

Chytré technologie omezí překračování rychlosti na evropských silnicích

18. 2. 2019, Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)

Podle nového průzkumu, který dnes zveřejnila Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) před důležitým čtvrtěčním hlasováním o budoucích povinných bezpečnostních technologiích ve vozidlech, zůstává rychlost závažným problémem v mnoha evropských zemích.

Výzkumní pracovníci se zabývali počtem vozidel, která překračují rychlostní limity na různých typech silnic v zemích, které tyto údaje mohly poskytnout.

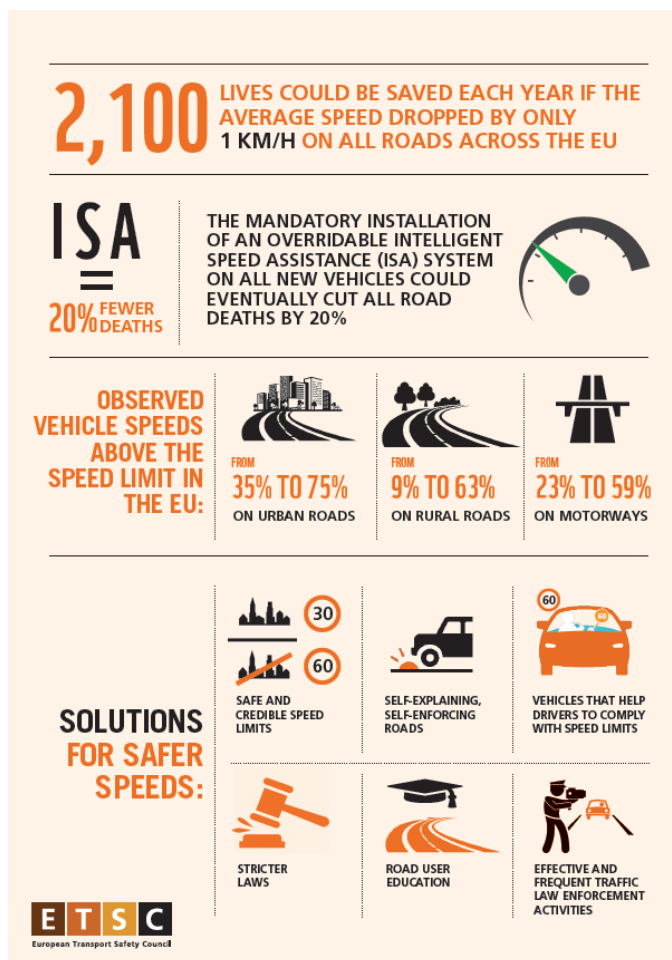
V intravilánu, kde dochází k 37 % všech úmrtí na silnicích v EU, vědci zjistili, že mezi 35 % a 75 % jela vozidla vyšší než dovolenou rychlostí. V extravilánu, kde se vyskytuje 55 % všech úmrtí na silnicích v EU, v 9 % až 63 % jela vozidla vyšší než dovolenou rychlostí. Na dálnicích, kde se vyskytuje 8 % všech úmrtí na silnicích v EU, bylo evidováno 23 % až 59 % vozidel, která jela rychleji, než bylo povoleno.

Rychlost je hlavním faktorem bezpečnosti silničního provozu. **V důsledku nepřiměřené rychlosti je usmrcena přibližně třetina osob** a je pro většinu nehod přitěžujícím faktorem.

Zatímco snížení rychlosti bude vyžadovat kombinaci opatření, **autoři vyzdvihli inteligentní asistenční systém přizpůsobení rychlosti (ISA - Intelligent Speed Adaptation), který je dnes k dispozici jako asistenční systém řidiče, jako klíčové bezpečnostní opatření ve vozidle pro řešení problému.**

Dne 21. února bude Výbor pro vnitřní trh Evropského parlamentu (IMCO) hlasovat o nových normách EU o bezpečnosti vozidel, které zahrnují návrh, aby se od roku 2022 stala technologie ISA povinnou výbavou pro všechny nové vozy. **Odhaduje se, že toto jediné opatření by mohlo snížit počet usmrcených na evropských silnicích o 20 %. Celý balíček bezpečnostních opatření by měl zachránit více než 25 000 osob mezi lety 2022 a 2037, ale pouze pokud bude přijat v plném rozsahu.**

