Některé mezinárodní projekty v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích

Publikováno: 10. 10. 2007

Vision Zero – Effects and Challenges, Norsko

„Vize nula znamená vidět věci v představách“.

Norsko ve všech oblastech dopravního systému přijalo vizi nula (norský parlament ji přijal v roce 1999 jako formu následování švédského parlamentu – 1997). Účelem prezentovaného projektu bylo zjistit, jak je vize nula přijímána a interpretována různými vedoucími osobami ve společnosti. Rovněž bylo zkoumáno, jaké překážky v aplikaci jsou ze strany National Road Administration - **NRA** (Norského ředitelství silnic)

Základem projektu je 26 hloubkových rozhovorů s různými investory. Rovněž využívají informace z rozhovorů v parlamentních výborech pro bezpečnost.

Vize nula zatím v praxi přináší **přesun myšlení z počtu nehod na závažnost nehod**. Rovněž strategické dokumenty (mj. normy pro stavbu komunikací) v současnosti lépe zahrnují i hledisko bezpečnosti než kdy předtím. Pro NRA je snazší realizovat bezpečnostní opatření, neboť pro bezpečnost bylo vyčleněno více prostředků.

Ti, kdo hlouběji pracují s vizí nula, ji většinou hodnotí jako dobré východisko bezpečnostní práce. Všichni dotazování ve studii se shodují, že vlivy vize nula jsou kladné.

Vize nula v praxi znamená především přesun odpovědnosti z řidiče na poskytovatele systému – systém musí být konstruován tak, aby od počátku počítal s lidskými chybami a lidskou fyziologií. Musí zajistit, aby kolizní rychlosti nebyly vyšší než definované rychlosti umožňující přežití bez následků v kategoriích čelní střet (70 km/h), střet s boční překážkou (50 km/h), střet s chodcem (30 km/h).

Více viz: Vize nula

Enforcing Road Traffic Law in the EU (ETSC), Belgie

European Transport Safety Council´s Enforcement Programme

Tříletý projekt týkající se dozoru v Evropě. Evropská komise přijala v roce 2003 doporučení, jak mají členské státy EU provádět a **zlepšovat dozor a dohled v silničním provozu**. Jedním z nich např. je **doporučení k vyššímu využití automatického dozoru rychlosti a vybudování (zajištění) takového administrativního systému, který je schopen rychle zpracovat a vyřídit velké množství přestupků**. Ohledně alkoholu je doporučení užívat takové elektronické přístroje pro měření alkoholu v dechu, jejichž výsledek lze užít zároveň jako soudní důkaz.

Projekt ETSC (tříletý, 2004-2007) zvaný „Enforcement Programme“ hodlá sledovat, jak jsou daná doporučení v tom kterém státě EU realizována (resp. jak s nimi jednotlivé státy zacházejí). Přitom nejde jen o práci policie, ale též o vozidla a komunikace se zabudovanými prvky dozoru a dohledu („selfenforcing cars and roads“, např. u vozidel intelligent speed adaptation, seat belt reminders, účelem je nabádat výrobce, aby tyto prvky do vozidel montovali). **Mottem projektu je sdílení zkušeností a dobrých postupů**.

První přehledná zpráva zahrnující všech 25 členských států byla vydána v roce 2006. Vznikají webové

stránky, které mají nabídnout nejdůležitější informace a relevantní dokumenty k dozoru v Evropě. Závěry projektu mají být prezentovány na konferenci, plánované v posledním roce řešení (2007).

Pozn.: Výrazný pokles počtů usmrcených na pozemních komunikacích byl v posledním období zaznamenán také např. ve Francii (v roce 1998 hodnota 65,2 % z roku 1980, v roce 2006 již jen 35 % hodnoty roku 1980). Ve Francii byl mj. zaveden nový **automatizovaný systém registrace dopravních přestupků a placení pokut**, který také výrazně ovlivnil chování řidičů a dopomohl ke snížení počtů usmrcených osob - webové stránky CDV: článek „**Výrazné zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení dopravní nehodovosti a automatické vymáhání práva ve Francii**“.

