# Otisk bezpečnosti silničního provozu (SUNflower+6)

Publikováno: 7. 3. 2007

**Krátký popis metodiky**

Jedním z cílů projektu SUNflower+6 bylo vypracování metodiky otisku bezpečnosti silničního provozu. Otisk, jakýsi přehled nejdůležitějších ukazatelů úrovně bezpečnosti v zemích, by měl pomoci identifikovat slabé a silné stránky jednotlivých zemí, identifikovat priority pro podrobnější analýzu a naznačit kterak zvýšit úroveň bezpečnosti silničního provozu v zemi. V této fázi je nutno tuto metodiku chápat jako první krok k definování universální komplexní metodiky k analýze situace na poli bezpečnosti silničního provozu v zemích EU, která vychází ze znalostí a informací získaných v projektu SUNflower+6.

Otisk bezpečnosti silničního provozu v zemi může být chápán jako zachycení úrovně bezpečnosti silničního provozu v zemi. Jedná se o skóre standardizovaných klíčových ukazatelů, které může být porovnáno s referenčním skóre, přičemž je schopno zachycovat situaci a vývoj v čase. Otisk zahrnuje následky nehodovosti a základní údaje které jsou v pozadí.

V ideálním případě se otisk bude skládat z indikátorů pro všechny úrovně pyramidy bezpečnosti silničního provozu. Otisk se nemůže omezit pouze na hlavní čísla o nehodovosti, protože i země s podobnými ukazateli bezpečnosti mohou vykazovat podstatné rozdíly, např. co se týče v úrovni implementace opatření, nebo úrovně risku jednotlivých účastníků silničního provozu. Toto bylo jasně identifikováno v originální studii SUNflower (Koornstra et al., 2002), v níž byla definována celá série vhodných indikátorů.

Srovnávací studie vývoje bezpečnosti vypracovávané v rámci projektu SUNflower+6 (Lynam et al., 2005; Hayes et al., 2005; Eksler et al., 2005), které na tuto navázaly se zaměřily na další témata a představily nové indikátory. Na základě těchto studií a dalších aktivit, jako například projekt SafetyNet (http://safetynet.swov.nl/), byl připraven základní přehled ukazatelů. Základní snahou je přepracovat tuto sérii indikátorů v koherentní set reprezentující otisk bezpečnosti silničního provozu. Z tohoto důvodu by měl být znám vztah mezi klíčovými faktory nacházejícími se na různých úrovních pyramidy bezpečnosti.

Následující přehled je založen na poznatcích a současných praktikách v zemích SUNflower+6. Z toho důvodu jej chápeme jako nejlepší dosažitelný v této chvíli a představující robustní základnu, která může být v budoucnu doplňována na základě nově nabitých znalostí. Díky svému koncepčnímu zaměření může být tento přehled pro mnohé idealizací. Pro mnoho zemí pak může být obtížné jej aplikovat, ovšem i tak těmto zemím poskytuje funkční prostředek k monitorování vývoje bezpečnosti. V některých případech lze nalézt náhradní indikátory v případech kdy data k vypracování originálních indikátorů nejsou k dispozici.

Cílem otisku je v prvé řadě ukázat, jak se země liší od definovaného standardu. Toto zahrnuje především ty odlišnosti poukazující na horší výsledky a výkony v oblasti než je definovaný standard. Jeho cílem není komplexní popis všech poznatků týkajících se úrovně bezpečnosti v konkrétní zemi, ale spíše zvýraznění bodů které potřebují zlepšit a které by se měly stát předmětem detailnější analýzy.

Typ standardu (reference) jenž slouží k porovnání a výkonu v oblasti bezpečnosti se liší mezi zeměmi a může se měnit v čase. V následujícím prezentujeme příklady smysluplných standardů.

Reference pro jednotlivé země:

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

- Jiné země s lepšími ukazateli bezpečnosti, stimulující k dosažení jejich úrovně
- Průměr vyššího počtu vybraných zemí, k identifikaci situace a pozice ve společnosti jiných
- Cíle v oblasti bezpečnosti, k identifikaci účinných prostředků k jeho dosažení

Reference pro Evropskou Komisi:

- K identifikaci zemí zaostávající za průměrem a k identifikaci ve které oblasti
- K identifikaci efektivních prostředků k dosažení cílů (např. cíl pro rok 2010)

Indikátory by měly reflektovat aktuální situaci v zemi, ale zároveň by měly být použitelné k monitorování vývoje v čase. Tohoto může být dosaženo dvěma navzájem doplňujícími se způsoby. Schéma otisku může být navrženo rozdílně pro různá období, čímž poskytnou samostatné obrazy situace v každém časovém úseku. Jiným způsobem lze navrhnout omezený počet indikátorů poskytující spojitý obraz v čase což umožní sledování vývoje v čase.

