VOICE Country Sheet

Říjen
06

Údaje o České republice

VOICE

VOICE : Organizace ohrožených účastníků silničního provozu a jejich spolupráce v Evropě (Vulnerable Road User Organisations in cooperation across Europe)

VOICE je síť, která má zajistit, aby v diskusi o dopravě zazněly hlasy těch, kteří jsou většinou opomíjeni, tzn. hlasy ohrožených účastníků silničního provozu.

Koalice VOICE v současné době zahrnuje:
AGE; ANEC; EPHA Environment Network (Environmentální síť EPHA); European Child Safety Alliance (Evropskou alianci pro bezpečnost dětí); European Disability Forum (Evropské forum handicapovaných); European Public Health Alliance (Evropskou alianci pro veřejné zdraví); European Federation for Transport and Environment (Evropskou federaci pro dopravu a životní prostředí); Voetgangersbeweging (Hnutí chodců); BEUC; European Transport Safety Council (Evropskou radu pro bezpečnost v dopravě).
Více informací lze nalézt na: www.etsc.be/Voice.php

Část I – Česká republika

Úvod

Úmrtnost v České republice v roce 2004[1] byla vyšší než průměr Evropské unie – 135 úmrtí na milion obyvatel. Tento počet klesá od roku 2003, ale Česká republika bude muset vyvinout značné úsilí, aby splnila svůj cíl a do roku 2010 snížila počet mrtvých na silnicích na polovinu (ve srovnání s rokem 2002). Proti zemím s nejnižší úmrtností, jako je Švédsko a Velká Británie[2], má Česká republika v současnosti dvojnásobný počet mrtvých na milion obyvatel. Úmrtí v silniční dopravě představují závažné zdravotní a společenské problémy a jejich sociálně-ekonomické náklady se odhadují na více jak 1,6 miliardy eur ročně.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro rok 2004-2005 zahrnuje zvláštní opatření pro prevenci nehod týkajících se dětí, která se zaměřují na zlepšení infrastruktury a vzdělávání a školení v oblasti bezpečnosti silničního provozu[3]. Musí se teprve ukázat, do jaké míry jsou tato opatření účinná. V letech 2000-2004 byl počet nehod zahrnujících ohrožené účastníky silničního provozu relativně stálý, kromě roku 2001, kdy se ve srovnání s rokem 2000[4] dramaticky zvýšil počet nehod, jejichž účastníky byli cyklisté a chodci. Od té doby se jejich počet snižoval, i když nijak výrazně.

Celkově se dá říci, že povědomí o problému bezpečnosti silničního provozu je poměrně nízké, protože politická podpora i vůle nebyly a stále nejsou dostatečné.[5]

Dodržování pravidel silničního provozu

V roce 1997 Česká republika zavedla v obcích maximální povolenou rychlost 50 km/h, která se však příliš nedodržuje. Podle policejních zdrojů přibližně 30 % motoristů nedodržuje rychlostní limit v obci a 20 % řidičů nedodržuje rychlostní limity na okresních silnicích.[6] Navíc téměř dvě třetiny dopravních nehod byly podle policie způsobeny „nepřiměřenou jízdou" následovanou „nedáním přednosti v jízdě" (18 %) a překročením rychlosti (17 %).[7] Podle údajů Policie ČR ve čtyřiceti sedmi procentech nehod končících smrtí bylo příčinou překročení povolené rychlosti.[8]

Zvláště ohrožení jsou chodci, kteří umírají ve 22 % smrtelných nehod, zatímco cyklisté v 8 %.[9] Počet úmrtí chodců při dopravních nehodách se skutečně blíží počtu úmrtí řidičů osobních automobilů.[10] V nedávné době byla ve prospěch chodců zavedena některá opatření – např. přednost chodců na přechodech pro pěší, která platí od 1. ledna 2001. K nehodám ale bohužel stále dochází často. V roce 2003 z celkového počtu úmrtí chodců bylo 18,3 procent smrtelně zraněno na přechodech.[11] Špatná kvalita a údržba přechodů pro chodce k tomu také nepochybně přispívá. Přechody nevhodně umístěné příliš blízko u tzv. horizontální zatáčky[12] nebo tam, kde rozhledu brání různé překážky, řidiče často odrazují dát chodcům přednost (viz sekci o infrastruktuře).



P. Rio Branco - ETSC

Nelze popřít, že svůj díl odpovědnosti mají také agresivní řidiči. Ovšem i chodci často způsobují nehody. Častou příčinou je alkohol.[13] V České republice se hladina alkoholu v krvi měří chodcům pouze v případě, že zavinili nehodu. V roce 2003 tomu tak bylo u 71 (26 %) smrtelného úrazu. Z toho sedm procent mělo alkohol v krvi, dalších 20 % nebylo testu podrobeno.[14]

Co se týče cyklistů, 15,1 % smrtelně zraněných bylo pod vlivem alkoholu. Kromě intoxikace je velká část nehod zaviněných cyklisty způsobena také špatnou technikou jízdy nebo nedodržováním pravidel silničního provozu. Zčásti je to dáno nedostatečnou znalostí pravidel.

Velká část nehod je také způsobena dětmi. V roce 2004 zavinily děti 681 dopravních nehod.[15]

Z tohoto důvodu je nutná vhodná výchova a kampaně na prevenci dopravních nehod. Dále je třeba, aby se policie více zaměřila jak na řidiče, tak na ohrožené účastníky silničního provozu, zejména ty, kteří nedodržují pravidla silničního provozu a pod vlivem alkoholu se chovají nebezpečně.

Infrastruktura

Ohrožení účastníci silničního provozu (zejména chodci a cyklisté) podnikají velkou část svých výletů ve městech, kde dochází k častému styku s ostatními účastníky silničního provozu. Pro snížení nehod je důležité, aby byly podmínky na silnicích pro ohrožené účastníky provozu zvláště bezpečné. Nejefektivnější výsledky většinou přinesou kombinovaná opatření (zklidnění provozu, zlepšení a údržba stávajících zařízení, atd.).

Infrastruktura určená pro ohrožené účastníky silničního provozu je v České republice stále daleko za očekáváním. Odborníci na bezpečnost silničního provozu již nějakou dobu kritizují kvalitu technických norem pro budování přechodů pro chodce. Jedná se hlavně o špatné technické parametry jako je např. neomezená délka. Novelizovaná norma týkající se silnic omezuje délku přechodu na maximálně 6,5 metru. To je ovšem požadavek na nově budované přechody, přičemž ty stávající jsou i nadále v nebezpečném stavu.[16] Na venkově jeprocento smrtelných úrazů chodců způsobených dopravní nehodou (36 %) vysoké zejména proto, že zde neexistuje dostatečné množství chodníků a jiných ploch pro pěší.



P.Rio Branco - ETSC

Z tohoto důvodu je nezbytné se tímto problémem ve venkovských a zejména městských oblastech zabývat co nejdříve. O problematice cyklistů se hovoří v následující části.

Osobní auta versus jiné formy udržitelné dopravy

V posledních desetiletích byl narůstající provoz na silnicích chápán jako symbol pokroku. V současné době většina lidí, kteří dosáhli dostatečného věku pro získání řidičského oprávnění, má řidičský průkaz. Tím se hromadná doprava začala využívat méně. Přesto ke snížení provozu i nehodovosti by mohlo dojít, kdyby byli lidé motivováni nechat svá auta doma. Ovšem účinek propagačních kampaní se zdá být poměrně slabý. Využití hromadné dopravy v Praze se snížilo z devadesáti procent v roce 1988 na padesát procent v roce 2005.[17]

Další udržitelnou formou dopravy ve městech je cyklistika. Podle zprávy SUNFlower+6 mezi hlavní překážky v jejím širokém využití patří špatná infrastruktura, riziko odcizení a nehod v silničním provozu. Navíc cyklistika jako způsob dopravy nebo dokonce jako nedílná součást dopravní sítě stále nemá systematickou podporu. V roce 2004 česká vláda schválila Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy (včetně opatření týkajících se bezpečnosti silničního provozu). Ta ovšem jasně nespecifikuje způsob financování navrhovaných opatření, zejména nové infrastruktury.

Mělo by se více investovat do kampaní na podporu bezpečnosti silničního provozu pro ohrožené účastníky silničního provozu a na podporu udržitelné dopravy. Kampaně, které v minulých letech zavedla vláda, se neobracely na jednotlivé cílové skupiny dostatečně účinně a jejich skutečný dopad na změny chování je minimální. Existuje ale několik výjimek, jako např. některé iniciativy, které vzešly jak ze soukromého, tak veřejného sektoru.

České kampaně a organizace

I když zde není žádná národní nezisková organizace zabývající se bezpečností silničního provozu, existuje řada neziskových organizací, nadací a dalších subjektů specializujících se na kampaně zvyšující povědomí o dané situaci a na vzdělávání. Ministerstvo dopravy a další vládní orgány samy stojí za řadou iniciativ:

Ministerstvo dopravy (www.mdcr.cz/en/) řídilo několik kampaní, v roce 2004 např. Viditelnost, která propagovala využití reflexních nášivek a oblečení u dětí a cyklistů; Bezpečná cesta do školy založená na britské iniciativě organizované společně s Centrem pro dopravní výzkum, Národní sítí zdravých měst a Centrem pro prevenci zranění; **Centrum pro dopravní výzkum (CDV)** (www.cdv.cz) je výzkumný ústav, který se zabývá problematikou dopravy; **Národní síť zdravých měst České republiky** (http://nszm.internet.cz/cb21/asp/egate.asp?id=1022) je celostátní sdružení měst, obcí a krajů, které uplatňují Projekt dlouhodobého zdraví a udržitelného rozvoje zdravých měst v rámci WHO včetně bezpečnosti silničního provozu.

Nadace partnerství (www.nadacepartnerstvi.cz/enindex.php#) podporuje iniciativy v oblasti životního prostředí, ale také v oblasti bezpečnosti silničního provozu, např. Doprava pro 21. století, která propaguje dopravní politiku zaměřenou na hromadnou dopravu , chodce a cyklisty; **Oživení** (www.greenways.cz) je občanská iniciativa, která se zabývá mnoha problémy bezpečnosti silničního provozu; skupina **Pražské matky** (www.pmatky.ecn.cz) se také zabývá některými aspekty bezpečnosti silničního provozu.

ČÁST II

Co funguje nejlépe? Příklady z Evropy

Na níže uvedených příkladech je ukázáno, jak se těmto problémům věnují ostatní evropské země nebo některá města v České republice.

Chování

Pro zlepšení chování a zvýšení bezpečnosti na ulicích jsou nezbytná opatření zaměřená jak na ohrožené účastníky silničního provozu, tak na řidiče. V mnoha zemích se ukázalo účinné věnovat pozornost některým častým prohřeškům proti pravidlům silničního provozu jako např. řízení pod vlivem alkoholu nebo nedodržování povolené rychlosti.[18] Bodový systém ve **Francii**, který penalizuje řidiče za překročení povolené rychlosti, a jehož uplatňování je věnována zvýšená pozornost, snížil mezi lety 2002 a 2003 počet smrtelných úrazů na silnicích o 17 procent. V **Itálii** se rok poté, co byl zaveden bodový systém, snížil počet mrtvých na silnicích o 30 procent. V **České republice** byl tento systém zaveden v červenci 2006 a úřady musí zajistit, aby byl správně uplatňován. Zkušenosti z ostatních členských zemí, např. z Itálie, ukazují, že je důležité zdůrazňovat přítomnost bodového systému i poté, co byl zaveden, a to společně s policejními kontrolami a v rámci kampaní.[19]

V mnoha zemích Evropské unie probíhá vzdělávání a kampaně na zvýšení povědomí o dopravních rizicích mezi chodci a cyklisty. Jasné výhody má vzdělávání dětí od nejranějšího věku tak, aby se z nich v dospělosti stali odpovědní účastníci silničního provozu. Slovinsko je stejně jako Česká republika novým členem EU, ale počet smrtelných nehod dětí je tam daleko nižší.[20] Slovinský Výbor pro bezpečnost silničního provozu organizuje kampaně na podporu bezpečnosti chodců. Na začátku školního roku organizuje v každém městě akce pro školy pod názvem „Bezpečná cesta do školy".

Infrastruktura

I když následující příklady nejsou podloženy počtem nehod, ukazují, jaké výhody pro chodce a cyklisty má komplexnější politika městského plánování, a jaký má vliv i na celkovou úroveň bezpečnosti silničního provozu.

Plán pro pěší, který navrhl magistrát Ženevy ve Švýcarsku, zahrnuje program opatření na podporu chůze jako způsobu dopravy ve městech. Hlavním cílem je podpořit chodce, zlepšit veřejné prostory, odstranit překážky pro chodce a udržet dopravu, aby poměrně odpovídala velikosti jednotlivých čtvrtí. Výsledkem byla výstavba více jak stovky nových přechodů pro chodce a rozšíření mnoha chodníků a upravení křižovatek.[21]

V **České republice** zavedla **Olomouc** - páté největší město v zemi - politiku plánování dopravy, která by měla město přizpůsobovat zvyšujícímu se automobilovému provozu a zároveň systematicky podporovat další typy dopravy (hromadnou dopravu, cyklistiku, chůzi). Projekt Bezbariérová Olomouc také počítá s vytvořením dlouhodobého návrhu na zlepšení kvality života občanů s postižením, např. vozíčkářům, nevidomým a slabozrakým, nedoslýchavým lidem, seniorům atd. Od roku 2000 bylo zpřístupněno více míst - plavecký bazén, kino, pošta, atd. Bylo vybudováno několik desítek přechodů pro chodce a postiženým byla poskytnuta individuální doprava speciálně upravenými vozy. Byly stanoveny i další plány na zpřístupnění dalších veřejných budov a stezek pro pěší.[22]

Udržitelná doprava

Dánsko patří mezi vedoucí země v oblasti investic do udržitelné dopravy. Jedním z nejznámějších projektů je projekt veřejných kol pro cyklisty v Kodani. V centru města jsou od dubna do prosince zdarma k dispozici kola. Městské orgány je začlenily do sítě veřejné městské dopravy a také dbaly na to, aby byly možné další návazné typy dopravy (např. kola v kombinaci s chůzí, automobilem nebo železnicí). V celé centrální Kodani je přes 2000 kol a stovka městských stojanů na kola. Tato kola jsou velice oblíbená, takže někdy může být problém si je vypůjčit. Programem se inspirovala i další města, např. finské Helsinky. Díky cyklistické politice města Kodaně na léta 2002-2012 a zavádění řady opatření město doufá, že počet cyklistů se v tomto období zvýší z 34 procent na 40 procent (počet cyklistů za poslední léta roste).[24]



P.Rio Branco - ETSC

Ve městě Rennes ve **Francii** přišli s projektem „*Vélo à la Carte*[25]", v rámci kterého mají registrovaní uživatelé s magnetickou kartou kola k dispozici zdarma. Bylo zjištěno, že 69 procent držitelů karet je využívá společně s dalšími druhy dopravy. Tento projekt měl kladnou odezvu a 92 procent uživatelů bylo spokojeno. Jako důvody pro využití kol uvedli lidé mimo jiné i to, že na něm jezdili z domova do práce, školy, na univerzitu, na nákup, za zábavou, atd.

ČÁST III

Všichni zúčastnění by měli přispět

Příklady z mnoha různých oblastí dokreslují, co národní a místní orgány mohou udělat pro to, aby zlepšily ochranu

ohrožených účastníků silničního provozu. Nicméně svou úlohu mají i orgány s rozhodovacími pravomocemi na státní i evropské úrovni.

Na úrovni státu musí vlády zajistit rámec větší místní podpory a stimulovat rozšíření iniciativ, které se ukázaly jako úspěšné. V České republice je třeba zlepšit dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky, dále infrastrukturu pro ohrožené účastníky silničního provozu jak ve městech, tak na venkově, a účinněji propagovat udržitelné formy dopravy.

Opatření na ochranu ohrožených účastníků silničního provozu na úrovni Evropské unie

V roce 2001 Komise navrhla ambiciózní cíl do roku 2010 snížit počet smrtelných úrazů na silnicích na polovinu (**White Paper on the European Policy for Transports, 2001 – Bílá kniha Evropské dopravní politiky, 2001**). Aby připravila půdu pro dosažení tohoto cíle, vydala Komise **Akční program Evropské bezpečnosti silničního provozu** (European Road Safety Action Programme (COM (2003) 311 final)). Program dal důraz na potřebu lepší ochrany ohrožených účastníků silničního provozu. Zejména vyzdvihl souvislost vzdělávání a kampaní zaměřených na ohrožené účastníky silničního provozu a význam testů pořádaných EuroNCAP (Evropským programem pro hodnocení nových automobilů) v oblasti bezpečnosti, který se týká ochrany proti zranění při srážce.

Prioritou EU jsou bezpečnější přední části vozidel pro chodce a cyklisty. S vědomím toho, že každý rok je na evropských silnicích zabito asi 8 000 chodců a cyklistů a dalších 300 000 je zraněno, přijaly Parlament i Rada **Směrnici (2003/102/EC)**, která se snaží snížit závažnost zranění chodců zavedením testů a zavedením změn v čelních částech vozidel, zejména kapot a nárazníků. Tyto změny by mohly zabránit až 2 000 smrtelných úrazů chodců ročně. Evropské, japonské a korejské automobilky již souhlasily s tím, že budou vyrábět vozy odpovídající ustanovením první fáze směrnice a celé škále dalších bezpečnostních opatření, která sníží nebezpečí vážných nebo smrtelných zranění chodců. Druhá fáze směrnice byla přehodnocena a Komise navrhne zrevidovanou normu – resp. nařízení, které daná pravidla změní tak, aby byla proveditelná. Konečná norma, která bude nakonec přijata Radou ministrů a Evropským parlamentem,

The VOICE Campaign is co-financed by the European Comission © ETSC 2006

European Transport Safety Council
Rue du Cornet 22 - B-1040 Brussels
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215
E-mail: information@etsc.be - Internet: www.etsc.be

Odkazy:

1 ETSC (2006) Uplatňování dopravního zákona v EU – přehled - www.etsc.be/documents/Traffic_Law_Enforcement_in_the_EU_An_Overview_May_2006_ETSC.pdf. Podle databáze CARE (http://ec.europa.eu/transport/care/statistics/series/fatal1991_rate/index_en.htm) byl v roce 2004 průměr EU 95 mrtvých na milion obyvatel.

2 Profil bezpečnosti silničního provozu v zemi – Česká republika, Evropská komise, říjen 2005.

3 Ministrestvo dopravy ČR – www.mdcr.cz

4 Nehody na silnicích zahrnující chodce vzrostly z 4844 v roce 2000 na 5749 v roce 2001. Co se týče cyklistů čísla vzrostla z 3059 v roce 2000 na 4628 v roce 2001. Údaje poskytlo Ministerstvo dopravy ČR.

5 ETSC (2006), metodologický úvod k národním politikám bezpečnosti silničního provozu- http://www.etsc.be/documents/A_methodological_approach_to_national_road_safety_policies.pdf

6 Policejní prezidium, SENZOR 2005 (CDV).

7 Smrt na silnicích v České republice v roce 2005- základní údaje – Ministerstvo dopravy, Oddělení bezpečnosti silničního provozu – Praha, leden 2006.

8 Policejní prezidium, SENZOR 2005 (CDV).

9 Ministerstvo dopravy, Oddělení bezpečnosti silničního provozu (BESIP)

10 V roce 2005 zemřelo 244 chodců a 396 řidičů osobních aut – Policejní prezidium.

11 SUNflower+6 – Srovnávací studie vývoje bezpečnosti silničního provozu v ČR, Maďarsku a Slovinsku - http://sunflower.swov.nl/

12 Technický výraz používaný odborníky pro označení změny ve vyrovnání, směru nebo sklonu silnice. Více informací na: http://www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Horizontal%20Curves.pdf#search=%22Horizontal%20curve%22

13 V roce 2004 zemřelo při nehodách způsobených alkoholem 215 lidí – Ministerstvo dopravy ČR

14 Údaje o intoxikaci chodců a cyklistů podle SUNFlower+6

15 Ministerstvo dopravy (dotazník).

16 SUNFlower+6

17 Ministerstvo dopravy

18 Následující příklady byly vybrány z Plánu bezpečnosti silničního provozu silničního Španělska, Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 – www.dgt.es

19 Enforcement Monitor 07, červenec 2006 - http://www.etsc.be/documents/Enforcement_Monitor_7.pdf.

20 Ve Slovinsku bylo v roce 2003 mezi chodci, kteří zemřeli po nehodě, 1,7% dětí, v České republice to bylo 3,2% – SUNFlower+6.

21 Ženevský plán pro chodce – www.ville-ge/geneve/plan-pietons/index.html

22 Město Olomouc - www.olomoucko.cz/eng
SMILE Project - www.smile-europe.org/locxpdb/front/show.php?lang=en&lxp_id=196

23 "Bycyklen" – www.bycyklen.dk

24 Podle této studie se počet lidí, kteří jezdí do práce na kole, zvýšil z 31% v roce 1995 na 34% v roce 2000. Cyklistická politika města Kodaně 2002-2012 - www.vejpark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/cykelpolitik_uk.pdf

25 Vélo à la Carte - http://www.veloalacarte.free.fr/smartbike.html / www.niches-transport.org