

Londýn plánuje snížit maximální rychlost na 20 mph

01. 08. 2018, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)

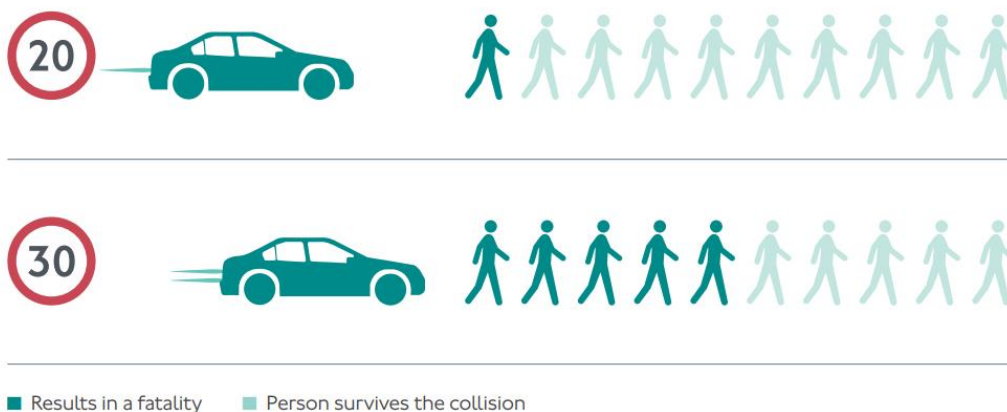
Starosta Londýna oznámil, že **v rámci nového akčního plánu pro bezpečnost silničního provozu Vision Zero plánuje zavést rychlostní limit 20 mph** (cca +/- 30 km / h). V rámci tohoto plánu dojde k úpravě ulic, nebudou také chybět radary a posílení kontrol na ulicích jako **součást bezpečného systému**.



Společně s prací na omezení rychlosti, starosta stanovil **cíl snížit počet usmrcených nebo těžce zraněných osob na silnicích v Londýně o 65 % do roku 2022**, výchozím obdobím je v tomto případě úroveň z let 2005-2009. **Pro rok 2030 byl stanoven samostatný cíl, podle něhož nemá být londýnskými autobusy, resp. ani v nich, usmrcena ani jedna osoba.**

Všechny nové autobusy v Londýně budou od letošního roku vybaveny technologií Intelligent Speed Assistance. Město bude také testovat automatické nouzové brzdění pro autobusy, stejně jako zlepšení přímého a nepřímého výhledu řidičů. Existují také plány na zavedení systému „hodnocení hvězd“ pro nákladní automobily, který bude mít za následek, že **vozidla, která nebudou vybavena nejnovějšími bezpečnostními technologiemi, budou mít vjezd do města zakázány.**

Figure 6: Relationship between vehicle impact speed and the risk of fatal injury to adult pedestrians in a frontal impact



Zpráva ETSC k dispozici zde: <https://etsc.eu/london-to-make-20mph-the-default-speed-limit/>



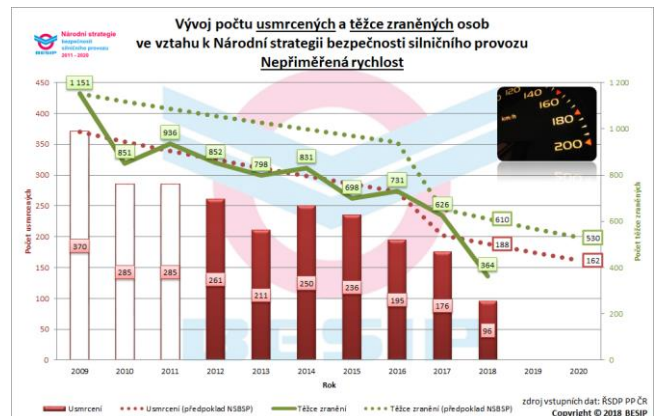
Evropská komise přijala v nedávné době významný balíček opatření pro bezpečnost silničního provozu, jejichž cílem je snížit na polovinu počet usmrcených a těžce zraněných osob na silnicích do roku 2030. Pokročilé **technologie, zabraňující následkům dopravních nehod na životech a zdraví, se stanou standardem pro všechna nově vyráběná vozidla.**

O omezeních vjezdů vozidel do center měst (nejčastěji metropolí) se čím dál častěji hovoří zejména ve spojitosti s produkovanými emisemi. Je však velmi důležité, aby opatření byla předkládána/schvalována rukou v ruce s ohledem na bezpečnost silničního provozu. **Londýnská strategie, resp. akční plán Vision Zero, je dobrým příkladem i pro ostatní města.** Snížení maximální dovolené rychlosti má, především díky nižší střetové rychlosti, pochopitelně vliv na následky dopravních nehod. K tomuto kroku je však nutné přistupovat citlivě, zejména s ohledem na možné snížení plynulosti dopravního provozu, tvorbu kolon apod.

Paralela „Londýn – Otrokovice“

V rámci České republiky je pro aktuální dekádu zpracována Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP), která je průběžně vyhodnocovaná – aktuální informace k vývoji následků dopravních nehod na životech a zdraví vztahmo k NSBSP v roce 2018 jsou k dispozici [zde](#). **Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., (CDV) zpracovalo také strategie pro Zlínský kraj a město Otrokovice.** Zejména v souvislosti s druhou zmíněnou, tzn. Strategií bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, lze hledat určitou paralelu s „londýnskou Vision Zero“. Dokument pojednává o možnostech a způsobech jak snížit dopravní nehodovost na území města a je zároveň konkrétním krokem k ochraně zdraví a životů občanů i návštěvníků. Střednědobým cílem je vytvořit podmínky pro to, aby **od roku 2025 na území města Otrokovice nezemřel na následky dopravní nehody žádný člověk a počet těžce zraněných klesl na polovinu.** „Jedná se o unikátní počin, který zatím nemá v rámci České republiky obdoby.“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel CDV a dodává: „Kolegové z Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií jsou připraveni zahájit spolupráci i s dalšími městy a kraji, neboť jen systémovým přístupem v realizaci NSBSP se lze dopracovat k vytyčeným cílům.“

Nepřiměřená rychlost je jedním z dílčích cílů NSBSP. Ačkoliv došlo v posledních 3 letech ke snížení počtu usmrcených osob, bylo v loňském roce v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 35 % osob, tzn. **přibližně každá 3. osoba, která byla vloni usmrcena, přišla o život v důsledku nepřiměřené rychlosti** (pozn. jedná se o nejvyšší podíl ze všech dílčích cílů). V letošním roce (leden-červenec) bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 96 osob (meziročně -1, tj. + 1 %) a dalších 364 osob bylo těžce zraněno (meziročně + 27, tj. + 8 %). Podíl nepřiměřené rychlosti na všech usmrcených tak představuje 33 % (nejvyšší podíl v Libereckém kraji – 67 %), v případě těžce zraněných pak 28 % (nejvyšší podíl na Vysočině – 46 %). Detailní informace jsou k dispozici [zde](#).



Ing. Lukáš Kadula, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz
Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií
Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno