

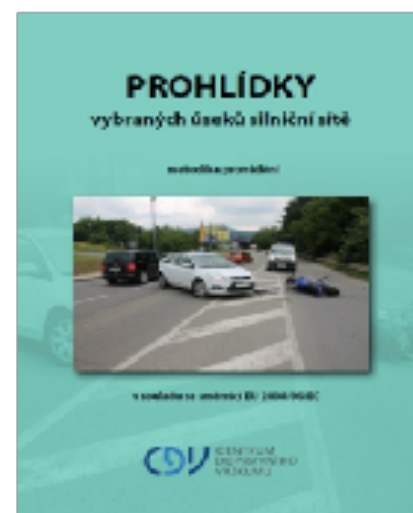
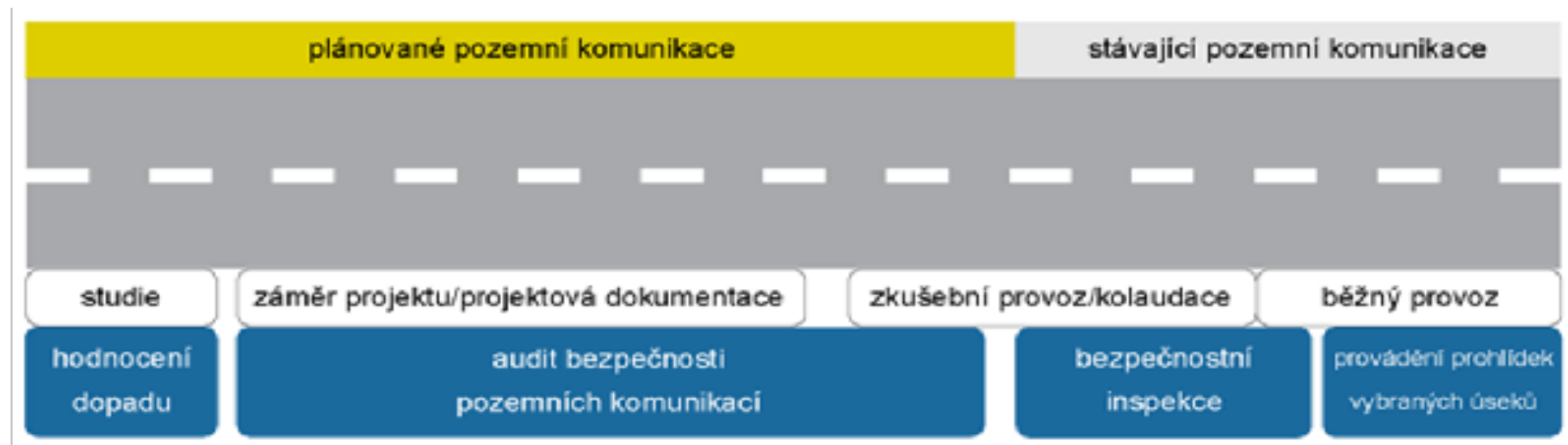
# Zkušenosti s prováděním auditů bezpečnosti na silnicích II. a III. třídy

**Ing. Zdeněk Komůrka**

Správa a údržba silnic Jihomoravského

kraje





## Audit bezpečnosti pozemních komunikací

- Systematická procedura, zvyšuje celkovou bezpečnost
- Identifikace rizik ještě dříve, než se stanou skutečností
- Je to proces prevence dopravních nehod.
- Pro všechny uživatele stejná bezpečnost

## Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací

- Systematická, periodická a formální prohlídka
- Identifikace rizikových faktorů
- Inspekční tým
- Principy samo vysvětlitelnosti a promíjivosti
- Prováděna z pohledu všech typů účastníků

## Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací

Bezpečnostní inspekce je považována za preventivní nástroj

Nejde o kontrolu parametrů z pohledu norem a technických předpisů

### **Speciální bezpečnostní inspekce pozemních komunikací**

Cílem je určit prvky související s riziky bezpečnosti a navrhnout opatření vedoucí k odstranění či zmírnění dopravních nehod nebo jejich následků.

# Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací - příklady z praxe správců silnic II. a III. třídy

**Riziko 2:** Chybějící dopravní zařízení

**Místo:** Oblouk 2, oblouk 3

**Závažnost rizika:** Střední

**Popis rizika:** Směrové oblouky nejsou díky kombinaci s výškovým vedením komunikace dostatečně čitelné. Problematický je především směrový oblouk na horizontu (Oblouk 2), kde dochází k výškové i směrové změně nivelety. Situaci komplikuje i to, že komunikace je zde vedena mezi poli, bez stromů podél komunikace, takže je trasa nevýrazná a nečitelná (i přes dobrý stav vodorovného dopravního značení).

**Doporučení:** Doplnění svléhlého dopravního zařízení vyznačující směrové oblouky č. Z3 Vodící tabule s jednou šipkou, především v oblouku 2 a oblouku 3.



Obrázek 5: Místa chybějícího dopravního zařízení  
(vlevo oblouk 2 – jízda ve směru na levěšovic, zprava oblouk 3 – jízda směrem na Znojmo).

# Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací - příklady z praxe správců silnic II. a III. třídy





# Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací - příklady z praxe správců silnic II. a III. třídy



# Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací - příklady z praxe správců silnic II. a III. třídy





# Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací - příklady z praxe správců silnic II. a III. třídy