OECD

Na silnicích celého světa jsou každodenně zraněny tisíce lidí a další stovky lidí přijdou o život. Proto je v poslední době věnována mnohem **větší pozornost rozvoji nových technologií v oblasti dopravní telematiky, tzv. inteligentních dopravních systémů (ITS)**, které mohou pomoci při zvyšování úrovně bezpečnosti silniční dopravy a výkonnosti dopravy a současně nabízí jejím účastníkům větší pohodlí a vyšší stupeň vybavenosti. Očekává se, že vývoj a zavádění těchto inovačních technologií do oblastí konstruování automobilů a projektování bezpečnější silniční infrastruktury bude významným příspěvkem k dosažení cíle definovaném v Bílé knize Evropské komise o dopravě, kterým je 50% snížení počtu obětí dopravních nehod na evropských silnicích v roce 2010.

Dopravní odborníci pracující v oblasti bezpečnosti silničního provozu si uvědomují, že více než 40 tisíc mrtvých, kteří zahynuli při 1,6 mil. nehod v Evropě za jediný rok, jsou alarmující a že **je zapotřebí intenzivně hledat nápravu. K tomu, aby se podnikala účinná protiopatření, je zapotřebí důkladně poznat stávající stav za pomocí jednotné metodiky a rovněž jednotné statistiky**. V současné době řada motoristicky vyspělých států Evropy provádí **hloubkovou analýzu dopravních nehod** na vysoké odborné úrovni, čemuž odpovídají i nadějné výsledky poklesů počtů i následků dopravních nehod.

Každoroční ekonomické ztráty států OECD vyplývající z usmrcení a nebo ze zranění při dopravních nehodách jsou odhadovány okolo 450 miliard USD, což odpovídá asi 2 % hrubého domácího produktu států OECD. To je cena, která je pro společnost nepřijatelná. Jako reakce na tyto velké ekonomické a lidské ztráty, státy OECD „odstartovávají“ mnoho souborů mezinárodně propojených výzkumných programů a aktivit, které jsou navrhovány k přispění soustavného snižování počtů usmrcených osob v silniční dopravě. Tyto programy zahrnují zkoumané a realizované strategie členských států OECD, které byly zejména úspěšné ve zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
V souhrnu jsou zaměřeny na známá opatření, která mohou být zavedena, včetně nových dostupných a vhodných pokročilých technologií. Dále se výzkumníci ve státech OECD zaměřují na vhodný účinný faktor pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích vzhledem k očekávaným významným změnám věkového složení obyvatelstva v následujících 15 letech. Tento projekt analyzuje reálné možnosti volby pro vlády, adresované problémům bezpečnosti naší stárnoucí populace.

Státy, ve kterých došlo ke snížení počtů usmrcených osob, mohou pro další pozitivní vývoj dopravní nehodovosti v ostatních státech přispět u nich účinnými a úspěšnými činiteli, jako zejména:

- účinné probíhající programy pro zvýšení dopravní bezpečnosti (např. řízení rychlosti);
- zavedení přísných limitů obsahu alkoholu v krvi (např. v Německu);
- nové aktivní a pasivní bezpečnostní komponenty ve vozidlech (např. antiblokovací brzdný systém, čelní a postranní airbag atd.);
- zlepšení záchranného systému a služeb (např. ve Švýcarsku - záchranný systém je schopen do 15 minut po nouzovém zavolání poskytnout pomoc při každé dopravní nehodě a na kterémkoliv místě);
- používání pouze „hands-free“ mobilních telefonů v automobilech (např. v Dánsku a Maďarsku) a především kontrola jeho dodržování

V OECD probíhá stálá diskuse o bezpečnosti a o nových programech dopravní bezpečnosti,

o komunikačních technologiích, o zlepšení dopravní obslužnosti, mezinárodní spolupráci, informačních technologiích. Dopravní infrastruktura se v poslední době v mnoha státech výrazně zlepšila, což mělo kladný dopad na nehodovost.

