

SOL – komplexní strategie bezpečnosti pro střední Evropu

Další impulz pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu nejen v České republice



Ing. Jaroslav Heinrich

HBH Projekt s.r.o.

Vedoucí ateliéru dopravního inženýrství a bezpečnosti - ADIAS

Bezpečnost silničního provozu v České republice stále postrádá příslušnou celospolečenskou i politickou podporu. Mnohem větší pozornost médií, zalarmování všech odpovědných orgánů a volání po politické odpovědnosti vyprovokovala úmrtí cca 30 osob v souvislosti s tzv. metanolovou aférou, než dvojnásobně větší počet mrtvých ve stejném měsíci na silnicích České republiky. Situace v okolních zemích je obdobná. Projekt SOL, zpracováváný za podpory Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci programu CENTRAL EUROPE, by měl napomoci tento stav zvrátit. Za pomoci expertů OECD, WHO, FIA, DEKRA a mnoha jiných jsou vytvářeny materiály, které jasně ukazují, jak lze efektivně využít i relativně malé prostředky k zvýšení bezpečnosti silničního provozu na lokální i regionální úrovni. Údaje získané z partnerství firmy HBH Projekt během celého projektu, a specificky z pilotních aktivit, mohou být účinně využity při rychlejší snižování následků nehodovosti v silničním provozu.

[Klíčová slova: bezpečnost silničního provozu, CENTRAL EUROPE, partnerství regionů, WHO, GRSP]

In the Czech Republic, road traffic safety is still lacking relevant social and political supports. In neighbouring countries, the situation seems to be similar. The SOL Project being elaborated by the support of the European Regional Development Fund in the frames of the CENTRAL EUROPE Programme should contribute to the current state throw down. Thanks to the support of the OECD, WHO, FIA, DEKRA and other institutions' experts studies have been elaborated clearly showing how even low financial means can be effectively used in favour of road traffic safety both at local and regional levels enhancement. The data gained through the HBH company partnership materialized throughout the entire project and especially through pilot activities can be effectively used for a faster traffic accident consequences mitigation.

[Keywords: road traffic safety, CENTRAL EUROPE, regional partnership, WHO, GRSP]

VÝZNAM BEZPEČNOSTI V KONTEXTU VÝVOJE SPOLEČNOSTI V ČESKÉ REPUBLICE V POSLEDNÍCH DESETILETÍCH

Zranění a úmrtí v silničním provozu mají na sociální i ekonomickou situaci v zemích středoevropského regionu (Central European Space - CEUS) velmi negativní dopad, a přesto byla a jsou ve většině z nich neustále podceňována a přezírána. V současné době hýbá Českou republikou metanolová aféra. Již po prvních úmrtích byly mobilizovány veškeré relevantní prostředky státu a média řadu týdnů měla toto téma jako klíčové a neobešel se bez něj téměř žádný úvodník. Po právě ukončeném druhém kole senátních voleb volají zástupci vítězných stran po vyvození politické odpovědnosti, nejpřísnějších postizích apod. Skutečnost, že v této době, tedy cca od 5. září do 20. října, na našich silnicích zemřelo dvakrát více obyvatel než na následky metanolu, téměř nikoho nezajímá, ovšem s výjimkou pozůstalých a přátel těchto obětí. Tento stav můžeme považovat v České republice za setrvalý bez ohledu na vládnoucí koalici či programy opozičních stran, již téměř čtvrt století (od roku 1986). Jedinou výjimkou bylo období 2000–2006, kdy se soustředěným úsilím všech nejvýznamnějších subjektů dařilo prosadit mnoho užitečných aktivit a jednotlivá dílčí opatření, která s bezpečností úzce souvisí posunout z roviny proklamací do roviny praktické realizace, která vrcholila zavedením bodového systému hodnocení řidičů v červenci 2007. Tento okamžik, který měl být výrazným impulzem k razantnějšímu snižování počtu a následků dopravních nehod v dalším období, se však místo masivní mediální podpory dočkal masivního mediálního odporu, ke kterému naneštěstí přispěli i mnozí politici v rámci parlamentních voleb v témže roce. Následné období sice znamenalo pozvolný pokles nehod a je-



jich následků, ale zároveň i pozvolný propad České republiky v celoevropském srovnání míry rizika na počet obyvatel, případně na počet vozokm. Ve velmi podobné situaci se v tomto období nacházela i většina států střední Evropy.

