

Nové bezpečnostní standardy vozidel mohou během 15 let zabránit 25 000 úmrtím v EU

Publikováno: 17. 5. 2018
CDV

Evropská komise poprvé (mimo snížení usmrcených osob) **navrhla také snížení těžkých zranění**. Uvedený balíček opatření pro nová vozidla může každoročně zabránit více než 2 000 usmrcením do roku 2032, tzn. deset let po vstupu opatření v platnost. Antonio Avenoso, výkonný ředitel ETSC, uvedl: „Zavedení uvedených opatření by mohlo představovat **největší pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Evropě od zavedení bezpečnostního pásu**. V důsledku dopravních nehod je v Evropě usmrceno mnoho mladých lidí, takže tyto opatření musí být zavedeny velmi brzy. Samotné oznámení samo o sobě nic nezmění, je naprosto nezbytné, aby členské státy EU a Evropský parlament podpořily tyto plány a nepodlehly tlaku výrobců automobilů, kteří se snaží části návrhu negovat.“

Opatření jsou součástí tzv. třetího balíčku pro mobilitu, který obsahuje nové standardy pro bezpečnější vozidla, aktualizovaná pravidla pro bezpečnou silniční infrastrukturu a strategii pro autonomní způsob přepravy.

Podle analýzy, kterou pro Evropskou komisi provedla britská Transport Research Laboratory mohou navržená bezpečnostní opatření mezi lety 2022 a 2037 zabránit 24 794 úmrtím v důsledku dopravních nehod. V roce 2017 bylo na silnicích v EU usmrceno 25 300 osob, v posledních 4 letech však tento počet v podstatě stagnuje.

Zpráva **ETSC** k dispozici zde:

<https://etsc.eu/new-eu-vehicle-safety-standards-could-prevent-25000-deaths-within-15-years/>

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Doposud byl v rámci EU sledován a porovnáván primárně počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích. V České republice sledujeme v rámci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v oblasti strategických cílů navíc také těžce zraněné osoby. Na rozdíl od usmrcených osob, u kterých se v uplynulých 4 letech nepovedlo vytyčené předpoklady splnit, se v oblasti těžce zraněných (vyjma roku 2016) daří předpoklady plnit (*pozn. v případě těžce zraněných osob je predikce mírnější: v roce 2020 počet těžce zraněných na 60 % roku 2009, v případě usmrcených pak 40 %*). Detaily z oblasti vývoje usmrcených a těžce zraněných osob v České republice jsou obsahem níže uvedené tabulky. Pro sledování těžkých zranění a jejich relevantní srovnání v rámci EU je nutné sladit jejich definice.

Pokud by byla navržená opatření přijata v plné šíři, skutečně by se mohlo jednat o „revoluci“ srovnatelnou se **zavedením bezpečnostních pásů**. **V této souvislosti je však nutné zmínit jejich nepoužívání v rámci České republiky**. V roce 2017 nebylo připoutáno bezpečnostním pásem v osobních vozidlech 73 usmrcených a 125 těžce zraněných osob! Podíl „nepřipoutaných“ řidičů a spolujezdců v případě usmrcených osob tak činil 28 % v případě usmrcených osob a 14 % v případě těžce zraněných osob. Meziročně bylo evidováno o 14 „nepřipoutaných“ usmrcených více a 12 méně těžce zraněných. V případě nákladních vozidel nebylo v roce 2017 připoutáno bezpečnostním pásem 11 usmrcených a 13 těžce zraněných osob. Podíl „nepřipoutaných“ řidičů a spolujezdců nákladních automobilů v případě usmrcených osob činil 39 % v případě usmrcených osob a 16 % v případě těžce zraněných osob. Meziročně došlo v případech „nepřipoutaných“ usmrcených ke stagnaci, v případě těžce zraněných byl zaznamenán pokles o 11 osob.

Navržená opatření:

- o 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 prudkých** (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 vytýčený 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 třeba si uvědomit, že předložené návrhy jsou poplatné roku 2018 a 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.