# Nepřiměřená rychlost

Publikováno: 7. 3. 2007

## Úvodem

Pokusím se oslovit odbornou i laickou veřejnost s kritickým stavem v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích ČR.

Chci se především zaměřit na velkou nebezpečnost nepřiměřených rychlostí na našich silnicích.

Tento článek je zaměřen na velmi aktuální problémy posledních let na našich silnicích. Pojal jsem ho v poněkud širší podobě, poněvadž se domnívám, že otázky bezpečnosti silničního provozu v ČR je potřeba rozebrat v kontextu mezinárodního pohledu, abychom mohli objektivně posoudit skutečný stav v naší republice.

Dnešní moderní automobily za několik posledních let udělaly obrovský krok vpřed ve vývoji bezpečnostních prvků pro cestující. Přesto smrtelných nehod a těžkých zranění nijak výrazně neubylo. Chyba však není v bezpečnostních prvcích, ale v lidech. Motorista se příliš často spoléhá na moderní elektroniku a slepě důvěřuje bezpečnostním pásům s airbagy. Moderní automobil při rychlé jízdě nebo za zhoršených podmínek (mráz, déšť, náledí, sněžení atd.) dovede řidiče nepříjemně oklamat pocitem bezpečí i za těchto podmínek. Odhlučněná, komfortně odpružená, dobře vytopená a hudbou ozvučená kabina dovede odvést řidiče od reality. Pocit bezpečí pak vede k odvracení pozornosti jiným směrem - k telefonování, ladění rádia, konverzací se spolujezdci atd. Již malá nepozornost za takových podmínek může způsobit nenapravitelnou katastrofu.

Psychologický profil motoristy je v dnešním složitém silničním provozu nejdůležitější.

I ti nejlepší řidiči světa, např. nezapomenutelný pilot F1 Jackie Stewart, se často vyjadřovali, že v běžném silničním provozu není místa pro závodění a riskování. Řidič se musí před jízdou plně soustředit, zapojit své abstraktní myšlení a snažit se vždy a za každých podmínek předvídat chyby své a hlavně ostatních řidičů.

## Krátký rozbor dopravní nehodovosti ČR z mezinárodního pohledu

Parametry dopravní nehodovosti dosahují v ČR rekordních hodnot a zatím není velká naděje na výraznější obrat k lepšímu. Na českých silnicích zemřelo za posledních deset let přes třináct tisíc lidí. Celospolečenské ztráty v důsledku dopravních nehod přesahují ročně padesát miliard korun.

V roce 2004 na silnicích v ČR zahynulo 1382 lidí (do 30 dnů po nehodě). Ve srovnání s rokem 2003 je to o 65 méně. Letos příznivý vývoj prozatím pokračuje. Přispělo k tomu množství preventivních akcí. Kromě policejních kontrol i kampaně za nepřekračování povolené 50kilometrové rychlosti v obcích, také i realizace projektů Zdravá města, Bezpečná komunita, Dny bez úrazů atd.

Přesto se však stále řadíme mezi nejhorší země v Evropě a není vůbec důvod k nějakému velkému optimismu.

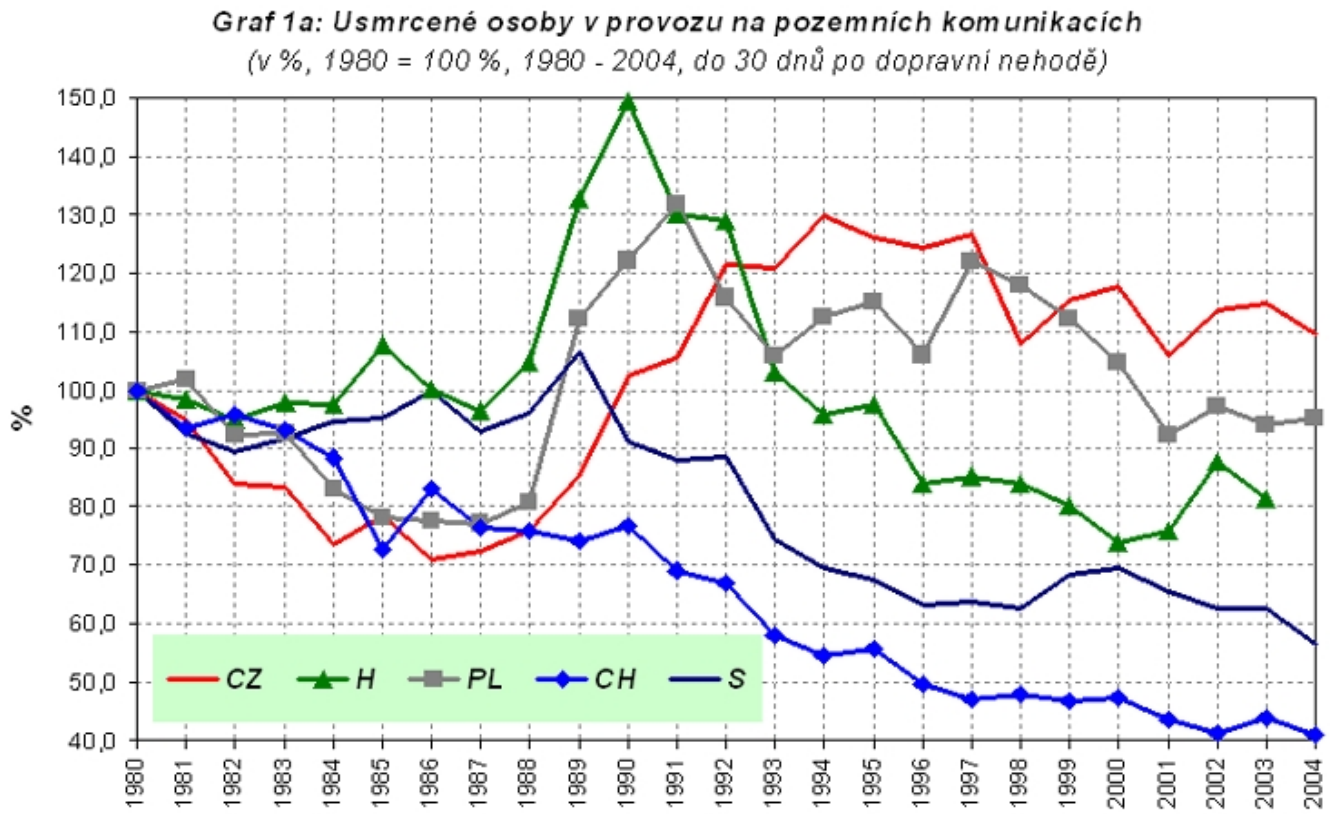
Když se podíváme na země východní Evropy, tak všem nehodovost po změně režimu vzrostla v roce 1990. Avšak např. v Polsku a Maďarsku nehodovost již několik let strmě klesá. Státy Pobaltí a západní vyspělé státy přijaly bodový systém. Francie dosáhla díky němu a vyšším sankcím

třicetiprocentního poklesu za tři roky. Pobaltí dokonce padesátiprocentního Jen několik čísel, která výše uvedená fakta dokumentují. Polsko v roce 1990 mělo 7333 usmrcených osob v silničním provozu, v roce 2004 pak 5712. Maďarsko v roce 1990 mělo 2432 usmrcených, v roce 2003 pak 1326.

**Navíc ve Francii byl zaveden nový automatizovaný systém registrace dopravních přestupků a placení pokut**, který také výrazně ovlivnil chování řidičů a dopomohl ke snížení počtů usmrcených osob (více Výrazné zvýšení bezpečnosti silničního provozu). **Francie** v roce **1990 měla 11215** usmrcených v silničním provozu, v roce 1998 pak 8918 usmrcených, v roce 2003 celkem 6058 usmrcených a konečně **v roce 2004 celkem 5530** usmrcených osob, **což je méně než polovina hodnoty z roku 1990!**

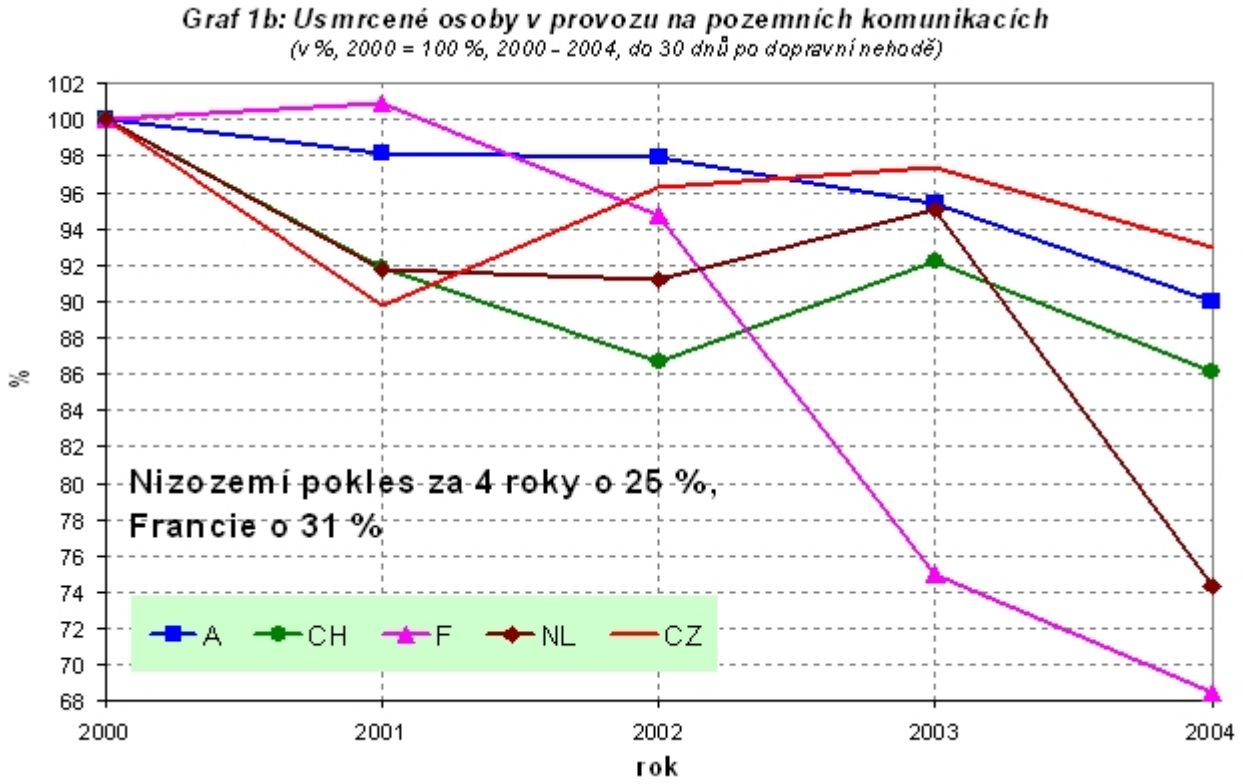
Naše republika se již několik let drží mezi státy s nejhoršími výsledky v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, v některých obdobích byla dokonce na posledním místě států OECD!

Poznámka: Zdroje dat pro dále uvedenou tabulku a následující grafy je Policejní prezidium ČR a mezinárodní databáze IRTAD



