Metodika SUNflower

Publikováno: 7. 3. 2007

Metodika SUNflower slouží k popsán a analýze společných a rozdílných rysů národních politik a strategií bezpečnosti silničního provozu, a stejně tak vývoje úrovně bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých zemích s cílem pochopit, co se můžeme jeden od druhého naučit. Analýzy národních politik bezpečnosti silničního provozu a jejich organizace pomáhají pochopit nejdůležitější překážky efektivní práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu, identifikovat příležitosti a předvídat budoucí vývoj. Analýza dat nehodovosti třech srovnávaných zemí pomáhá pochopit, jakým způsobem se opatření na poli bezpečnosti silničního provozu promítají do vývoje nehodovosti. Detailnější pohled na konkrétní problém pak vede k jeho hlubšímu pochopení a návrhu optimálního řešení.

Ve snaze identifikovat hlavní problémy bezpečnosti silničního provozu ve třech zemích střední Evropy bylo vybráno celkem 7 oblastí, jež byly podrobeny hlubší analýze v tzv. případových studiích. S ohledem na plánovaný rozsah studie a komplexitu problému bezpečnosti silničního provozu nebylo bohužel možno poskytnout dostatek prostoru pro mnoho dalších zajímavých oblastí (např. nákladní vozidla, motocykly apod.). Nicméně realizované případové studie byly vybrány co možná nejcitlivěji s ohledem na jejich možný přínos pro jednotlivé země. Svou roli při výběru témat hrála dále dostupnost a kvalita srovnatelných dat a údajů vztahujících se k problematice. Mimoto existovala snaha zachovat kompatibilitu s ostatními partnery projektu a jejich výběrem případových studií.

Ačkoliv při identifikaci vhodných témat pro případové studie hlavní roli hrály především potřeby a přání států ve skupině Central, výběr ostatních šesti zemí hrál také svoji roli v zájmu možnosti pozdějšího vzájemného meziskupinového srovnání, které může vyústit v nové a často překvapivé závěry. Kromě několika společných případových studií však skupina států střední Evropy vybrala dvě témata, kterými se dvě ostatní skupiny rozhodly detailněji nezabývat.

Obsah ploch přiřazených jednotlivým státům ve výše uvedeném obrázku je nepodstatná. Důležitější je skutečnost, že kromě mnoha společných aspektů zde bezpochyby existují společné a rozdílné bilaterální a trilaterální překryvy pro každou ze tří zemí v každé ze skupin zúčastněných států. Tyto překryvy jsou popsány a podrobně analyzovány v této studii za účelem identifikace jejich původu a dopadu na úroveň bezpečnosti silničního provozu v každé ze zemí. Například stanovení cíle snížit počet obětí v silničním provozu je společným rysem tří států skupiny Central, nicméně v definici cílů jednotlivých zemí existují jasné rozdíly v jejich specifikaci pro různé účastníky silničního provozu či ve způsobu, jakým jich má být dosaženo. Na druhou stranu lze stále identifikovat celou řadu společných rysů ve struktuře programů vedoucích k jejich dosažení. Tyto programy byly sice ve všech třech zemích legálně přijaty parlamentem, nicméně jejich realizace se může stát od státu výrazně lišit.

Tato studie věnuje zvláštní pozornost:

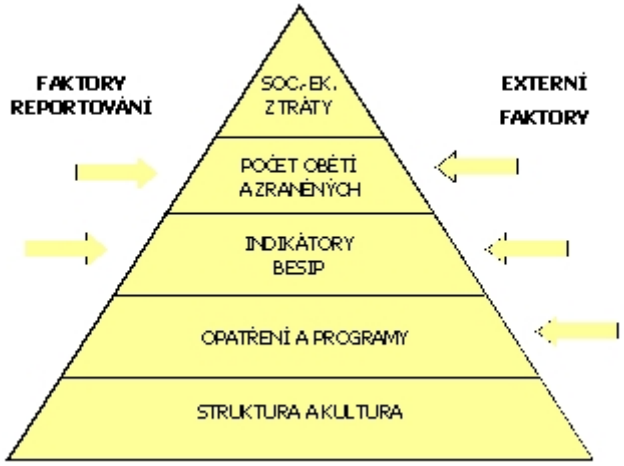
- charakteristice každé ze tří zemí
    - minulé, současné a plánované politice bezpečnosti silničního provozu, dopravně-technicko-právnímu pozadí a struktuře a organizaci všech subjektů zainteresovaných na poli bezpečnosti silničního provozu
    - vývoji dopravy a riziku v silničním provozu, a to od roku 1970
- specifickým oblastem analyzovaným v této zprávě v rámci tzv. případových studií, kterými jsou (řazeno později jako kapitoly této zprávy):
    - bezpečnostní pásy v osobních vozidlech
    - nízkonákladová inženýrská opatření
    - řízení pod vlivem alkoholu
    - mladí řidiči a jejich zvýšené riziko v silničním provozu
    - chodci
    - cyklisté
    - rychlost

