Plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2012 – varovná výzva

Publikováno: 4. 2. 2014
Ing. Josef Mikulík, CSc.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020 je základním dokumentem vytvářejícím podmínky pro zásadní snížení nehodovosti na našich silnicích. Vyhodnocení prvního roku její realizace poskytuje zrcadlo reálného vývoje jejích nejzávažnějších následků. Současně je také odrazem reálných podmínek, které jsou fungováním rámcových mechanismů nastaveny a které budou působit i v dalších letech. Záměrem článku je upozornit na nejdůležitější fakta a okolnosti, které z vyhodnocení roku 2012 vyplynuly.

The National Road Safety Strategy for the period 2011 - 2020 is the basic document creating the conditions for a major reduction of the accident rate on our roads. Evaluation of the first year of its implementation provides a mirror of real development of its most serious consequences. At the same time it also reflects real-world conditions, which are functioning framework and set of mechanisms that will operate in the coming years as well. The aim of the article is to highlight the most important facts and circumstances resulted from evaluation of 2012.

Článek byl publikován v Silničním obzoru 11/2013.

Úvod

Rok 2012 byl prvním rokem realizace Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020 (dále jen NSBSP), kterou projednala a schválila dne 10. srpna 2011 vláda České republiky usnesením č. 599 [1]. Souhrnná informace o NSBSP byla v Silničním obzoru publikována před dvěma lety [2]. Plný text je dostupný na webových stránkách Ministerstva dopravy [3].
Uvedené usnesení vlády současně ukládá zejména:
1. Ministrům dopravy, financí, školství, mládeže a tělovýchovy, vnitra, zdravotnictví a obrany zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii,
2. Ministru dopravy
a) koordinovat plnění opatření Strategie, …
3. Představitelům krajských úřadů a obecních úřadů s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii.
Také však doporučuje hejtmanům, primátorovi hlavního města Prahy, primátorům statutárních měst a starostům obcí s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii.
Cílem NSBSP 2020 je dosáhnout v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrcených na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %) a počtu těžce zraněných o 40 %.
Stav roku 2012 je hodnocen v návaznosti na předchozí dekádu realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2004–2010 a její návazné Revize a aktualizace na období 2008–2010 (2012) - dále jen NSBSP 2010 - a současně i v porovnání s očekávanými vývojem vytýčeným v NSBSP 2020.
Prezentované výsledky jsou výběrem z podrobného rozboru zpracovaného Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. pro Ministerstvo dopravy.

Celkové výsledky - plnění strategických cílů

Základní obraz o výsledcích roku 2012 je dokumentován v následující tabulce. Údaje o počtu do 30 dnů jsou zde uvedeny pro potřeby ekvivalentních mezinárodních porovnání. Pro veškerá porovnání v českých podmínkách jsou použity počty smrtelných úmrtí, ke kterým došlo na místě nehody nebo do

