

Poslanci podpořili plány EU na zvýšení bezpečnosti silničního provozu do roku 2030

18. 10. 2021, Brusel, tisková zpráva ETSC

Evropský parlament drtivou většinou hlasů podpořil dokument, v němž vyjadřuje svůj názor na strategii EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na příštích deset let.

Zpráva Parlamentu navazuje na desetiletý plán Evropské komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu, který byl zveřejněn v červnu 2019, a na plánovaná legislativní opatření ve strategii udržitelné a inteligentní mobility zveřejněné v prosinci loňského roku.

Poslanci Evropského parlamentu schválili celkovou strategii EU s hlavními cíli, které jsou snížit počet úmrtí a těžkých zranění o 50 %. Spolu s tím poslanci schválili VIZI NULA a přístup "bezpečného systému".



Parlament rovněž podporuje stanovení klíčových ukazatelů (KPI) bezpečnosti silničního provozu a uvádí, že do roku 2023 by měly být stanoveny cílové hodnoty.

Práci Parlamentu na zprávě vedla Elena Kountoura, řecká poslankyně Evropského parlamentu a bývalá ministryně cestovního ruchu. V úvodu rozpravy řekla: "*Čelíme mimořádné situaci, která vyžaduje okamžitá opatření.*"

V odpovědi poslancům Evropského parlamentu na pondělní rozpravě komisařka Helena Dalliová, která vystoupila jménem komisařky pro dopravu Adiny Valeanové, uvedla, že Evropská komise bude reagovat na výzvy k přijetí opatření obsažené ve zprávě. Konkrétně paní Dalliová zmínila probíhající práce na přípravě revize právních předpisů EU týkajících se řidičských průkazů a přeshraničního vymáhání dopravních přestupků. Komise se rovněž podrobně zabývá otázkami rychlosti a řízení pod vlivem alkoholu a uvažuje o doporučeních EU k jejich řešení. Řekla, že EK bere na vědomí postoj EP k rychlosti a posuzuje přínosy pro bezpečnost silničního provozu měst, která stanovila maximální rychlost 30 km v obytných oblastech.

Komisařka se rovněž zmínila o výzvách k vytvoření nové agentury EU pro bezpečnost silničního provozu a k vyhlášení roku činnosti EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Komise "*uznává potenciální přínosy obou opatření, ale musí zvážit náklady*", uvedla.

Ellen Townsendová z ETSC uvedla: "*Tato zpráva poslanců Evropského parlamentu odráží mnohé obavy občanů EU týkající se bezpečnosti silničního provozu zejména v městských oblastech, kde jsou nepřiměřená rychlost a neefektivní infrastruktura problémy, které se dostaly do popředí zájmu, protože během pandemie se více lidí*



rozhodlo pro chůzi nebo jízdu na kole. Opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu by měla být ústřední součástí připravovaného balíčku týkajícího se městské mobility. V posledních několika letech jsme byli svědky odvážných opatření EU v oblasti bezpečnosti vozidel. Chceme, aby Evropská komise nyní zintenzivnila a přikročila k dalším opatřením, jako jsou aktualizovaná doporučení ohledně rychlosti a limitů pro řízení pod vlivem alkoholu a aby zvážila potřebu řešit také řízení pod vlivem drog a rozptýlenou pozornost řidičů. Dlouhodobější projekty, jako je nová agentura pro bezpečnost silničního provozu, potřebují naléhavou reakci, aby měly dopad kdykoli před rokem 2030."

Co obsahuje zpráva Evropského parlamentu o bezpečnosti silničního provozu?

Infrastruktura

Zpráva uvádí, že výdaje na infrastrukturu by měly upřednostňovat projekty s největším potenciálním přínosem pro bezpečnost, a to v souvislosti s nadcházející revizí rámce EU pro rozvoj transevropských dopravních sítí (TEN-T). Poslanci také po Evropské komisi chtějí, aby se cyklistická infrastruktura zaváděná během pandemie Covid-19 stala trvalou, a aby vypracovala požadavky na kvalitu pěší a cyklistické infrastruktury a společné učební osnovy EU pro auditory a inspektory silniční infrastruktury včetně specifického školení o potřebách zranitelných účastníků silničního provozu.

Automatizace

Parlament vyzývá Evropskou komisi, aby navrhla nový harmonizovaný regulační rámec pro automatizovaná vozidla s cílem zajistit jejich bezpečný provoz, zejména pokud jde o jejich interakci s běžnými vozidly a zranitelnými účastníky silničního provozu. Poslanci rovněž chtějí, aby Komise vyhodnotila stávající asistenční systémy pro řízení, a to vzhledem k obavám z přílišného spoléhání se na řidiče a rozptylování jejich pozornosti.

Řízení pod vlivem alkoholu a drog

Poslanci Evropského parlamentu tvrdí, že stávající doporučení týkající se limitů koncentrace alkoholu v krvi pro řidiče by měla být aktualizována tak, aby odrážela přístup nulové tolerance. Totéž by mělo platit i pro pravidla řízení pod vlivem drog.

Překročení rychlosti

Podle Parlamentu by Evropská komise měla navrhnout soubor doporučených rychlostních limitů, které by členské státy podnítily k uplatňování nejbezpečnějších limitů pro různé typy silnic.

Zdroj: <https://etsc.eu/meps-back-2030-eu-road-safety-plans/>

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Vláda České republiky svým usnesením č. 8 ze dne 4. ledna 2021 schválila Strategii BESIP 2021-2030. Usnesení k dispozici [ZDE](#). Hlavním cílem strategie je snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu.

Dosáhnout by toho Česká republika měla v roce 2030, podobně jako další státy Evropské unie i Organizace spojených národů. Prioritami Strategie pro nejbližší dvouleté období jsou mladí řidiči, nepřiměřená rychlost, odstraňování nehodových lokalit, pokročilé technologie a účinný policejní dohled spolu s efektivními sankcemi za porušování pravidel silničního provozu. Bezpečnost má zvýšit také zabezpečení závorami na železničních



přejezdech křížících silnice I. tříd a vybraných II. tříd, vybudování nových míst pro nákladní automobily na dálničních odpočívkách a míst pro kontrolu těchto vozidel. Na komunikacích nižších tříd by měl přinést větší bezpečnost Program na podporu umístění svodidel chránících řidiče před srážkou se stromem. Ve městech je nezbytné klást důraz na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté) a přizpůsobovat dopravní prostor jejich potřebám a bezpečnému pohybu. Důležitou podmínkou pro naplnění Strategie je dokončení legislativního procesu u novely zákona o silničním provozu, kterou v srpnu schválila vláda.

Akční plán na období 2021–2022 obsahuje 45 konkrétních opatření, jasně určuje odpovědný subjekt, termín a měřitelné kritérium splnění aktivity. Po uplynutí dvouletého období bude vyhodnocení akčního plánu předloženo vládě k projednání spolu s návrhem dalšího akčního plánu na období 2023–2024. Bližší informace jsou k dispozici [ZDE](#).

Kontakt:

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

