

Projekt SOL v kontexte Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky Slovenskej republiky na obdobie rokov 2011 – 2020

*Miroslava Mikušová, Zuzana Krchová

*Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Univerzitná 2, 01026 Žilina, Slovakia, {Miroslava.Mikusova, Zuzana.Krchova}@fpedas.uniza.sk

Príspevok je spracovaný s podporou projektu 2CE134P2 „SOL - Save our lives. A Comprehensive Road Safety Strategy for Central Europe.“

Anotácia: Článok predstavuje základné úlohy, zámere a ciele medzinárodného projektu „SOL - Save our Lives. Komplexná stratégia bezpečnosti cestnej premávky pre Strednú Európu.“ v previazaní na Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky Slovenskej republiky na obdobie rokov 2011 – 2020.

Kľúčové slová: cestná doprava, bezpečnosť, projekt, stratégia

Key words: road traffic, safety, project, strategy

1. Úvod

Projekt „SOL – SAVE OUR LIVES“ predstavuje významný regionálny program pre bezpečnosť cestnej premávky a prispeje ku globálnej bezpečnosti cestnej premávky pomocou znalostí, skúseností a nástrojov o kritických nehodách. Projekt sa zameriava na poskytovanie profesionálnych kvalít, skúsenosti a nástrojov pre lokálnu verejnú správu, aby sa zvýšila bezpečnosť cestnej premávky v oblastiach ich pôsobnosti. SOL bude prispievať k zvyšovaniu bezpečnosti v cestnej premávke a podporovať trvalú udržateľnosť mobility v 12 pilotných regiónoch partnerských krajín projektu, ktorými sú Nemecko, Taliansko, Rakúsko, Slovinsko, Poľsko, Česká republika a Maďarsko [5].

V rámci Európskej únie bolo stanovených na nasledujúce desaťročie 2010-2020 sedem cieľov. Pre každý z týchto cieľov budú navrhnuté opatrenia na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni. Komisia zabezpečí kontinuitu s tretím RSAP [2].

Cieľ č. 1: Zlepšiť vzdelávanie a odbornú prípravu účastníkov cestnej premávky

Cieľ č. 2: Zvýšiť presadzovanie pravidiel cestnej premávky

Cieľ č. 3: Bezpečnejšia cestná infraštruktúra

Cieľ č. 4: Bezpečnejšie vozidlá

Cieľ č. 5: Podporovať využívanie moderných technológií na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky

Cieľ č. 6: Zlepšiť záchranné služby a služby po zranení

Cieľ č. 7: Ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky

Ročne Európa čelí viac ako 40 000 úmrtiam na cestách. V programovej oblasti stredná Európa (CEUS) je počet úmrtí vyšší ako v iných európskych regiónoch a za posledné roky vzrástol. V polovici obdobia si preto “European Road Safety Charter” kladie za cieľ znížiť do roku 2020 závažné následky nehôd, t.j. počet usmrtených v cestnej premávke na úroveň priemeru Európskych krajín a súčasne znížiť o 40% počet ťažko zranených osôb, ktoré podporuje aj projekt SOL "Save Our Lives - Komplexná stratégia bezpečnosti cestnej premávky pre strednú Európu".

