

Seznámení s novelou směrnice 2008/96/ES a postupem její implementace v ČR

30. Silniční konference. 13. 6. 2023

Ing. Veronika Valentová, Ph.D., MBA

Ředitelka útvaru výzkumu a vývoje

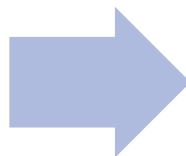
Ředitelka útvaru grantové kanceláře a centra transferu technologií

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční sítě

2008/96/ES

- + Hodnocení dopadů stavby na bezpečnost
- + Audit bezpečnosti
- + Periodická bezpečnostní inspekce

Pouze Ten-T



2019/1936

- + Hodnocení dopadů stavby na bezpečnost
- + Hodnocení sítě jako celku
- + Audit bezpečnosti
- + Cílená bezpečnostní inspekce

Ten-T + silnice I. tříd a silnice spolufinancované z EU (IROP)

Hlavní změny

Rozšíření působnosti směrnice

- kromě TEN-T nově silnice I. tříd a všechny komunikace II. a III. tříd v extravilánu, jejichž rekonstrukce, modernizace či jiné významné stavební úpravy byly spolufinancovány z prostředků EU, typicky z programů IROP
- Seznam úseků reportuje MD Evropské komisi

Zvýšení důrazu na bezpečnost zranitelných účastníků dopravy

- Ve všech auditech a nově definovaných cílených inspekcích musí být jejich potřeby zohledněny
 - Zhodnocení existence souběhu s ohledem na jejich počty, kvality přechodů, přejezdů, mimoúrovňová křížení apod.
- 38 % usmrcených v zastavěném území v EU jsou chodci, celkově je jedná přibližně o pětinu všech usmrcených, v případě cyklistů o 10 %, 3 % usmrcených jsou lidé na mopedech a 16 % motocyklisté

Hlavní změny

Změna obsahu bezpečnostní inspekce

- Výrazné omezení náplně periodických bezpečnostních inspekcí
 - v podstatě až na úroveň naším zákonem definovaných běžných prohlídek dle zákona č. 13/1997 sb.
- Cílená bezpečnostní inspekce
 - Má se provádět na úsecích identifikovaných při posuzování silniční sítě jako celku
 - V ČR zavedena CDV v roce 2013 - speciální bezpečnostní inspekce

Posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku

- Cílem je identifikace nejnebezpečnějších úseků/křižovatek
- Evropská komise vypracovala metodiku provádění
 - Srovnávání jednotlivých zemí (jednotná metodika)
 - Předpokládá se návaznost alokace financí na zvyšování bezpečnosti silniční/dálniční sítě

Transpozice do ČR

Hodnocení dopadů stavby na bezpečnost - „Prvotní hodnocení záměru“

- Nově transponováno do zákona, ačkoliv bylo již v předchozí směrnici
- CDV aktualizovalo metodiku provádění - čeká na schválení MD

