

Revidovaná Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017 byla schválena

Ing. Josef Mikulík, CSc., Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

1. Úvod

Rok 2015 byl již čtvrtým rokem realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 (dále jen „NSBSP“), kterou schválila vláda České republiky 11. srpna 2011 svým usnesením č. 599. NSBSP je základním a jediným dokumentem na vládní úrovni, který stanovuje strategické potřeby snižování nehodovosti a vytváří podmínky pro ochranu zdraví a života občanů v provozu na silničních komunikacích. Jeho součástí je i Akční plán, který podrobně specifikuje konkrétní opatření, jejichž realizace by měla přispět k bezpečnějším podmínkám silničního provozu a snížení nejzávažnějších následků nehod. Opatření jsou věcně strukturována a ke každému z nich jsou uvedeny i subjekty, které odpovídají za jejich plnění. V uvedeném usnesení je uloženo ministru dopravy vždy do 31. května každého kalendářního roku informovat vládu o vyhodnocení plnění NSBSP.

Cílem NSBSP je dosáhnout do roku 2020 v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrcených na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %) a současně i počtu těžce zraněných o 40 %.

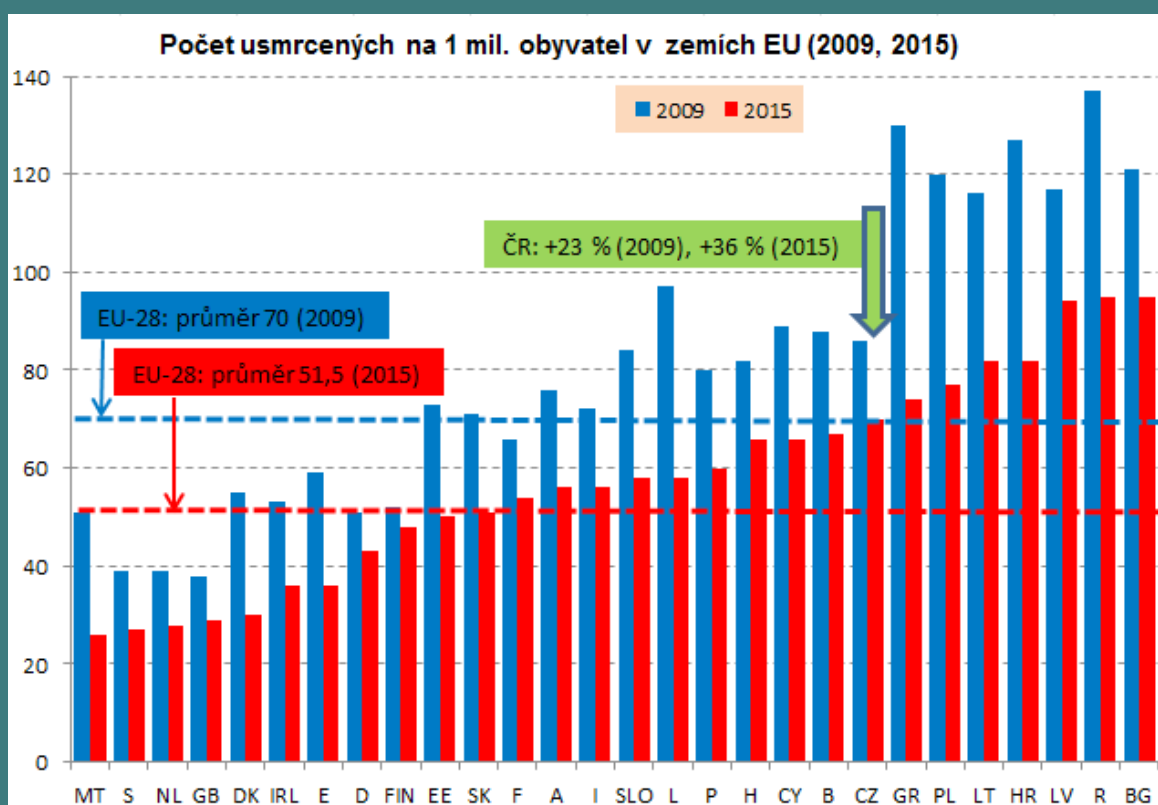
2. Neuspokojivý vývoj nehodovosti si vyžádal přehodnotit dosavadní strategii

Až do roku 2013 se dařilo dosahovat předpokládané redukce počtu usmrcených, v roce 2014 však došlo k zásadnímu obrátu. Tento nepříznivý trend pokračoval i v roce 2015, kdy nebylo rovněž dosaženo cíle stanoveného v NSBSP. V roce 2015

zemělo na následky nehod (do 24 hod po nehodě) o 155 osob více, než by odpovídalo vytýčenému předpokladu. Redukce počtu usmrcených zaostala o více než 30 % za vytýčeným cílem. Průměrný roční pokles usmrcených do roku 2020 se předpokládal o 8,0 %, do roku 2015 bylo však dosaženo pouze 3,8 %. Oproti stanoveným předpokladům realizace NSBSP zemělo na našich silnicích v letech 2012–2015 o 261 osob více. Pokles počtu těžce zraněných byl naopak příznivější a dosáhl dokonce o 136 osob nižšího počtu, než byl stanovený cíl. Tento zdánlivě dobrý výsledek je však třeba hodnotit z pohledu účinnosti přijatých opatření a de facto znamená, že realizovaná opatření neměla dostatečnou účinnost na snížení nejzávažnějších, smrtelných následků nehod.

Bylo tedy konstatováno, že naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020 je vážně ohroženo¹.

Ještě závažněji se však jeví vývoj v České republice při porovnání vývojem v zahraničí. Podle mezinárodního standardu hodnocení počtu smrtelných obětí (do 30 dnů po nehodě) nebylo stanoveného cíle pro rok 2015 rovněž dosaženo. Zemřelo 738 osob, což je dokonce o 191 osob více než by odpovídalo stanovenému předpokladu. Při mezinárodním porovnání úrovně nehodovosti² u nás zemřelo 70 osob na jeden milión obyvatel. Znamená to 21. místo v pořadí členských zemí EU. Varovně je nejen samotné umístění v poslední třetině zemí, ale i další posun mezi nejnebezpečnější evropské země (v roce 2009 byla ČR ještě na 18. místě). Situaci názorně demonstruje porovnání v obrázku.



Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel v zemích EU v roce 2009 a 2015

Přestože se slibné tempo poklesu usmrcených v EU v roce 2015 zastavilo a poprvé od roku 2001 počet usmrcených stoupl oproti předchozímu roku (o cca 1 %), nic to nezměnilo na prohlubujícím se propadu České republiky v pořadí členských zemí. Tempo snižování smrtelných následků silně zaostává za ostatními členskými státy EU.

V ČR se v roce 2015 snížil počet usmrcených oproti roku 2009 o 18,5 % tedy v průměru o 3,1 % ročně. Ve stejném období se dosáhlo:

- na Slovensku celkové snížení o 28 % a v průměru o 4,7 % ročně,
- v Polsku, Maďarsku a Slovensku snížení o 24,3 %, v průměru o 4,1 % ročně,
- v Litvě, Lotyšsku, Estonsku snížení o 27,0 % a v průměru o 4,5 % ročně,
- v zemích bezpečné trojky – Švédsku, Nizozemsku, Velká Británie) celkové snížení o 29,0 % a v průměru o 4,8 % ročně,
- v zemích v roce 2009 nejnebezpečnějších – Rumunsku, Řecku, Chorvatsku celkové snížení o 38,0 % a v průměru o 6,3 % ročně,
- v celé EU celkové snížení o 26,4 % a v průměru o 4,4 % ročně.

Pro potvrzení tragického propadu ČR se nabízí zcela opačný trend ve Slovenské republice, která se v roce 2015 posunula již na 10. místo evropského žebříčku. Přitom obě země vycházely po rozdělení České a Slovenské Federativní Republiky ze stejného základu.

Důležité je rovněž zjištění, že v roce 2015 byla v ČR úroveň nehodovosti, kterou mělo Švédsko a Nizozemsku již před 15 lety. Základní příčiny neplnění NSBSP:

- a) nedostatečné fungující systém řízení bezpečnosti silničního provozu a podpory realizace opatření Akčního programu NSBSP
- b) neplnění, jen formální naplňování nebo dokonce ignorace konkrétních bezpečnostních opatření ve specifických problémových oblastech, zejména zranitelných účastníků silničního provozu – chodců, cyklistů a motocyklistů (více jak třetinu usmrcených tvoří nemotorizovaní účastníci) a v kritických věkových kategoriích (účastníci ve věku 19–24 let, 65 a více let a 25–44 let).

Při hodnocení dle druhu komunikací nebylo mezi rokem 2009 a 2015, s výjimkou komunikací na území hl. města Prahy, na žádném z nich dosaženo předpokládaného snížení počtu usmrcených osob. Z hlediska plnění dílčích cílů bylo naplnění stanoveného předpokladu u usmrcených dosaženo pouze u nehod zaviněných alkoholem a nepřiměřenou rychlostí.

Bude-li vývoj pokračovat jako v posledních letech stane se Česká republika v horizontu deseti let nejnebezpečnější zemí EU.

3. Změny, které přináší revidovaná NSBSP

Na základě podrobné a věcné analýzy okolností nehod, jejich příčin a zahraničních zkušeností byla dosavadní strategie komplexně revidována a vypracován návrh nového dokumentu³. Tento návrh byl konzultován s odbornou veřejností a dotčenými resortními i mimoresortními orgány a po zapracování všech připomínek předložen ministrem dopravy vládě. Ta jej schválila dne 27. února 2017 svým usnesením č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017.

Vzhledem k vývoji úrovně nehodovosti v zahraničí a úsilí, které ostatní státy věnují ochraně životů a zdraví svých občanů, by si Česká republika měla zachovat svůj záměr patřit alespoň k průměru evropských zemí. Strategické cíle proto zůstaly v nezměněné podobě – snížit do roku 2020 v porovnání s rokem

2009 počet usmrcených na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %) a počet těžce zraněných o 40 %. Pro naplnění těchto národních strategických cílů je nezbytné tyto cíle promítnout do strategických cílů na nižších úrovních řízení bezpečnosti silničního provozu, zejména na krajské úrovni a přiměřeně i na místní úrovni a zcela jednoznačně je provázat s odpovědností vlastníků komunikací.

Pokud se týká dílčích cílů, analýzy potvrdily oprávněnost jejich zachování s orientací na snížení závažných následků nehod:

- dětí,
- chodců,
- cyklistů,
- motocyklistů,
- mladých a nových řidičů,
- stárnoucí populace,
- zapříčiněných požitím alkoholu a jiných návykových látek při řízení,
- způsobených nepřiměřenou rychlostí.

Původní dílčí cíl zaměřený na agresivní jízdu byl rozveden a nahrazen novými dílčími cíli zaměřenými na:

- nedání přednosti v jízdě a
- nesprávné předjíždění.

Zcela nově byl doplněn dílčí cíl zaměřený na nehodovost

- s účastí nákladních vozidel, která se účastní až jednou čtvrtinou na závažných následcích nehod.

Nápravná opatření zaměřená na vytvoření bezpečného dopravního systému jsou podrobně specifikována v Akčním programu. Důsledně reagují na řešení aktuálních problémů v silničním provozu a současně vytvářejí i podmínky pro bezpečný provoz v dlouhodobém horizontu. Jejich účinnost je podmíněna komplexním pohledem na všechny vlivy a vzájemnou provázaností jednotlivých nápravných opatření. Nelze se soustředit pouze na jeden typ opatření, ale je rovněž nezbytné podpořit jeho účinnost dalšími opatřeními. Realizace revidovaných opatření může být zahájena bezprostředně po schválení předloženého materiálu vládou.

Aktualizovaný Akční plán obsahuje celkem 97 aktivit (o 10 méně než dosud platná NSBSP): Z nich bylo:

- 29 dosavadních zcela vypuštěno,
- 26 dosavadních plně převzato,
- 44 dosavadních upraveno a
- 27 zařazeno zcela nových

Jsou zaměřena na vytvoření bezpečného dopravního systému sestávajícího z bezpečných pozemních komunikací, na kterých jsou provozovány bezpečné dopravní prostředky a v provozu se pohybují účastníci, kteří se bezpečně chovají.

Novou oblastí jsou podpůrná opatření, která mají průřezový charakter a mají systémově podpořit výše uvedená bezpečnostní opatření. Zahrnují celkem 21 aktivit zaměřených na:

- ponehodovou péči,
- medializaci NSBSP,
- implementaci NSBSP na nižší úrovně,
- zajištění odborné podpory a analýz implementace NSBSP,
- průběžné sledování a vyhodnocování účinnosti a přínosu realizovaných opatření.

Průběžné, podrobné a komplexní vyhodnocování plnění opatření NSBSP je důležitou podmínkou pro objektivní sledování dosažených změn v redukcii závažných následků nehod, posouzení účinnosti přijatých opatření a zhodnocení efektivity vložených finančních prostředků. Je základním

nástrojem pro operativní reakci na krátkodobé změny ovlivňující bezpečnost provozu na silničních komunikacích a pro včasné přijetí koncepčních rozhodnutí při projevení se dlouhodobých změn provozu.

4. Nezbytná bezprostředně návazná opatření

Na základě dosavadních zkušeností s plněním opatření dosavadní NSBSP je současně naprosto nezbytné, kromě důsledné realizace opatření uvedených v Akčním plánu, zajistit i vytvoření systémových podmínek a efektivního strategického řízení pro realizaci revidované NSBSP. Nezbytnost nastavení strategického řízení byla zdůrazněna i v několika připomínkách vznesených v meziresortním připomínkovém řízení. Její zajištění je zakotveno i v předmětném usnesení vlády č. 160, které ukládá ministru dopravy předložit vládě do 15. prosince 2017 návrh na zajištění systémových podmínek pro realizaci revidované Strategie.

Tyto základní systémové podmínky zahrnují

- politická podpora
- cílově orientovaná strategie
- funkční koordinace
- zapojení krajů, obcí, zodpovědných subjektů i občanů
- účinná legislativa
- zajištěné financování
- přesvědčivá propagace
- průběžné monitorování a vyhodnocování
- průběžný výzkum a přenos poznatků.

Všechny tyto podmínky jsou životně důležité pro účinnou práci vedoucí ke snížení závažných následků nehod. Jednou z klíčových je však zajištění průběžného financování stanovených bezpečnostních aktivit. Je třeba si uvědomit, že kromě lidského utrpení, nevratných osobních ztrát a přímých dopadů i na rodiny

obětí dopravních nehod, dochází k obrovským ekonomickým ztrátám, které zřejmě nejsou přijímány s dostatečnou vážností. Ekonomická ztráta způsobená nehodovostí v silničním provozu za rok 2016 dosáhla výše 68,4 mld. Kč. Tato částka představuje cca 108 % schodku státního rozpočtu a tvoří cca 5,3 % výdajů státního rozpočtu. Způsobenou závratnou ekonomickou ztrátou lze snížit za předpokladu, že se bude odpovídajícím způsobem a v přiměřeném rozsahu investovat do preventivních bezpečnostních opatření, které sníží riziko vzniku nehod nebo alespoň sníží jejich následky.

Již v návrhu revidované NSBSP, kterou předložil ministr dopravy vládě, byly orientačně vyčísleny potřebné finanční náklady a xxxxxidentifikovány potenciální zdroje, ze kterých by bylo možné tyto prostředky zajistit. Poněvadž v této oblasti nebylo dosaženo shody ani na nejvyšší vládní úrovni a i v rámci připomínkového řízení vznikla celá řada nejasností, bude dosažení přijatelné cesty předmětem podrobnějšího řešení současně s ostatními výše uvedenými systémovými podmínkami.

5. Závěr

Implementace bezpečnostních opatření obsažených v Akčním programu a současně důsledná realizace systémových změn řízení bezpečnosti silničního provozu, by měla zajistit dosažení důstojného postavení České republiky v úrovni bezpečnosti silničního provozu alespoň na průměru členských zemí EU. Základním předpokladem je však sdílená zodpovědnost všech, kteří jsou v provozu na silnicích účastni. Tak jak by měli mít nezadatelné právo ochrany svého zdraví a životů v silničním provozu, stejně tak by měli mít zodpovědnost za vytváření bezpečných podmínek v duchu motto NSBSP:

Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás.

O to více to platí pro ty, kteří nesou profesní zodpovědnost za bezpečný provoz a pro které by mělo být pracovní samozřejmostí v rámci svých povinností hledat možnosti, jak jej garantovat. Vážným impulsem k zamyšlení nad touto zodpovědností byly připomínky některých zodpovědných orgánů, kteří odmítali vybraná opatření navrhovaná v revidované NSBSP s tím, že jim nejsou přímo uložena zákonem.

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. v návaznosti na zpracování návrhu revidované NSBSP již operativně zahájilo práce na vypracování návrhu na zajištění systémových podmínek pro realizaci revidované NSBSP. Zpracovatelé uvítají jakékoliv podněty, které by k úspěšnému řešení přispěly.

Kontakt: josef.mikulik@cdv.cz, jan.scheuer@cdv.cz

¹ Na platnosti uvedeného konstatování nemění příliš příznivé výsledky roku 2016, kdy sice došlo ke snížení počtu usmrcených o 115 osob oproti roku 2015, ale počet zemřelých je vyšší o 81 osob oproti vytýčenému předpokladu. Oproti předchozímu období se poprvé zvýšil počet těžce zraněných osob, i když jen o 40.

² Porovnání úrovně se vyjadřuje ukazatelem počtu usmrcených do 30 dnů vztažených na 1 mil. obyvatel.

³ Zpracovatelem návrhu je Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Literatura:

[1] Usnesení vlády ze dne 27. února 2017 č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017.

[2] <http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

[3] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Informace o plnění v roce 2012, 2013, 2014, 2015. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

[4] Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017. Pracovní návrh. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

[5] Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR, 2000-2015. PP ČR. Praha

[6] www.czrso.cz

[7] www.etsc.eu