

ČESKÁ SILNIČNÍ SPOLEČNOST z.s.
CZECH ROAD SOCIETY
Odborná sekce Bezpečnost silničního provozu

Novotného lávka 5, 116 68 Praha 1, info@silnicnispolecnost.cz, tel./fax: 221 082 292, tel.: 221 082 388

2. ZASEDÁNÍ SEKCE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU ČSS z.s. (ON-LINE)

14. dubna 2021 od 14:00 formou on-line prostřednictvím Microsoft Teams

1. Zahájení zasedání

Předseda sekce bezpečnosti Ing. Jindřich Frič, Ph.D. zahájil ve 14:00 jednání a přivítal všechny přítomné na zasedání sekce bezpečnosti ČSS. Poděkoval všem právě připojeným 26 účastníkům za jejich účast. Zároveň přivítal na zasedání ředitele odboru liniových staveb a silničního správního řádu MD ČR Ing. Martina Janečka, který ostatní informoval, že se bude moci účastnit pouze do 15:00.

Po tomto úvodu *dr. Frič* navrhl, aby se začalo rovnou odborným příspěvkem Ing. Zdeňka Hrubého, aby měl *Ing. Janeček* následně ještě prostor se k prezentovanému tématu vyjádřit.

2. Odborná přednáška: Směrnice 2008/96/ES novela + její transpozice do právního řádu ČR

Ing. Zdeněk Hrubý přednesl svůj příspěvek, který se týkal procesu a obsahu transpozice nové směrnice 2019/1936 ES do českého právního řádu. Na začátku zopakoval stručnou historii řešení bezpečnosti od roku 2003. Dále uvedl, že je důležité vnímat, jak se na bezpečnost dívají nejen odborníci, ale také široká veřejnost a politici. Jak zdůraznil, členské státy mohou do působnosti transpozice směrnice zahrnout také silnice, které nejsou přímo uvedeny v odstavcích směrnice 2 a 3. Je tedy možné zahrnout do působnosti směrnice širší síť komunikací. Ing. Hrubý tuto myšlenku podporuje a vychází při tom ze zahraničních zkušeností, kdy státy, které uplatnili obsah směrnice „širším způsobem“, se dostaly do současnosti na vyšší úroveň bezpečnosti silničního provozu. Zmínil také, že EU je připravena uhradit náklady na zpracování nejenom auditů, ale všechny náklady novelizovanou směrnicí vyvolané agendy jednotlivých států až do roku 2031. Ing. Hrubý by tak velmi uvítal uplatnění působnosti směrnice na všechny komunikace financované z veřejných rozpočtů. Dále uvedl, že by bylo vhodné o této problematice více debatovat a využít i formu sdělovacích prostředků nebo na odborných konferencích věnovat bezpečnosti alespoň stejný prostor, jako se věnuje v poslední době problematice BIM. Celý obsah jeho prezentace bude dostupný na internetových stránkách sekce Bezpečnosti silničního provozu při ČSS.

Ing. Janeček byl následně vyzván předsedou sekce, zda by mohl poskytnout svoji reakci na přednesený příspěvek. Ing. Janeček tak uvedl, že novela zákona č. 13/1997 se v současné době již dostala do projednávání v rámci legislativních rad vlády. Již nyní je jasné, že se dostaneme do prodlení s transpozicí směrnice, jelikož celou věc již nestihne projednat současná sněmovna. Novelizace zákona neobsahuje pouze transpozici dotčené směrnice, ale také i jiné změny. Změna vycházející z aktualizace směrnice a následné transpozice do českého právního řádu vyvolá zvýšené náklady i v jiné části veřejných rozpočtů správců PK (kraje, města). Vzniknou tak zvýšené požadavky na agendu správců, včetně personálních požadavků. Tak, jak je Ing. Janečkovi známo, MD ČR určitě nešlo cestou minimalistické varianty při „překlopení“ obsahu směrnice, ale dalo prostor i pro širší uplatnění obsahu.

