

V poslední době se velmi často mluví o zpřísnění bodového systému i dalších sankcí pro naše řidiče. Na názor k této problematice jsme se zeptali nezávislého odborníka na bezpečnost dopravy Romana Budského z Týmu silniční bezpečnosti.

Jak se Vy osobně díváte na navrhované sankce a změny v bodovém systému pro naše řidiče. Jsou odpovídající?

Na bezpečnost silničního provozu je třeba nahlížet komplexně. Za základní faktory je třeba považovat parametry infrastruktury a vozidel, kvalitu vzdělávání a motivování účastníků silničního provozu, sankční systém a v neposlední řadě průběžné vyhodnocování stavu bezpečnosti silničního provozu a efektivity přijatých opatření. Samotný lidský faktor se na vzniku nehod podílí ze zhruba 65 procent, zbytek připadá na jeho kombinaci s parametry infrastruktury či vozidel, resp. ve 4 procentech se jedná jen o příčinu spočívající ve špatném stavu vozidla či pozemní komunikace.

Osobně si myslím, že uvažované zpřísnění sankcí za vybrané delikty je tak trochu unáhlené prohlášení, navíc nepodložené věcnou argumentací. Pokud už někdo chce řídit stát jako firmu (což je z podstaty věci nesmyslné), měl by se řídit moderními zásadami managementu a leadershipu. Využívání principu cukru a biče je považováno za beznadějně překonané. Dnes se naopak staví na motivaci lidí. A je jedno, zda se jedná o komerční společnost, nebo například stát. Je tedy třeba věnovat náležitou pozornost prevenci vzniku nehod v podobě motivování účastníků silničního provozu, aby se vyvarovali takového jednání, které by mohlo vést k nehodě s vážným či dokonce smrtelným zraněním. Skutečně platí zásada, že jak žiji, tak řídím. V prostředí, kde si mnozí lidé doposud nevypěstovali dostatečně odpovědný přístup k životu svému i svého okolí, bude neustále na silnicích docházet k rizikovému jednání významné části populace. Nejen naším národním sportem je lišácky mazané obcházení platných předpisů. Komu se to daří, bývá nejednou v očích svého okolí považován za mazáka, který se vyzná. Je tedy třeba stavět především na budování tzv. hodnotového systému našeho obyvatelstva. Trpělivě, dlouhodobě, již od nejútlejšího věku... Nelze než souhlasit se slovy otce moderní sociologie Emila Durkheima, že „když zvyky a obyčejje postačují, zákony nejsou nutné. Když zvyky a obyčejje nepostačují, zákony jsou nevyhnutelné“.

Pro zvýšení povědomí o nebezpečných situacích v dopravě vznikají i u nás nejrůznější kampaně. Myslíte si, že jsou dostatečné, že je lidé dokáží vsříbat a zamyslí se nad svým chováním?

Na realizaci dopravně bezpečnostních kampaní je třeba důsledně nahlížet jako na integrovanou marketingovou komunikaci. Ano, i v ČR preventivní kampaně a akce probíhají, jejich efektivita však většinou nebývá vyhodnocována. Ono vlastně ani nebývá často řečeno, čeho by mělo být kampaní či opatření dosaženo. Natolik jasně, aby byla úspěšnost akce exaktně vyhodnotitelná. Není jasně stanovena kategorie obyvatel či účastníků silničního provozu, na které je cíleno. Nebývá známo, jaké konkrétní obecné příčiny stojí za vznikem závažných nehod, proti kterým je bojováno. Komunikační kanály bývají voleny nahodile, bez znalosti, nakolik účinně mohou zasáhnout cílovou skupinu. A měření efektivity vykonaných kampaní a vynaložených prostředků? Jedna velká neznámá. Úředník státní a veřejné správy se zkrátka z principu s moderními marketingovými metodami moc nekamarádí.

Jak tedy systém správně nastavit?

Chybovat je lidské. Tedy dokud budou v silničním provozu lidé, budou i nehody. Celý systém však musí být nastaven tak, aby žádná lidská chyba nebyla trestána vážným zraněním či dokonce smrtí člověka. Na dopravní nehody je třeba nahlížet jako na důsledek systémového, nikoliv individuálního selhání. Například ve Švédsku je prováděna hloubková analýza každé smrtelné dopravní nehody. Jde mj. o to, porozumět mechanismu vzniku tragické události. Na příslušném místě provést takové úpravy, aby se něco podobného již nemohlo zopakovat. A dojít k obecným závěrům, jejichž aplikace i na jiných místech v zemi může být účinnou prevencí vzniku fatální nehody. Švédské silnice jsou považovány za nejbezpečnější na světě, jsem přesvědčen, že k tomu přispělo i toto opatření.

Vraťme se ale k bodovému systému, jak se k němu staví evropské státy?

Bodový systém je zaveden ve 23 státech EU. Dle zahraničních zdrojů může mít významný podíl na snižování dopravní nehodovosti. Samotný systém však není samospasitelný, musí být doplněn každodenní mravenčí prací policie a státní správy. Právě nekomplexní přístup bývá příčinou toho, že bezprostředně po zavedení bodového systému dochází k citelnému poklesu (mj.) závažné dopravní nehodovosti, a to pod vlivem očekávání důsledného monitorování dění na pozemních komunikacích, vyvozování patřičných

důsledků a nekompromisního vymáhání stanovených sankcí. Státy, které nebyly schopny dlouhodobě zachovat holistický přístup, však posléze zaznamenávají (po uplynutí několika málo měsíců) opětovné zvýšení dopravní nehodovosti a samozřejmě též nárůst počtu usmrčených a vážně zraněných.

Jak by tedy měl být bodový systém a potažmo i systém pokut nastaven?

Bodový systém musí být nastaven tak, aby mířil na skutečně nebezpečné delikty. Pro motoristickou veřejnost musí být dostatečně srozumitelný, přehledný. Myslím, že v ČR tomu tak doposud není. Je dobré vytvořit dvě, maximálně tři kategorie bodovaných deliktů. Dle doporučení vycházejících z projektu BestPoint spolufinancovaného Evropskou komisí by bodový systém měl postihovat především následující delikty:

- Překročení max. povolené rychlosti jízdy
- Jízda pod vlivem alkoholu či drog
- Nepoužívání bezpečnostních pásů, dětských zádržných systémů či motocyklistických přileb
- Jízda na červenou
- Nedání přednosti v jízdě
- Nebezpečné předjíždění
- Nedodržení bezpečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla
- Ohrožení chodců přecházejících po přechodu
- Nepovolené používání mobilních telefonů či jiných hovorových zařízení
- Vjetí na železniční přejezd v době, kdy je to zakázáno
- Jízda v zakázaném pruhu nebo směru
- Ujetí od dopravní nehody

A co navrhované zvýšení pokut?

Pokud se jedná o výši pokut, nemyslím si, že by byly ve srovnání s ostatními státy - po vztažení k průměrné měsíční mzdě - až tak nepřiměřeně nízké. U některých deliktů, jako jsou například zakázané vjetí na železniční přejezd, jízda na červenou či výrazné překročení max. povolené rychlosti, lze se zvýšením maximální hranice finančního postihu souhlasit. Nemá však cenu zvyšovat horní hranici pokut například u nepovoleného používání mobilního telefonu, při jízdě bez stanoveného osvětlení nebo v případě nesprávného parkování. Pokuty by neměly být likvidační, ale motivační. Sankční systém musí být nastaven tak, aby byl pro účastníky silničního provozu viditelný, sankce přiměřeně citelné a reálně vymahatelné, a tedy vymožené. Právě na to by měla být u nás zaměřena pozornost. Veřejnost si často stěžuje, že uniformované složky nebývají dostatečně viditelné a že často se delikventi vysmeknou ze svého poklesku bez postihu. Pokud se jedná o uvažované zavedení katalogu pokut s fixní výší, domnívám se, že se sice může jednat o formu protikorupčního opatření (i když je s podivem, že u policisty či úředníka státní správy je předem počítáno s tím, že bude náchylný k braní úplatků), ale na druhou stranu nebude možné stupňovat výši postihu podle skutečného společenského ohrožení. Přece jen něco jiného je překročit rychlost jízdy v centru velkého města v době dopravní špičky a něco jiného stejné překročení rychlosti na periférii města během hluboké noci. Zkrátka u každého deliktu by měla být i nadále rozlišována stránka formální (co bylo porušeno) a materiální (nakolik to bylo závažné).

Většina držitelů řidičského oprávnění si myslí, že řídit motorové vozidlo je jejich neoddiskutovatelné právo a že sankce by vlastně neměly vůbec existovat.

Do budoucna by se naše společnost měla smířit s tím, že ne každému je dáno řídit motorová vozidla. Například v případě jízdy pod vlivem alkoholu či drog by mělo být postupováno nekompromisně. A u lidí, kteří takto konají opakovaně, by mělo být vždy přistoupeno k vyšetření jejich duševního stavu. V extrémních případech asi bude nutné vyslovit doživotní zákaz řízení motorových vozidel.

Podle všeho čeká oblast bezpečnosti v dopravě i nastavení nových systémů dlouhá a nelehká práce. Přát si můžeme tedy jedině, aby se naši zákonodárci dokázali dohodnout na systémech, které naše komunikace dokáží udělat bezpečnější a současně, aby nebyly příliš ohroženy osobní svobody každého jednotlivce. Děkuje za rozhovor.

Tým silniční bezpečnosti je značka, pod kterou vykonává své aktivity nezisková organizace Bezpečně na silnicích o.p.s. založená v roce 2010. Jejím hlavním posláním je prostřednictvím vhodných preventivních programů a aktivit přispívat ke snižování výskytu závažné dopravní nehodovosti. Více informací naleznete na webu <http://www.tymbezpecnosti.cz>