

Aktuální vývoj bezpečnosti silničního provozu v ČR v porovnání s ostatními zeměmi EU

Dle zprávy „Countdown to 2010, Only two more years to act“ (ETSC, červen 2008) zpracoval Ing. Petr Pokorný, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Tento text vychází ze zprávy „Countdown to 2010, Only two more years to act“, kterou v červnu 2008 publikovalo ETSC¹. V této druhé PIN² zprávě o silniční bezpečnosti jsou popsány trendy nehodovosti v jednotlivých evropských zemích v letech 2001 až 2007 se zaměřením na dálnice, starší populaci a motocyklisty. Data použitá pro výpočty pocházejí z národních statistik jednotlivých zemí. Jejich správnost byla ověřována pomocí databází IRTAD, CARE a SafetyNet.

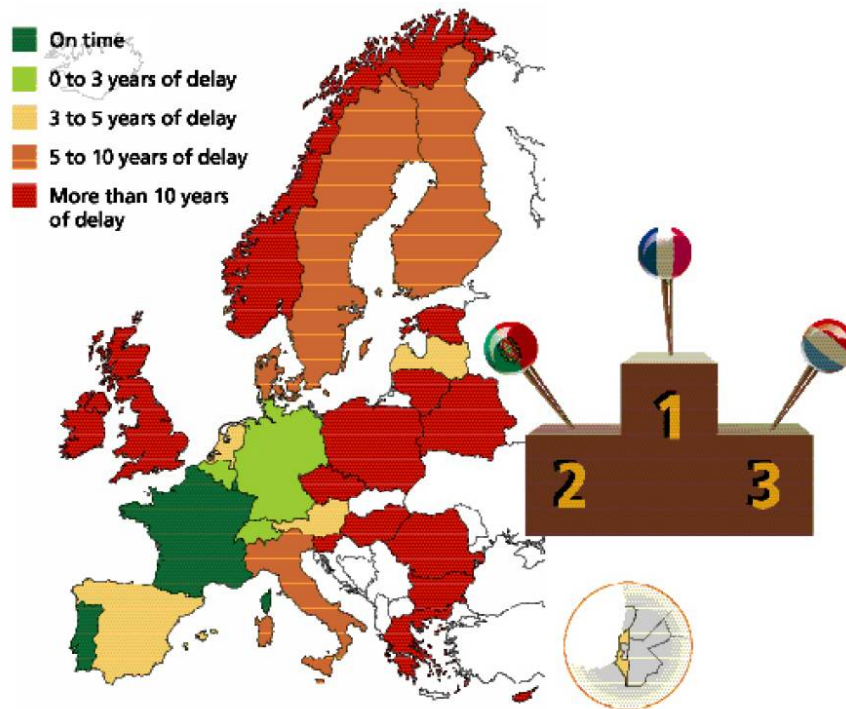
V tomto článku jsou detailněji popsána dvě témata. Prvním je vývoj nehodovosti v letech 2001 – 2007 a porovnání s cílem EU snížit počet usmrcených do roku 2010 o polovinu úrovně roku 2001. Druhým tématem je nehodovost motocyklů.

1. Vývoj nehodovosti v EU

V roce 2001 si EU stanovila cíl snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2010 o polovinu hodnoty z roku 2001 (*dále jen „cíl EU“*). V letech 2001 až 2007 přispěly ke splnění tohoto cíle nejvíce tři země: Francie, Portugalsko a Lucembursko. V těchto zemích se snížil počet usmrcených o 43 %, 42 %, respektive o 38 %. Pokud bude tento vývoj pokračovat i v dalších letech, splní tyto státy cíl EU ještě před rokem 2010. Mezi další úspěšné země patří Belgie, Německo a Švýcarsko, kde taktéž došlo ke značnému poklesu nehodovosti a cíl EU v nich může být splněn do roku 2013. Naopak v Rumunsku, Slovinsku, Litvě, Slovensku a Polsku byl počet usmrcených v roce 2007 vyšší jak v roce 2001. Na obrázku 1 jsou jednotlivé země barevně rozděleny podle toho, kdy by v nich mohlo dojít ke snížení počtu usmrcených o polovinu, respektive dle odhadovaného posunutí termínu splnění cíle EU. Vidíme, že Česká republika je ve skupině zemí, kde se odhaduje posun termínu o více než 10 let.