Každý vyhodnocovaný aspekt bezpečnosti silničního provozu by měl být "vystopovatelný" na všech úrovních pyramidy bezpečnosti. Například by mělo být možno vysledovat jak souvisí ztráty z nehodovosti určitého aspektu bezpečnosti s konkrétními nehodami, podmínkami v silničním provozu a nastavením konkrétních opatřeních v určitém prostředí (sociálním, politickém a kulturním). Protože jednotlivé úrovně spolu souvisí, měla by například země, která zavedla vyšší počet opatření v určité oblasti vykazovat v této oblasti relativně nižší nehodovost. Pokud se tomuto neděje, mělo by být možno nalézt důvody tohoto stavu a tyto by se měly nějakým způsobem promítat do souvisejících indikátorů. Takže například v zemi, kde je v platnosti vysoký limit maximálního obsahu alkoholu v krvi a vymáhání práva v této oblasti není příliš intenzivní, lze očekávat zvýšený počet nehod souvisejících s řízeních pod vlivem alkoholu. Kvalita indikátorů bezpečnosti a pochopení kauzálních vztahů mezi úrovněmi bezpečnosti jsou základním předpokladem platnosti prezentovaných hypotéz. Zde je nutno připomenout, že vývoj metodiky otisku bezpečnosti je pokračujícím procesem, jež by měl adaptovat všechny nové poznatky na poli bezpečnosti silničního provozu.

Zde předkládáme dva základní koncepty metodiky otisku:

- Detailní schéma otisku
- Přehledné schéma otisku

Detailní schéma otisku lze chápat jako shrnutí kapitoly 2, převedené do podoby přehledných listů, jak je znázorněno v tabulce 5.1. Oblast Podmínky silniční dopravy dává první obraz o nastavení podmínek bezpečnosti v zemi. Poté následují oblasti jako Následky nehodovosti, Nepřímé ukazatele bezpečnosti a Legislativní podmínky a intervence.

Přehledné schéma otisku je kompaktnější a nabízí základní přehled faktů shrnutých v detailním schématu otisku. Data související s konkrétními tématy pocházejí ze shodné databáze, ovšem jsou prezentovány v tradičnější tabulární podobě.

### Detailní schéma otisku

Tabulka prezentuje návrh detailního schématu otisku bezpečnosti

tabulka-prezentuje-navrh-detailniho-schematu-otisku-bezpecnosti

### Příklady detailního otisku

#### Porovnání země s referencí

Otisk bezpečnosti pro určitou zemi může být použit k monitorování aktuálního stavu a k pochopení interakce procesů na jednotlivých úrovních pyramidy bezpečnosti přispívají k tomuto stavu. Jako příklad je zde prezentován otisk bezpečnosti pro Nizozemsko, který je srovnán s průměrem zemí SUNflower+6.

neprime-ukazatele-bezpecnosti-a-nasledky-nehodovosti-v-ceske-rep

**Vývoj v čase pro jednotlivé země**

Monitoring ukazatelů bezpečnosti v čase umožňuje lepší pochopení vývoje pro jednotlivé země. Aby se zamezilo ovlivnění výsledků výkyvy v čase, jsou použity průměry hodnot registrovaných ve třech po sobě jdoucích letech. [1981-1983], [1991-1993], [2001-2003] Každý z grafů pak ukazuje hodnoty ve třech obdobích. Jednotlivé části ve schématu byly vybrány jako v předešlém příkladu, ovšem tentokrát příklad Nizozemí je prezentován, protože v případě České republiky nejsou často k dispozici data.

neprime-ukazatele-bezpecnosti-a-nasledky-nehodovosti-v-nizozemsk

**Srovnání zemí mezi sebou**

V jediném grafu mohou být dále srovnány ukazatele dvou či více zemí najednou a to pro různá období. Tabulka nabízí srovnání ukazatelů dvou zemí, Španělska a Portugalska za období 2001-2003.

neprime-ukazatele-bezpecnosti-a-nasledky-nehodovosti-pro-spanels

**Přehledné schéma otisku**

Cílem detailního schématu otisku bezpečnosti je poskytnout přehled dopadu jednotlivých částí systému silniční dopravy na jeho bezpečnost. Dalším cílem je pak představení pracovního rámce k monitorování a pochopení účinků relevantních procesů v systému bezpečnosti v jednotlivých úrovních pyramidy. Schéma nabízí rozsáhlé množství informací k detailnímu hodnocení a srovnávání. Na druhou stranu může být toto schéma pro některé uživatele příliš komplexní. Proto bylo paralelně k detailnímu schématu navrženo schéma přehledné. První návrh tohoto schématu je k vidění v následující tabulce v níž jsou shrnuty informace z předešlé. V ní byly použity tři základní barvy (červená, oranžová a zelená) k charakteristice výkonu v jednotlivých oblastech. podprůměrné, průměrné a nadprůměrné vzhledem k průměru. Šedá výplň některých buněk pak indikuje absenci údajů. Obě schémata by měla být v budoucnu dále vyvíjena.

prehledne-schema-otisku-bezpecnosti-pro-nizozemsko-vuci-ostatnim