

Česko je desáté ve snižování fatalit na silnicích, evropským šampionem v bezpečnosti je Polsko

21.6.2023 - Šárka Želinská, Lukáš Kadula, Jan Tecl a Martin Šípek | Centrum dopravního výzkumu

Letošním držitelem ocenění za výrazné zlepšení v oblasti bezpečnosti silničního provozu udělované Evropskou radou pro bezpečnost silničního provozu (ETSC) se stalo poprvé v historii Polsko.

Polsku se podařilo snížit úmrtnost na silnicích přepočtenou na milion obyvatel mezi lety 2012 až 2022 o 47 %. Průměrné snížení v EU za stejné období činilo 22 %. V ČR činil pokles 29 % a byl tedy vyšší než průměr EU.

Mezinárodní skupina dopravně bezpečnostních expertů vyzdvihla 5 klíčových prvků, které přispěly Polsku k získání ocenění:

- komplexní polský Národní program bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030, který stanovil cíle snížit počet usmrcených i těžce zraněných o 50 %;
- rozsáhlý čtyřletý program bezpečné silniční infrastruktury;
- rozšíření sítě rychlostních a dálkových radarových měřicích zařízení;
- každoroční nárůst kontrol řízení pod vlivem alkoholu v průměru o 19 % mezi roky 2010–2019;
- zavedení systému „nouzového koridoru“ umožňujícího vjezd vozidel záchranné služby do míst nehod na dálnicích.

Výkonný ředitel ETSC Antonio Avenoso uvádí na adresu Polska: *„Za deset let Polsko výrazně zlepšilo bezpečnost silničního provozu a dalo příklad, jak brát tento problém vážně. Přijalo reálný závazek stanovit cíle, zlepšit infrastrukturu a posílit prosazování pravidel, což jsou všechny klíčové faktory tohoto významného snížení.“*

Ze 32 zemí sledovaných v programu PIN (Index účinnosti bezpečnosti silničního provozu) jich jen 13 zaznamenalo snížení počtu usmrcených v roce 2022 ve srovnání s rokem 2021. V čele je Slovinsko s 25% snížením počtu usmrcených mezi roky 2021 a 2022, následuje Lotyšsko s 23 % a Litva s Kypru s 18 %. Počet usmrcených mezi roky 2021 a 2022 se zvýšil v 19 zemích PIN. Největšího zvýšení dosáhla Malta a Lucembursko. Na Maltě vzrostl počet usmrcených o 189 % a v Lucembursku o 50 %. Počet usmrcených v silničním provozu v zemích EU27 v roce 2022 vzrostl souhrnně o 4 % ve srovnání s rokem 2021. Aby byl splněn cíl v roce 2030, měl by počet usmrcených klesnout v průměru o 6,1 % v každém z 11 roků mezi roky 2021 a 2030.

Ačkoliv se podle současné analýzy zvýšil počet usmrcených na silnicích v EU v loňském roce o 4 % na hodnotu 20 679, je to stále o 9 % méně než v roce 2019, tedy posledním rokem před pandemií Covid-19, která významně změnila objem dopravy. ETSC však varuje, že by bylo zapotřebí dosáhnout od roku 2019 celkový pokles o 17,2 %, aby bylo možné udržet se na cestě k dosažení cíle EU a OSN snížení počtu usmrcených v silničním provozu na polovinu do roku 2030.

Mezi lety 2012 až 2022 byl zaznamenán pokles v počtu usmrcených osob v silničním provozu států EU o 22 %. Nejvýraznější pokles mezi těmito státy zaznamenala Litva (-60 %). **Česko se s poklesem počtu usmrcených o 29 % řadí k evropskému nadprůměru** a patří mu tak 10. příčka (viz Graf 1). Litva se také stala jedinou ze sledovaných zemí, které se podařilo snížit počet usmrcených o více než polovinu.

Graf 1: Relativní změna počtu usmrčených v silničním provozu mezi lety 2012–2022 ve sledovaných zemích. U zemí označených (1) byly pro rok 2022 použity předběžné odhady, protože v době vydání této zprávy ještě nebyly k dispozici oficiální údaje. Roční počty úmrtí v Lucembursku (LU), na Maltě (MT), na Kypru (CY) a v Estonsku (EE) jsou nízké a mohou proto podléhat výkyvům.

Celkový pokrok ve snižování počtu usmrčených v silničním provozu v zemích EU byl zpočátku dobrý, s 8% poklesem v letech 2012–2013, avšak poté následovalo šest let stagnace s pouze 6% poklesem v období 2014–2019. V roce 2020 došlo k výjimečnému poklesu o 17 % ve srovnání s rokem 2019, což však silně souviselo s cestovními omezeními v Evropě v důsledku pandemie COVID-19. V roce 2021 také došlo k odpovídajícímu poklesu o 13 % oproti roku 2019, ale počet usmrčených na silnicích se již oproti roku 2020 zvýšil o 5 %. To bylo ovlivněno postupným uvolňováním cestovních omezení a požadavků na uzávěry v Evropě. I v roce 2022 došlo k poklesu o 9 % ve srovnání s rokem 2019 (období před COVID-19), ale počet úmrtí na silnicích se oproti roku 2021 již zvýšil o 4 %, což potvrzuje rostoucí trend počtu usmrčených po pandemii COVID-19.

Graf 2 ukazuje počet usmrčených při dopravních nehodách po přepočtu na milion obyvatel v roce 2022 ve srovnání s rokem 2012. Na první příčce se nachází Norsko (21 usmrčených na milion obyvatel v roce 2022), následované Švédskem (22 usmrčených na milion obyvatel) a Velkou Británií (26 usmrčených na milion obyvatel). Na opačném konci je **Rumunsko** (86 usmrčených na milion obyvatel) a Srbsko (83 usmrčených na milion obyvatel). **Česko zaujímá s 50 usmrčenými na milion obyvatel celkově 21. místo, přičemž evropský průměr v roce 2022 činí 46 usmrčených na milion obyvatel** (v roce 2012 to bylo 54).

Graf 2: Úmrtnost v silničním provozu (počet usmrčených na milion obyvatel) v roce 2022 ve srovnání s úmrtností v roce 2012 ve sledovaných zemích. U zemí označených (1) byly pro rok 2022 použity předběžné odhady, protože v době vydání zprávy ještě nebyly k dispozici oficiální údaje. Roční počty usmrčených v Lucembursku (LU), na Maltě (MT), na Kypru (CY) a v Estonsku (EE) jsou nízké, a mohou proto podléhat výkyvům.

Pokrok při snižování počtu těžce zraněných v silničním provozu v zemích EU22* za poslední desetiletí byl celkově slabý, zejména ve srovnání se snížením počtu usmrčených. V období 2012–2022 došlo ke snížení pouze o 14 % (viz Graf 3). Počet těžkých zranění se až do roku 2019 téměř nezměnil. Stejně jako u počtu usmrčených došlo v roce 2020 k podstatnému poklesu počtu těžce zraněných o 15 % ve srovnání s rokem 2019, s největší pravděpodobností v důsledku různých opatření během pandemie COVID-19. V roce 2021 zůstal počet těžce zraněných stabilní s 1% poklesem ve srovnání s rokem 2020, ale v roce 2022 se ve srovnání s rokem 2021 opět zvýšil o 4 %. Výjimečné výsledky v letech 2020 a 2021 byly z velké části důsledkem omezení COVID-19 a souvisejících opatření. Jak můžeme sledovat v roce 2022, neexistuje žádná záruka, že tento pokrok bude možné udržet při návratu k běžnému provozu.

*Pozn. EU22 představuje EU27 s výjimkou FI, NL a SE z důvodu nedostatku aktualizovaných údajů a LT a IE z důvodu nekonzistentních údajů o vývoji.

V případě těžce zraněných byl zaznamenán nejvýraznější pokles u Rumunska (-57 %) a dále u Řecka a Kypru (54 %). Česku zde patří 4. příčka v celkovém pořadí sledovaných států (-46 %), což je lepší než unijní průměr. Je nutno podotknout, že v rámci této statistiky data z jednotlivých zemí nejsou vždy plně porovnatelná, neboť ne vždy byla k dispozici úplná data za období 2012–2022.

Graf 3: Relativní změna počtu těžce zraněných v silničním provozu mezi lety 2012–2022 ve sledovaných zemích. Sledované roky se zde liší: (1) 2012–2021, (2) 2012–2020, (3) 2014–2020, (4) MAIS3+, (5) 2013–2022, MAIS3+, (6) 2012–2021, MAIS3+. EU22 představuje EU27 s výjimkou LT a IE kvůli nekonzistentním údajům o vývoji a FI, NL a SE kvůli nedostatku aktualizovaných údajů.