PROJEKT SOL JAKO REAKCE NA SWOT ANALÝZU BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V EU

Operační program ve SWOT analýze pro země střední Evropy zdůrazil „nižší bezpečnost silničního provozu v nových členských státech“ jako jeden ze slabých článků tohoto regionu. Přestože se všechny země střední Evropy přihlásily k cíli EU 15 snížit počet usmrcených v provozu na pozemních komunikacích na polovinu do roku 2010, jen některé splnily alespoň přibližně tento cíl v daném termínu. Při vědomí všech těchto skutečností 12 zkušených partnerů v oblastech zvyšování bezpečnosti silničního provozu, případně udržitelné mobility ze zemí CEUS spojilo v rámci Programu pro Střední Evropu své síly k novému projektu SOL – Save Our Lives (Komplexní strategie bezpečnosti silničního provozu pro Střední Evropu), s cílem městům a regionům zvýšit jejich standardy bezpečnosti na běžnou evropskou úroveň. SOL vnímá bezpečnost silničního provozu jako širší problém prevence zdraví a v kontextu udržitelné mobility. Pokud jde

o bezpečnou a udržitelnou dopravu, je cílem SOL přispět k větší soudržnosti nových členských států, i jejich měst a regionů uvnitř středoevropského prostoru a celé EU především pomocí iniciace široké sítě partnerů, kteří se profesionálně i ve svém volném čase zabývají souvisejícími problémy a aktivitami.

Koordinátorem projektu se stala Agentura pro logistiku a dopravu regionu východní Lombardie, českým partnerem projektu firma HBH Projekt spol. s r.o. Celkem je konsorcium tvořeno 12 partnery zastupujícími všechny země regionu střední Evropy s velmi širokým profesionálním záběrem, který postihuje významnou část související problematiky. HBH Projekt je jediným partnerem v konsorciu, který je prioritně zaměřen na bezpečnost komunikací a zároveň jediným partnerem, který odborně pokrývá otázku vzdělávání pedagogů v problematice dopravní výchovy a protiúrazové prevence. Členy konsorcia jsou univerzity (D, SK), výzkumné ústavy (PL, H), zástupci autoškol (SK), zástupci autoklubů (SLO), regionální koordinátor programu zvyšování bezpečnosti silničního provozu (PL), ale také přímo region (A - Štýrsko). Důležitými účastníky projektu SOL jsou externí experti WHO, Mezinárodního měnového fondu a OECD - Kate McMahon, Chris Lines a Maurizio Tira. Poslední dva jmenovaní se společně s Ing. Heinrichem, koordinátorem projektu SOL v České republice, účastnili ve druhé polovině devadesátých let projektu 4RP EU DUMAS (Developing Urban Management and Safety), ve kterém byla pilotním městem Kroměříž. Další významnou silou v projektu SOL je úzké partnerství konsorcia s GRSP (Global Road Safety Partnership), německou DEKROU a asociacemi Cities for Mobility a Cities for Children, jejichž experti pečlivě dohlížejí jak na vlastní průběh projektu, tak především na návrh jednotlivých výstupů projektu SOL, které by měly být doporučeny k následnému využití. Kromě firmy HBH Projekt jsou důležitými partnery projektu SOL v České republice i Liberecký kraj, který je jedním z pilotních regionů pro vzájemné srovnání a města Praha a Kroměříž, která tvoří tzv. přidružené partnery projektu SOL, tedy jsou prioritně informováni o veškerých možnostech, které projekt SOL jednotlivým členům a partnerům nabízí a jsou s nimi konzultovány jednotlivé dílčí postupy a výsledky.

METODICKÝ POSTUP PROJEKTU SOL

Situační analýza

V souladu s doporučeními všech klíčových expertů i v souladu s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu byla úvodním krokem v pilotním regionu tzv. situační analýza, která byla v mnoha aspektech mnohem detailnější než dosavadní zvyklosti v České republice. Přestože zvolený pilotní region má jeden z nejlepších, ne-li zcela nejlepší systém sběru a analýzy dat, narazili jsme na skutečnost, že mnoho dat pro dostatečné posouzení situace a následný návrh neefektivnějších opatření zcela chybí. Základním problémem je skutečnost, že běžně dostupná data o následcích nehodovosti neobsahují jejich dostatečně podrobné rozdělení, pokud jde o jednotlivé věkové skupiny obyvatel či použití jednotlivých dopravních módů. Při doplnění takto podrobného členění pouze u usmrcených osob se ukázalo, že jednotlivá čísla jsou tak malá, že podléhají náhodné chybě a proto pro aktualizaci této analýzy



Obr. 1 Montáž svodidel před pevnou překážkou na silnici I/10 (výsledek situační analýzy)



Obr. 2 Informační radar na silnici I/14 v Lučanech nad Nisou byl instalován na základě doporučení předchozích bezpečnostních inspekci

bude koncem roku 2012 doplněno stejné rozdělení i pro těžká zranění. Podobně nedostatečná jsou i data tzv. nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu. Přestože ve výzkumném projektu České observatoře bezpečnosti silničního provozu (CDV v.v.i) byla stanovena metodika jejich sledování i založena základní národní síť tzv. referenčních bodů, v poslední době není ve sledování těchto dat pokračováno ani na státní, ani na regionální úrovni. Pro analýzu v projektu SOL poskytlo potřebná data CDV v.v.i, ale pro jakékoliv další analýzy budou tato data již zastaralá. Podobně nejsou sledována jakákoliv data o aktivitách Policie ČR, především z oblasti dohledu nad dodržováním nejvyšší dovolené rychlosti a jízdy pod vlivem alkoholu, respektive dostupná data jsou pro potřebné analýzy nedostatečná, protože zmiňují pouze četnost zjištěných přestupků, nikoliv však počet těchto přestupků na počet hodin sledování, případně na počet kontrolovaných řidičů. Podobně jako v mnoha jiných státech středoevropského regionu zcela schází i jakékoliv sociologické průzkumy z oblasti bezpečnosti dopravy, ale i používání jednotlivých dopravních módů. Všechny výše uvedené zdroje dat jsou vnímány externími experty projektu SOL jako nezbytné pro

co neefektivnější využití dostupných finančních prostředků. I přes dílčí nedostatky v potřebných vstupních datech upozornila Situační analýza stavu bezpečnosti silničního provozu, kterou zpracoval HBH Projekt za pomoci zahraničních expertů pro Liberecký kraj v roce 2012, na několik méně známých skutečností, z nichž nejvíce vynikla ta, že v roce 2010 byla většina usmrcených ve věkové skupině 55+, a to zvláště mezi chodci a cyklisty. Na základě tohoto zjištění byl následně upraven i předběžný návrh jedné z pilotních aktivit, kdy předmětem zkrácených bezpečnostních inspekci se nově staly všechny lokality se zvýšeným výskytem zranitelných osob. Velmi pozitivně byla v posouzení situační zprávy hodnocena podrobná analýza celé sítě silnic v Libereckém kraji se zaměřením na výskyt míst s opakovanými dopravními nehodami s usmrcením nebo těžkým zraněním.

Strategie zvýšení bezpečnosti Libereckého kraje pro roky 2011–2020

Výsledky situační zprávy byly vedle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro roky 2011–2020 jedním z podkladů pro následný návrh Strategie zvýšení bezpečnosti Libereckého kraje, který zpracoval odbor dopravy Libereckého kraje ve spolupráci s dalšími subjekty jako naplnění opatření Ú5.3 Národní strategie BESIP. I přes skutečnost, že tato strategie patří tradičně k nejlepším v České republice, má v porovnání s formou doporučenou experty SOL několik významných nedostatků. Především vzhledem k nedostatečným datům pro analýzu stavu jsou jednotlivá opatření spíše orientována na činnosti, které jsou „tradiční“, ale jejichž skutečná účinnost nebyla nikdy dostatečně objektivně posouzena. Dalším problémem je, že obsahuje pouze opatření, která jsou buď plně financovaná, nebo významně spolufinancovaná Libereckým krajem, nedotýká se tedy téměř vůbec například celé problematiky autoškolení nebo technických kontrol vozidel. Neobsahuje v sobě ani žádné samostatné aktivity v rámci rozpočtů jednotlivých obcí a měst například pro zvýšení bezpečnosti chodců nebo cyklistů, přestože takové bezpochyby existují.