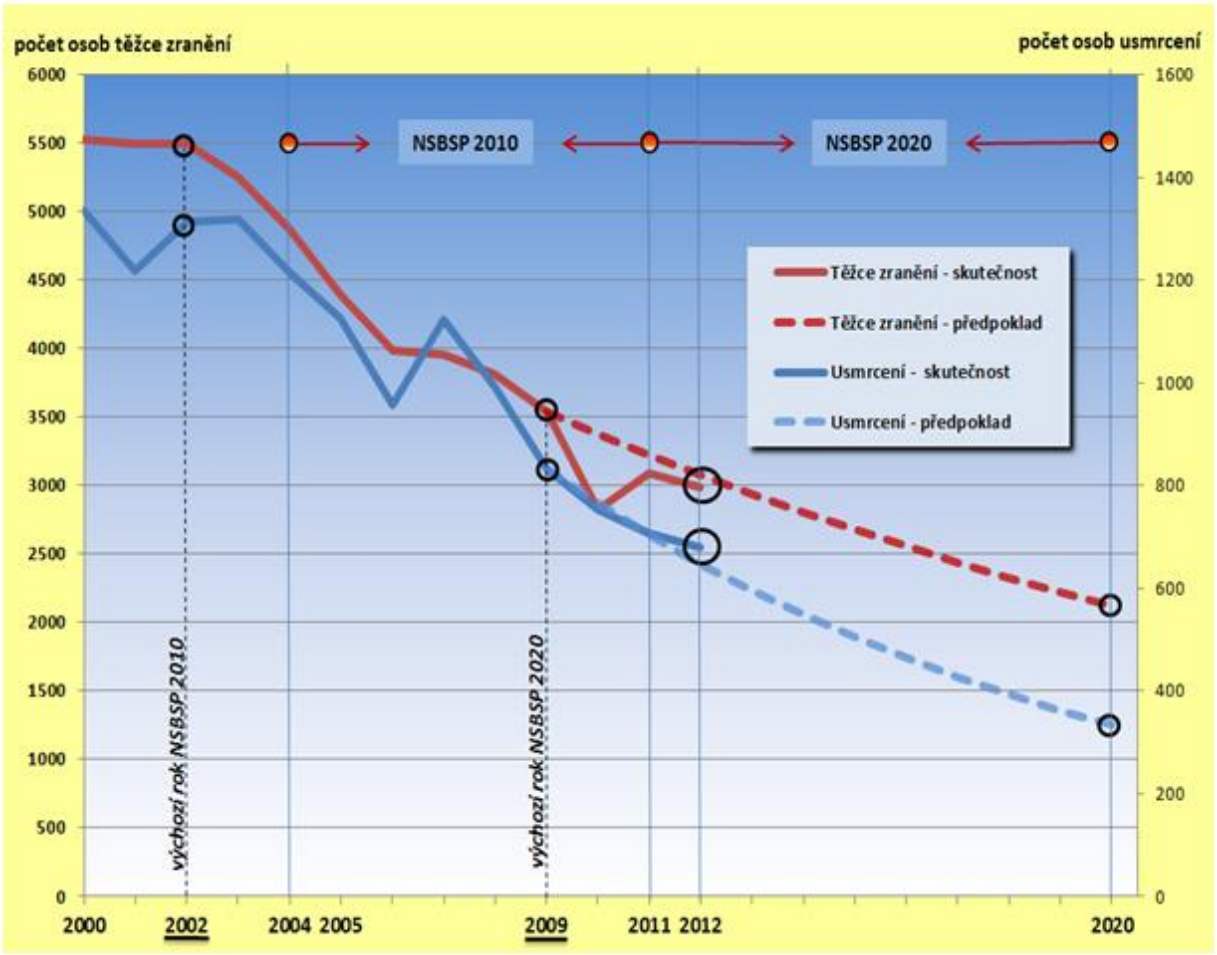
© *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

24 h, které po ní uplynuly.

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 30 dnů	1 431	1 286	901	802	773	742	702	360
usmrceno do 24 h	1 314	1 127	832	753	707	681	648	333
těžce zraněno	5 492	4 396	3 536	2 823	3 092	2 986	3 076	2 122

Tab. 1: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002–2020

Oproti předpokladu nebylo dosaženo cíle snížení počtu usmrcených (do 30 dnů i do 24 h) a k jejímu dosažení chybělo v porovnání do 24 h 33 osob. více. Místo předpokládaného snížení o 22 % bylo dosaženo poklesu pouze o 18 %. Navíc se ukazuje, že se tempo snižování rozdílů oproti předchozím letům zpomaluje (2010/2009 pokles o 9,9 %, 2011/2010 o 6,1 %, 2012/2011 o 3,7 %!!!).
Pokud jde o počet těžce zraněných osob, je naopak výsledek zdánlivě dobrý, poněvadž oproti předpokladu je počet těžce zraněných dokonce nižší o 90 osob. Pohled na předchozí léta, který je názorně vidět na následujícím grafu však vysvětluje tento relativně pozitivní výsledek.



Obr. 1: Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje počtu usmrcených a zraněných osob v silničním provozu do roku 2020

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

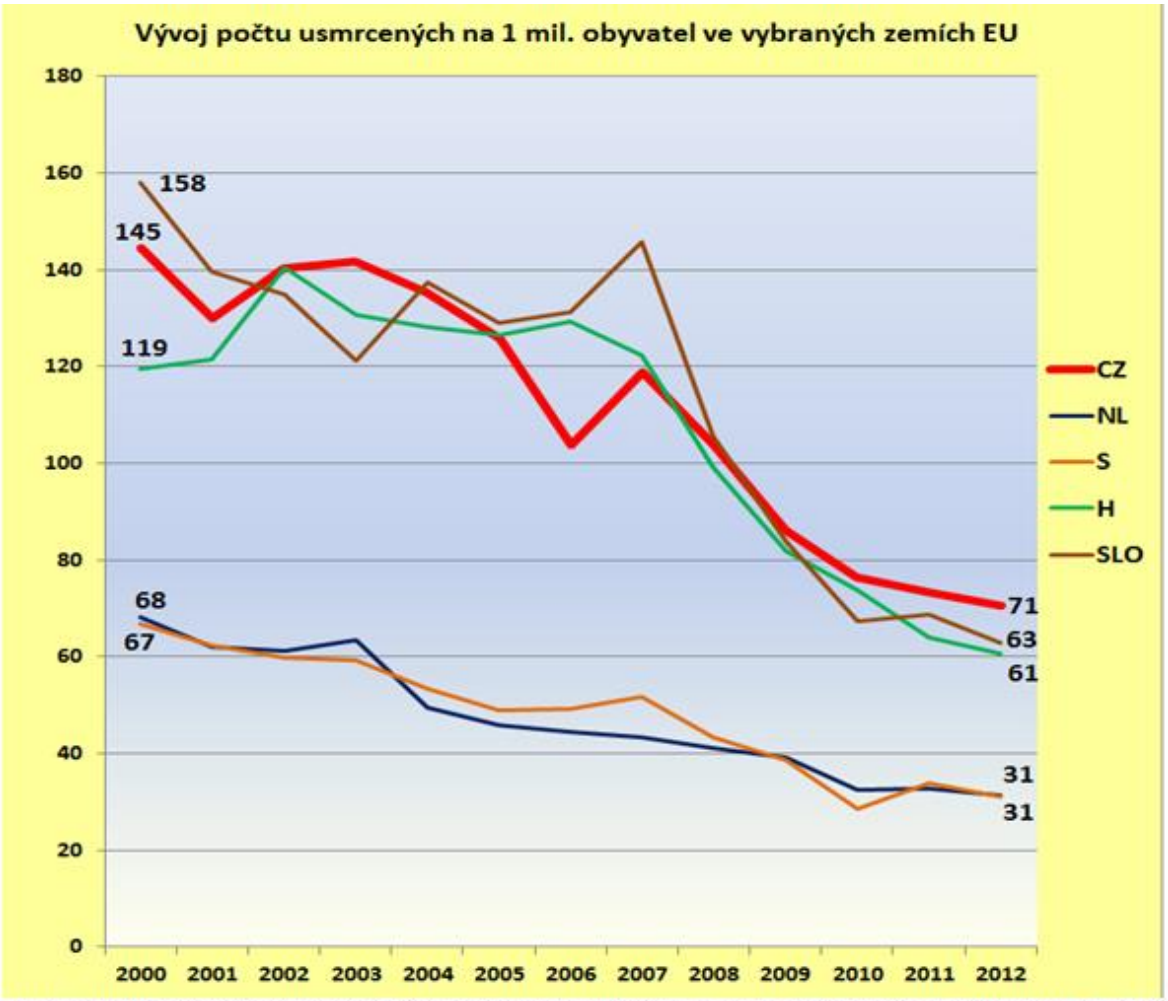
Faktem je, že při porovnání s rokem 2009 jako výchozím rokem použitým pro veškerá porovnání NSBSP 2020, došlo oproti předpokládanému poklesu o 13 % ke snížení o více než 15 %. V úvahu je

však třeba vzít rok 2010, kdy se vyskytl neobvykle hluboký a atypický pokles o 21 %. Tím se zkresluje a relativizuje úspěšný výsledek roku 2012. Naopak v roce 2011 došlo dokonce k výraznému nárůstu o 269 těžce zraněných osob oproti roku 2010. Skutečný pokles v roce 2012 oproti roku 2011 byl o 106 osob, tj. o pouhé 3,3 %.

První varování:
Stanovené cíle byly v roce 2012 splněny jen částečně. Nebylo dosaženo předpokládaného snížení počtu smrtelných následků nehod, oproti tomuto předpokladu zemřelo na našich silnicích navíc 33 osob. Příznivé snížení počtu těžce zraněných osob je třeba hodnotit skepticky s přihlédnutím k jejich výraznému poklesu v roce 2010.

Mezinárodní porovnání celkového vývoje

Objektivní posouzení úspěšnosti či zaostávání ve vývoji nejzávažnějších následků nehod v ČR nabízí porovnání s vývojem v ostatních evropských zemích. Je realitou, že nejen úroveň nehodovosti, ale i tempo jejího snižování se v evropských zemích liší. V Obr. 2 je názorné porovnání stavu a dlouhodobého vývoje smrtelných následků nehod reprezentantů zemí středoevropského prostoru (ČR, Maďarsko a Slovinsko) s representanty vyspělých zemí s nejvyšší úrovní bezpečnosti silničního provozu v Evropě (Nizozemsko a Švédsko).



Obr. 2: Porovnání vývoje počtu usmrcených/1 mil. obyvatel ve vybraných evropských zemích (2000–2012)
Zdroj: IP/13/236 event (EU), CDV

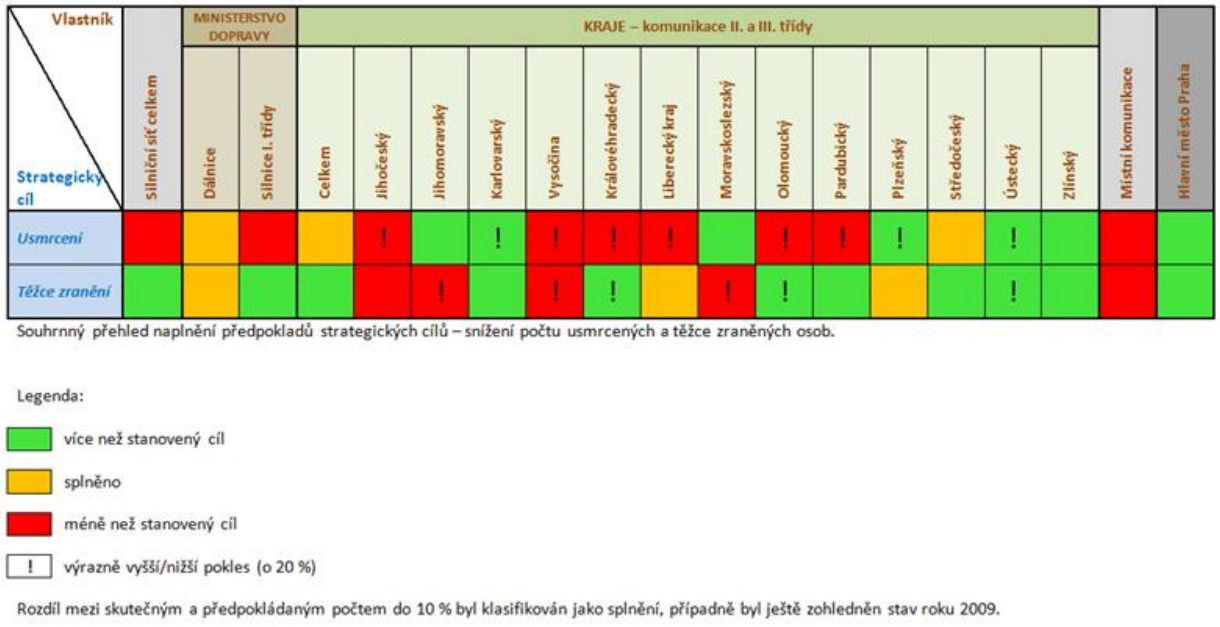
Druhé varování:

Úroveň nehodovosti se v České republice v porovnání s ostatními zeměmi EU postupně od roku 2001 zhoršuje, vede k jejímu zaostávání a posouvá ji směrem k nejzaostalejším evropským zemím. Nic na tomto trendu nezměnila ani realizace prvního roku NSBSP 2020.

Zhodnocení dle druhů komunikací (= odpovědnosti jejich správců)

Síť pozemních komunikací a jejich provozní i stavebních parametry jsou různorodé natolik, aby se posoudila úroveň nehodovosti alespoň v jejich základním členění, které současně reflektuje i odpovědnost jejich vlastníků, případně organizací pověřených výkonem vlastnických práv v členění:
• stát (ŘSD ČR) - dálnice, silnice I. třídy,
• kraje - silnice II. a III. třídy,
• obce - místní komunikace.
• Hlavní město Praha je posuzováno jako jeden celek bez rozlišení druhu komunikací, pouze jsou vyjmuty dálnice a rychlostní

Základní pohled jak byly naplněny strategické cíle NSBSP 2020 dle druhu komunikací nabízí Obr. č. 4.



Obr. 4: Souhrnný přehled naplnění předpokladů strategických cílů dle druhů komunikací

Velmi podobný obraz poskytuje i porovnání vývoje těžkých zranění, i když v této kategorii bylo celkově dosaženo relativně příznivých výsledků.

Čtvrté varování:

Nejhorší vývoj v roce 2012 nastal u zranitelných účastníků provozu, jedná se zejména o děti, chodce a cyklisty. Pokud se týká smrtelných následků velmi rizikovou skupinou jsou i motocyklisté, starší účastníci provozu a nehody související s agresivním způsobem chování. Z hlediska těžce zraněných jsou kritickou skupinou chodci a cyklisté.

Hodnocení nepřímých ukazatelů

Nepřímé ukazatele slouží k objektivnímu posouzení, jestli je dosažený aktuální stav výsledkem skutečných změn stavebních a dopravních podmínek v silničním provozu a dopravního chování směřujících k vytvoření bezpečného dopravního systému nebo jen náhodným jevem či statistickou odchylkou.
Integrální součástí NSBSP 2020 je proto sledování a vyhodnocování nepřímých ukazatelů. Pro vyhodnocování účinnosti realizace nástrojů NSBSP 2020 jsou jednoznačně stanoveny nepřímé ukazatele bezpečnosti a jejich cílové parametry, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020.
Bohužel je třeba konstatovat závažnou skutečnost, že sledování nepřímých ukazatelů nebylo

příslušnými zodpovědnými orgány (Ministerstvem dopravy, ŘSD ČR a kraji) finančně zajištěno a tedy se nerealizovalo.
Jedinou výjimkou byla Policie ČR , která sledovala jízdu pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek.
Páté varování:

Absence sledování a vyhodnocování nepřímých ukazatelů výrazně snižuje vypovídací schopnost celého vyhodnocení NSBSP 2020 za rok 2012. Bez zhodnocení nepřímých ukazatelů nelze komplexně a odpovědně zhodnotit plnění stanovených strategických i dílčích cílů, ale ani účinnost realizovaných opatření. Nelze také posoudit, zda realizovaná opatření přinesla skutečný efekt a přispěla k vyšší bezpečnosti. Jejich průběžné sledování je naprostou nezbytností pro posouzení efektivnosti vkládaných finančních prostředků.

Plnění aktivit uvedených v akčním programu NSBSP 2020 odpovědnými subjekty

V úvodu citované usnesení vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599 jednoznačně přiřadilo ke každému opatření Akčního programu NSBSP 2020, odpovědné subjekty za jejich plnění. Kromě toho uložilo ve zvláštním opatření (Ú 5.3) „Vytvoření krajských a místních Strategií bsp a pravidelnou informovanost o výsledcích na webových stránkách kraje".
Inventura plnění tohoto opatření je zřejmě i obecnějším obrazem funkčnosti státních orgánů a úrovně jejich spolupráce s regionálními a místním orgány i ostatními subjekty veřejného a soukromého sektoru. Vlastní strategii bsp, která je plně kompatibilní s Národní strategií na vrcholové úrovni vypracovalo a realizuje pouze Ministerstvo vnitra a Policie ČR.
Na úrovni krajů pouze Zlínský kraj zareagoval v plné komplexnosti na NSBSP a promítl ji do vlastní krajské strategie. Navíc do její realizace zapojil i ostatní subjekty kraje, zejména statutární město Zlín a všechny obce s rozšířenou působností.
Velmi zodpovědně k implementaci NSBSP 2020 přistoupil i kraj Vysočina a Liberecký kraj.
Své vlastní krajské strategie, i když reagující na již neplatnou Národní strategii má i Jihočeský kraj (2010-2013) a Jihomoravský kraj (dle Strategie 2010).
Ostatní subjekty až na nepatrné výjimky se k plnění NSBSP 2020 nepřihlásily a nebo neposkytly žádnou informaci o svých aktivitách, kterými ji podporují.

Šesté varování - závěr:

Pouze nepatrný počet subjektů se svými činnostmi zapojil do realizace opatření NSBSP 2020. Mnohé z nich ji přijaly pouze formálně nebo zcela ignorovali přesto, že jim to ukládá usnesení vlády. Bez aktivního zapojení všech subjektů, které mají zodpovědnost za zvyšování bezpečnosti silničního provozu, ale i těch, kteří k ní mohou svou činností přispět, nelze dosáhnout předpokládaného snížení nehodovosti. K tomu je nezbytná i jejich úzká spolupráce a účinný způsob řízení všech souvisejících aktivit.
Laxní postoj nás bude dále posouvat mezi nejzaostalejší země Evropy s nejnižší bezpečností provozu na silnicích Je to ale také nezodpovědný hazard se zdravím a životy našich občanů.

Literatura:

[1] Usnesení vlády ze dne 10. srpna 2011 č. 599 o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020
[2] MIKULÍK J. Vláda ČR schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020. Silniční obzor 11/2012
[3]http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020
[4]NÁRODNÍ STRATEGIE bezpečnosti silničního provozu. Informace o plnění v roce 2012. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i..
[5] MIKULÍK J. Byl rok 2012 skutečně úspěšný ve snižování nehodovosti
Podle druhů komunikací? Silniční konference Hradec Králové, 2013

[6] www.czrso.cz
[7] Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR, 2000-2012. PP ČR. Praha