

**Prezentace vybraných aktuálních zahraničních poznatků
z oblasti bezpečnosti silničního provozu
získaných Centrem dopravního výzkumu, v.v.i.
v rámci jeho zapojení do mezinárodních aktivit
IRTAD, CARE, ETSC, PIARC**

pro 11. zasedání Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu

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

1. Poslání a přínosy zapojení do mezinárodních aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Silniční doprava je nejvýznamnějším nositelem mobility občanů i přepravy zboží. Přirozeně se odehrává i mimo hranice státu a má i významný mezinárodní charakter. Znamená to, že čeští řidiči jsou bezprostředními účastníky silničního provozu na silničních komunikacích v zahraničí a naopak na našich silnicích tvoří nezanedbatelnou část provozu dopravní prostředky ze zahraničí.

Kromě základního přínosu pro rozvoj ekonomiky a volný pohyb občanů má silniční doprava i své negativní dopady na životní prostředí a dopravní nehodovost. Nehody jsou bohužel neodmyslitelným průvodním jevem provozu na pozemních komunikacích. Jejich charakteristiky, závažnost jejich následků i jejich četnost úzce souvisí s rozvojem silniční dopravy, technickým vývojem dopravních prostředků a samozřejmě i s rozsahem a úrovní stavebního uspořádání pozemních komunikací.

Silnice je vymezeným koridorem, který umožňuje a usnadňuje naplnění základní lidské potřeby mobility. Je prostorem, kde se současně vyskytují různorodí uživatelé, s odlišnými potřebami, v odlišně vybavených dopravních prostředcích. Tím se přirozeně vytváří i příležitost pro výskyt jejich vzájemných konfliktů. Čím je účastníků provozu více a čím více se jejich charakteristiky liší, tím větší je nebezpečí vzniku konfliktních situací i závažnosti jejich následků.

Dopravní nehody znamenají ve svých důsledcích závažný humánní problém a současně i nezanedbatelnou ekonomickou ztrátu spojenou nejen s jednoznačně vyčíslenou výší hmotné škody, která je součástí statistiky nehod na pozemních komunikacích zpracovávanou dopravní policií. K ní je třeba připočítat i náklady na zdravotní péči účastníků nehody přímo na místě i na následné léčení, vyvolané sociální výdaje i administrativní činnosti policie, soudů apod. Významnou část znamenají i položky spojené se ztrátou produktivní činnosti zraněných a usmrčených osob. Tyto náklady přirozeně reflektují hospodářský vývoj a ovlivňují výši vypočtených ztrát. Zatímco v roce 1993, byla vypočtena ztráta spojená se smrtelným následkem na cca 3,5 mil Kč, v roce 2008 již dosáhla hodnoty 10 mil. Kč. Celková **celospolečenská ztráta** způsobená následky nehod na pozemních komunikacích činí v posledních letech astronomickou částku téměř **50 mld. Kč**.

Úroveň nehodovosti v silničním provozu se v České republice pohybuje pod evropským průměrem a vybrané ukazatele nehodovosti u nás dosahují dvoj- až pětinasobné výše ve srovnání s nejvyspělejšími zeměmi Evropy. Tento nepříznivý stav bezprostředně souvisí s hospodářským vývojem ve druhé polovině minulého století a návazným prudkým růstem motorizace po roce 1989. Podílí se na něm nejen skladba vozového parku a nedostatečná kvalita sítě pozemních komunikací včetně nedobudované sítě dálnic a rychlostních komunikací, ale především úroveň chování účastníků silničního provozu.

O to významnější jsou poznatky a zkušenosti ze zemí, kde vývoj motorizace měl přirozeně narůstající vývoj od padesátých let minulého století. Tento časový úsek trvající až do současné doby umožňoval postupné přizpůsobování parametrů pozemních komunikací narůstajícím intenzitám dopravy a jejím potřebám, ale poskytl i větší prostor účastníkům silničního provozu pro adaptaci na měnící se podmínky provozu. Současně vytvářel i podmínky pro důkladnou analýzu narůstající nehodovosti a hledání a ověřování účinných řešení k jejímu zastavení a snižování. Na ně pak navazovalo zavedení adekvátních legislativních regulativů a systémově postavených programů zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Mezinárodní srovnání nejsou samoúčelným porovnáním dat a informací, ale mají zásadní význam pro vytváření účinné národní politiky bezpečnosti silničního provozu.

Mezinárodní srovnání poskytují::

- Základní porovnatelný obrázek o národní situaci v nehodovosti
- Jednoznačnou informaci o postavení mezi ostatními zeměmi
- Porovnatelnou informaci o dosaženém vývoji a pokroku a jeho tempu s ohledem na další země
- Lepší identifikaci slabých míst v systému bezpečnosti a přesnější nasměrování aktivit do oblastí s nejvyšší očekávanou účinností
- Rozdíly v úrovni bezpečnosti účastníků provozu a různých typů komunikací
- Indikaci naléhavosti směřování finančního zajištění zaváděných opatření
- Poskytují širokou škálu ověřených opatření k možnému uplatnění v konkrétních podmínkách v jiných zemích

Centrum dopravního výzkumu proto už od svého vzniku začalo aktivně vstupovat do mezinárodní spolupráce nejen v přímé výzkumné spolupráci a podílení se na společných mezinárodních projektech, ale i zapojením se do vybraných mezinárodních organizací, jejichž hlavní náplní je bezpečnost silničního provozu.

CDV se postupně zapojilo do činnosti následných organizací:

- **IRTAD ((International Road Traffic Accident Database)**
- **CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)**
- **ETSC (European Transport Safety Council)**
- **PIARC**

Následná informace stručně charakterizuje jednotlivé organizace a na příkladech demonstruje vybrané výsledky a jejich relevanci k našim podmínkám.

Kromě těchto hlavních organizací CDV využívá i poznatků z dalších organizací, jejichž aktivity nejsou tak rozsáhlé, např. ERSCH – Evropská charta bezpečnosti silničního provozu nebo bezpečnost silničního provozu je pouze jedna z jejich dalších aktivit např. POLIS.

2 IRTAD

Mezinárodní databáze nehodovosti **IRTAD (International Road Traffic Accident Database)** vznikla v roce 1988 na základě výzkumného programu silniční dopravy OECD, který měl zabezpečit tvorbu mezinárodní databáze o nehodách a obětech s agregovanými daty včetně expozičních údajů na kontinuální bázi. Vývoj databáze prošel několika fázemi. Nejprve byla databáze vytvářena a spravována německým ústavem BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) v Bergisch Gladbachu v rámci činností podporovaných OECD. Od roku 2004 přešla pod nově vytvořený orgán JRTC OECD/ECMT (Joint Transport Research Centre) a v roce 2006 byla i fyzicky přesunuta do sídla OECD/ECMT v Paříži, přejmenovaného ve stejném roce na JRTC OECD/ITF (na základě přeměny ECMT na International Transport Forum).

V současnosti IRTAD představuje jak vlastní databázi, tak s její činností spojenou Skupinu dat bezpečnosti provozu a analýzy (International Traffic Safety Data and Analysis Group, zkráceně také IRTAD Group). IRTAD Group je pracovní skupina spadající pod JRTC OECD/ITF, složená z expertů na bezpečnost silničního provozu a statistiků z renomovaných výzkumných ústavů, národních organizací pro správu silnic a dopravu, mezinárodních organizací, vysokých škol, automobilistických sdružení, výrobců atd. Hlavním úkolem této skupiny je přispívat k mezinárodní spolupráci na datech silniční nehodovosti a jejich analýze. Pracovní skupina IRTAD se schází na 2 pravidelných zasedáních během roku. Dále jsou pořádány přibližně po 3 letech konference IRTAD, sloužící k prezentaci nových poznatků z oblasti bezpečnosti silniční dopravy, sběru, zpracování, vyhodnocování a analýzy dat (doposud se konaly 4 konference – předposlední v roce 2006 v Brně a poslední letos v Soulu).

Databáze IRTAD v současnosti zahrnuje nehodová data a další bezpečnostní indikátory z 31 zemí - většinou nejvyspělejších zemí Evropy, severní Ameriky, Asie a Oceánie (většinou členové OECD). Další ambicí IRTAD je zahrnout co nejvíce zemí a současně vybudovat kvalitní databázi silniční nehodovosti na vysoké úrovni. Skupina IRTAD se stává významným fórem pro prezentaci výsledků výzkumů vázaných na statistická data národních úrovní, výměnu informací, znalostí a nejlepších zkušeností z oblasti statistiky dopravní nehodovosti, ale i politiky bezpečnosti dopravy a iniciátorem pro zpracování souhrnných speciálně zaměřených studií (např. podregistrace dopravních nehod a jejich obětí, definice, dostupnost a srovnatelnost dat včetně expozičních dat).

