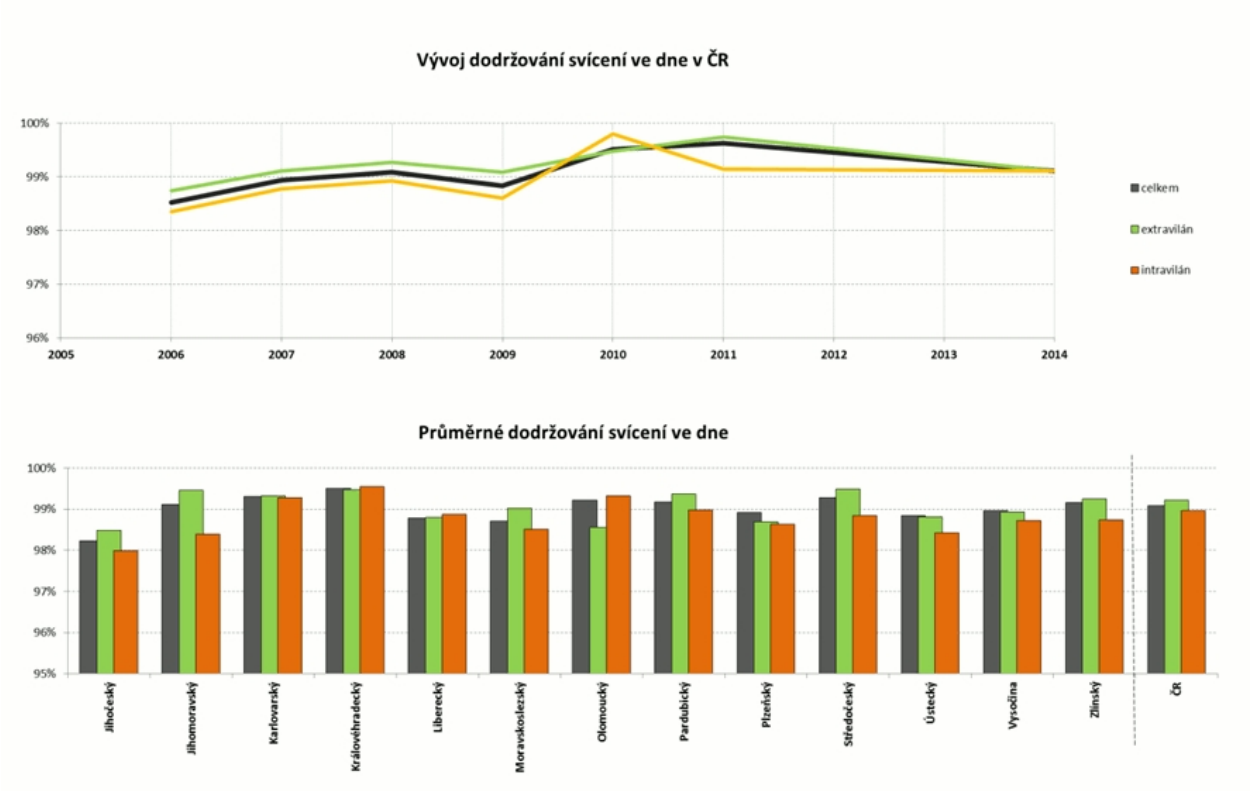
# Nepřímé ukazatele bezpečnosti – svícení vozidel

Publikováno: 27. 10. 2015
Eva Kšicová

*Článek vznikl díky programu Omega Technologické agentury ČR, v němž je řešen projekt Rozšíření datové základny pro rozhodování o politice kampaní ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích – DATO. Tento projekt umožnil sběr nepřímých ukazatelů v letech 2014 a 2015 a tím umožnil navázat na přerušenou časovou řadu sběru nepřímých ukazatelů potřebných pro hodnocení bezpečnosti.*

Předmětem sledování bylo, zda vozidla za jízdy mají rozsvícená obrysová a potkávací světla, nebo světla pro denní svícení. Od července roku 2006 musí mít v ČR dle zákona č. 361/2000 Sb. [3], ve znění pozdějších předpisů, motorové vozidlo za jízdy rozsvícená obrysová a potkávací světla nebo světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno. Příčinou až 50 % dopravních nehod a přibližně 80 % srážek na křižovatkách a silnicích ve městech je skutečnost, že řidič nezahlédne druhé vozidlo včas.




Graf – Dodržování svícení vozidel ve dne. Horní řada ukazuje vývoj dodržování svícení v ČR v jednotlivých letech; spodní graf – průměrné používání v jednotlivých krajích a v ČR ve sledovaných letech.

Sledováním bylo zjištěno, že průměr ČR dodržuje svícení ve dne 99 % řidičů, a to jak v extravilánu, tak v intravilánu. Tento ukazatel dlouhodobě vykazuje vysokou míru dodržování, rozdíly mezi kraji jsou v jednotkách procent.

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

# ZÁVĚR

Článek pojednává o vývoji nepřímých ukazatelů sledovaných mezi lety 2005 – 2014 v jednotlivých krajích. Nepřímé ukazatele sledují a hodnotí okolnosti či jevy, z nichž je možné odvozovat skutečnou úroveň bezpečnosti silničního provozu.

Ke sledování vývoje jednotlivých ukazatelů je potřebný jejich sběr v pravidelných (ročních) intervalech tak, aby byl patrný vývoj chování účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích. Sledování NUB je pak důležité pro vyhodnocení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích. Vyhodnocení této bezpečnosti bude prováděno v rámci NSBSP [1], která je strategickým dokumentem pro toto vyhodnocení.

Databáze nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu je klíčová mj. také pro hodnocení efektivnosti a účelnosti projektů v rámci programu Fondu zábrany škod (FZŠ). Tento fond, do kterého odvádí pojišťovny 3% z přijatého pojistného, je administrován Českou kanceláří pojistitelů. Získané prostředky jsou plánovány např. na investice do dopravně bezpečnostních kampaní nebo vzdělávací programy (více viz http://www.fondzabranyskod.cz/).

ZDROJE

[1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020, Ministerstvo dopravy
[2] Metodika stanovení délky a rozsahu průzkumů chování účastníků silničního provozu s ohledem na efektivní vynakládání finančních prostředků, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2014
[3] Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů

SOUVISEJÍCÍ PODKLADY

1. Statistika dopravních nehod dle Policie ČR
2. BESIP - samostatné oddělení MD ČR
3. Odborná zpráva o postupu prací a dosažených výsledcích za rok 2014 – zpráva k projektu Rozšíření datové základny pro rozhodování o politice kampaní ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích – DATO, projekt TAČR, program OMEGA2013.
4. Databáze NUB dostupná v CDV (2005-15).
5. Projekt SafetyNet (2004-2008).