

Nový pohled na bezpečnost automobilové dopravy na pozemních komunikacích

Ing. Petr Novotný, projektant dopravních staveb

Situace v počtu obětí a následků dopravních nehod v České republice je alarmující, proto se tímto tématem zabývá stále více odborníků v oblasti dopravy na pozemních komunikacích i sdělovací prostředky. Vzhledem ke své profesi projektanta dopravních staveb, bezpečnostního auditora a uživatele pozemních komunikací se tímto fenoménem zabývám také.

Velká očekávání provázelo zavedení bodového systému. Statistická čísla dokazují, že tato očekávání byla planá. Následky v počtu obětí za 10 měsíců roku 2007 jsou vyšší než za rok 2006 a jsou v rozporu s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu. Vzhledem k průběhu nehodovosti v prvních dvou měsících působnosti bodového systému, kdy byl na silnicích zvýšený dohled policie, je tento „neúspěch“ bodového systému vydáván za selhávání a nedostatečného dohledu

dopravní policie.

Když se na jaře letošního roku začala objevovat statistická data, která potvrzovala neúčinnost bodového systému, začal jsem se problematikou nehodovosti a provozu na pozemních komunikacích zabývat ještě intenzivněji než dosud.

K dopravní nehodě vede selhání jednoho ze tří činitelů, kterými jsou:

- člověk
- technika
- dopravní infrastruktura

Ze statistik vyplývá, že selhání člověka je pro vznik dopravní nehody naprosto dominantním činitelem.

Zatím většina snah o zvrácení tohoto nepříznivého trendu vidí prevenci ve zvýšení postihu a dohledu nad účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Po studii rozborů nehodovosti a z vlastní zkušenosti z účasti v silničním provo-

zu v různých zemích Evropy vidím hlavní těžiště prevence dopravních nehod a snížení následků v těchto oblastech:

- Zlepšení výchovy a výcviku všech účastníků provozu na pozemních komunikacích
- Zavádění informačních technologií
- Úprava dopravní infrastruktury
- Zvýšení účinnosti bodového systému

1. Zlepšení výchovy a výcviku všech účastníků provozu na pozemních komunikacích

Panuje obecný názor, že nejlepší je na řidiče „bít“ strach z postihu. Z vlastních osobních zkušeností vím, že strach je špatný rádce a daleko efektivnější je cokoliv činit z vnitřního přesvědčení než pouze pod vlivem strachu. Silnice budou bezpečnější, pokud se na nich budou pohybovat vystrašení řidiči, kteří neumi

zvládnout krizovou situaci.

Při první letošní námraze jsem byl svědkem kuriózní nehody. Řidička Škody Favorit dostala malý smyk, ale na vozovce se udržela. Jelikož se lekla a dostala strach pokračovat v jízdě, zvolila možnost se na silnici otočit. Od této chvíle jsem již byl svědkem, jak se vozidlo pomalu pohybovalo napříč vozovkou sem a tam, až skončilo na krajnici a poté se „krokem“ sesunulo popředu do příkopu. Místo nehody jsem zabezpečil výstražnými světly a pomohl jsem otřesené a vystrašené řidičce vystoupit. S pomocí dalšího vozidla se nám podařilo automobil vytáhnout z příkopu. Potom jsem jej opatrně otočil a řidička odjela zpět.

Na této, svým způsobem kuriózní, nehodě je možné ukázat hned několik skutečností, které hovoří zcela evidentně proti zjednodušování příčin dopravních nehod pouze na vysokou rychlost a nekázeň řidičů při jejím dodržování:

- nezkušený řidič, ač prvotní situaci zřejmě díky nízké rychlosti zvládl, svým dalším jednáním způsobil nebezpečí nehody, a pak zavinil vlastní nehodu
- nepřiměřenou rychlostí, která k nehodě (sjetí do příkopu) v případě nezkušeného řidiče vedla, byla rychlost do 10 km/h.
- při vyšším náspu a souhře dalších nepříznivých okolností (zdaleka ne všechny naše silnice jsou vybaveny zachytným systémem) může i takto „banální“ příčina nehody mít tragické (způsobit zranění), nebo smrtelné následky (prudký náraz, případně požár plně obsazeného vozidla)
- za dobu vyprošťování se v daném místě

vytvořily kolony čekajících vozidel z obou stran; k nehodě mezi nimi nedošlo za stávajících povětrnostních podmínek hlavně z toho důvodu, že místo bylo dobře označeno a bylo přehledné

- pokud by byl řidič dostatečně zručný, otočil by se sám, a pokud by byl alespoň dostatečně zkušený, pokračoval by do místa bezpečnějšího otočení (nedaleký výjezd z polní cesty)

- k nehodě došlo i přesto, že nebyly porušeny zákony a pravidla silničního provozu.

Další silnou zkušeností, která potvrdila moje přesvědčení o důležitosti umět správně reagovat v krizových situacích, bylo absolvování kurzu bezpečné jízdy na autodromu v Mostě. I když kurz trval pouze jeden den, dostal jsem informace, které jsem neobdržel za 25 let praxe v řízení motorového vozidla. Praktické zkušenosti připomněly, že i vozidlo vybavené moderními asistenčními a bezpečnostními systémy stále nepopře fyzikální zákony. Taková praktická zkouška určitě zvýší dovednosti absolventa a zároveň posílí jeho „pokoru“ před zákonitostí provozu na pozemních komunikacích. K tomu, aby řidič potřebné zručnosti získal i udržel, je ideální tyto kurzy absolvovat opakovaně. Pravidelná školení řidičů služebních vozidel, která probíhají v učebně, se zaměřují hlavně na výklad pravidel silničního provozu. Pro bezpečnost provozu nemají zdaleka takový význam.

Nejen řidičům, ale i dalším uživatelům pozemních komunikací by se mělo dostat možnosti získat kvalitní informace a návyky. Jistě nikdo nepochybuje dopravní

výchovu dětí. Ale to samé by bylo prospěšné i pro dospělé, byť jinou formou. Stále se spousta chodců „vrhá“ na přechod pro chodce na zelenou bez rozhlédnutí. Zde vidím velkou rezervu sdělovacích prostředků. Zatím sehrávají spíše negativní roli, např. informování o „absolutní“ přednosti pěších na přechodech nebo každodenní zprávy o líčení tragických podrobností nehod, které svým opakováním vytvářejí v myslích konzumentů falešný obraz toho, že nehody s tragickými následky jsou logickým důsledkem silničního provozu a nezbyvá, než se s tím smířit.

Dobrym příkladem této výuky a osvěty jsou televizní klipy STOP, které připravuje BESIP. Bohužel jejich účinnost je značně omezena vysíláním mimo hlavní vysílací časy a malou četností pořadů.

2. Zavádění informačních technologií

Na konferenci „Bezpečná dopravní infrastruktura“ pořádané v Praze byl na jedné ze zahraničních přednášek vznesen cíl, že bychom měli usilovat o pětihvězdičkové řidiče, v autech na pětihvězdičkových komunikacích. Další přednášející na to reagoval příkladem z letectví: k největší letecké katastrofě došlo na zemi, kdy se srazila dvě pětihvězdičková letadla na pětihvězdičkové komunikaci řízená pětihvězdičkovými piloty. Vyšetřování potvrdilo, že příčinou bylo nedorozumění s řidiči věží, čili špatné informace.

Jedním z těchto prvků je například navigace. Zkušenost s jejím používáním jsou jednoznačně pozitivní, byť zatím nefunguje ještě spolehlivě vysílání RDS informující o uzavírkách a aktuálních kongescích.

Zlepšení orientace v neznámém terénu je významným přínosem pro zvýšení bezpečnosti provozu.

Rozvoj informačních prostředků a jejich účelné využití je účinným prostředkem prevence dopravních nehod. Jejich masivní využití umožní řidičům lépe reagovat na aktuální podmínky, omezit rizikové situace a vyhnout se potenciálně nehodovým místům.

3. Úprava dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura má za úkol umožnit plynulou dopravu přiměřenou rychlostí a bezpečný pohyb všech účastníků provozu. Zde vidím hlavní oblasti:

- sanaci nehodových míst
- vytváření takzvané „odpouštějící komunikace“

Sanace nehodových míst by se měla provádět na základě výběru dle nehodových statistik a doporučení provedené bezpečnostní inspekce.

Princip vytváření „odpouštějící komunikace“ by měl být aplikován jak na nových stavbách, tak i na rekonstrukcích stávajících. Základem je kvalitní projektová dokumentace zpracovaná dle bezpečnostních pravidel. Bohužel zatím ještě velká část projektantů neuvžívá bezpečnostní prvky v projektech z vlastního přesvědčení, proto je důležité v rámci projektové přípravy dokumentace auditovat z hlediska bezpečnosti.

Zklidňování dopravy a aplikace bezpečnostních prvků na komunikacích je stále bráno jako vytváření „překážek“ pro pohyb vozidel. Nabízím odborné veřejnosti jiný pohled:

Vytvářet komunikace s návrhovými prvky, které odpovídají požadované rychlosti. Získáme tím nejen více prostoru pro ochranné zóny, pro další účastníky provozu i pro uliční zeleň, ale také výtvarně a esteticky hodnotnější prostředí městského parteru. Řidič nebude nucen si neustále hlídat dodržování rychlostí na předimenzované komunikaci a bude lépe spontánně dodržovat nižší rychlost. Sledování tachometru může být příčinou přehlédnutí nebezpečí. V extravilánu například bohužel stále dochází při obnově VDZ k postupnému rozšiřování jízdních pruhů na úkor zpevněné krajnice (únikové zóny), čímž se vytváří falešný dojem „komfortní“ silnice.

4. Zvýšení účinnosti bodového systému

Bohužel jsou i řidiči, kteří jezdí riskantně a svojí jízdou způsobují nehody nebo krizové situace. Jím je potřeba věnovat dohled a za riskantní jízdu je trestat. Tam vidím účinnost bodového systému.

Sám mám za poslední rok s policejní

kontrolou dvě naprosto odlišné zkušenosti:

1. Policie ČR

Při nočním návratu ze služební cesty jsem při dojetí vozidla před sebou pozdě ztlumil dálková světla (únava, částečné nesoustředění), shodou okolností to byl civilní vůz policejní hlídky. Vůz se tedy vydal za mnou a ujeli jsme cca 13 km. Během této cesty jsem ještě dopustil přestupku (průjezd obcí rychlostí vyšší než povolenou), a naopak díky opatrné jízdě jsem zastavil před srnkou, která vběhla do jízdní dráhy. Po zastavení hlídkou a prověření v registru řidičů, který byl bez záznamu, byla celá věc řešena domluvou.

2. Městská policie Lázně Bohdaneč

Zde jsem byl na výjezdu z města shledán vinným za překročení rychlosti o 14 km/h. Pokutu jsem na místě odmítl zaplatit, protože tento případ považuji za neodborné užívání techniky. Měření totiž probíhalo na výjezdu z města směrem na Hradec Králové na naprosto bezkonfliktním úseku silnice (na výjezdu z Pardubic na Dašice je na silnici se stejnými parametry povolena rychlost 70 km/h). Pokud už chce Městská policie Bohdaneč přispět bezpečnosti provozu, nechť měří v místech zhoršených rozhledů, ne tam, kde se pohodlně vybírá. Při „projednání“ na magistrátu jsem zjistil, že žádné projednání není možné. Zajímavé je, že vnitřní přesvědčení úředníka, který pokuty vybírá, je podobné názorům prezentovaným v tomto článku. Každý čtenář nechť zváží, který z přístupů policie má větší přínos pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a přínos pro respektování policie a zákonů. Před projednáním přestupku (3 měsíce po jeho „odhalení“ jsem požádal o výpis z konta, ten byl čistý. Teprve 5 měsíců po dni „D“ při vyzvednutí nového řidičského průkazu jsem zjistil, zcela mimochodem, že mám dva trestné body. Takto aplikovaný bodový systém se naprosto míjí svým výchovným a preventivním účinkem.

Závěr

Abych dostal nadpisu v článku, shrnu v bodech to, co považuji za nový pohled a nové prvky, které přinesou snížení následků nehod. Víím, že řadě dopravních specialistů již tyto myšlenky nejsou neznámé, je však třeba s nimi účinně seznamovat uživatelskou veřejnost.

a) Zlepšit kvalitu přípravy a udržování dovedností řidičů.

b) Změnit přístup sdělovacích prostředků – posun od honby za senzací a „krví“

k informacím věcným, na odborné úrovni s edukativním přínosem.

c) Neslučovat nehodovost jen s vysokou rychlostí. Slogan: „Rychlost zabíjí“ je nepravdivý. Skutečnost lépe odráží: Nepřiměřená rychlost zabíjí.

d) Neházet zodpovědnost za nehodovost jen na policii. Stát má daleko víc prostředků ke zvýšení bezpečnosti, které využívá velice neefektivně nebo vůbec.

e) Posílit ve veřejnosti zodpovědnost za chování na komunikacích, protože změna našeho chování může přinést neefektivnější výsledky ve snížení počtu nehod.

f) Změnit za pomoci účinné propagace společenské vědomí v tom smyslu, že slušnost a předvídatost a soustředění se v provozu na pozemních komunikacích vyplácí.

Memento

Právě, když jsem tento článek dopsal, stal jsem se cestou z oběda svědkem dopravní nehody, která byla souhrou několika výše popsaných příčin. Chodce vyššího věku nakročil na přechod pro chodce. Pak si zřejmě uvědomil, že blížící se vozidlo nestihne zabrzdit a couvl zpět za úroveň obrubníku. Řidič zareagoval intenzivním brzděním, na mokré, ale nikoliv namrzlé, vozovce dostal smyk a chodce stojícího mimo vozovku srazil. Třetí příčinou do souhry náhod je, že přechod je nedostatečně vybaven z hlediska bezpečnosti, je v místě, kde se vozidla pohybují rychlostí 50 – 70 km/h (70 km/h je zde povoleno).

K nehodě by s velkou pravděpodobností nedošlo, kdyby byl splněn alespoň jeden z následujících předpokladů:

1. chodce správně odhadl rychlost a vzdálenost vozidla a nevstoupil do vozovky
2. řidič by zvládl smyk
3. auto bylo vybaveno ABS
4. místo pro přecházení by bylo rozděleno ochranným ostrůvkem a s lokálně zúženými jízdními pruhy.

Tato nehoda, ač jsem byl pouze „nezúčastněný“ svědek, je pro mě nepříjemným zážitkem a těmito nehodám s těmito příčinami nezabrání postih, ale vyšší kvalita řidičů a komunikací.

Jsem rád, že některé z těchto myšlenek jsou obsaženy v předkládaných pozměňovacích návrzích silničního zákona. Věřím, že i tento článek přispěje ke změně náhledu na bezpečnost silničního provozu u široké veřejnosti i politiků odpovědných za přijetí pozměňovacích návrhů silničního zákona.

Lektoroval

pplk. Ing. Vladimír Menšík