



národní
úložiště
šedé
literatury

Bezpečnostní audit a inspekce silnic nižších kategorií - projekt PILOT4SAFETY

Pokorný, Petr
2012

Dostupný z <http://www.nusl.cz/ntk/nusl-123900>

Dílo je chráněno podle autorského zákona č. 121/2000 Sb.

Tento dokument byl stažen z Národního úložiště šedé literatury (NUŠL).

Datum stažení: 16.08.2024

Další dokumenty můžete najít prostřednictvím vyhledávacího rozhraní [nusl.cz](http://www.nusl.cz) .

Bezpečnostní audit a inspekce silnic nižších kategorií – projekt PILOT4SAFETY

Petr Pokorný

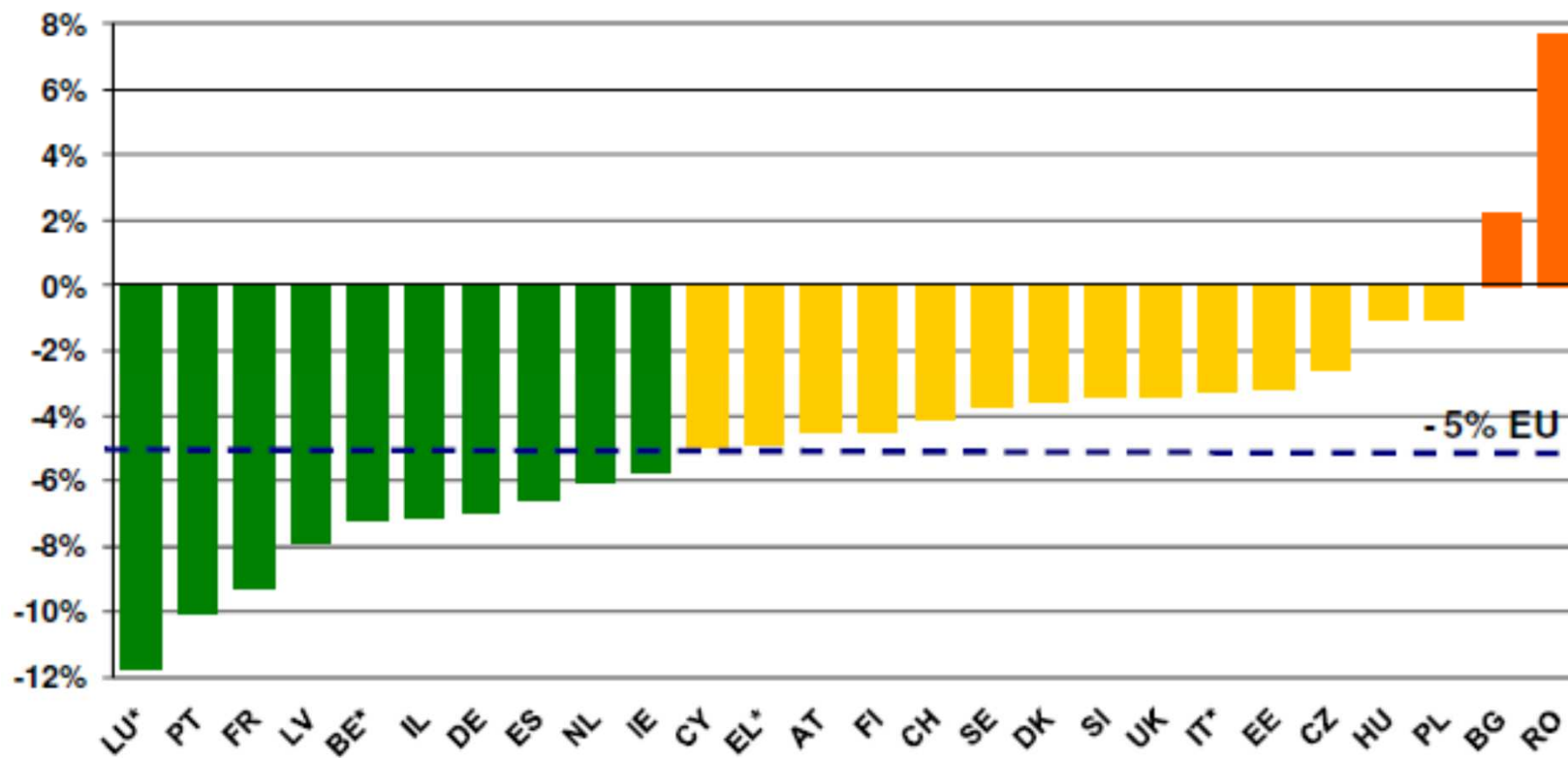


Pilot4Safety is supported by funding from the DG
MOVE of the European Commission under grant
agreement: MOVE/SUB/2010/D3/300-
1/SI2.560087/PILOT4SAFETY

Pilot4Safety (zkráceně P4S) je mezinárodní projekt řešený v letech 2010 – 2012 konsorciem výzkumných institucí a správců silnic pod vedením FEHRL, financovaný Evropskou komisí (DG MOVE) s cílem aplikovat vybrané části směrnice 2008/96/EC o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na pozemní komunikace nižších tříd v extravilánu.

Hlavní myšlenkou projektu bylo navrhnout, provést a vyhodnotit systém celoevropského školení bezpečnostních auditorů a inspektorů a ověřit a vyhodnotit smysluplnost provádění auditů a inspekcí v rámci mezinárodně složených týmů. Výstupem projektu je návrh evropského školení bezpečnostních auditorů a inspektorů, zpracování doporučení pro mezinárodní provádění auditu a inspekce a publikování bezpečnostního manuálu pro extravilánové komunikace.

Proč byly jako cílená skupina zvoleny komunikace nižších tříd v extravilánu? Důvodem je vysoká nehodovost na těchto komunikacích a také to, že se na ně nevztahuje platnost výše uvedené směrnice. Přitom potenciál pro snížení počtu dopravních nehod a následků je právě na nich obzvláště vysoký. Na území EU zahynulo v roce 2009 na těchto komunikacích více než 21 500 osob, což znamená 55 % všech úmrtí při dopravních nehodách v rámci EU (v některých zemích činil tento podíl až 70 %). V období 2001 – 2009 došlo sice k průměrnému snížení počtu usmrcených v rámci EU o 5 % (viz obr. 1), přesto je však tento typ komunikací stále nejrizikovější, a to zejména díky nepřiměřeným rychlostem, variabilitě účastníků silničního provozu, rozmanitosti využití (funkce) silnic, nižší úrovni bezpečnosti, dohledu a vymáhání práva.



Projekt se skládal celkem z 9 etap, v této prezentaci budou představeny pouze ty klíčové.

Školení dopravních expertů

Belgický institut BRCC byl odpovědný za organizaci čtyřtýdenních školení bezpečnostního auditu a inspekce, kterých se zúčastnilo osm, respektive dvanáct zájemců z pěti evropských regionů. Po absolvování školení obdrželi účastníci certifikát evropského auditora/inspektora s platností pouze po dobu projektu. Školení vedená v angličtině se konala v Bruselu v roce 2011. Hlavní témata školení byla:

- Bezpečnost extravilánových silnic – typy nehod, vliv návrhových prvků, vedení trasy, dopravní značení, kategorie uživatelů, tunely, křižovatky atd.
- Procedury provádění auditu/inspekce
- Praktické příklady – zpracování samostatných auditů/inspekcí v rámci domácího úkolu, práce ve skupinách v průběhu školení, prezentace

Provedení reálných auditů a inspekcí

Po skončení školení byly z jejich účastníků sestaveny mezinárodní auditorské a inspekční týmy (složené vždy ze zástupce domácího a zahraničního regionu), které měly za úkol provést audit/inspekci v zúčastněných regionech. Takže např. zástupce ČR se účastnil bezpečnostního auditu v Řecku (stavba okružní křižovatky) a zástupce Španělska přijel provádět audit do ČR (návrh obchvatu obce Chýnov).

Provedení auditu a inspekce trvalo průměrně tři pracovní dny. Kromě účastníků školení a zástupců místní správy komunikací se auditu/inspekce účastnil také nezávislý „pozorovatel“, který měl za úkol vyhodnocovat provádění auditu/inspekce z pohledu procedurálního a hledal výhody a nevýhody plynoucí z mezinárodního složení týmu.



Vyhodnocení projektu a doporučení

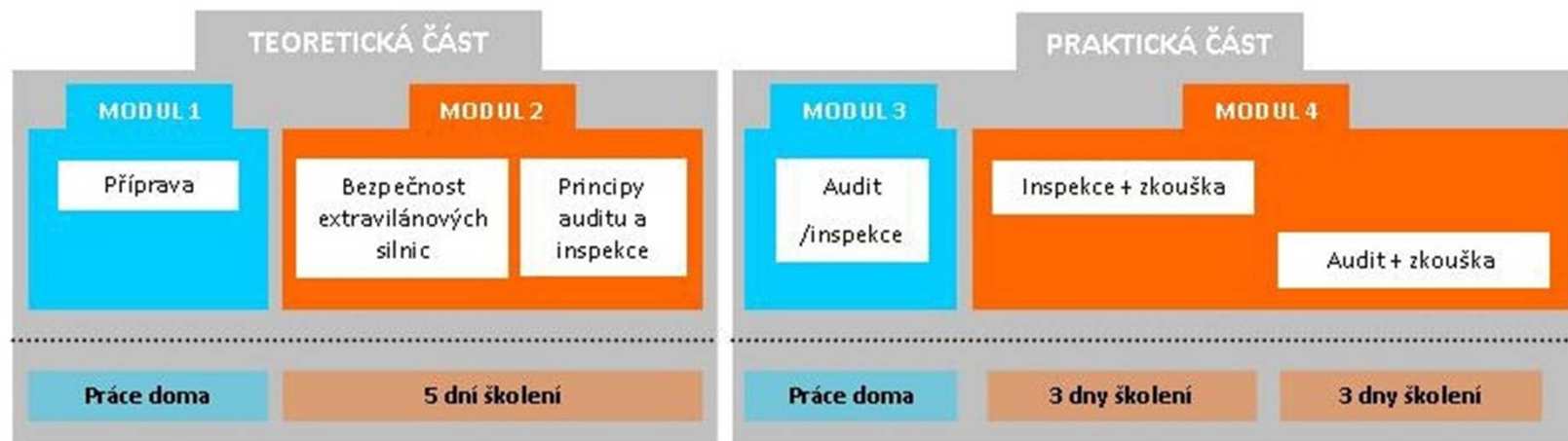
Důležitou součástí projektu představovalo vyhodnocování. To bylo prováděno kontinuálně, většinou pomocí dotazníků, na které odpovídali nejen účastníci školení, ale také všichni, kteří se účastnili praktických auditů a inspekcí.

V rámci projektu proběhly také mezinárodní workshopy, na kterých byly získány další zajímavé podněty. Cílem vyhodnocení bylo získat podklady pro zpracování doporučení pro další postup celoevropského systému školení bezpečnostních expertů a provádění auditů a inspekcí.

Vybraná doporučení pro celoevropské školení bezpečnostních expertů

Optimální počet účastníků školení je 8 až 10. Důvodem tohoto poměrně nízkého počtu je snaha o zajištění co nejširší interakce mezi účastníky a školiteli. Důležitý faktor ovlivňující kvalitu školení představují vhodně stanovená vstupní kritéria pro zájemce o účast na školení. Znalosti (odborné i jazykové) účastníků by měly být co nejvíce konzistentní a na stejné úrovni, aby bylo školení efektivní.

Na základě zjištěných poznatků je navrženo školení rozdělit na dvě základní části, na teoretickou a praktickou. Teoretická část je společná pro audit i inspekci, zatímco praktická část je pro oba nástroje samostatná. Praktická část by měla být uspořádána tak, aby se zájemce o účast na školení auditu a inspekce mohl zúčastnit obou. Tyto části jsou rozděleny celkem na čtyři moduly. Jak je vidět z obr. 3, doporučená skladba a délka školení činí osm dní v kanceláři plus práce doma.



Praktické provádění auditů/inspekcí

V rámci projektu bylo provedeno pět auditů a stejný počet inspekcí. Z jejich vyhodnocení vyplývají následující závěry a doporučení:

Procedurální záležitosti

- Mezinárodní složení týmu nemá negativní vliv na kvalitu zpracování auditu/inspekce.
- Přítomnost zahraničního experta byla ve všech případech považována za přínosnou. Jako hlavní výhody byly identifikovány přenos zkušeností a znalostí a neovlivněný pohled na dopravně-bezpečnostní problémy.
- V některých případech znamenala přítomnost expertů ze zahraničí vyšší respektování výsledků auditu/inspekce místními úřady.
- Určitou komplikaci představuje nedostatečná znalost místního jazyka a předpisů, ale není problém tuto bariéru překonat.
- Přítomnost zahraničního experta může navýšit náklady na provádění auditu/inspekce.
- Audit/inspekce silnic nižších kategorií je časově i finančně nenáročný proces v porovnání s možnými úsporami.

Jako výukový materiál byl využíván manuál pro bezpečné utváření extravilánových silnic, který byl vytvořen v rámci jiného EU projektu s názvem RIPCORD
Na základě zkušeností získaných při práci na projektu (zejména na školení) byla připravena aktualizovaná verze manuálu pro bezpečnost extravilánových komunikací. Tento manuál se překládá do českého jazyka a bude upraven dle místních poměrů a specifik.

Pro zájemce o více informací - <http://pilot4safety.fehrl.org>

Praktické poznatky

- Auditorský/inspekční tým by měl být složen minimálně ze dvou členů a měl by mít vedoucího, který jedná s klientem a rozhoduje kontroverzní záležitosti.
- Zpráva o provedení auditu/inspekce by měla mít jasně definovanou strukturu založenou na jednotném formátu. V rámci projektu P4S byla vytvořena šablona této zprávy.
- Používání kontrolních listů závisí na zkušenostech auditora/inspektora. Jejich smyslem je ověřit, zda nebyl opomenut nějaký bezpečnostní aspekt.
- Doporučení pro odstranění identifikovaných bezpečnostních nedostatků mají mít pouze všeobecný charakter, detailní návrh je záležitostí klienta (objednatele, projektanta).
- O realizaci/akceptaci navržených doporučení rozhoduje klient, který o tom napíše zprávu, ve které se vyjádří ke všem bodům. Zpráva se přikládá k auditu. Šablona této zprávy byla taktéž zpracována v rámci P4S.
- Auditor/inspektor může ve své zprávě přiřadit jednotlivým doporučením prioritu jejich řešení.
- Při provádění auditu/inspekce je nezbytné zohlednit potřeby všech účastníků silničního provozu. Mnohdy bývá audit/inspekce chybně zaměřen především na osobní automobily

Díky za pozornost