

Pro rok 2024 získalo od Evropské rady pro bezpečnost dopravy ocenění za mimořádný pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu Finsko. Česko dohnalo evropský průměr

19.6.2024 - Lukáš Kadula | Centrum dopravního výzkumu

Počet úmrtí na silnicích v Evropské unii klesl v loňském roce o pouhé 1 %, což ohrožuje cíle pro rok 2030. Finsko obdrželo cenu Evropské rady pro bezpečnost dopravy za rok 2024 za mimořádný pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Snížilo během deseti let počet úmrtí na silnicích o výrazných 29 %, zatímco průměrný pokles v EU činil pouhých 16 %. V Česku se podařilo snížit počet fatalit v období 2013 vs. 2023 o 23,2 %, čímž se v loňském roce se 46 usmrcenými osobami na milion obyvatel dostalo na průměr zemí Evropské unie. V loňském roce bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v Česku usmrceno 502 osob (pozn. data do 30 dní od nehody).

Ocenění, známé jako cena PIN (Road Safety Performance Index), je uznáním pokroku Finska v oblasti bezpečnosti silničního provozu a svědčí o dlouhodobých cílech země a komplexní strategii pro zvyšování bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Obrázek 1 Počet usmrcených osob na silnicích na milion obyvatel v roce 2023 a 2013 [ETSC].

Zdroj: národní statistiky úmrtí na silnicích, které poskytli členové panelu PIN pro každou zemi, doplněné o údaje Eurostatu o počtu obyvatel.

(1) Pro rok 2023 byly použity předběžné národní odhady, protože v době publikování této zprávy nebyly k dispozici konečné údaje za rok 2023.

(2) FR: Údaje o kontinentálním obyvatelstvu.

(3) PT: Odhad kontinentální populace. Údaje o úmrtích na silnicích a kontinentální populaci za rok 2023 poskytnuté Národním úřadem pro bezpečnost silničního provozu (ANSR).

(4) Předběžné údaje CARE.

„V zemích EU průměrný počet usmrcených osob na milion obyvatel (55) za posledních 10 let klesl. Vloni se země EU dostaly na číslo 46. V Česku byl tento skok rapidnější, z 62 na 46 usmrcených osob na milion obyvatel. Nejbezpečnější silnice ze zemí EU z pohledu fatalit byly i v roce 2023 tradičně ve Švédsku, kde bylo usmrceno 22 osob na milion obyvatel, naopak za nejméně bezpečné lze z tohoto pohledu považovat Bulharsko s 82 usmrcenými osobami na milion obyvatel. Česko dosáhlo ze zemí V4 v loňském roce nejnižších hodnot v uvedeném relativním srovnání. Za námi bylo Slovensko (50), Maďarsko (50) i Polsko (52),“ říká Lukáš Kadula z Centra dopravního výzkumu a dodává: „Z pohledu plnění Strategie BESIP 2021–2030 lze pozitivně vnímat nižší počet fatalit zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu a návykových látek. Z příčin poklesla nepřiměřená rychlost, méně bylo také srážek se stromy.“ Vizualizace plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021–2030 obsahuje interaktivní sestava, která je k dispozici na webu www.cdv.cz/vizenula.

Antonio Avenoso, výkonný ředitel Evropské rady pro bezpečnost dopravy, řekl: *„Finsko získalo ocenění v rámci indexu bezpečnosti dopravy. Ve Finsku se říká ‚vahinko ei tule kello kaulassa‘, což zhruba znamená ‚nehody nepřicházejí se zvonkem na krku‘. To může vysvětlovat, proč mají Finové tak komplexní a strategický přístup, který se snaží pokrýt mnoho různých aspektů nebezpečí na silnicích. Toto úsilí nekončí ani v okamžiku, kdy dojde k nehodě. Finsko je jedinou zemí v Evropě,*

která provádí hloubkové vyšetřování každé jednotlivé smrtelné kolize. Blahopřejeme Finsku k pokroku, kterého dosáhlo za posledních deset let, a doufáme, že se nechá inspirovat a zdvojnásobí své úsilí, aby dosáhlo svých ambiciózních cílů do budoucna.“

„Hloubková analýza dopravních nehod je realizována také v České republice,“ uvádí Kateřina Bucsuházy z Centra dopravního výzkumu a dodává: „Na rozdíl od Finska, náš tým Hloubkové analýzy dopravních nehod jezdí na místa vybraných dopravních nehod se zraněním v rámci Jihomoravského kraje. Jedná se o výzkumnou činnost, která napomáhá odhalit faktory přispívající ke vzniku nehod a umožňuje tak návrh účinných opatření, která mohou eliminovat nebo alespoň snížit závažnost následků dopravních nehod. Hloubková analýza dopravních nehod přináší komplexní pohled na veškeré faktory, které s konkrétní nehodou souvisejí, tedy ovlivňují její vznik, průběh, případně následky, a to jak z hlediska vozidla, dopravní infrastruktury, tak jednotlivých účastníků silničního provozu.“

Hloubková analýza je realizovaná za podpory Ministerstva dopravy a je tak hodnotným nástrojem pro cílené, systémové a komplexní rozhodování o opatřeních v souvislosti s bezpečností silničního provozu. Data tedy mohou být využita nejen jako podklad pro úpravu norem nebo legislativního rámce na národní i evropské úrovni, ale také pro výchovu a vzdělávání. Navrhovaná opatření se mohou zasloužit například také o snížení nehodovosti (nejen) na nehodových lokalitách. Podněty mohou sloužit také pro výrobce vozidel nebo odborníky v oblasti analýzy nehod. V nedávné době byl spuštěn tzv. Katalog poškození. Jedná se o databázi, která je určena zejména pro soudní znalce z oboru doprava, ale také pro další odborníky zabývající se analýzou a dokumentací dopravních nehod. Detailní informace jsou k dispozici na webových stránkách www.vyzkumnehod.cz.

Toto oznámení se shoduje s novou analýzou, kterou zveřejnila Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu (ETSC) a která ukazuje, že v loňském roce došlo na silnicích EU k 20 418 úmrtím. To představuje pokles o pouhé 1 % oproti roku 2022, což zdaleka nedosahuje 6,1% ročního snížení, které je nutné k dosažení cíle EU. A to, snížit počet úmrtí o 50 % do roku 2030.

Po volbách do Evropského parlamentu ETSC vyzývá ke zřízení agentury EU pro bezpečnost silničního provozu, která by měla konkrétní pravomoci, například řídit zavádění automatizovaných vozidel a provádět vyšetřování nehod. Zatímco ostatní hlavní druhy dopravy v Evropě (letecká, námořní a železniční) mají specializované agentury EU odpovědné za bezpečnost, pro silniční dopravu žádná taková agentura neexistuje. ETSC rovněž naléhavě žádá Evropskou komisi, aby zahájila práce na nové revizi předpisů o bezpečnosti vozidel, která by zohlednila rychle se rozvíjející bezpečnostní technologie, a aby prosadila reformy pravidelných technických kontrol vozidel, které by zajistily zachování těchto technologií po celou dobu životnosti vozidla.

V komentáři k příštímú pětiletému mandátu Evropského parlamentu a Komise pan Avenoso uvedl: *„Bezpečnost silničního provozu musí být opět prioritou. Za posledních pět let zemřelo na silnicích EU 100 000 lidí, a pokud se nic nezmění, v příštích pěti letech zemře dalších 100 000 lidí. Nově zvolení poslanci Evropského parlamentu a jmenovaní komisaři musí začít jednat.“*

Současná finská strategie bezpečnosti silničního provozu se řídí VIZÍ NULA, tj. že do roku 2050 by na silnicích neměl nikdo zemřít ani být vážně zraněn, a to bez ohledu na druh dopravy. Od roku 2000 zavedlo Finsko několik důležitých opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Patří mezi ně snížení rychlostních limitů ve většině městských oblastí, výstavba stezek pro chodce a cyklisty, výstavba 400 km dálnic, instalace automatických radarů na téměř 3 000 km hlavních silnic. Finská národní strategie dopravní bezpečnosti na období 2022–2026 si klade za cíl komplexně zlepšit dopravní dovednosti různých účastníků silničního provozu a různých věkových skupin. Strategie zahrnuje dva ukazatele zaměřené na bezpečnost dětí v silničním provozu: podíl škol, které mají dopravní výchovu jako součást svého ročního plánu, a počet kolizí, do nichž je zapojeno dítě nebo

mladistvým.

Finská národní strategie duševního zdraví a program prevence sebevražd na období 2020–2030 rovněž přispějí ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny věkové kategorie, neboť ve Finsku je upřednostňování duševního zdraví dalším prvkem, který je silně spojen s bezpečností silničního provozu. Finsko je jednou ze dvou zemí EU, které zahrnují sebevraždy na silnicích do statistik úmrtí na silnicích (druhou zemí je Estonsko). Finské statistiky úmrtí na silnicích jsou proto vyšší, než by byly, kdyby se tato úmrtí vyloučila, jako je tomu v jiných zemích. Finsko vykazuje 99–100% míru nošení přileb na motocyklech a mopedech. Policie má povoleno provádět namátkové testy na alkohol a drogy u řidičů. Počet řidičů, kteří sami řídí pod vlivem alkoholu, je mnohem nižší, než je průměr v EU, a akceptace řízení pod vlivem alkoholu je obecně velmi nízká. Ve Finsku musí být všechny školní autobusy a školní taxíky vybaveny alkoholovými zámky. Tato zařízení jsou rovněž instalována do vozidel odsouzených řidičů pod vlivem alkoholu v rámci dlouhodobého rehabilitačního programu, který se používá jako alternativa k zákazu řízení.

<https://www.cdv.cz/tisk/pro-rok-2024-ziskalo-od-evropske-rady-pro-bezpecnost-dopravy-oceneni-za-mimoradny-pokrok-v-oblasti-bezpecnosti-silnicniho-provozu-finsko-cesko-dohnalo-evropsky-prumer>