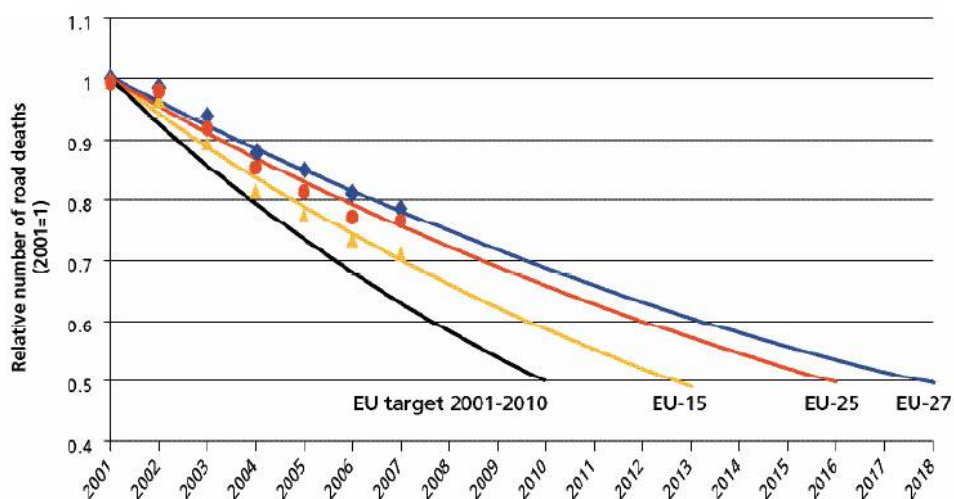
¹ ETSC je zkratkou pro European Transport Safety Council, což je to nezisková organizace sdružující dopravně výzkumné instituce, která působí jako poradní orgán Evropské komise v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích

² Takzvaný PIN Index (Safety Performance Index) je vyhodnocován ve 30ti zemích (ve všech 27 zemích EU a v Izraeli, Norsku a Švýcarsku). PIN Index byl představen v dubnu 2006 s cílem motivovat jednotlivé evropské země k intenzivnější snaze ve snižování počtu dopravních nehod a jejich následků. Pomocí tohoto indikátoru se jednotlivé země porovnávají v mnoha ukazatelích silniční nehodovosti. Zjištění jsou prezentovány ve zprávách (tzv. PIN flash).



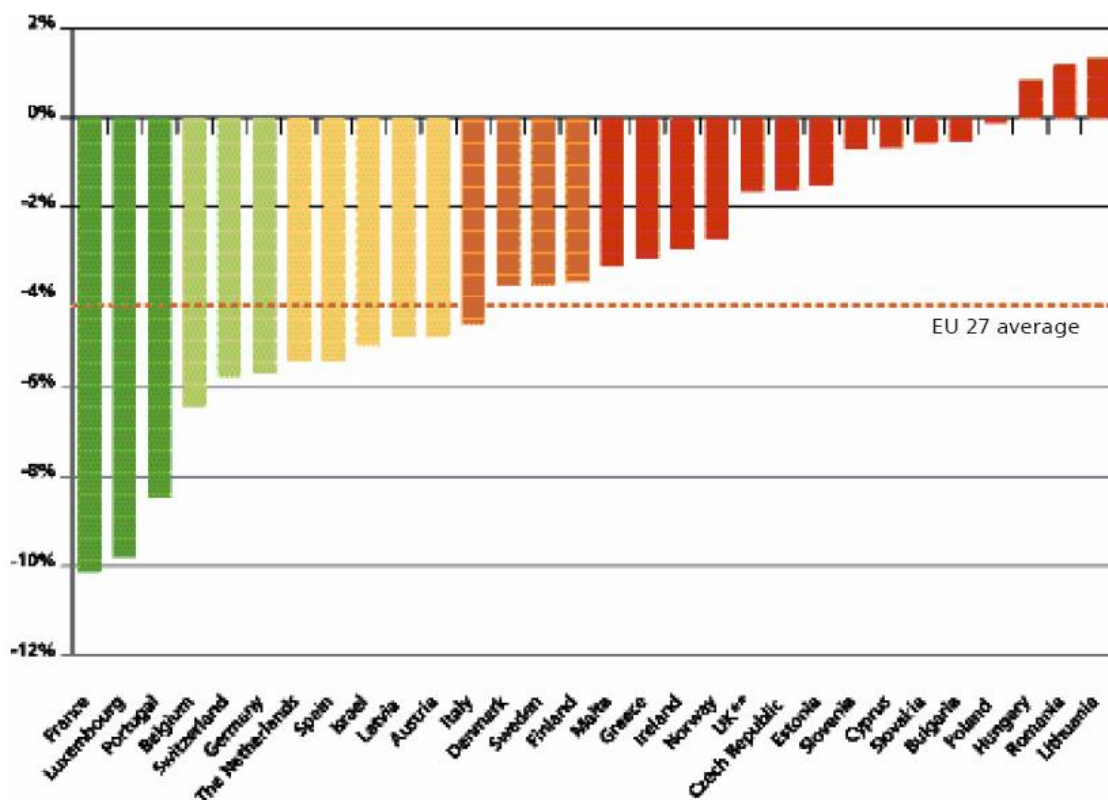
Obrázek 1: Rozdělení zemí dle jejich úspěšnosti ve snižování počtu usmrcených a odhad toho, kdy by mohl být splněn cíl EU. Odhad je založen na vývoji z let 2001 – 2007.