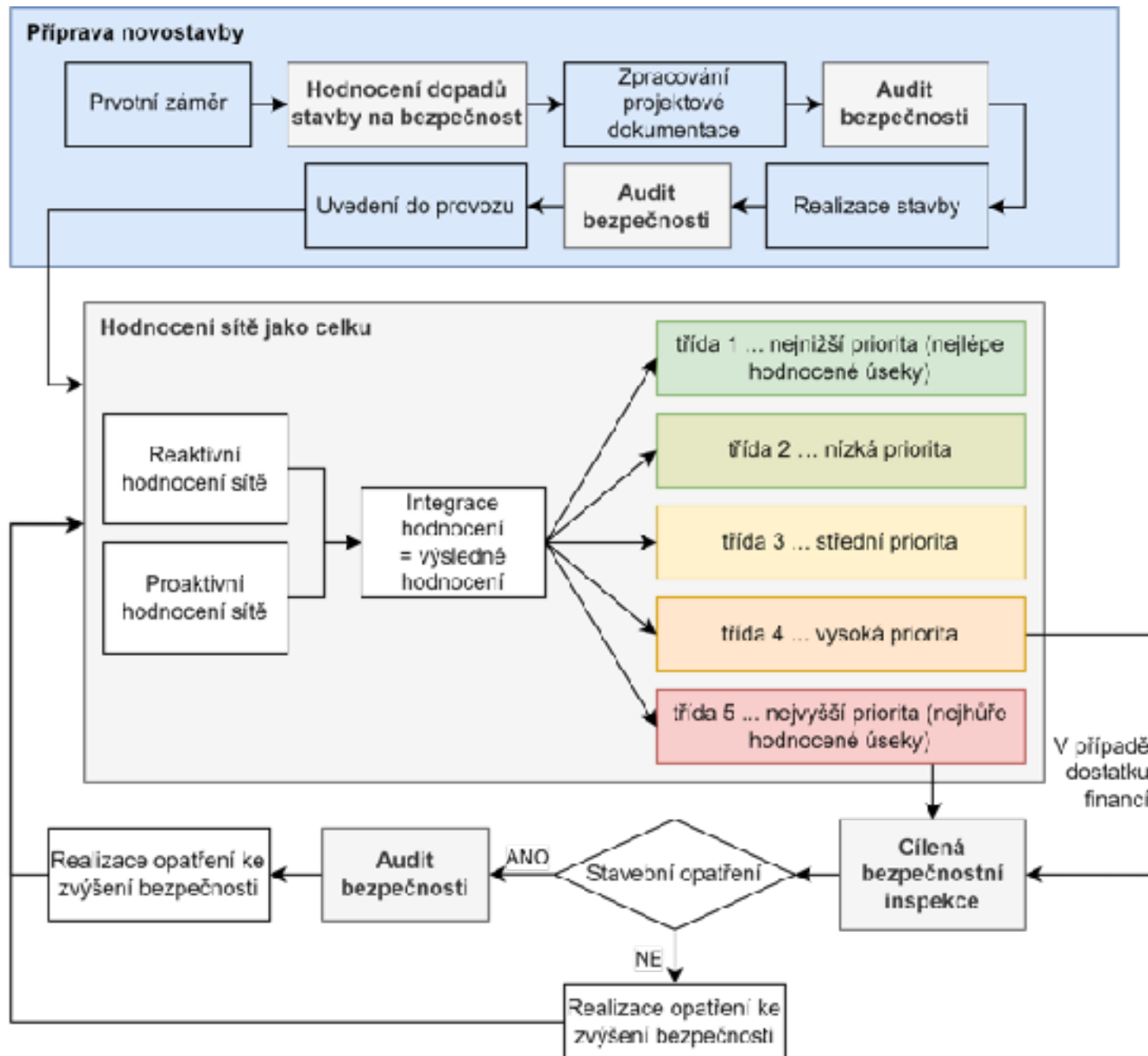
Bezpečnostní inspekce

- Periodická - zůstává v původním znění staré směrnice, její obsah není redukován
- Cílená - lze provádět podle stávající Metodiky provádění bezpečnostní inspekce, kde je definovaná tzv. speciální bezpečnostní inspekce, která se svým prováděním prakticky rovná obsahu nové směrnice

Hodnocení sítě jako celku

- Bylo zavedeno zákonem č. 13/1997 Sb. i jeho vyhláškou 104/1997 Sb. v parametrech směrnice, nereflektuje Metodiku Evropské komise zejména s ohledem na časové konsekvence
- Neexistuje tedy prováděcí metodika, protože metodika EU není s ohledem na požadavky zákona a vyhlášky použitelná a bude potřeba postup upravit

Přehled postupů v životním cyklu stavby



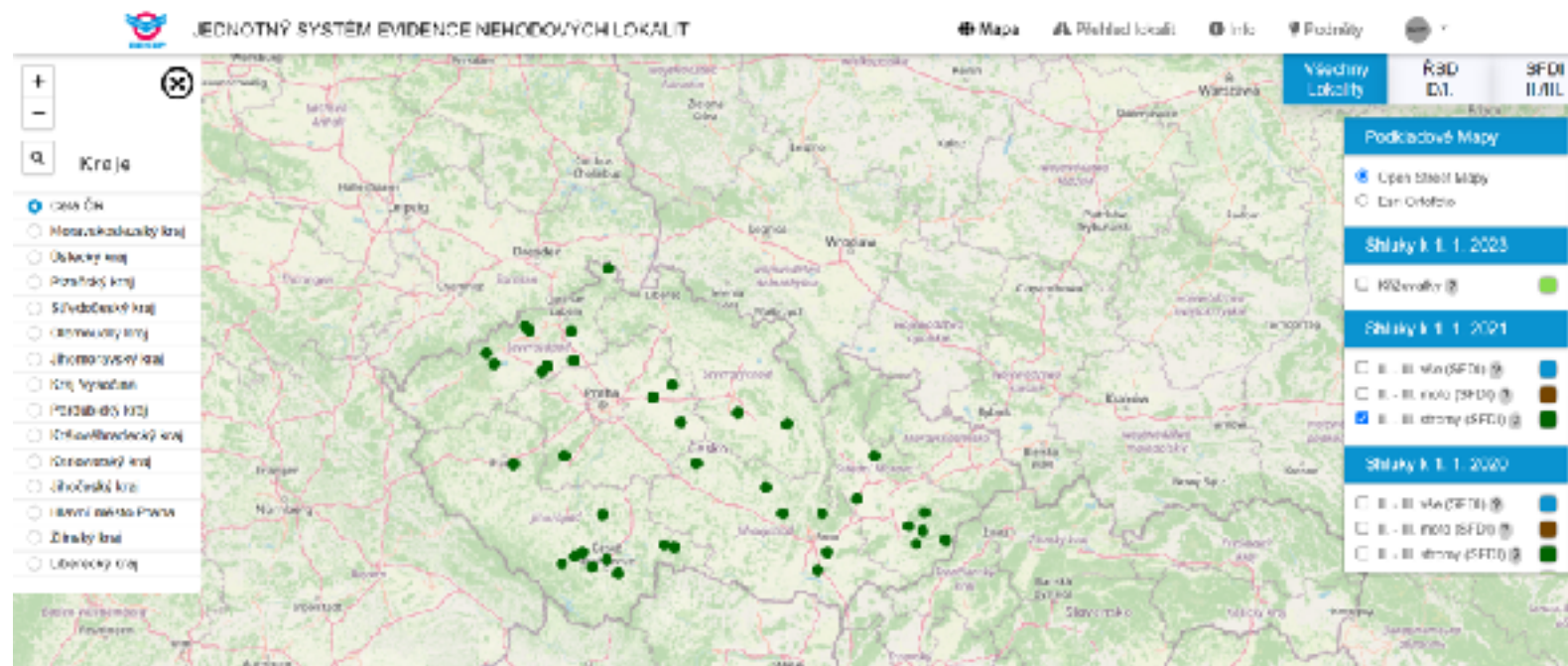
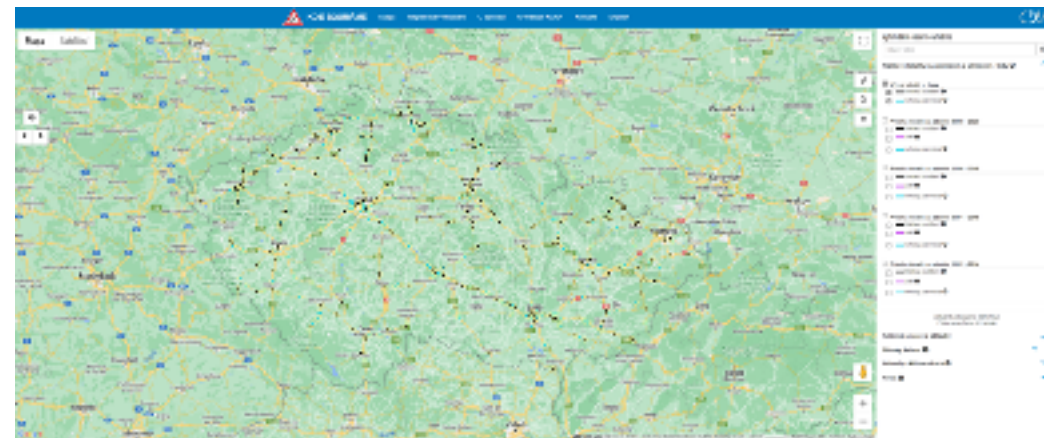
Hodnocení sítě jako celku

Nový postup definovaný směrnicí 2019/1936 EU
Cílem je identifikovat slabá místa na síti -
nehodové či rizikové lokality, ať už jde o úseky či
křižovatky

V řadě zemí EU včetně ČR nejde o nic nového

Česká republika

- od roku 2013 provádí hodnocení sítě ve správě ŘSD pomocí metody KDE+, evaluace křižovatek se provádí pomocí predikčních modelů nehodovosti a EB odhadu
- funguje jednotný systém evidence nehodových lokalit



Má role při vzniku EU metodiky hodnocení sítě jako celku



European Transport Safety Council

CDV je členem Evropské Rady bezpečnosti silničního provozu (ETSC) a přispívá tak k tvorbě EU politik, směrnic či nařízení

V rámci ETSC **Infrastructure Working Group** vznikly po revizi směrnice 2019/1936 EU tři podskupiny.

