

Aktuální aspekty bezpečnosti silničního provozu v rámci českého předsednictví EU

Prezentace

na 10. zasedání Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu

1. Bezpečnost silničního provozu je součástí agendy českého předsednictví EU

Bezpečnost silničního provozu je zahrnuta do základního dokumentu českého předsednictví EU – „*Pracovní program českého předsednictví - Evropa bez bariér*“ jako jedna z jedné z čtyř jmenovaných priorit v oblasti pozemní dopravy. Její obsah vychází ze sdílené odpovědnosti za řešení této problematiky v dlouhodobé a celoevropské perspektivě: „*Vysoký počet usmrcených osob na evropských silnicích vyžaduje zvýšení celoevropského úsilí o posílení bezpečnosti silničního provozu. Za českého předsednictví by měla být zahájena diskuse o budoucím směřování politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jejímž vyústěním by v druhé polovině roku 2009 nebo v první polovině roku 2010 mělo být přijetí nového Evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu na období 2011-2020.*“

Z pohledu České republiky bylo k tomuto tématu přistoupeno s plnou odpovědností a při identifikaci témat pro připravované neformální zasedání Rady ministrů dopravy v Litoměřicích byla problematika bezpečnosti silničního provozu zařazena mezi vytipovaná témata. Následná rozhodnutí vedení Ministerstva dopravy ji pak posunula mezi nosná témata se speciálním zaměřením na podporu přípravného procesu 4. Evropského akčního programu silniční bezpečnosti. Záměrem české strany byla specifická orientace na nerovnoměrnost úrovně bezpečnosti v jednotlivých členských státech a přetrvávající rozdílný vývoj v počtech i následcích dopravních nehod. Jako signifikantní aspekt byla realita nadprůměrné úrovně nehodovosti v nových členských zemích EU. Z tohoto důvodu se předpokládala iniciace větší pozornosti v novém 4. Evropském akčním programu silniční bezpečnosti právě na podrobnější analýzu příčin a okolností dopravních nehod v nových členských zemích a následná větší koncentrace pozornosti na opatření specificky zaměřená na jejich problémy. V průběhu dalších jednání však bylo na evropské úrovni dohodnuto toto téma v Litoměřicích nediskutovat z důvodu dostatečné nepřipravenosti potřebných procesních kroků v rámci pravidel aplikovaných v EU.

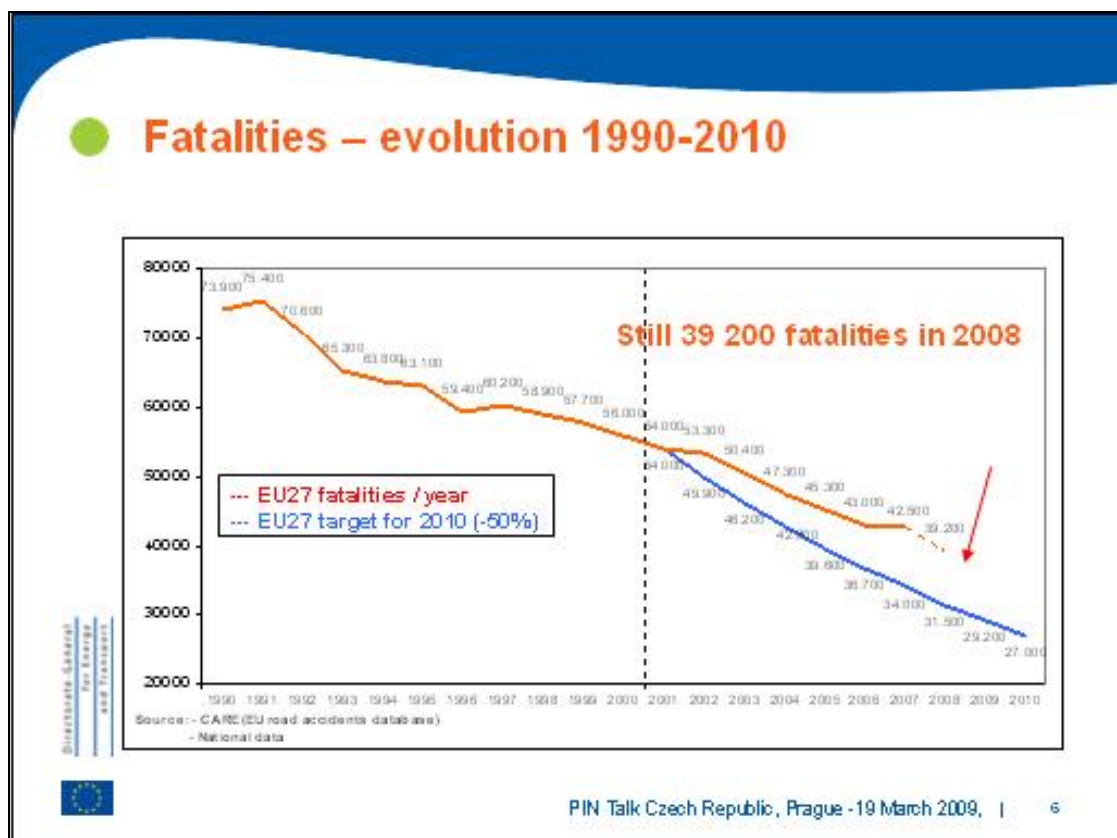
Problematika bezpečnosti silničního provozu nicméně zůstala zařazena mezi prioritami českého předsednictví.

