

## Vážení čtenáři,

od té doby, co lidstvo sdílí veřejný prostor s vozidly, je bezpečnost provozu na silnicích žhavým tématem. Pěší a cyklisté jsou nejzranitelnějšími účastníky a tento fakt je často významnou bariérou při propagaci a prosazování těchto udržitelných a aktivních druhů dopravy. Toto číslo e-aktualit je sondou do historie bezpečnosti silničního provozu a věnuje se také vztahu mezi Managementem mobility a udržitelností.

## Milióny umíraly a více milionů bude umírat



Mary Ward, první člověk usmrcený autem. Zdroj: [www.irishcentral.com](http://www.irishcentral.com)

Lidem se může stát, že jejich život zastíní jediný konkrétní zážitek, který se předtím nikomu nestal. **Mary Ward**, anglo-irská amatérská vědkyně byla jednou z nich. Výjimečná žena, kterou v roce 1869 potkalo to neštěstí, že se stala první osobou, usmrcenou automobilem.

Dnes ve světě každoročně umírá víc než 1.2 milionu lidí právě v silničním provozu. Tento počet navíc ještě pomalu roste, podívejte se na [Globální zprávu o bezpečnosti silničního provozu](#) od Světové zdravotnické organizace.

V zemích, které jsou nyní členy EU, se počet úmrtí na silnicích daří postupně od roku 1991 snižovat, a to až o 70% – z více než 76 000 obětí až do loňska, kdy jich bylo přibližně 26 000 – což je úspěchem rychlejších pohotovostních služeb, lepší lékařské péče, bezpečnějších vozidel, přísnějších kontrol, projektování bezpečnějších silnic, lepší prevence i četnějších kampaní k bezpečnosti silničního provozu. Nicméně počet nehod a počet zranění v posledních 25 letech klesly jen asi o 25%. Každý rok se tedy přihodí více než 1 milion nehod, které zapříčiní těchto 26.000 úmrtí ale také 1.5 milionu zranění! Zranění pak ve zhruba 100.000 případech končí jako doživotně pohybové omezení a ve 200.000 případech jde o závažná zranění – a to se děje každým rokem! Přes všechny úspěchy jsou tato čísla děsivá. V městských oblastech (které jsou v průměru bezpečnější než venkovské oblasti) přibližně polovinu úmrtí a ještě více vážných zranění postihuje cyklisty a chodce – a většina z nich je zapříčiněna tím, že automobil srazí cyklistu nebo chodce. Celkově jsou však chůze i cyklistika stále ještě bezpečnější než používání automobilu.



Zdroj: [www.globalgoals.org](http://www.globalgoals.org)

## Potíže se statistikami z oblasti bezpečnosti silničního provozu



Pro zvětšení klikněte na obrázek.

Celkově EU odvádí skvělou práci ve sběru dat, jejich standardizace a poskytování. Metody záznamu dat se však liší a selektivní výběr dat ("vybírání třešniček") otevírá mnoho možností interpretace. Pro ilustraci alespoň tři příklady:

- Rakouská policie pořízuje elektronické záznamy příčin dopravních nehod. V méně než 4% je hlavní příčinou úmrtí na silnicích alkohol. Ovšem srovnání dat na mezinárodní úrovni ukazuje, že ve skutečnosti je tento podíl někde mezi 20 až 30%. Předpokládá se, že hlavní důvody tohoto rozdílu jsou krevní testy usmrcených osob, které se běžně neprovádějí, a že jiné hlavní příčiny (jako např. překračování rychlosti) jsou zaznamenány i když byl podprahovou příčinou právě alkohol.
- 13 zemí EU zaznamenává také data z nemocnic dle tzv. EU Injury Database (EU-IDB) – EU databáze zranění. Na základě této databáze se odhaduje, že v silničních nehodách jsou ročně zraněny přibližně čtyři miliony lidí (více než dvojnásobek oficiálních statistik).
- Zákony k nošení cyklistických přileb: podíl zranění hlavy automobilistů, pěších a cyklistů jsou poměrně vyrovnané. Nikdo nepřemýšlí o tom, že by přilby měly být povinné pro chodce nebo pro řidiče aut, ale cyklistické přilby jsou alespoň součástí diskusí téměř v každé zemi. Dopad povinnosti používání cyklistických přileb je vysoce

kontroverzní – někteří to interpretují jako bezpečnostní opatření, jiní ale jako příčinu nižšího stavu bezpečnosti – podívejte se na následující argumenty [zde](#).

