# Metodika sledování a vyhodnocování dopravních konfliktů

Publikováno: 20. 1. 2014
CDV

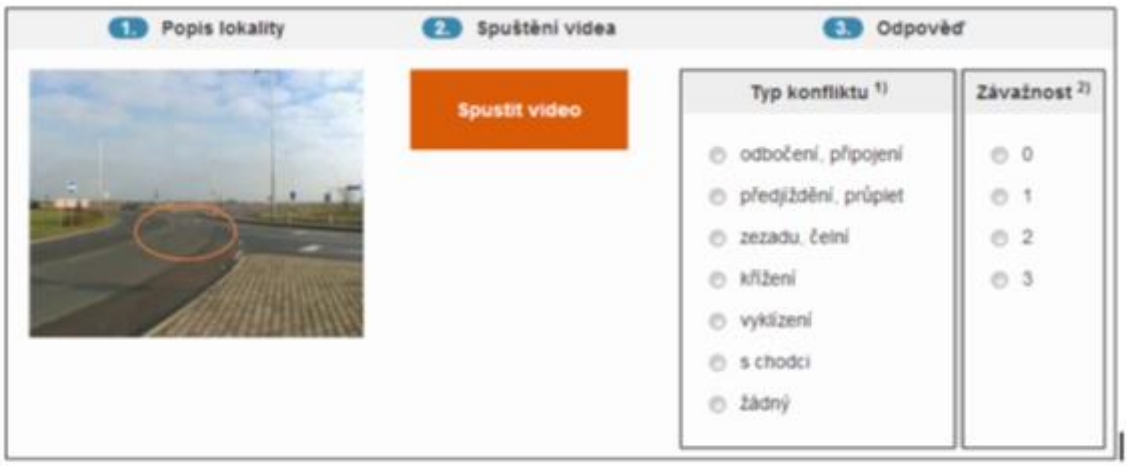
## ÚVOD

Bezpečnost silničního provozu se hodnotí prostřednictvím ukazatelů – tradičním ukazatelem je četnost dopravních nehod dle typu a závažnosti na daném místě. Z pohledu hodnotitele je výhodné, že sběr nehodových dat probíhá rutinně a celostátně, dále jsou k dispozici zavedené postupy a metodiky hodnocení na základě nehodovosti. Existuje však i řada nevýhod nehodových dat: např. podregistrace, nesoulad policejní a dopravně-inženýrské typologie ale především časové nároky sběru relevantního množství nehodových dat – tato doba je běžně tři až pět let, což omezuje hodnocení např. u novostaveb nebo při hodnocení účinnosti aplikace dopravně-bezpečnostních opatření. Hodnotitel musí doslova „čekat na nehody“, což je nejen neekonomické a neefektivní ale především nehumánní. Proto se dlouhodobě hledají řešení ve formě nepřímých ukazatelů bezpečnosti – jedná se o takové ukazatele, které nevychází přímo z nehodovosti (a nejsou tudíž ovlivněny jejími nedostatky) ale přitom s ní příčinně souvisí. K nejznámějším nepřímým ukazatelům patří dopravní konflikty (dále „konflikty“). Konflikt je mezinárodně definován jako „pozorovatelná situace, při které se k sobě dva nebo více účastníků silničního provozu přiblíží v prostoru a čase natolik, že hrozí riziko kolize, pokud se jejich pohyb nezmění.“ Výskyt konfliktů se zjišťuje pozorováním na hodnoceném místě (nebo z pořízeného videozáznamu), kdy pozorovatelé registrují konflikty a následně je klasifikují a hodnotí jejich závažnost. Výsledkem takového pozorování může být tzv. konfliktní diagram, který lze analyzovat podobně jako kolizní diagram nehod a vyvozovat případná doporučení k aplikaci dopravně-bezpečnostních opatření.
Konfliktní analýzy jsou často porovnávány s nehodovými. Každý z přístupů má své výhody i nevýhody. Je zřejmé, že konflikty se vyskytují častěji než nehody, což umožňuje získat více informací potřebných pro hodnocení bezpečnosti, navíc rychleji. Umožňují také hodnotit bezpečnost dříve, než dojde k samotným nehodám a zraněním. Na druhou stranu k širšímu praktickému uplatnění hodnocení bezpečnosti na základě konfliktů v ČR stále nedošlo, přestože již mají dlouhou historii. Tato skutečnost byla jedním z motivů výzkumného projektu KONFLIKT, řešeného ve spolupráci Centra dopravního výzkumu, v. v. i. a Českého vysokého učení technického v Praze. Cílem projektu bylo vytvoření standardizovaných postupů potřebných k hodnocení bezpečnosti na základě konfliktů – hlavním výstupem je certifikovaná metodika sledování a vyhodnocování. Hodnocení podle této metodiky může být alternativou hodnocení na základě výskytu dopravních nehod a v některých případech i jeho náhradou. Následující text představuje hlavní body této metodiky; podrobnosti se lze dočíst přímo v metodice nebo dalších výstupech projektu.