Graziella Jost, ředitelka projektu Evropské rady pro bezpečnost dopravy (ETSC) uvedla: "Každý týden zemře 500 lidí na silnicích v EU, což je číslo, na které několik let upozorňujeme. **Příliš rychlá jízda je stále zabijákem číslo jedna. Je to velmi jednoduché: chceme-li snížit počet úmrtí na silnicích, musíme efektivně řešit rychlost. Právě nyní má EU příležitost, která má obrovský potenciál. Implementace ISA do každého nového vozidla jako standard by mohla nakonec zabránit pětina úmrtí na silnicích. Vyzýváme poslance Evropského parlamentu, aby podpořili toto zásadní opatření k záchraně lidských životů.**"



Nová zpráva rovněž zdůrazňuje opatření týkající se rychlosti, které jsou v současné době prováděny v členských státech EU. Konkrétně zaznamenala určitý pokrok ve snižování rychlosti v extravilánu. **Francie nedávno snížila rychlostní limit v extravilánu bez středové bariéry z 90 km/h na 80 km/h.** První analýza výzkumného ústavu Cerema prokázala o 116 méně usmrčených na těchto silnicích v porovnání s průměrem let 2013-2017 na stejných silnicích v období červenec až prosinec, což bylo období od zavedení nového omezení. **Španělsko také oznámilo snížení maximální dovolené rychlosti ze 100 km/h na 90 km/h na silnicích v extravilánu. Flanders, severní region Belgie, také přešel z 90 km/h na 70 km/h již v roce 2017.**

Některé země s nejnižší úmrtností na silnicích v Evropě mají v extravilánu nižší standardní rychlostní limity. Například Švédsko s rychlostí 70 km/h s 27 usmrčenými na milion obyvatel, Norsko (26), Švýcarsko (26), Dánsko (37) a Nizozemsko (37) mají stanoven limit 80 km/h.

Vědci uvádějí, že kombinace policejních kontrol spolu s automatickým stacionárním vymáháním, se ukázala jako účinný nástroj při řešení překračování rychlosti. Obecně se zdá, že celkový nárůst přestupků zjištěných v celé EU je dán především z důvodu rozšíření sítí radarů. Přesto existují velké rozdíly mezi členskými státy, pokud jde o jejich počet. Z 27 zemí, které poskytly údaje o počtu pokut za překročení povolené rychlosti (vydaných v období 2010-2017), se počet pokut zvýšil v 18 zemích, zatímco 9 zemí zaznamenalo pokles.

Zpráva je k dispozici na adrese www.etsc.eu/pinflash36

O čem poslanci hlasují tento týden?

Aktualizace nařízení o obecné bezpečnosti EU pro motorová vozidla byla navržena Evropskou komisí v květnu roku 2018 jako součást balíčku nových opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu a zahrnuje řadu nových povinných technologií, jako je automatické nouzové brzdění (AEB), (ISA) pro pomoc řidičům dodržet rychlostní limity. Opatření rovněž zahrnují zlepšení pasivní bezpečnosti (ochrana před nárazem) a nový standard "přímého výhledu" pro nákladní automobily, aby řidiči lépe viděli silnici (a ostatní účastníky silničního provozu) kolem nich.

Co je inteligentní přizpůsobení rychlosti?

ISA využívá videokameru pro rozpoznávání rychlostí a/nebo údajů o omezení rychlosti spojených s GPS, aby informovala řidiče o aktuálním omezení rychlosti a automaticky omezila rychlost vozidla podle situace. Systémy ISA automaticky nebrzdí, ale jednoduše omezují výkon motoru, což zabraňuje tomu, aby vozidlo překročilo rychlostní limit (jen pokud by bylo deaktivováno řidičem). Vozidla s ISA jsou již v prodeji - což bylo částečně podpořeno rozhodnutím Euro NCAP tím, že s tímto systémem získají více bodů. Systém je standardně namontován např. v novém modelu Ford Focus. Viz: www.etsc.eu/isa

Co se musí stát před tím, než se návrhy stanou zákonnou normou?

