Strategické řízení bezpečnosti

Publikováno: 12. 1. 2015
CDV

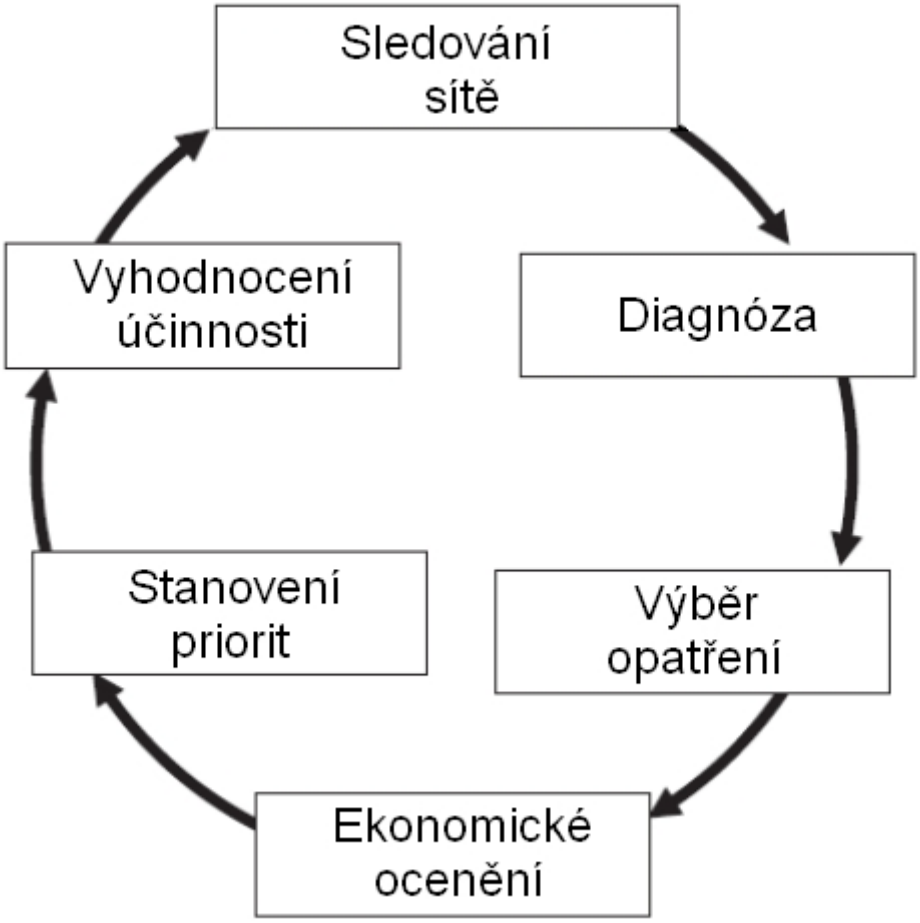
1. Bezpečnost není jen nehodovost

Úroveň bezpečnosti silničního provozu se často hodnotí na základě nehodovosti (počtu nehod, počtu zraněných, usmrcených apod.). Ze statistického pohledu může však tento přístup být omezen množstvím dat, což zkresluje např. hodnocení změn. Navíc existuje tzv. *podregistrace* – ne všechny nehody jsou Policií ČR registrovány. Podle odhadů jsou např. registrovány přibližně dvě třetiny nehod se zraněním, jedna třetina je tedy neznámá.

2. Management bezpečnosti silničního provozu

Management (řízení) bezpečnosti silničního provozu zahrnuje cyklický soubor činností v kompetenci správního orgánu nebo správce komunikací (viz schéma). Cyklus začíná sledováním sítě (identifikací rizik), následuje bližší analýza a výběr opatření (např. na základě ocenění) a vyhodnocení účinnosti; cyklus je opět ve výchozím bodě.

Vstupními daty je tradičně nehodovost, kterou lze označit jako reaktivní přístup – k opatřením se přistupuje až jako reakce na zranění a usmrcení. Oproti tomu proaktivní (preventivní) přístup používá ukazatele, které indikují nebezpečnost dříve, než k nehodám dojde. Více k nim bude uvedeno v dalším textu.



Obr. 1 – Management bezpečnosti silničního provozu podle Highway Safety Manual (AASHTO, 2010)

3. Nová koncepce odboru BESIP

V roce 2013 vypracovalo CDV dokument „Implementační plán změny systému řízení bezpečnosti silničního provozu v ČR“. Jeho základní východiska byla následující:

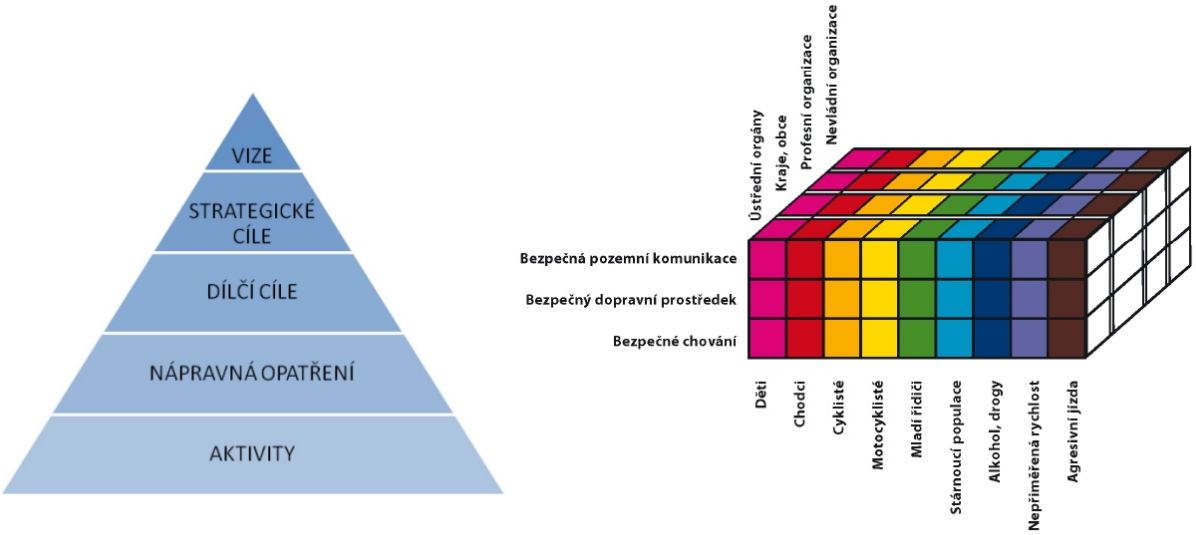
- Existují problémy v systému řízení bezpečnosti silničního provozu – koordinace je často formální nebo chybí.
- Není zajištěno průběžné financování a chybí hodnocení efektivnosti vložených prostředků.
- Informační podklady jsou neúplné (nepřímé ukazatele, statistická data, analýzy, výzkum).
- Vyhodnocování plnění NSBSP 2020 je pouze formální, nápravná opatření se neuplatňují.

Cílem bylo vypracovat variantní návrhy funkční řídící struktury systému řízení bezpečnosti silničního provozu a postupu pro zajištění realizace vnějších podmínek stanovených v Národní strategii.

Navrženým řešením bylo vytvoření respektovaného koordinačního útvaru s potřebnými rozhodovacími pravomocemi, finančními zdroji a nástroji pro koordinaci na vládní i mimovládní úrovni s názvem **Úřad pro bezpečnost dopravy**. Úřad by integroval Sekci vládního zmocněnce pro bezpečnost silničního provozu, Drážní inspekci a Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod.

4. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a Vize 0

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 (NSBSP 2020) je vládní dokument, který stanovuje podmínky pro snížení nehodovosti na českých silnicích. V souladu s evropskými prioritami je jejím strategickým cílem snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných (tzn. každoročně snížit počet smrtelných obětí nehod průměrně o 5,5 %; tj. redukce usmrcených o cca 60 % oproti roku 2009). Naplnění tohoto cíle zachrání v daném období životy více než 3 000 občanů.



Obr. 2 – Náplň Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Obrázky znázorňují náplň Strategie (od aktivit, opatření a dílčích cílů k naplnění strategických cílů a celkové vize); dále ukazují „kostku“ tvořenou devíti prioritními problémovými oblastmi, třemi nápravnými opatřeními (bezpečná pozemní komunikace, bezpečný dopravní prostředek, bezpečné chování) a čtyřmi skupinami zodpovědných subjektů.

Vize vychází z pochopení skutečnosti, že každá nehoda představuje systémové selhání celé společnosti, nikoli chybu jednotlivce. Aktuální cíle jsou střednědobé; za konečný ideál je však třeba

považovat **Vizi 0**. Myšlenka vize 0 je jednoduchá: Nemůžeme se nadále smířit se skutečností, že de facto plánujeme počet obětí, které jsme ochotni zaplatit za rozvoj společnosti v provozu na pozemních komunikacích a jestliže dnes tento stav existuje, nemůžeme se s tím smířit a musíme udělat vše co je v našich silách, aby tyto počty neustále klesaly až k nulovým hodnotám. Jedná se o ambiciózní (a možná nereálný) sen. Musí jej však mít celá společnost, jednotliví občané i společenské organizace, političtí představitelé i komerční subjekty.

Zásada **„Bezpečně na silnicích – právo a zodpovědnost každého z nás“** se musí stát součástí každého z nás, zodpovědných subjektů i jednotlivých občanů.

5. Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu

CDV každoročně provádí vyhodnocení plnění opatření NSBSP. Toto vyhodnocení nelze zakládat pouze na nehodovosti, tj. přímých ukazatelích bezpečnosti. Vhodným doplňkem jsou tzv. nepřímé ukazatele bezpečnosti (NUB) – ty operují s okolnostmi či jevy, z nichž je možné odvozovat bezpečnost; vycházejí z experimentálně ověřených vztahů mezi chováním účastníků a bezpečností. Jedná se např. o překračování nejvyšší dovolené rychlosti jízdy nebo používání zádržných systémů (bezpečnostních pásů a dětských sedaček). Řada NUB je pravidelně sledována CDV: v období 2005 – 2009 v rámci projektu SENZOR (financováno Ministerstvem dopravy), dále již z vlastních zdrojů, od roku 2014 v projektu DATO (Technologická agentura ČR). Sběr NUB probíhá na síti 91 reprezentativních referenčních míst, rozmístěných po celé ČR.

6. Shrnutí

Hlavní informace, uvedené v předchozím textu, lze shrnout následovně:

- Vývoj bezpečnosti silničního provozu nelze hodnotit jen prostřednictvím nehodovosti
- Tato skutečnost by se měla odrazit v systému řízení bezpečnosti
- Za účelem zkvalitnění stávajícího systému byla navržena nová koncepce
- Navržená koncepce může zajistit efektivní plnění NSBSP
- Dlouhodobou vizí NSBSP je Vize 0
- Je žádoucí zajistit udržitelnost sběru nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu

Další informace:

Bezpečnost silničního provozu, aktuální poznatky (CDV, 2011)

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

Observatoř bezpečnosti silničního provozu (http://www.czrso.cz/), konkrétně např.

- vize 0 – http://www.czrso.cz/clanky/kvantifikovane-cile-vize-nula/
- plnění NSBSP – http://www.czrso.cz/clanky/plneni-narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-v-roce-2012-varovna-vyzva/