

# Přínos ŘSD pro bezpečnost silničního provozu

Ing. Vlasta Michková  
Ředitelství silnic a dálnic ČR

## Úvod

Ředitelství silnic a dálnic zadalo v roce 2015 zpracování bezpečnostních inspekcí podle platné vyhlášky. Na základě zjištěných nedostatků byla zpracována aplikace CEBASS, kam jsou zaneseny všechny zjištěné deficity a je možné v čase sledovat u jednotlivých správců řešení a odstraňování zjištěných závad.

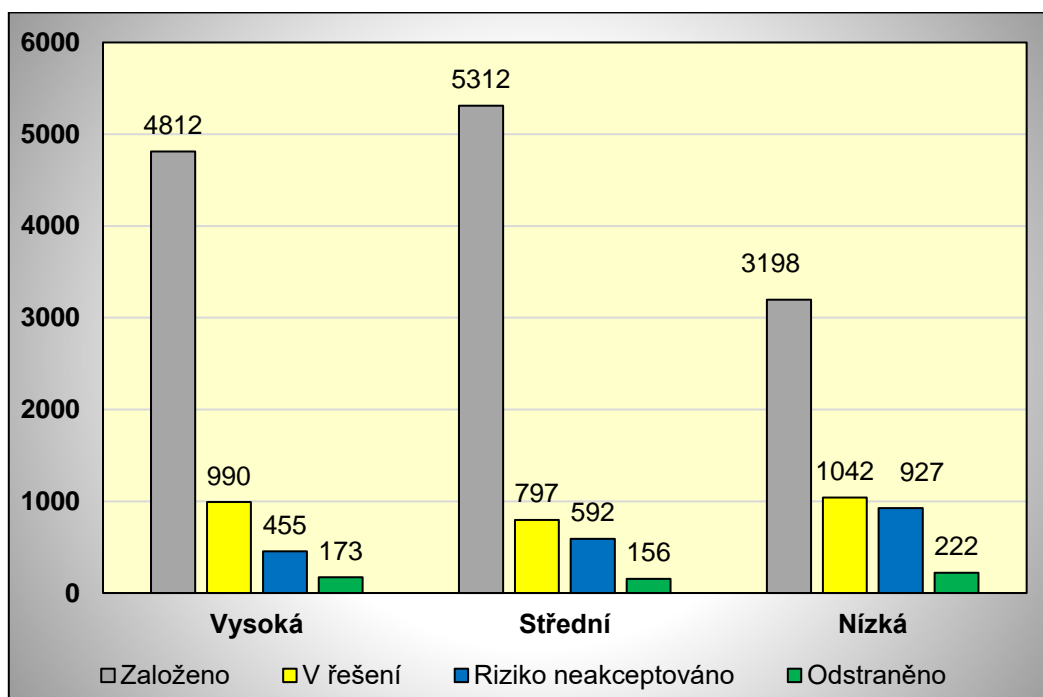
Od roku 2015 také funguje „Mezirezortní komise pro bezpečnost silničního provozu“, která se za účasti zástupců ŘSD, PČR, SFDI a odborů dopravy krajských úřadů schází několikrát do roka a na každé zasedání jsou postupně zváni zástupci z jednotlivých krajů.

## Bezpečnostní inspekce

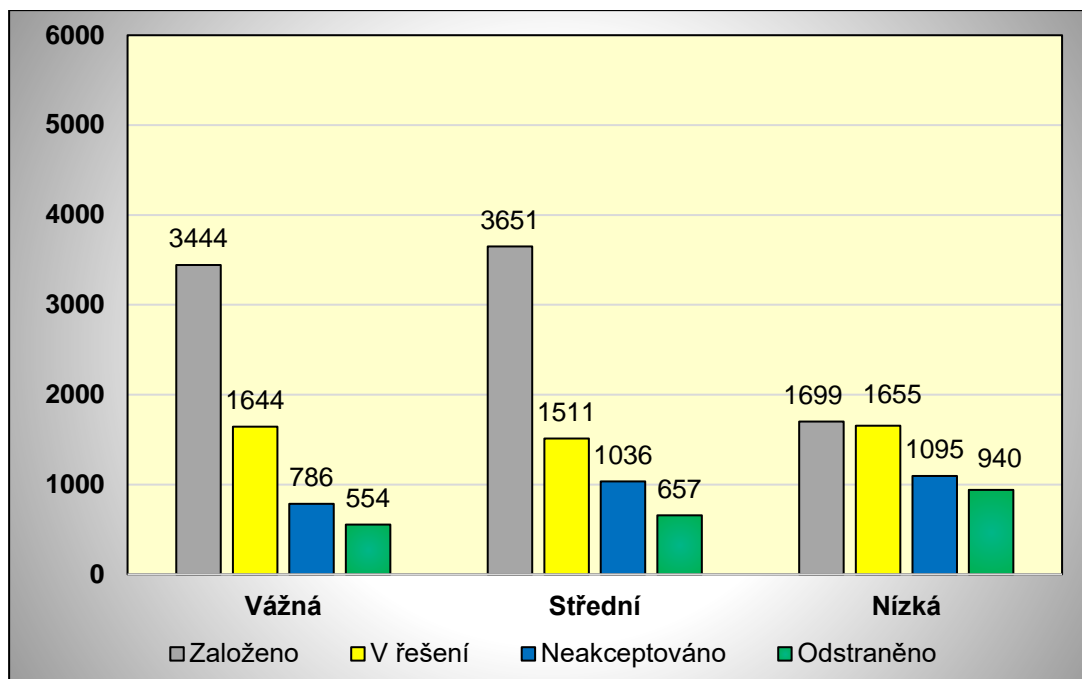
V roce 2015 byla provedena poslední bezpečnostní inspekce na komunikacích v síti TEN-T a navíc i na silnicích, které nahrazují nedobudovanou síť TEN-T, ale nejsou v ní obsaženy.

Pro sledování odstraňování deficitů zjištěných při BI je používána aplikace CEBASS, která je v provozu od března 2016.

Ke konci roku 2016 bylo provedeno grafické vyhodnocení odstraňování zjištěných deficitů jednotlivými správci pozemních komunikací. Další vyhodnocení bylo provedeno ke konci roku 2017 a je možné porovnat počty odstraněných deficitů.



Graf 1 Přehled odstraněných deficitů zjištěných při BI k 31. 12. 2016



**Graf 2** Přehled odstraněných deficitů zjištěných při BI k 31. 12. 2017



**Obrázek 1, 2** Příklad odstraňování závažných deficitů – pevná překážka

### Mezirezortní komise pro bezpečnost silničního provozu

V roce 2017 byla v komisi projednána bezpečnost v Plzeňském, Jihočeském a Zlínském kraji. Před jednáním každé komise je provedena namátková bezpečnostní inspekce na silnicích I. třídy v příslušném kraji. Jsou projednávány shluky nehod za mokra, shluky všech nehod a shluky nehod se zvířaty ([www.kdebourame.cz](http://www.kdebourame.cz)), kontroluje se odstraňování vytipovaných nehodových lokalit řešených v rámci „Dopravních konferencí s Besipem a FZŠ“, jsou projednávány černé úseky podle mapy EURORAP a nehodové nebo rizikové úseky vytipované policií.

Byl zadán pilotní projekt „Měření osvětlení silnic I. třídy v obcích v Libereckém kraji“. Měřila se kvalita osvětlení silnic I. třídy a osvětlení chodců na přechodech, které bylo zaměřeno na doplňkové osvětlení chodců na přechodech a na adaptační jas vozovky před a za přechodem. U některých přechodů, kde nejsou splněny požadavky na adaptační jasy, je nutné provést komplexní řešení. Policií z Libereckého kraje byl sestaveno pořadí naléhavosti řešení osvětlení přechodů. Velkým problémem jsou dosud nevyjasněné způsoby financování osvětlení silnic a přechodů z hlediska rozdílného vlastnictví komunikace a osvětlení. Kvalitní nasvětlení přechodů pro chodce s adaptačními zónami zvyšuje bezpečnost silničního provozu a je třeba najít cestu pro financování těchto opatření, která vyplývají z „Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020“ s platností od roku 2017.

### **Časté nedostatky z hlediska bezpečnosti, které jsou projednávány na komisích:**

- absence odbočovacích pruhů na silnicích I. třídy v extravilánu
- výsadba stromů v bezprostřední blízkosti silnic
- doplnění oplocení dálnic v místech, kde přebíhají chodci
- zaměřit se na zvýšení kázně pracujících dodavatelů na dálnicích - např. problém otáčení nákladních vozidel na dálnici, vjetí bagru ap.
- zajistit rychlejší odstraňování závad vzniklých při dopravních nehodách – např. poškozená svodidla, která přímo ohrožují bezpečnost provozu
- problém s odtahem odstavených vozidel na silnicích I. třídy
- osazování krátkých směrových tabulí Z3 do směrových oblouků se zvýšenou nehodovostí
- přetrvávající problém kolmých čel propustků pod sjezdy
- upozornění na závady v dopravním značení
- zajistit rychlejší odstraňování závad vzniklých při dopravních nehodách – např. poškozená svodidla, která přímo ohrožují bezpečnost provozu

### **Závěr**

Vyhodnocení stavu odstraňování zjištěných deficitů při bezpečnostních inspekcích se provádí ke konci každého kalendářního roku. Porovnání vyhodnocení za rok 2016 a 2017 ukazuje, že závady jsou odstraňovány a lze jen doufat, že deficity v řešení budou opravdu odstraněny ještě do zpracování další povinné bezpečnostní inspekce v roce 2020. Výstupy z aplikace CEBASS budou také sloužit jako podklad pro zpracování dalších inspekcí.

V rámci komise pro bezpečnost silničního provozu se od příštího roku bude postupně kontrolovat provedení doporučených nápravných opatření v jednotlivých krajích, jak je uvedeno v záznamech z jednání komise s příslušnými správami, závody a odděleními správy dálnic. Komise bude požadovat zdůvodnění, proč nebyla doporučená opatření řešena a o výsledcích jednání bude informován ředitel provozního úseku a generální ředitel.

