Národní observatoř bezpečnosti silničního provozu

Publikováno: 12. 1. 2015
CDV , Eva Simonová

1. Úvod

V plánu Evropské komise na snížení nehodovosti v období 2002 – 2010 bylo doporučeno, aby byla založena Evropská observatoř bezpečnosti silničního provozu. Cílem této observatoře měla být podpora aktivit Evropské komise v oblasti zvyšování bezpečnosti – observatoř tomu měla napomoci jakožto informační základna, která umožňuje sledování vývoje bezpečnosti a identifikuje jeho příčiny. Observatoř má tedy sloužit jako nástroj pro podporu rozhodování, např. o efektivních investicích do zvyšování bezpečnosti, cílení kampaní apod.

K naplnění uvedených cílů byla zřízena **Evropská observatoř bezpečnost silničního provozu** (ERSO). Byla vytvořena v rámci výzkumného projektu SafetyNet, jehož spoluřešitelem bylo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV).

Observatoř tedy „pozoruje“ vývoj bezpečnosti; k tomu lze využít dva typy ukazatelů. Prvním typem jsou **přímé ukazatele** (tj. počty nehod, zranění, úmrtí atd.). Tyto ukazatele se používají tradičně, představují však jen pomyslnou „špičku ledovce“, která zahrnuje jen nejkritičtější případy událostí. Aby bylo možné lépe poznat celé spektrum událostí v silničním provozu, lze sledovat také druhý typ ukazatelů – **nepřímé ukazatele** bezpečnosti (zkráceně NUB): např. překračování nejvyšší dovolené rychlosti jízdy, používání zádržných systémů (bezpečnostních pásů a dětských sedaček), používání svícení, telefonování za jízdy ad. Z vývoje nepřímých ukazatelů lze lépe analyzovat příčiny a navrhovat adekvátní opatření. Další předností NUB je jejich proaktivní (preventivní) charakter: k tomu, aby bylo možné hodnotit vývoj bezpečnost, není potřeba pasivně „čekat“ na nehody.

2. Národní observatoř

Na základě úspěchu zmíněné Evropské observatoře doporučuje zpráva Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) „Towards Zero“ z roku 2008 státům sbírat a analyzovat data popisující bezpečnost silničního provozu: přímé i nepřímé ukazatele bezpečnosti. Z toho vyplývá, že každý stát by měl mít svou národní observatoř bezpečnosti, která by sběr těchto dat prováděla.

CDV v rámci výzkumného projektu SENZOR vytvořilo po vzoru ERSO **Národní observatoř bezpečnosti silničního provozu**. Je dostupná na adrese www.czrso.cz. Podobně jako ERSO slouží národní observatoř jako informační základna pro přijímání opatření ke zvýšení bezpečnosti na všech úrovních státní správy. Observatoře se skládá z datové části (přímé a nepřímé ukazatele) a informační části.

3. Datová část

Přímé i nepřímé ukazatele bezpečnosti jsou obsahem datové části observatoře. Zatímco přímé ukazatele pocházejí zejména z databází Policie ČR, nepřímé ukazatele je potřeba shromažďovat vlastními prostředky. Za tímto účelem provádělo CDV v období **2005 – 2009** pravidelný sběr NUB

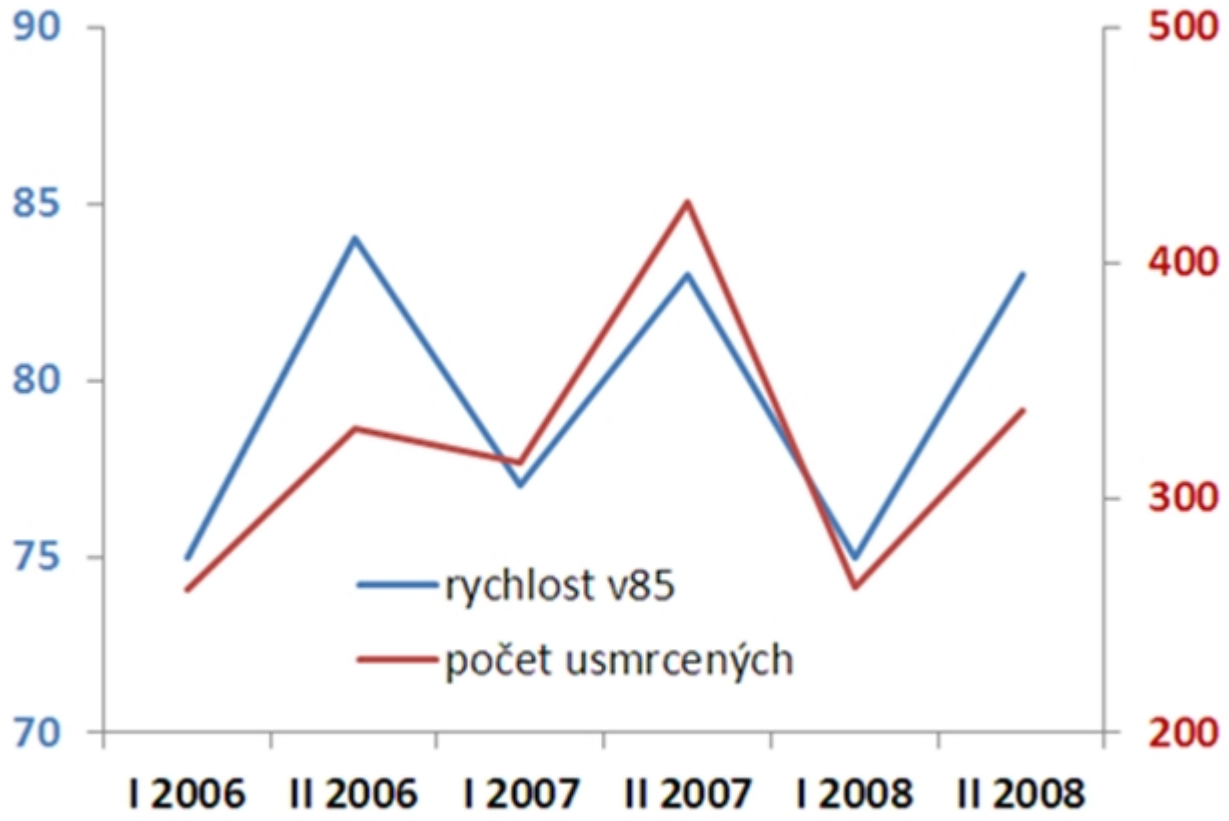
na referenční síti 91 lokalit rozmístěných po celé České republice. Lokality byly zvoleny tak, aby rovnoměrně pokrývaly všechny kraje (kromě Prahy), intravilán i extravilán a všechny kategorie komunikací (kromě dálnic).

Po skončení projektu SENZOR bylo od roku **2010** prováděno omezené sledování z vlastních zdrojů CDV.

Od roku **2014** probíhá sběr a vyhodnocení NUB v rámci projektu DATO (Technologická agentura ČR), jehož je CDV řešitelem.

4. Vypovídací schopnost NUB

Pro vypovídací schopnost je důležité, aby hodnoty NUB měly souvislost s nehodovostí – pak lze říci, že vystihují bezpečnost. Pro demonstraci lze uvést příklad, kdy byla využita data pravidelně (2x ročně) shromažďovaná CDV. Graf 1 ukazuje výsledky sledování rychlosti v extravilánu ve srovnání s vývojem počtu usmrcení při nehodách v příslušných obdobích. Z grafu je zřejmé, že oba trendy jsou velmi podobné.



Graf 1 – Výsledky sledování rychlosti v extravilánu ve srovnání s vývojem počtu usmrcení při nehodách v období 2006 – 2008

Podobnost trendů počtu usmrcených a vývoje rychlosti dokazuje vztah přímých a nepřímých ukazatelů bezpečnosti – je zřejmé, že nepřímé ukazatele jsou vypovídající, navíc přímo odkazují na příčinu změn (rychlost). To prokazuje vypovídací schopnost NUB.

Uvedená souvislost byla využita např. při sledování účinnosti zavedení tzv. bodového systému v roce 2006. Jednalo se o změnu zákona, jejímž cílem byla změna chování řidičů, zvýšení bezpečnosti a evidence neukázněných řidičů. Aby byly vystiženy trendy a příčiny změn, bylo provedeno srovnání po čtvrtletích. Graf 2 ukazuje vývoj dvou vybraných NUB (průměrná rychlost a nepoužívání zádržných

systémů), navíc doplněný o vývoj počtu usmrcených při nehodách.

Graf 2 – Vývoj průměrné rychlosti, nepoužívání zádržných systémů a počtu usmrcených při nehodách v období 2006 – 2007

