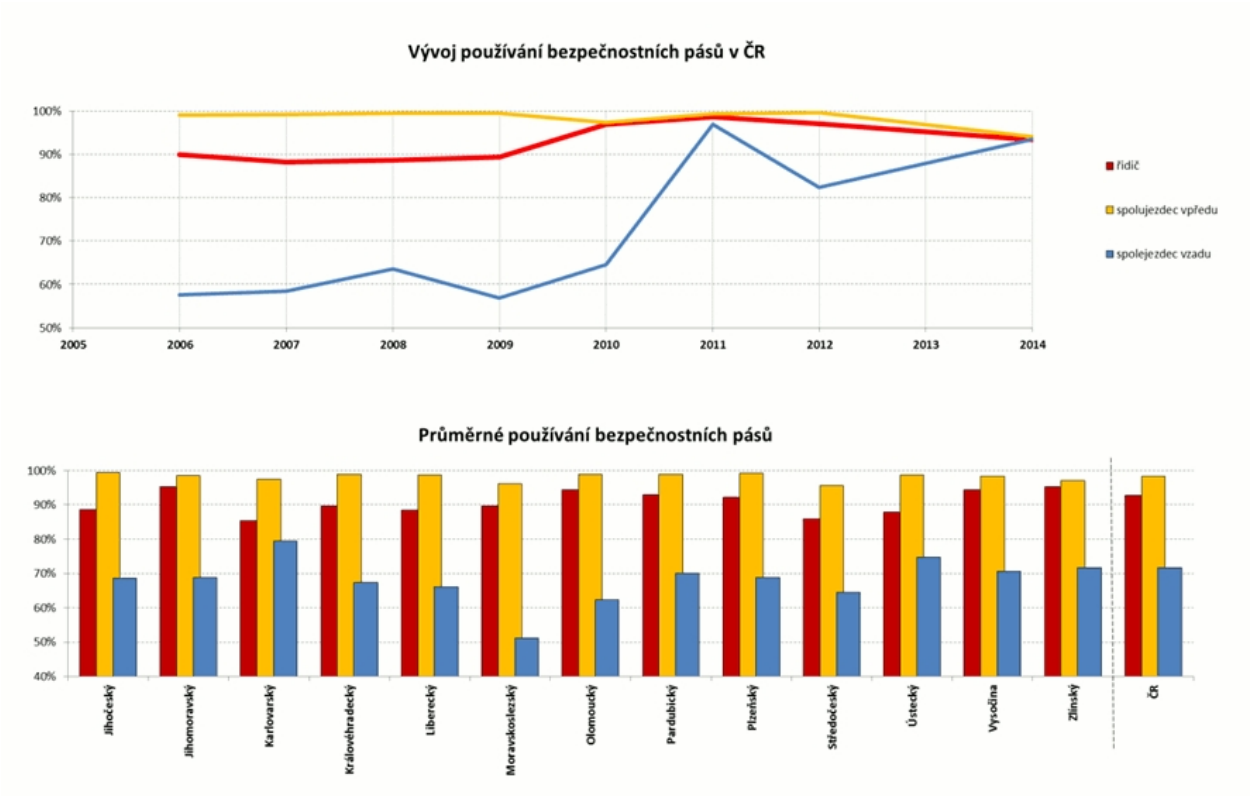
Nepřímé ukazatele bezpečnosti – používání bezpečnostních pásů

Publikováno: 26. 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.

Dle zákona č. 361/2000 Sb. [3], ve znění pozdějších předpisů, je povinnost řidiče či přepravované osoby být za jízdy připoután bezpečnostním pásem na sedadle, pokud je jím sedadlo povinně vybaveno. Dle statistik dopravní nehodovosti vyplývá, že přibližně každý čtvrtý usmrcený spolujezdec ve vozidle byl nepřipoutaný, přičemž na zadních sedadlech byl každý druhý usmrcený nepřipoutaný.

Sledování používání bezpečnostních pásů je prováděno dle Metodiky sběru [2], je zde však patrný vliv vývoje vozového parku. Sledování používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech pak může být mírně ovlivněno nejen vzrůstajícím počtem vozidel se stíněním zadních oken, ale také jinými zábranami, které mohou zkreslit pozorování (např. sluneční clony na oknech apod.). Tímto se postupně snižuje vzorek vozidel, u kterých je možné provádět sledování poutání osob na zadních sedadlech. Tento efekt pak může v omezené míře ovlivnit procentuální podíl při pozorování nepřipoutaných spolujezdců na zadních sedadlech.



Graf – Používání bezpečnostních pásů. Horní řada uvádí vývoj používání bezpečnostních pásů v

jednotlivých letech; spodní graf – průměrné používání v jednotlivých krajích a v ČR ve sledovaných letech.

Z dlouhodobého sledování bylo zjištěno, že průměrně se poutá v ČR více jak 92 % řidičů, více jak 98 % spolujezdců předu a pouze necelých 72 % spolujezdců vzadu je připoutáno. Rozdíl mezi poutáním řidičů v jednotlivých krajích je do 10 %, u spolujezdců vpředu je tento rozdíl do 4 %. Největší rozdíl je v poutání osob na zadních sedadlech.

Zajímavý je snižující se počet poutajících se spolujezdců na předním sedadle.

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).