Na rozdíl od zemí SUN (Švédsko, Velká Británie a Nizozemsko), kde je dlouhodobě pozorován pokles rizika úmrtí v silničním provozu (úmrtí vztažená na počet vozidly najetých kilometrů), vykazují země střední Evropy ve vývoji nehodovosti mnohem nestabilnější trend, který má ale mnohé společné rysy: stabilní pokles rizika v silničním provozu před koncem 80.let, následný strmý nárůst a stabilizace trendu. Poloha bodů zvratu se však liší země od země.

Hlavními otázkami, které zde vyvstávají, jsou tyto: co způsobilo pozitivní vývoj v sedmdesátých a osmdesátých letech (1), proč došlo v ČR a Maďarsku po roce 1989 k výraznému zhoršení situace, zatímco ve Slovinsku ne (2), jak jednotlivé země naplňují své vlastní cíle a jak přispívají k dosažení cíle definovaného v Bílé knize evropské dopravní politiky (3).

Metodika této studie je založena na analýze všech úrovní pyramidy bezpečnosti silničního provozu, která byla vyvinuta pro Národní strategii bezpečnosti silničního provozu Nového Zélandu. Tento koncept je všeobecně uznáván a používán jak Evropskou radou bezpečnosti silničního provozu (ETSC), tak mnoha dalšími odborníky v oblasti bezpečnosti silničního provozu a je ve víceméně identické podobě použit i v současné době při budování Evropské observatoře bezpečnosti silničního provozu.

Každá z úrovni pyramidy na obrázku může být ovlivněna celou řadou externích faktorů. Těmi jsou například rozdílné demografické či klimatické podmínky, jako např. dlouhotrvající zima ve Slovinsku, nížinatá krajina v Maďarsku či podíl nákladních vozidel na přepravní práci.



Hierarchie pro stanovení cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu s ohledem na externí faktory

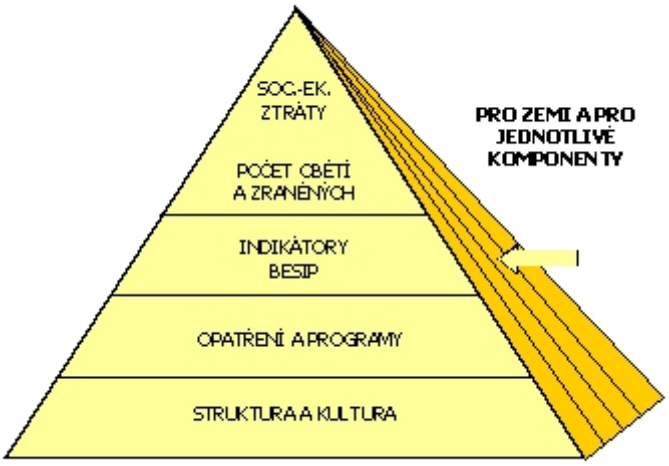
Také způsob zaznamenávání nehod se může mezi třemi středoevropskými zeměmi značně lišit. Počet zraněných, kteří se vůbec neobjeví v oficiálních policejních statistikách, se liší zem od země, stejně jako se liší topologie nehod. Navíc každá ze zemí kvalifikuje závažnost zranění jiným způsobem.

Tyto rozdílné externí faktory, společně s rozdílnými praktikami v podávání zpráv o nehodách, mohou vést k tomu, že jakékoliv srovnání mezi dvěmi zeměmi se může stát nepřesným či dokonce neplatným. Proto tato studie věnuje dostatek pozornosti původu, kvalitě a srovnatelnosti prezentovaných údajů. Srovnání samotné se pak děje ve třech dimenzích: vertikální pro jednotlivé úrovně pyramidy bezpečnosti silničního provozu, horizontální pro jednotlivé státy a konečně také v čase, pro zachycení trendů.

