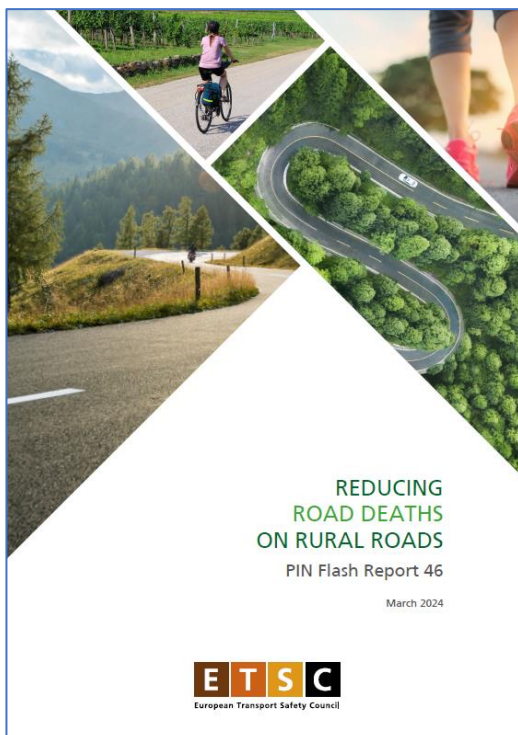


10 000 usmrcených na silnicích mimo obce v EU v roce 2022, jak dopadlo Česko?

Tisková zpráva

Brno, Brusel, 28. března 2024

- **Nová zpráva ukazuje, že polovina úmrtí na silnicích v EU připadá na silnice v extravilánu (mimo obce)**
- **Nová pravidla EU si vyžádají značné investice do bezpečnosti silničního provozu v rámci vnitrostátních silničních sítí**
- **Analýza ukazuje, že nejbezpečnější země mají obvykle nižší rychlostní limity v extravilánu**



Podle nové zprávy, kterou dnes zveřejnila Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC), budou muset vlády členských států výrazně investovat do zvýšení bezpečnosti na silnicích v extravilánu, aby se podařilo splnit společný cíl EU snížit počet úmrtí na silnicích o polovinu do roku 2030. Ze zprávy vyplývá, že v roce 2022 zemřelo na těchto nedálničních silnicích v EU přibližně 10 000 lidí, což představuje přibližně polovinu všech úmrtí na silnicích.

Silnice v extravilánu mohou být ve srovnání s ostatními typy silnic nebezpečné. Často na nich chybí středová a boční svodidla a umožňují velké rozdíly v rychlosti a hmotnosti vozidel, která je využívají, od nákladních automobilů po zranitelné cyklisty i chodce. Časté jsou nehody s jedním vozidlem, kdy unavený řidič špatně odhadne zatáčku a sjede ze silnice. Často dochází k čelním srážkám, které jsou často smrtelné.

Zpráva upozorňuje na značnou výzvu, před kterou budou členské státy EU v nadcházejících letech stát, protože oblast působnosti pravidel EU pro řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (RISM) byla rozšířena tak, aby zahrnovala mnohem větší část vnitrostátních silničních sítí než dříve. Zatímco bezpečnostní pravidla EU se již několik let uplatňují na hlavních silnicích a dálnicích, které tvoří transevropskou síť EU, nová pravidla

dohodnutá v roce 2019 rozšiřují působnost na vnitrostátní hlavní silnice a všechny silnice, na které byly čerpány finanční prostředky z fondů EU.

Mezi doporučeními pro bezpečnější extravilánové silnice, která zpráva zmiňuje, je instalace bočních a středových svodidel, odstranění překážek u silnic a výstavba oddělených stezek pro cyklisty a chodníků pro chodce. Ačkoli je často považována za problém bezpečnosti silničního provozu ve městech, přibližně polovina úmrtí cyklistů se odehrává na silnicích v extravilánu, kde se cyklisté mísí s mnohem hustší a rychleji jedoucí dopravou. Elektrokola zvyšují počet cyklistů ve venkovských oblastech, často mezi staršími rekreačními jezdci, což je faktor, který by měly místní a státní orgány zohlednit při plánování investic.

