# Poslanci Evropského parlamentu podporují nová pravidla bezpečnosti silničního provozu a vozidel

Publikováno: 16. 1. 2019
CDV

Nové předpisy EU zahrnující bezpečnost silniční infrastruktury a minimální bezpečnostní standardy vozidel dnes o krok postoupily poté, co byly schváleny klíčovým výborem v Evropském parlamentu. Evropská rada bezpečnosti dopravy (ETSC) vítá tento pokrok a vyzývá EU, aby dosáhla co nejdříve závěrečné dohody o obou částech legislativy.

Dopravní výbor Evropského parlamentu hlasoval o schválení aktualizace pravidel týkajících se řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Stávající požadavky zavazují vlády k provádění pravidelných auditů bezpečnosti silničního provozu, identifikaci vysoce rizikových míst a prioritizaci bezpečnosti při stavbě nových silnic, ale tato pravidla platí pouze pro velké evropské silnice známé souhrnně jako Transevropská dopravní síť (TEN-T).

Evropská komise navrhla v květnu aktualizaci, která by rozšířila tato pravidla na všechny dálnice, silnice I. tříd a všechny silnice mimo města, které obdrží financování EU. ETSC a další organizace vyzvaly k zahrnutí všech hlavních městských i mimoměstských silnic, protože při nehodách na těchto silnicích bylo usmrceno mnohem více lidí než na dálnicích.

Členové Evropského parlamentu se rozhodli nerozšiřovat rámec tak daleko, ale jejich podpora návrhu Komise k zahrnutí silnic I. tříd nabízí podstatně vyšší potenciální bezpečnostní přínosy než ty, které pochází od ministrů dopravy EU. Na setkání v prosinci řekli ministři dopravy, že by mělo být na členských státech, aby rozhodly, které silnice I. tříd budou zahrnuty. ETSC se obává, že by to mohlo ponechat otevřenou možnost, aby některé země navrhly pouze základní minimum nebo pouze silnice, které již splňují vysoké bezpečnostní standardy.

Evropská komise v květnu také navrhla, aby byly vyvinuty standardy výkonnosti pro silniční značky a silniční značení v celé Evropě. Členové Evropského parlamentu souhlasili, když opět zaujali silnější pozici než národní ministři dopravy, kteří v podstatě tuto myšlenku zavrhli. Vysoký standard a soulad silničních značek a silničního značení v celé Evropě by mohl být významnou záležitostí pro vyšší úroveň automatizace, když vozidla postupně přebírají za určitých podmínek řízení od řidiče.

**Členové Evropského parlamentu také chtějí hovořit o minimálních požadavcích bezpečnosti provozu pro zranitelné účastníky, jako jsou chodci a cyklisté. Stávající legislativa, která zahrnuje hlavně dálnice, neposkytuje pro tyto skupiny zvláštní opatření.**

Konečná forma pravidel bude rozhodnuta až po hlasování v celém Evropském parlamentu a závěrečných jednáních s ministry dopravy.

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

## Bezpečnější osobní vozidla, dodávková vozidla, autobusy a nákladní vozidla

Výbor pro dopravu dnes také hlasoval pro podporu rozsáhlého souboru nových opatření pro bezpečnost vozidel. Aktualizace Všeobecných předpisů EU pro bezpečnost motorových vozidel, která byla v květnu navržena Evropskou komisí, zahrnuje řadu povinných technologií, jako jsou automatické nouzové brzdění (AEB) a vyřaditelná forma inteligentní podpory rychlosti (ISA) pro pomoc řidičům k udržení rychlosti v rychlostním limitu. Členové Evropského parlamentu podpořili tento návrh, ačkoliv požadovali další dva roky na to, než se systémy inteligentní podpory rychlosti stanou povinnými.

Členové Evropského parlamentu řekli, že nová pravidla by měla být zavedena co nejrychleji, do dvou let po přijetí těchto pravidel, spíš než za tři roky navrhované Evropskou komisí. Navíc členové Evropského parlamentu požadovali, aby eCall, automatický nouzový systém volání, umísťovaný do všech nových osobních a dodávkových vozidel v EU, byl také v budoucnu umísťovaný do nákladních vozidel a autobusů.

Protože opatření pro vozidla jsou částí zákonodárství jednotného trhu EU, parlamentní výbor vnitřního trhu (IMCO) převezme vedoucí úlohu při definování konečných pravidel bezpečnosti vozidel, následně po hlasování v příštím měsíci. ETSC naléhá na IMCO, aby podpořil původní časový rozsah pro zavedení technologie ISA, zejména proto, že tato technologie je už široce dostupná. Například nový Ford Focus je vybaven standardně ISA, pro všechny modelové řady.

Ellen Townsend, ředitelka politiky ETSC řekla:

*„Členové Evropského parlamentu si dnes zaslouží ocenění pro podporu rozsáhlého souboru legislativy bezpečnosti pro silniční infrastrukturu a vozidla.* ***Doufáme, že konečný soubor, který je před odsouhlasením, bude významným příspěvkem ke snížení počtu 500 usmrcených na evropských silnicích každý týden, a že bude během nadcházejících jednání přesvědčivě vzdorováno tlaku k oslabení těchto pravidel.***“

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

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., (CDV) se dlouhodobě věnuje problematice bezpečného utváření pozemních komunikací. Do této problematiky také spadá aplikace nástrojů Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na komunikacích na síti TEN-T. Na ostatní síti komunikací je provádění těchto nástrojů žádoucí a Evropskou komisí doporučené, jejich provádění je podporováno také v NSBSP. **CDV se aktivně účastnilo implementace této směrnice do českého právního prostředí ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a stalo se jedním z prvních akreditovaných školicích středisek pro školení auditorů bezpečnosti pozemních komunikací**. Zároveň se CDV v loňském roce účastnilo mezinárodního připomínkovacího procesu návrhu aktualizace Směrnice 2008/96/ES a poskytlo tak hodnotné podklady a zpětnou vazbu. Využity byly také osobně získané podklady z evropského projektu ECOROADS, který se v letech 2015 až 2017 zabýval možností propojení dvou směrnic, a to již zmíněné směrnice 2008/96/EC o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a směrnice 2004/54/EC o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě. Projekt sloužil jako jeden z podkladů Evropské komisi pro rozhodování o změnách Směrnice 2008/96/ES.

**Cyklisté a chodci** jsou 2 z 11 dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP). Uvedené kategorie účastníků silničního provozu **se v České republice na všech usmrcených osobách v roce 2018 podílely 27 %, na těžce zraněných pak dokonce 37 %!** Obě uvedené skupiny patří k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu ve smyslu výše uvedeném.

Uvedená tabulka porovnává počty usmrcených a těžce zraněných osob v uvedených dílčích cílech

s předpoklady NSBSP. Z dat mj. vyplývá, že **se dlouhodobě nedaří naplňovat předpoklady usmrcených chodců, ani v jednom roce pak nebyla splněna NSBSP v oblasti těžce zraněných cyklistů!**

| Dílčí cíle NSBSP | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Chodci | **Usmrcení** | 157 | 151 | 156 | 146 | 134 | 112 | 131 | 111 | 101 | 113 | 0 | 0 |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 157 | 148 | 139 | 131 | 123 | 116 | 109 | 102 | 96 | 90 | 85 | 80 |
| | **Těžce zranění** | 729 | 629 | 629 | 663 | 640 | 596 | 554 | 595 | 519 | 517 | 0 | 0 |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP | 729 | 701 | 674 | 649 | 624 | 600 | 577 | 555 | 489 | 465 | 443 | 421 |
| Cyklisté | **Usmrcení** | 72 | 70 | 50 | 64 | 58 | 57 | 68 | 39 | 44 | 38 | 0 | 0 |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 72 | 68 | 64 | 60 | 57 | 53 | 50 | 47 | 44 | 42 | 39 | 37 |
| | **Těžce zranění** | 430 | 393 | 443 | 466 | 462 | 433 | 394 | 417 | 353 | 396 | 0 | 0 |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP | 430 | 414 | 398 | 383 | 368 | 354 | 340 | 327 | 315 | 303 | 291 | 280 |

Pozn. **červeně** a **oranžově** podbarvené buňky = **cíl NSBSP nesplněn!**

CDV měsíčně vyhodnocuje základní parametry NSBSP v oblasti strategických a dílčích cílů jak na národní, tak také na krajských úrovních, kde jsou zřetelné značné rozdíly. „I přes historicky nejnižší počet usmrcených cyklistů, došlo v roce k významnému nárůstu v počtu těžce zraněných cyklistů," říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel CDV a dodává: „například tři z deseti těžce zraněných osob byli ve Zlínském kraji cyklisté. Dlouhodobým problémem u nehod s fatálními následky cyklistů je vysoký podíl osob, které neměly cyklistickou přilbu." Výzkum CDV prokázal, že **37 % usmrcených cyklistů by v případě, že by v době nehody přilbu mělo, přežilo**!

Přestože byl v roce 2018 evidován historicky nejnižší počet těžce zraněných chodců, došlo k meziročnímu nárůstu (+12) v oblasti usmrcených chodců. **Jen v hl. m. Praze bylo v roce 2018 usmrceno o 14 chodců více než v roce 2017.** Zde se v roce 2018 podíleli chodci na všech usmrcených 81 %! Druhá nejhorší meziroční bilance byla evidovaná v Jihomoravském kraji, kde bylo usmrceno o 8 chodců více.

Základní fakta fatálních následků dopravních nehod uvedených kategorií jsou dlouhodobě známá – většina chodců je usmrcena v noci, více než 8 z 10 usmrcených cyklistů nemělo přilbu. Bezpečná silniční infrastruktura je nepochybně základem pro bezpečný pohyb (nejen) uvedených účastníků silničního provozu. Jsme přesvědčeni, že návrh přispěje ke snížení závažných následků dopravních nehod. Detailní informace k aktuálnímu vývoji NSBSP, stejně jako analýzy k uvedeným účastníkům silničního provozu, jsou k dispozici zde.

*Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)*

*zpracovalo CDV*