V jedné z nich **Road Network Assessment Methodology Subgroup** jsem byla zvolena šerpou - mluvčím a reprezentantem skupiny pro jednání s Evropskou komisí

U vzniku metodiky jsem díky tomu byla po celou dobu a opakovaně ji připomínkovala s tím, jak byla jasnější metodologie provádění

EU Metodika hodnocení sítě jako celku



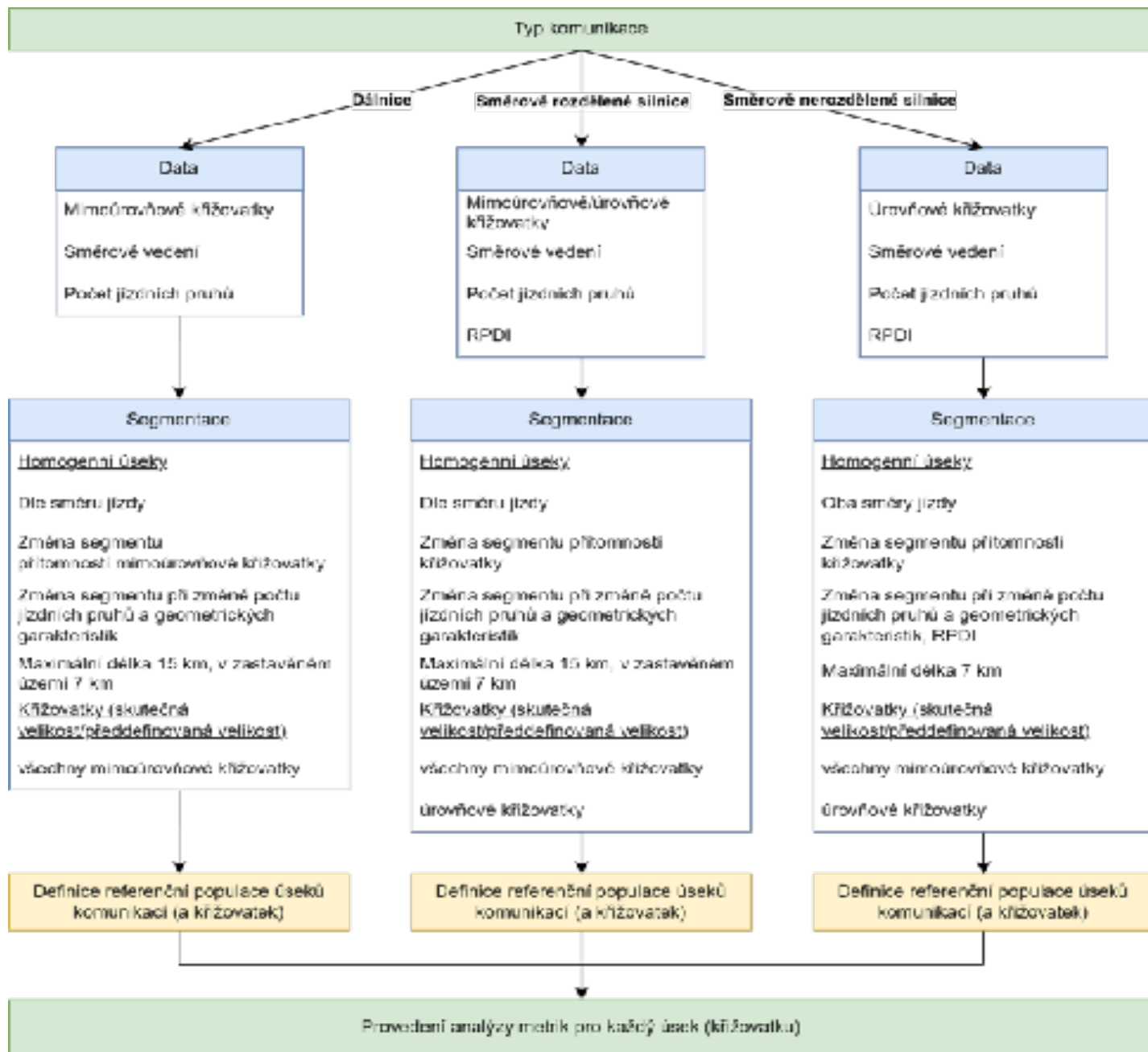
Celá metodika se zabývá hodnocením dálnic a směrově rozdělených i nerozdělených hlavních silnic (u nás I. třídy). Analogicky se má přistupovat i k silnicím nižších tříd.

Reaktivní analýza

Mosty se zahrnují k úsekům, u mostů delších než 300 m lze uvažovat o samostatném úseku.

Nevztahuje se na

- Tunely
- Mýtné stanice
- Nadjezdy a podjezdy silnic nižších tříd



Zdroj: Network Wide Road Safety Assessment - Methodology and Implementation Handbook (European Commission)
Překlad CDV

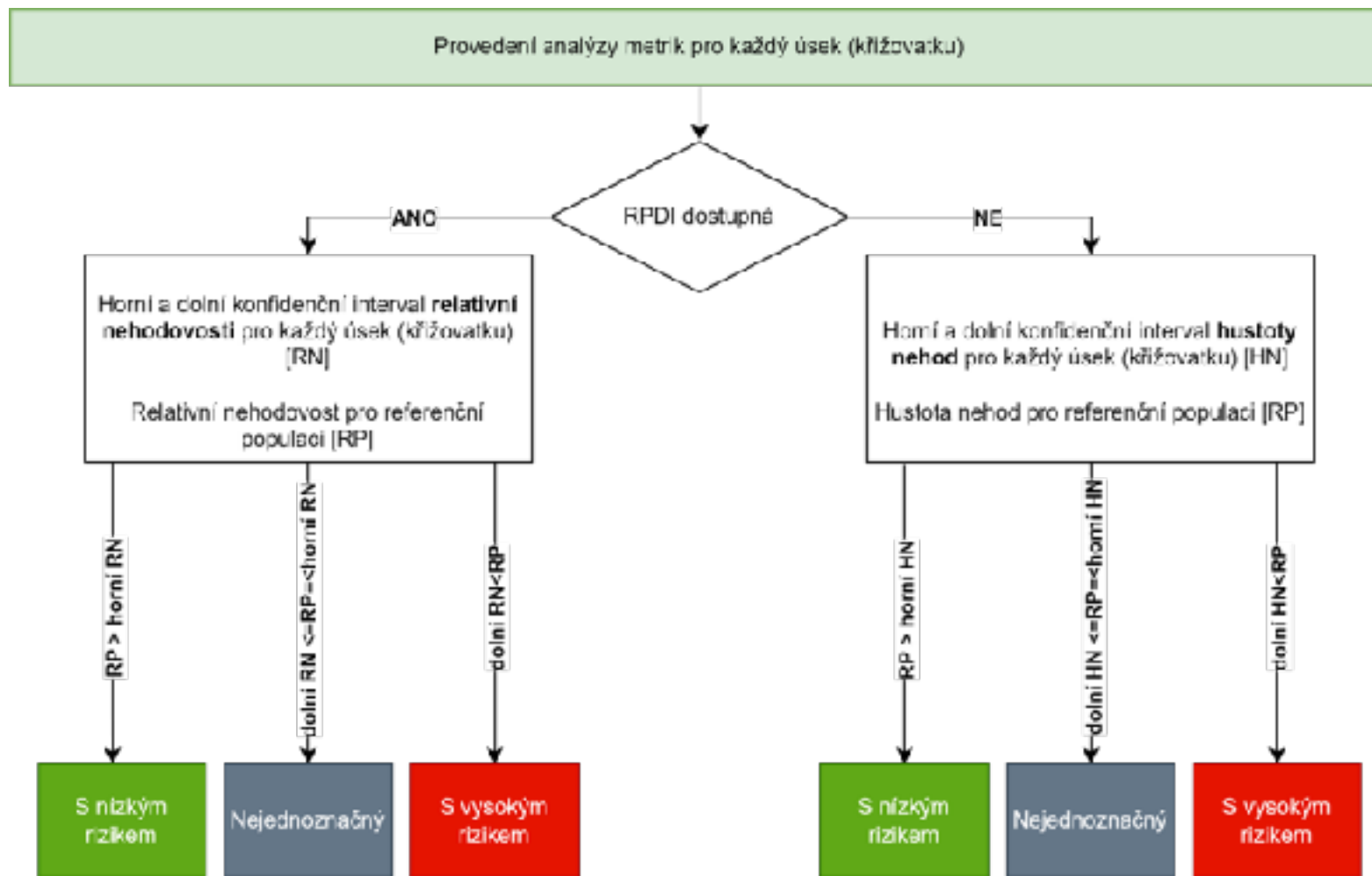
Reaktivní analýza

Referenční populace [RP]

- Dálnice
- Směrově rozdělené silnice
- Směrově nerozdělené silnice

U každé se posuzují průměrné parametry (RPDI) a celkové (délka, počet nehod)

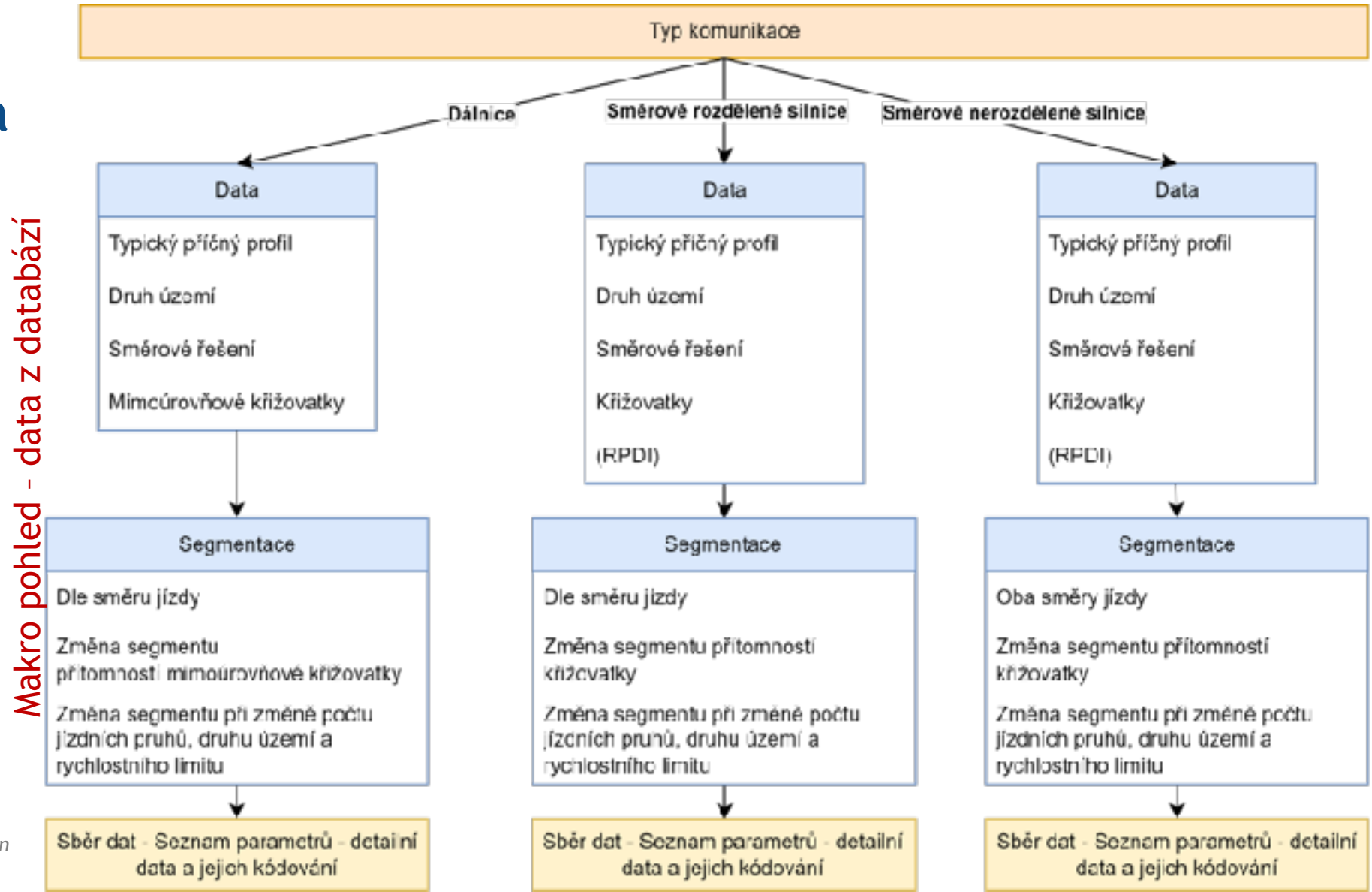
Hladina významnosti se doporučuje uvažovat 5%



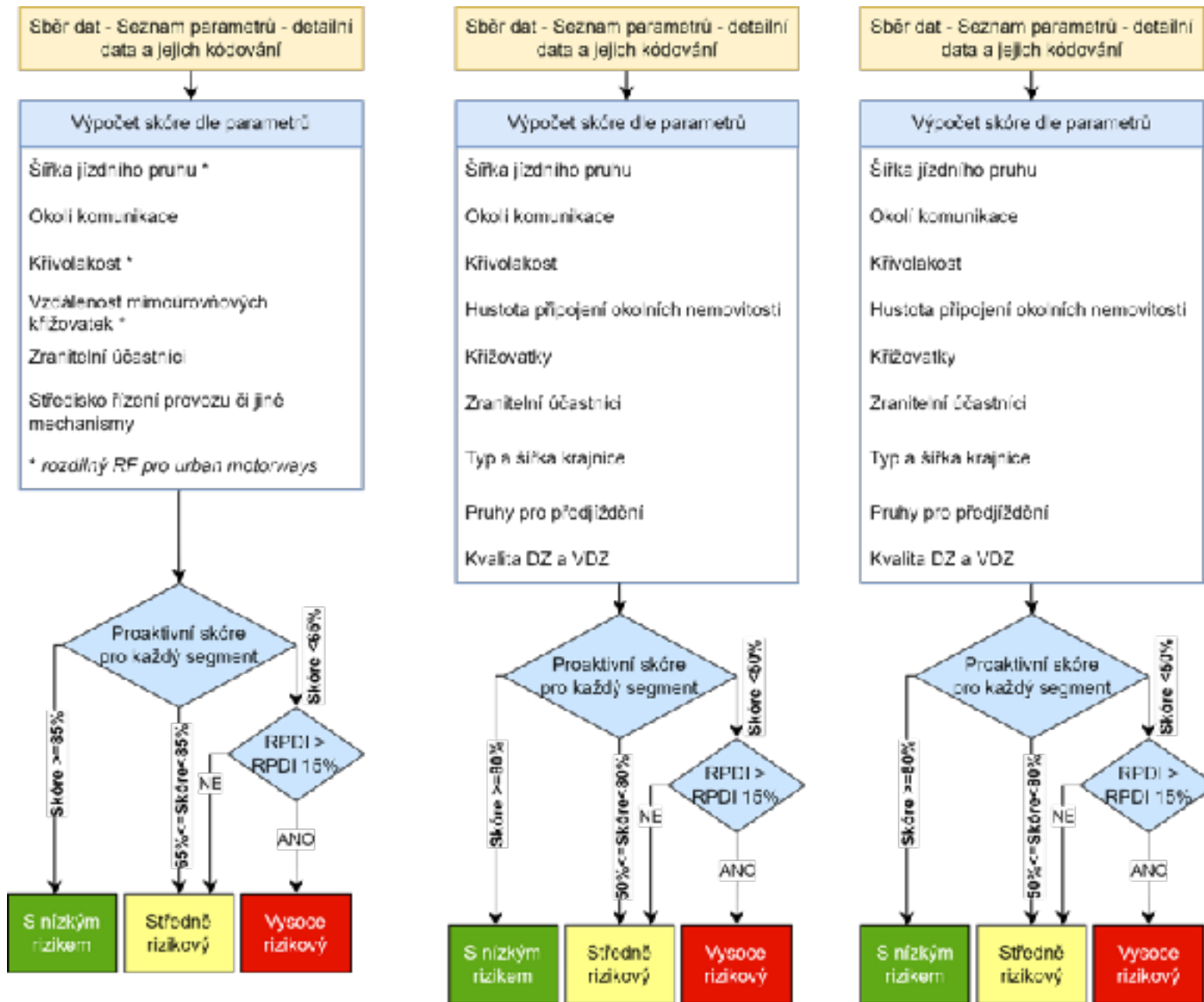
Reaktivní analýza

Silné stránky	Slabé stránky
Snadno realizovatelná, nenabízí mnoho prostoru pro chyby	Neomezuje vliv náhodné složky ve výskytu nehod - je nespolehlivá
Nepotřebuje přesnou geolokaci	Pro řadu zemí včetně ČR se jedná o výrazný krok zpět v identifikaci rizikových lokalit, přestože pracuje se všemi daty potřebnými pro základní predikční modely
Uplatnitelná i tam, kde nejsou dostupná data RPDI	V případě zahrnutí křižovatek do úseků s dělením v jejich středu potlačuje vliv křižovatky na nehodovost
	Poskytuje značnou míru volnosti, kterou lze zkreslit výsledky k lepšímu či horšímu (délky úseků, hladina významnosti, tři možnosti řešení křižovatek apod.)

Proaktivní analýza



Proaktivní analýza



Zdroj: Network Wide Road Safety Assessment - Methodology and Implementation Handbook (European Commission) překlad CDV

Proaktivní analýza

Silné stránky	Slabé stránky
Časově poměrně náročná na sběr dat, nicméně méně náročná, než periodická bezpečnostní inspekce	Výrazná duplicita k periodické bezpečnostní inspekci, která v české legislativě zůstala
Podává dobrý přehled hlavních parametrů, které ovlivňují bezpečnost provozu	Hodnoty redukčních faktorů jsou odvozeny z Crash modification factors, jehož hodnoty jsou často ze zdrojů z USA či jsou odvozeny z malých vzorků pozorování
Nejsou potřebná žádná dřívější data	K provádění je potřeba technické vybavení
	Časová náročnost sběru dat tak, aby bylo hodnocení provedeno optimálně - v jednom kalendářním roce

Integrovaná analýza - výsledné hodnocení

		Reaktivní analýza			
		S vysokým rizikem	Nejednoznačný	Nedostupná data	S nízkým rizikem
Proaktivní analýza					
Vysoce rizikový		Nejvyšší priorita třída 5	Vysoká priorita třída 4	Vysoká priorita třída 4	Nízká priorita třída 2
Středně rizikový		Nejvyšší priorita třída 5	Střední priorita třída 3	Střední priorita třída 3	Nízká priorita třída 2
S nízkým rizikem		Nejvyšší priorita třída 5	Nízká priorita třída 2	Nejnižší priorita třída 1	Nejnižší priorita třída 1

Zdroj: Network Wide Road Safety Assessment - Methodology and Implementation Handbook (European Commission); překlad CDV

Děkuji vám za pozornost.

Ing. Veronika Valentová, Ph.D., MBA

veronika.valentova@cdv.cz

telefon: +420 541 641 711

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Líšeňská 33a, 636 00 Brno

www.cdv.cz

Novinky



19.5.2023

Vystoupení CDV na 9. ročníku KONFERENCE ČISTÉ MOBILITY v

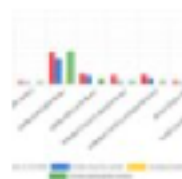
CDV v médiích



23.5.2023

Pavel podepsal úpravu podoby terapeutických programů pro rizikové řidiče

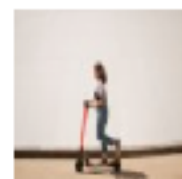
Odborné články



14.3.2023

Posouzení životního cyklu komponent osobních vozidel

Tiskové zprávy



2.5.2023

Doporučení pro bezpečnost provozu elektrokoloběžek



27.4.2023

Dopravní infrastruktura a biologická rozmanitost na pomezí výzev



19.5.2023

V Česku se od roku 2020 vyrobilo už přes 350 tisíc nabíjecích aut



20.1.2023

Influence of Speed and Other External Factors on the Functioning of



2.5.2023

Katalog testovacích oblastí autonomních vozidel nově nabízí i fotorealistický



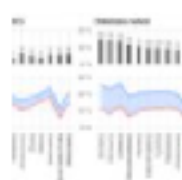
26.4.2023

Měření škodlivin v ovzduší je ukončeno, následuje jejich vyhodnocení



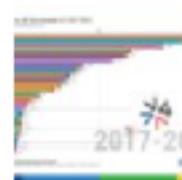
17.5.2023

SRNA index: Srážek se zvířeti za uplynulý půlrok na silnicích ubylo



4.1.2023

Analýza používání bezpečnostních pásů v České republice



28.4.2023

V Česku jezdí 16 tisíc osobních elektromobilů, v průměru jsou 3 roky staré



18.4.2023

Elektromobilita v Česku se dynamicky rozvíjí



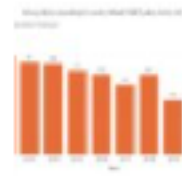
17.5.2023

Silniční piráti zaplatí za převýchovu 12 tisíc



7.12.2022

Optimalizace veřejné dobíjecí infrastruktury v ČR



27.4.2023

Nová pravidla pro řidičské průkazy a přeshraniční vymáhání sankcí za