Nástroj hodnocení bezpečnosti silničního provozu na základě údajů o nehodovosti

Publikováno: 24. 11. 2009

Úvod

Jedním ze současných nástrojů hodnocení bezpečnosti je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Jejím přijetím v dubnu 2004 vláda České republiky jednoznačně potvrdila svůj záměr podniknout účinné kroky k zastavení dlouhodobého nepříznivého vývoje nehodovosti v silničním provozu a přiblížit její úroveň motoristicky vyspělým zemím. V souladu s nosnými pilíři evropské dopravní politiky, vytyčenými Evropskou komisí v Bílé knize, se vláda České republiky připojila k ambicióznímu cíli snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2010 na 50 % úrovně z roku 2002, tj. na 650 osob.

Role mezikrajského hodnocení

Cílem porovnání přímých a nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu a jejich souvislostí je vytvoření prostoru pro demonstraci situace v oblasti bezpečnosti provozu včetně krajských odlišností a zvláštních specifik. Toto srovnání se může stát, při jeho správném uchopení, dalším nástrojem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu a to především zacílením na bezpečnostní kampaně a policejního dohledu, investováním do vhodných bezpečnostních opatření apod. Stanovení podoby uvedených nástrojů může vycházet právě ze základů analýzy ukazatelů bezpečnosti silničního provozu v krajích a jejich vývoje v čase.

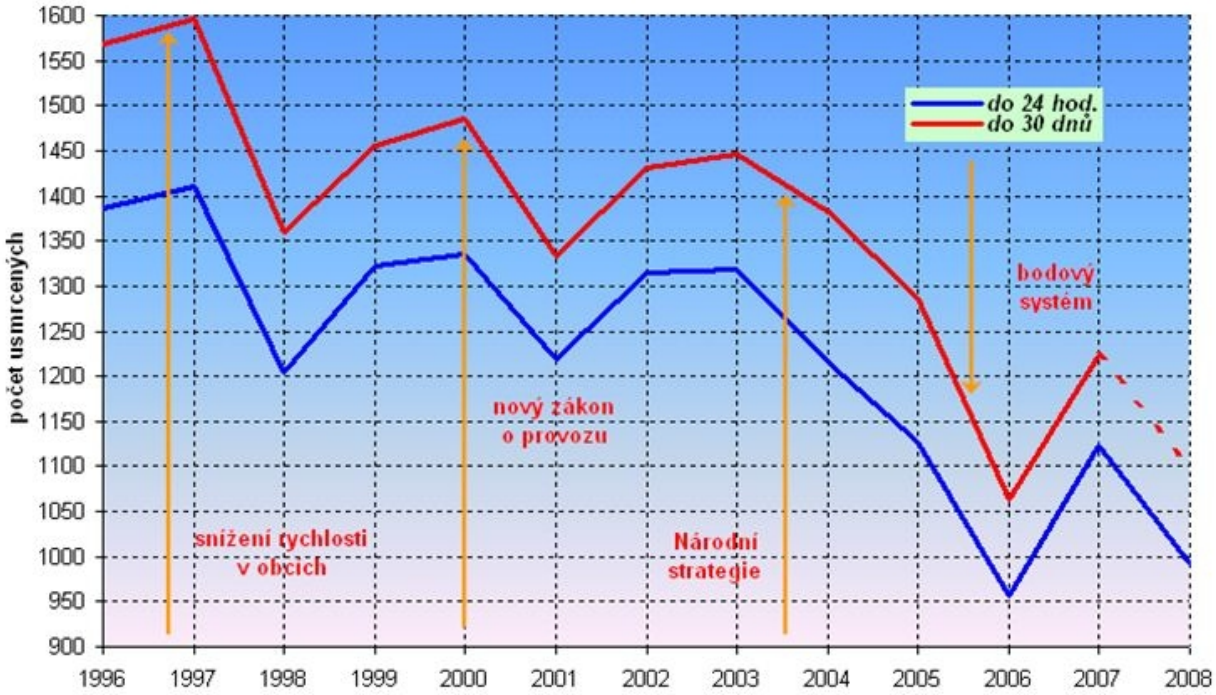
Přímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Přímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu – přímo reflektují bezpečnost silničního provozu na základě počtu a závažnosti následků dopravních nehod. Hlavními ukazateli jsou počet nehod, počet smrtelných, těžkých a lehkých zranění a velikost hmotné škody. Vzhledem k úpravám legislativy v oblasti povinnosti hlášení nehody Policii ČR nad určitý limit hmotných škod je vhodnější ke srovnání využívat údaje o dopravních nehodách, při kterých došlo ke zranění.

Vývoj nehodovosti v ČR v posledních letech značně závisel na opatřeních, která byla realizována s cílem zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Nejlépe to demonstruje graf 1., kde je znázorněn vývoj počtu usmrcených (do 24 hodin a do 30 dnů) od roku 1996 do roku 2008. V grafu jsou vyznačeny důležité mezníky v historii politiky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v období 1996 – 2008.