2. Naplnění cíle stanoveného Bílou knihou

V současné době je již zcela zřejmé, že EU nesplní svůj cíl stanovený Bílou knihou snížit v letech 2001 až 2010 počet usmrcených při dopravních nehodách na polovinu. Očekává se však, že v období před rokem 2010 bude k obnově úsilí zvrátit tento nepříznivý stav zapotřebí silná politická vůle.

Předběžné statistiky usmrcených osob za rok 2008 zaznamenávají v mnoha členských zemích příznivý trend snížení počtu usmrcených. Např. Slovinsko, Maďarsko, Irsko, Belgie, Česká republika, Švédsko, Španělsko dosáhli více než 10% poklesu. Zejména výrazné jsou výsledky dosažené ve Slovinsku (- 27%) a Maďarsku (-19%) Tato situace poskytuje důvod k mírnému optimismu, poněvadž se podařilo zvrátit nepříznivý vývoj zaznamenaný v roce 2007, během kterého nedošlo, v porovnání s rokem 2006, ke snížení počtu obětí dopravních nehod téměř v žádné zemi EU.

Předběžné údaje evropské databáze CARE za rok 2008 jsou již zakomponovány v příloženém grafu prezentovaném na semináři PIN Talk konaném 19. března 2009 v Praze.



Zdroj: Huberts, L., DG TREN

Obr. 1. Celkový vývoj počtu usmrcených v EU

Při porovnání prognózovaných a skutečných čísel vyplývá rozdíl 8 700 osob, což je téměř o třetinu více než se očekávalo.

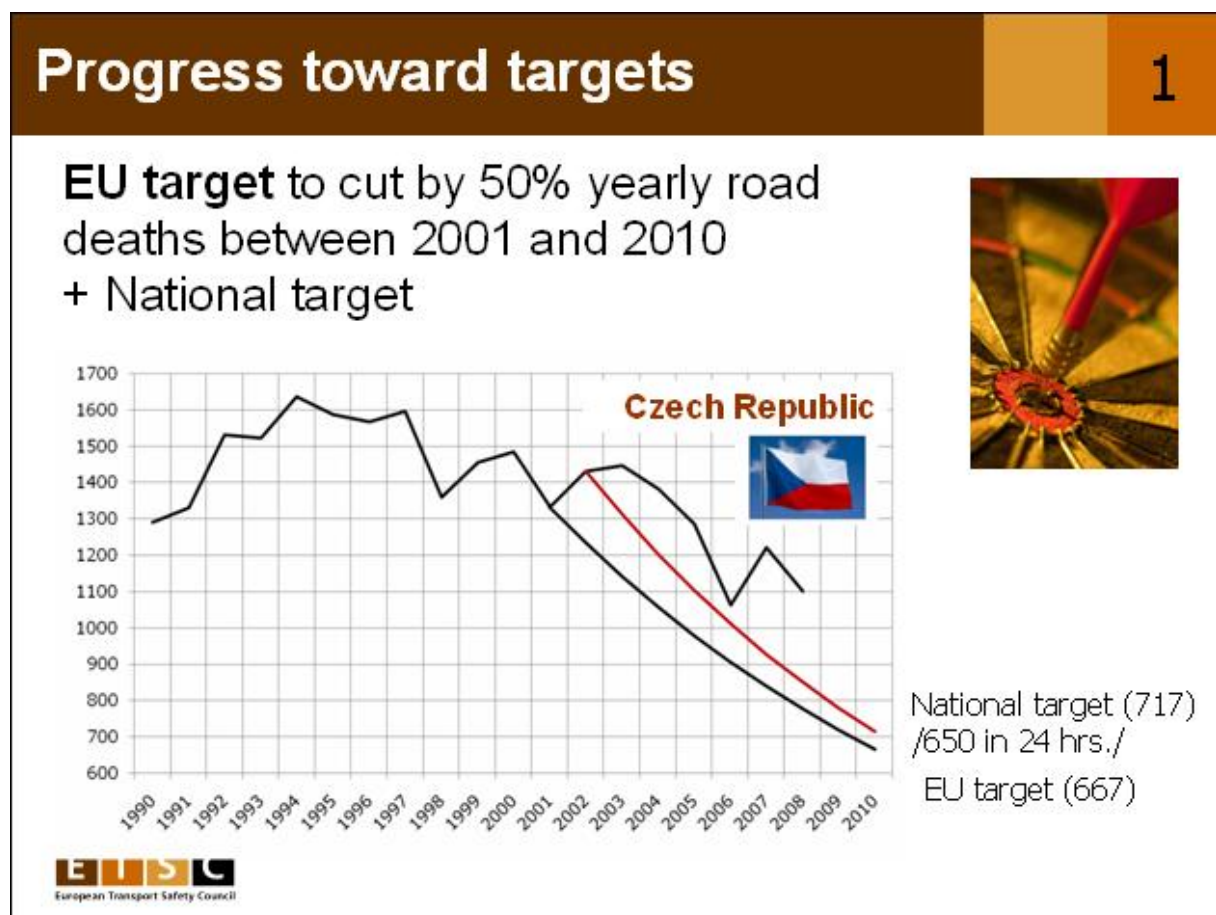
Díky červnovým volbám do Evropského parlamentu a přípravě podzimních změn v Evropské komisi může Česká republika během svého předsednictví ovlivnit situaci při přípravě a projednávání zásadních dokumentů, týkajících se bezpečnosti silničního provozu. Avšak je nutné si uvědomit, že právě nyní je ideální doba k diskuzi o podobě dopravně bezpečnostní politiky pro příští dekádu.

Kromě úsilí směřujícímu ke splnění cílů stanovených pro rok 2010 se bude nutné v roce 2009 začít zabývat identifikací nových cílů a strategií EU pro 4. akční plán bezpečnosti silničního provozu (4th Road Safety Action Programme - RSAP). Česká republika by také měla během

svého předsednictví pokračovat ve snaze najít shodu v důležité legislativní otázce přeshraničního vymáhání práva v oblasti silniční dopravy.

Obdobná situace jako v jiných členských státech nastala ve vývoji nehodovosti v roce 2008 i v České republice. Hlavním cílem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která byla přijata v roce 2004, je dosáhnout v roce 2010 snížení počtu obětí dopravních nehod na maximálně 650 osob. Po výrazném 17% poklesu počtu usmrcených v roce 2006 následoval v roce 2007 opět nárůst počtu obětí, a to o 15 %. V období mezi roky 2001 až 2007 tak nedošlo k požadovanému snížení počtu obětí dopravních nehod. Počet usmrcených klesl v tomto období o 8 %, což je hluboce pod průměrem států EU, který činí 21 %. Koncentrované úsilí všech subjektů, zejména Ministerstva dopravy a dopravní policie, nepochybně přispělo v roce 2008 k významnému snížení počtu nehod a jejich tragických následků – pro rok 2008 je možné v porovnání se stejným obdobím roku 2007 zaznamenat 12% snížení počtu obětí dopravních nehod.

Avšak i tento pozitivní výsledek roku 2008 nenapravil nepříznivý obrat roku 2006. Názorně to demonstruje další graf.



Zdroj: Jost, G., ETSC

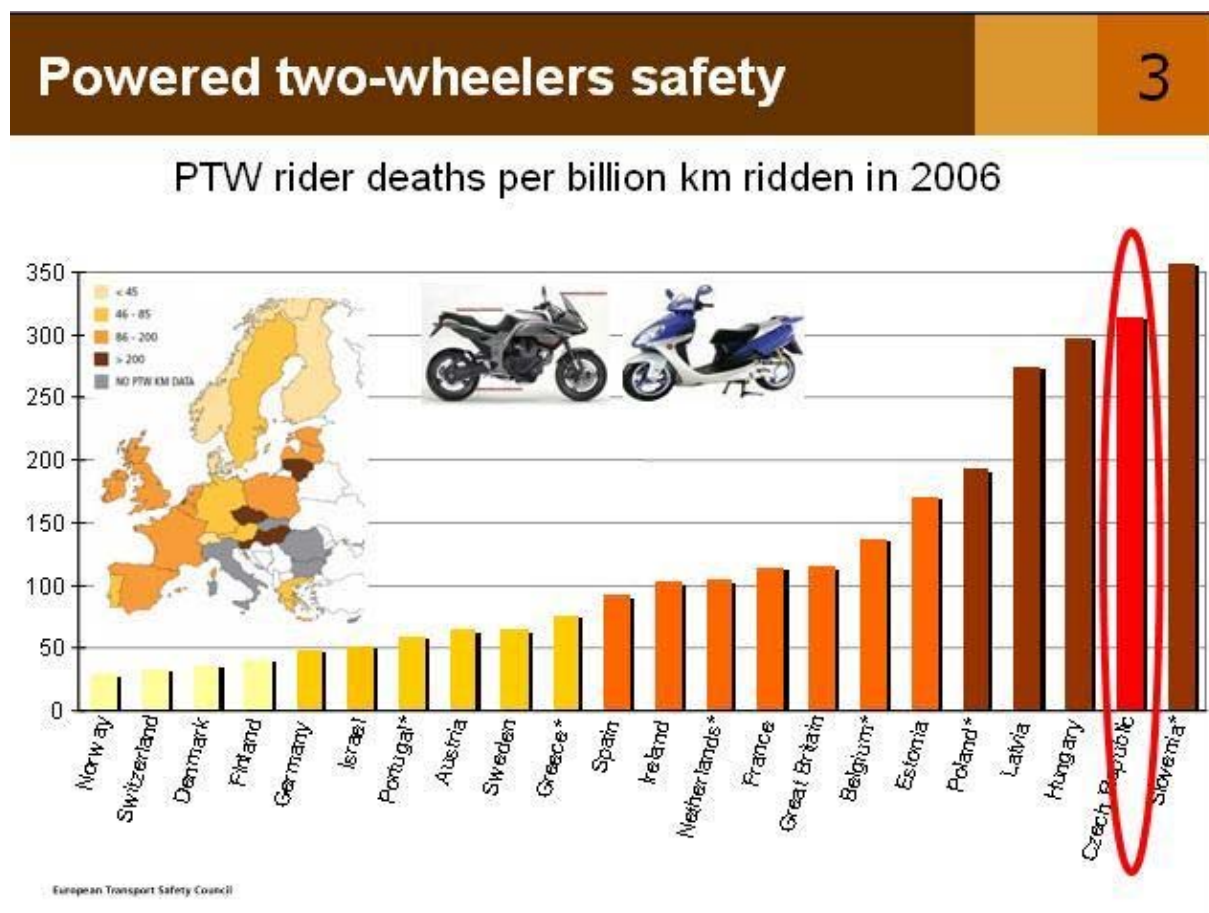
Obr. 2. Vývoj počtu usmrcených v ČR

Tento graf porovnává realitu s předpokladem vývoje stanoveným v Národní strategii vycházející z roku 2002 a předpokladem navázaným na evropský cíl vycházející z roku 2001.

Pro upřesnění je třeba uvést, že v obou případech se vychází z mezinárodního standardu, který do kategorie usmrčených započítává následně zemřelé do 30 dnů po nehodě.

Nejrizikovější kategorií účastníků silničního provozu jsou v ČR řidiči motocyklů. I když i v loňském roce došlo k poklesu počtu usmrčených motocyklistů o 6%, je to stále jen polovina celkového poklesu docíleného v celkové bilanci roku 2008. V dlouhodobějším pohledu je však hodnocení mnohem tragičtější. Například v porovnání s rokem 2003 došlo k nárůstu počtu usmrčených motocyklistů o 26%, přičemž celkový počet smrtelných následků ve stejném období poklesl o 25%!

V mezinárodním porovnání vynikne nebezpečnost následků nehod motocyklistů ještě mnohem výrazněji, jak je dokumentováno v následném grafu.



Zdroj: Jost, G., ETSC

Obr. 3 Počet usmrčených motocyklistů ve vztahu k počtu ujetých kilometrů

Desetkrát vyšší nebezpečnost nehod v porovnání s Norskem, Švýcarskem a Dánskem nepotřebuje dalšího komentáře.

Jelikož se tento problém stává opravdu závažným, měla by se na jeho řešení podílet i Evropská Unie.

3. Aktuální stav evropských dokumentů a společných aktivit

Jedním z hlavních principů současného 3. akčního plánu bezpečnosti silničního provozu je sdílená odpovědnost, která je vymezena nejen na vrcholové úrovni mezi kompetence dané EU a členskými státy, ale zahrnuje i ostatní podílíky jako výrobce automobilů, dopravce a ve své podstatě všechny účastníky silničního provozu.

EU disponuje celou řadou nástrojů, kterými vytváří předpoklady pro ochranu života a zdraví v silničním provozu a k redukci fatálních následků dopravních nehod. Nejvíce diskutovaná jsou legislativní opatření, která pak mají bezprostřední dopad do legislativy jednotlivých členských zemí.

V současné době je nejvíce aktuální již dříve zmíněná **Směrnice o vymáhání přeshraničního práva v oblasti bezpečnosti silničního provozu**. Jelikož nebylo během francouzského předsednictví dosaženo dohody o podobě tohoto důležitého dokumentu o vymáhání přeshraničního práva, očekává se, že Česká republika výrazně vstoupí do usměrnění projednání tohoto dokumentu.

Celá řada členských zemí podporovaná ETSC vítá nový legislativní návrh, který umožňuje identifikaci a stíhání řidičů ze zemí EU v případě prohřešků a přestupků spáchaných v jiné zemi, než v jaké je zaregistrováno jejich vozidlo. Vzhledem ke vzrůstající mobilitě, integraci a rozšiřování EU považují existenci této směrnice za nezbytnou. Při spáchání dopravního přestupku občanem EU by se tomuto občanu mělo dostat stejného a spravedlivého zacházení ve všech zemích EU. Taktéž při vzrůstajícím počtu a používání kamer zaznamenávajících rychlost je důležité vytvořit takový systém, který umožní jednotlivým státům vymáhat pokuty i od řidičů, jejichž vozidla jsou registrována v jiných zemích EU.

V současné době je tato problematika řešena formou bilaterálních a multilaterálních smluv. Tyto dohody však nejsou schopny reagovat na komplexnost přeshraniční problematiky. Pokud by všechny státy EU chtěly uzavřít samostatné smlouvy se všemi ostatními státy, bylo by zapotřebí více než 350 smluv.

Je snaha, aby stávající návrh byl rozšířen tak, aby zahrnoval nezávazná pravidla pro široký referenční rámec pro konvergenci nejlepších postupů vynucování práva v oblastech nedodržování povolené rychlosti, jízdy pod vlivem alkoholu a používání bezpečnostních pásů. Mnoho členských států zastává názor, tento legislativní nástroj patří pod první pilíř evropské dopravní politiky, neboť je jednoznačným příspěvkem k dopravně bezpečnostní politice a ke snaze o snížení počtu úmrtí při dopravních nehodách o polovinu v roce 2010. Nástroj třetího pilíře by musel být jednomyslně schválen Evropské radou a do jeho projednávání není zapojen Evropský parlament. Evropský parlament vyjádřil plnou podporu návrhu této směrnice přijetím parlamentní zprávy ze dne 17.12.2008. V rámci ujednání o prvním pilíři musí ministři a oficiální představitelé členských zemí zkusit najít řešení, které bude podporováno všemi členskými státy.

V oblasti předpisů o bezpečnosti vozidel by taktéž mělo za českého předsednictví dojít k pokroku v projednávání návrhu **předpisu o zvýšení bezpečnosti vozidel**. Návrh tohoto předpisu byl zveřejněn v květnu 2008. Zavedení povinných bezpečnostních technologií, tak jak je zde navrženo, zvláště pak systému elektronické kontroly stability (ESC), přispěje ke snížení počtu usmrcených při dopravních nehodách. ETSC je však znepokojeno tím, že tento návrh se nezabývá redukcí faktorů, které jsou v otázce bezpečnosti silničního provozu

nejrizikovější – nepřiměřenou rychlostí, řízení pod vlivem alkoholu, nepoužívání bezpečnostních pásů. Technologie uvedené v tomto předpisu – ESC, varování o vyjetí z jízdního pruhu, automatické brzdění před překážkou (AEB), nejsou těmi, jejichž implementace by přinesla největší snížení počtu usmrcených. Během českého předsednictví by měl být podpořen vývoj takových technologií, které představují pro záchranu lidských životů největší potenciál a které by měly být uvedeny v novém návrhu předpisu.

Během slovinského předsednictví schválil Evropský parlament 18. června 2008 v prvním čtení svůj postoj k návrhu předpisu týkajícího se ochrany chodců a ostatních zranitelných účastníků silničního provozu v závislosti na typu vozidel. Tento navržený předpis by měl nahradit dva stávající předpisy: směrnici 2003/102/EC o ochraně chodců v případě kolize s motorovým vozidlem a směrnici 2005/66/EC, která stanovuje technické doporučení pro systémy čelní ochrany u motorových vozidel. Parlament významně vylepšil původní text předložený Evropskou komisí. Mezi nejvýznamnější změny je možné zařadit přijetí přísnějších podmínek pro konstrukci nových vozidel a zdůraznění důležitosti pasivní bezpečnosti. To by mělo zaručit, že nedojde k nějakým kompromisním řešením, kdy bude možné při použití určitých prvků aktivní bezpečnosti omezovat vybavení prvky pasivní bezpečnosti. Nicméně je politováníhodné, že s ohledem k ostatním důležitým aspektům byla bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu v porovnání se zárukami uvedenými v doposud platné směrnici 2003/102/EC oslabena. Provádění určitých druhů nárazových testů s chodci (náraz horní části těla do kapoty) pouze pro monitorovací účely podřívá závěry studie, která byla na zakázku Evropské komise zpracována firmou TRL v roce 2004. Výsledky obsažené v této zprávě podporují obsah směrnice 2003/102/EC. Taktéž snížení nárazové rychlosti při testu nárazu hlavy do kapoty ze 40 na 35 km/h a změna úhlu z 15 na 19 stupňů při testu nárazu do nohy chodce povede dle odborníků z ETSC k výraznému snížení ochrany chodců. V současné době se očekává, že Rada formálně schválí kompromisní text přijatý parlamentem.

Závažným krokem k vytvoření bezpečnějšího uspořádání komunikací je **Směrnice 2008/96 Evropského parlamentu a Rady o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**, která byla schválena 19. listopadu 2008.

Jejím cílem je:

- zajistit, aby bezpečnost byla integrální součástí plánovací a projekční přípravy, procesu výstavby i provozu na komunikacích,
- vytvořit jednotnou vysokou úroveň bezpečnosti na komunikacích ve všech členských státech,
- využít co nejefektivněji omezených finančních zdrojů na výstavbu a údržbu komunikací.

Směrnice zahrnuje čtyři nástroje:

- hodnocení dopadu na bezpečnost silničního provozu projektů infrastruktury, které je srovnávací analýzou dopadů nově plánované komunikace na bezpečnost související silniční sítě prováděnou před zahájením prací ne vlastním projektem,
- audit bezpečnosti silničního provozu projektů infrastruktury, který je podrobným, systematickým a technickým ověřením bezpečnosti návrhových prvků prováděný ve všech fázích projektového procesu až po uvedení stavby do provozu,
- klasifikace a řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu, které vytváří pořadí úseků s vysokou koncentrací dopravních nehod a pořadí bezpečnosti silniční sítě prováděné každé tři roky,

- bezpečnostní inspekce komunikací v provozu, která identifikuje její závady z hlediska bezpečnosti a je prevencí dopravních nehod prováděnou v takových intervalech, které zaručují adekvátní úroveň bezpečnosti.

Kromě toho tato směrnice zahrnuje i požadavek na

- registraci stanovených charakteristik pro každou smrtelnou nehodu,
- kalkulaci průměrných společenských nákladů smrtelné nehody a kalkulaci průměrných společenských nákladů vážných nehod a tyto údaje je třeba obnovovat alespoň každých pět let.

Aplikace Směrnice v členských státech je termínována nejpozději od 19. prosince 2009.

Kromě výše uvedených legislativních nástrojů EU zajišťuje spolufinancování výzkumných projektů a studií, provoz databáze dopravních nehod CARE (připravuje se modifikovaný systém Dakota) a databáze informací a osvědčených řešení.

Příkladem je **European Road Safety Observatory** (www.erso.eu) nebo katalog dobrých řešení **SUPREME** (http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/supreme_en.htm).

Mezi významné motivační aktivity patří podpora zajištění:

- **European Road Safety Days** (Paris, 13.10.2008)
- **European Road Safety Charter**, tato evropská iniciativa vycházející z principu sdílené odpovědnosti vytváří příležitost pro všechny subjekty, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit, se do ní se svým příspěvkem zapojit. Z České republiky je dosud zapojeno 30 subjektů a v závěru dubna se připravuje v Praze akce, v jejímž rámci se očekává připojení dalších organizací.

Z hlediska ovlivňování chování účastníků silničního provozu EU spolufinancuje řadu **celoevropských bezpečnostních kampaní**, např. Pásovec.

4. Příprava 4. akčního plánu bezpečnosti silničního provozu

Druhou nejvyšší prioritou České republiky by měla být podpora procesu přípravy 4. akčního plánu bezpečnosti silničního provozu. Česká republika by měla také plně podporovat intenzivní zapojení všech zúčastněných stran do konzultačního procesu, tak jak je pro rok 2009 plánované Evropskou komisí.

ETSC nedávno publikovala dokument s názvem “Blueprint for the EU’s 4th Road Safety Action Programme 2010-2020” (Návrhy pro 4. akční plán bezpečnosti silničního provozu EU) a doufá, že tento dokument bude hodnotným příspěvkem do debaty o podobě tohoto plánu. ETSC navrhuje sdílený evropský cíl 40% snížení usmrcených společně s cílem 20% snížení počtu zranění v jednotlivých členských státech. ETSC dále doporučuje EU přijmout cíl 60% redukce usmrcených dětí v letech 2010 až 2020. Vedle těchto cílů je zapotřebí také vize, která by inspirovala a motivovala všechny zúčastněné strany. ETSC navrhuje vizi vyjádřenou sloganem: *„Bezpečnost provozu jako právo a zodpovědnost všech“*, kdy mobilita a bezpečnost jsou chápány jako jedny ze základních práv občanů EU.

4. akční plán bezpečnosti silničního provozu by se měl zaměřit zejména na nejčastější příčiny úmrtí a zranění při dopravních nehodách z pohledu lidského činitele (nepřiměřená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu, nepoužívání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů) stejně jako z pohledu nevhodně navržené infrastruktury a vozidel. Kromě toho by měl tento plán reflektovat problematiku aktuálních trendů, jako je např. problém mladých řidičů a vzrůstající počet usmrcených a zraněných motocyklistů. Mělo by dojít k tomu, že by díky nižším rychlostem bylo při dopravních nehodách dlouhodobě méně usmrcených a zraněných, stejně jako by došlo k poklesu emisí CO₂. Je taktéž nezbytné, aby akční program obsahoval politická řešení mobility stárnoucí lidské populace.

Taktéž je nutná existence nového institucionálního nastavení společně s cílem propojit zodpovědnost za implementaci akčního plánu s dosažením cílů pro rok 2020.

Pro jeho zpracování byl již zpracován rámcový časový postup:

- | | |
|---|-------------------|
| - první jednání spolupodílníků (stakeholders) | 23.4.2009 |
| - veřejná diskuse na webových stránkách EK | květen-srpen 2009 |
| - technické semináře | květen-září 2009 |
| - závěrečné jednání spolupodílníků | říjen 2009 |
| - schválení EK | únor 2010. |

5. Seminář PIN Talk Česká republika

5.1 Souhrnná informace

Dne 19. března 2009 se na půdě Parlamentu České republiky uskutečnil seminář „Evropské porovnání nehodovosti a role krajů a obcí při zvyšování bezpečnosti silničního provozu“. Seminář byl organizován společně Evropskou radou pro bezpečnost dopravy (ETSC), Ministerstvem dopravy ČR a Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. pod záštitou Oldřicha Vojíře, předsedy hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky. Seminář je součástí oficiálního programu českého předsednictví v Radě EU. Jeho cílem je hledání cest k většímu zapojení krajských orgánů a místních samospráv do zvyšování úrovně bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zahájení semináře předcházeli brífink ministra dopravy Petra Bendla, který následně ve svém zahajovacím projevu potvrdil, že bezpečnost silničního provozu patří mezi priority resortu dopravy. Semináře se zúčastnilo přes 160 účastníků - senátorů, poslanců, dopravní policie, představitelů krajů a měst, profesních sdružení i nevládních organizací.

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je také jednou z deklarovaných priorit českého předsednictví, během kterého dochází k zahájení prací na 4. Evropském akčním plánu bezpečnosti silničního provozu pro období 2010-2020 a k pokračování diskuzí nad návrhem direktivy pro přeshraniční vymáhání práva. Zároveň se od předsednické země očekává, že půjde příkladem v naplňování vytyčených cílů v počtu usmrcených při dopravních nehodách.

Příspěvek České republiky k celoevropskému úsilí ve zvyšování bezpečnosti silničního provozu bohužel nenaplnuje své očekávání. EU si v Bílé knize Evropské dopravní politiky

vytyčila cíl snížit počet usmrcených na evropských silnicích do roku 2010 na polovinu úrovně roku 2001. Zatímco země jako Francie, Lucembursko a Portugalsko již dnes naplnily tento cíl na národní úrovni, mnohé jiné evropské země přispěly jen málo a některé dokonce vůbec k tomuto cíli. V roce 2008 se podařilo v České republice snížit nehodovost ve všech ukazatelích v porovnání s rokem 2007. Nejtragičtější následky poklesly o 12% a počet usmrcených se dostal pod hranici 1000 osob (992). Tento výsledek však nedává předpoklad naplnění cíle vytyčeného v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu snížit počet usmrcených do roku 2010 na 650 v porovnání s rokem 2002.

