

Řešení nehodových lokalit dle Směrnice EP 2008/96/ES

(Informace o aktuálním stavu)

Zpracoval: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (Ing. Josef Mikulík, CSc., Ing. Pavel Tučka, Ing. Jindřich Frič, PhD.)

1 ÚVOD

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (dále „směrnice Infrastruktura“) byla Evropskou komisí schválena v říjnu 2008. 2 Aktuální situace v ČR

Cílem této směrnice je modernizace standardů v oblasti řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a stanovení hlavních směrů a osvědčených postupů pro všechny fáze projektování silničních staveb.

Směrnice má přispět ke snížení počtu usmrcených a raněných na evropských silnicích díky implementaci několika vybraných metod.

Směrnice zakotvuje komplexní systém řízení bezpečnosti silniční infrastruktury zaměřující se na čtyři následující metody (nástroje):

- **Hodnocení dopadů bezpečnosti silničního provozu**, které má napomoci při strategickém rozhodování při výběru vhodné varianty nově budovaných silničních staveb, případně hlavních provozních změnách na silnicích stávajících a to pomocí hodnocení bezpečnostních dopadů na ovlivněnou síť pozemních komunikací
- **Bezpečnostní audity** mají zaručit nezávislou kontrolu a doporučení pro zvýšení bezpečnosti projektů nových silnic a rekonstrukci těch stávajících a to z pohledu jejich budoucích uživatelů (nejedná se o kontrolu dodržení příslušných předpisů!).
- **Bezpečnostní inspekce** se mají stát součástí pravidelné údržby silnic a mají umožnit identifikaci a rizikových lokalit a navrhnout způsoby jejich odstranění..
- **Management bezpečnosti silniční sítě** se má zaměřit na nápravná opatření na místech s vysokým počtem nehod (na tzv. nehodových lokalitách) tak, aby se tento počet do budoucna snižoval.

Výše uvedené postupy jsou již v některých členských státech (v různém rozsahu) uplatňovány; směrnice má rozšířit jejich aplikaci na území celé EU. Směrnice má platit pro silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě (TEN). Členské státy mohou samozřejmě uplatňovat ustanovení této směrnice (jako soubor osvědčených postupů) i na vnitrostátní silniční infrastrukturu, která není součástí transevropské silniční sítě.

V podmínkách České republiky se objevuje v poslední době celá řada aktivit podporujících implementaci těchto nástrojů postupně na celou silniční síť ČR, to znamená i na silnicích mimo síť TEN. V procesu implementace směrnice Infrastruktura by pro toto postupné řešení již měly být vytvářeny rámcové podmínky, které by následné zavádění na další kategorie pozemních komunikací efektivním způsobem podpořily. Odborná veřejnost již několikrát veřejně deklarovala nezbytnost rozšíření nástrojů směrnice Infrastruktura mimo transevropskou silniční síť a jejich urychlené zavedení na silnicích I. tříd a významných místních komunikacích. Tato výzva byla např. zahrnuta v závěrech mezinárodního semináře „Evropské porovnání nehodovosti a role krajů a obcí při zvyšování bezpečnosti silničního

provozu“ konaného v rámci českého předsednictví EU pod záštitou předsedy Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny PČR dne 19.3.2009 v Praze, závěrů Silniční konference pořádaná Českou silniční společností pod záštitou ministra dopravy Ing. Gustáva Slamečky, MBA ve dnech 13. - 14. října 2009 v Karlových Varech a nedávno i ve speciální Petici na podporu co nejúčinnějšího zavedení směrnice 2008/96/ES ze dne 29.11.2008 „O řízení bezpečnosti silniční infrastruktury“ do právního řádu České republiky přijaté na 4. ročníku konference“ Bezpečná dopravní infrastruktura, její odolnost v mimořádných situacích a řízení rizik“, konané ve dnech 24. a 25.11.2009.

Systematické využívání lokálních výzkumů nehodovosti představuje efektivní nástroj dopravně-bezpečnostní politiky, který na zákonné bázi již po desetiletí využívá většina vyspělých států. Vůdčími evropskými státy, které mají problematiku zvládnutou na špičkové odborné úrovni a zakotvenou v předpisech adekvátních našemu „Zákonu o provozu na pozemních komunikacích“, jsou zejména Nizozemí, Rakousko, Německo, Dánsko, Švédsko a VELKÁ Británie.

2 ZÁSADY ŘEŠENÍ NEHODOVÝCH LOKALIT DLE SMĚRNICE

1. Členské státy zajistí, aby byla klasifikace úseků s častým výskytem nehod a klasifikace bezpečnosti sítě prováděna na základě přezkumů provozu silniční sítě uskutečněných alespoň jednou za tři roky. Členské státy se v souvislosti s tím snaží splnit kritéria stanovená v příloze
2. Členské státy zajistí, aby byly silniční úseky vykazující vyšší prioritu s ohledem na výsledky klasifikace úseků s častým výskytem nehod a s ohledem na klasifikaci bezpečnosti sítě posouzeny skupinami odborníků v rámci kontrol na místě, které proběhnou podle kritérií uvedených v bodě 3 přílohy III. Alespoň jeden člen skupiny odborníků musí splňovat požadavky stanovené v čl. 9 odst. 4 písm. a).
3. Členské státy zajistí, aby se nápravná opatření zaměřila na silniční úseky uvedené v odstavci 2. Prioritu mají opatření uvedená v bodě 3 písm. e) přílohy III, přičemž pozornost bude věnována opatřením s nejpříznivějším poměrem nákladů k přínosům.
4. Členské státy zajistí, aby byly umístěny vhodné značky upozorňující účastníky silničního provozu na ty úseky silniční infrastruktury, na nichž probíhají opravy a které tak mohou ohrozit bezpečnost účastníků silničního provozu. Toto značení zahrnuje i značky viditelné ve dne i v noci, jež se nacházejí v bezpečné vzdálenosti, a musí být v souladu s ustanoveními vídeňské Úmluvy o silničních značkách a signálech z roku 1968.
5. Členské státy zajistí, aby byli účastníci silničního provozu informováni o existenci úseků s častým výskytem nehod prostřednictvím vhodných opatření. Pokud se členské státy rozhodnou pro rozmístování značek, musí to být v souladu s ustanoveními vídeňské Úmluvy o silničních značkách a signálech z roku 1968.

3 AKTUÁLNÍ SITUACE V ČR

Pro samotné zpracování informací o nehodových lokalitách jsou nutná nejrůznější vstupní data a znalosti způsobu řešení takového zadání. Pro smysluplné zpracování dat o nehodovosti je nutná možnost co nejpřesnější lokalizace dopravních nehod (ideálně na bázi satelitní navigace GPS). Tento způsob je realizován v rámci systému INFOBESI (projekt Vědy a výzkumu Ministerstva dopravy). Svou podstatou odstraňuje letitý problém s přesností

lokalizace nehod, z čehož vyplývala jen omezená možnost hledání a řešení nehodových lokalit.

Úlohou oboru „lokální analýz dopravní nehodovosti“ (tj. i tohoto úkolu) je zejména systematické vyhledávání (tzv. identifikace) a sanace míst častých dopravních nehod (tzv. nehodových lokalit) na síti pozemních komunikací. Podstata této práce spočívá v hledání a odstraňování faktorů v uspořádání, vybavení nebo okolí pozemní komunikace, které vznik dopravních nehod usnadňují, popřípadě zhoršují jejich následky.

Volbě opatření pro předcházení dalším nehodám musí předcházet podrobná znalost charakteristik příslušného místa častých dopravních nehod a kvalitní analýza dopravní nehodovosti na něm. Pochopení souvislosti mezi nehodovým dějem a stavebně-technickými charakteristikami nám poskytne pohled na faktory, které vznik dopravních nehod usnadňují a které je možno volbou vhodných opatření odstranit. Postup analýzy se skládá z fází:

- popis stávajícího stavu (resp. stavebních a dopravně-technických charakteristik),
- rozbor nehodovosti, sestavení kolizního diagramu,
- formulace hypotéz o vztahu mezi uspořádáním komunikace a nehodovostí,
- návrh opatření pro předcházení dalším nehodám.

Jednotlivé fáze jsou podrobně popsány v **Metodice identifikace a řešení míst častých dopravních nehod** (CDV, 2001, dále „Metodika“). Tato metodika může být výchozím materiálem pro praktickou implementaci a realizaci výše zmíněných nástrojů Směrnice. Za zmínku stojí dva rozdíly mezi metodikou a Směrnicí:

- 1) Směrnice nestanovuje způsob identifikace nehodových míst, resp. úseků. Metodika definuje místo častých dopravních nehod jistým počtem nehod na délku komunikace a příslušné časové období. „Místo“ je tedy potřeba chápat jako „úsek“ – tím je naplněna myšlenka Směrnice, kdy se v rámci Managementu bezpečnosti silniční sítě zavádí řešení úseků s častým výskytem nehod.
- 2) Směrnice uvádí tzv. určení úseků pro účely analýzy při klasifikaci bezpečnosti sítě. Tento krok není v Metodice obsažen a tudíž se momentálně neprovádí.

4 ZÁVĚR

Po vyřešení a harmonizaci rozdílů mezi Metodikou a směrnicí Infrastruktura bude Metodika odpovídat duchu a naplní Směrnice a může být oporou při jejím provádění v plném rozsahu. Stanou-li se oba materiály závaznou součástí právního rámce a budou uplatňovány v praxi, lze očekávat naplnění původní myšlenky – snížení počtu usmrcených a raněných na evropských silnicích díky implementaci komplexního systému řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.

Nezbytnost rozšíření působnosti tohoto specifického nástroje směrnice Infrastruktura i na další síť pozemních komunikací vyplývá z faktu, že stavební a provozní podmínky na ostatních komunikacích mimo transevropskou silniční síť jsou výrazně horší a podstatná část nehodových lokalit je převážně na komunikacích nižších tříd.

PŘÍLOHA

PŘÍKLADY SOUČASNÉ REALIZACE ŘEŠENÍ NEHODOVÝCH LOKALIT V ČR

Zpracování přehledu nehodových lokalit, rozbor příčin vzniku nehod a navržení sanačních opatření s důrazem na možnost rychlého řešení nehodové lokality

Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic České republiky

Zhotovitel: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (Ing. Milan Dont)

Trvání projektu: 4–11/2009

V rámci této zakázky bylo vybráno deset nejzávažnějších nehodových lokalit na území celé České republiky. K hledání nehodových lokalit slouží systém INFOBESI (výsledek stejnojmenného projektu vědy a výzkumu Ministerstva dopravy v letech 2005 – 2009). Vzhledem k tomu, že systém INFOBESI identifikuje v rámci silniční sítě ČR několik set nehodových lokalit, je poměrně komplikované stanovení přehledu těch nejzávažnějších. Současně je velmi složité pouze nad výstupem mapového systému odhadnout, zda je možné lokalitu sanovat opatřením (prioritně nízkonákladovým). Pro takové rozhodnutí je nutná podrobná znalost jednotlivých nehod a principy jejich vzniku, aby bylo možné nalezení společných faktorů podílejících se na vzniku nehod. Na základě takového rozboru je možné stanovení vhodných sanačních opatření.

Pro snadnější identifikování nehodových lokalit byl zpracován přehled počtu nehod, smrtelných, těžkých a lehkých zranění a hmotných škod po jednotlivých kilometrech silnic I. třídy za období 11/2006 až 12/2008. Na základě „Metodiky výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti“ (CDV, 2007) byl dále doplněn údaj o ztrátách z dopravní nehodovosti na každém kilometru silnic. Podle stanovených kritérií pak byly identifikovány potenciální nehodové lokality. Kritéria byla rozdělena následujícím způsobem (pro každý kilometr silnice):

- na daném kilometru je více než 9 dopravních nehod za rok,
- na daném kilometru je více než 1 smrtelné zranění,
- na daném kilometru jsou více než 2 těžká zranění,
- na daném kilometru jsou více než 4 lehká zranění,
- na daném kilometru jsou ztráty z nehodovosti vyšší než 10 miliónů Kč.

Jako další zdroj informací o potenciálních nehodových lokalitách byly využity podklady od pracovníků správy silnic a dálnic.

Identifikované potenciální nehodové úseky byly zkoumány s využitím systému INFOBESI, ve kterém byly hodnoceny nehody za roky 2006 až 2008. Z každého úseku tak byly získány základní údaje o dopravních nehodách a byly dále identifikovány potenciální společné příčiny dopravních nehod. Ze všech potenciálních nehodových lokalit bylo identifikováno 25 lokalit, které byly podrobněji zpracovány do následujícího přehledu.

Následující analýza nehod na těchto lokalitách se skládala z následujících fází:

- popis stávajícího stavu (resp. stavebních a dopravně-technických charakteristik),
- rozbor nehodovosti, sestavení kolizního diagramu,
- formulace hypotéz o vztahu mezi uspořádáním komunikace a nehodovostí,
- návrh opatření pro předcházení dalším nehodám.

Zpracování projektu nebezpečných úseků na komunikacích v kraji Vysočina a návrhu opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu

Objednatel: Krajský úřad kraje Vysočina

Zhotovitel: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (Ing. Milan Dont)

Trvání projektu: 9–11/2008

Celkem se jednalo o 80 lokalit na území celého kraje Vysočina. Výběr lokalit probíhal na základě podnětů jednotlivých zástupců okresních složek dopravní policie. Dále bylo využito systému INFOBESI, který zajišťuje sběr, zobrazení a vyhodnocení jednotlivých nehod v rámci webové aplikace a vytipování míst častých dopravních nehod, resp. nehodových lokalit (systém byl vyvinut v CDV v rámci projektu vědy a výzkumu Ministerstva dopravy). Na základě vytipování nehodových míst nebo úseků pozemních komunikací bylo přistoupeno k výběru souvisejících nehod a jejich stručnému hodnocení. Hodnocena byla nehodová místa na dálnici D1, silnicích I. a II. třídy.

Nejzávažnější místa byla postoupena k podrobné analýzám nehodovosti na základě Metodiky odstraňování nehodových míst na pozemních komunikacích (CDV, 2001). Vzhledem ke kompetencím správců pozemních komunikací byla podrobně hodnocena pouze nehodová místa na silnicích II. třídy. Ostatní lokality (včetně dálnice a silnic I. třídy) byly popsány podle příčin a souvislostí jednotlivých nehod na základě řádkového výpisu nehodovosti Policejního prezidia ČR. Dle závažnosti nehod z tohoto stručného přehledu je vhodné dále postupovat v systematickém odstraňování nehodových míst v kraji.