Nový zákon musí být schválen jak Evropským parlamentem, tak zástupci 28 zemí EU. Jednání o schválení konečného právního textu, známého jako triology, pravděpodobně brzy začnou vycházet z výsledku hlasování ve výboru IMCO Parlamentu. Členské státy EU již vyjádřily své původní stanovisko k právu v dohodě dosažené v prosinci.

#LastNightTheEUSavedMyLife

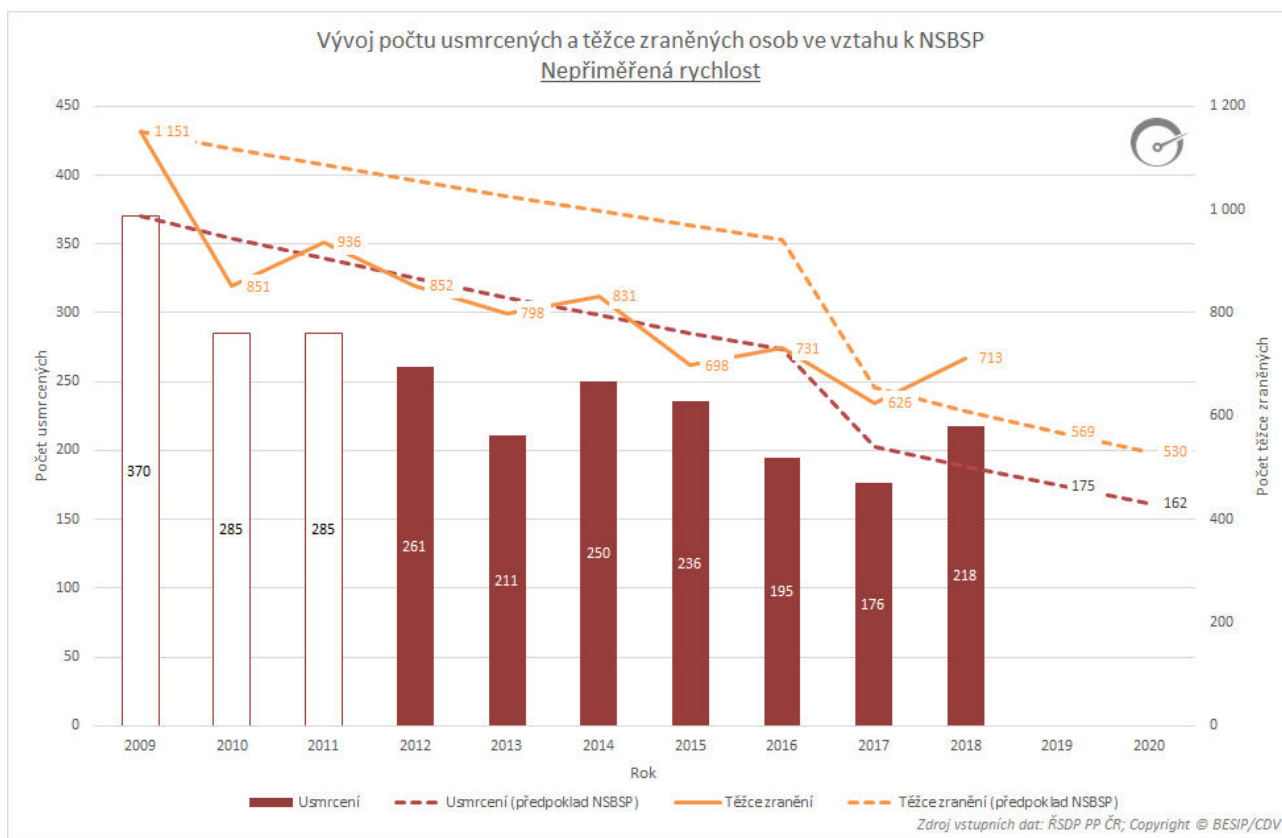
Detaily o kampani ETSC pro zlepšení standardů bezpečnosti vozidel naleznete zde: www.etsc.eu/lastnight



Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

V roce 2018 došlo jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob k meziročnímu nárůstu, díky čemuž nedošlo ke splnění ani jednoho z uvedených strategických cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (NSBSP). V důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice bylo v uplynulém roce usmrceno 565 osob, tj. meziročně o 63 více (+ 13 %), těžce zraněno pak 2 465 osob, meziročně o 126 více (+ 5 %). V obou sledovaných parametrech se tak nepovedlo navázat na historicky nejnižší počty evidované právě v roce 2017.