Míra snižování úmrtnosti na českých silnicích je výrazně nižší než v osmdesátých letech i se zohledněním nárůstu dopravních výkonů posledních dvou dekad. V evropském porovnání, které potvrdily i výsledky porovnávací studie ETSC přednesené na tomto semináři, je Česká republika pod evropským průměrem a patří do skupiny zemí, kterým se nepodaří přispět k naplnění evropského cíle.

Největším problémem zůstává i po dvaceti letech od změny režimu nízká vymahatelnost práva a pravděpodobnost postihu nedodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Ve srovnání s ostatními zeměmi vystupují na povrch konkrétní problematické oblasti. Čeští motocyklisté podstupují nejvyšší riziko smrtelného zranění v silničním provozu na ujetou vzdálenost, na dálnicích je vyšší úmrtnost než v ostatních zemích, navzdory vysokým inženýrským standardům české dálniční sítě. Vozový park zůstává zastaralý a i nová vozidla nedisponují dostatečnými parametry pasivní bezpečnosti. V oblasti prvků aktivní bezpečnosti je situace obdobná. Jen 64% nových vozidel prodaných v roce 2008 v České republice je vybaveno ESC a jen 10% je vybaveno upomínačem zapnutí bezpečnostních pásů. (Antonio Avenoso, ETSC – výkonný ředitel).

V průběhu semináře se potvrdilo, že kraje a obce hrají v procesu zlepšování bezpečnosti silničního provozu nesmírně významnou roli. Na komunikacích, které jsou ve správě krajů a obcí dojde téměř k 80% všech nehod, při kterých zemře více než 60% všech obětí.

Zapojení krajů a obcí do celonárodního úsilí o zvyšování bezpečnosti silničního provozu je Národní strategií bezpečnosti silničního provozu chápáno jako nezbytný předpoklad pro její úspěšné naplňování. Nicméně v míře zapojení krajských orgánů a místních samospráv existují v současné době výrazné rozdíly, zejména kvůli nedostatku koordinace, motivačních programů, omezené míře prostředků i míře iniciativy místních autorit. Jen velmi malý počet krajů a obcí má v současné době vypracovaný plán bezpečnosti silničního provozu, který by zahrnoval konkrétní opatření k jejímu zvyšování. Pouze jediný kraj a čtyři krajská města jsou podepsána pod Evropskou chartou bezpečnosti silničního provozu, která umožňuje různým subjektům se veřejně aktivně zapojit do úsilí o zvyšování úrovně bezpečnosti v Evropě. Příspěvky jednotlivých subjektů podepsaných pod chartou jsou monitorovány a vyhodnocovány, což umožňuje přenášet spoluzodpovědnost za bezpečnost na silnicích na tyto subjekty ale i na jednotlivé občany.

Regionalizace státní správy v České republice se dostatečně nepromítla do distribuce aktivit a prostředků ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Místní samosprávy mají jen zřídka dostatek prostředků pro její zvyšování. Proto jim vychází Ministerstvo dopravy – BESIP spolu s CDV vstříc prostřednictvím webového rozhraní Národního observatoře bezpečnosti silničního provozu, která obsahuje metodické pokyny k tvorbě plánů bezpečnosti silničního provozu a jejich vyhodnocování.

Monitorování skutečného počtu usmrcených a zraněných v silničním provozu na místní úrovni je prvním krokem ke kvalitnějšímu managementu bezpečnosti silničního provozu. Na místní úrovni je navíc jednodušší propojit údaje Policie a zdravotnických zařízení o zraněných a tím dostat ještě bohatší informaci o nebezpečných úsecích pozemních komunikací, či rizikových skupin účastníků silničního provozu. Národní observatoř bezpečnosti silničního provozu obsahuje metodiku jak nehodovost na místní úrovni monitorovat a vyhodnocovat. (Jindřich Frič, CDV - ředitel divize bezpečnosti).

V letošním roce započnou práce na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu pro období 2010-2020, která bude vycházet ze 4. Evropského akčního plánu bezpečnosti silničního provozu a která bude počítat s větším přenesením pravomocí a aktivit na místní úroveň. (Zuzana Ambrožová, Ministerstvo dopravy – vedoucí oddělení BESIP).

Inspirativní příspěvky byly předneseny zahraničními representanty, kteří představili způsob řízení bezpečnosti silničního provozu na konkrétních příkladech holandského regionu Limburg a portugalského města Mafra. Oba příklady shodně ukázaly, že dobrých výsledků lze docílit na základě systémového přístupu, který je zakotven ve vlastním strategickém plánu podloženém kvalitními rozbory s návazným akčním plánem konkrétních opatření.

Seminář poskytl jeho účastníkům mnoho užitečných poznatků, zkušeností i impulzů pro podporu rozvoje aktivit ke snížení nehodovosti na našich silnicích, především těch, které spadají do kompetence krajů a obcí. V závěru semináře je shrnul Martin Kupka, ředitel odboru komunikace s veřejností Ministerstva dopravy do doporučení směřovaných nejen na kraje a obce, ale i na Ministerstvo dopravy. Současně podtrhl připravenost Ministerstva dopravy tato doporučení naplňovat. Závěry budou účastníkům semináře následně rozeslány.

