

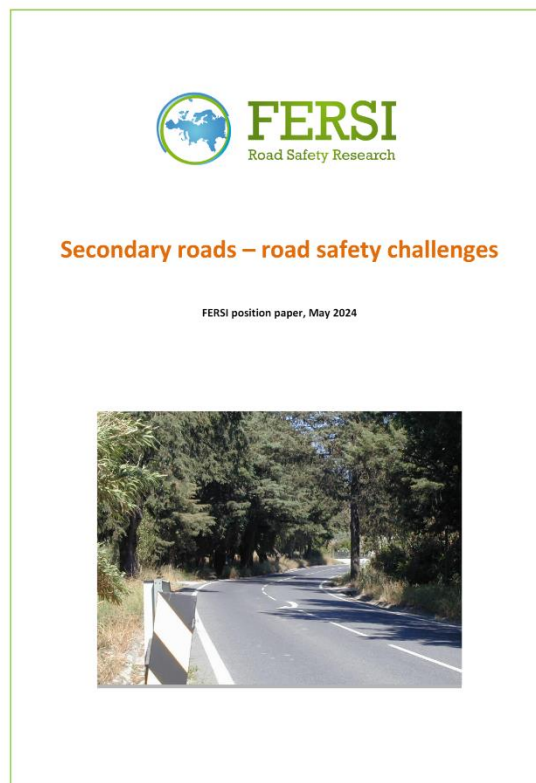
## Silnice druhé třídy: klíč k dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silniční dopravy

### Tisková zpráva

Brno, 12. června 2024

FERSI (Fórum evropských institutů pro výzkum bezpečnosti silničního provozu), jehož je Centrum dopravního výzkumu (CDV) členem, publikovalo své stanovisko s názvem „Sekundární silnice – výzvy v oblasti bezpečnosti silničního provozu“, který přináší podrobnou analýzu a návrhy na zlepšení bezpečnosti na silnicích druhé třídy.

Tento dokument upozorňuje na nutnost věnovat pozornost nejen nejzatíženějším komunikacím. Důležitým krokem k dosažení ambiciózních cílů Evropské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu je krom jiného především snížení počtu úmrtí a vážných zranění o polovinu do roku 2030.



Silnice druhých tříd jsou neocenitelný pilíř dopravní infrastruktury EU. Slouží jako základní přístupové a distribuční cesty pro uživatele silnic na krátké a střední vzdálenosti. Tyto silnice, často umístěné na dlouhých a méně frekventovaných trasách, jsou nezbytné pro každodenní dopravu a logistiku v Evropské unii. I když hlavní silniční síť, jako jsou dálnice a silnice první třídy, obvykle přitahují větší pozornost a investice, vedlejší silnice hrají klíčovou roli v celkové funkčnosti dopravní infrastruktury.

V roce 2023 zemřelo na českých silnicích druhých tříd 109 osob a 366 osob bylo těžce zraněno. Jedná se o podíl 24 % usmrčených a 21 % těžce zraněných osob. K této informaci ředitelka výzkumu, vývoje a transferu znalostí CDV a spoluautorka dokumentu Veronika Valentová doplňuje: „Evropské statistiky

nerozlišují silnice podle jejich třídy či významu, není tak možné porovnat všechny státy mezi sebou. Proto jsme s kolegy porovnali Českou republiku, Nizozemí a Portugalsko, kde je dokonce téměř polovina obětí v silniční dopravě na komunikacích odpovídajících našim druhým třídám.“

Analýza prezentovaná ve stanovisku odhaluje, že nehody na silnicích druhých tříd tvoří významnou část celkového počtu vážných dopravních nehod v EU. Tyto silnice čelí specifickým bezpečnostním výzvám, které vyžadují cílená a díky omezenému financování a vzhledem k délce této silniční sítě často jiná opatření než silnice prvních tříd. Jednoznačně nejnebezpečnějšími jsou nehody, při nichž sjede vozidlo z vozovky a narazí do pevné překážky či se převrátí. Těmto nehodám je potřeba předcházet a usilovat i o snížení následků těchto nehod.

Klíčové je realizovat opatření dle zásad tzv. samovysvětlujících, odpouštějících a samovymahatelných silnic. Samovysvětlující a samovymahatelné silnice jsou navrženy tak, aby jejich vlastnosti intuitivně vedly řidiče k bezpečnému chování, zatímco odpouštějící okolí silnic snižuje riziko vážných zranění při nehodách, kdy vozidla vyjedou mimo vozovku. Dokument také zdůrazňuje důležitost nastavení bezpečných rychlostních limitů a implementaci dalších infrastrukturních opatření, která mohou přispět ke zvýšení bezpečnosti na vedlejších silnicích.

Inteligentní dopravní systémy (ITS) a propojené automatizované řízení (CAD) mají potenciál výrazně zvýšit bezpečnost i na těchto komunikacích tím, že snižují počet chyb řidičů a zlepšují reakce na kritické situace. Ačkoli současný vývoj ITS se zaměřuje především na hlavní silniční síť, dokument poukazuje na možnosti aplikace těchto technologií i na silnicích nižších tříd v budoucnosti. ITS mohou přinést také významné zlepšení v oblasti rychlého šíření informací o stavu vozovky a varování před nebezpečími, což může pomoci snížit počet nehod a zvýšit celkovou bezpečnost. „Nelze se však spoléhat pouze na nástup technologií, C-ITS je primárně zaměřeno na zvýšení efektivity dopravy, zkrácení přepravních časů, proto bude primárně nasazováno na vytižených komunikacích. Změny je potřeba provádět také na fyzické infrastruktuře, aktualizovat návrhové normy a systematicky usilovat o odstraňování či ochranu pevných překážek,“ doplňuje Veronika Valentová.

„V České republice jsme ve spolupráci s Ministerstvem dopravy vytvořili Systém jednotné evidence nehodových lokalit. Do systému jsou zapojeni také všichni krajsí správci a Státní fond dopravní infrastruktury, který poskytuje finance na opatření v námi identifikovaných nehodových lokalitách. Systém je funkční od roku 2021. Od této doby se počet upravených lokalit stále zvyšuje a další se připravují,“ dodává ředitel divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií Pavel Havránek z CDV.

Stanovisko FERSI identifikuje i tematické oblasti výzkumu, které by mohly dále přispět ke zlepšení bezpečnosti na vedlejších silnicích. Mezi tyto oblasti patří výzkum nových technologií, zlepšení stávajících bezpečnostních opatření, aktualizace norem a předpisů a analýza dat z různých zemí EU. Tato výzkumná úsilí mohou přinést nové poznatky a inovace, které pomohou dosáhnout ambiciózních cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Plný text dokumentu je k dispozici na webových stránkách FERSI <https://fersi.org/2024/05/23/secondary-roads-road-safety-challenges/>

**Kontakty:**

Ing. Veronika Valentová, Ph.D., MBA

Ředitelka výzkumu, vývoje a transferu znalostí

Tel: +420 778 888 346, e-mail: [veronika.valentova@cdv.cz](mailto:veronika.valentova@cdv.cz)

Ing. Pavel Havránek, MBA

Ředitel divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií

Tel: +420 702 087 976, e-mail: [pavel.havranek@cdv.cz](mailto:pavel.havranek@cdv.cz)

**Kontakt pro novináře:**

Ing. Veronika Peťková

vedoucí oddělení marketingu

e-mail: [pr@cdv.cz](mailto:pr@cdv.cz), tel. +420 771 276 575