Zpráva obsahuje mnoho příkladů opatření, které zachraňují životy v celé Evropě. Francie, Španělsko a belgický region Flandry snížily rychlostní limity na celé své silniční síti v extravilánech. Švédsko investovalo velké prostředky do silnic "2+1", které zavádějí středovou zábranu a konstrukci, jež je na prvním místě z hlediska bezpečnosti. Ve Skotsku dosáhly zajímavých výsledků experimenty se speciálním dopravním značením pro motocyklisty, které je

navádí v ostrých zatáčkách. V polském Západním Pomořansku bylo během pěti let vybudováno 800 km kvalitních cyklostezek.

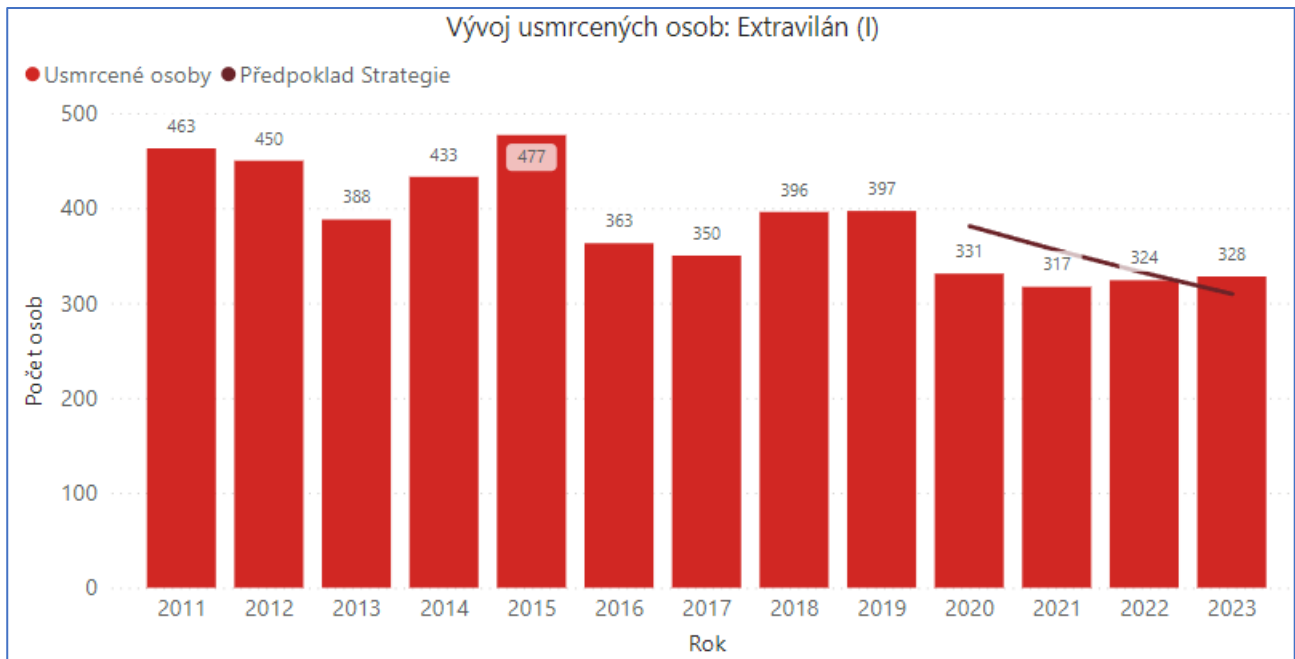
Rychlost zůstává hlavním rizikovým faktorem, neboť v mnoha zemích stále ještě velké množství řidičů překračuje na silnicích v extravilánu stanovený limit, a to navzdory dostupnosti a ověřené spolehlivosti automatizovaných technologií pro vymáhání dodržování předpisů, jako jsou radary na měření rychlosti a kamery měřící čas na vzdálenost nebo průměrnou rychlost. Autoři poznamenávají, že nejbezpečnější ze zkoumaných zemí mají obvykle nižší standardní rychlostní limity na těchto silnicích, stanovené na 70 nebo 80 km/h.

ETSC rovněž požaduje, aby se povinný automatizovaný systém tísňového volání eCall, který je vyžadován u všech nových automobilů, rozšířil i na další typy vozidel – zejména motocykly. Ve venkovských oblastech by neschopnému řidiči nebo jezdcí, který si nemůže přivolat pomoc, mohl systém eCall, který může odeslat informace o poloze přímo záchranným službám, zachránit život.