Akční plán – ověření pilotních aktivit

Poslední pololetí projektu SOL bylo věnováno implementaci vybraných pilotních aktivit dle Akčního plánu. Jednotlivé aktivity byly zvoleny ve vazbě na Strategie bezpečnosti Libereckého kraje, situační analýzu a rovněž s ohledem na prioritní zaměření partnera projektu HBH Projekt.

První pilotní aktivitou je Ověření účinnosti zkrácených bezpečnostních inspekci, tedy opatření plnění aktivitu K1.1 dle

Národní strategie BESIP. V reakci na výsledky situační analýzy a skutečnost vysoké nehodovosti chodců ve věku 55+ byla původně zamýšlená inspekce okolí škol rozšířena i na další objekty s vyšším výskytem starších chodců a cyklistů (obecní úřady, domovy důchodců, zdravotní zařízení). Pro možnost vyhodnocení slouží dva srovnávací vzorky o stejném počtu objektů. Na prvním vzorku v Libereckém kraji byly reinspektovány již dříve posouzené objekty pro identifikaci realizace počtu doporučení. Druhým vzorkem byly nově posuzované objekty ve vybraných částech hlavního města Prahy. Dílčí vyhodnocení této aktivity je popsáno ve sborníku 20. silniční konference.

Druhou pilotní aktivitou bylo ověření plnohodnotné implementace Metodiky projektu Bezpečná cesta do školy dle metodiky MD z roku 2006, která byla součástí Národní strategie BESIP pro roky 2004–2011 a v nové strategii je rozptýlena do několika aktivit (K10.1, Ú1.3, Ú1.4 a Ú2). Poslední pilotní aktivita byla cílena opět na bezpečnost chodců a souvisí nejvíce s opatřením Ú2.8. Touto aktivitou byla nízkonákladová kampaň zaměřená na zvýšení bezpečnosti chodců Krok za krokem v dopravě bez úrazu v návaznosti na soutěž O pohár hejtmána Libereckého kraje 2012.

ZÁVĚR

V závěrečné fázi projektu SOL budou jednotlivé pilotní aktivity všech partnerů a jejich význam pro bezpečnost silničního provozu podrobně posouzeny externími experty projektu SOL. Kromě knihovny nejlepších opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu budou výstupem projektu i doporučení pro aktualizaci strategie Libereckého kraje pro období 2011–2020, aktualizovaná metodika projektu Bezpečná cesta do školy, jejíž první verze byla zpracována pro MD v roce 2006, ale hlavně Manuál pro politiky s rozhodovací pravomocí a další Manuál pro všechny experty v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Oba manuály jsou tvořeny externími experty projektu SOL s přispěním celého multinárodního a multiexpertního týmu a budou k dispozici v rodném jazyce všech partnerů projektu SOL podobně jako tréninkové materiály firmy TMS. Projekt SOL tedy poskytne celou řadu návodů a doporučení pro další, rychlejší a efektivnější zvyšování bezpečnosti silničního provozu v České republice. Představuje významnou příležitost k tomu, abychom společnými silami vrátili Českou republiku mezi země s vyšším standardem bezpečnosti silničního provozu.

Poděkování: Příspěvek byl zpracován v rámci projektu 2CE134P2 SOL z programu CENTRAL EUROPE, který je spolufinancován z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Lektorský komentář

Autor článku aktuálně nastavuje zrcadlo okrajovému zájmu rozhodovacích orgánů, společnosti i masmédií o fatální následky nehodovosti v silničním provozu v konfrontaci s metanolovou aférou. V článku je zmíněna celá řada dobrých pilotních řešení, jejich bezpečnostního potenciálu i úskalí, na která narazí v našich podmínkách. Postrádám zde však jakoukoliv zmínku o vládou schválené Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, se kterou by měly být činnosti na krajské i místní úrovni úzce provázány, a o to více to platí pro krajskou strategii samotnou. Popisovaný projekt je velmi vítanou iniciativou, která může přispět ke zlepšení úrovně bezpečnosti na regionální a místní úrovni. Důležité je, aby její výsledky byly propojeny s celonárodními aktivitami.

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