Nejvyšší podíl ze všech dílčích cílů je dlouhodobě evidován jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných u nepřiměřené rychlosti. Vloni se na všech usmrcených podílela 39 % (218 usmrcených), na těžce zraněných pak 29 % (713 těžce zraněných). Např. v Ústeckém kraji činil podíl usmrcených vlivem nepřiměřené rychlosti 57 % (21 usmrcených), na Vysočině pak podíl těžce zraněných 43 % (50 těžce zraněných). Meziročně vzrostl počet usmrcených o 42 osob, jen ve Středočeském kraji bylo usmrceno o 23 osob více, v Moravskoslezském pak o 13 osob více. V důsledku nepřiměřené rychlosti bylo meziročně těžce zraněno o 87 osob více, v Jihomoravském kraji + 36, Královéhradeckém + 22, ve Středočeském + 21.



Hlubková analýza dopravních nehod

„Rychlost patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod.“ říká Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií Centra dopravního výzkumu, v. v. i., a dodává: „**Jak dokládají data z Hlubkové analýzy dopravních nehod (HADN), nejčastějšími rizikovými faktory přispívajícími ke vzniku dopravní nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti jsou nepozornost (35 %), nesprávné vyhodnocení situace (15 %) a nezkušenost (13 %).**“

Jedním z výstupů, které HADN poskytuje, jsou **simulace dopravních nehod**. Uvedená nehoda se stala v levotočivé zatáčce mezi vesnicemi. Řidič vozidla jel nepřiměřenou rychlostí a vyjel částečně vpravo mimo



vozovku. Ve snaze se vrátit zpět však naopak vyjel až vlevo na svah vedle vozovky, kde narazil do stromu a přetočil vozidlo na střechu.



Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti je jedním z nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu (NUB).

Zjišťování reálných rychlostí a z toho vyplývající informace o překračování rychlostí v obcích a mimo ně, je důležité pro cílené zaměření kampaní a policejních kontrol. Bylo zjištěno, že překračování nejvyšší dovolené rychlosti je vyšší i v obci i mimo ni u osobních vozidel, proto by bylo vhodné se zaměřit na policejní dozor těchto vozidel.

Překračování nejvyšší povolené rychlosti o více než 10 km/h mimo obec je výrazně vyšší než v obci. **Ke zvýšení podílu překračování došlo oproti předchozím rokům ke zhoršení v 11 krajích.** Naopak u překračování nejvyšší povolené rychlosti o více než 10 km/h v obci došlo ve srovnání s předchozími roky k poklesu.

V rámci sledování a vyhodnocení NUB bylo zjištěno:

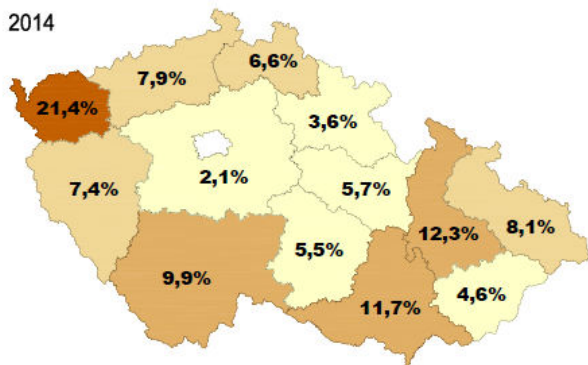
- Míra překračování nejvyšší dovolené rychlosti v ČR je cca 12 % u všech vozidel (bez rozdělení do kategorií) v extravilánu a cca 6 % v intravilánu.

- V případě překračování nejvyšší dovolené rychlosti o 10 km/h došlo oproti roku 2017 v extravilánu celorepublikově k mírnému zhoršení (zvýšil se počet vozidel překračujících nejvyšší dovolenou rychlost o 10 km/h), v intravilánu došlo naopak ke zlepšení.