Poprvé od roku 2001 nedošlo v rámci EU v roce 2007 k poklesu celkového počtu usmrcených. Pokud by tento trend pokračoval, cíl EU by byl splněn nejdříve v roce 2018. Země bývalé patnáctky (EU-15), které si tento cíl původně stanovily, by ho samotné dosáhly v roce 2013, zatímco země bývalé střední a východní Evropy jsou na tom mnohem hůře. Graficky je to znázorněno na Obrázku 2.



Obrázek 2: Znázornění trendů vývoje počtu usmrcených na základě vývoje v letech 2001 - 2007

V roce 2007 bylo na silnicích EU usmrceno téměř 43 000 lidí. Je to o 11 000 méně než v roce 2001, avšak poprvé od roku 2001 nebyl zaznamenán meziroční pokles v počtu usmrcených. Pro splnění cíle EU by bylo nutné každoroční průměrné snížení počtu usmrcených nejméně o 7,4 %, respektive 34% snížení v letech 2001 až 2007. Počet usmrcených v letech 2001 až 2007 klesl však o „pouhých“ 20 % a meziroční pokles počtu usmrcených se pohybuje okolo 4 %. Česká republika se v tomto ukazateli nepřibližuje s hodnotou pod 2 % ani průměru EU. Podrobněji viz Obrázek 3.