Každé nově zavedené opatření generuje určitý pozitivní efekt v podobě snížení počtu usmrcených. Po uvedení Národní strategie pokračoval příznivý vývoj po několik následujících let. V případě zavedení bodového systému byl však tento bezprostřední pozitivní efekt poměrně krátkodobý.

© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz



Graf 5. Vývoj počtu nehod a počtu usmrcených (zdroj: CDV, Policie ČR)

Z obou grafů je patrná silná korelace rychlostí v extravilánu (v grafu 4.) s počty usmrcených – tedy v období, kdy je zjištěná vyšší rychlost, jsou i počty smrtelných zranění vyšší.

Vývoj rychlosti v intravilánu silně koreluje s vývojem celkového počtu nehod (viz graf 5.), – čím byly dosahované rychlosti v intravilánu vyšší tím více nehod bylo zaznamenáno ve sledovaném období.

Srovnání jednotlivých krajů

Základem srovnání jsou údaje o počtu nehod s osobními následky, které jsou vztažené k relativizujícím ukazatelům, tj. počet obyvatel, rozloha kraje, délka silnic, počet registrovaných vozidel.
V každém ukazateli je zjištěna průměrná hodnota pro ČR (vždy hodnota 1,000), ke které se vztahují hodnoty jednotlivých krajů. Větší hodnota než 1,000 značí větší počet nehod než je průměr v ČR a naopak hodnota menší než 1,000 značí menší počet nehod než je průměr v ČR. Pro celkové skóre jednotlivých krajů platí, že čím více se hodnota kraje odlišuje od republikového průměru, tím více kladných („+“) nebo záporných („-“) znamének kraj získá. V celkovém skóre je od počtu kladných znamének odečten počet záporných znamének.

Tab. 1 Celkové skóre krajů vzhledem k ČR

Celkové skóre	2005	2006	2007	Průměr
Jihočeský	4	5	4	*4,3*
Vysočina	3	4	3	*3,3*
Královéhradecký	4	3	2	*3,0*
Karlovarský	3	2	3	*2,7*
Plzeňský	2	2	1	*1,7*
Olomoucký	2	2	-2	*0,7*
Ústecký	0	-1	0	*-0,3*
Pardubický	-1	-1	-1	*-1,0*

hl.m. Praha	-3	0	0	*-1,0*
Zlínský	-1	-1	-3	*-1,7*
Jihomoravský	-2	-2	-1	*-1,7*
Liberecký	-2	-2	-2	*-2,0*
Středočeský	-2	-2	-2	*-2,0*
Moravskoslezský	-6	-6	-6	*-6,0*

Závěr

Z tabulky je patrné, že významně vyšší bezpečnost byla, na základě kombinace všech ukazatelů, zjištěna v Jihočeském kraji, v kraji Vysočina, Královehradeckém a Karlovarském kraji. Pozitivnější situace je rovněž v Plzeňském a Olomouckém. Mezi kraje s mírně negativní bezpečnostní situací patří Ústecký, Pardubický, Zlínský, Jihomoravský a Středočeský kraj a Praha kde je ale tento výsledek způsoben příliš negativními výsledky nehodovosti na plochu kraje – v Praze je významně vyšší koncentrace silnic na ploše a tím pádem i nehodovost na plochu vychází velmi negativní. V tomto hodnocení však není tato pozice hl. m. Prahy relevantní. Více negativně vychází situace v Libereckém a Středočeském kraji. Významně negativních výsledků však dosahuje Moravskoslezský kraj, který má negativní hodnocení ve všech ukazatelích (při vztažení nehod na plochu kraje, délku silnic, počet obyvatel i počet registrovaných vozidel). Svými charakteristikami významně překračuje republikové průměry v letech 2005 až 2007 a skutečná nehodovost v kraji neodpovídá velikosti kraje, délce silnic, počtu obyvatel ani počtu registrovaných vozidel.
Při zhodnocení situace v oblasti překračování rychlostí vychází Moravskoslezský kraj jako kraj s nadprůměrnou mírou překračování nejvyšší dovolené rychlosti a naopak s podprůměrnou mírou používání bezpečnostních pásů. Tyto aspekty přispívají k umístění Moravskoslezského kraje v uvedených charakteristikách na posledním místě mezi kraji ČR

Použitá literatura

[1] DONT, M. a kol.: Projekt VaV MD Senzor (IF54L/093/050), výroční zpráva 2005,2006, 2007 a 2008
[2] DAŇKOVÁ, A.: Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV, 2007
[3] PČR: data o nehodovosti
[4] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, usnesení Vlády ČR, 394, 28.4. 2004

Další výsledky hodnocení bezpečnosti silničního provozu na základě údajů o nehodovosti použity v literatura-politika-bezpecnosti-dopravy-ekonomicke-nasledky-n