## ŠKOLENÍ

Pozorovatelé konfliktů musí být jednotně vyškoleni. Úroveň proškolení a konzistence lze prověřit v on-line školicí aplikaci. Po registraci uživatele lze spustit test, který obsahuje třicet krátkých videozáznamů reálných konfliktů. Uživatel ohodnotí jejich typ a závažnost, závěrem se hodnotí celková shoda se zadaným expertním hodnocením.

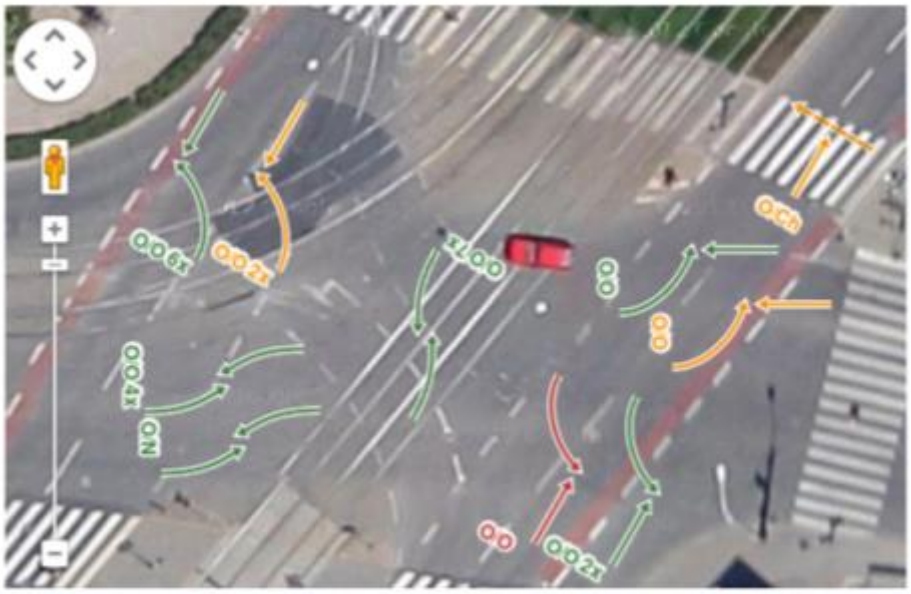
CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*




*Ukázka ze školicí aplikace*

# VYHODNOCENÍ

Záznamy konfliktů lze zpracovat v tzv. vizualizační aplikaci – výsledkem je konfliktní diagram (analogie kolizního diagramu, který se vytváří na základě dopravních nehod). V diagramu se používají grafické symboly typů konfliktů, popis uvádí zkratky kategorií účastníků konfliktu, závažnost se rozlišuje barvami (zelená, oranžová, červená). Zároveň se vyhodnotí zaznamenaná intenzita.



*Příklad části konfliktního diagramu na podkladu ortofotomapy*

Na základě zpracovaných výsledků lze zpracovat komentář a případně doporučit příslušné úpravy.

# ZÁVĚR

V projektu KONFLIKT byl vyvinut a ověřen postup standardizovaného hodnocení bezpečnosti na základě dopravních konfliktů. Toto hodnocení může být doplňkem nehodových analýz – umožňuje totiž např. poznání přednehodového (konfliktního) děje, může být však i jejich náhradou, v situacích, kdy je nedostatek nehodových dat (u novostaveb, při slabém provozu apod.). Sledování lze provádět samostatně nebo v rámci větší studie (nehodové analýzy nebo např. bezpečnostní inspekce). Pro praktické využití je také důležité, že mezi konflikty a nehodami existuje zřejmá souvislost. To bylo prokázáno např. na výběrovém souboru sedmnácti neřízených průsečných křižovatek v intravilánu. Počet osobních nehod byl zjištěn jako průměr za šest let (2007 – 2012), konflikty byly omezeny také

na toto období. Hodnoty byly vztaženy k hodinové intenzitě provozu – viz graf.