Účastníky projektu IRTAD jsou státy OECD zastoupené jednotlivými národními koordinačními instituty, případně dalšími přidruženými instituty (jako druhý nebo další institut z téže země). Aktivně se účastní většina z 30 států OECD, některé však pouze dodávají data (pouze Mexiko se neúčastní vůbec). Z nečlenských států OECD se naopak aktivně účastní Slovinsko, Izrael, Jordánsko a Malajsie.

Všechny tyto státy (kromě nedávno přistoupivších Jordánska a Malajsie) dodávají svá data do databáze nehodovosti. Naopak z nečlenských států dodávají data do databáze (na základě svého členství v OECD) ještě Portugalsko, Itálie, Lucembursko, Řecko, Slovensko a do

nedávné doby i Turecko (v posledních letech přerušilo své aktivity v IRTAD) - celkem je tedy v databázi zastoupeno 31 zemí.

Členem pracovní skupiny IRTAD je i 5 mezinárodních organizací (DG TREN, ACEA - European Automobile Manufacturer Association, FIA Foundation, ACEM - Motorcycle Industry in Europe, World Bank - Světová banka).

Databáze nehodovosti obsahuje údaje o nehodovosti v silničním provozu a jejich souvislostech s demografickými, dopravně-infrastrukturními a dopravně-provozními ukazateli. Jedná se o souhrnná (agregovaná) a mezinárodně srovnatelná data v časových řadách od r. 1970 (roční, u nejvýznamnějších ukazatelů i měsíční). V rámci IRTAD je dosažena harmonizace a kompletnost dat na mezinárodní úrovni z hlediska základních definic a datového obsahu - údaje o počtu usmrcených osob jsou vztaženy vždy na období 30 dnů po dopravní nehodě podle mezinárodní definice. Rovněž na základě mezinárodní praxe se sledují pouze nehody se zraněním nebo usmrcením účastníků provozu.

Všechna data jsou agregovaná (tzn. jen výsledné počty, nevychází tedy se z detailních údajů o jednotlivých nehodách, jak je tomu např. v CARE). Základem jsou údaje o nehodovosti - počet osobních nehod, počet usmrcených, zraněných a hospitalizovaných, v členění podle věku, typu účastníka provozu a typu komunikace. Počet usmrcených je dále členěn i podle pohlaví a počet usmrcených v osobních automobilech podle pozice (řidič/spolucestující). Jsou sledovány i údaje o nehodách, usmrcených, zraněných podle účasti na nehodách určitého typu vozidla a podle typu komunikace.

Dále jsou v databázi obsaženy expoziční údaje umožňující vzájemné porovnávání - počet obyvatel a rozloha státu, počet motorových vozidel podle druhu, délka pozemních komunikací podle typu, dopravní výkon ve vozokm podle druhu vozidel a typu komunikace, dělba celkové přepravní práce (přepravní výkon v oskm) mezi jednotlivé typy dopravy. Dále jsou přímo k dispozici vypočtené poměrné hodnoty rizika (relativní údaje o počtu nehod, usmrcených a hospitalizovaných vzhledem k obyvatelstvu a dopravním výkonům) a stupeň užívání bezpečnostních pásů řidiči osobních automobilů. Všechny údaje jsou vedeny po letech, avšak počet usmrcených, zraněných a počet nehod i po měsících.

Údaje obsažené v databázi slouží jako podklad pro mezinárodní srovnávací analýzy dat o dopravních nehodách při výzkumu dopravní nehodovosti pro státní správy, národní silniční správy, automobilový průmysl, pojišťovnictví a další oblasti. Na základě podrobných průzkumů jsou také vytvářeny speciální studie, týkající se dostupnosti a srovnatelnosti nehodových dat, definic a metodiky, problematiky expozičních dat apod. V plánu je další rozšiřování IRTAD jak po stránce teritoriální (globální) o další země (zejména členské státy Mezinárodního dopravního fóra - ITF), tak po stránce věcné (další sledované ukazatele včetně legislativy) a její širší otevření odborné veřejnosti.

Databáze IRTAD je velmi spolehlivým i pohotovým zdrojem harmonizovaných klíčových dat o nehodovosti z nejvyspělejších států světa (včetně mimoevropských), která jsou poměrně pravidelně a pružně aktualizována a zpřístupňována (na www stránkách IRTAD). Jedná se o data, která pocházejí ze spolehlivých, standardizovaných, dobře definovaných a kvalitních zdrojů. Třebaže se jedná pouze o agregovaná data, jsou to ve skutečnosti nejdůležitější data o nehodovosti s možností získání řady potřebných členění (věk, typ vozidla, typ komunikace), která jsou pro většinu požadovaných makroskopických analýz na evropské úrovni dostatečná. Pro srovnání - evropská databáze nehodovosti CARE obsahuje ve své podstatě disagregovaná

data, ze kterých je možno tvořit velké množství agregovaných výstupů v hlubším členění a vícenásobné kombinaci než v případě IRTAD, na druhé straně právě tato okolnost činí databázi CARE méně pružnou - data jsou přístupná obyčejně až po delším časovém období, současně není ještě vyřešena otázka harmonizace dat na takové úrovni jako u databáze IRTAD.

Skupina IRTAD se stává také významným mezinárodním fórem pro výměnu informací, znalostí a nejlepších zkušeností z oblasti statistiky dopravní nehodovosti, ale i politiky bezpečnosti dopravy, sdružující množství odborníků z příslušných oborů na mezinárodní úrovni. Její celosvětový vliv a rozsah bude narůstat. Všechny členské státy OECD (kromě Mexika), které mají většinou velmi vysoký stupeň bezpečnosti v dopravě, jsou v IRTAD rovněž zastoupeny. Z toho také plyne pro ČR významná příležitost účastnit se na výměně a předávání nejlepších zkušeností z oblasti bezpečnosti v dopravě ve skupině nejvyspělejších států světa.

CDV se zúčastní všech aktivit ve skupině IRTAD od roku 1996 (jako první ze zemí z oblasti střední a východní Evropy). Kromě účasti na pravidelných zasedáních spolupracuje na dodávkách dat a jejich analýzách pro účely speciálních studií. Dále se aktivně účastní i mezinárodních konferencí IRTAD. Ředitel CDV Ing. J. Mikulík, CSc. vykonával po jedno pětileté funkční období funkci předsedy skupiny IRTAD. Přístup k aktuálním mezinárodním datům samozřejmě umožňuje CDV tvorbu mnoha různých analytických studií pro potřeby MD ČR, případně dalších institucí.

Poslední zasedání skupiny IRTAD se uskutečnilo společně se 4. konferencí IRTAD ve dnech 16. - 19. září 2009. Konference se zúčastnilo 120 expertů na bezpečnost z 33 zemí a pěti kontinentů. Bylo na ní předneseno 48 přednášek a jednou z nich byla prezentace českého systému lokalizace míst dopravních nehod pomocí GPS a jejich využití. Přednáška měla velký ohlas, protože zatím nikde ve světě není tento nástroj využíván pro rutinní sběr nehodových dat. Konference byla zahájena korejským ministrem pozemní dopravy a námořnictva, který prezentoval **cíl snížit počet usmrčených do roku 2012 na polovinu počtu v roce 2008**. Nosným tématem bylo potvrzení významu dat o nehodách v silničním provozu, jejich spolehlivost a přesnost. V tomto duchu byly shrnuty poznatky konference do doporučení pro státní orgány:

- spolehlivá nehodová data jsou klíčem k řešení bezpečnosti a posuzování docílených zlepšení,
- zkvalitňování evidence a vyhodnocování nehodové databáze musí být součástí národní strategie,
- systémová výměna a sdílení nehodových dat mezi státními a místními orgány, policií a zdravotnictvím,
- průběžné vyhodnocování účinnosti přijatých opatření
- sjednocení definic na mezinárodní úrovni,
- vypracování metodiky porovnání policejních a zdravotnických dat,
- vytýčení ambiciózní vize a konkrétních a reálných dílčích cílů,
- podpora mezinárodní spolupráce a výměny znalostí a zkušeností,
- panelová diskuse o evidenci nehodových dat na světové konferenci ministrů dopravy o bezpečnosti v Moskvě (19. - 20.11. 2009).

Na návazném zasedání skupiny IRTAD byly kromě nejnovějších dat o dopravních nehodách za I. pololetí roku 2009 a srovnávacím vyhodnocení za rok 2008 poskytnuty zástupci

jednotlivých států informace o nejnovějších opatřeních ke zvýšení bezpečnosti na národní úrovni.

Nejpozoruhodnější bylo vystoupení švédského zástupce, který prezentoval soubor nových opatření, které postupně směřují k naplnění „VIZE O“.