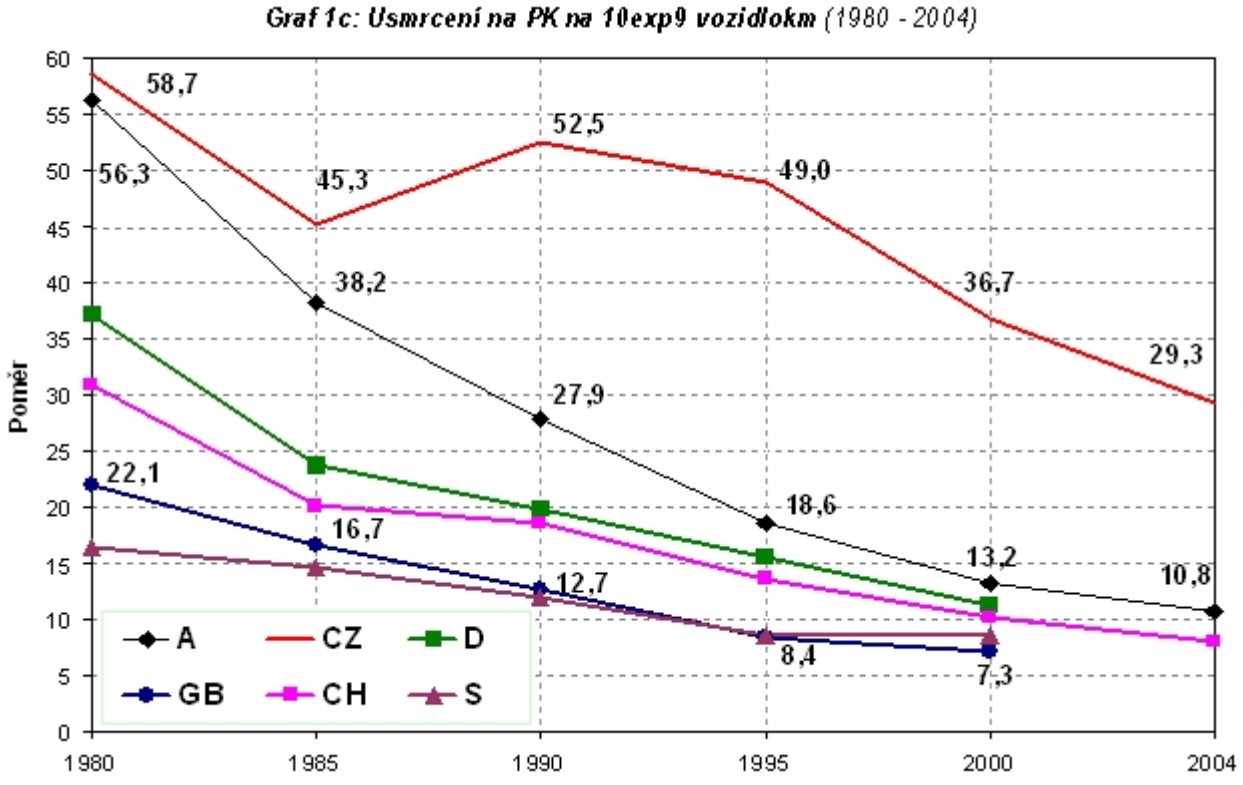

Graf 1a: Usmrcené osoby v provozu na pozemních komunikacích
(v %, 1980 = 100 %, 1980 - 2004, do 30 dnů po dopravní nehodě)

**Graf 1a** ukazuje vývoj počtů usmrcených osob u vybraných 5 států v letech 1980 až 2004. Je zde dobře patrný prakticky trvalý pokles počtů usmrcených osob ve Švýcarsku a Švédsku. Např. Švýcarsko má necelou polovinu hodnoty výchozího stavu v roce 1980 (40,9 %), naše republika má v roce 2004 skoro 110 % hodnoty v roce 1980 (109,6 %). ČR má na uvedeném grafu nejhorší vývojový trend.




Graf 1b: Usmrcené osoby v provozu na pozemních komunikacích
(v %, 2000 = 100 %, 2000 - 2004, do 30 dnů po dopravní nehodě)

**Graf 1b** ukazuje vývoj počtů usmrcených osob u vybraných 5 států v letech 2000 až 2004. Zde je velmi dobře vidět stagnace ČR a výrazné úspěchy některých států. Např. v Nizozemí za toto poměrně krátké období 4 let nehodovost klesla o 25 %, ve Francii dokonce o 31 % [více viz Web stránky CDV: Výrazné zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení dopravní nehodovosti a automatické vymáhání práva ve Francii]. ČR v roce 2004 vykazuje pokles o 7 % za uvedené 4 roky.



Graf 1c: Usmrcení na PK na 10exp9 vozidlokm(1980 - 2004)

**Graf 1c** znázorňuje vývoj poměru usmrcených v silničním provozu na jízdní výkon v letech 1980 – 2004 (data pro rok 2004 zatím nejsou u všech států). Tento graf dokazuje ještě více než Graf 1a, že v situace v naší republice je opravdu velmi vážná. Vyspělé státy s vysokými jízdními výkony mají tento ukazatel mnohem menší než ČR. Např. v roce 1980 mělo Rakousko téměř stejnou hodnotu tohoto ukazatele jako ČR (56,26 což bylo 95,8% z naší hodnoty), v roce 2004 měli již hodnotu tohoto ukazatele jen 10,8, zatímco ČR v roce 2004 měla hodnotu tohoto ukazatele 29,3. Velká Británie má dokonce v roce 2003 hodnotu jen 7,2. Z grafu je patrné, že vyspělé státy mají v roce 2004 v průměru asi 1/3 naší hodnoty tohoto ukazatele (velká Británie dokonce v roce 2003 méně než 1/4) .

Domnívám se, že tento graf nepotřebuje dalšího komentáře.

Podobných grafů, které dokazují špatné postavení ČR v dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích je možno publikovat více.

Nyní se zaměřím na rozbor nepřiměřené rychlosti.

**Nepřiměřená rychlost** neznamená jen překročení povolené rychlosti v určitém silničním úseku, jedná se především o takovou rychlost, která neodpovídá daným povětrnostním, místním a jiným podmínkám, stavu povrchu vozovky, silničnímu provozu atd. Také ovšem mimo jiné schopnostem řidiče v danou chvíli.

## Několik aktuelních zpráv z Internetu

Policisté na území republiky 16.května 2005 zkontrolovali téměř osmnáct tisíc vozidel, přičemž zjistili pět tisíc přestupků. Nejčastějším přestupkem byla rychlá jízda. Tvořila přes dva a půl tisíce případů, **tzn. asi 50 %**!.

Další zprávou z 12.5.2005 byl článek na základě měření **Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR)**, které zveřejnilo závěry z výzkumu monitorování vozidel na vybraném úseku dálnice D1. V období od 1. do 10. dubna 2005 provedlo ŘSD ČR průzkum měření rychlosti na jednom z úseků dálnice D1. Výsledky tohoto průzkumu jsou zarážející. Mezi nejčastější dopravní přestupky patří vysoká rychlost – někdy i nad 250 km/hod, nedodržování dopravních předpisů a nebezpečné předjíždění. Hrozivá je také bilance, kolik řidičů překračuje povolenou maximální rychlost o mnoho desítek km/hod. **Za deset dní projelo v uvedeném úseku 192 vozidel rychleji než 190 km/hod.**

Překročení rychlosti v období od 1. do 10. 04. 2005 na jednom měřeném úseku

| rychlosti | počet vozidel, které překročily v jednom jízdním pruhu maximální povolenou rychlost |
|---|---|
| nad 130 km/h. | 25 244 |
| nad 150 km/h. | 9 894 |
| nad 170 km/h. | 1 431 |
| nad 190 km/h. | 155 |
| nad 210 km/h. | 30 |
| nad 230 km/h. | 5 |
| nad 250 km/h. | 2 |

Z celkového počtu projetých vozidel předepsanou rychlost porušilo celkem asi 25 % vozidel. Kdyby se měřila pouze osobní vozidla tak celkové procento bude ještě vyšší.

Na jistý rozdíl mezi chováním při avizované akci a mimo ni však poukázalo měření rychlosti, které na dvou místech v Praze uskutečnila zcela nezávisle na policii vlastní technikou soukromá společnost Czech radar. Ta pronajímá radary stále většímu počtu českých obcí, které při zjištění přestupků pokutují řidiče samy.

"Ve čtvrtek 12. května 2005 jsme měřili v Argentinské ulici a v Holešovičkách. Povolenou rychlost překročila většina řidičů. Jeden řidič dokonce sto desítkou, přičemž v daném úseku je povolena sedmdesátka," řekl Pavel Lukeš z firmy Czech Radar.

## Výsledky měření CDV

Pracovníci našeho ústavu průběžně provádí kontrolní měření rychlostí vozidel. Uvádím jen některé závěry z těchto mnoha měření.

V Brně vedle nástupního ostrůvku naměřili rychlost osobního auta 105 km/hod. a v obci dokonce rychlost 160 km/hod. V obou uvedených případech zde nebyla nijak upravená rychlost, tzn. povolená rychlost v těchto lokalitách byla 50 km/hod.! Na dálnici byl naměřen „rekord“ 205 km/hod.Tato měření jsou vždy jen vzorky provozu v určitém časovém a lokálním výběru, přesto se však domníváme, že ukazují na celkový stav nekázně našich řidičů.Tak např. v intravilánu (povoleno 50 km/hod.) byly ve 4 lokalitách naměřeny max. rychlosti vysoce nad 100 km/hod., max. rychlost (jak již jsem uvedl výše) 160 km/hod. Přitom průměrná kumulovaná četnost na 85 % byla v těchto místech od 77 km/hod. až po 84 km/hod.

Při měření v roce 2004 byly v intravilánu naměřeny rychlosti V85 okolo 60 km/hod., tzn. 85% vozidel překračuje povolenou rychlost 50 km/hod. nejméně o 10 km/hod. V extravilánu 85% vozidel překračuje povolenou rychlost o 14 km/hod.

Měření bylo prováděno pro všechna jedoucí vozidla. Kdybychom se zaměřili jen na osobní vozidla, tak měření vyzní ještě hůře.

## Rozbor nehodovosti v ČR

Tab 1 ukazuje čtyři hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel v ČR v roce 2004. Je zde na první pohled vidět velká úmrtnost u nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí jízdy. Vždyť „pouze“ 16,6% těchto nehod má za následek skoro polovinu (41,8%) usmrcených osob.

Tab 1: Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel v roce 2004
(data do 24 hodin po dopravní nehodě)

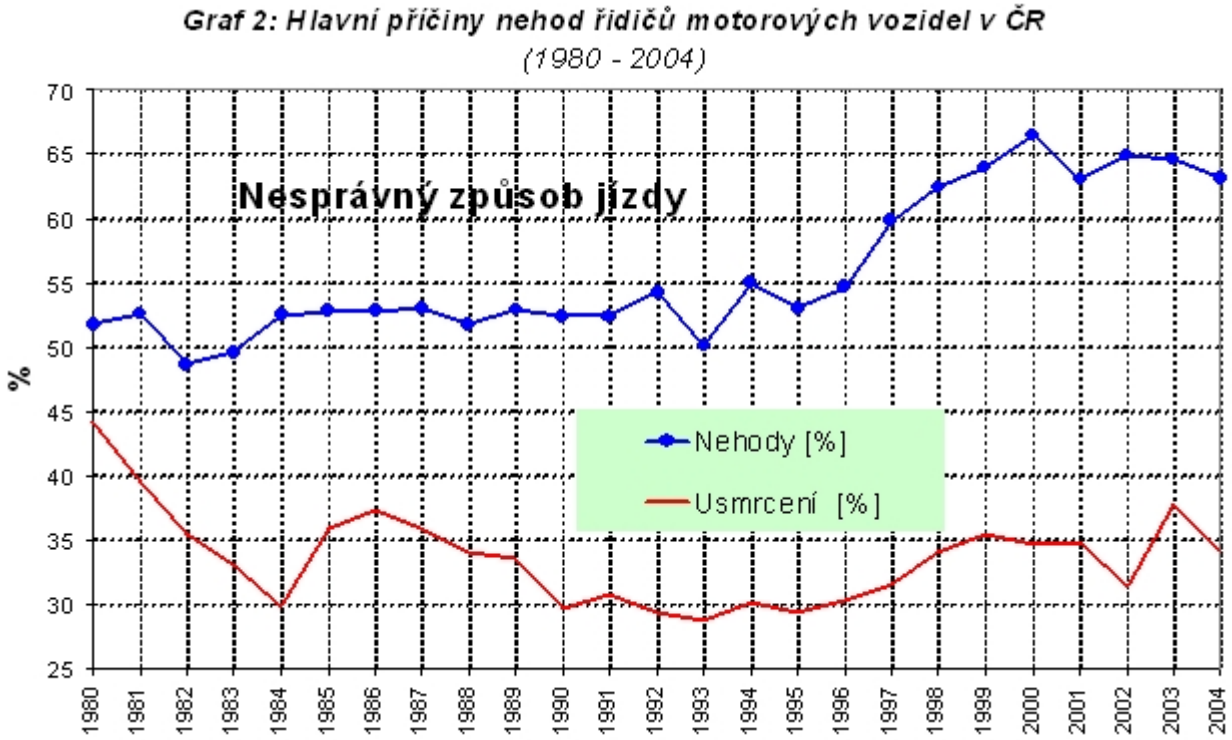
| Hlavní příčina nehody rok 2004 | Počet nehod | tj. % | Počet usmrcených | tj. % |
|---|---|---|---|---|
| Nepřiměřená rychlost | 29 890 | 16,6 | 461 | 41,8 |
| Nesprávné předjíždění | 4 224 | 2,3 | 74 | 6,7 |
| Nedání přednosti | 32 225 | 17,9 | 191 | 17,3 |
| Nesprávný způsob jízdy | 114 063 | 63,2 | 378 | 34,2 |

Oproti roku 2003 je počet nehod v kategorii nepřiměřená rychlost jízdy vyšší a to o 2 391 nehod (o 8,7%).

V dalších grafech se budu snažit dokázat, že situace se nelepší, naopak stále trvá velká nebezpečnost u nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí jízdy

**Graf 2** ukazuje vývoj u nehod způsobených nesprávným způsobem jízdy. Procento počtu nehod

v letech 1980 – 1993 se pohybovalo okolo 52%, pak nastalo prudké zvýšení až na 66,5% v roce 2000, nyní se udržuje na okolo 64%. Procento usmrcených osob však od roku 1993 roste mírněji, v posledních letech se drží okolo 35%, což svědčí o menší nebezpečnosti těchto nehod.

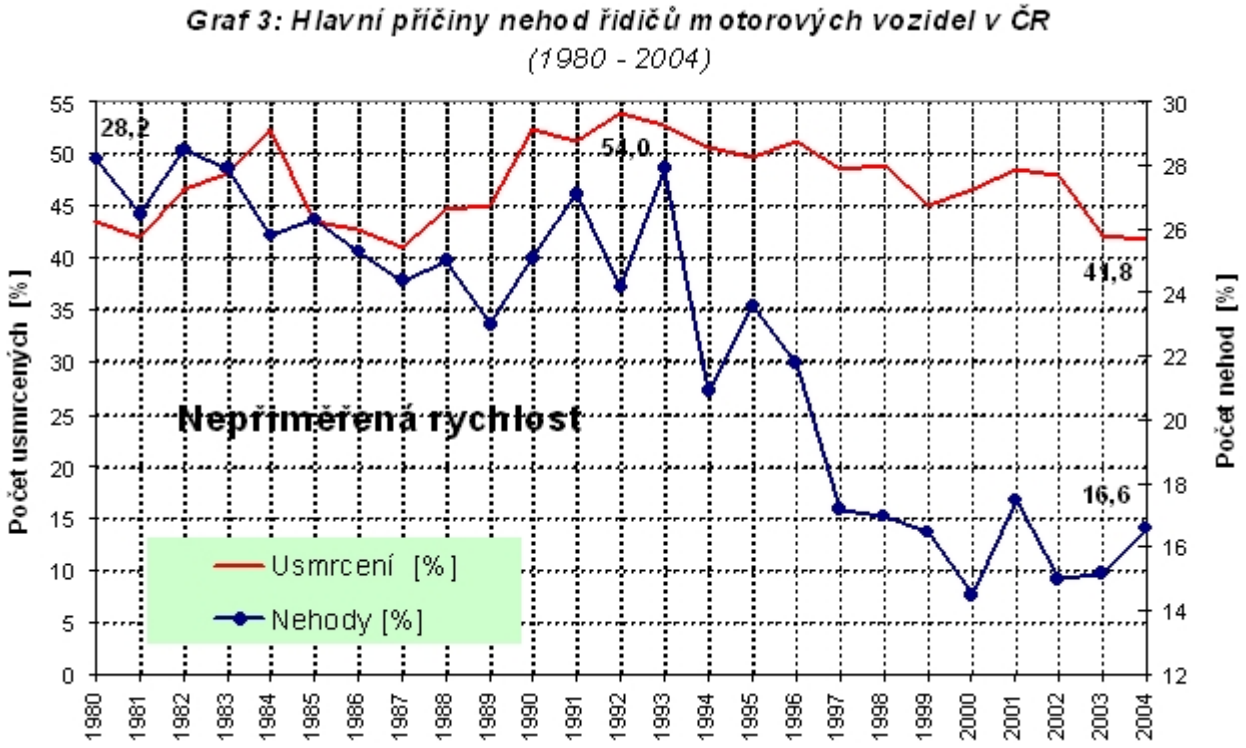



Graf 2: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel v ČR
(1980 - 2004)

**Graf 3** znázorňuje vývoj u nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí jízdy. Zde je vidět prudký pokles procenta počtu nehod od roku 1993, zatím co pokles procenta usmrcených osob není tak rapidní. Je vidět, že „nůžky“ se otevírají.

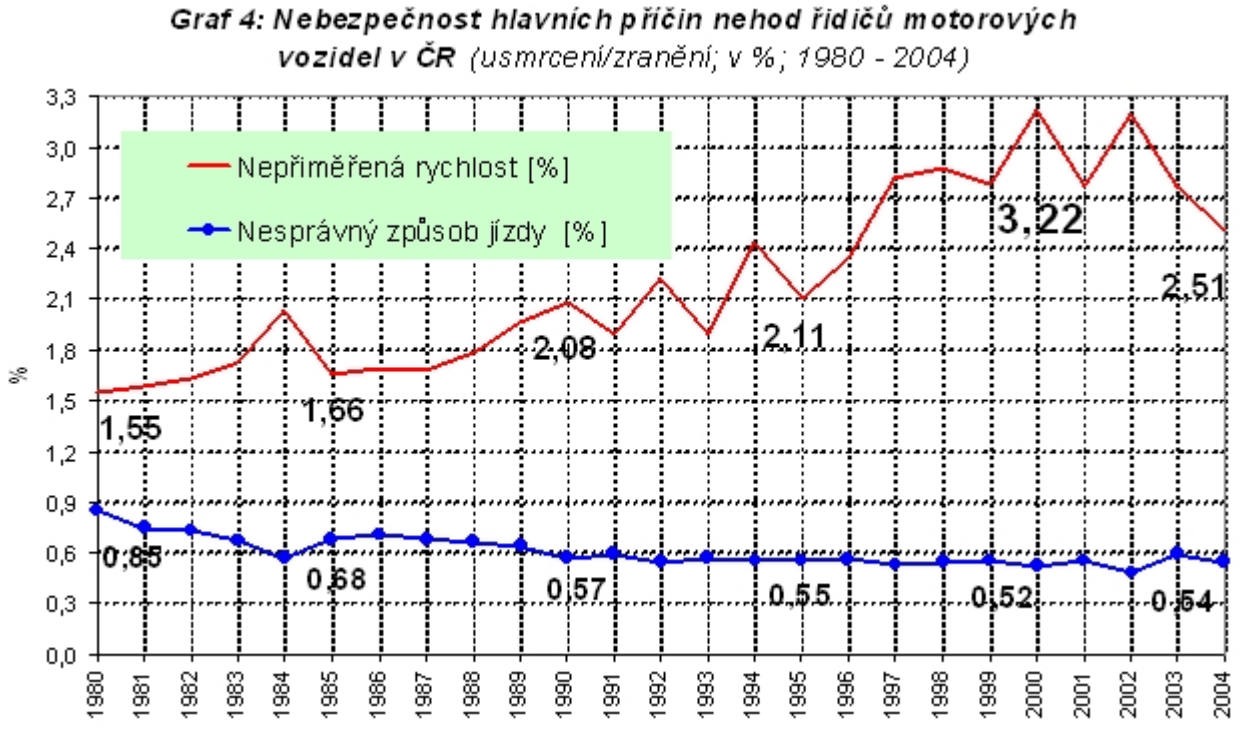
V roce 1980 bylo 28,2 % nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí, které měly za následek 43,6 % ze všech usmrcených osob na PK, v roce 2004 již jen 16,6 % těchto nehod mělo za následek skoro stejné % usmrcenýc (41,8 %).

To svědčí o značném zvýšení nebezpečnosti u nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí jízdy v posledních letech.




Graf 3: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel v ČR
(1980 - 2004)

**Graf 4** ukazuje vývoj nebezpečnosti silničních dopravních nehod (poměr procenta usmrcených a procenta zraněných osob v uvedeném roce). U nehod způsobených nesprávným způsobem jízdy je v celém období prakticky trvalý pokles nebezpečnosti těchto nehod a hodnota tohoto ukazatele je malá (v posledních 10 letech okolo 0,55). Naopak u nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí vidíme mírný nárůst nebezpečnosti v období let 1980 – 1993, v posledních letech však rapidní vzrůst. V roce 2000 se tento faktor oproti roku 1980 zvýšil na **208 %**. Nyní poslední 2 roky je patrný poměrně větší pokles Doufejme jen, že tento trend bude pokračovat.

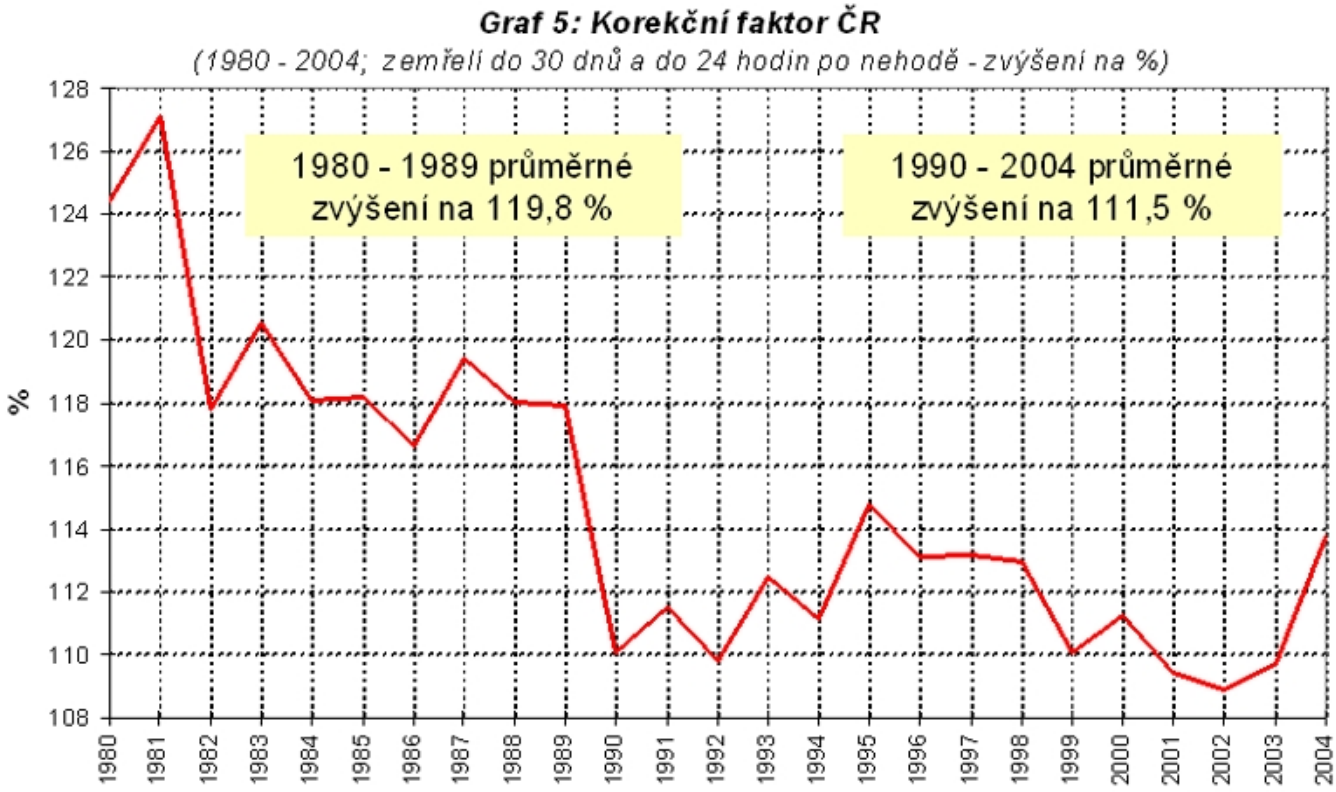



© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

Graf 4: Nebezpečnost hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel v ČR
(usmrcení/zranění; v %; 1980 - 2004)

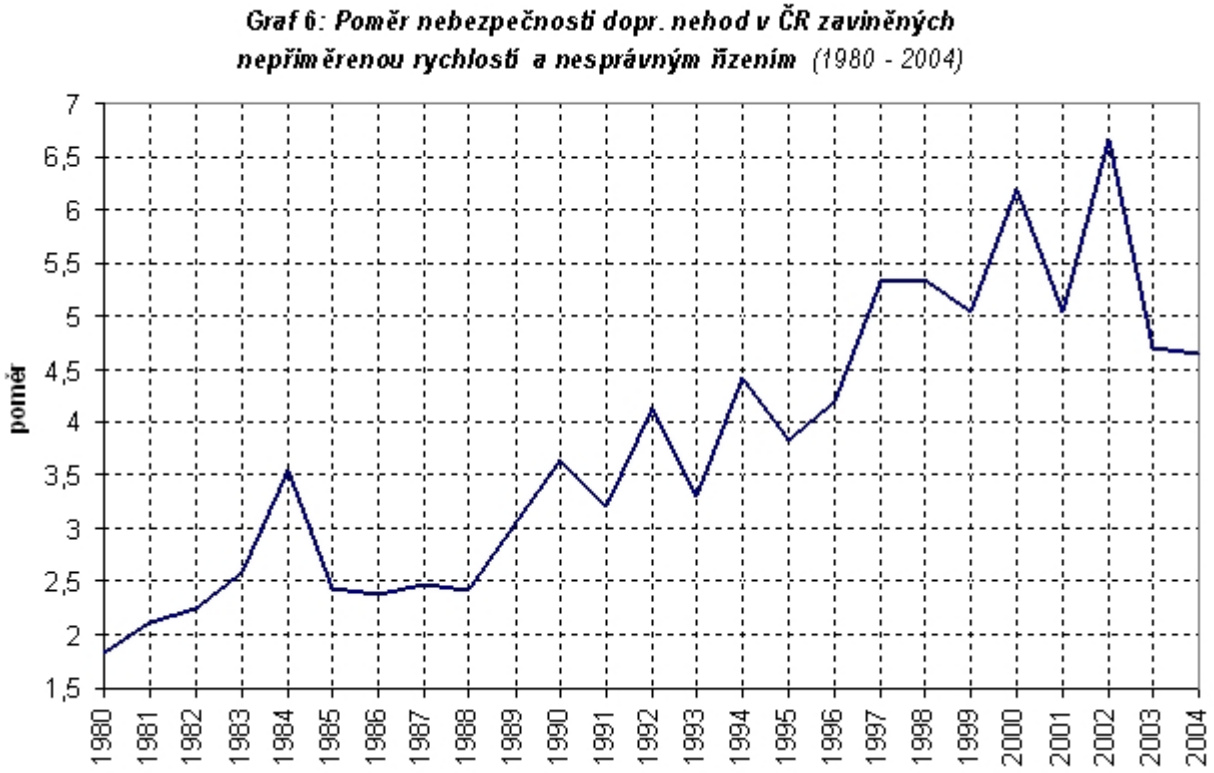
**Graf 5** - v policejní statistice jsou uváděny počty usmrcených osob v silničním provozu do 24 hodin po dopravní nehodě. Pro potřeby porovnávání jednotlivých států jsou do mezinárodní databáze IRTAD editována data usmrcených do 30 dnů po dopravní nehodě. Udělal jsem rozbor navýšení počtů usmrcených do 30 dnů k datům do 24 hodin po dopravní nehodě. Je zde vidět prudký pokles tohoto činitele (nazval jsem ho „Korekční faktor“) po roce 1989, co signalizuje velké zvýšení nebezpečnosti dopravních nehod především vlivem růstu nehod způsobených hlavně nepřiměřenou rychlostí.

Za posledních 14 let tento korekční faktor poklesl o 8 % oproti období let 1980 – 1989. **Těchto 8 % znamená nárůst asi o 115 usmrcených osob za každý rok vlivem velmi těžkých dopravních nehod způsobených hlavně nepřiměřenou rychlostí.** Přitom uvážíme-li, že v poslední době se výrazně zlepšila poúrazová péče, záchranná služba a spojení (dobře fungující letecká záchranná služba „KRIŠTOF“ , velmi rychlé a vybavené sanitní vozy, mobilní telefony atd.), situace se nijak nelepší. To plně odpovídá tomu, co jsem uváděl výše o agresivitě, nekázni a neuvěřitelných nepřiměřených rychlostech některých našich řidičů v posledních letech. **Když takový řidič způsobí dopravní nehodu, potom její následky jsou katastrofální. Časté záběry totálně zničených aut v televizi to potvrzují.**



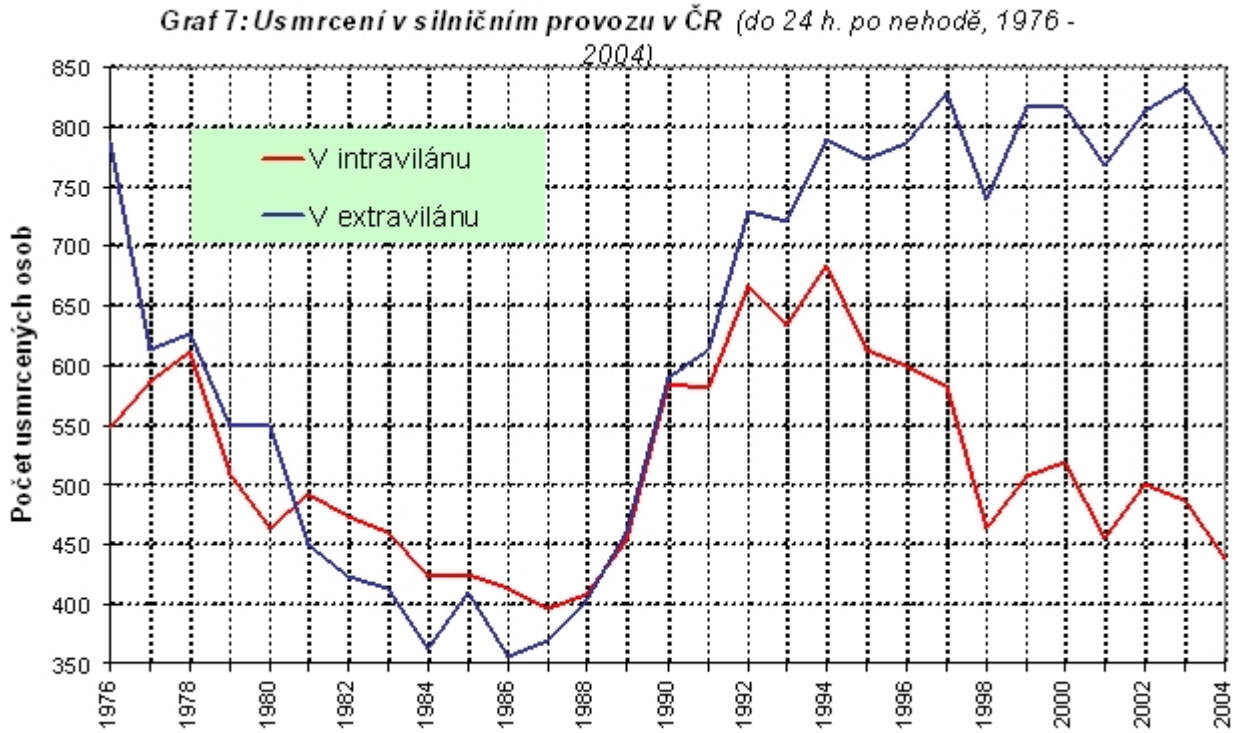

Graf 5: Korekční faktor ČR
(1980 - 2004; zemřelí do 30 dnů a do 24 hodin po nehodě - zvýšení na %)

**Graf 6** - ještě více je toto zhoršení vidět, uděláme-li poměr ukazatele nebezpečnosti nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí k ukazateli nebezpečnosti nehod zaviněných nesprávným způsobem jízdy. Zde je vidět obrovský nárůst nebezpečnosti u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí po roku 1989, Od roku 2002 je zde opět pokles a v roce 2004 stagnace na úrovni roku 2003.




Graf 6: Poměr nebezpečnosti dopr. nehod v ČR zaviněných nepřiměřenou rychlostí a nesprávným řízením
(1980 - 2004)

Graf 7 - domnívám se, tento graf má velkou vypovídající hodnotu.




Graf 7: Usmrcení v silničním provozu v ČR
(do 24 h. po nehodě, 1976 - 2004)

~~V letech 1978 – 1990 křivky usmrcených osob v intravilánu a extravilánu byly skoro totožné. Po roce~~

1990 vlivem výše uvedených faktorů a vlivů (nepřiměřených rychlostí, nekázně, agresivní jízdy a samozřejmě i jiných) je patrný obrovský nárůst usmrcených osob v extravilánu. Např. v roce 2000 zahynulo v intravilánu 520 osob, zatímco v extravilánu 816 osob (což je 157 % hodnoty v intravilánu), v roce 2004 zahynulo v intravilánu 438 osob, zatímco v extravilánu 777 osob **(což je již 177 % hodnoty v intravilánu!)**.

Je vidět že „nůžky se stále rozevírají“ především díky nepřiměřeným rychlostem na našich komunikacích. Mělo by to vést k urychleným závěrům všech zodpovědných orgánů za bezpečnost silniční dopravy..

## Zahraniční výzkumy a aktivity

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 $US , 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 „hand-free“ mobilních telefonů v automobilech (např. v Dánsku a Maďarsku) a především kontrola jeho dodržování

Několik závěrů 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%.
- V Nizozemí 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.

## Závěr

Statistické rozbory nehodovosti je nutno zpracovávat za delší období, aby bylo možno vysledovat trend vývoje a pak také účinnost jednotlivých aplikovaných opatření pro zlepšení dopravní nehodovosti.

Někdo se může domnívat, že statistika nic neodhalí. Když však provedeme hloubkový rozbor nějaké problematiky za pomocí kvalitních a ověřených dat, dostaneme pravdivý obraz příčin.

Nerad vidím nepodložené závěry některých novinářů, kteří si myslí, že se situace na našich silnicích lepší.

Z dlouhodobého hlediska stagnujeme. Jsme na stejném stavu jako před čtyřmi lety. V roce 1998, 2001 a 2004 jsou ta čísla navíc prakticky stejná.

Z uvedených faktů je vidět, že hlavní smrtící fenomén na českých silnicích je jednoznačně nepřiměřená rychlost a s tím související nekázeň, arogance a agresivita některých našich řidičů.

Možná se bude někomu zdát, že jsem velmi tvrdý k těmto řidičům. Když však denně pracuji se statistikou dopravních nehod u nás a taktéž i v zahraničí, vidím jak v opravdu vyspělých zemích se podařilo za poslední léta udělat obrovský kus záslužné práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Potom se mi nemůže nikdo divit, že tak uvažuji, když vidím nějakého blázna se řítit ve městě okolo nástupního ostrůvku rychlostí 90 km/hod., (kde stojí staří a nemocní lidé a nebo malé děti). Může takový řidič vůbec zareagovat, kdyby mu do silnice vběhlo dítě? Vždyť brzdná dráha na

suchém asfaltu při rychlosti 30 km/hod. je 12,9 m; při rychlosti 60 km/hod. již 35,2 m a při rychlosti 120 km/hod. dokonce již 107,3 m. Předpokladem jsou dobré pneumatiky, seřízené brzdy a reakční doba řidiče 1 sekunda.

Proč si někteří mohou dovolit na silnicích takové veliké přestupky?

Domnívám se, že především proto, že vidí, jak dopravní policie málo provádí prevenci, kontrolu a hlavně postihy. Když již je tento agresivní řidič přistižen, tak s úsměvem zaplatí nevelkou pokutu. Dobře ví, že dopravní policista mu dnes nemůže zabavit řidičský průkaz.

Centrum dopravního výzkumu v součinnosti s mnoha zahraničními i domácími institucemi a organizacemi se snaží dlouhou dobu přispět ke zlepšení neradostné situace v dopravní silniční nehodovosti mnoha provázanými projekty a výzkumnými úkoly. Bohužel každodenní život nás přesvědčuje o opaku naší snahy. Obrovský nárůst všeobecné kriminality a pak i situace na našich silnicích to plně potvrzuje.

Hlavní příčinu naší neschopnosti výrazně zlepšit nepříznivý trend nehodovosti na českých pozemních komunikacích je možno spatřit ve velmi nízkém vědomí celospolečensky rizikového chování řidičů. Každý účastník silničního provozu se může dnes a denně přesvědčit o obrovském poklesu kázně řidičů i chodců, o nízkém dodržování dopravních předpisů, nárůstu agresivity hlavně mladých řidičů a majitelů silných aut, velmi malém používání bezpečnostních pásů, používání mobilů bez „hand free“ soupravy atd. Velmi špatnou bezpečnostní situaci na našich pozemních komunikacích, vidíme dále v nedostatečné a nedůsledné realizaci dopravně bezpečnostní politiky, která byla schválená vládou.

Vláda loni v dubnu schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, jejímž ambiciózním cílem je snížit do roku 2010 počet mrtvých v důsledku nehod o plnou polovinu. **Ministr dopravy Milan Šimonovský tvrdí, že "Nápravy lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence."**

Proto v ČR je nanejvýš nutné urychleně provést rázná opatření jak ze strany státních orgánů, legislativy, policejního dozoru a patřičných restrikcí. Jedině tak můžeme zlepšit situací v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Chceme, aby naše republika nepatřila stále mezi nejhorší státy v této oblasti - jak je to již několik let.

Faktem je i to, že ve vyspělých zemích je úroveň jakékoliv bezpečnosti stále více považována za jedno z kriterií obecné vyspělosti státu. Z tohoto hlediska se Česká republika, nejen v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, řadí mezi „rozvojové země“, což je samozřejmě v pohledu na naše někdejší postavení v Evropě ostuda. U nás zatím chybí aplikace a dodržování základních, klíčových a ve většině evropských států dávno zcela samozřejmých výchozích principů dopravně-bezpečnostní politiky.