

Krize jako příležitost ke změně bezpečnosti silničního provozu

Publikováno: 5. 5. 2020
CDV , BESIP MD

Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)

Antonio Avenoso, výkonný ředitel ETSC

Minulý měsíc jsem s hrůzou, strachem a zděšením sledoval zprávy z Itálie, mé domovské země, kde úmrtí na COVID-19 každých pár dní odpovídaly ročním úmrtím na silnicích v naší zemi. Systém nouzové péče byl ochromen, nastal dramatický nedostatek ochranných prostředků. Nejhorší však bylo, kolik rodin bylo zničených. Ekonomické náklady? V této fázi nepodstatné. Píši to s vědomím toho, že v celé Evropě všichni čelíme tomuto problému, který zdaleka není u konce.

Jak ale mnozí zdůraznili, v souvislosti s touto krizí je nutné hledat příležitosti také v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V důsledku velkého poklesu intenzit dopravy jsme již zaznamenali velmi významné snížení počtu úmrtí na silnicích. Až se život vrátí do obvyklých kolejí, můžeme očekávat, že se tato čísla znovu zhorší. Ale co když tento okamžik znamená výraznou příležitost? Některá města přizpůsobují svou infrastrukturu a rychlostní limity ve prospěch bezpečnosti cyklistů a chodců, např. Berlín, Brusel, Milán a Paříž (více [zde](#)). Věříme, že automobil nebude (z důvodu obav cestování v prostředcích hromadné dopravy) první a nejbezpečnější volbou a že se lidé rozhodnou chodit pěšky a jezdit na kole.

Opravdu se chceme vrátit do ucpaných a znečištěných městských center, která jsou nebezpečná pro zranitelné účastníky silničního provozu? Doufejme, že nikoli a pracujeme na cestě z této krize.

I přes můj mírný optimismus existují stále obavy. Nízké intenzity mohou vést [k vyššímu podílu řidičů překračujících rychlost](#). Mnoho členských zemí EU rychle [pozastavilo platnost některých pravidel EU](#), od doby řízení a odpočinku řidičů nákladních automobilů až po technické kontroly vozidel. Některá z těchto opatření mohou být nezbytná k okamžitému řešení krize. Měla by však být časově omezená, podléhající pravidelnému přezkoumání s důrazem na bezpečnost silničního provozu. Ostražitosť je klíčová.

Činnost ETSC a našich členů pokračuje. Mnoho z nás nyní pracuje z domova, včetně celého týmu ETSC. Uspořádali jsme online několik důležitých setkání a hledáme způsoby, jak virtuálně uspořádat některé z našich budoucích veřejných akcí. Přizpůsobujeme se situaci, stejně jako všichni ostatní. Prozatím zůstaňte v bezpečí domovů a využijte této příležitosti k přemýšlení o tom, jak vybudovat novou, lepší a bezpečnější budoucnost pro nás všechny.

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Rok 2020 je posledním rokem současné dekády a také posledním rokem platnosti [Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020](#). Podle této Strategie nemá být v tomto roce usmrceno více než 333 osob, což odpovídá 40 % výchozího roku 2009. Meziročně tak musí být usmrceno o 214 osob méně než v uplynulém roce, tj. -39 %. **V období leden-duben bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno 143 osob, tj o 9 více než ve stejném období uplynulého roku.** Ve srovnání s předpokladem splnění Strategie je to zatím o 57 osob více. (pozn. dubnová data jsou předběžná, oficiální budou oznámena v nejbližších dnech).

Ovlivnilo vyhlášení nouzového stavu počet fatálních následků nehod na českých silnicích?

„Z předběžných denních statistik jsme zmapovali období od 13. března do 30 dubna (pozn. nouzový stav byl vyhlášen od 12. března 2020 od 14 hodin). Zatímco nehodovost jako taková poklesla meziročně přibližně o třetinu (-34 %), fatálních následků ubylo jen o pětinu (-20 %).

***Přibližně o třetinu nižší byl evidován také počet zraněných osob (-33 % těžce zraněných, resp. -35 % lehce zraněných osob).** V uvedeném období bylo usmrceno v důsledku dopravních nehod 55 osob: I přes meziroční pokles se však nejedná o historická minima, která mohl leckdo vzhledem k vyhlášenému nouzovému stavu a nižším intenzitám dopravy očekávat. V roce 2018 bylo v uvedeném období usmrceno 54, v roce 2017 pak dokonce 50 osob. Klíčové je srovnání závažnosti nehod, tzn. počet usmrcených na 1 000 evidovaných nehod. **Závažnost v posledních 3 letech v uvedeném období každoročně roste, zatímco v roce 2017 činila 3,9 usmrcených na 1 000 nehod, v roce 2020 pak už 5,8 usmrcených, tj. meziročně o pětinu vyšší hodnota v daném relativním srovnání.** Ne zcela pozitivní data jsou zatím předběžná, pro relevantnější závěry je nutno se do dat podívat s odstupem a podrobněji,“* říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV).

[Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu](#) (NUB) se v České republice využívají každoročně již od roku 2014. Na základní síti se nachází 91 bodů ve 13 krajích (není sledováno v Hlavním městě Praha) jsou pravidelně sledovány a vyhodnocovány tyto **základní NUB** – rychlost V85, překračování nejvyšší dovolené rychlosti, odstupy vozidel, používání mobilního zařízení (telefonu) řidiči za jízdy, svícení vozidel, používání bezpečnostních pásů řidiči. Dále jsou po jednotlivých krajích sledovány tzv. **doplňkové NUB** – používání bezpečnostních pásů spolujezdci, sledování chování chodců na přechodech, používání přileb cyklisty apod. Některé z těchto doplňkových NUB jsou monitorovány také dlouhodobě, kupříkladu z důvodu vyhodnocování Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 a vyhodnocování projektů Fondu zábrany škod nebo jen krátkodobě dle potřeb Ministerstva dopravy. Poznatky z NUB jsou také významným podkladem při tvorbě Strategie BESIP 2021-2030. ***„V současné době jsou NUB sledovány dle harmonogramu. Kromě standardního vyhodnocení bude kladen větší důraz na porovnání jednotlivých NUB dle aktuálních opatření nařízené vládou ČR. Bude posuzováno, zda, případně jaký vliv měla aktuální situace na chování řidičů.*** Sledování základních NUB začalo v Jihomoravském kraji od 6. dubna 2020 a postupně jsou NUB sledována v dalších krajích,“ dodává Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV.

Duben 2020: 35 % se na všech usmrcených podíleli motocyklisté! „Celkem 14 motocyklistů bylo v dubnu v důsledku nehod usmrceno, tato **bilance je nejhorší za posledních 13 let,**“ říká Mgr. Tomáš Neřold M.A., vedoucí BESIP Ministerstva dopravy a dodává: „I přes omezení pohybu v souvislosti s koronavirovou krizí přilákalo teplé a slunečné počasí na silnice vysoký počet motocyklistů. Nepřiměřená rychlost, nevyježděnost řidičů jednostopých vozidel v jarním období a špatný odhad stavu a profilu vozovky se na závažných nehodách podílejí mírou vrchovatou.“

Opakovaně upozorňujeme, aby motocyklisté vnímali, kde mají svůj limit! Zlomek vteřiny leckdy poznamená osud nejen jednotlivce, ale také nejbližších rodinných příslušníků, známých a kamarádů.“ Tisková zpráva z minulého týdne, upozorňující na rizikové situace, které vznikají na silnici mezi vozidlem a motocyklem, je k dispozici [zde](#).

Videovzkaz Lukáše Peška: <https://www.facebook.com/ibesip>

Plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie, k tomu dodává: „Výrazné snížení intenzit se sice projevilo na poklesu počtu nehod, fatalit jsme však evidovali relativně hodně. Přestože v období vyhlášeného nouzového stavu meziročně poklesly všechny základní ukazatele, tzn. jak usmrcení, tak těžce i lehce zranění, závažnost nehod vzrostla. Vidím zde několik faktorů, které k této negativní bilanci přispěly. Jednak již v polovině března médii prolítla významně zkreslená informace, že policisté nebudou vykonávat dohled, kterou si někteří účastníci silničního provozu vyložili po svém. Řada lidí nechodila do práce, využila hezké počasí a relativně volné silnice k vyjížděním na motocyklech. Motocyklisté se zásadním způsobem podíleli v uvedeném období na relativně vysokém počtu usmrcených osob. Poslední dubnový týden také přinesl vysoký počet usmrcených v důsledku nehod (pozn. 13 usmrcených během 4 dnů!) – pondělní nehoda na železničním přejezdu u Nýřan na Plzeňsku si vyžádala 3 lidské životy, jeden muž byl v kritickém stavu transportován do nemocnice, kde svým zraněním po pár dnech bohužel také podlehl. Bližší informace k dubnové nehodovosti zveřejníme v tomto týdnu.“

Lokalizace dopravních nehod v době vyhlášeného nouzového stavu

Březnová nehodovost v období vyhlášeného nouzového stavu je k dispozici v aplikaci DOPRAVNÍ NEHODY V ČR: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=qd>



Základní přehled nehodovosti a jejich následků je obsahem níže uvedených grafů.



[1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

[2] Observační bezpečnosti silničního provozu (<https://www.czrsr.cz/nub>)

[3] DOPRAVNÍ NEHODY V ČR (<https://nehody.cdv.cz/>)

[4] Statistiky dopravních nehod

Foto: ETSC, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Samostatné oddělení BESIP

Ing. Tomáš Neřold

Samostatné oddělení BESIP

Ministerstvo dopravy



Zprávu ohledně následků v ČR během vyhlášeného nouzového stavu komentovali:

Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV)

Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV

Mgr. Tomáš Neřold M.A., vedoucí BESIP Ministerstva dopravy

Plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie

<https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-media/Clanky/Krize-jako-prilezitost-ke-zmene-bezpecnosti-silnic/obr1.jpg?lang=cs-CZ&width=500&height=361&ext=.jpg>