Dr. Frič připomněl, že již v roce 2009 bylo doporučováno, aby působnost předchozí směrnice 2008/96/ES byla nastavena závazně pro síť TEN – T, silnice I. tř. a ale alespoň doporučována na silnice II. třídy. Dnes by mohla být bezpečnost na vyšší úrovni.

Dr. Valentová uvedla, že sama od roku 2018 řešila téma bezpečnosti a strategii s BESIPem již mnohokrát. Navíc 15.dubna se budou na půdě evropského parlamentu projednávat strategické cíle.

Ing. Vafek opět upozornil na obsah vzorových příčných řezů ŘSD, konkrétně na výškový rozdíl zpevněné části od nezpevněné krajnice. Dále, dle jeho vyjádření, nejsou v ČSN 73 6101 vhodně bezpečně řešeny některé technické záležitosti.

Dr. Frič by podle svých zkušeností ze zahraničních projednávání materiálů týkajících se bezpečnosti PK doporučoval, aby v transpozici byla uvedena možnost užití nástrojů i na silnice nižších tříd, které nejsou vyloženě vyjmenovány jako oblast působnosti. Tedy ne nařízení, ale možnost.

Ing. Janeček zkusí ještě tedy toto se svými kolegy a právníky na MD projednat a vnímá toto do budoucna jako důležitou oblast. Zároveň se již musel z pracovních důvodů omluvit ze zasedání a pro další případné dotazy jako zástupce delegoval svého kolegu Ing. Jiřího Šmída, Ph.D. z MD ČR.

Ing. Landa uvedl, že spatřuje problém v bezpečnosti u stávajících silnic. Zejména silnic, u kterých bezpečnostní nedostatky zůstávají bez povšimnutí po desetiletí. Zároveň vyjádřil přání, aby formulování legislativy bylo kvalitnější než formulace u předchozí transpozice směrnice.

Dr. Novotný řekl, že je potřeba vysvětlovat, a to i odborné veřejnosti, jak je to s bezpečností PK. Ve své praxi se setkává i se zainteresovanými osobami, které nemají zcela jasno v bezpečnosti například přechodů pro chodce x míst pro přecházení. Dále vidí riziko nejen v utváření pozemních komunikací, ale také v lidském elementu, kdy řidiči se chovají na PK stále častěji agresivně, a to i ze špatných návyků, které učí některé autoškoly, které pozoroval v provozu. Bylo by proto dobré, věnovat se také této problematice a na půdě sekce bezpečnosti podniknout kroky pro snížení agresivity některých řidičů v provozu. K tomu by určitě bylo dobré zapojit také MD ČR a využít sdělovacích prostředků v rámci práce s širokou, nejen odbornou, veřejností.

Dr. Radimský vyjádřil dva své komentáře. První byla reakce na Ing. Vafku, který již dlouhodobě upozorňuje na velký výškový rozdíl mezi vozovkou a nezpevněnou krajnicí. Jak dr. Radimský informoval, v nových vzorových listech již je výškový rozdíl uveden mezi 1 až 3 cm, avšak podoba vzorových listů je stále ještě ve schvalovacím procesu. Mělo by snad být již v blízké době schváleno a vydáno.

Druhá připomínka dr. Radimského se týkala zkušeností bezpečnostních auditorů z VUT Brno, kdy sice kraje nemají na své komunikace povinnost nechat zpracovávat audity bezpečnosti, ale tým z VUT již pro kraje i obce již několik auditů bezpečnosti zpracovávalo. Některé tak jdou i nad rámec svých povinností.

Ing. Landa vyjádřil znepokojení nad situací, že se transpozice směrnice nestihne včas. V obsahu směrnice je prý uvedena také možnost využití určitého „tlaku“ veřejnosti na uveřejňování bezpečnostních nedostatků stávající sítě PK, například deficity mající vliv na bezpečný pohyb chodců v extravilánových úsecích silnic.

Dr. Valentová uvedla, že v rámci pracovní skupiny pro dopravu JMK se budou PK posuzovat i na bezpečnost, tedy bude kladen důraz na bezpečnost. Dlouhodobě je vidět pozitivní posun v problematice bezpečnosti PK, i když by to šlo i rychleji.

Ing. Hrubý byl po všech připomínkách vyzván k uzavření svého tématu. V následném zhodnocení ještě dodal, že je rád za dostatečný počet auditorů bezpečnosti, ale problém vidí v nízkém počtu požadovaných auditů. Přivítal by lepší využití tohoto nástroje a více auditorské práce pro všechny auditory. Uvedl svou obavu, že co není v zákoně přímo

uvedeno (povinnost či alespoň doporučení vykonávat audity i na nižších třídách PK), může být některými správci vnímáno, že toto není dovoleno. Proto se přiklání k uvedení formulace do transponovaného textu, kde by byla obsažena alespoň možnost či doporučení provádět nejenom audity bezpečnosti, ale i hodnocení dopadů i mimo definovaný povinný rozsah PK.

Dr. Frič poděkoval za zhodnocení a uzavření tohoto tématu. Zároveň uvedl, že vnímá pozitivně relativně vysoký počet auditorů, ale že by možná přivítal vznik nějakého uskupení, které by kvalitu práce auditorů určitým profesním způsobem hlídalo a zaručovalo, například jako komora či profesní organizace. Toto téma by i rád uvítal k široké diskuzi na některém z budoucích zasedání sekce.

3. Zhodnocení bodů k řešení z minulého zasedání

Předseda sekce se ujal zhodnocení bodů z minulého zasedání.

1. bod – aktualizace členské základny sekce bezpečnosti byla provedena, v současné době je vedeno 38 členů sekce. Zároveň byl členům představen nový email tajemníka sekce doc. Kocourka – sekceBSP@silnicnispolecnost.cz

2. bod – se týkal návrhu formulace prohlášení sekce. Dr. Frič oslovil účastníky zasedání s tím, kdo je pro formulaci návrhu, ať se přihlásí a projeví tak svůj zájem. Na tuto výzvu reagoval pouze Ing. Hrubý, který byl zklamán, že nikdo jiný s ním nesdílí stejný zápal pro věc a nebude to tedy dále formulováno.

Dr. Bartoš reagoval názorem, kdy dle jeho vyjádření je předkládaná podoba novely sama o sobě zlepšujícím návrhem, a proto celou situaci vidí jako pozitivní. Zároveň vznesl dotaz, zda se na tuto situaci ptal někdo na názor zástupců krajských správců a měli by tak být přizváni na budoucí jednání.

Ing. Landa si v tuto chvíli považuje toho, že bude povinné pro silnice I. třídy, silnice financované z financí EU a „nepřeháněl“ by to z hlediska obrovského rozsahu sítě II. a III. tříd. Zároveň by chtěl požádat o písemný obsah paragrafového znění transpozice směrnice.

Ing. Skládaný uvedl, že „někdy i méně je více“, ale vzhledem ke zkušenostem s obrovskou mírou bezpečnostních rizik, by alespoň uvítal kvalitní péči v souvislosti s AB a BI. Chtěl tak vyjádřit, že my jako odborná veřejnost chápeme těžkosti s rozsáhlou administrativou při správě PK, ale že bychom chtěli sdělit požadavek aplikace směrnice na silnice nižších tříd alespoň do budoucna. Mohlo by to být stanovisko celé sekce bezpečnosti.

Dr. Šmíd z MD přislíbil, že pošle vedoucím členům sekce odkaz na aktuální projednávané paragrafové znění transpozice směrnice (příloha 2 tohoto zápisu).

Dr. Valentová v reakci na dr. Bartoše informovala, že právě vzniká aplikace, která bude definovat nehodové lokality v jednotlivých krajích a současně může sloužit pro zlepšení komunikace mezi správci, kraji i investory. Tato činnost je na bázi dobrovolné a nikoli jen povinné, jak již bylo několikrát zmiňováno.

3. bod – se věnoval návrhu odborných témat projednávaných na zasedáních sekce bezpečnosti. Tuto problematiku okomentoval dr. Frič a opět vyzval členy sekce, aby zasílali témata svých příspěvků týkající se bezpečnosti silničního provozu. K tomu by měli primárně využívat již zmíněný nový email sekceBSP@silnicnispolecnost.cz. Některá témata již zazněla, například příspěvek Ing. Landy, či příspěvek týkající se krajů.

4. Různé

Dr. Frič požádal dr. Bartoše, zda by mohl poskytnout kontakty z některých krajských SÚS, aby se jejich zástupci mohli účastnit některého z příštích zasedání sekce bezpečnosti a mohli se tak zapojit do naší diskuze. Dr. Bartoš uvedl, že v rámci fungování ČSS existuje sekce Správa a údržba komunikací, ve které jsou právě zástupci některých SÚS.

Dr. Bartoš zároveň všechny informoval, že odborný online seminář s názvem Témata světových silničních kongresů byl z konce dubna přesunut na 19.května 2021.

Dr. Valentová informovala o zhruba půldenní akci, která se uskuteční některý den mezi 17. a 23. květnem 2021 a bude se věnovat příkladům dobré praxe. Bude se jednat například o témata zóny 30 v rezidenčních oblastech a podobně s cílem ukázat účastníkům, kde se pomocí optimalizace rychlosti podařilo zvýšit bezpečnost silničního provozu. Cílovou skupinou této akce jsou starostové, zástupci krajů apod. Organizátorem bude rada vlády pro BESIP a záštitu potvrdilo MD ČR a zapojit by se mohla i sekce bezpečnosti silničního provozu při ČSS.

Doc. Kocourek vznesl dotaz, jaké bychom jako sekce bezpečnosti mohli nabídnout témata, která se týkají a zvyšují bezpečnost silničního provozu, v rámci konání WRC 2023 v Praze. Mohlo by se jednat o témata, která by byla zajímavá pro státy napříč Evropou (nejen pro ty, co jsou v EU). Zároveň upozornil, že to mohou být též i nová témata, která se stanou aktuální zejména v blízké budoucnosti a budou ovlivněna snahami o návrat dopravy do téměř stejného výchozího stavu jako byl před pandemií covid-19. Současně budou zajímavá i díky jinému chování dopravy způsobené mimořádnými vládními opatřeními přijatými v souvislosti proti šíření covid-19. Týkat by se to mohlo nejen klasických témat bezpečnosti silničního provozu, ale i témat v oblasti např. bezpečné mobility.

Dr. Bartoš reagoval informací, že WRC 2023 v Praze organizuje ČSS ve spolupráci s MD ČR. Obsah má na starosti PIARC, a proto by dotaz adresoval spíše na stranu PIARC přes zástupce TC, kteří jsou v nich aktivní. Oslovil tedy *Ing. Lipla* jako zástupce v TC 3.1 Road Safety, zda by mohl otázku adresovat předsedovi TC 3.1. *Ing. Lipl* s tím souhlasil a v rámci činností v TC bude tlumočit dotaz.

5. Závěr

Na závěr *dr. Frič* poděkoval všem zúčastněným za jejich aktivitu a konstruktivní připomínky v rámci zasedání sekce bezpečnosti. Ještě jednou připomenul, že jakékoliv podněty mohou členové posílat na již zmíněný email tajemníka sekce.

Zápis z on-line zasedání bude uveřejněn na webových stránkách sekce bezpečnosti.

Dr. Frič se rozloučil se všemi přítomnými a s přáním pevného zdraví a pěkného dne ukončil online zasedání.

Zapsali: Ing. Lipl, doc. Kocourek, dr. Frič

Přílohy:

1. Ing. Zdeněk Hrubý: Směrnice 2008/96/ES novela + její transpozice do právního řádu ČR - prezentace
2. odkaz na aktuální projednávané paragrafové znění transpozice směrnice: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNBWBG44OG>