Průběh semináře bylo možno rovněž sledovat on-line a jeho záznam je přístupný na adrese: <http://mms.livebox.cz/cdv/090319/>.

5.2. Závěry

V roce 2008 se podařilo v České republice snížit nehodovost ve všech ukazatelích v porovnání s rokem 2007. Nejtragičtější následky poklesly o 12% a počet usmrcených se dostal pod hranici 1000 osob (992). Tento výsledek však nedává předpoklad naplnění cíle vytýčeného v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu snížit počet usmrcených do roku 2010 na 650 v porovnání s rokem 2002.

V evropském porovnání, které potvrzují i výsledky porovnávací studie ETSC přednesené na tomto semináři, je Česká republika pod evropským průměrem a patří do skupiny zemí, kterým se nepodaří přispět k naplnění evropského cíle. Česká republika zaostává ve většině sledovaných ukazatelů za průměrem zemí EU zhruba o jednu třetinu, v porovnání se zeměmi s vysokou úrovní bezpečnosti jsou u nás dosahované ukazatele nehodovosti více než dvojnásobné.

V průběhu semináře se potvrdilo, že kraje a obce hrají v procesu zlepšování bezpečnosti silničního provozu klíčovou roli. Na komunikacích, které jsou ve správě krajů a obcí dojde téměř k 80% všech nehod, při kterých zemře více než 60% všech obětí. Proto je nesmírně významné usilovat o naplnění principu sdílené odpovědnosti a o posílení vazeb mezi ministerstvem dopravy, krajskou úrovní a orgány místní samosprávy.

Na základě přednesených příspěvků a návazné diskuze se doporučuje:

a) na úrovni ministerstva dopravy

- zřídit v rámci Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu pracovní skupinu pro koordinaci činností na úrovni krajů a obcí,
- zkoordinovat vytvoření metodických materiálů pro systémové řízení bezpečnosti silničního provozu na krajské a místní úrovni,
- zvýšit účinnost vyhodnocování plnění opatření stanovených v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu,
- zavést uplatnění nástrojů evropské směrnice 2008/96 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na všech silnicích I. třídy,
- zabezpečit ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu průběžné porovnávání úrovně nehodovosti na úrovni krajů a větších měst,
- zajistit průběžné naplňování Národního observatoře bezpečnosti silničního provozu aktuálními daty, nejnovějšími poznatky i dobrými příklady z praxe,
- v připravované Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na léta 2011 – 2020 přenést více pravomocí a odpovědností na kraje a obce,
- posílit motivaci měst a obcí podporou Nadace Partnerství a soutěže Cesty městy vyhlášením soutěže Bezpečná obec o cenu ministra dopravy, která má přispět k rozšiřování dobrých příkladů opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

b) na úrovni krajů a obcí

- vypracovat strategické dokumenty s dlouhodobými cíli, které navazují na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu a přispívají k jejímu naplnění,
- zpracovat akční plány realizace konkrétních opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu,
- zřídit koordinační orgán bezpečnosti silničního provozu ze zástupců odpovědných orgánů, nevládních organizací i občanských sdružení,
- vytvořit organizační, personální a finanční zajištění podmínky pro řízení činností a realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu,
- zavést uplatnění nástrojů evropské směrnice 2008/96 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury postupně na všech komunikacích ve své kompetenci,
- vytvořit podmínky pro široké zapojení veřejnosti a pro úzkou spolupráci se všemi subjekty, které mohou svou činností ovlivnit snížení nehodovosti včetně působení obecní a státní policie,
- průběžně vyhodnocovat plnění plánovaných opatření, účinnost realizovaných řešení a návazně přijímat i nápravná opatření,
- iniciovat obce k realizaci opatření ke snížení nehodovosti zřízením motivačních fondů pro jejich spolufinancování,
- posílit výkon Státního odborného dozoru na krajské úrovni,
- zvážit připojení se se svým příspěvkem k Evropské chartě bezpečnosti silničního provozu.

Poznámky:

ETSC

Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu (ETSC) je nezisková organizace se sídlem v Bruselu, která se zabývá problematikou snižování počtu usmrcených a zraněných při dopravních nehodách v Evropě. ETSC se snaží identifikovat a propagovat efektivní opatření na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, která jsou podložena mezinárodním výzkumem a úspěšným fungováním v praxi. V ETSC je sdruženo 41 mezinárodních a národních organizací z celé Evropy.

www.etsc.eu

Evropská charta BSP

Je iniciativou Evropské komise, která je součástí 3. Akčního plánu BSP. Jejím cílem je prostřednictvím individuálního zapojení vlád, sdružení, místních samospráv i soukromých firem napomoci celoevropskému úsilí ve zvyšování úrovně BSP v EU.

<http://www.erscharter.eu/>

CDV

Je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy (MD). Jeho základním účelem je výzkumná a vývojová činnost s celostátní působností pro všechny obory dopravy a zajišťování servisních činností pro MD. CDV rovněž shromažďuje data a aktuální informace pro průběžné naplňování webovské aplikace národní Observatoře bezpečnosti silničního provozu (www.czrso.cz) sloužící nejen odborníkům, ale i široké veřejnosti, která je kompatibilní s Evropskou observatoří bezpečnosti silničního provozu (www.erso.eu).

***Zpracoval: Ing. Josef Mikulík, CSc.
Centrum dopravního výzkumu, v.v.í.
Brno, 31. března 2009***