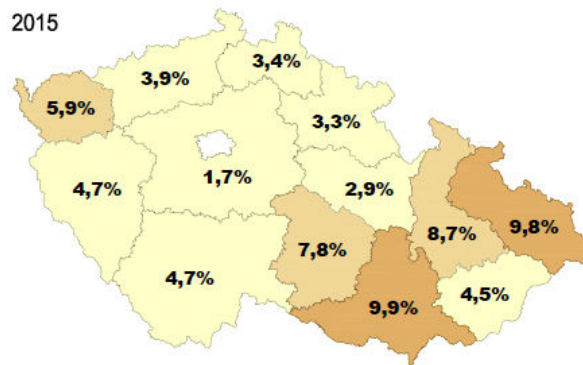
Podíl překračování rychlosti vozidel v extravilánu o více než 10 km/h je sledován v průběhu let 2014-2018. Je zde patrný **mírný nárůst překračování extravilánových rychlostí.** K největšímu překračování o více než 10 km/h došlo v Kraji Vysočina (cca 18 %). K největšímu nárůstu překračujících řidičů došlo v Královéhradeckém kraji, kde došlo oproti roku 2017 k dvojnásobnému nárůstu překračování.



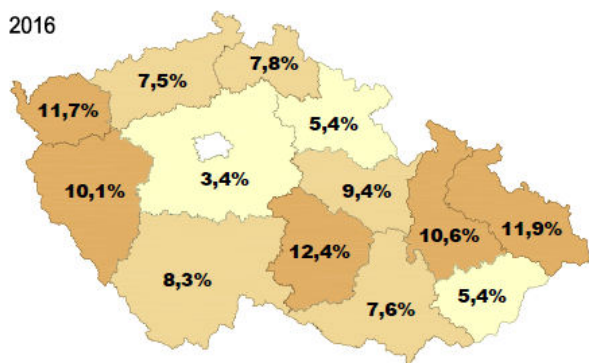
2014



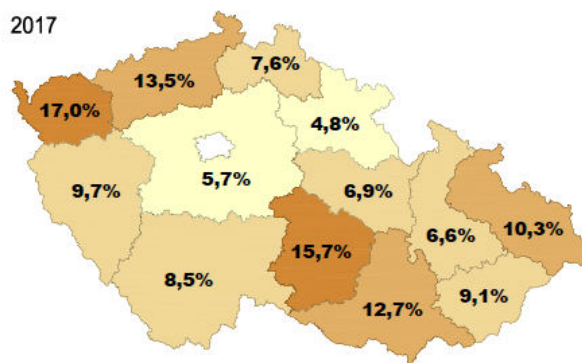
2015