Jenny Carsonová, spoluautorka nové zprávy, uvedla: *"Silnice v extravilánu mohou být a jsou bezpečnější díky zásahům, které nemusí být nákladné. Audity bezpečnosti silničního provozu, analýza a následné ošetření rizikových míst, stanovení a prosazování vhodných rychlostních limitů, vytváření oddělených stezek pro cyklisty a chodce, odstraňování překážek u silnic – to je jen několik příkladů toho, co lze a mělo by se udělat. S rostoucím důrazem na bezpečnost silničního provozu ve městech je nesmírně důležité, aby tvůrci politik nezapomínali na extravilánové silnice, kde dochází k polovině úmrtí na silnicích."*

Komentář CDV

„Nehodovost v extravilánu je jedním z 32 klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021-2030. Nejzávažnější následky těchto nehod, tedy smrtelná zranění nám v posledních dvou letech mírně rostou, loňských 328 usmrčených osob již předpoklad Strategie překonalo. Během období účinnosti Strategie (pozn. 2021-2023) bylo v extravilánu usmrceno 969 osob, ve 44 % se jednalo o řidiče osobních automobilů, v 16 % jejich spolujezdce, v 15 % řidiče motocyklů, v 9 % chodce, v 8 % cyklisty a další. Nejčastější příčinou, v jejímž důsledku bylo usmrceno 402 osob, byla nepřiměřená rychlost. Z jednotlivých krajů nejvyšší závažnost vykazovaly Jihočeský (22 usmrčených na 1 000 dopravních nehod) a Jihomoravský kraj (19). Smrtelné následky nehod v extravilánu se na celkové bilanci v uplynulých třech letech podílely 70 %,“ uvádí Lukáš Kadula z Centra dopravního výzkumu.



Obrázek 1 Vývoj usmrcených osob v extravilánu ve vztahu k předpokladům Strategie BESIP 2021-2030 [www.cdv.cz/vizenula]

Víte, že? Nehodovost v extravilánu lze velmi snadno zjistit v aplikaci „Dopravní nehody v ČR“ na webu nehody.cdv.cz prostřednictvím filtru „lokalizace nehody“ – mimo obec.

V zemích PIN je více než 70 % všech úmrtí na silnicích v Norsku na venkovských silnicích, zatímco ve Finsku, Švédsku, Irsku, Rakousku, Lucembursku, Česku, Bulharsku a Dánsku je to více než 60 %. To lze částečně vysvětlit vyšším podílem venkovských silnic mezi různými typy silnic v těchto zemích.

„V České republice byla provedena studie, která zkoumala rozdíly mezi provedením vodorovného dopravního značení v zatáčkách na krajských silnicích. Studie zjistila, že vyšší podíl řidičů nezasahoval do protisměrného jízdního pruhu, pokud byla mezi jízdními pruhy pouze středová čára, než když byly pouze krajní čáry. Při instalaci krajních čar v pravotočivých zatáčkách (ve směru jízdy) bylo pozorováno výrazné snížení rychlosti. Výrazné změny rychlosti vozidel před zatáčkami nebo během nich ukazují, že uspořádání neodpovídá samovysvětlující a odpouštějící silnici, když je řidič jejím uspořádáním nucen náhle změnit své chování, aby se vyhnul kolizi,“ uvádí Veronika Valentová z Centra dopravního výzkumu, která se na zprávě ETSC za Českou republiku podílela.

Co se mj. ve zprávě ETSC k Česku také objevilo?

- Ve dvou českých krajích bylo identifikováno několik typů opakujících se situací, které vedly ke smrtelným nehodám cyklistů: nejčastěji se jednalo o nárazy motorových vozidel do cyklistů zezadu. K 75 % těchto srážek došlo mimo zastavěné oblasti na silnicích, kde je povolena rychlost motorových vozidel do 90 km/h.
- Rychlost vozidel se zvýšila: počet řidičů překračujících rychlost o více než 10 km/h se zvýšil z 8 % v roce 2014 na 14 % v roce 2022 u řidičů osobních automobilů a z 9 % v roce 2014 na 11 % v roce 2022 u řidičů vozidel nad 3,5 t.

Kompletní zpráva je k dispozici na: www.etsc.eu/pinflash46

Kontakty:

Ing. Lukáš Kadula

+420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno