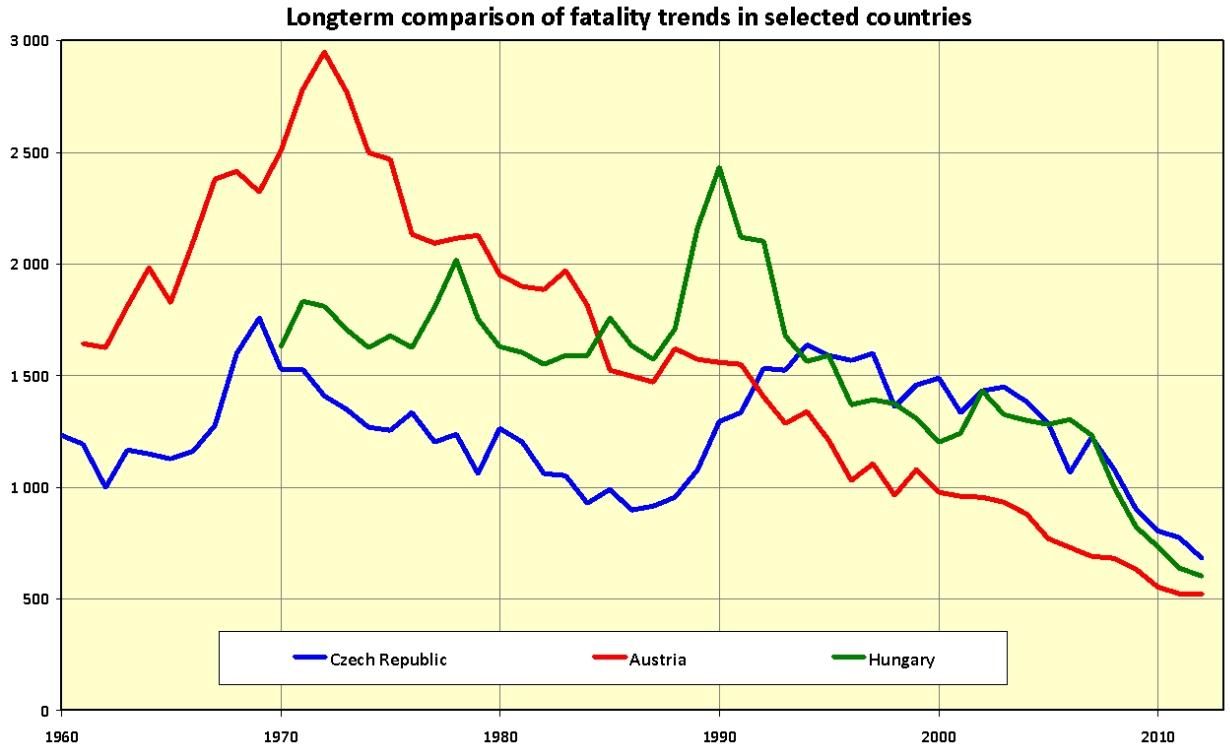
Mezinárodní souvislosti bezpečnosti dopravy

Publikováno: 12. 1. 2015
Ing. Josef Mikulík, CSc.

1. Dlouhodobý vývoj

Dlouhodobý vývoj nehodovosti je značně nerovnoměrný. Odráží nejen trendy technického rozvoje z hlediska motorizace a rozvoje dopravní infrastruktury, společenských podmínek, sociálního vývoje ale i z hlediska pozornosti a péče, která je věnována zlepšování bezpečnosti. Vliv těchto faktorů nejlépe demonstruje mezinárodní porovnání vývoje počtu usmrcených v silničním provozu.
V následujícím obrázku je dokumentován vývoj v České republice porovnaný s vývojem v Maďarsku a v Rakousku, zeměmi s podobnými demografickými charakteristikami. Odlišnosti vývoje potvrzují širší souvislosti faktorů ovlivňujících bezpečnost silničního provozu. Zatímco v Rakousku pokles smrtelných následků nehod průběžně klesá od počátku sedmdesátých let, v Maďarsku se tento trend projevuje od počátku devadesátých let a v ČR dokonce až na jejich konci. Jistě můžeme u nás s uspokojením konstatovat výrazný pokles těchto následků v posledních letech. Ale i takové velmi zjednodušené porovnání vypovídá o podstatném zhoršení bezpečnostní situace na přelomu osmdesátých a devadesátých let a následné stagnaci po dalších deset let.

Naše země byla výrazně bezpečnější zemí ve srovnání se svými sousedy až do devadesátých let. Svou dobrou pozici pak rychle ztratila a i přes velmi pozitivní vývoj v posledních pěti letech, který je mediálně prezentován jako významný úspěch, se nepodařilo její poslední pozici změnit.

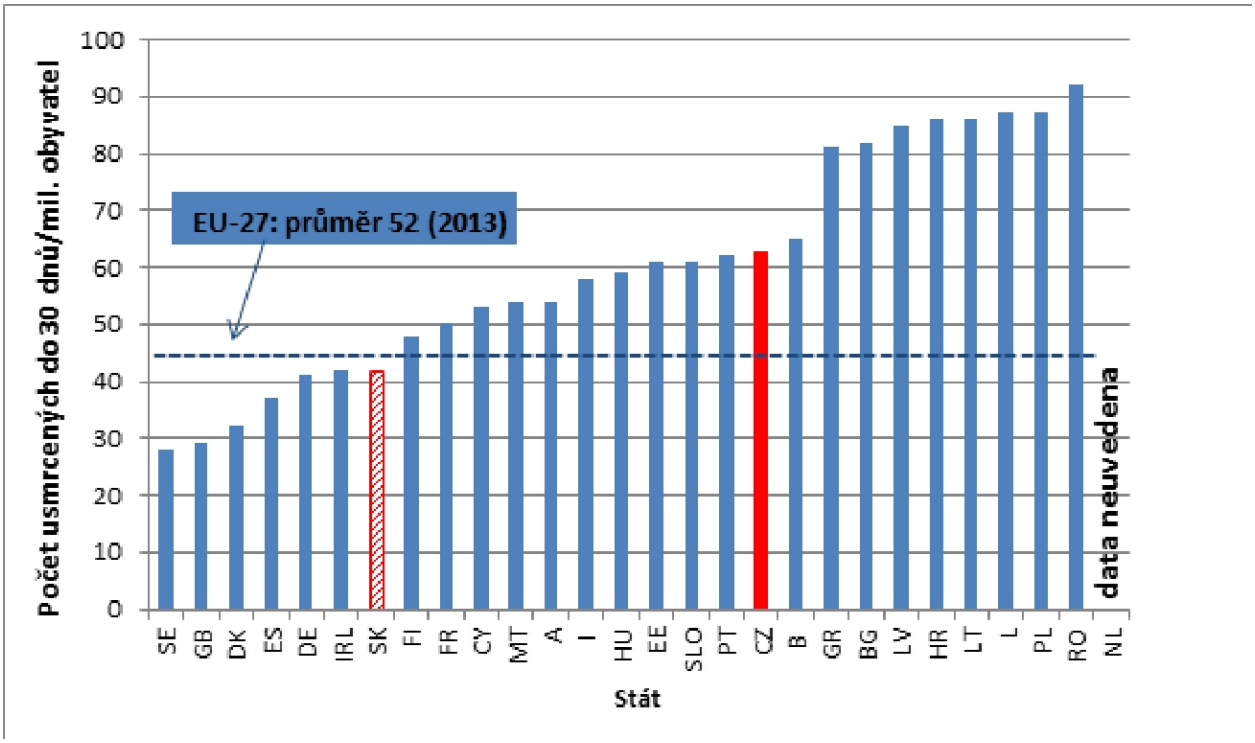


Obr. 1 – Dlouhodobý vývoj počtu usmrcených v silničním provozu v České republice, Maďarsku a Rakousku

2. Úroveň nehodovosti v ČR v evropském porovnání

Objektivní porovnání úrovně nehodovosti je nejčastěji vyjadřováno počtem usmrcených osob v silničním provozu vztaženým na 1 mil. obyvatel. Situace v zemích EU je za rok 2013 názorně

dokumentována na Obr. 2.



Zdroj: IP/13/236 (EU), CDV

Obr. 2 – Porovnání počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel v zemích EU v roce 2013

Z porovnání jednoznačně vyplývá velmi nelichotivá pozice České republiky. Ve vyspělých zemích je počet usmrcených méně než poloviční v porovnání s ČR. Počtem 63 usmrcených připadajících na 1 mil. obyvatel zaostává ČR o cca 20 % za evropským průměrem. Při porovnání s rokem 2012 se situace příliš nezměnila a ČR stále zůstává na 19. místě. Portugalsko, se kterým se ještě v roce 2012 dělila o 19. a 20. místo se posunulo před nás. K zásadnímu zlepšení však došlo na Slovensku, které se posunulo z 12. pozice v roce 2012 na 8. místo v roce 2013. Obdobný kvalitativní skok dosáhlo i Španělsko a obě tyto země se zařadily mezi nejbezpečnější země EU.

Bohužel se celkově postavení České republice v porovnání s ostatními zeměmi EU postupně od roku 2001 zhoršuje. V roce 2001 byla ČR ještě na 17. místě a s počtem 130 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala jen o 15 % průměr zemí EU.

3. Problémy nehodovosti v ČR v evropském zrcadle

Možnosti zlepšení konkrétních rizikových oblastí bezpečnosti je zahrnuto v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020. Většina z nich je obdobná jako v jiných evropských státech, jako např. zranitelní účastníci provozu, motocyklisté, rychlost, alkohol.

Mezinárodní porovnání však umožňuje lépe ukázat na systémové problémy, které vytvářejí základní podmínky pro dlouhodobé snižování nehodovosti. Patří sem zejména:

- nehodovost není považována za vážný humánní, společenský a ekonomický problém,
- absence zájmu politiků a rozhodovacích orgánů nejen na vrcholových, ale i na krajských a obecních úrovních,
- neefektivní systém řízení bezpečnosti silničního provozu fungující na stejných principech od konce šedesátých let s formální rolí Rady vlády pro BESIP, omezenou funkčností a minimálními kompetencemi oddělení BESIP ministerstva dopravy a nedostatečnou koordinací činností na horizontální i vertikální úrovni,
- nedostatek finančních prostředků na realizaci bezpečnostních opatření, chybějící finanční

stimulace pro realizaci opatření zejména na krajské a místní úrovni, minimální zapojení soukromého sektoru,
- malé zapojení krajů a obcí do realizace opatření na komunikacích nižních tříd,
- neschopnost zajistit efektivní vymahatelnost postihů za porušování právních předpisů v silničním provozu,
- chybějící průběžné sledování nepřímých ukazatelů a vyhodnocování účinnosti realizovaných opatření,
- nedostatečné využívání zahraničních poznatků a praktických zkušeností.

4. Mezinárodní zapojení CDV

CDV rozvíjí již od počátku devadesátých let intenzivní úsilí o systematické a plnohodnotné zapojení do mezinárodních aktivit. Jeho cílem je získat a průběžně zajistit možnost

- podrobného přehledu o vývoji a úrovni nehodovosti v ostatních zemích pro fundované porovnání situace v ČR a další cílené směřování bezpečnostní politiky,
- aktuálních informací o nových přístupech, postupech, metodách a konkrétních opatřeních při zlepšování bezpečnosti silničního provozu,
- bezprostředního přenosu dobrých zkušeností, informací a řešení ze zahraničí do českých podmínek,
- aktivního zapojení ústavu do výzkumné spolupráce s předními evropskými výzkumnými ústavy,
- demonstrace odborného potenciálu, expertízy i příspěvku českých odborníků k řešení evropských problémů bezpečnosti.

Především to je přímé členství CDV v evropských výzkumných sdruženích:

- FERSI Forum of European Road Safety Research Institutes
- FEHRL Forum of European National Highway Research Laboratories,
- ECTRI European Conference of Transport Research Institutes
- ETSC European Transport Safety Council
- ICTCT Organization of Ttransport Psychologists, Sociologists and Experts in Safety in Transport

Dále zde patří i různé formy zapojení CDV i zastupování resortu dopravy v mezinárodních technických výborech, pracovních orgánech a komisích:

- IRTAD International Road Traffic and Accident Database OECD
- PIARC World Road Association
- CARE EC Database on Road Accidents
- TRB US Transportation Research Board

Druhou významnou částí aktivit CDV je zapojení do mezinárodní spolupráce přímou účastí v řešení výzkumných projektů. CDV se podílelo již od roku 1995 jako jeden z prvních českých subjektů na 6 projektech 4. rámcového programu výzkumu EU, z nichž 5 bylo právě v problematice bezpečnosti. Je třeba také dodat, že tuto výjimečnou pozici zaujímalo CDV i mezi ostatními výzkumnými ústavy ze zemí střední a východní Evropy, které se později staly členy EU. Těmito pionýrskými projekty byly:

- SAFESTAR - Safety Standards for Road Design and Redesign
- DUMAS - Developing Urban Safety Management and Safety
- ARROWS - Advanced Research on Road Workzone Safety Standards in Europe
- ESCAPE - Enhanced Safety Coming from Apropriate Police Enforcement
- GADGET - Changes in driver behaviour.

V následném 5., 6. a 7. rámcovém programu EU CDV na dalších více než dvaceti projektech. Mezi nejvýznamnější patřily např.:

- SAFETYNET - The European Road Safety Observatory

- CAST - Implementing mass media campaigns and evaluating their effect on traffic accidents and other performance indicators
- DRUID - Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines
- RANKERS - Ranking for European Road Safety
- IN SAFETY - Infrastructure and safety
- BESTPOINT - Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems.

Kromě toho se CDV podílelo na dalších desítkách projektů s tématikou bezpečnosti mimo rámcové programy EU, v programech COST a OECD (např. EUCHIRES - European Public Awareness Campaign on the use of seat belts and child restraint systems, BOB - Pan European Designated Driver Campaign, CLOSE TO - Initiative for innovative methods in driving school education, SARTRE - Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, SUNFLOWER 6+ - Comparative study of the development of road safety a další).

5. Závěr

Aktivní působení CDV v mezinárodním měřítku jej zařadilo mezi nejprestižnější evropské výzkumné ústavy v oblasti dopravy. Tato aktivita otevírá i možnosti širokého přenosu získaných poznatků do domácích podmínek při zlepšování bezpečnosti. Dlouhodobé úsilí CDV bylo oceněno udělením ceny Evropské charty bezpečnosti silničního provozu, kterou předal 8. května 2014 místopředseda Evropské komise Siim Kallas v rámci setkání ministrů dopravy členských zemí EU v Athénách.

Bohužel systémové problémy řízení bezpečnosti silničního provozu neumožňují efektivní využití tohoto potenciálu.

Odkazy:

http://cordis.europa.eu/projects/home_en.html

http://etsc.eu

http://www.ectri.org/

http://www.fehrl.org/

http://www.piarc.org/en/