Riziko 3: Vedení komunikace

Místo: Celý úsek

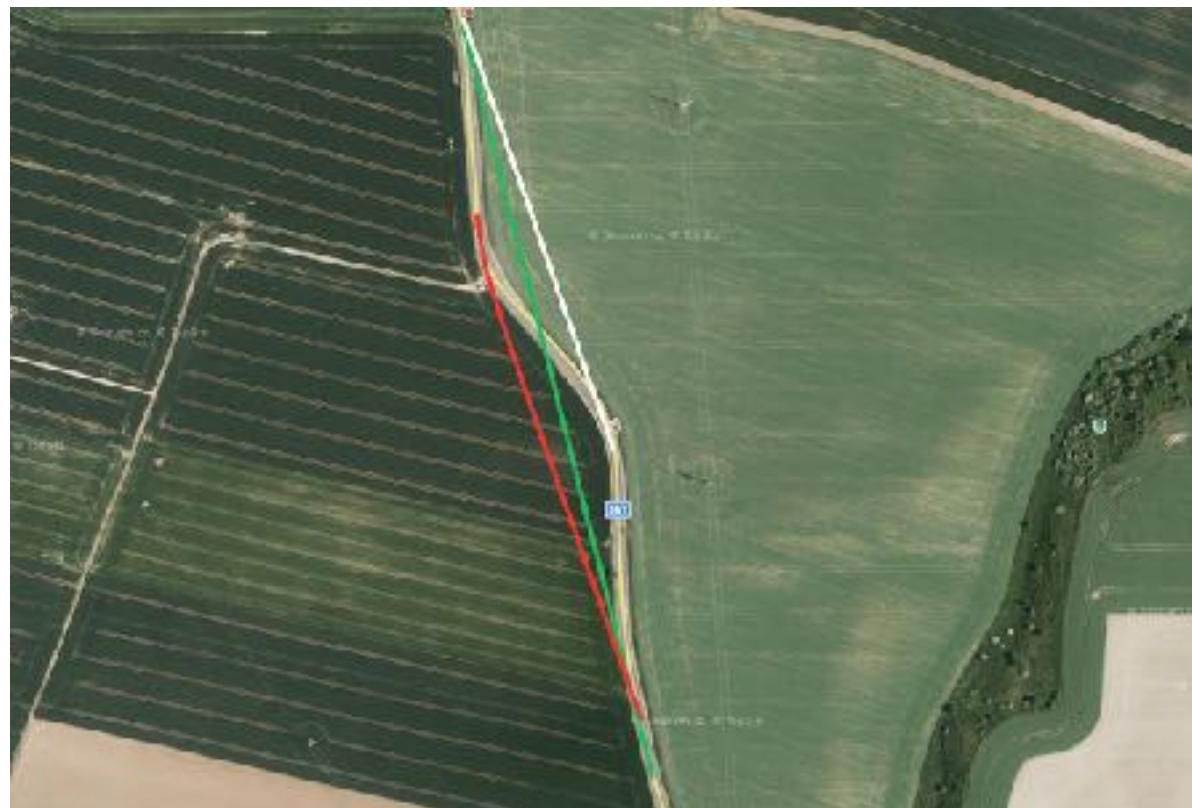
Závažnost rizika: Střední

Popis rizika: Komunikace je v úseku velmi členitá, a to jak výškově, tak směrově. Díky jejímu umístění mezi poli bez dalších výraznějších prvků zde nemusí být (především pro méně zkušené řidiče nebo za zhoršených povětrnostních podmínek) směrové vedení zřejmé. Tomu odpovídají také dopravní nehody zjištěné na úseku jejich kumulace především ve směrovém oblouku na horizontu – viz kapitola 3 Dopravní nehody.

Doporučení: Doporučujeme zvážení změny směrového a výškového vedení trasy. Nedoporučujeme však její celé narovnání – mohlo by docházet ke zvýšení rychlosti vozidel. Z tohoto důvodu se jako vhodné řešení jeví změna směrového vedení mezi prvním a třetím směrovým obloukem.



# Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací - příklady z praxe správců silnic II. a III. třídy



## Audit bezpečnosti pozemních komunikací

Doporučení auditu bezpečnosti nastiňuje možné řešení

Zpráva obsahuje riziko, jeho popis, stanovení jeho závažnosti, doporučení na odstranění rizika a mělo by být zřejmé, jaká je pravděpodobnost a závažnost nehod, které by mohly vzniknout vlivem identifikovaných nedostatků v projektu

Provedení auditu bezpečnosti ve všech fázích projektové dokumentace by mělo umožnit stanovit priority pro realizaci nápravných opatření v dané oblasti

# Audit bezpečnosti pozemních komunikací v praxi správců silnic II. a III. třídy



INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ  
OPERAČNÍ PROGRAM  
2021–2027

SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO  
ŽADATELE A PŘÍJEMCE

- 21. VÝZVA IROP - SILNICE II. TŘÍDY NA PRIORITY  
REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ SÍTI - 9C 3.1 (MIS)
- 22. VÝZVA IROP - SILNICE II. TŘÍDY NA PRIORITY  
REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ SÍTI - 9C 3.1 (PR)

VERZE 1



  
30. SILNIČNÍ  
KONFERENCE

Audit bezpečnosti je vhodné provádět na všech významných stavbách a rekonstrukcích.

Povinnou přílohou však je u projektů registrovaných do

Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) pro roky 2021 - 2027 dle „*Specifických pravidel*“

vydaných „Řídícím orgánem IROP“.

  
**Správa a údržba  
silnic** Jihomoravského kraje



# Audit bezpečnosti pozemních komunikací v praxi správců silnic II. a III. třídy



INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ  
OPERAČNÍ PROGRAM  
2021–2027

SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO  
ŽADATELE A PŘÍJEMCE

- 21. VÝZVA IROP - SILNICE II. TŘÍDY NA PRIORITY  
REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ SÍTI - 9C 3.1 (MIS)
- 22. VÝZVA IROP - SILNICE II. TŘÍDY NA PRIORITY  
REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ SÍTI - 9C 3.1 (PR)

