

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/96/ES STÁVAJÍCÍ A NOVÉ METODIKY

Ing. Eva Simonová
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Ing. Jiří Ambros
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Cílem této přednášky je krátké shrnutí nástrojů ke zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací v souladu se směrnicí Evropského Parlamentu a Rady 2008/96/ES. Také jsou zde představeny metodiky, které je možné využít při zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích a snižování nehodovosti. Nástroje, které jsou zde uvedené, pokrývají všechny životní cykly silniční infrastruktury od prvotního plánování přes kolaudaci, zkušební provoz až po plný provoz silnice.

Ke snižování nehodovosti a následků z dopravních nehod lze využít různých nástrojů řízení bezpečnosti dopravní infrastruktury. Níže uvedené postupy pokryjí celý životní cyklus silniční infrastruktury od plánování po provoz. Nástroje bezpečné infrastruktury lze dle fáze aplikování rozdělit do dvou skupin:

□ Proaktivní nástroje - jejich cílem je odhalit faktory související se vznikem dopravních nehod před tím, než se na pozemní komunikaci nehody objeví a navrhnout nápravná opatření k zabránění vzniku nehod (tzn. prevence vzniku dopravních nehod) nebo snížení jejich následků. Sem patří především:

- Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu
- Audit bezpečnosti pozemních komunikací
- Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací

□ Reaktivní nástroje - jejich cílem je odhalit faktory související se vznikem dopravních nehod pomocí analýzy dopravních nehod, které se na pozemní komunikaci již staly (tzn. reakce na uskutečněné nehody). Náprava stávajícího stavu je následně provedena návrhem vhodného nápravného opatření. Mezi tyto nástroje patří:

- Provádění prohlídek pozemních komunikací
- Řešení nehodových lokalit
- Řízení bezpečnosti silniční sítě

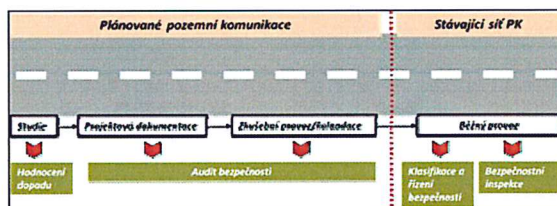
Při řešení problematiky bezpečnosti se také využívá principu samovysvětlitelných a odpouštějících pozemních komunikací.

V Evropě byly vyvinuty nástroje pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu a byly zakotveny do směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES. Mezi tyto nástroje patří:

- Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury
- Audity bezpečnosti silničního provozu u projektů infrastruktury
- Klasifikace a řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu
- Bezpečnostní inspekce



Obr. 1: Schéma nástrojů ke zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací [CDV]



Obr. 2: Uplatňování nástrojů směrnice.

V roce 2011 byly některé důležité body této směrnice implementovány do našeho právního systému (zákon č. 152/2011, ve znění pozdějších předpisů), některé však pod jiným názvem:

Název dle směrnice	Název dle českého právního řádu
Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury	Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u vyhledávacích studií
Audity bezpečnosti silničního provozu u projektů infrastruktury	Audit bezpečnosti pozemních komunikací
Klasifikace vybraných úseků silniční sítě a následné kontroly na místě	Uvádění vybraných úseků komunikací v Centrální evidenci PK a provádění prohlídek PK na těchto úsecích.
Bezpečnostní inspekce	Bezpečnostní inspekce

1. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu

Pomocí RSIA se hodnotí vhodnost jednotlivých variant návrhu PK z hlediska jejich bezpečnosti a vlivu na stávající silniční síť. Cílem hodnocení je variantní analýza dopadů nové silniční infrastruktury nebo významných změn ve stávající síti na bezpečnost silničního provozu ovlivněné silniční sítě. Provádí se ve fázi plánování před schválením samotného projektu a mělo by představovat společně s výsledky EIA jedno z kritérií při volbě vhodné alternativy návrhu PK.

Provádění hodnocení vlivů na bezpečnost silničního provozu předpokládá znalost využití predikčních modelů nehodovosti, které pracují se vztahem údajů o nehodovosti a proměnnými, které tuto úroveň vysvětlují (délka, intenzita atd.).

V metodice bude popsáno použití modelu pro základní prvky silniční sítě (úseky a křižovatky), včetně praktického příkladu, např. hodnocení dopadu stavby obchvatu obce. Metodika bude certifikována v roce 2017.

1.1. Audit bezpečnosti pozemních komunikací

Audit je systematická procedura, která je součástí projektování a realizace dopravních projektů a jejímž cílem je to, aby výsledné dílo bylo co nejbezpečnější pro všechny jeho uživatele.



Systematické provádění auditů má za cíl zabezpečit všem účastníkům silničního provozu dostatečnou úroveň bezpečnosti na nově realizovaných dopravních stavbách. Auditů podléhá:

- Návrh dokumentace záměru – investiční záměr
- Návrh projektové dokumentace
- Provedená stavba pro zkušební provoz
- Dokončená stavba pro kolaudační souhlas

Výsledkem auditu bezpečnosti je zpráva, která obsahuje souhrnný popis předpokládaných dopadů vlastností komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení před-

pokládaných rizik. Audit může provádět pouze osoba s platným povolením k výkonu činnosti „auditor bezpečnosti pozemních komunikací“. Odbornou způsobilost, rozsah a obsah školení, povinnosti auditora stanovují novelizovaný zákon č. 13/1997 a prováděcí vyhláška 104/1997.

Metodika provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací, CDV, 2012, dotisk 2016 – schváleno MD, ISBN 978-80-86502-44-1, volně dostupná na www.audit-bezpecnosti.cz

1.2. Bezpečnostní inspekce

Inspekce je chápána jako systematická, periodická a formální prohlídka stávajících komunikací za účelem identifikace rizikových faktorů, které mohou zhoršovat následky dopravních nehod nebo přispívat k jejich vzniku a které souvisí s utvářením komunikace a jejího bezprostředního okolí.

Inspekční tým (vyškolený auditor bezpečnosti společně s nejméně jednou další osobou) by se měl kromě toho zaměřovat také na to, zda jsou na posuzované komunikace dodrženy v maximální možné míře principy samovysvětlitelnosti a promítivosti.



Inspekce by měla být prováděna z pohledu všech typů účastníků silničního provozu, kteří se na pozemní komunikaci mohou vyskytovat.

1.3. Speciální bezpečnostní inspekce

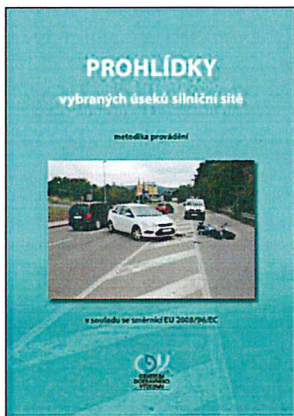
V praxi požadavek na provedení jednorázové bezpečnostní inspekce konkrétního úseku pozemní komunikace, lokality nebo specifické části nebo zvláštních aspektů silniční sítě a provozu.

Pojem je uveden v platné metodice Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací, která je certifikovaná Ministerstvem dopravy ČR:

- Jednorázové inspekce silničního úseku nebo lokality
- Inspekce specifických částí silniční sítě či zvláštních aspektů
- Inspekce v místě plánované rekonstrukce
- Inspekce přilehlé ovlivněné silniční sítě

Bezpečnostní inspekci provádí auditor společně s alespoň jednou další fyzickou osobou, provádí se jednou za 5 let. Metodika provádění bezpečnostní inspekce, CDV, 3. vydání (2006, 2009, 2013 dotisk 2016) – schváleno MD, ISBN 978-80-86502-49-3, volně dostupná na www.audit-bezpecnosti.cz

1.4. Provádění prohlídek pozemních komunikací



Do § 29a zákona č. 13/1997 Sb. se zákonem č. 152/2011 Sb. doplňuje písmeny d) a e) že: v Centrální evidenci pozemních komunikací se evidují (Ministerstvem dopravy ČR či jím pověřenou osobou):

- informace o úsecích pozemních komunikací zařazených do TEN-T, jež jsou v provozu déle než 3 roky, s vysokým počtem dopravních nehod, při nichž došlo k usmrcení osoby, v poměru k intenzitě provozu na pozemních komunikacích
- informace o úsecích pozemních komunikací zařazených do TEN-T, u nichž by odstranění nebo snížení rizik plynoucích z vlastností pozemních komunikací vedlo k výraznému snížení nákladů vynakládaných v důsledku dopravních nehod, při současném zohlednění nákladů na odstranění nebo snížení těchto rizik.

Zákon č. 13/1997 Sb. Bezpečnost pozemních komunikací TEN-T pak v § 18m Prohlídka pozemní komunikace uvádí, že vlastník pozemní komunikace, jejíž úsek je zařazen do Centrální evidence, zajistí provedení prohlídky svých úseků. Prohlídka musí být provedena skupinou nejméně 3 osob, alespoň jeden z nich musí být auditor. Po ukončení prohlídky zpracuje auditor zprávu o výsledcích prohlídky obsahující popis zjištěných rizik a návrhy nápravných opatření včetně posloupnosti jejich provedení. Zpráva je předána vlastníku komunikace, který zajistí provedení nápravných opatření (pokud je to technicky možné a ekonomicky únosné). Údaje se aktualizují nejméně jedenkrát za 3 roky.

Metodika provádění prohlídek vybraných úseků silniční sítě, CDV, 2016 – schváleno MD, ISBN 978-80-86502-52-6, volně dostupná na www.audit-bezpecnosti.cz

2. Závěr

Výše uvedené nástroje se dle našich právních předpisů mají aplikovat na silnice TEN-T. Vzhledem k nehodovosti a závažnosti následků dopravních nehod je však vhodné aplikovat nástroje i na silnice nižších tříd a větší územní celky.

Zdroje:

- [1] POKORNÝ, P. et al. Audit bezpečnosti pozemních komunikací - metodika provádění; Brno, CDV, v. v. i., 2012
- [2] STREIGLER, R., SIMONOVA, E. et al. Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění; Brno, CDV, v. v. i., 2013
- [3] SIMONOVA, E. et al. Prohlídky vybraných úseků silniční sítě – metodika provádění; Brno, CDV, v. v. i., 2016

Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu	
Ve fázi počátečního plánování před schválením projektu. Vysvětlují se jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení. Posouzení variant návrhu PK z hlediska bezpečnosti a vlivu na stávající síť PK.	Metodika se zpracovává – CDV – 2017
Audit bezpečnosti pozemních komunikací	
Systematická procedura, která je součástí projektování a realizace dopravních projektů a jejímž cílem je to, aby výsledné dílo bylo co nejbezpečnější pro všechny jeho uživatele.	Metodika provádění - CDV 2012, dotisk 2016. Provádí 1 auditor.
Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací	
Systematická, periodická (5 let) a formální prohlídka stávajících komunikací za účelem identifikace rizikových faktorů, které mohou zhoršovat následky dopravních nehod nebo přispívat k jejich vzniku a které souvisí s utvářením komunikace a jejího bezprostředního okolí.	Metodika provádění - CDV, 3. vydání: 2006, 2009, 2013, dotisk 2016. Provádí 1 auditor + 1 další osoba.
Uvádění vybraných úseků komunikací v Centrální evidenci PK a provádění prohlídek PK na těchto úsecích	
Analýza nehodovosti vybraných úseků silnice TEN-T. Prohlídka (1x za 3 roky) je zaměřena především na posouzení dopadů stavebních, technických a provozních vlastností PK na bezpečnosti PK.	Metodika provádění - CDV, 2016. Provádí 1 auditor + 2 další osoby.

Tab: Nástroje pro zvýšení bezpečnosti PK, stávající a nové metodiky