Výborné statistiky naleznete na stránkách [Bezpečnosti silničního provozu Evropské komise](#)

## Čím víc cyklistů a chodců, tím je chůze a jízda na kole bezpečnější



Zdroj: [www.ecf.com](http://www.ecf.com)

IMOžná to nezní pravděpodobně, ale více cyklistů na silnicích vede k menšímu počtu cyklistických nehod. Prakticky všechny města, kde se podíl cyklistické dopravy zvyšuje, to mohou potvrdit. Jak je to možné? Vysvětlení je následující: čím více je cyklistů silnicích, tím běžněji jsou vnímáni. Díky tomu jsou motoristé obezřetnější a chovají se tolerantněji. A také, čím víc lidí jezdí na kole, tím je pravděpodobnější, že motoristé taky vyjedou na kole a tím víc budou brát na zřetel chování v provozu vůči cyklistům. **Critical Mass** je slavností alternativ k osobním automobilům a je založena i na těchto argumentech – čím více je cyklistů, tím je to bezpečnější. Dopad na cyklisty platí i u chodců – čím víc jich je, tím je pro ně situace v provozu bezpečnější. Dobrá studie na toto téma „číslo zvyšující bezpečnost“, je zde: „[Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling](#)“.

## Pěší a cyklisté: nepřátelé nebo spojenci?



Zdroj: [www.bicigasteiz.com](http://www.bicigasteiz.com)

Pro zvýšení podílu cyklistů projektanti často umísťují cyklistickou infrastrukturu na chodníky pro pěší, protože je to často jednodušší než odebrat část dopravního prostoru automobilovému provozu (z parkovacích nebo jízdnic pruhů). Pěší zóny v centrech měst mohou být bariérou pro cyklisty – tak je otázkou, jestli by jim měla být povolena jízda na takových místech – zvláště i proto, že tato místa jsou zpravidla jedinou možností pro bezpečný průjezd na kole centrem města, které je celkově orientováno na automobilovou dopravu. V lokalitách, kde je vysoký počet chodců, to nevyhnutně způsobí nepohodlí – a to hlavně chodcům. Nicméně, zkušenost a výzkum ukazují, že s dobrým projektováním se situace vyřeší samo-regulací. Studie, která zahrnovala přes stovku pěších zón v Nizozemí, ukázala, že počet cyklistů skoro vůbec nezávisí na tom, jestli je zde jízda na kole povolena nebo ne, ale že závisí na počtu uživatelů. K usnadnění této situace je mnoho řešení:

- Zvyšování povědomí o ohleduplnosti vůči chodcům, např. kampaň „[Gemeinsam unterwegs](#)“ campaign ve městě Bolzano, Itálie, nebo [bike warden](#) cyklo-hlídká u stezky podél kanálu v Londýně.
- Dobré projektování sdíleného uličního prostoru, např. [New Road in Brighton & Hove's inner city](#) nebo [Mariahilferstrasse in Vienna](#).
- Poskytování plně oddělené infrastruktury pro cyklisty a pěší. Více naleznete v tomto článku od blogera [Davida Hembrow](#). Pokutování cyklistů za rychlou jízdu v pěších zónách pravděpodobně nebude nejlepší nápad
- Nařízení, jako např. [nové nařízení pro cyklisty v pěších zónách ve španělském městě Vitoria-Gasteiz](#)



fotka od [Gary Cziko](#), CC BY-NC-SA 2.0

## Nebezpečí nedostatečné pozornosti je pořád tady



Obrázek: se svolením [Pawel Kuczynski](#)

Nesoustředěné řízení automobilů je hlavní příčinou dopravních nehod po celém světě. Jednou z nejčastějších příčin je [používání mobilních telefonů při řízení \(i když je používáno vybavení hands-free\)](#). Ale nedostatečná bdělost je také otázkou u [pěších i cyklistů](#). Nová dimenze ještě zvětšuje skutečnost – jak dokazují zvláštní brýle – jako např. [Google glass](#).

Zvětšenou realitu nám poskytne ale i jednoduchý chytrý telefon. Nejnovější bláznivá hra [Pokémon GO](#), je zdarma a nabízí hru se zvětšenou realitou, na základě vybrané lokality, kde hráči používají svůj mobilní telefon k detekci, zajištění, boji i trénování s virtuálními stvořeními nazývanými Pokémon, které se objevují na displeji jako by byly ve stejné lokalitě, ve skutečném světě jako je hráč. Hra se objevila na trhu v červenci a rychle se stala globálním fenoménem, stáhlo si ji víc než 130 mil. lidí z celého světa.

Na jedné straně tato hra slibuje propagaci [fyzické aktivity](#) a má napomoci [růstu místních firem](#), ale přináší také kontroverzní dopad, protože přispívá k [dopravním nehodám](#) a na některých místech se hraní této hry stává [veřejnou zátěží](#).

Je zřejmé, že tato hra je původcem i několika nebezpečných situací, říká zástupce „mládeže pro bezpečnost na silnicích“ [Youth For Road Safety \(YOURS\)](#). „Chceme, aby si

naše mládež užívala radost, když chytne Pokémona, ale je pro nás velmi důležité, aby byli všichni opatrní na silnici a mysleli na svoji bezpečnost.“

## Plánování pro udržitelnou bezpečnost v silniční dopravě



Zdroj: [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Udržitelná bezpečnost je jméno holandské metody **Dutch approach** pro zajištění lepší bezpečnosti silničního provozu. Metoda byla zavedena v roce 1992 a rychle si získala všechny manažery bezpečnosti. Cílem je především brát osobu jako měřítko. Udržitelná bezpečnost je mnohem víc než jen dobrá infrastruktura. Silnice i vozidla musí být přizpůsobena lidským schopnostem a lidé musí být vzděláváni k bezpečnému řízení vozidel. Tato metoda je založena na **pěti principech**: funkčnost a jednotnost, předvídatelnost, odpustitelnost a státní povědomí.

Státní střednědobý nebo dlouhodobý plán bezpečnosti silničního provozu je základním předpokladem pro dosahování udržitelných výsledků v této oblasti. Takový plán by měl nastavit měřitelné dlouhodobé a střednědobé cíle v oblasti bezpečnosti a vybudovat kapacitu místních institucí a poskytovat alternativní zdroje financování bezpečnostních opatření na silnicích.

Příkladem velmi úspěšného Plánu rozvoje bezpečnosti silničního provozu je rakouský plán (**Austrian Road Safety Programme 2011-2020**), který napomohl snížit počet úmrtí na silnicích až téměř o 50 procent.

Na mezinárodní úrovni WHO (Světová zdravotnická organizace) předkládá příručky, jak dosahovat bezpečnosti: více [zde](#), Evropská komise představuje [výsledky projektů EU](#) a mnoho dalších [nástrojů](#).

## Financování bezpečnosti silničního provozu



fotka od [Tax Credits](#), CC BY 2.0

Pro realizaci opatření v silničním provozu je nezbytné mít udržitelný zdroj **financování**. Např. ve Finsku je zavedena daň z bezpečnosti silničního provozu, a to u v rámci povinného ručení vozidel zhruba na 50 let. Částka 1.1 procenta z pojistného je využita k financování výuky bezpečného chování v dopravním provozu na veřejných školách, k informování uživatelů silnic a k propagaci bezpečnosti silničního provozu. (Zdroj: GIZ, **The Road Safety Cent**). Některé země, jako je **Rakousko** nebo **Nový Zéland**, používají osobní poznávací značky k financování svých státních fondů bezpečnosti silniční dopravy.

## Kampaně a vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního



zdroj: [www.tac.vic.gov.au](http://www.tac.vic.gov.au)

„Nemám krk, mám zapadlý nos, air-bagy mezi žebrem a končetinami a ty mám vyvrácené do různých směrů. Jmenuji se Graham a jsem jiný“. Má poškozeny všechny části těla, které potřebuje k přežití v těžké nehodě, protože se lidské tělo nevyvinulo k přežití nehod s vysokým dopadem.

**Australská komise dopravních nehod** popisuje Grahama jako „učební pomůcku, která bude léta sloužit společnosti jako připomínka, proč musíme vyvíjet bezpečnější silniční systém, který nás ochrání před tím, když se věci zvrtnou.“ Náplň školní výuky byla také rozvinuta, aby se studenti na vlastní oči poučili osobními nebo online návštěvami Grahama.

Dovednost vyučovat děti bezpečnosti silniční dopravy může dát společnosti celoživotní přínos, ale mělo by na ni být nahlíženo jako na dlouhodobou strategii. Děti si mohou zapamatovat informace v krátkém horizontu, ale efektivní a udržitelný rozvoj pozitivních postojů k silniční bezpečnosti je u nich dosažitelný až zařazením tohoto tématu do školních osnov, např. formou průřezového tématu, jak je uvedeno v **Příručce pro výuku bezpečnosti silničního provozu**, kterou vytvořil Brake s podporou britského ministerstva dopravy.

## Nadcházející události

- **Konference Evropské kampaně k bezpečnosti silničního provozu (European Road Safety Campaigns Conference)**



17.-18.listopadu 2016 – Brusel, Belgie  
<http://www.ecrsc.eu/home>

- **European Bike-Sharing Conference**  
30.listopadu 2016 – Rotterdam, Nizozemí  
<http://velo-citta.eu/bikesharingconference/>
- **Act TravelWise Annual Conference: Sustainable Travel in a Changing World**  
17. ledna 2017 – Birmingham, UK  
<http://www.acttravelwise.org/>

Pro více aktivit, prosím navštivte [kalendárium EPOMMu](#).



ECOMM 2017



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive