Porovnání nepřímých ukazatelů bezpečnosti ve vybraných krajích

Publikováno: 5. 10. 2015
CDV , 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.

Bezpečnost silničního provozu lze hodnotit pomocí přímých a nepřímých ukazatelů bezpečnosti. Přímé ukazatele bezpečnosti přímo odrážejí stav bezpečnosti silničního provozu na základě nehodovosti. Tyto ukazatele ale nemusejí v kratším časovém období dát přesnou informaci o nastoupeném vývoji trendu bezpečnosti. Nepřímé ukazatele bezpečnosti slouží ke sledování chování účastníků nebo vlastností komunikace, u kterých je prokázána souvislost s bezpečností silničního provozu. Jedná se například o rychlost jízdy vozidel, časové odstupy mezi vozidly, používání zádržných systémů ve vozidle, ochranné přilby, užívání mobilních zařízení řidiči za jízdy, svícení ve dne, jízda pod vlivem alkoholu či omamných látek, používání reflexních prvků chodci a cyklisty, použití znamení o změně směru jízdy.

Historicky bylo cílem sběru nepřímých ukazatelů bezpečnosti (NUB) posouzení a srovnání těchto indikátorů v rámci členských států Evropské unie. Toto původně řešil evropský projekt SafetyNet, ze kterého bylo také vycházeno při stanovení systému sběru NUB pro ČR. NUB budou také používány pro vyhodnocení plnění některých cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (NSBSP) [1]. Díky řešení projektů, jejichž součástí je právě sběr NUB, se snažíme plnit databázi s těmito ukazateli tak, aby byla zajištěna jejich pravidelnost a bylo možné provádět jejich vyhodnocení (ať z pohledu NSBSP či pro jiné potřeby, např. Fondu zábrany škod).

Referenční body byly vybrány (a některé NUB byly již od tohoto roku sledovány) v roce 2005, odpovídají však potřebám stanovených v Metodice stanovení délky a rozsahu průzkumů chování účastníků silničního provozu s ohledem na efektivní vynakládání finančních prostředků [2]. Body byly voleny tak, aby dopravně inženýrské charakteristiky vybraných bodů byly podobné a bylo možné provádět srovnání dat v jednotlivých krajích (např. intenzity apod.). Jsou sledovány jak silnice I. a II. třídy, tak i vybrané komunikace a průjezdní úseky silnic I., II. a III. tříd v intravilánu. Základní síť referenčních bodů obsahuje 91 lokalit, sedm pro každý ze 13 krajů (vyjma Prahy). Jednotlivé kategorie komunikací jsou v každém kraji zastoupeny takto:

- 4 referenční body v extravilánu (2 referenční body na silnicích I. třídy, 2 referenční body na silnicích II. třídy),
- 3 referenční body v intravilánu (každý ve městě jiné velikosti – města jsou rozdělena na kategorie do 3 tisíc obyvatel, města s 10-35 tisíci obyvatel, města s více než 35 tisíc obyvatel a krajské město).

Jednotlivé NUB jsou sledovány a vyhodnocovány po krajích, tak aby bylo možné se v rámci krajských strategií zaměřovat na jednotlivé aktivity v souladu s NSBSP. Pro účely tohoto článku jsou publikovány vývoje dat pro celou ČR, u jednotlivých krajů jsou prezentovány průměrné hodnoty za dobu sledování jednotlivých ukazatelů.

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).