RTR program

Vznikl v roce 1996 se zaměřuje na ekonomické analýzy, vliv politiky, multimodální dopravní strategie atd.

Provádí se rozbory nehodovosti států IRTAD (na konferencích atd.) Je konstatováno, že je nutno se hlavně zaměřit na nehodovost dětí, chodců a cyklistů (v průměru okolo 20 - 24% usmrcených v roce) a jejich ochranu. V převážné většině států v posledních 10 letech byl zaznamenán velký nárůst (o 55 – 60%) nehodovosti v extravilánu (mimo zastavěnou oblast). Jako hlavní problémy v dopravní silniční nehodovosti bylo zdůrazněno: alkohol, nedokonalé zákony, nepřiměřená rychlost, překážky na vozovce, pomalá vozidla, zvěř, chodci a cyklisti, motocykly a mopedy. **Za hlavní otázky těchto dnů pak bylo zdůrazněno: riziko dopravních nehod** – tomu by měly odpovídat sankce (pokuty, body atd.), **nepřiměřená rychlost** a alkohol (stanovení „BAC levels“ – povolené hodnoty alkoholu v krvi), **stanovení rizikových míst** (okolí škol atd.), **nové technologie** a design automobilů.

Mezinárodní programy bezpečnosti silniční dopravy se neustále rozvijí, zlepšuje se i spolupráce výzkumných ústavů, univerzit a různých podniků automobilového průmyslu. Koordinace těchto aktivit na mezinárodní úrovni je dnes velmi důležitá. Je potřeba tyto programy nastartovat co nejrychleji. Obrovské materiální a lidské škody vyžadují jejich minimalizování. To přímo souvisí se **snížením rizikovosti dopravních nehod**. Přesná data o nehodovosti pomáhají odhalit „slabá místa“, proto databáze IRTAD musí být co nejvíce racionální a detailní, aby postihovala celou problematiku nehodovosti. Je často zdůrazňován velký význam databáze IRTAD pro výzkum silniční bezpečnosti.

Více viz: Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti (IRTAD)

EU

Navrhuje postupné **snižování BAC hranice** ve státech, kde je doposud větší povolená úroveň. Byl zpracován report „Alcohol accidents“:

Max. BAC limit uvažují do 0,5 mg/ml a nižší. Navrhují méně něž BAC 0,2 mg/ml pro:

- nové řidiče;
- řidiče motocyklů;
- řidiče aut nad 3,5 t;
- řidiče autobusů (nad 8 cestujících);
- řidiče všech vozidel vozících nebezpečný náklad.

Všechny státy EU již přijaly používání dechové zkoušky při podezření na alkohol.

Zdůrazňuje se také nutná **koordinace v legislativě států OECD**. Policie aby pokud možno sjednotila restrikce, postup kontrol, stupeň a rozsah svých pravomocí atd. Nutno vybrat potřebná data pro dobrou statistiku a vyhodnocení (např. rizikové faktory a poměry) – aby se zmenšilo riziko a nebezpečnost dopravních nehod. Problém s některými státy (Itálie, Španělsko) – zde Policie má své metody a nechce je měnit. Je to dlouhodobý proces, **aby vlády států OECD sjednotili svou bezpečnostní politiku**. Nutné stálé kampaně v médiích, poněvadž každý rok je nová generace mladých řidičů – je to celoevropský problém, nutno postupně vychovávat veřejnost od malých dětí.

V Kanadě se buduje nový informační systém v dopravě. Chtějí využít minulých zkušeností, pomáhat řidičům, upozorňovat je na kritická místa, doporučené rychlosti atd. Bude zde možno velmi rychle a jednoduše vybrat potřebné informace, také pro chodce a cyklisty. Použití nových technologií a softwarových možností …Odstartovali nový „Road Safety Program“.

~~Dánsko – stanovení nových cílů zvýšení bezpečnosti. Nutno stále a více motivovat řidiče. Provádět~~

více efektivněji měření, monitorovací program, zapojit privátní i státní sektor (organizace), zavedení prvků dopravní bezpečnosti do psychologických testů. Znalosti „crash speed“, srovnávat bezpečnost ke kilometráži atd. „Vizion zero“ – kampaně, vzdělávání, informování, nezávislost „Road Safety Inspection“, legislativa „Road Safety“.