Srovnání je na prvním místě nutné provést v oblasti opatření a programů bezpečnosti silničního provozu k pochopení, jak se tyto promítly do vývoje nehodovosti v každé ze zemí. Srovnání nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu a nehodovostních statistik v sedmi případových studií pak vede k hlubšímu pochopení efektů obecných politik na konkrétní uživatele či oblasti silničního provozu. Tímto se dosáhne vysvětlení trendů vývoje nehodovosti ve třech zkoumaných

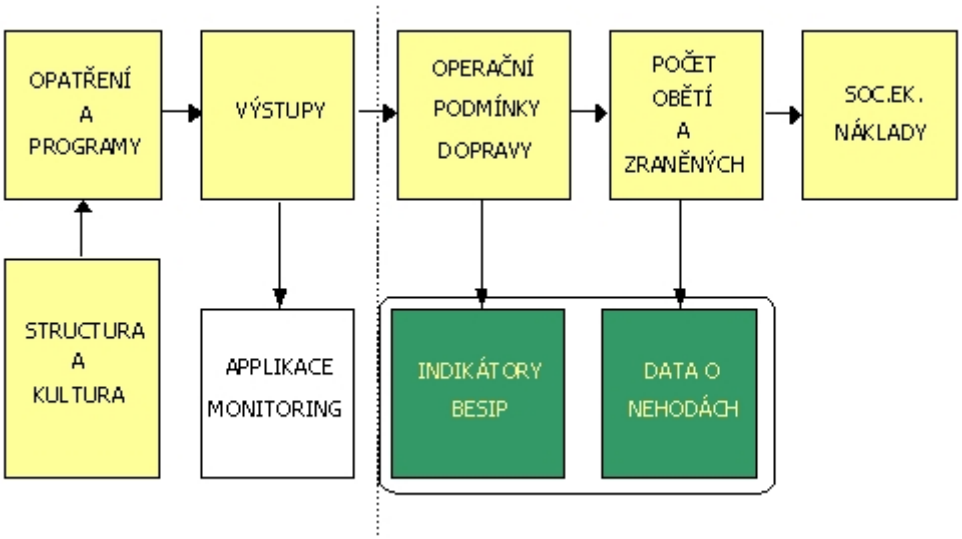
středoevropských zemích. Srovnání jednotlivých komponentů systému bezpečnosti silničního provozu ve státech skupiny Central a dalších dvou skupinách je pak podkladem pro metodiku studie Otisku bezpečnosti silničního provozu, ve které bude srovnáno všech devět zemí účastnících se projektu.

Protože model v podobě pyramidy nemusí vždy dostatečně jasně vystihnout dopady a vztahy mezi jeho jednotlivými prvky, můžeme si jej představit také jako řetězec, v němž je každý prvek pevně svázán s okolními a jeho výkon je silně ovlivněn předchozím prvkem, stejně jako on sám ovlivňuje prvek následující. V tomto řetězci byla na začátek položena legislativa a opatření bezpečnosti silničního provozu jakožto články reprezentující obecné operační podmínky pro bezpečnost silničního provozu. Jako příklad můžeme uvést bodový systém zavedený ve Slovinsku v roce 1998, který měl na chování účastníků silničního provozu podstatný dopad. Toto spadá také do oblasti operačních podmínek bezpečnosti silničního provozu a může být měřeno prostřednictvím tzv. nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu, tedy indikátorů reflektujících ty operační podmínky systému bezpečného provozu na PK, které ovlivňují výsledný výkon celého systému.



Cílová pyramida bezpečnosti silničního provozu

Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (též indikátory) se stávají důležitým zdrojem informací reflektujících efektivnost a přínosy těch opatření bezpečnosti silničního provozu, které jsou zakotveny v legislativě a jejichž aplikace je kontrolována prostřednictvím práce Policie. Například vysoká míra používání bezpečnostních pásů v osobních automobilech ve Slovinsku je výsledkem pravidelných kontrol a pokutování řidičů, zatímco nízká míra používání pásů v ČR a Maďarsku je výsledkem nedostatečného vymáhání zákona policií.



Cílová pyramida bezpečnosti silničního provozu transformována do řetězce

Dalším ukazatelem, který byl nesčetněkrát použit v této studii, jsou výstupy vyjádřené počty obětí a zraněných účastníků silničního provozu. Tyto by však neměly být analyzovány samotně bez hlubšího porozumění, které prvky systému připravily podmínky pro jejich výskyt. Zatímco první část této studie se hlouběji zabývá levou stranou řetězce (struktura, kultura, opatření a programy) ve světle výstupů (oběti a zranění v silničním provozu), druhá část je založena na nepřímých ukazatelech bezpečnosti silničního provozu a nehodovostních statistikách, ovšem i zde studie neopomíjí ostatní články řetězce. Například rozměr problému nepřiměřené rychlosti je vyjádřen počtem zraněných v nehodách způsobených nepřiměřenou rychlostí, přičemž zvýšená pozornost je věnována operačním podmínkám vyjádřeným průměrnou rychlostí vozidel (nepřímý ukazatel bezpečnosti silničního provozu) na pozadí vývoje maximálních rychlostních limitů, aktivit vedoucích k jejich vymáhání apod. v každé ze tří zemí.