Provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací – vybrané poznatky auditorů z CDV

Publikováno: 21. 8. 2014
CDV

Článek informuje především o zkušenostech, které autoři textu získali při zpracovávání auditů bezpečnosti pozemních komunikací. Článek nepřináší jen popis metodiky provádění, ale především upozornění na nejčastější chyby, které se v auditovaných projektech vyskytovaly a kterých je nutné se v praxi vyvarovat.

1. NÁSTROJ PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI VŠECH KATEGORIÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU

Prostor komunikace využívá široká škála účastníků silničního provozu, od chodců přes cyklisty až po motoristy. Jejich nároky a potřeby se mnohdy liší, přesto je nutné všechny tyto skupiny při navrhování nových či rekonstrukcích již stávajících staveb zohlednit a respektovat v co nejvyšší míře.
Investor mívá při zpracování projektové dokumentace své představy a projektanti se je snaží splnit. Při zpracovávání projektové dokumentace může docházet k častým změnám zadání, zpracování různých etap, dodatků apod., a je tak možné, že projektová dokumentace určená k realizaci nerespektuje v dostatečné míře požadavky na bezpečnost všech kategorií účastníků silničního provozu. Uvedená situace se týká jak velkých, tak menších staveb.
Ve fázi plánování a výstavby lze jako nástroj pro zajištění dostatečné bezpečnosti pozemních komunikací využít audit bezpečnosti pozemních komunikací, který je definovaný v závazných předpisech (Zákon č. 152/2011 Sb. a Zákon č. 361/2000 Sb.). Tento nástroj je oproti jiným (bezpečnostní inspekce, provádění prohlídek vybraných úseků, řešení nehodových lokalit apod.) složitější, neboť se zde rizikovost předvídá na základě znalostí a zkušeností auditorů v oblastech teorie o nehodovosti, utváření bezpečných pozemních komunikací atd., zatímco u jiných nástrojů je již možné vycházet z reálných informací o dopravních nehodách či dopravních konfliktech.

2. METODIKA PROVÁDĚNÍ AUDITU BEZPEČNOSTI

Snaha o zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích byla podpořena v roce 2011 transpozicí Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/EC o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury do právního řádu České republiky. Směrnice se zaměřuje především na transevropskou silniční síť TEN-T. Zákon však nijak neomezuje možnost používat nástroje směrnice také u ostatních pozemních komunikací. Tyto silnice nižších tříd jsou mnohdy méně bezpečné než silnice v síti TEN-T a provádění nástrojů ke zvýšení bezpečnosti je na nich tedy žádoucí. Evropská komise stejně jako česká Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (Ministerstvo dopravy 2010) podporuje provádění těchto nástrojů na všech typech komunikací.
Mezi tyto nástroje patří audit bezpečnosti pozemních komunikací (dále jen „audit“), což je formální prověrka dopravních projektů, v rámci které auditor hodnotí projekt z pohledu všech budoucích uživatelů silničního provozu, kteří budou dopravní stavbu užívat a identifikuje riziková místa i s návrhem na jejich odstranění ještě před vlastním zprovozněním stavby. Audit tedy představuje proces prevence nehod, neboť auditoři se snaží identifikovat bezpečnostní rizika dříve, než bude navrhované dílo realizované a nastanou na něm dopravní nehody.
Auditu podléhají projekty PK ve 4 fázích – Návrh dokumentace záměru (fáze 1), Návrh projektové dokumentace (fáze 2), Provedená stavba pro zkušební provoz (fáze 3) a Dokončená stavba pro kolaudační souhlas (fáze 4).
Výsledkem auditu je zpráva, která obsahuje identifikovaná rizika, popis těchto rizik, míru závažnosti

rizik a doporučení k jejich odstranění.

3. PRAKTICKÉ ZKUŠENOSTI

V následujících bodech jsou shrnuty zkušenosti s prováděním auditů bezpečnosti s rozdělením na jednotlivé fáze auditu bezpečnosti.

Fáze 1: Návrh dokumentace záměru

Dokumentace záměru projektu nebo studie stavby nejde do takových podrobností, jako další fáze projektové dokumentace. Přesto je dle zákona i na tuto fázi projektu audit u silnic sítě TEN-T požadován.
Podrobnost dokumentace přímo ovlivňuje možnost posouzení některých prvků. Zejména se posuzují „obecné“ parametry trasy, jako např. vedení trasy, typy navržených křižovatek, vzdálenosti křižovatek, návrhové rychlosti, návrhové kategorie komunikace.

Obr. 2: Ukázka dokumentace studie - situace

Přechody pro chodce jsou umístěny především na intravilánových komunikacích. Dochází na nich ke křížení pěší a motorové dopravy a proto je nutné, aby byly dostatečně bezpečné, atraktivní a byly vhodně umístěné. Jejich umístění mimo přirozenou trasu chůze, může vést k tomu, že nebudou respektovány a chodci budou chodit mimo zřízené přechody, kde řidič chodce nemusí očekávat ani respektovat a může následně docházet ke kolizím.
Mezi další nejčastější nedostatky vyskytující se v návrzích přechodů pro chodce patří především nedostatečně rozlehlé čekací plochy, nedostačující rozhledové poměry, délky přechodů a vybavení přechodů pro chodce (ochranné ostrůvky s dostatečnou výškou obruby a šířkou ostrůvku, aby ostrůvek plnil svoji ochranou funkci, provedení osvětlení či nasvětlení apod.).
V projektové dokumentaci jsou často využívány minimální hodnoty šířek komunikací pro pěší a cyklisty, a to i v místech jejich vysokého výskytu. Nebezpečné pak mohou být tyto úzké chodníky či stezky vedené v souběhu s pozemní komunikací, zejména s komunikací s vyššími intenzitami či vysokým podílem nákladní dopravy.
Další častý problém představuje nevhodné umísťování dopravního značení, vždy je potřeba zvážit jeho srozumitelnost, logičnost a včasnou postřehnutelnost. V projektové dokumentaci často dochází k nesouladu vodorovného a svislého dopravního značení, ke kterému může docházet při vývoji projektové dokumentace.
Napojení vedlejší komunikace bývá často navrhované s nevhodným úhlem připojení, nedostatečnými rozhledovými poměry. Nedostatečně bývá řešeno také vedení chodců a cyklistů v křižovatce.
Především v zastavěných částech měst a obcí bývá rizikem umístění autobusové zastávky vůči přechodu pro chodce. Návrh zpravidla vychází ze současného stavu, kdy se mezi zastávky hromadné dopravy přechody pouze doplňují, což může vést k tomu, že na přechodu pro chodce pak nejsou dodrženy rozhledové poměry v době, kdy by v zastávce hromadné dopravy stál autobus či trolejbus.
Při navrhování cyklistických stezek, ať už samostatných, nebo smíšených s pěší dopravou, je

problematické především napojení na stávající silniční síť.
U stezek pro cyklisty je také zvýšeným rizikem nedostatečné rozšíření jízdního pruhu a nedostatečné zajištění rozhledových poměrů zejména ve směrových obloucích malého poloměru či na lávkách.
Dalšími rizikovými prvky, které lze najít v projektové dokumentaci, jsou např. nevstřícně provedené hospodářské sjezdy z komunikace, nevhodně provedená čela a římsy propustků, nedostatečné zabezpečení pevných překážek zádržnými systémy a nedostatečné zdůraznění odlišných dopravních režimů, zejména na vjezdech do obcí a měst.

Fáze 3: Provedená stavba pro zkušební provoz a fáze 4: Dokončená stavba pro kolaudační souhlas

Obě fáze (fáze 3 a 4) jsou kombinací auditu projektové dokumentace a prohlídky díla na místě. S ohledem na požadavky na odevzdání auditu je možné, že v době prohlídky lokality není stavba dokončena, např. chybí osazení dopravního značení, zabezpečovacího zařízení apod. Pak je možné tyto záležitosti posoudit pouze z projektové dokumentace. Naopak při prohlídce je možné zjistit např. nedostatečně dlouhé zabezpečení sjezdů na směrově dělené komunikaci, provedení nedostatečného odsazení pevné překážky od svodidel apod.