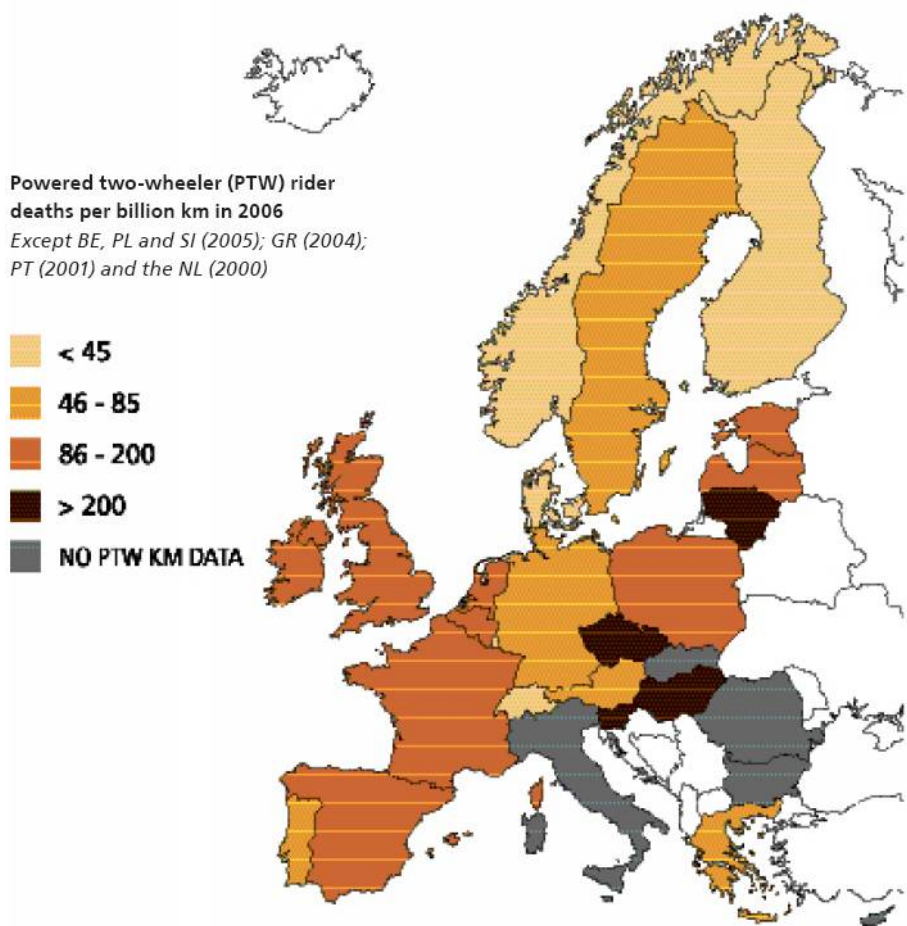


Obrázek 3: Průměrná roční procentuální změna v počtu usmrcených při dopravních nehodách v letech 2001 – 2007 (UK: 2001 – 2006). Počty usmrcených v Lucembursku a Maltě jsou velmi malé a tudíž náchylné k výkyvům.

2. Problematika nehodovosti motocyklistů

Nehodovost motocyklistů představuje významný celospolečenský problém. V roce 2006 bylo při dopravních nehodách v zemích EU 25 usmrceno přibližně 6200 motocyklistů³. Motocyklisté se podílí na dopravním výkonu (počtu ujetých kilometrů) pouhými 2 %, přesto tvoří 16 % ze všech obětí dopravních nehod

Motocyklisté jsou vystaveni mnohem většímu riziku usmrcení v silničním provozu než ostatní skupiny účastníků provozu. Vztaženo na ujetou vzdálenost, je riziko usmrcení motocyklisty v průměru 18 x vyšší než u řidiče osobního vozidla. Toto číslo je šokující samo o sobě, avšak stejně tak je zarážející rozdílná úroveň tohoto rizika v jednotlivých zemích. Nejbezpečnějšími zeměmi z pohledu motocyklistů jsou Norsko, Švýcarsko, Dánsko a Finsko, zatímco země střední a východní Evropy patří mezi ty nebezpečné.



Obrázek 4: Usmrcení na miliardu ujetých kilometrů v roce 2006. Kromě BE, PL a SI (2005), GR (2004), PT (2001) a NL (2000)

³ Pro označení motocyklů se používá zkratky PTW – Powered Two Wheeler

V Norsku, Švýcarsku, Dánsku a Finsku jsou tedy motocyklisté oproti zbytku Evropy vystaveni nejmenšímu riziku usmrcení. V těchto zemích je průměrný počet usmrcených na miliardu ujetých kilometrů 30 až 45. Do druhé skupiny zemí lze zařadit ty státy, kde je míra usmrcení pod průměrem EU, což je 86 usmrcených na miliardu ujetých kilometrů. Mezi tyto země patří Švédsko, Izrael, Portugalsko, Rakousko, Řecko.

Ve Španělsku, Irsku, Holandsku, Francii, Velké Británii, Belgii, Estonsku a Polsku je počet usmrcených motocyklistů vyšší jak průměr EU (86), ale nižší jak 200 usmrcených. Nejhorší je situace v České republice, Lotyšsku, Maďarsku a Slovinsku, kde počet usmrcených překračuje hodnotu 200. Graficky je toto znázorněno na Obrázku 5.

