

Bezpečnější cesty, bezpečnější města: Jak zlepšit bezpečnost silničního provozu ve městech v EU

Publikováno: 18. 6. 2019
CDV

10. 06. 2019, European Transport Safety Council

Ve městech a obcích (neboli v intravilánu) **žije více než 70 % obyvatel Evropské unie**. Jedná se proto o místa, kde začíná a končí většina cest.

V centrech měst se zároveň střetávají různé potřeby účastníků provozu. Narůstají nároky na kvalitní infrastrukturu pro pěší a cyklisty, nové formy mobility, snížení znečištění a další. Mezi těmito potřebami není bezpečnost vždy na prvním místě - a počty úmrtí a zranění neklesají stejně rychle jako na ostatních pozemních komunikacích. Navíc **70 % úmrtí při nehodách připadá na zranitelné účastníky (chodce, cyklisty a motocyklisty)**.

ROAD SAFETY IS AN ESSENTIAL COMPONENT IN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY

SAFE ROAD DESIGN FOR WALKING AND CYCLING IS LIKELY TO ENHANCE THESE MODES AND REDUCE THEIR RISK



ROAD DEATHS IN THE EU



9500 PEOPLE KILLED EACH YEAR ON URBAN ROADS IN THE EU



DEATHS ON URBAN ROADS ARE DECLINING MORE SLOWLY THAN ON OTHER ROAD TYPES



35%-75% of observed vehicle speeds in free-flowing traffic in urban areas are higher than the legal speed limit

50

MODAL PRIORITY BASED ON VULNERABILITY OF ROAD USERS CAN IMPROVE ROAD SAFETY IN CITIES



CITIES CAN BE ROAD SAFETY LEADERS. THE WAY FORWARD:



Řada moderních trendů nabízí řešení - ať už se jedná o **inteligentní omezovače rychlosti (ISA)**, **detekci zranitelných účastníků a automatické nouzové brždění (AEB)** nebo **prostředky nové mobility (např. sdílená vozidla)**. Zavádění těchto systémů je však postupné a bude pokračovat několik desetiletí.

Klíčové aktivity jsou proto zatím především v oblasti infrastruktury a vymáhání přestupků za rychlou jízdu a jízdu pod vlivem návykových látek. Na tato řešení se zaměřuje aktuální zpráva [ETSC PIN Flash 37](#).

Zdroj: <https://etsc.eu/seatbelt-reminders-in-every-seating-position-from-september/>

„Dlouhodobou prioritou Ministerstva dopravy jsou a nadále budou zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté), kteří se přibližně polovinou podílí na všech usmrcených a těžce zraněných osobách (pozn. v roce 2018: 43% podíl na usmrcených a 57% podíl na těžce zraněných),“ říká Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí SO BESIP MD a dodává: „O prázdninových měsících přichází zejména pro motocyklisty a cyklisty rizikové období. Bezpečnost **motocyklistů** a ohleduplné chování řidičů automobilů je pro BESIP jedním z hlavních témat. V rámci kampaně [Auto vs. motocykl – spolu nikoliv proti sobě](#) jsme představili 10 nejkrizovějších situací, se kterými se obě skupiny nejčastěji setkávají. Primárně jde o vysvětlení rozdílnosti obou vozidel v silničním provozu a zlepšení vzájemné tolerance obou stran. V případě **cyklistů** je nutné neustále připomínat základní bezpečnostní prvek – přilbu. Dlouhodobě vysoký podíl cyklistů bez přilby na usmrcených, těžce i lehce zraněných osobách je alarmující!“

Zranitelní účastníci silničního provozu

„**Motocyklisté, cyklisté a chodci, tzn. zranitelní účastníci silničního provozu, se v období 2011-2018 v obcích podíleli na všech usmrcených osobách na pozemních komunikacích v České republice v důsledku dopravních nehod 2/3 podílem, na těžce zraněných pak dokonce 77 %.** Absolutně nejvíce, z pohledu kategorie účastníků silničního provozu, bylo v uvedeném období v obcích usmrceno i těžce zraněno chodců (42, resp. 37% podíl), dlouhodobě se v obcích nedaří snižovat fatální následky motocyklistů.“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel CDV a dodává: „Mimo obec se tito podíleli necelou třetinou jak na usmrcených (31 %), tak těžce zraněných osobách (32 %).“