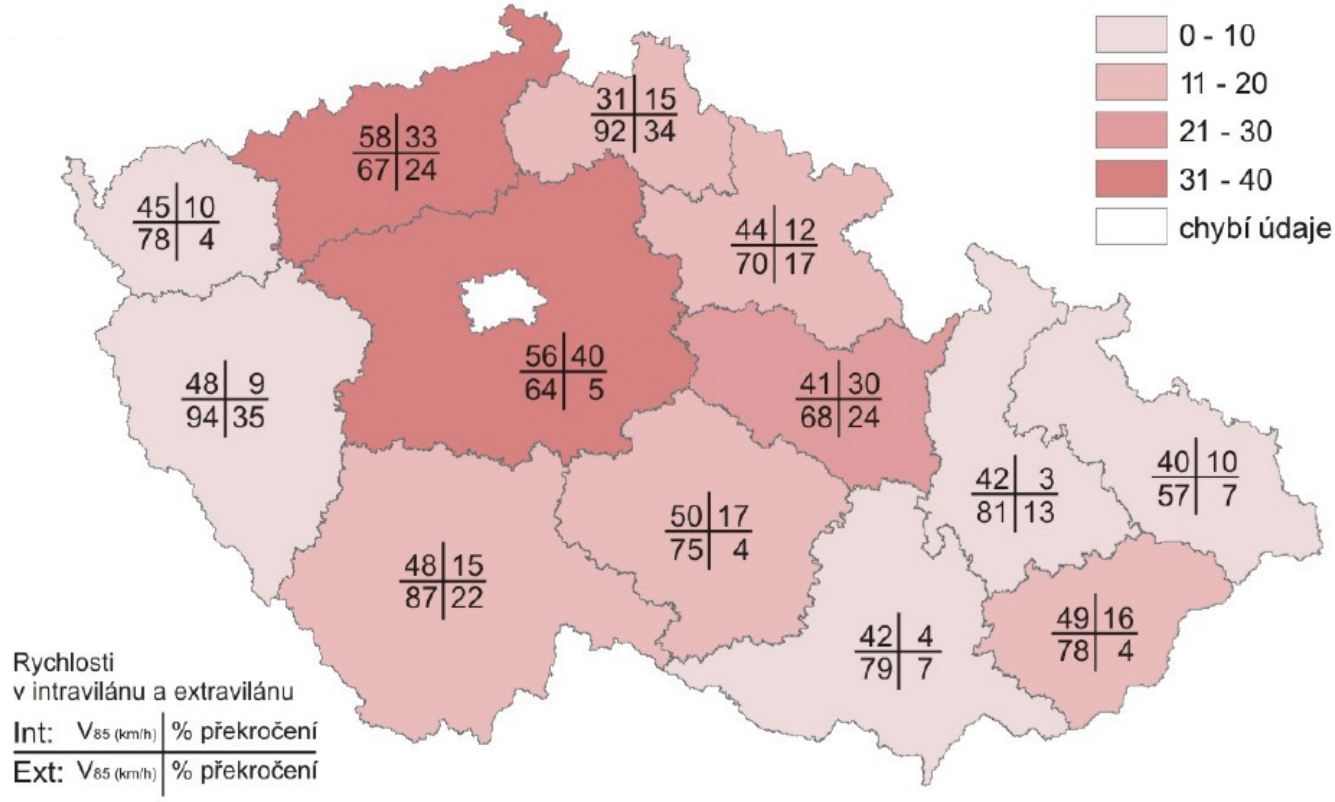
Tečkovaně je v grafu vyznačena novelizace zákona – všechny ukazatele tedy výrazně poklesly, v dalším čtvrtletí však následoval opět nárůst hodnot. Efekt zavedení bodového systému tedy nebyl dlouhodobý.

Na tomto principu funguje i využití NUB v rámci každoročního vyhodnocování plnění opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020.

5. Další příklady

Dalším nepřímým ukazatelem je např. dodržování dostatečného odstupu mezi vozidly. Ze shromážděných dat se vyhodnocují kritické odstupy (nižší než 2 sekundy). Na základě údajů z roku 2012 v jednotlivých krajích (rozdělených na kategorie motocykly, osobní vozidla, nákladní vozidla) byla vyhodnocena míra nedodržování kritického odstupu. Zatímco průměrná hodnota pro osobní vozidla je průměrně 39 %, u motocyklů nedodržuje kritický odstup více než 50 %. Tato hodnota je alarmující především proto, že motocykly mají obecně delší brzdné vzdálenosti.

Další příklad aplikace NUB byl využit na semináři „Evropské porovnání nehodovosti a role krajů a obcí při zvyšování bezpečnosti silničního provozu“, který pořádala Evropská rada bezpečnosti dopravy (ETSC) a CDV v roce 2009. Pro účely srovnání bezpečnosti v jednotlivých krajích byly kromě přímých ukazatelů využity i nepřímé ukazatele. Obr. 1 ukazuje hodnocení krajů na barevné škále na základě rychlosti a překračování rychlostního limitu.



Obr 1 – Hodnocení krajů na barevné škále na základě rychlosti a překračování rychlostního limitu v roce 2009

6. Shrnutí

Observatoř bezpečnosti silničního provozu je vhodným nástrojem pro podporu rozhodování o dopravně bezpečnostních opatřeních. Obsahuje informační a datovou část. Jejím těžištěm jsou nepřímé ukazatele bezpečnosti, které CDV dlouhodobě shromažďuje za účelem sledování vývoje bezpečnosti a vysvětlení jeho změn.

Důležité využití NUB je také při vyhodnocování plnění opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. I proto je důležité zajistit udržitelnost systému pravidelného celorepublikového sběru NUB.

Další informace k popisovanému tématu najdete např. na následujících odkazech:

European Road Safety Observatory – http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/index_en.htm

Road Safety Knowledge System – http://safetyknowsys.swov.nl/index.html

Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb. a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost

Evropské porovnání nehodovosti a role krajů a obcí při zvyšování bezpečnosti silničního provozu – tisková zpráva na http://www.cdv.cz/tiskova-zprava-evropske-porovnani-nehodovosti/, včetně záznamu ze semináře

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 – http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020