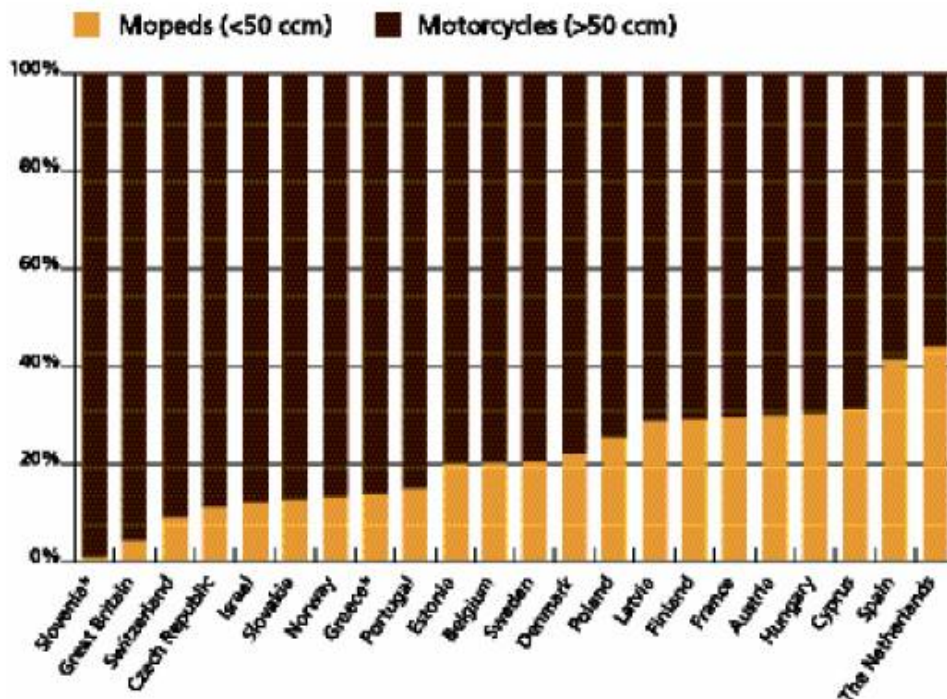
Mezi jednotlivými státy tedy existuje značná disproporce v míře rizika usmrcení motocyklistů. Pokud porovnáme celkovou úroveň bezpečnosti, je rozdíl mezi nejlepší a nejhorší zemí možné vyjádřit faktorem 3 (PIN Flash 6). Avšak v případě motocyklistů má tento faktor hodnotu 10, neboli motocyklisté ve Slovinsku podstupují 10 x větší riziko usmrcení než jejich „kolegové“ v Norsku.

Další možností, jak vyjádřit riziko usmrcení motocyklistů, je porovnání s riziky u dalších dopravních prostředků. Při stejné ujeté vzdálenosti je riziko usmrcení pro motocyklisty průměrně 18 x vyšší než u řidičů osobních vozidel. Mezi jednotlivými zeměmi jsou v této hodnotě opět značné rozdíly – např. v Norsku je riziko 6 x větší a ve Slovinsku více jak 50 x větší.

Důvody těchto rozdílů

Stejně jako u ostatních dopravních prostředků se riziko usmrcení motocyklistů liší mezi jednotlivými státy. To je možné vysvětlit mnoha faktory, které nemusí vždy souviset s dopravně-bezpečnostní politikou a opatřeními na snížení nehodovosti. Mezi tyto další faktory patří např. podnebí, topografie, sezónní variace, věk řidičů, důvody jízdy (dojíždění, rekreace, pracovní).