VERZE 1



Spolu financováno  
Evropskou unií



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR



30. SILNIČNÍ  
KONFERENCE

Účelem je nad rámec standardního posouzení v rámci stavebního řízení zabezpečit/potvrdit, že projektem dochází ke zvýšení bezpečnosti dopravy, resp. že zvolené řešení nebude vykazovat bezpečnostní rizika, tedy že tam, kde auditor upozorní na bezpečnostní riziko **dojde ze strany investora k úpravám původního řešení, které alespoň částečně identifikované riziko eliminují**

 **Správa a údržba  
silnic** Jihomoravského kraje



# Audit bezpečnosti pozemních komunikací v praxi správců silnic II. a III. třídy



INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ  
OPERAČNÍ PROGRAM  
2021–2027

SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO  
ŽADATELE A PŘÍJEMCE

- 21. VÝZVA IROP - SILNICE II. TŘÍDY NA PRIORITY  
REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ SÍTI - 9C 3.1 (MR)
- 22. VÝZVA IROP - SILNICE II. TŘÍDY NA PRIORITY  
REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ SÍTI - 9C 3.1 (PR)

VERZE 1



Spolufinancováno  
Evropskou unií



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR



30. SILNIČNÍ  
KONFERENCE

Žadatel dokládá Zprávu o provedení auditu bezpečnosti pozemní komunikace, ze které vyplývá, že projekt přispívá ke zvýšení bezpečnosti dopravy. Audit bezpečnosti pozemní komunikace musí být zpracován v souladu s metodikou provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací vydanou Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. a schválenou Ministerstvem dopravy ČR v roce 2012, a to ve fázi 2: návrh projektové dokumentace. Doporučeným podkladem pro zpracování auditu bezpečnosti je dokumentace pro územní rozhodnutí nebo dokumentace pro stavební povolení.

Součástí Zprávy musí být příloha Hodnotící list, která obsahuje vyjádření objednatele k návrhům na odstranění potenciálně identifikovaných bezpečnostních rizik. Pokud objednatel návrhy neakceptuje nebo akceptuje částečně, musí připojit konkrétní zdůvodnění.

# Audit bezpečnosti pozemních komunikací v praxi správců silnic II. a III. třídy



INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ  
OPERAČNÍ PROGRAM  
2021–2027

SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO  
ŽADATELE A PŘÍJEMCE

- 21. VÝZVA IROP - SILNICE II. TŘÍDY NA PRIORITY  
REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ SÍTI - 9C 3.1 (MIS)
- 22. VÝZVA IROP - SILNICE II. TŘÍDY NA PRIORITY  
REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ SÍTI - 9C 3.1 (PR)

VERZE 1



Spolufinancováno  
Evropskou unií



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR



30. SILNIČNÍ  
KONFERENCE

Hodnotící list: jedná se o nedílnou součást výstupu z provedeného auditu; v hodnotícím listu se objednatel auditu musí vyjádřit ke všem identifikovaným rizikům, zda je akceptuje, akceptuje částečně či neakceptuje, včetně relevantního zdůvodnění - pokud je uvedeno, že bude návrh plně nebo částečně akceptován v PD, mělo by být jasně popsáno, **ve které fázi/ve kterém stupni dokumentace se úprava provedla, resp. se má provést**

 **Správa a údržba  
silnic** Jihomoravského kraje

## Audit bezpečnosti pozemních komunikací v praxi správců silnic II. a III. třídy

Pro posouzení kritéria, že projekt přispívá ke zvýšení bezpečnosti dopravy nemá, bohužel, řídicí orgán obecně platná pravidla, vždy je vyhodnocováno na základě konkrétních doložených informací. Lze sestavit alespoň základní principy:

1) Východiskem pro hodnocení kritéria je **celkový výrok/závěr Zprávy o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací, ze kterého musí být zřejmý příspěvek projektu ke zvýšení bezpečnosti** (dílčí doporučení nebo výhrady je pak možné s ohledem na takto koncipovaný celkový výrok/závěr akceptovat) - *textace závěru musí explicitně obsahovat vyjádření auditora ve smyslu, že byt' byla identifikována ta a ta rizika, přispívá projekt ke zvýšení bezpečnosti (myšleno oproti současnému stavu v řešené lokalitě).*

2) Pokud ze závěru Zprávy o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací není zřejmý příspěvek projektu ke zvýšení bezpečnosti, posuzuje se, jak se objednatel auditu postavil k jednotlivým identifikovaným bezpečnostním rizikům.

# Audit bezpečnosti pozemních komunikací v praxi správců silnic II. a III. třídy - příklady

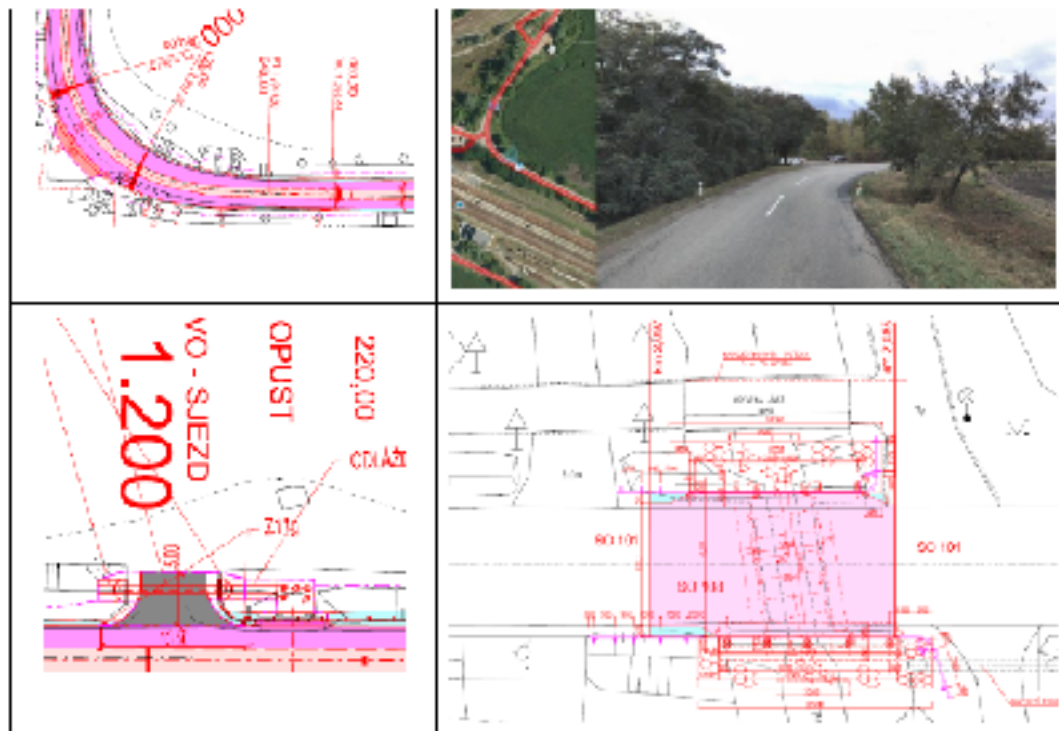
**Riziko 2:** Rozhledové poměry

**Závažnost rizika:** Vysoká

**Popis rizika:** V projektové dokumentaci nejsou doloženy rozhledové poměry (pro předjíždění i zastavení). Nejsou doloženy ani rozhledové poměry v křižovatkách, nelze tedy posoudit, zda nejsou v rozhledech umístěny překážky, které by tyto rozhledy negativně ovlivňovaly.

Na vnitřní straně oblouku v km 1,0 jsou ponechány stromy, u kterých není jisté, zda nebrání rozhledovým poměrům.

**Doporučení:** Provéřit a upravit rozhledové poměry tak, aby byl zachován dostatečný rozhled – kácením zeleně, odstraněním pevných překážek apod.



Obrázek 3: Ukázka místa s nejasnými rozhledovými poměry, málože amérový oblouk v km 1,00, dole vlevo sjezd v km 1,20, dole vpravo sjezdy v km 2,085 a 2,097.



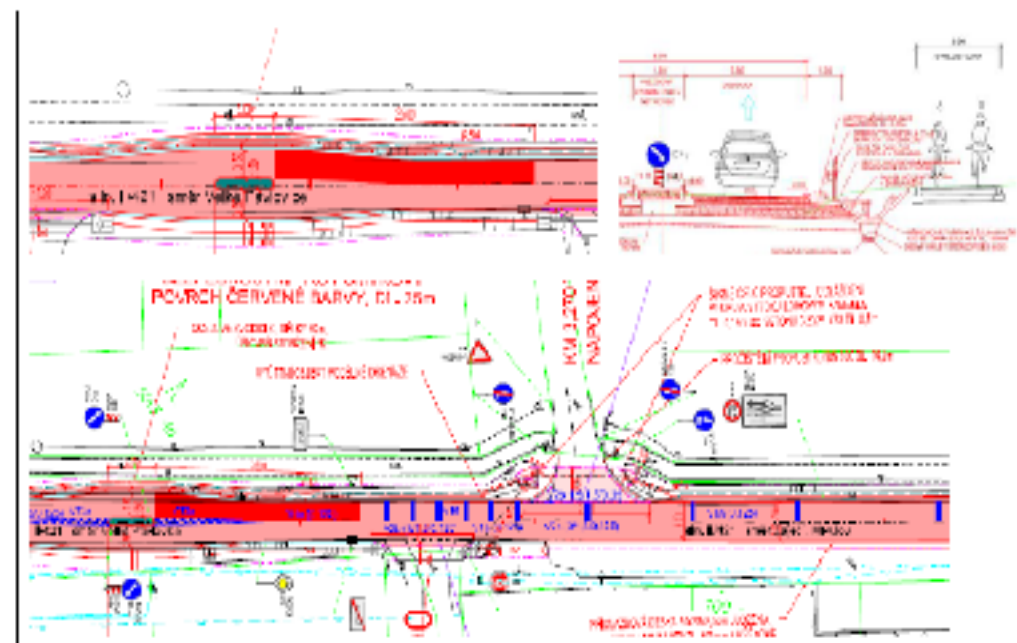
# Audit bezpečnosti pozemních komunikací v praxi správců silnic II. a III. třídy - příklady

Riziko 7: Řešení vjezdu do obce

Závažnost rizika: Střední

Popis rizika: Umístění středového ostrůvku je vhodným prvkem upozorňujícím na změnu režimu – vjezd do obce (v km 3,323 – 3,375). Pro vyšší účinnost i pro osobní vozidla by bylo vhodné provést vychýlení alespoň o  $\frac{1}{3}$  jízdního pruhu – tedy o 1,75 m. Současně provedení bezpečnostního protlsmykového povrchu červené barvy není v tomto místě odůvodněné – vychýlení je provedeno v obci a je na ně upozorněno dalším svlským dopravním značením.

Doporučení: Provést výraznější vychýlení ostrůvku na vjezdu do obce. Nenavrhopvat žádné vodorovné dopravní značení na vjezdu do obce. Odstranit svlslou dopravní značku upravující rychlost. Odstranit svodidlo. Ponechat pouze upozornění na změnu směru jízdy, upozornění na začátek obce a ostrůvek na vjezdu do obce. Rozšíření krajnice – viz Riziko 1: Oprava zakreslení vodorovného dopravního značení č. V 13 *Šikmé rovnoběžné čáry*.



Obrázek 8: Řešení vjezdu do obce.



# Děkuji za pozornost!

**Ing. Zdeněk Komůrka**

Správa a údržba silnic Jihomoravského

kraje