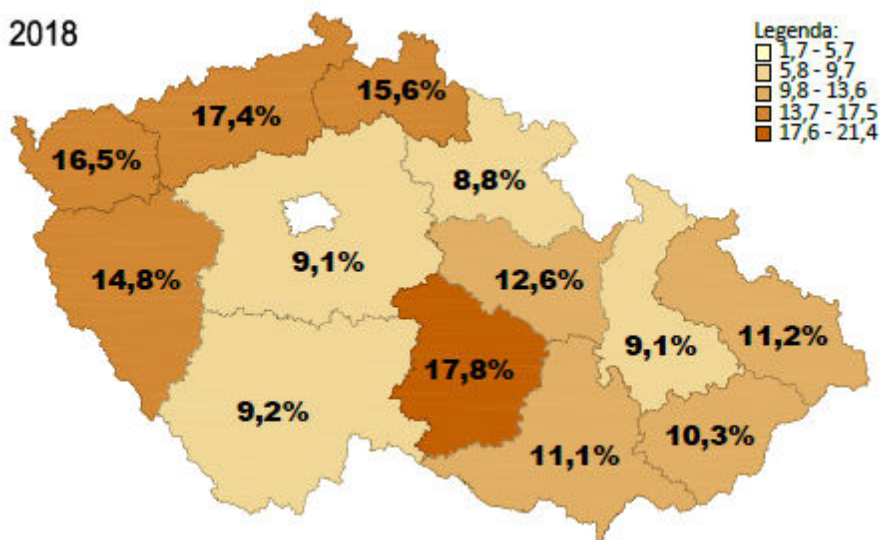
2016



2017



2018



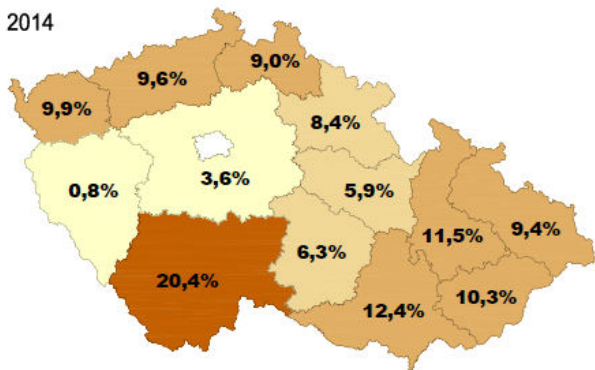
Legenda:

- 1,7 - 5,7
- 5,8 - 9,7
- 9,8 - 13,6
- 13,7 - 17,5
- 17,6 - 21,4

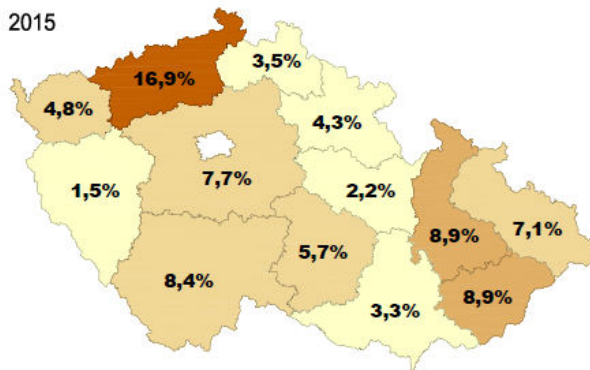
Naopak překračování nejvyšší dovolené rychlosti v obci o více než 10 km/h celkově kleslo – pět krajů má tyto hodnoty pod 5 %. Nejnižší míra překračování byla zjištěna ve Středočeském kraji (o necelé 3 %), nejvíce překračují řidiči v Ústeckém kraji – o více než 10 %. Ve srovnání s loňským rokem (2017) došlo k poklesu překračování u 9 krajů.