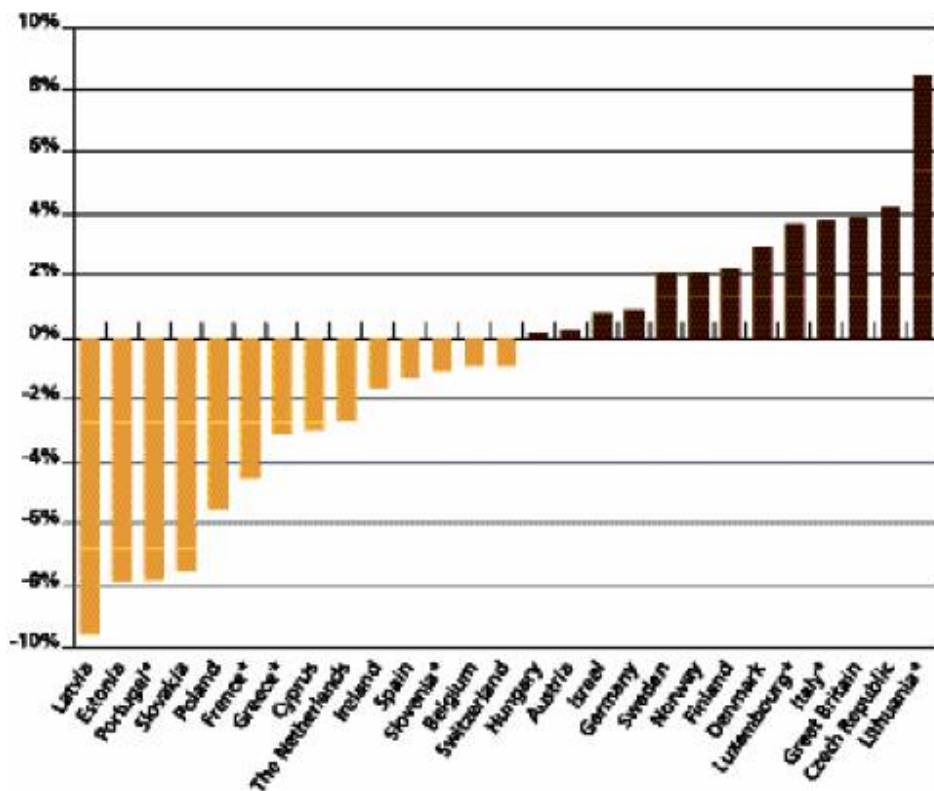
V případě motocyklů hraje významnou roli také podíl mopedů (motocykly do objemu 50 ccm), které mají rozdílné charakteristiky jízdy a používání od ostatních, silnějších strojů. Na obrázku 6 je ukázán podíl usmrcených řidičů mopedů a motocyklů v jednotlivých zemích EU. Tyto údaje mohou pomoci při tvorbě a implementaci účinných cílených protipatření zaměřených na nehodovost motocyklistů.



Obrázek 5: Poměr usmrcených řidičů mopedů a výkonnějších motocyklů v letech 2004 – 2006. (GR a SI: 2003 – 2005)

