# Výzva k přijetí opatření v oblasti bezpečnosti nákladních vozidel

Publikováno: 9. 6. 2020
CDV

## Tisková zpráva

*26. 5. 2020, Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)*

**Antonio Avenoso, výkonný ředitel ETSC**




Čtvrtina (25 %) úmrtí na silnicích v Evropské unii je podle ETSC, autora nové zprávy o bezpečnosti silniční nákladní dopravy, důsledkem nehody s účastí nákladního vozidla.

Podle nové analýzy přišlo v roce 2018 o život 3 310 lidí při silničních nehodách zaznamenaných policií s účastí těžkého nákladního vozidla (HGV) s hmotností 3,5 tun nebo více, a to ve 27 zemích EU v roce 2018. Ve stejném roce bylo usmrceno 2 630 lidí při nehodách s účastí lehkého nákladního vozidla (LGV) s hmotností nižší než 3,5 t.

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

ETSC je obzvláště znepokojena riziky spojenými s těžkými nákladními vozidly. Data ukazují, že na vozokm připadá mnohem více usmrcených při nehodách s účastí těžkých nákladních vozidel než při nehodách bez účasti nákladních vozidel. **Během devíti let, na něž se zpráva vztahuje, bylo snížení počtu úmrtí při nehodách s účastí těžkých nákladních vozidel pomalejší než při nehodách bez účasti nákladních vozidel.**

Od roku 2010 se v EU počet úmrtí při nehodách s účastí těžkých nákladních vozidel snížil v průměru o 1,8 % ročně ve srovnání s 2,8% snížením počtu úmrtí na silnicích při nehodách, kde se nezúčastnil žádný typ nákladního vozidla.

**V loňském roce se EU dohodla na zvýšení minimálních bezpečnostních norem pro nové nákladní automobily od roku 2026 například tím, že umožní řidičům snadněji vidět další účastníky silničního provozu prostřednictvím větších čelních skel a průhledných panelů ve dveřích a vyžadováním systémů detekce chodců a cyklistů.**

Vzhledem k tomu, že se v současné době vypracovávají podrobné technické specifikace těchto norem, požaduje ETSC zavedení vysokých standardů. **V krátkodobém horizontu ETSC doporučuje místním úřadům, aby následovaly příklad měst, jako je Londýn, a povolily nákladním vozidlům přístup do center měst na základě jejich úrovně bezpečnosti.**

**ETSC rovněž požaduje silniční infrastrukturu, která lépe chrání zranitelné účastníky silničního provozu před interakcí s nákladními vozidly, jako jsou například oddělené cyklistické pruhy.**

Antonio Avenoso, výkonný ředitel ETSC, poznamenává: *„V posledních několika týdnech pandemie COVID-19 jsme viděli města v celé Evropě, jak rychle přizpůsobují silniční infrastrukturu, aby uspokojila zvýšenou poptávku po cyklistice a chůzi. To ukazuje, jak relativně jednoduché je zavést opatření na záchranu životů a také to, jak je důležitá politická vůle k rychlým změnám. Každý rok je na silnicích celého světa usmrceno milion lidí. Tato nová krize v oblasti veřejného zdraví přináší příležitost změnit náš dopravní systém způsobem, který zvyšuje zdraví, snižuje zranění a dlouhodobě uvolňuje tolik potřebnou kapacitu v našich zdravotnických systémech.“*

**ETSC rovněž doporučuje celou řadu dalších opatření ke zvýšení bezpečnosti v nákladní dopravě, která pokrývá hlavní rizika nepřiměřené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu, únavy, rozptylování a nepoužívání bezpečnostních pásů.** Doporučení se týkají institucí EU, členských států EU, dalších evropských vlád a místních orgánů.

*Zdroj: [www.etsc.eu/pinflash39](www.etsc.eu/pinflash39)*

# Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

*26. 5. 2020, Brno*

Rok 2020 je posledním rokem současné dekády a také posledním rokem platnosti Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (NSBSP). Podle této Strategie nemá být v roce 2020 usmrceno více než 333 osob, což odpovídá 40 % výchozího roku 2009. Meziročně tak musí být usmrceno o 214 osob méně než v uplynulém roce, tj. -39 %.

*„Od roku 2017 je součástí NSBSP dílčí cíl Nákladní automobily, který sleduje vývoj v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob vinou řidičů nákladních automobilů. V období let 2017-2019 bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno 198 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 20 více (+12 %). Těžce zraněno pak bylo 586 osob, o 13 více (+2 %),“* říká Mgr. Tomáš Neřold M.A., vedoucí samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy a dodává: ***„V roce 2019 bylo vinou řidičů nákladních automobilů na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 68 a těžce zraněno 182 osob****. Předpoklady NSBSP nebyly v roce 2019 splněny.“* Lokalizace nehod s usmrcením a těžkým zraněním osob je uvedena zde.

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Období 2017-2019 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Nákladní automobily | Usmrcení | 105 | 74 | 56 | 68 | 0 | 198 | 20 | 12% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 105 | 63 | 59 | 55 | 52 | 178 | | |
| | Těžce zranění | 313 | 179 | 225 | 182 | 0 | 586 | 13 | 2% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 313 | 202 | 191 | 181 | 171 | 573 | | |

Nejvíce usmrcených osob vinou řidičů nákladních automobilů bylo evidováno ve Středočeském kraji (10), Jihomoravském kraji (9) a na Vysočině (9). V hl. m. Praze byl evidován nejvyšší podíl (35 %) usmrcených vinou řidičů nákladních automobilů na všech usmrcených osobách (pozn. celorepublikový podíl činil 12 %). Nejvíce těžce zraněných osob vinou řidičů nákladních automobilů bylo evidováno ve Středočeském (31) a Jihomoravském kraji (24). V Olomouckém kraji byl evidován nejvyšší podíl (13 %, 13 těžce zraněných) těžce zraněných vinou řidičů nákladních automobilů na všech těžce zraněných osobách (pozn. celorepublikový podíl činil 9 %). Meziročně nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob vinou řidičů nákladních automobilů byl evidován v hl. m. Praze (+6), v Královéhradeckém kraji (+4) a na Vysočině (+4), v případě těžce zraněných pak v Olomouckém kraji (+5).

## Na řidiče nákladních automobilů se i letos zaměřují policisté

V roce 2019 bylo vinou řidičů nákladních automobilů kategorie N3 usmrceno 22 osob, meziročně o 4 více, tj. +22 %; jedná se historicky o druhý nejnižší počet. Znepokojující je však nárůst počtu usmrcených osob vinou řidičů vozidel kategorie N1 (celkem 24, meziročně +9; pozn. v roce 2017: 19, v roce 2018: 15). Ve všech kategoriích (N1-N3) bylo v roce 2019 evidováno meziročně méně těžce zraněných osob.



Plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie poznamenává: *„Chci ujistit veřejnost, že i přes komplikace spojené s vyhlášením nouzového stavu, který již pominul, se policisté také v letošním roce systematicky zaměřují na řidiče nákladních vozidel. V rámci dohledu kontrolujeme např.*

*dodržování povolené doby jízdy a zákonné bezpečnostní přestávky, neoprávněné manipulace se záznamovými zařízeními, technický stav vozidel a také překračování nejvyšší povolené hmotnosti převáženého nákladu. Prostřednictvím speciálního autobusu dokumentujeme chování řidičů nákladních vozidel – kromě telefonování jsou nezřídka zjištěny také jiná protiprávní jednání – např. sledování filmů za jízdy apod.“*

## Řidičský simulátor autobusu a nákladního vozidla

*„U řidičů nákladních vozidel je shodně jako u řidičů osobních vozidel* ***nejčetněji zastoupené selhání na úrovni detekce podnětů (48 %), následované selháním na úrovni identifikace (21 %) a celkovým selháním (14 %)****, např. v důsledku zdravotní indispozice, mikrospánku, pod vlivem návykové látky nebo v případech, kdy jsou kognitivní kapacity řidiče přetíženy. Při střetu s nákladním vozidlem je signifikantně vyšší pravděpodobnost vzniku vážného zranění,“* říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV).



CDV se dlouhodobě zabývá výzkumem lidského faktoru v dopravě. Kromě plnění výzkumných úkolů provádí také výcvik a evaluaci dopravního chování řidičů autobusu a nákladního vozidla prostřednictvím řidičského simulátoru. Ten **je vybaven originální kabinou nákladního vozidla usazenou na pohybové základně věrně simulující skutečnou jízdu včetně otřesů a náklonů vozidla. Všechny ovládací a zobrazovací prvky přístrojové desky a interiéru kabiny jsou plně funkční, stejně jako pedály a řadicí páka, která umožňuje automatické či manuální řazení. Simulátorové zařízení je rovněž vybaveno monitory fyziologických funkcí, které synchronně s ostatními údaji o jízdě zaznamenávají průběžné hodnoty vybraných fyziologických projevů daného řidiče**. Ve virtuálním dopravním prostředí lze simulovat širokou škálu rizikových scénářů, různé povrchy vozovky, volitelnou adhezi, jízdu ve dne, v noci, i různé podmínky počasí, a tím zkoumat interakci řidiče s vozidlem, dopravním prostředím a ostatními účastníky provozu.

Bližší informace jsou k dispozici zde:
https://www.shopcdv.cz/cs/ridicsky-simulator-autobusu-a-nakladniho-vozidla.

# Nákladní automobily nejsou jen „kamiony“

Výše uvedená data nemají konsekvenci pouze k řidičům těžkých nákladních vozidel, ale k řidičům všech nákladních vozidel vč. kategorie N1 (do 3,5 t). V níže uvedených tabulkách jsou uvedena data členěná dle hmotnostních kategorií vozidel, jejichž řidiči zavinili usmrcení a těžké zranění osoby/osob.

**V kategorii vozidel N3 (nad 12 t) bylo vinou řidičů těchto vozidel v roce 2019 usmrceno 22 osob, tj. 32 % ze všech usmrcených vinou řidičů všech nákladních vozidel**. Z celkového pohledu všech usmrcených se pak jednalo o 4% podíl.

| usmrceno | | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | mezoroční rozdíl | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| absolutně | N1 (do 3,5 t) | 5 | 6 | 4 | 9 | 4 | 30 | 32 | 26 | 26 | 25 | 28 | 19 | 15 | 24 | 9 | 60% |
| | N2 (3,5 - 12 t) | 14 | 17 | 8 | 11 | 12 | 27 | 29 | 19 | 13 | 26 | 28 | 25 | 23 | 22 | -1 | -4% |
| | N3 (nad 12 t) | 103 | 127 | 98 | 85 | 74 | 30 | 25 | 27 | 28 | 23 | 24 | 30 | 18 | 22 | 4 | 22% |
| | celkem | 122 | 150 | 110 | 105 | 90 | 87 | 86 | 72 | 67 | 74 | 80 | 74 | 56 | 68 | 12 | 21% |
| relativně | *N1 (do 3,5 t)* | *4%* | *4%* | *4%* | *9%* | *4%* | *34%* | *37%* | *36%* | *39%* | *34%* | *35%* | *26%* | *27%* | *35%* | | |
| | *N2 (3,5 - 12 t)* | *11%* | *11%* | *7%* | *10%* | *13%* | *31%* | *34%* | *26%* | *19%* | *35%* | *35%* | *34%* | *41%* | *32%* | | |
| | *N3 (nad 12 t)* | *84%* | *85%* | *89%* | *81%* | *82%* | *34%* | *29%* | *38%* | *42%* | *31%* | *30%* | *41%* | *32%* | *32%* | | |
| | *N3 z celkem usmrcených* | | | | *10%* | *10%* | *4%* | *4%* | *5%* | *4%* | *3%* | *4%* | *6%* | *3%* | *4%* | | |
| | *celkem usmrcených* | | | | *832* | *753* | *707* | *681* | *583* | *629* | *660* | *545* | *502* | *565* | *547* | | |

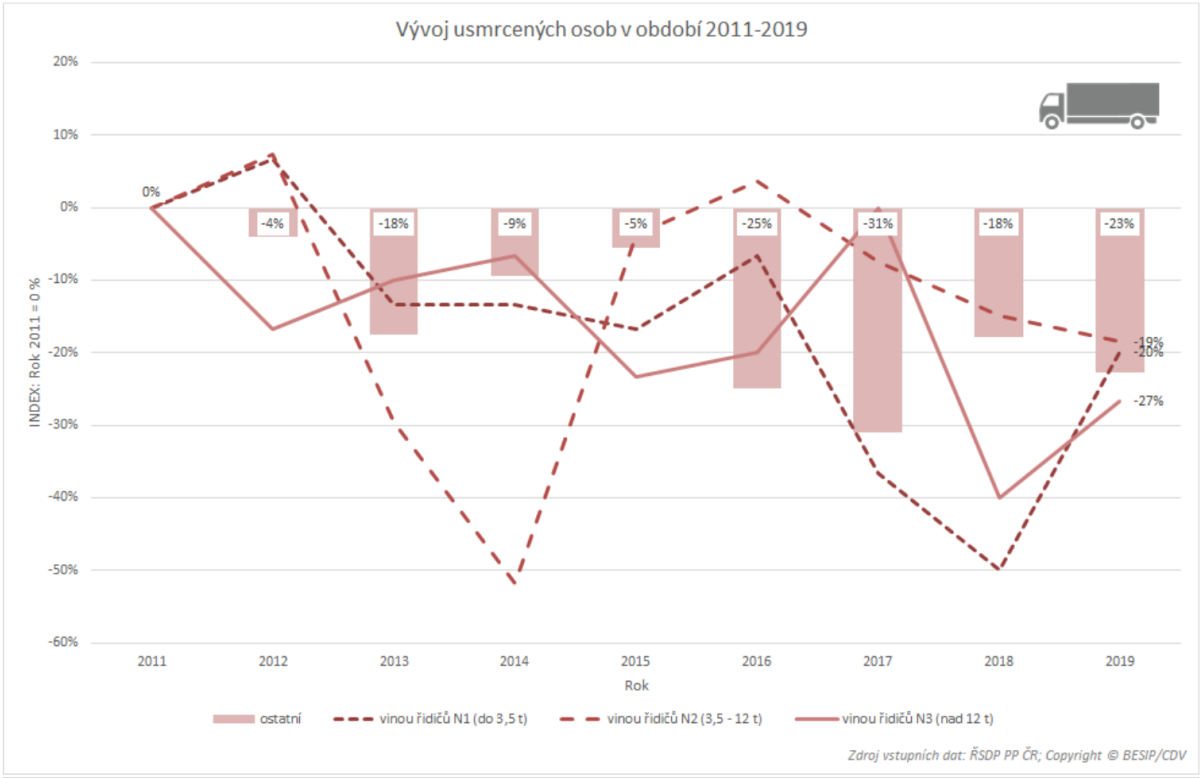
**Vinou řidičů kategorie vozidel N3 bylo v roce 2019 těžce zraněno 55 osob, tj. 30 % ze všech těžce zraněných vinou řidičů všech nákladních vozidel**. Z celkového pohledu všech těžce zraněných se pak jednalo o 3% podíl.

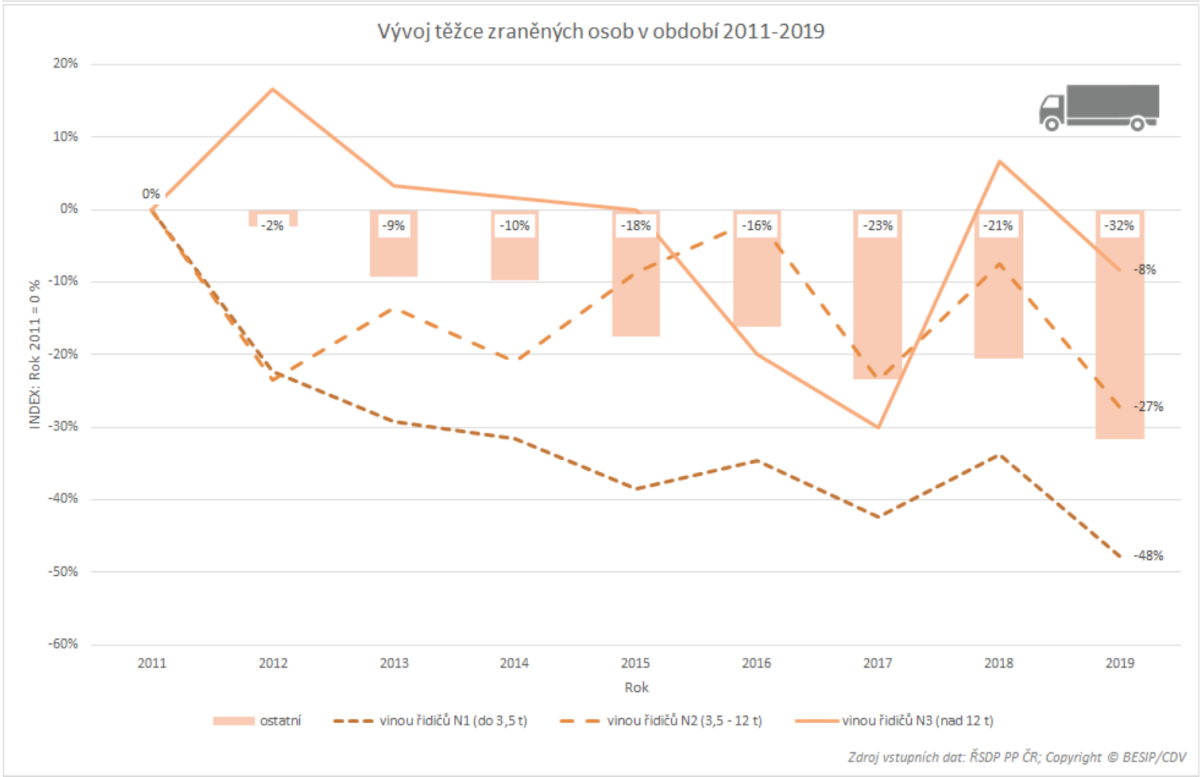
| těžce zraněno | | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | mezoroční rozdíl | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| absolutně | N1 (do 3,5 t) | 13 | 18 | 15 | 14 | 26 | 130 | 101 | 92 | 89 | 80 | 85 | 75 | 86 | 68 | -18 | -21% |
| | N2 (3,5 - 12 t) | 54 | 32 | 21 | 32 | 20 | 81 | 62 | 70 | 64 | 74 | 80 | 62 | 75 | 59 | -16 | -21% |
| | N3 (nad 12 t) | 334 | 291 | 275 | 267 | 200 | 60 | 70 | 62 | 61 | 60 | 48 | 42 | 64 | 55 | -9 | -14% |
| | celkem | 401 | 341 | 311 | 313 | 246 | 271 | 233 | 224 | 215 | 214 | 213 | 179 | 225 | 182 | -43 | -19% |
| relativně | *N1 (do 3,5 t)* | *3%* | *5%* | *5%* | *4%* | *11%* | *48%* | *43%* | *41%* | *41%* | *37%* | *40%* | *42%* | *38%* | *37%* | | |
| | *N2 (3,5 - 12 t)* | *13%* | *9%* | *7%* | *10%* | *8%* | *30%* | *27%* | *31%* | *30%* | *35%* | *38%* | *35%* | *33%* | *32%* | | |
| | *N3 (nad 12 t)* | *83%* | *85%* | *88%* | *85%* | *81%* | *22%* | *30%* | *28%* | *28%* | *28%* | *23%* | *23%* | *28%* | *30%* | | |
| | *N3 z celkem těžce zraněných* | | | | *8%* | *7%* | *2%* | *2%* | *2%* | *2%* | *2%* | *2%* | *2%* | *3%* | *3%* | | |
| | *celkem těžce zraněných* | | | | *3 536* | *2 823* | *3 092* | *2 986* | *2 782* | *2 762* | *2 540* | *2 580* | *2 339* | *2 465* | *2 110* | | |

**Detailnější informace k dané problematice jsou obsahem níže uvedených zdrojů.**


[1] Kadula L., CDV, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020: Informace o plnění v roce 2019
[2] Kulišťák M., CDV, Nákladní automobily: Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
[3] DOPRAVNÍ NEHODY V ČR (https://nehody.cdv.cz/)
[4] Hloubková analýza dopravních nehod (https://www.vyzkumnehod.cz)
[5] Statistiky dopravních nehod


Foto: ETSC, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.


Vývoj usmrcených osob v období 2011-2019
20%
10%
0%
-10%
-20%
-30%
-40%
-50%
-60%
INDEX: Rok 2011 = 0 %
0%
-4%
-18%
-9%
-5%
-25%
-31%
-18%
-23%
-19%
-20%
-27%
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
Rok
ostatní
vinou řidičů N1 (do 3,5 t)
vinou řidičů N2 (3,5 - 12 t)
vinou řidičů N3 (nad 12 t)
Zdroj vstupních dat: ŘSDP PP ČR; Copyright © BESIP/CDV


Vývoj těžce zraněných osob v období 2011-2019
20%
10%
0%
-10%
-20%
-30%
-40%
-50%
-60%
INDEX: Rok 2011 = 0 %
0%
-2%
-9%
-10%
-18%
-16%
-23%
-21%
-32%
-8%
-27%
-48%
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
Rok
ostatní
vinou řidičů N1 (do 3,5 t)
vinou řidičů N2 (3,5 - 12 t)
vinou řidičů N3 (nad 12 t)
Zdroj vstupních dat: ŘSDP PP ČR; Copyright © BESIP/CDV