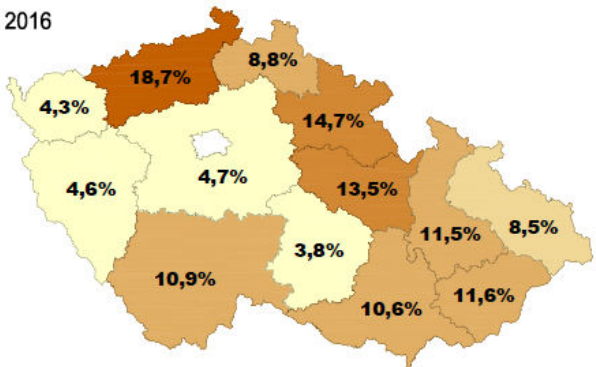
2014



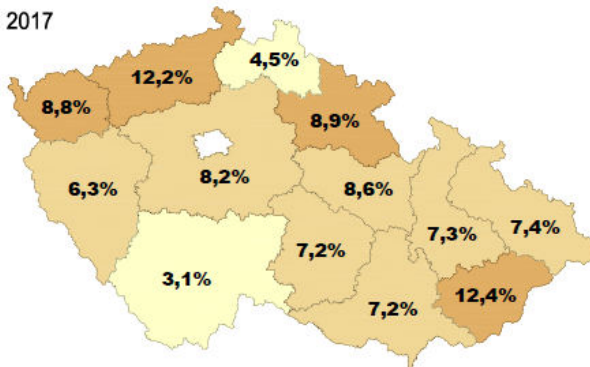
2015



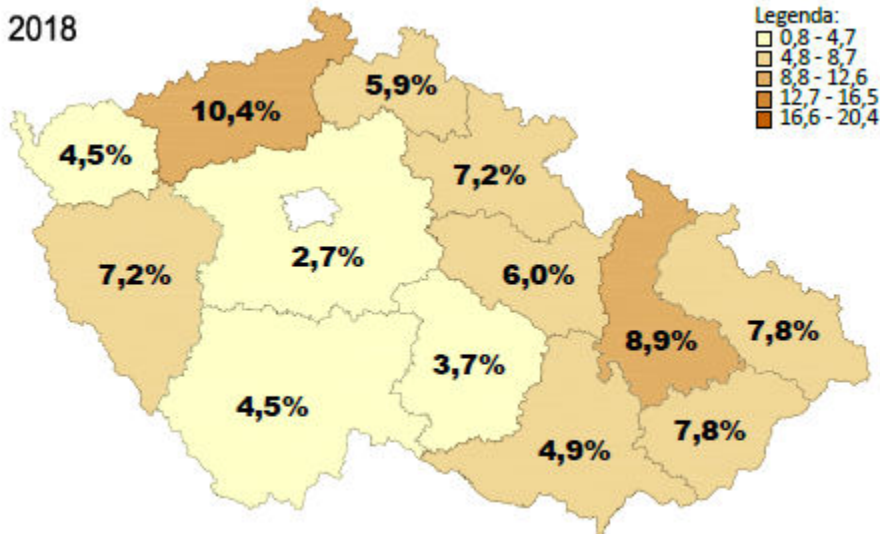
2016



2017



2018



Legenda:

0,8 - 4,7
4,8 - 8,7
8,8 - 12,6
12,7 - 16,5
16,6 - 20,4

Překročení rychlosti hraje v bodovém systému prim. Překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h) tvoří rovnou třetinu všech bodovaných přestupků, **jedná se o nejčastěji bodovaný přestupek**. S velkým odstupem (17 %) následuje nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužívání ochranné přilby, s 13 % pak používání mobilního telefonu.

Navržená opatření

- pokročilé **nouzové brzdění** (osobní vozidla)
- snadná instalace **alkoholových zámků** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- detekce **rozpoznání únavy** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)



- rozpoznávání/prevence (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- datový **záznam o nehodách** (osobní vozidla a dodávky)
- signál nouzového zastavení (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- **zlepšené bezpečnostní pásy** – zkouška nárazu čelní ochrany cestujících v celé šířce (osobní vozidla, dodávky)
- **bezpečnostní sklo - rozšíření zóny v případě nárazu hlavy chodce nebo cyklisty** (osobní vozidla, dodávky)
- inteligentní **přizpůsobení rychlosti** (osobní vozidla, dodávky, autobusy)
- asistence při řízení v **jízdách pruzích** (osobní vozidla, dodávky)
- ochrana před bočním nárazem (osobní vozidla, dodávky)
- reverzní kamera nebo detekční systém (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- systém **sledování tlaku v pneumatikách** (dodávky, autobusy)
- zjišťování a varování před zranitelnými účastníky silničního provozu v přední a boční části vozidla (nákladní vozidla, autobusy)
- **zlepšení přímého výhledu z pozice řidiče** na zranitelné účastníky silničního provozu (nákladní vozidla, autobusy)

Vzhledem k aktuálnímu vývoji se vytyčený cíl snížení usmrcených na silnicích v EU v roce 2020 na 50 % roku 2010 zcela nepochybně nepodaří splnit. **Povinné zavedení současných znalostí do praxe, resp. příplatkových prvků výbav do standardních výbav nově vyráběných automobilů nepochybně přispěje ke snížení fatálních následků dopravních nehod v EU.** Je nutné si uvědomit, že předložené návrhy jsou poplatné současným znalostem a praktickým zkušenostem. Vzhledem k rychlosti inovací v oblasti informačních technologií lze předpokládat v následující dekádě zavádění dalších prvků zvyšující bezpečnost silničního provozu s cílem eliminovat počet usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v EU.

Detailní informace k aktuálnímu vývoji NSBSP, stejně jako tematické analýzy (nejen) k jednotlivým dílčím cílům, jsou k dispozici [zde](#)., detailní analýza k nepřiměřené rychlosti je pak k dispozici [zde](#).



*Ing. Lukáš Kadula, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno*