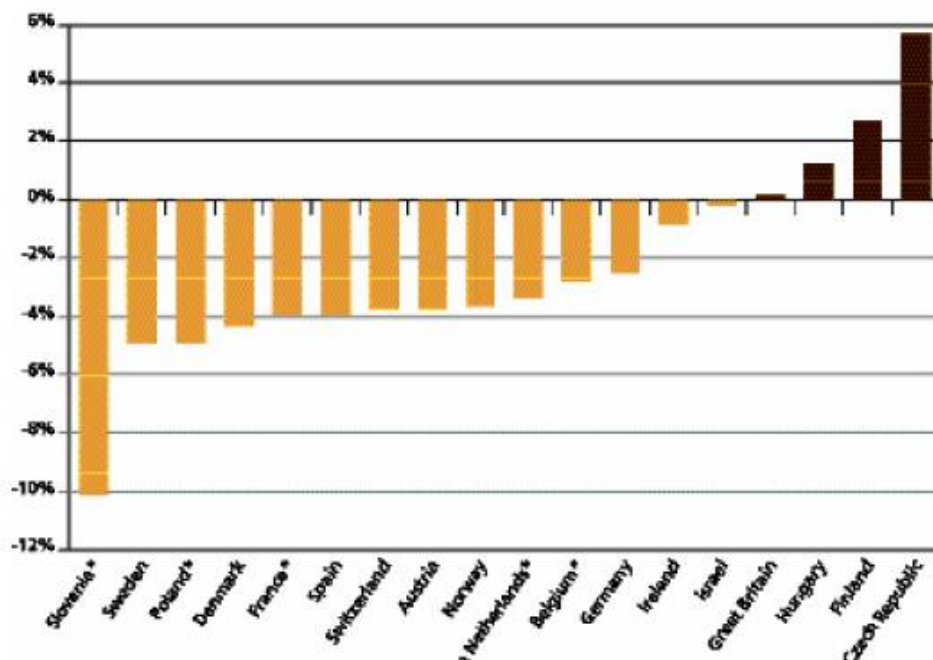
Vývoj v nehodovosti motocyklistů

V letech 1997 až 2006 byla nejvyšší redukce počtu usmrcených motocyklistů zaznamenána v Lotyšsku, Estonsku a Portugalsku. Ve 13 státech EU vzrostl počet usmrcených nad průměr EU. Pokud vezmeme EU jako celek, pak vývoj v počtu usmrcených motocyklistů stagnuje. Údaj pro jednotlivé státy je ukázán na obrázku 7. Vidíme, že Česká republika je druhou nejhorší zemí s průměrným meziročním nárůstem počtu usmrcených motocyklistů vyšším jak 4 %.



Obrázek 6: Průměrná roční procentuální změna v počtu usmrcených řidičů motocyklů za období 1997 – 2006. (GR a SI: 1997 – 2005, FR: 2003 – 2006, PT: 2000 – 2006, IT: 2001 – 2004, LU: 2001 – 2006 a LT: 2003 – 2006)

Další možností jak vyjádřit vývoj v počtu usmrcených motocyklistů, je ukázat průměrnou roční změnu v počtu usmrcených motocyklistů na miliardu ujetých km za stejné období (zde v letech 1997 – 2006). Na obrázku 8 vidíme, že několik zemí, konkrétně ČR, Finsko, Maďarsko a Velká Británie vykazují nárůst tohoto rizika. Česká republika je v tomto údaji nejhorší ze všech porovnávaných zemí.



Obrázek 7: Průměrná roční procentuální změna počtu úmrtí řidičů motocyklů na miliardu ujetých km za období 1997 – 2006 (BE, PL, SI : 1997 – 2005, FR: 2003 – 2006, NL: 1997 – 2000)

Možné nápravné opatření

Snižování rizika usmrcení je u motocyklistů méně účinné než u jiných účastníků silničního provozu. Motocyklisté často argumentují tím, že důvodem jsou stále vyšší počty motocyklů a najetých kilometrů. Toto však nepostačuje k vysvětlení nepříznivého vývoje, neboť i počet kilometrů ujetých automobily se zvyšuje a to téměř stejně jako u motocyklů (u motocyklů byl od roku 1996 zaznamenán nárůst o 24 %, u automobilů o 18 %.)

Jak tedy nehodovost motocyklistů řešit? ETSC doporučuje následující opatření, jejichž implementace by mohla přispět ke snížení rizika usmrcení motocyklistů.

Jednotlivé členské země by měly:

- Prosadit, popřípadě efektivněji kontrolovat, povinné nošení přileb
- Instalovat takové kamerové systémy, které dokáží zaznamenat rychlost motocyklisty. Nutit motocyklisty k dodržování rychlostních limitů
- Zkvalitnit výuku a výcvik řidičů motorek. Výcvik by se měl zaměřit na rozpoznání hazardu, vyhodnocování rizika a na schopnosti kontrolovat vozidlo
- Při výuce řidičů automobilů se zaměřit na to, aby si při řízení dávali na motorkáře pozor a aby si uvědomovali jejich zranitelnost
- Podmínkou řízení výkonnějších motocyklů by měly být zkušenosti s řízením méně výkonných strojů
- Zohlednit specifické požadavky motocyklistů do utváření podoby pozemních komunikací a jejich údržby

Evropské instituce by měly:

- Zavést povinné ABS. Vyhodnotit účinnost brzdných systémů podobných ABS. V případě jejich dobré účinnosti je uvést jako alternativu k ABS
- Zkoumat možnost použití airbagů pro motocykly
- Podpořit zavedení eCall jako standardního vybavení nových strojů
- Vyvinout minimální standardy pro oblečení jezdců na motocyklech