Antonio Avenoso k dalšímu vývoji v Evropě poznamenává: „Pro Evropu jako celek je zapotřebí více práce na úrovni EU i na národních úrovních. „Balíček bezpečnosti silničního provozu“, který

Evropská komise oznámila v březnu 2023, přináší některé pozitivní změny v udělování řidičských průkazů a mohl by zlepšit přeshraniční vymáhání prohrěšků. Vítaná je také nová iniciativa umožňující přeshraniční uznávání zákazů řízení. Nyní je na členských státech a Evropském parlamentu, aby zajistily, že prvky, které by mohly mít negativní dopad na bezpečnost silničního provozu, byly odstraněny a potenciální přínosy balíčku pro bezpečnost silničního provozu nebyly oslabeny na často nesnadné cestě k dosažení práva. Na národní úrovni je na vládách v celé Evropě, aby se všemi prostředky, které mají k dispozici, snažily dosáhnout každoroční snižování počtu usmrcených a těžce zraněných v souladu s cíli EU a OSN pro rok 2030.“

„Detaily, týkající se smrtelných a těžkých zranění v důsledku nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice jsou součástí Informace o plnění Strategie BESIP v roce 2022, která je veřejně přístupná na webu besip.cz,“ uvádí Jindřich Frič, ředitel CDV a dodává: **„V roce 2022 bylo v Česku v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích usmrceno 454 a těžce zraněno 1 734 osob. V případě usmrcených osob se jedná o historicky nejnižší počet. Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích dosáhly v roce 2022 téměř 135 miliard Kč, což představuje přibližně 2,2 % hrubého domácího produktu ČR.“** Jedná se o předběžné odhady těchto ztrát. Finální data budou k dispozici ve 4. Q 2023.

Strategie BESIP, která má za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR mezi rokem 2030 a průměrem let 2017-2019 o 50 %, předpokládala v roce 2022 maximálně 468 usmrcených a 2 007 těžce zraněných osob. Z výše uvedeného vyplývá, že tyto vytýčené strategické cíle byly splněny. Usmrcených osob bylo oproti předpokladům evidováno o 14 méně (-3 %), těžce zraněných o 273 méně (-14 %). V úvodních dvou letech účinnosti Strategie BESIP bylo v České republice usmrceno 924 a těžce zraněno 3 358 osob, oproti předpokladům bylo evidováno o 46 usmrcených osob méně (-5 %), těžce zraněno pak o 799 osob méně (-19 %).

V rámci Strategie BESIP bylo sledováno 32 klíčových ukazatelů, které jsou členěny do čtyř skupin: infrastruktura (I), následky (N), příčiny (P) a viníci (V). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrcených nedařilo plnit předpoklady zejména u: seniorů, cyklistů, nepřiměřené rychlosti, srážek se stromy, nepřipoutaných osob a motocyklistů. Téměř pětinnový relativní rozdíl mezi předpoklady a realitou byl evidován u cyklistů (+19,7 %) a staršími řidiči jako viníky (+19,7 %), naopak pozitivně lze hodnotit bilanci fatálních nehod zaviněných mladými řidiči (-31,4 %). V případě osob těžce zraněných byly téměř všechny ukazatele pod hodnotami předpokladů, vyjma srážek s vlakem (+29,1 %).

Matice kolizních partnerů ukazují četnosti jednotlivých typů kolizí v období účinnosti Strategie, tedy v období 2021-2022. Z ní je vidět, že nejzávažnější následky (co do počtu) mají srážky zranitelných účastníků s osobními automobily, dále pak s automobily nákladními.

Graf 6: Matice kolizních partnerů – počet usmrcených osob v období 2021-2022

Graf 7: Matice kolizních partnerů – počet těžce zraněných osob v období 2021-2022

Zdroje:

- [1] Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC). (20. 6. 2023). Poland wins international road safety award as deaths fall by half in ten years [tisková zpráva ETSC]. Brusel, Belgie: ETSC. <https://etsc.eu/poland-wins-international-road-safety-award-as-deaths-fall-by-half-in-ten-years/>
- [2] Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC). (červen 2023). Ranking EU progress on road safety: 17th road safety performance index report [výroční zpráva ETSC]. Brusel, Belgie: ETSC.

<https://etsc.eu/17th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

[3] Ministerstvo dopravy. (2021). Strategie BESIP 2021–2030. MD, SO BESIP.

https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

[4] Ministerstvo dopravy. (2023). Akční plán Strategie BESIP 2021–2030 pro období 2023–2024. MD, SO BESIP.

<https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/AKCNI-PLAN-STRATEGIE-BESIP-pro-obdobi-2023-2024.pdf?lang=cs-CZ>

[5] Ministerstvo dopravy. (2023). Informace o plnění Strategie BESIP v roce 2022. MS, SO BESIP.

<https://www.besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie>

[6] Centrum dopravního výzkumu. VIZE NULA. <https://www.cdv.cz/vizenula>

<https://www.cdv.cz/tisk/cesko-je-desate-ve-snizovani-fatalit-na-silnicich-evropskym-sampionem-v-bezpecnosti-je-polsko>