V květnu 2009 schválil švédský parlament nové cíle bezpečnosti silničního provozu a to snížit do roku 2020 oproti průměru let 2006 – 2008 :

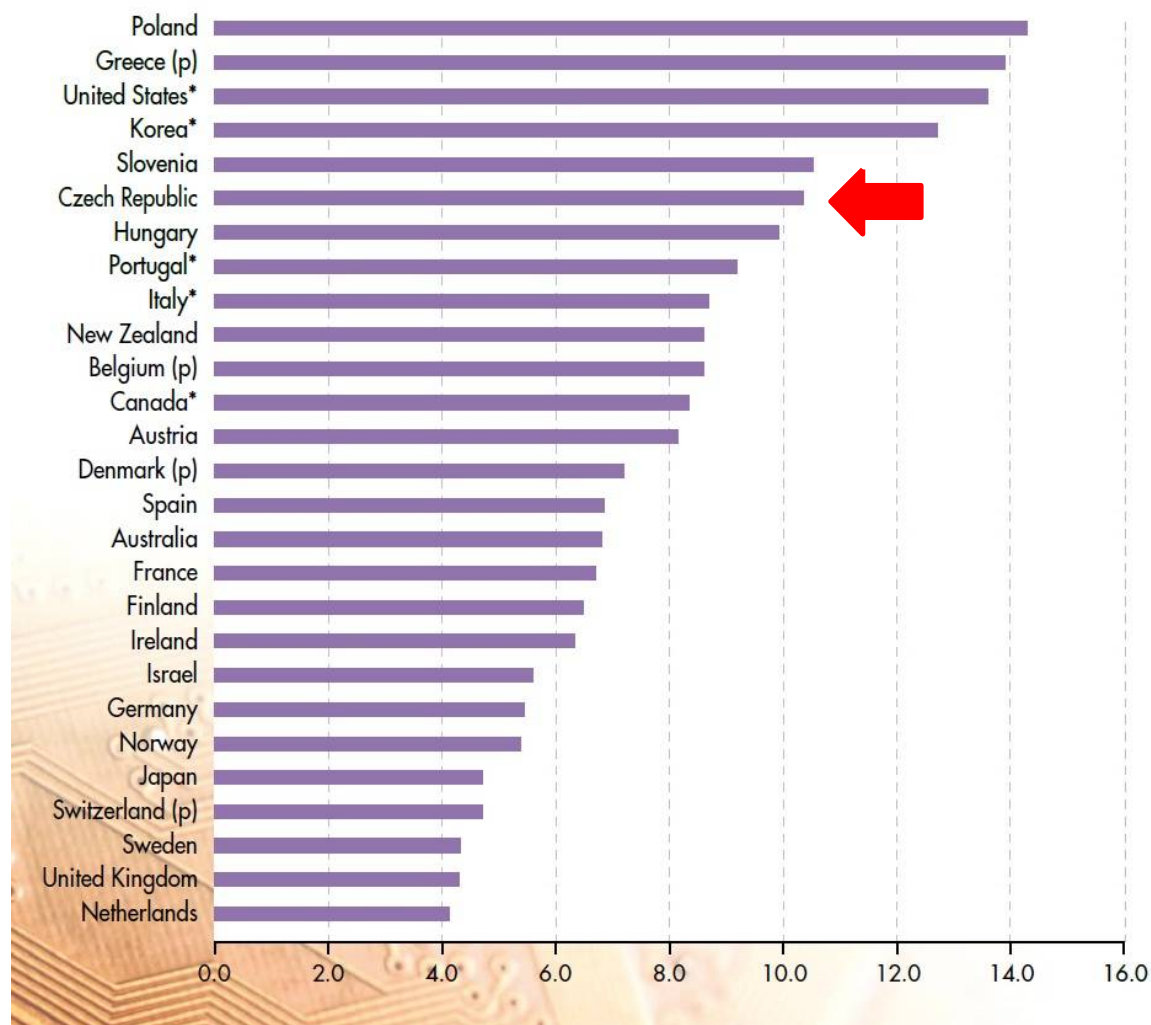
- **počet usmrcených na polovinu (cca na 220 osob)**
- **počet těžce zraněných osob o 25%.**

Mezi klíčová opatření k naplnění tohoto cíle patří řada nástrojů **regulace rychlostí**:

- nový systém diferenciaci rychlostních limitů v 10 stupních od 30 do 120 km/h
- větší kontrolu dodržování rychlostních limitů
- navýšení počtu rychlostních kamer (do roku 2008 bylo instalováno 1000 kamer pokrývajících délku 2700 km silnic).

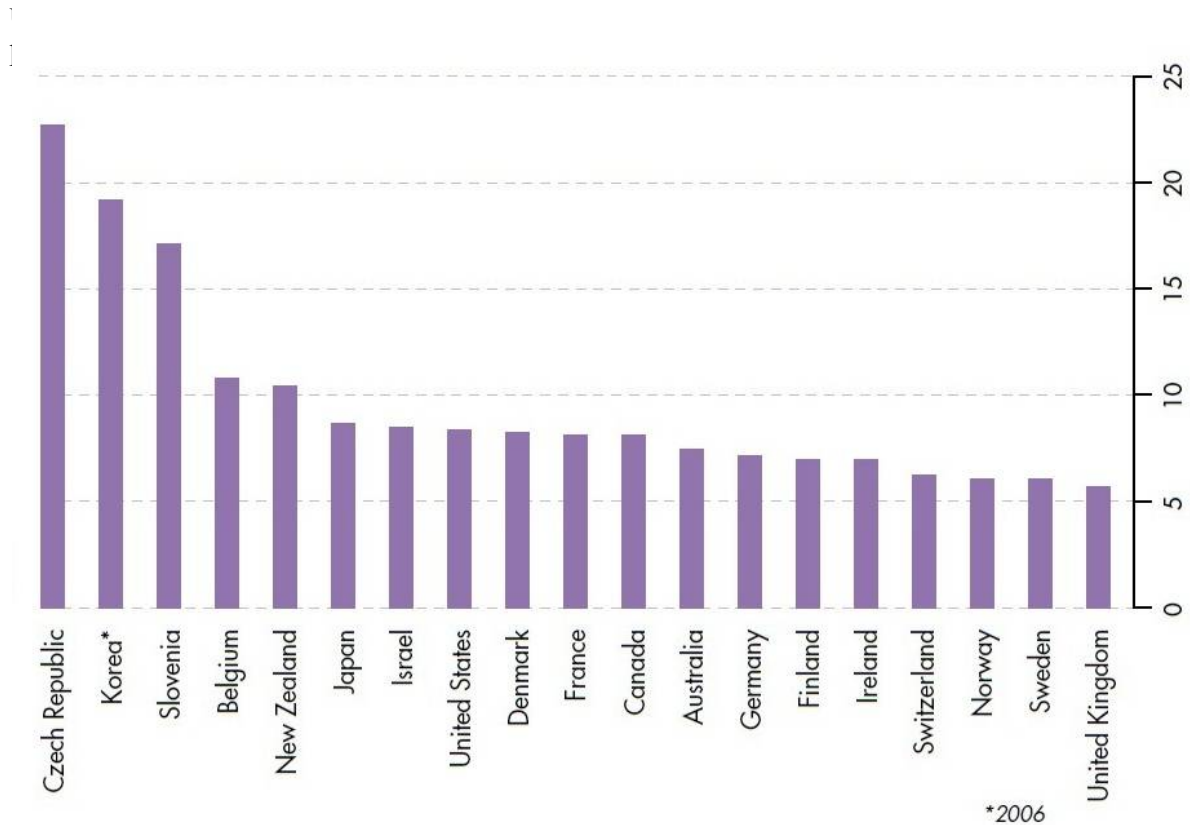
Další klíčovým opatřením, které se osvědčilo v předchozím období bude další **instalace středových kabelových svodidel**. Dosud jich bylo osazeno 2000 km na dvoupruhových silnicích. Počet smrtelných následků se na těchto úsecích snížil a 75%.

Nejnovější výsledky získaných porovnání jsou shrnuty v následujících grafech.



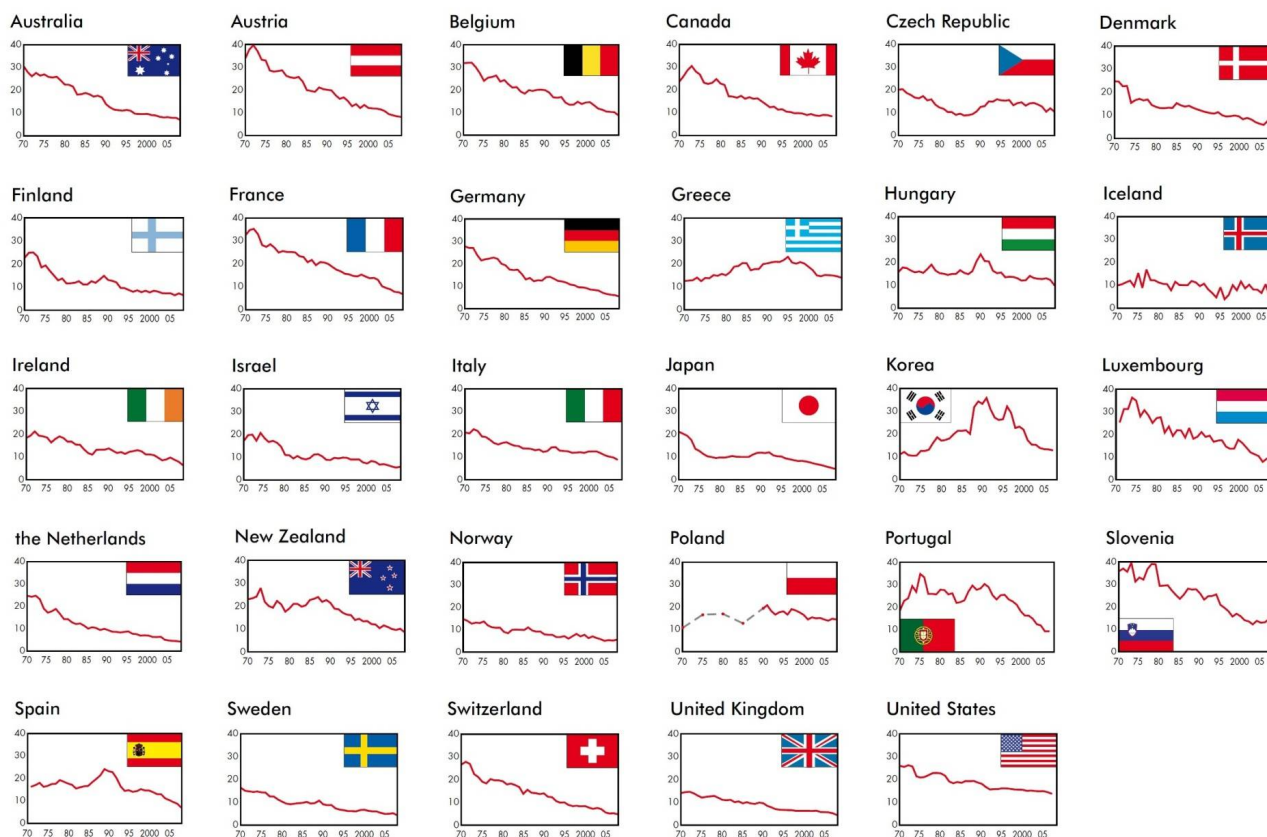
Počet usmrcených na 100 000 obyvatel v roce 2008

I přes úspěšné výsledky roku 2008 zaostává Česká republika více než dvojnásobně za vyspělými zeměmi. Mnohem hůře ještě vychází ukazatel počtu usmrcených vztažený na počet ujetých vozokilometrů. Pro objektivnost je však třeba dodat, že pouze některé státy tento údaj uvádějí.



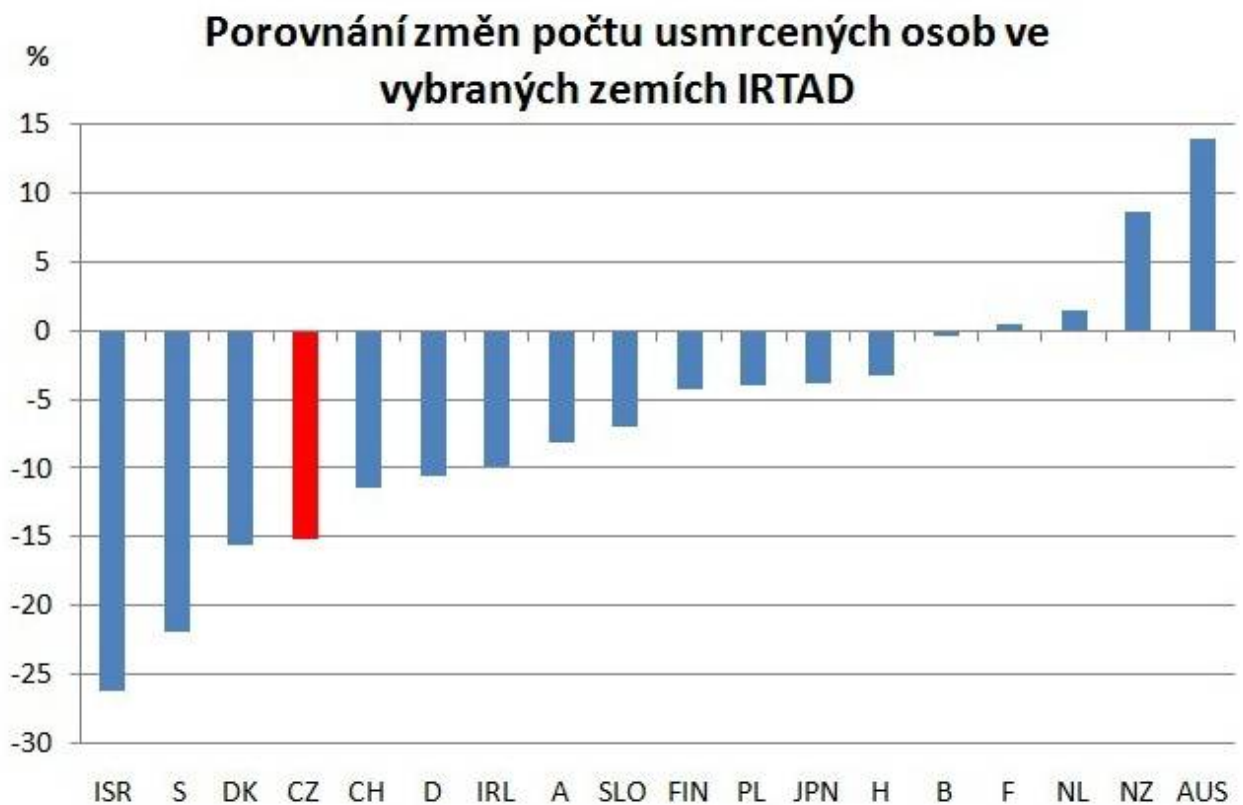
Počet usmrcených na 1 bilion ujetých km (2008)

Zajímavý souhrnný pohled na vývoj ukazatele smrtelných následků podávají následné grafy.



Počet usmrcených na 100 000 obyvatel od roku 1970

Dosavadní výsledky letošního roku jsou nejen za první pololetí, ale i další měsíce lepší v porovnání s rokem 2008. V následném porovnání za první pololetí roku 2009 se stejným obdobím roku 2008 se řadíme tentokrát k úspěšným zemím.



3 CARE

CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) je disagregovaná databáze nehod v silničním provozu zahrnující veškerá data o každé nehodě v podobě evidované na národní úrovni v členských státech EU. Pro dosažení vzájemné porovnatelnosti jsou národní data převáděna přepočtovými koeficienty na odsouhlasenou standardní úroveň.

Byla zřízena rozhodnutím Rady Evropy dne 30. 11. 1993 a v současné době zahrnuje všechny členské země s výjimkou Německa, t.j. 14 starých členů a 12 členů nových. Od května 2004 se její součástí staly nové členské státy včetně České republiky. Návazně pak od ledna 2007 přistoupilo Norsko a Švýcarsko.

Její existence procházelo složitým vývojem :

- 1988 – 1993 – studie proveditelnosti
- 1993 – 1996 – pilotní ověřovací projekt
- 1996 – 1999 – harmonizace dat na porovnatelnou úroveň, vybráno 38 proměnných a stanoveno 488 definic pro přepočet
- 1999 – dosud – plně v provozu

Její provoz je plně financován ze zdrojů Evropské unie a její precizace je součástí evropského výzkumného projektu SAFETYNET.

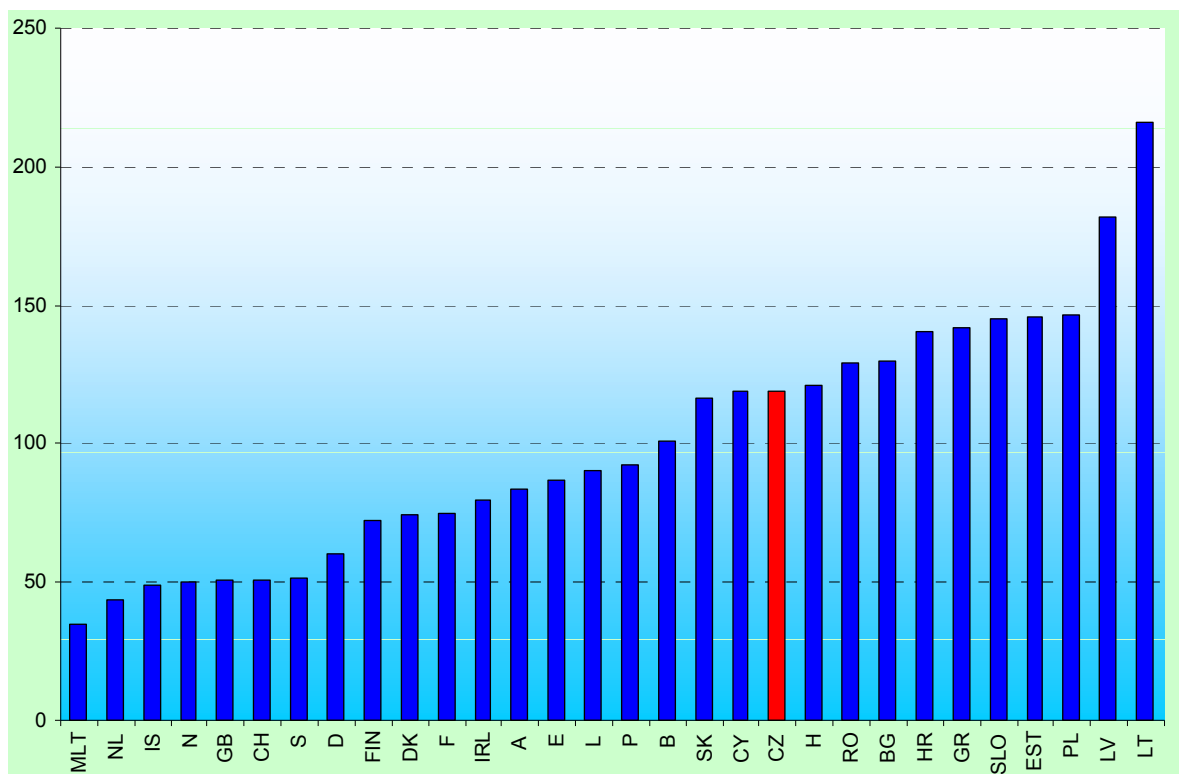
Dosavadní stav naplnění databáze CARE daty z jednotlivých zemí:

- 1991 – 2007 – EU15 kromě Německa
- 2003 – 2007 – H
- 2005 – 2007 – CZ, EST, MT
- 2005 – PL
- 2006 – 2007 – LT
- testován vstup – CY, SLO
- dosud nedodána – BG, LV, RO, SLO.

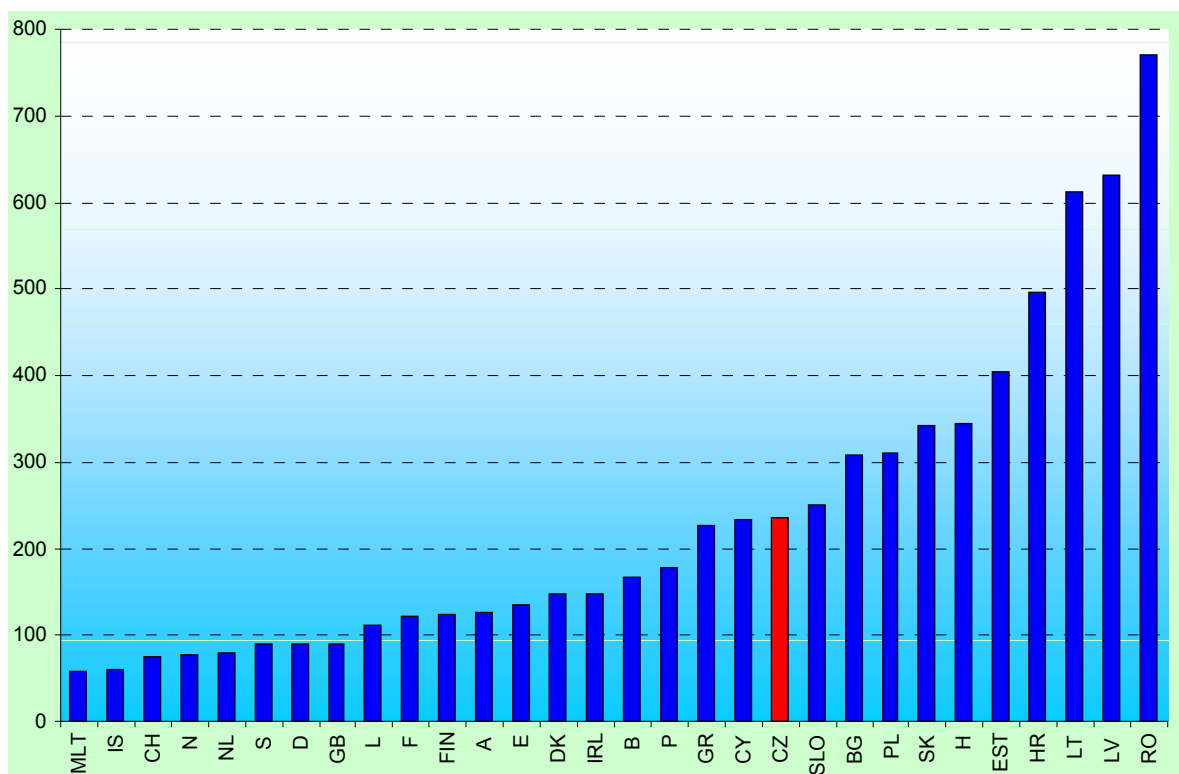
přístup: <http://europa.eu.int/comm.transport/care>

Vybrané přehledy a porovnání dat do roku 2007 jsou demonstrovány na několika následujících příkladech. Je třeba však připomenout, že rok 2007 znamenal v České republice nárůst nehodovosti a obdobně byl nepříznivý i ve většině ostatních členských státech EU.

Uvedené příklady potvrzují nepříznivou úroveň nehodovosti i v evropském měřítku, kde významně zaostáváme za zeměmi s vysokým standardem bezpečnosti silničního provozu.



Počet usmrcených na 1 milion obyvatel (2007)



Počet usmrcených na 1 milion vozidel (2007)

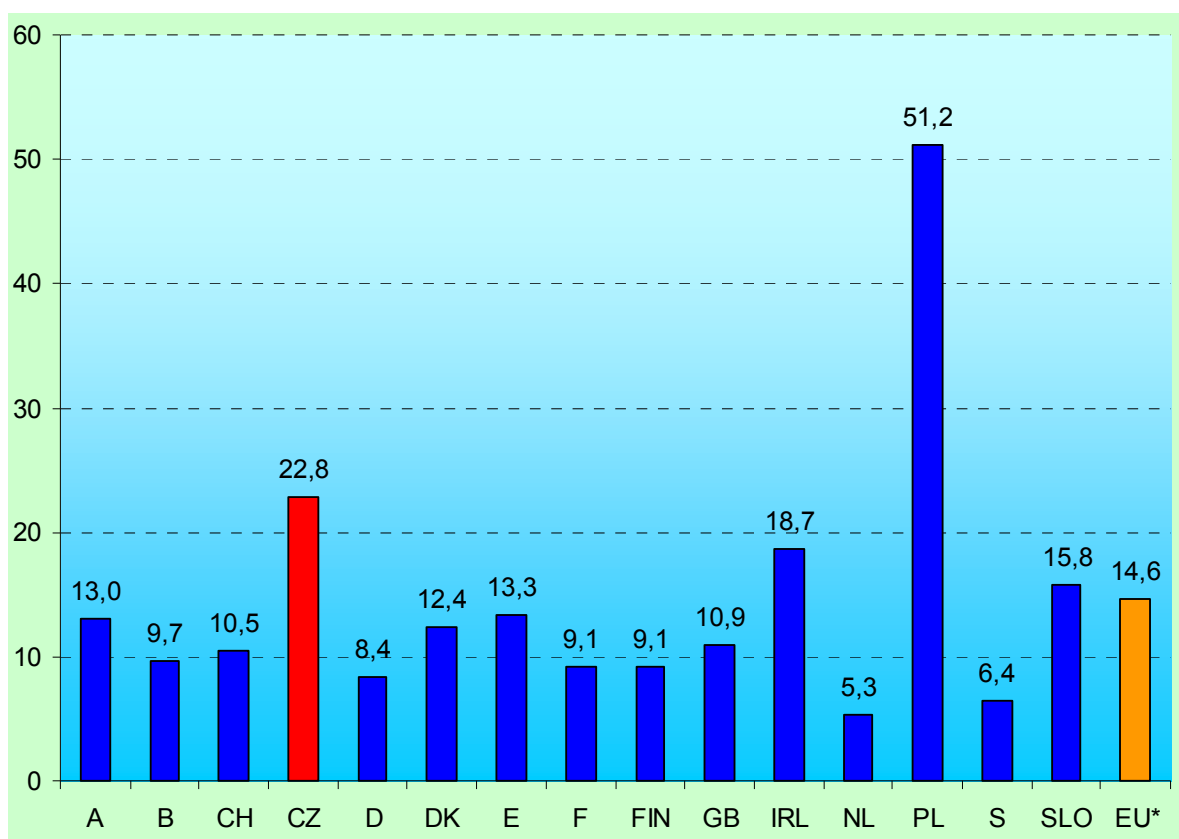
	1990	2006	2007	2007/2006	2007/1990
státy EU-15					
A	1558	730	691	-5,3	-55,6
B	1976	1069	1067	-0,2	-46,0
D	11046	5091	4949	-2,8	-55,2
DK	634	306	406	32,7	-36,0
E	9032	4104	3823	-6,8	-57,7
F	11215	4709	4620	-1,9	-58,8
FIN	649	336	380	13,1	-41,4
GB	5402	3298	3059	-7,2	-43,4
GR	2050	1657	1580	-4,6	-22,9
I	7151	5669			
IRL	478	365	338	-7,4	-29,3
L	70	36	43	19,4	-38,6
NL	1376	730	709	-2,9	-48,5
P	2646	969	974	0,5	-63,2
S	772	445	471	5,8	-39,0
členové od 2004					
CY	101	86	89	3,5	-11,9
CZ	1291	1063	1222	15,0	-5,3
EST	436	204	196	-3,9	-55,0
H	2432	1303	1220	-6,4	-49,8
LT	933	759	739	-2,6	-20,8
LV	877	407	419	2,9	-52,2
MLT	4	10	14	40,0	250,0
PL	7333	5243	5583	6,5	-23,9
SK	692	608	627	3,1	-9,4
SLO	517	263	292	11,0	-43,5
členové od 2007					
BG	1567	1043	1006	-3,5	-35,8
RO	3782	2478	2794	12,8	-26,1
ostatní					
HR	1360	614	619	0,8	-54,5
IS	24	31	15	-51,6	-37,5
N	332	242	233	-3,7	-29,8
CH	925	370	384	3,8	-58,5

Vývoj počtu usmrcených v evropských zemích (2007/2006, 2007/1990, v %)

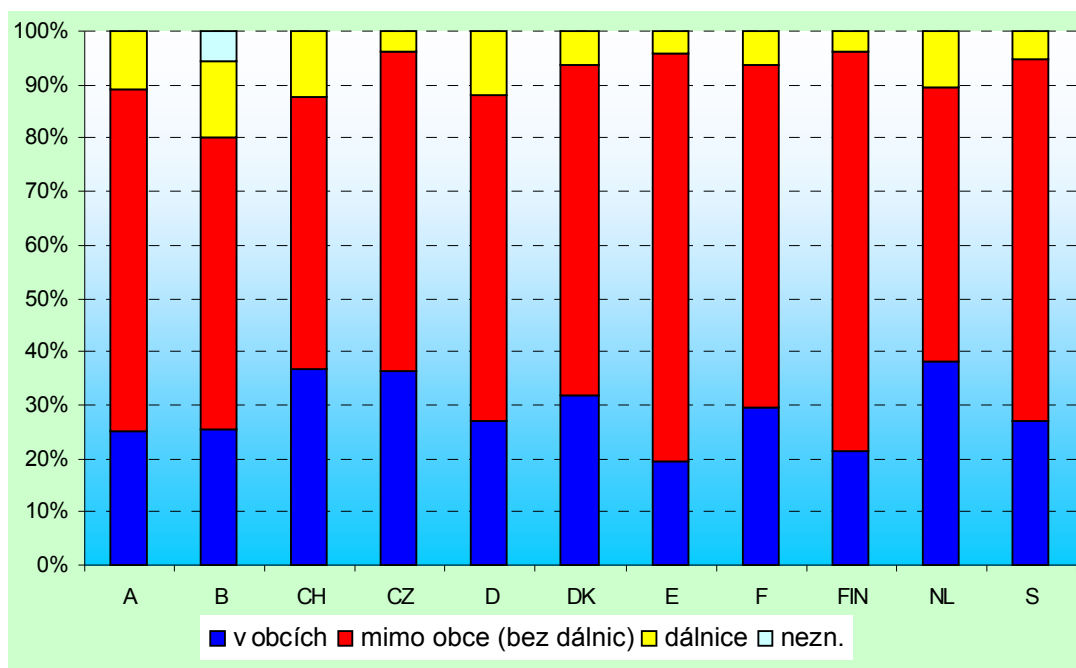
Databáze CARE umožňuje i další vzájemná porovnávání, která indikují možnosti specifických okolností nehod, na které by měla být zaměřena pozornost. Následně jsou uvedeny příklady takových porovnání.

Usmrcení chodci na mil. obyvatel podle věku (2007)

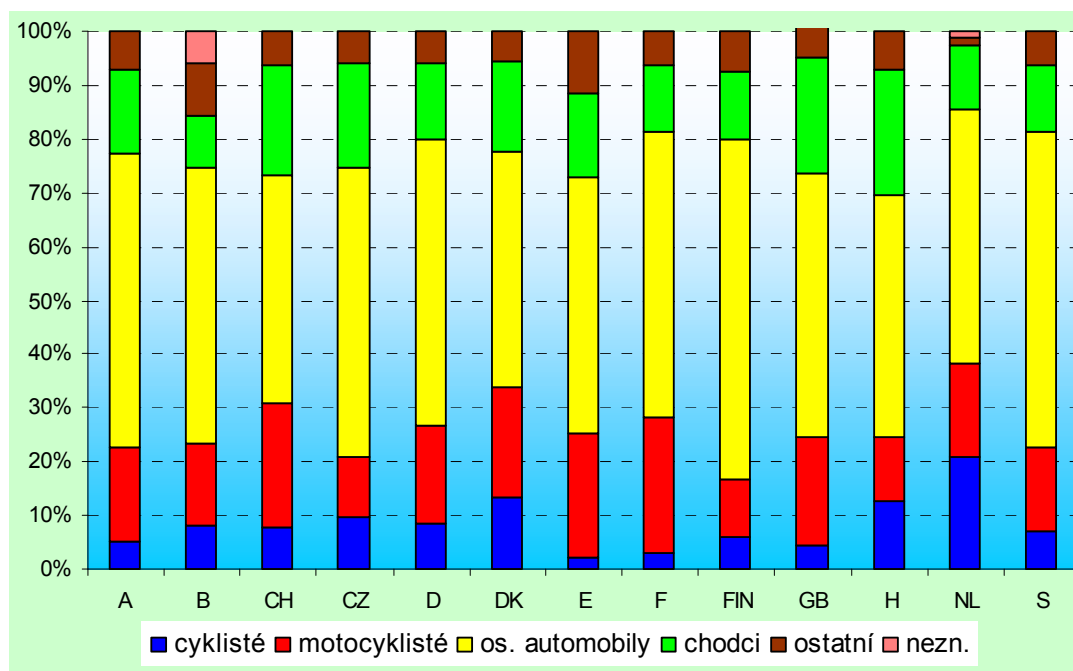
	A	B	CH	CZ	D	DK	E	F	FIN	GB	IRL	NL	PL	S	SLO	EU*
0 - 5	2,1	4,2	2,3	1,7	2,8	7,7	4,4	4,1	0,0	3,5	2,7	1,7	8,3	1,6	9,0	3,9
6 - 9	3,0	2,1	9,6	8,4	4,1	7,5	5,4	3,3	4,3	2,2	0,0	5,0	8,6	2,7	0,0	4,3
10 - 14	2,1	4,9	4,7	7,5	3,4	5,7	5,7	4,1	12,3	6,2	10,9	2,0	11,3	3,5	20,6	5,6
15 - 17	10,1	7,7	11,1	7,8	7,0	19,4	4,5	3,0	5,0	16,3	11,6	5,0	27,1	10,4	15,4	10,5
18 - 20	16,8	15,8	3,8	12,6	7,9	15,8	4,9	10,1	5,3	9,8	34,1	5,1	31,2	5,7	0,0	11,8
21 - 24	11,8	3,9	8,4	12,5	4,9	12,4	8,3	7,4	3,7	14,5	17,6	7,8	28,2	7,0	0,0	11,4
25 - 64	8,5	7,2	6,2	19,4	5,3	9,1	10,3	5,4	6,3	7,5	12,8	4,2	52,4	3,9	13,7	12,0
> 64	37,8	23,2	32,9	64,8	22,2	28,2	32,8	28,6	25,3	26,8	67,7	11,8	108,3	16,4	36,7	34,2
celkem	13,0	9,7	10,5	22,8	8,4	12,4	13,3	9,1	9,1	10,9	18,7	5,3	51,2	6,4	15,8	14,6



Usmrcení chodci na mil. obyvatel (2007)



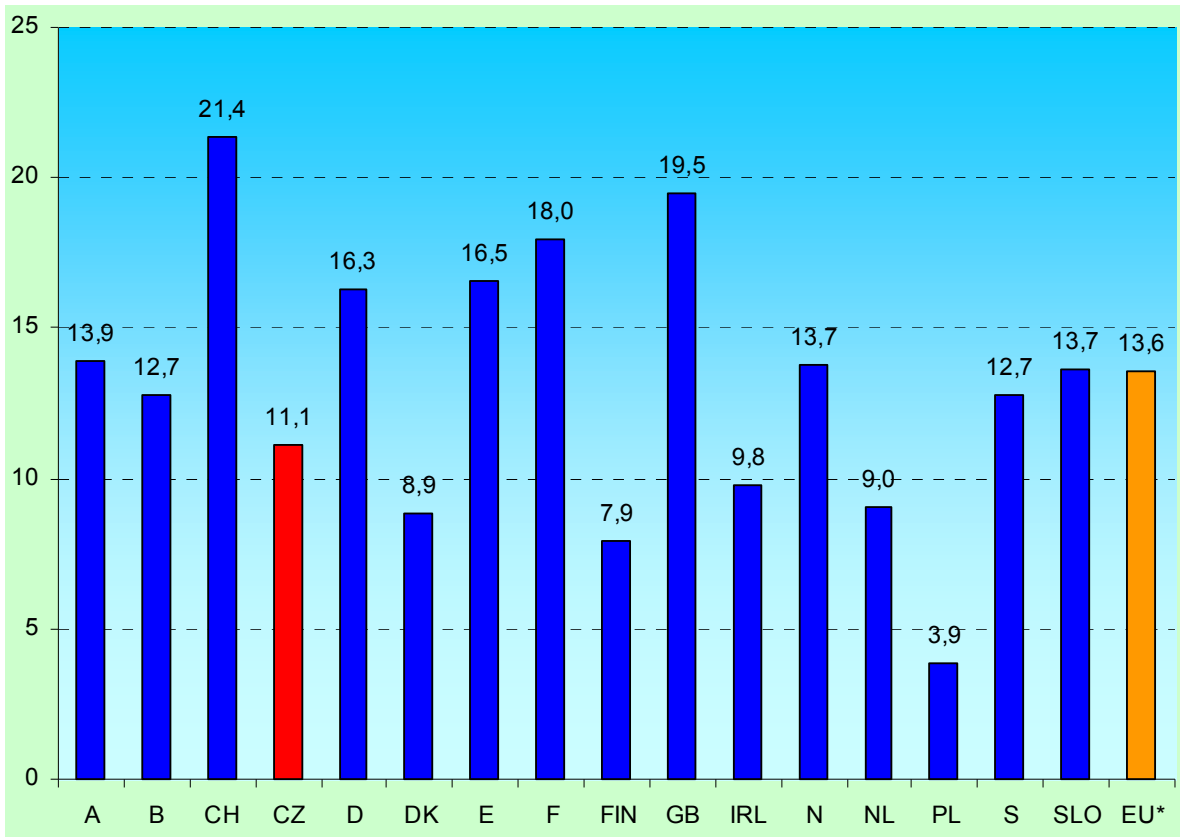
Rozdělení počtu usmrcených dle typu komunikace (2007)



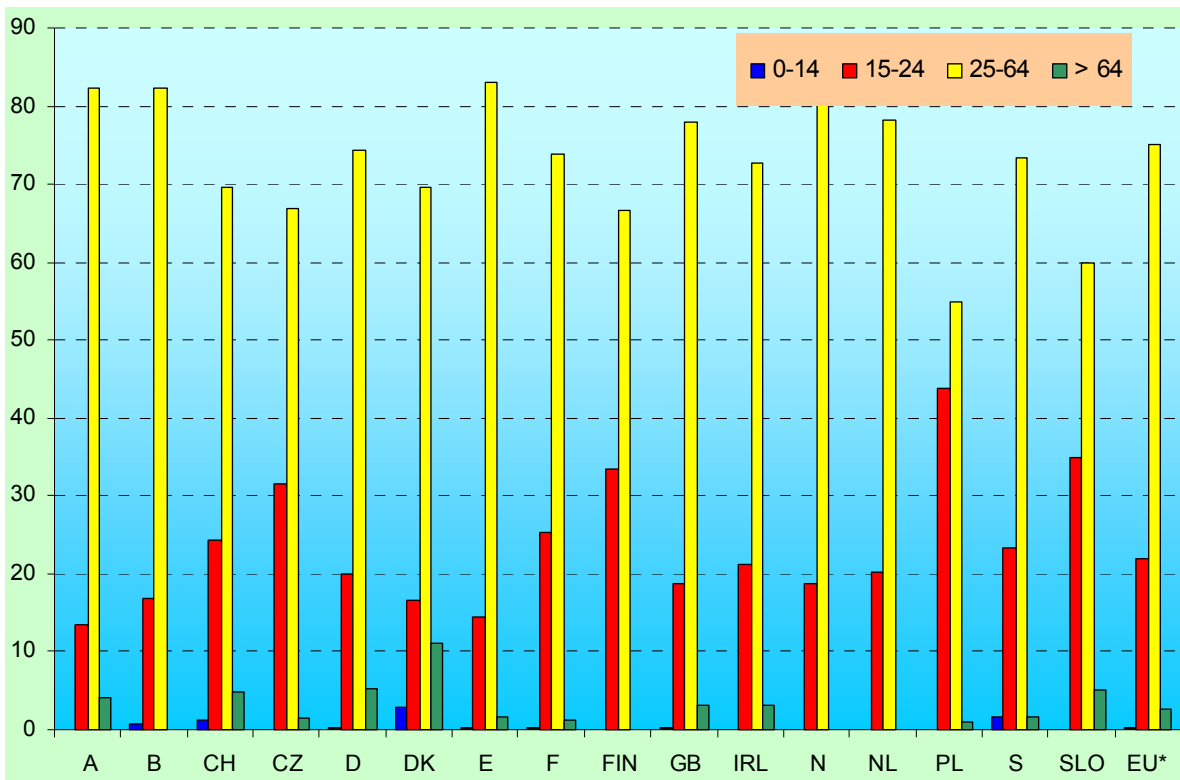
Rozdělení počtu usmrcených podle účastníka (2007)

Podíl % usmrcených na motocyklech z celkového počtu usmrcených dané věkové skupiny (2007)

	A	B	CH	CZ	D	DK	E	F	FIN	GB	IRL	N	NL	PL	S	SLO	EU*
0 - 5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6 - 9	0,0	0,0	16,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
10 - 14	0,0	7,1	0,0	0,0	3,8	11,1	2,1	2,7	0,0	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0	0,0	2,6
15 - 17	0,0	3,7	18,8	13,8	22,7	0,0	10,3	9,0	33,3	9,4	0,0	20,0	0,0	7,8	27,3	0,0	11,4
18 - 20	6,6	5,6	27,3	14,6	8,0	0,0	6,6	11,4	2,4	11,6	8,1	5,0	4,8	7,3	16,3	13,0	9,0
21 - 24	13,6	13,6	28,2	25,0	17,9	20,0	19,4	27,0	9,1	17,7	10,3	21,4	14,1	9,1	2,3	26,8	17,7
25 - 64	21,6	18,0	32,4	12,1	23,7	11,7	22,0	25,7	10,3	30,0	14,3	20,5	15,3	3,6	17,7	14,5	18,6
> 64	2,8	0,0	3,4	0,9	3,7	4,2	1,7	1,0	0,0	3,1	1,7	0,0	0,0	0,2	1,0	3,9	1,8
celkem	13,9	12,7	21,4	11,1	16,3	8,9	16,5	18,0	7,9	19,5	9,8	13,7	9,0	3,9	12,7	13,7	13,6



Podíl % usmrcených na motocyklech z celkového počtu usmrcených (2007)



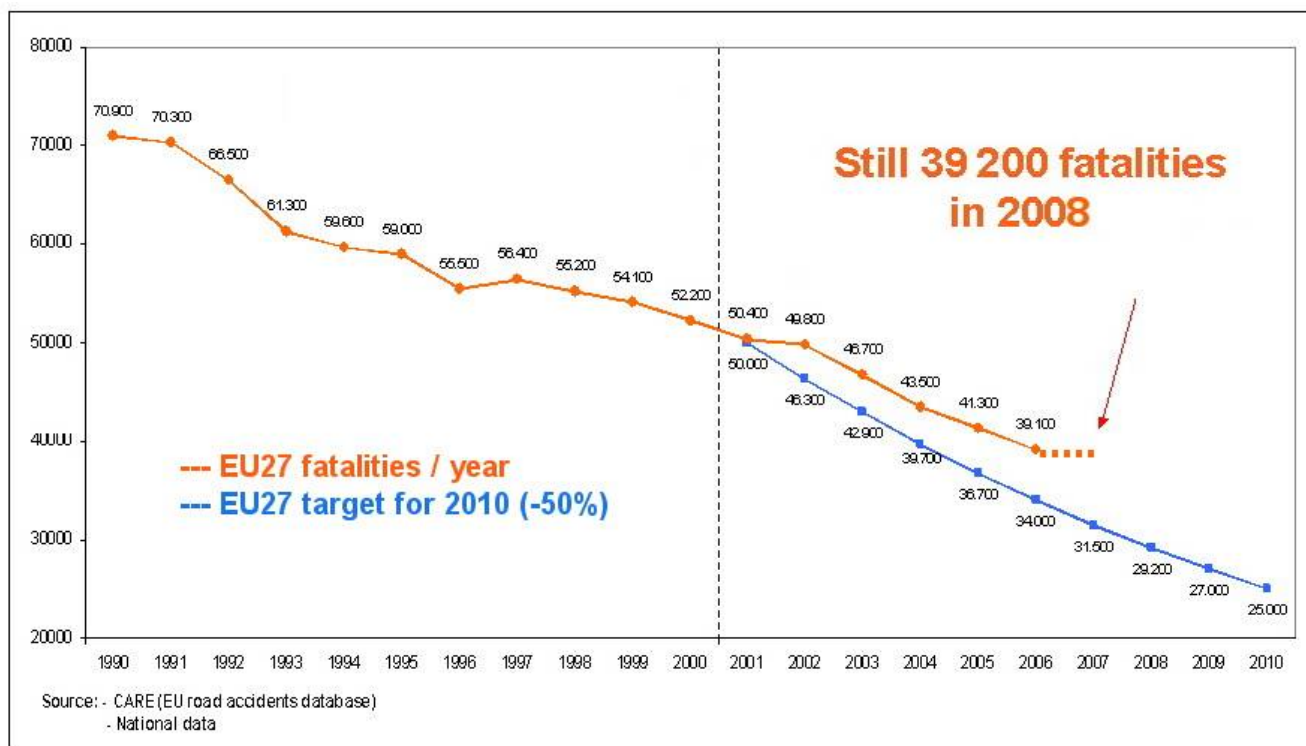
Podíl % usmrcených na motocyklech podle souhrnných věkových skupin (2007)

4 ETSC

ETSC (European Transport Safety Council) je nevládní organizace, založená v roce 1993, v současné době sdružuje 36 mezinárodních a národních organizací zabývajících se bezpečností dopravy – výzkumných ústavů, provozovatelů dopravy, pojišťoven a národních nevládních organizací. ETSC působí nejenom na poli bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ale ve všech oborech dopravy (železniční, letecká); ETSC je řízena Hlavní radou jejímiž členy jsou poslanci Evropského parlamentu. Zaměření ETSC je zejména na priority v rámci Evropské unie, v posledních letech především v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Tato organizace má statut poradního orgánu Evropské komise kde má velice silné postavení, a to zejména z důvodů zapojení poslanců Evropského parlamentu a vysoké odbornosti této instituce. ETSC se aktivně podílí na přípravě návrhů legislativy Evropských společenství.

Její činnost významně ovlivňuje rozhodování v oblasti bezpečnosti dopravy na úrovni disizních orgánů. ETSC pružně a proaktivně reaguje na veškeré impulzy, které přicházejí jak z národní úrovně, tak i od evropských institucí. Je iniciátorem řady projektů vycházejících z mezinárodního porovnávání úrovně nehodovosti a jejich parametrů. Jako podkladů využívá především dat obsažených v databázi CARE, které doplňuje formacemi získanými z národních zdrojů. Jejím hlavním cílem je prosazovat politická opatření směřující k vyšší bezpečnosti dopravy. V současné době iniciuje diskuzi k přípravě 4. akčního plánu Evropské unie na léta 2010-2020 založený na vlastním návrhu tohoto dokumentu. (**A Blueprint for 4th Road Safety Action Programme for the EU 2010-2020**).

Následné ukázky demonstrují úsilí ETSC směřující k naplnění ambiciozních plánů zvýšení bezpečnosti silničního provozu.



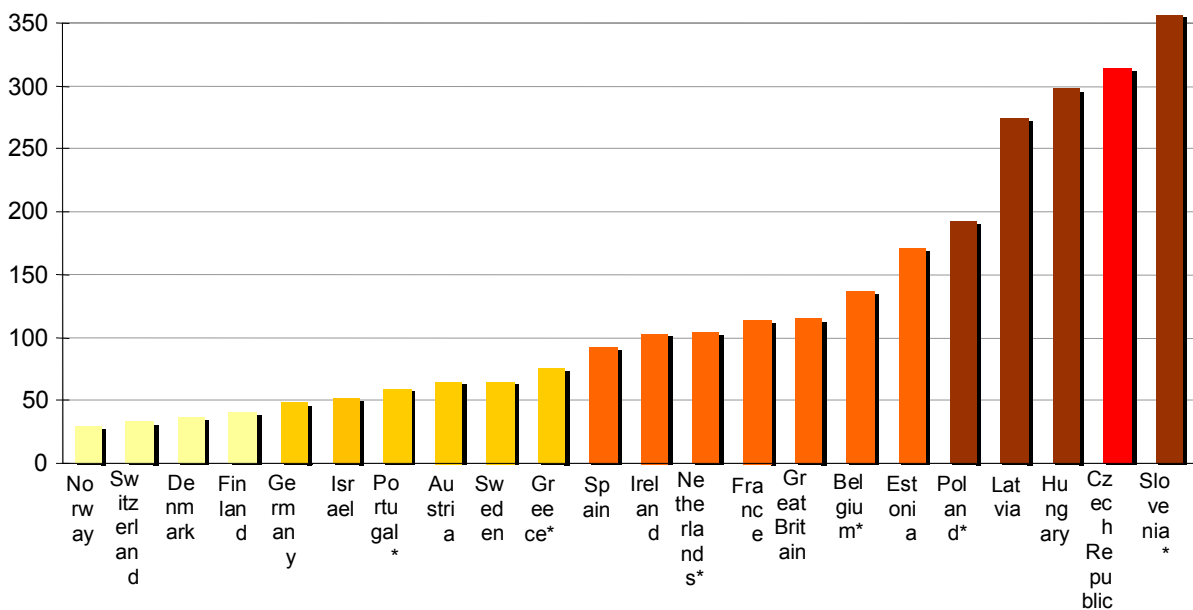
Naplnění cíle dopravní politiky EU snížení počtu usmrcených v 2010 na 50% 2001

EU target to cut by 50% yearly road deaths between 2001 and 2010 + National target



National target (717)
/650 in 24 hrs./
EU target (667)

Naplnění národního cíle snížení počtu usmrcených v 2010 na 50%



Porovnání počtu usmrcených motocyklistů na 1 mld. ujetých km (2007)

5 PIARC

PIARC (www.piarc.org) je nejstarší světovou silniční asociací založenou v roce 1909 se sídlem v Paříži a je v ní zastoupeno více než 140 zemí ze všech kontinentů. Jejím cílem je výměna nejnovějších poznatků v oblasti silničního hospodářství a silniční dopravy vycházejících z aktuálních výsledků výzkumu získaných v členských zemích. PIARC je nejvýznamnější světovou organizací v oblasti silniční dopravy, která pracuje na principu podpory výzkumu a rozšiřování a praktického uplatňování jeho výsledků. Svým obsahovým zaměřením pokrývá komplexně problematiku oboru silniční dopravy.

PIARC pracuje ve čtyřletých cyklech, které jsou vždy uzavřeny světovým silničním kongresem. Zde jsou prezentovány výsledky práce technických výborů za uplynulé období. V závěrech jsou pak iniciovány budoucí orientace činnosti na příští období, identifikovány aktuální problémy, které si vyžadují zvláštní pozornost a tématické zaměření potřebných výzkumných prací. V tomto čtyřletém cyklu probíhá intenzivní odborná práce v technických výborech, kde se systematicky vyhodnocují nejnovější národní výzkumné výsledky a poznatky z praktických uplatnění jejich výsledků, vzájemně se porovnávají a zkoumají možnosti jejich obecného uplatnění, provádí doplňující výzkumy a zpracovávají cíleně zaměřené výstupy ke zvoleným problémům pro prezentaci na nadcházejícím kongresu.

V současné době funguje celkem 20 technických výborů, do kterých jsou nominováni z členských zemí špičkoví odborníci v dané problematice. Do čtyř technických výborů byli za ČR nominováni českým výborem PIARC čtyři pracovníci CDV z toho dva do výborů speciálně zaměřených na bezpečnost silničního provozu.

TC C.1 - Bezpečnější silniční infrastruktura (Ing. Frič)

TC C.2 - Bezpečnější provoz na pozemních komunikacích (Ing. Mikulík)

Účast zástupců CDV umožní participovat na výměně nejaktuálnějších poznatků z oboru bezpečného utváření pozemních komunikací a bezpečného provozu na pozemních komunikacích. Účast v technickém výboru zahrnuje vždy řešení několika specializovaných témat, které byly v předchozím období identifikovány jako potřebné a které je třeba koordinovaně řešit v mezinárodním měřítku. Zpravidla navazují na progresivní výsledky docílené v ekonomicky vyspělých zemích, jejichž uplatnění by bylo efektivní i v ostatních zemích.

Výstupy jmenovaných činností jsou tedy významným příspěvkem ke zvýšení úrovně znalostí v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Současně umožní promítnout do materiálů zpracovávaných jednotlivými výbory aktuální poznatky a zkušenosti získané v ČR a tím přispět k jejich využití v globálním měřítku.

Dosavadní práce spočívají ve shromažďování národních poznatků a zkušeností a jejich hodnocení ve vytipovaných skupinách. Předběžné výsledky a z nich plynoucí závěry bude možno prezentovat v závěru příštího roku.