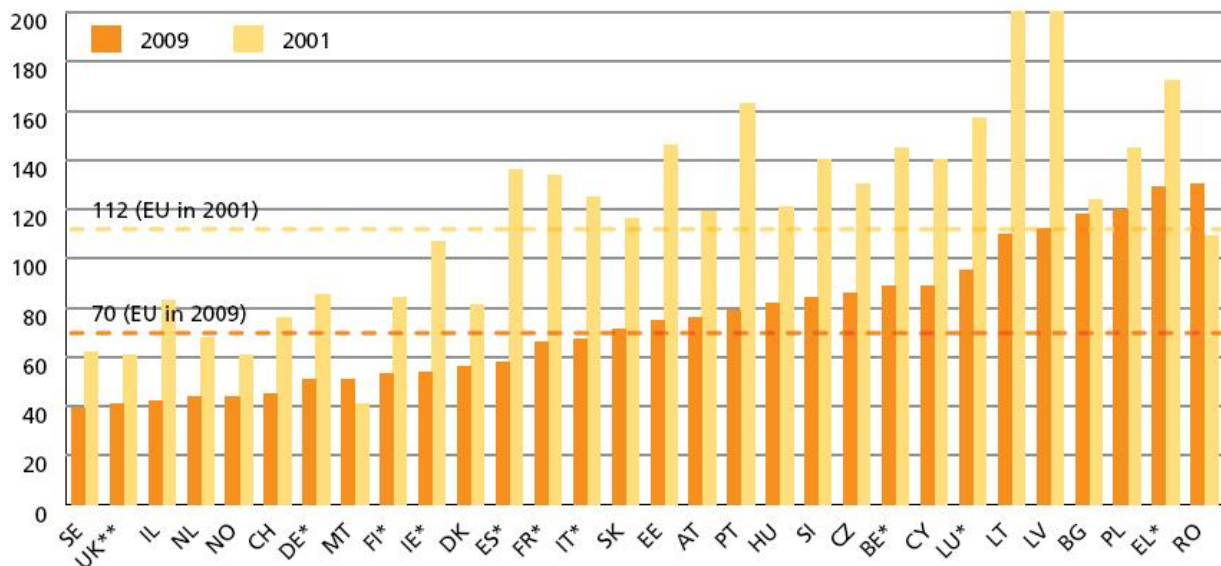
Projekt SOL má za cieľ posilniť schopnosti lokálnych a regionálnych zainteresovaných strán na zamedzenie dopravným nehodám v strednej Európe.

2. Medzinárodný aspekt slovenského Národného plánu zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2011 – 2020

Návrh slovenského Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na roky 2011-2020 vychádza z týchto medzinárodných dokumentov [2]:

- Moskovská deklarácia prijatá na Prvej svetovej ministerskej konferencii o bezpečnosti cestnej premávky 20. novembra 2009,
- Rezolúcia Valného zhromaždenia OSN 64/255 z 2. marca 2010 o zvyšovaní bezpečnosti cestnej premávky vo svete – vyhlásila roky 2011-2020 za „dekádu akcie“ v oblasti BECEP,
- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov č. KOM(2010) 389 z 20. júla 2010 „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 –2020“ – Komisia v tomto materiáli určuje základnú stratégiu EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky pre ďalšiu dekádu.

Slovensko je v súčasnosti členom širšieho spoločenstva krajín – Európskej únie, z čoho vyplýva aj dôležitosť zachovania spoločného postupu pri dosahovaní zníženia počtu dopravných nehôd a ich následkov. Pre porovnanie jednotlivých krajín CEUS je preto vhodné mať prehľad nielen o postavení našich výsledkov v medzinárodnom meradle, ale aj o úspechoch krajín, ktoré majú podobné podmienky (viď obr. 1) [6].



Obr. 1 Počty osôb usmrtených pri dopravných nehodách na milión obyvateľov v roku 2009 (pre porovnanie hodnoty za rok 2001)

Podľa obr. 1 možno vidieť, že pod priemernú hodnotu za EÚ - 70 usmrtených osôb pri dopravných nehodách na milión obyvateľov sa dostalo z participujúcich krajín SOLu len Nemecko a Taliansko, preto je neustála potreba v zlepšovaní v tejto oblasti.

Pri tvorbe každého úspešného plánu alebo programu je nutné zadefinovať jasnú a zrozumiteľnú víziu, ktorá by sledovala dosiahnutie konkrétneho a reálneho strategického cieľa. Je

problematické zjednotiť viaceré strategické ciele do jednotnej oblasti pre užívateľov a účastníkov dopravného prostredia podľa ich požiadaviek [1].

V minulosti bola prioritou zvýšená mobilita, ktorá zvýraznila aj negatíva, napríklad v podobe väčšieho počtu obetí dopravných nehôd. Zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky je preto nevyhnutne podnietený proces, ktorý sa snaží o zmiernenie negatív vyplývajúcich z dopravnej nehodovosti. Na zaistení vlastnej bezpečnosti by sme sa mali podieľať všetci.

Pri národných plánoch s víziou na najbližšie dekády je treba stanoviť si základný atribút, z ktorého vychádza celá filozofia vízie. Za takýto atribút sa môže považovať tvrdenie, že človek, jeho život a zdravie, je mierou všetkých hodnôt, takže nie je možné ho považovať za ekvivalent niektorej z materiálnych hodnôt alebo výhod pre ostatných ľudí. Z tohto predpokladu je nutné navrhnúť celý systém cestnej dopravy so zreteľom na zdravie človeka. Za trvalo udržateľný efekt sa v oblasti bezpečnosti cestnej dopravy rozumie taký systém, ktorý by pristupoval integračným spôsobom k jeho jednotlivým prvkom: človek – vozidlo – cesta [3].

Pri porovnaní uvedených podmienok a základných cieľov projektu SOL, ktorými sú [6]:

- podpora trvalo udržateľnej mobility a
- zvyšovanie povedomia o bezpečnostných otázkach a tým na základe určitých činností prispievať k dosiahnutiu vyššej kvality podmienok života,

je jasné, že projekt SOL podporuje nosné články tejto stratégie.

SOL spája niekoľko z najpovolanejších organizácií zaoberajúcimi sa bezpečnosťou v cestnej premávke (ďalej BvCP) z oblasti CEUS a z celého sveta, medzi nimi i GRPS – Global Road Safety Partnership. Partneri z viacerých odvetví z ôsmich krajín oblasti CEUS spoločne vypracovali stratégiu, ktorá podporuje každý zapojený región tým, že dobieha najvyššie štandardy EÚ v BvCP prostredníctvom (a tým aj vytvorený národný plán na zvýšenie BvCP) [5]:

1. vyhodnotenia problému, politiky a inštitucionálnych nastavení týkajúcich sa BvCP a kapacity vo vzťahu k prevencii zranení v cestnej premávke;
2. posilnenia spoločností a vytvorenie efektívneho horizontálneho a vertikálneho multisektorového partnerstva v rámci regiónu, národného a aj medzinárodného pôsobenia;
3. prípravy regionálnych/lokálnych stratégií a akčných plánov a pridelovania endogénnych zdrojov na riešenie tohto problému, napr. aj pre podporu národného plánu;
4. implementácie konkrétnych opatrení na zabránenie vzniku nehôd v cestnej premávke, minimalizovanie zranení a následkov z nich;
5. vytvorenia vyššej úrovne informovanosti, záväzku a kvalifikovaných rozhodovaní na všetkých úrovniach;
6. rozvoja reprodukovateľných nástrojov pre CEUS a EÚ;
7. posunutia politik BvCP do kontextu podpory udržateľných foriem mobility.

3. Projekt SOL vo vzťahu k plneniu hlavných cieľov slovenského Národného plánu zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2011 – 2020

Pri určovaní cieľov v slovenskom národnom pláne sa vychádza zo systémových opatrení zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky vychádzajú z identifikácie najčastejších príčin dopravnej nehodovosti a smerujú k vytvoreniu bezpečného dopravného priestoru pre všetkých účastníkov cestnej premávky. Na základe toho sú opatrenia zasadené do štruktúry takým spôsobom, aby komplexne pokryli všetky prvky dopravného systému, ktoré ovplyvňujú celkovú úroveň bezpečnosti na našich cestách: ľudský faktor, cestná infraštruktúra a vozidlo [1, 3].

SOL ako národný poradný orgán zastrešuje a vykonáva [6]:

- úpravu realizácie projektu v rámci národných/regiónálnych programov bezpečnosti v cestnej premávke ako i trvalo udržateľnej mobility,
- podporu budovania pevných a stabilných vzťahov s relevantnými partnermi a orgánmi štátnej správy v pilotných regiónoch (komunitách),
- vyhodnocuje postupy krajiny ako aj vlastnú realizáciu projektu,
- hľadanie možnosti zdokonaľovania na základe skúseností, školení a výsledkov prameniáciach z projektu SOL za účelom ich ďalšieho možného použitia v ostatných regiónoch krajiny.

Za účelom realizácie vyššie uvedených úloh je nevyhnutné v podmienkach Slovenskej republiky vytvoriť efektívny systém organizácie a riadenia aktivít zainteresovaných inštitúcií a verejnosti v zmysle filozofie „zdieľanej zodpovednosti“ za zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky.

Práve tu má projekt SOL bohaté skúsenosti vo vytváraní sietí v regionálnom až nadnárodnom meradle a môže podporovať realizáciu slovenského národného plánu na zvýšenie BvCP.

Pracovný program SOL-u je založený na kontinuálnej spolupráci medzi rôznymi úrovňami samosprávy a lokálnymi subjektmi z krajín strednej Európy pre vybudovanie siete z vertikálnych a horizontálnych spojení v tomto poradí [5]:

1. vyžaduje postup riadenia z najvyššej úrovne smerom nadol (top-down input), pretože tím odborníkov projektu SOL sa musí spojiť s lokálnymi komunitami, rozpoznať a vybrať tie najaktívnejšie, aby im poskytli potrebné odborné znalosti a nástroje na získanie vedomostí o otázkach týkajúcich sa ich vlastného spoločenstva.
2. následne by mali lokálne spoločenstvá vytvoriť stabilné spojenie s vyššou sférou za účelom riešenia spoločne definovaných potrieb a zaujať aktívnu úlohu pri následných pilotných akciách. Tento prechod vstupov z vyššej sféry do nižšej a naopak vytvorí vertikálnu sieť založenú na stálej spolupráci a zdieľaní užitočných údajov a poznatkov.

Prostredníctvom siete sa bude realizovať nadnárodná spolupráca v oblasti bezpečnosti cestnej premávky zdieľaním údajov a prípadov dobrej praxe za účelom zníženia počtu úmrtí na cestách. Samozrejme, lokálne a regionálne úrovne v krajine (regióny, obce, mestá) môžu aktívne podporiť národné ciele v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ako to je možné vidieť na obr. 2.



Obr. 2 Príklady podpory realizácie národných plánov pre zvýšenie BvCP na regionálnych/lokálnych úrovniach

Za hlavný numerický cieľ národného plánu na zvýšenie BvCP v SR sa považuje zníženie počtu usmrtených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd (usmrtení do 30 dní od nastatia nehody) o polovicu do roku 2020 v porovnaní s referenčným rokom 2010 [3].

Hlavným prierezovým cieľom je kontinuálne zlepšovanie štandardov bezpečnosti cestnej premávky [3].

Štruktúra národného plánu pozostáva z 9 rámcových cieľov, 23 oblastí realizácie opatrení a z 88 samotných úloh. Podľa Ing. Petra Matúška¹ je podstata zhrnutá v nasledujúcich bodoch [3]:

- rýchlosť na cestách (objektívna zodpovednosť vodičov, vlastníkov automobilov a účinný kamerový dohľad),
- alkohol a drogy za volantom,
- zraniteľní účastníci cestnej premávky,
- efektívna dopravná výchova (edukácia nielen vodičov),
- cestná infraštruktúra, bezpečnostný audit, inšpekcia a riešenie „KNL“ – kritických nehodových lokalít,
- ITS, uvádzanie do praxe inteligentných dopravných systémov,
- zdokonaľovanie výcviku profesionálnych vodičov - šoférov autobusov v hromadnej doprave i školských autobusov (v tejto súvislosti sa budeme zaoberať nielen obnovou autoparkov, ale aj zavedením používania zádržných bezpečnostných zariadení – pásov a autosedačiek pre deti),
- ponehodová starostlivosť v SR – systém e-call a rehabilitačné kurzy,
- prierezový charakter bude patriť oblasti manažmentu, financovaniu a zodpovednosti za bezpečnosť cestnej premávky – teda za BvCP

Pre lepšie informovanie o problematike BvCP vykonáva SOL ciele semináre, ktorých obsah je zameraný práve na vyššie uvedenú problematiku 9 rámcových cieľov, ako napríklad [5, 6]:

- manažment bezpečnosti v cestnej doprave,
- manažment rýchlosti,
- dopravné nehody a alkohol
- používanie bezpečnostných pásov a detských zadržiavacích zariadení,
- prevencia pred zraneniami detí pri dopravných nehodách,
- bezpečnosť najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky,
- bezpečná cestná infraštruktúra,
- marketing a kampane zamerané na zmenu verejnej mienky,
- riadenie bezpečnosti cestnej premávky a udržateľnej mobility v komunitách.

4. Záver

Kvalita života nezávisí len od zlepšenia ekonomickej situácie občanov, ale aj od dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti. Jej zabezpečenie je zásadnou podmienkou vytvorenia funkčného dopravného systému, v ktorom by nedochádzalo k dopravným nehodám. Následky nehôd sa prejavujú v podobe ujmy na zdraví, a tým aj zhoršenému uplatneniu v praktickom živote. Následky dopravných nehôd však nepocitujú len ich účastníci, ale aj ostatní v podobe zdržania na ceste a kongescií. Je preto nevyhnutné zaoberať sa touto problematikou a vyvinúť také nástroje a postupy, ktoré by smerovali k bezpečnej a plynulej cestnej premávke.

¹ Ing. Peter Matúška, generálny riaditeľ sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Národný plán na zvýšenie BvCP je koordinovaným postupom, ktorý by bol založený na jasne definovaných nástrojoch a zodpovednosti, zamedzí jednak realizácii ad hoc opatrení, ktoré by riešili dané problémy čiastočne alebo by sa zbytočne financovalo viacero rôznych opatrení prinášajúcich totožný efekt.

Práve projekt SOL – Save Our Lives by výrazne podporil problematiku slovenského národného plánu na zvýšenie BvCP už od lokálnej úrovne. Jeho zameranie je na BvCP v kontexte trvalo udržateľnej mobility a tvorbu profesionálnych kapacít v komunitách s cieľom eliminácie nežiaducich vplyvov (výstupov) cestnej dopravy.

Použitá literatúra:

- [1] SILL, R. eTransport/eCall/eSafety: Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. In Internet [online] 2010, [22.3.2011] dostupné na: www.government.gov.sk/19845/etransport/ecall/esafety:strategia-rozvoja-dopravy-slovenskej-republiky-do-roku-2020.php
- [2] Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee of the Regions: Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020 - COM(2010) 389
- [3] Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2011 – 2020, Návrhový materiál, [elektronický zdroj] Slovenská republika, 21.3.2011. [12.11.2010] dostupné na: <http://www.becep.sk/images/download/N%C3%A1vrh%20NP%20BCP%202011%20az%202020.pdf>
- [4] Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Stratégia rozvoja dopravy do roku 2020. In Internet [online] 2010, [25.3.2011] dostupné na: www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=75682
- [5] Projekt SOL Save our Lives. In Internet [online] 2010, [23.3.2011] dostupné na: <http://www.sol-project.eu/index.php?id=2582&ID1=2582>
- [6] The SOL e-magazine. In Internet [online] 2010, [25.3.2011] dostupné na: <http://www.sol-project.eu/index.php?id=2650&ID1=2586&ID2=265>

**LOGISTICKÝ
MONITOR**

Internetové noviny pre rozvoj
logistiky na Slovensku.

ISSN: 1336-5851