V zahraničí se pro uspořádání přechodů pro chodce, na nichž se uplatňuje přednost chodců, striktně uplatňují následující pravidla (německý příklad, ovšem ostatní státy se liší minimálně):

- nejvyšší dovolená rychlost nesmí být vyšší než 50 km/h,
- chodec nesmí bez přerušení přecházet více než dva jízdní pruhy, a to ještě s podmínkou, že nesmějí být stejného směru jízdy (s výjimkou řadicích pruhů na vedlejších větvích křižovatek),
- délka přechodu bez přerušení může činit nejvýše 7 metrů,
- musí být zajištěn optický kontakt mezi řidičem a chodcem minimálně na vzdálenost pro zastavení,
- maximální používání stavebních prvků pro usnadnění přecházení (ochranné ostrůvky, vysazené chodníkové plochy, zúžení, rampy, apod.), a to na všech typech komunikací.

V současnosti u nás trvá rozpor mezi progresivně stanoveným zákonem a zaostalým uspořádáním přechodů, které dodržování zákona znesnadňuje. Řešením je přísná inventura přechodů pro chodce v ČR a přiblížení se uvedeným zásadám tak, aby dopravní prostředí změnu zákona reflektovalo.

Závěry z výzkumů v Nizozemí

(Ashon & Mackay; Finch, Taylor aj.)

- při nehodě v rychlosti 80 km/h mají pasažéři osobního vozu o 20% vyšší riziko usmrcení než v rychlosti 30 km/hod.
- chodci při střetu s osobním vozem jedoucím rychlostí 32 km/hod jsou z 5% usmrcení, při rychlosti auta 45 km/hod již ze 45% a při rychlosti auta 64 km/hod. již mají 85% jistotu usmrcení. Tuto skutečnost by si měli uvědomit všichni řidiči ve městech, kteří nedodržují předepsanou rychlost.
- **důležitý závěr z několika studií je, že zvýšení rychlosti o 1 km/hod. zvyšuje riziko zranění při nehodě o 3%. U těžkých dopravních nehod toto zvýšení rychlosti o 1 km/hod. dokonce zvyšuje riziko těžkého zranění a nebo usmrcení o 5% !**
- **při snížení rychlosti v intravilánu v Nizozemí na 50 km/hod. stoupl počet nehod o 5% avšak počet smrtelných zranění klesl o 17%.**
- **Mají zjištěno, že mladí řidiči jsou asi 3 x rizikovější skupina než zkušení řidiči. Z tohoto důvodu se snaží zkvalitnit výcvik v autoškolách, dělají poučné šoty v TV, publikační kampaně, zkvalitňují dopravní výchovu na školách, provádějí kontrolní akce na jízdu mladých řidičů atd.**

Rychlost v extravilánu v Nizozemí je 80 km/hod., na hlavních (rychlostních) komunikacích 100 km/hod. Na dálnicích je max. povolená rychlost 120 km/hod., je však hodně úseků na dálnici s max. povolenou rychlostí 100 km/hod.

Další z velmi důležitých závěrů jsou např. v překladu článku: Závislost počtu obětí silničních nehod na rychlosti aneb mocninami ke snížení počtu usmrcených

Na základě výše uvedených faktů je možno konstatovat, že neexistuje statistický důvod pro zpochybňování účinnosti kamer měřících rychlost jako vhodného a účinného dopravně-bezpečnostního opatření.

Pokud chce jakákoliv vláda omezovat počty usmrcených a zraněných z dopravních nehod, pak rychlost by měla být tím nejdůležitějším faktorem určeným k regulaci.

Více k problematice nepřiměřených rychlostí:

Nepřiměřená rychlost - postoje a příčiny

Nepřiměřená rychlost
Mezinárodní zkušenosti v oblasti nepřiměřených rychlostí