Motocyklisté

U motocyklistů se dlouhodobě nedaří snižovat závažné následky dopravních nehod. Motocyklisté se na všech usmrcených osobách podíleli 12,9 %, na těžce zraněných dokonce 18,5 %! Nepřízpůsobení rychlosti je dlouhodobě hlavní příčina závažných nehod motocyklistů. Důležitá je však ohleduplnost všech účastníků silničního provozu, přestože podíl zavinění těchto nehod je mírně v neprospěch motocyklistů, je klíčové, aby si také řidiči motorových vozidel (zejména kategorií M a N) uvědomili zranitelnost motocyklistů.

U řidičů motocyklů je obecně **nejčteněji zastoupené selhání na úrovni identifikace** (57 %).

Poměrně časté je rovněž selhání na úrovni předvídání (14 %) a rozhodování (10 %).

Nejčtenějšími faktory, které přispívají ke vzniku dopravních nehod motocyklistů, jsou vysoká rychlost a nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky, nesprávné vyhodnocení situace, riskantní předjíždění, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu nebo nezkušenost motocyklisty. [1]

Cyklisté

Důvodů, proč se nedařilo plnit v oblasti cyklistů cíle stanovené NSBSP [4], byla celá řada. Za základní a zcela zásadní je však nutné zmínit **nepoužívání cyklistických přileb**, které se na míře následků podílí významně dlouhodobě. Investice ve výši řádově několika stokorun může v mnoha případech zachránit lidský život. Výzkum prokázal, že 37 % cyklistů mohlo nehody přežít, pokud by použili cyklistickou přilbu! [2]

Druhým, neméně závažným, „nešvarem“ je ve spojitosti s cyklisty **alkohol**. Dlouhodobě byl při nehodách zaviněných cyklisty zjištěn alkohol přibližně ve třetině případů. **Elektrokola** na silnicích v České republice zažívají v posledních letech obrovský rozmach. V této souvislosti je nutné apelovat na řidiče těchto dopravních prostředků, aby provozovali výhradně elektrokola určená k provozu na pozemních komunikacích a nezvyšovali výkon/rychlost např. pomocí tuningu elektrokol [5]. Vzhledem ke specifikům/odlišnostem od jízdních kol nevybavených elektropohonem je nutné i zde apelovat na používání cyklistických přileb. [3]

Cyklisté jsou podobně jako např. chodci zranitelnými účastníky provozu. K této skutečnosti přispívá i fakt, že ne vždy je cyklista při střetu vybaven přilbou, případně jinými ochrannými prvky. **U cyklistů nejčastěji dochází k selhání na úrovni identifikace podnětů** (28 %) **nebo celkovému selhání** (24 %) **zejména v důsledku intoxikace alkoholem**, popř. zdravotní indispozice. [1]

Chodci

Chodci se na všech usmrcených, resp. těžce zraněných osobách podíleli více než pětinově! V případě usmrcených 20,6 %, u těžce zraněných byl evidován podíl 21,9 %. V drtivé většině případů chodci nebyli viníci těchto závažných nehod. V obci bylo usmrceno 65 %, těžce zraněno pak dokonce 90 % chodců! Téměř 6 z 10 chodců bylo usmrceno v noci. Zavedení legislativní povinnosti prvků z retroreflexního materiálu mělo mimo obec za snížené viditelnosti pozitivní dopad na závažné nehody.

Chodci nejčastěji, zejména **v důsledku nepozornosti, chybují na úrovni selhání detekce podnětů** (52 %). Časté je rovněž selhání na úrovni jednání (20 %) a celkové selhání (15 %) zejména v důsledku intoxikace alkoholem. [1]

[1] Hlubková analýza dopravních nehod; www.vyzkumnehod.cz

[2] [Bíl, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., Bílová, M., Hejna, P., 2018. Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life. Safety Science 105C, 71-76](#)

[3] [CDV: Osm z deseti usmrcených cyklistů nemělo přilbu!](#)

[4] [Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020](#)

[5] [Společnost Bosch varuje před tuningem elektrokol](#)

Ing. Lukáš Kadula, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz

Ing. Jiří Ambros, Ph.D., +420 724 027 359, jiri.ambros@cdv.cz

Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií
Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno