


Směrnice 2008/96/ES novela + transpozice do právního řádu ČR

Zdeněk Hrubý
Brno



Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury



Best in Road Safety?





Best in Covid-19!














Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury


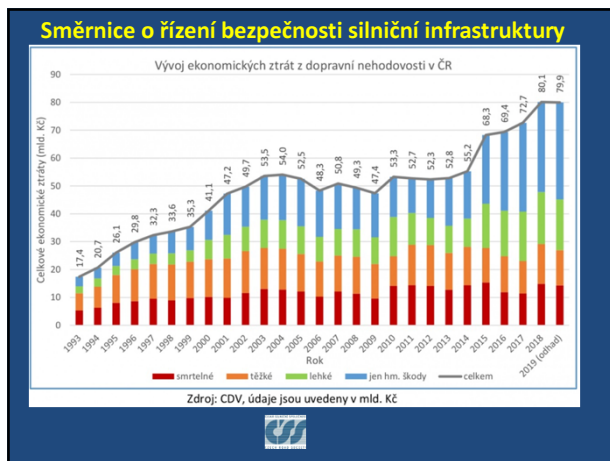
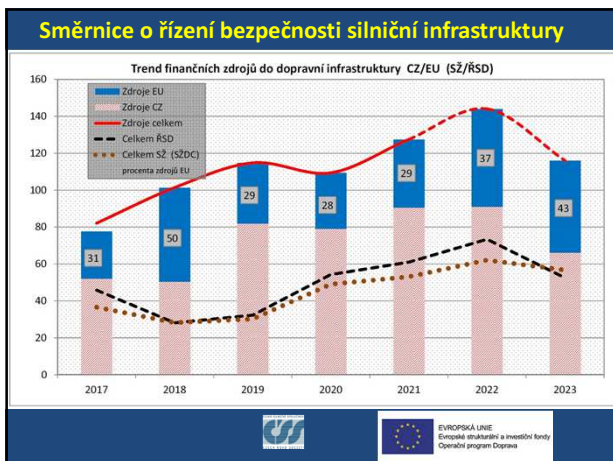
- 2003 CDV školení UK Coventry = 2 pracovníci
- 2006-2008 NS BESIP + školení auditorů + úředníků státní správy
- 2007-2018 Silniční konference – požadavek plné implementace na DI hrazenou z veřejných prostředků
- Začíná se připravovat výkonové zpoplatnění dálnic – souběžně se Směrnicí
- 2010 volby PS ČR účast na předvolebních setkáních (cdv + cvur + md + za. Hrubý)
- 52 dopisů na stranické sekretariáty + osobnosti = politiky - celkem jen 3 (zajímavé) odpovědi:
 - Primátor StMě Brna (Duchovní)
 - Ombudsman (Motejl)
 - Senátorka KDU ČSL (matka postiženého = oběti DN)
- Listopad 2011 novela zákona 13/1997 Sb. Povinně pouze na TEN-T, jinak NIC
- 2014 VZ TACR 12/2014 Analýzy dopadů aplikace Směrnice v ČR mimo síť TEN-T (očekávaná cena 2,5 mil Kč)
- 2016+2017 EK vyhodnocuje účinnost Směrnice + hodnotí dopady u rozdílných přístupů
- 2018 novela Směrnice RISIM
- 12/2019 směrnice účinná + 18 měsíců na transpozici do právního řádu členů EU
- Nejpozději do 06/2021 by měly platit v celé EU nové podmínky

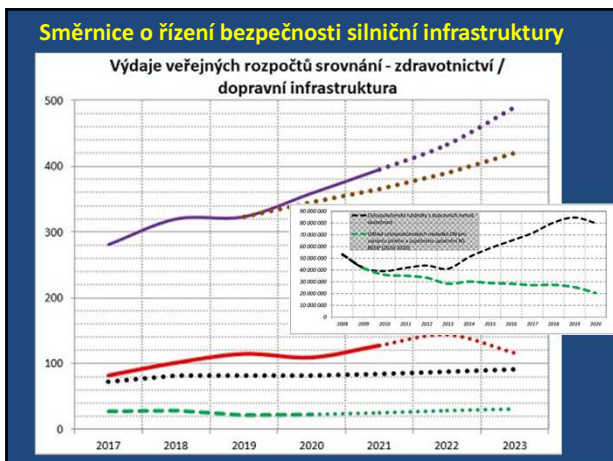


Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

- 2003 CDV školení UK Coventry = 2 pracovníci
- 2006-2008 NS BESIP + školení auditorů + úředníků státní správy
- 2007-2018 Silniční konference – požadavek plné implementace na DI hrazenou z veřejných prostředků
- Začíná se připravovat výkonové zpoplatnění dálnic – souběžně se Směrnicí
- 2010 volby PS ČR účast na předvolebních setkáních (cdv + cvur + md + za. Hrubý)
- 52 dopisů na stranické sekretariáty + osobnosti = politiky - celkem jen 3 (zajímavé) odpovědi:
 - Primátor StMě Brna (Duchovní)
 - Ombudsman (Motejl)
 - Senátorka KDU ČSL (matka postiženého = oběti DN)
- Listopad 2011 novela zákona 13/1997 Sb. Povinně pouze na TEN-T, jinak NIC
- 2014 VZ TACR 12/2014 Analýzy dopadů aplikace Směrnice v ČR mimo síť TEN-T (očekávaná cena 2,5 mil Kč)
- 2016+2017 EK vyhodnocuje účinnost Směrnice + hodnotí dopady u rozdílných přístupů
- 2018 novela Směrnice RISIM
- 12/2019 směrnice účinná + 18 měsíců na transpozici do právního řádu členů EU
- Nejpozději do 06/2021 by měly platit v celé EU nové podmínky



Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Projednání globálních položek ŘSD 3x ročně
60 minut každá Správa ŘSD = 7 + 7 hodin = 2 dny
(cca 3 minuty na 1 akci)
MD + ŘSD + SFDI

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury

ŘSD ČR
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A ŽELEZNIC ČR

Kód	Název akce	2021	2021	2021			Kategorie	Poznámky
				plánováno	realizováno	realizováno		
001	001 - Úprava...	...	...	...	...	...	...
002	002 - Úprava...	...	...	...	...	...	...
003	003 - Úprava...	...	...	...	...	...	...

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

(ČTK 12.4. 2021)

Stát nyní staví či připravuje až 230 velkých dopravních staveb za 538,5 mld. Kč

Stát nyní buduje nebo připravuje zhruba 230 velkých dopravních staveb za celkem 538,5 miliardy korun. Asi třetina projektů je rozestavěna, další chce stát zahájit v následujících třech letech. Seznam projektů je téměř rovnoměrně rozložen na stavby na železnici a na silnice, jednotky staveb připadají na vodní dopravní stavby.

Vyplývá to z přehledu staveb s náklady nad 300 milionů Kč, se kterým se v pondělí seznámí vláda.

Národní investiční plán = 76% jsou projekty dopravní infrastruktury

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

(EU) 2019/1936 Směrnice Evropského parlamentu a Rady, 1. srpna 2019

Tento web používá k poskytování služeb a analýze vaší návštěvnosti soubory cookie. Používáním tohoto webu s tím souhlasíte.

(EU) 2019/1936
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Publikováno: 23. října 2019 **Druh předpisu:** Směrnice
Plánuje od: 16. prosince 2019 **Nabyvá účinnosti:** 16. prosince 2019
Plánuje předpisů: Ano **Podává poznámky:**

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/1936
ze dne 23. října 2019,
kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 51 odst. 1 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po posouzení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentem,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru (1),
s ohledem na stanovisko Výboru regionů (2),
v souladu s řádným legislativním postupem (3),
vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ve sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 20. července 2010 nazvaném „Zároveň k evropskému projektu bezpečnosti silniční infrastruktury: cílové problémy v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ jsou uvedeny strategické cíle Unie snížit počet smrtelných nehod na silnicích do roku 2020 na polovinu ve srovnání s rokem 2010 a do roku 2050 snížit počet smrtelných nehod na polovinu vzhledem k počtu vozidel v provozu. Tyto cíle jsou uvedeny v příloze 1 této směrnice.

(2) Všechny členské státy mají povinnost zajistit bezpečnost silničního provozu, politických vládních úřadů a příslušných orgánů. Každý členský stát musí vypracovat plán bezpečnosti silniční infrastruktury, který stanoví cíle a opatření k dosažení těchto cílů. Každý členský stát musí vypracovat plán bezpečnosti silniční infrastruktury, který stanoví cíle a opatření k dosažení těchto cílů. Každý členský stát musí vypracovat plán bezpečnosti silniční infrastruktury, který stanoví cíle a opatření k dosažení těchto cílů.

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Článek 1
Změny směrnice 2008/96/ES

Směrnice 2008/96/ES se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1
Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice požaduje zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti silničního provozu, inspekci bezpečnosti silničního provozu a posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku, které provádějí členské státy.

2. Tato směrnice se vztahuje na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě, na dálnice a na jiné hlavní silnice, bez ohledu na to, zda se nacházejí ve fázi projektování, výstavby či provozu.

3. Tato směrnice se rovněž vztahuje na silnice a na projekty silniční infrastruktury, na něž se nevztahuje odstavec 2, které se nacházejí mimo městské oblasti, neslouží k obsluze sousedních nemovitostí a jsou dokončeny s využitím finančních prostředků Unie, kromě silnic, které nejsou otevřené všeobecnému provozu motorových vozidel, jako například cyklistické stezky, nebo silnic, které nejsou určeny pro běžný provoz, jako například přístupové cesty k průmyslovým, zemědělským nebo lesním areálům.

4. Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyloučit hlavní silnice, které vykazují nízké bezpečnostní riziko, a to na základě náležitého odůvodnění vztahujícího se k objemu provozu a statistice nehod.

5. Členské státy mohou do působnosti této směrnice zahrnout silnice, které nejsou uvedeny v odstavcích 2 a 3.

Každý členský stát do 17. prosince 2021 oznámí Komisi seznam dálnic a hlavních silnic na svém území a poté veškeré jeho případné změny. Kromě toho oznámí každý členský stát Komisi seznam silnic vyňatých v souladu s tímto odstavcem z působnosti této směrnice, nebo do ní zahrnutých, a poté veškeré případné změny tohoto výčtu.

Komise seznám silnic oznámenými podle tohoto článku zveřejní.

5. Tato směrnice se nepoužije na silnice v tunelích, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES.“

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Článek 3
Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury

1. Členské státy zajistí, aby bylo v všech projektech infrastruktury provedeno hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu.

2. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Členské státy se v souvislosti s tím snaží splnit kritéria stanovená v příloze I.

3. V hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se vysvětlí jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení. Hodnocení dále obsahuje všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností.

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Vývoj rizika nehody v čase na různých úsecích silnice I-23

Srovnání ukazatelů relativní nehodovosti

SII I/23 DRÁCHOV – KÝVALKA, OPTIMALIZACE TRASY
TECHNICKO-EKONOMICKÁ STUDIE

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Tabulka 2 - Relativní nehodovost jednotlivých úseků. Graf 9 - Úsek 7 - Nebezpečnější druhy DN a jejich příčiny

Úsek číslo	Název úseku	BRD (všechny vozidla, 2016)
1	Dráčov - Jindřichův Hradec	cca
2	J. Hradec - Janěšov nad Heřbínou	cca 1
3	Janěšov nad Heřbínou - Střemšív	cca 2
4	Střemšív - Teč	cca
5	Teč - Kasátna	cca
6	Kasátna - Třebíč	cca
7	Třebíč - Vysoká Popovice	cca 10%
8	Vysoká Popovice - Kyvalka	cca 1%
9	Vysoká Popovice - Kyvalka	cca

Tabulka 3 - Rozhodování a měření relativní nehodovosti jednotlivých úseků

Úsek	Číslo úseku	Relativní nehodovost (BRD/100 vozidel)	Zvýšená relativní nehodovost (BRD/100 vozidel)	Příčina úseku
1	Dráčov - Jindřichův Hradec	23,116	0,40	1
2	J. Hradec - Janěšov nad Heřbínou	1,213	0,04	2
3	Janěšov nad Heřbínou - Střemšív	12,396	0,35	0
4	Střemšív - Teč	12,567	0,35	0
5	Teč - Kasátna	12,266	0,35	0
6	Kasátna - Třebíč	16,829	0,39	2
7	Třebíč - Vysoká Popovice	16,878	0,42	0
8	Vysoká Popovice - Kyvalka	16,212	0,42	0
9	Vysoká Popovice - Kyvalka	14,874	0,32	0

Na analyzované silnici I/23 bylo identifikováno 20 nehodových lokalit a 4 shluky nehod.

Dopravně bezpečnostní shrnutí jednotlivých úseků:

Úsek 1: Vyukazuje nízkou relativní nehodovost, hlavním na úseku představují srážky jedoucích vozidel a srážky s pevnými překážkami.

Úsek 2: Vyukazuje nízkou relativní nehodovost, problém na úseku jsou srážky jedoucích neokrajových vozidel.

Úsek 3: Vyukazuje nízkou relativní nehodovost, problém na úseku představují pevné překážky, konkrétně s odrazky, patky atd. Srážka s jedoucím vozidlem je zde rovněž častým problémem.

Úsek 4: Vyukazuje relativní nehodovost nižší, než je průměr pro silnici I třídy. Problém na tomto úseku jsou primárně srážky jedoucích vozidel a srážky s pevnou překážkou.

Úsek 5: Vyukazuje vysokou relativní nehodovost, problém je vysoký počet kolizí se zvířaty.

Úsek 6: Vyukazuje vysokou relativní nehodovost, konkrétně tento úsek má relativní nehodovost nejvyšší ze celé úseku. Problém na tomto úseku jsou srážky s lesní zvířaty.

Analytická část / Návrhová část

SII I/23 DRÁCHOV – KÝVALKA, OPTIMALIZACE TRASY
TECHNICKO-EKONOMICKÁ STUDIE

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

DŮVODOVÁ ZPRÁVA
I. Obecná část

Zaměření návrhu zákona
Předložený návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „návrh zákona“) je zaměřen výlučně na implementaci předpisů Evropské unie do vnitrostátního právního řádu. Těmito předpisy jsou zejména

- směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, (dále jen „novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury“)

Hodnocení dopadů regulace (RIA)
Hodnocení dopadů regulace nebylo u tohoto návrhu zákona prováděno, a to v souladu s Plánem legislativních prací vlády na rok 2021, který u příslušného úkolu stanoví, že se hodnocení dopadů regulace neprovede.

Novela sil. zákona Řízení bezpečnosti silniční infrastruktury + o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného

DŮVODOVÁ ZPRÁVA 12/2020

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Transpoziční ustanovení byla přitom zaměřena v souladu se směrnicí o řízení bezpečnosti infrastruktury toliko na pozemní komunikace zařazené do transevropské silniční sítě. Uvedenými předpisy *byl do vnitrostátního právního řádu zaveden směrnici předvídaný institut auditů bezpečnosti pozemních komunikací, jimž podléhá projektování a výstavba pozemních komunikací ve 4 fázích - auditován je návrh dokumentace záměru, návrh projektové dokumentace, provedení stavby pro zkušební provoz a dokončení stavby pro kolaudaci.*

Poznámka = systémový nedostatek = návrh dokumentace ve stupni záměr projektu v ČR zpravidla není posuzován. Dosavadní praxe = v jednotkách případů byl zpracován audit na ZP u komunikací v síti TEN-T.



DŮVODOVÁ ZPRÁVA 12/2020

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Kromě uvedených nástrojů sloužících k řízení bezpečnosti pozemních komunikací předvídá směrnice na samém počátku jejich projektování hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu. K implementaci tohoto unijního požadavku v prostředí České republiky však *nebylo nutno přijmout právní předpis a bylo postačující modifikovat směrnici Ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, dle které bylo uvedené hodnocení prováděno ve vztahu k tzv. vyhledávací studii.*



DŮVODOVÁ ZPRÁVA 12/2020

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Zhodnocení účinků směrnice EP a R 2008/96/ES.

(4) Postupy řízení bezpečnosti silniční infrastruktury zavedené v rámci sítě TEN-T pomohly v Unii snížit smrtelná a vážná zranění. Zhodnocení účinků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES jasně vyplývá, že **členské státy, které dobrovolně uplatňují zásady řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na své vnitrostátní silnice mimo síť TEN-T, dosáhly mnohem lepší bezpečnosti silničního provozu než členské státy, které tak nečinily.** Proto je také žádoucí, aby tyto zásady řízení bezpečnosti silniční infrastruktury byly uplatňovány i na další části evropské silniční sítě.



Preamble = nezávazná část novely Směrnice

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

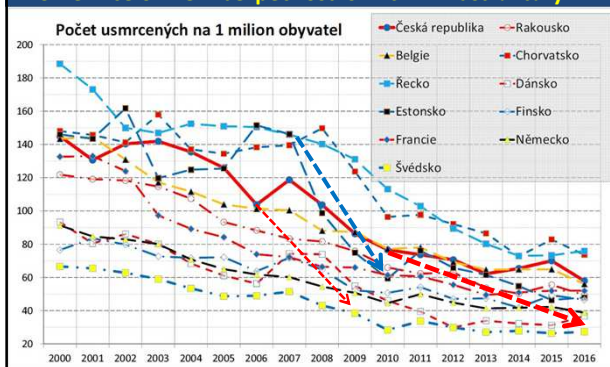
Stát by měl dodržovat své závazky. Z programů OPD1 a OPD2 čerpá ČR významné finanční prostředky. Z dalších programů EK přerozděluje prostředky v závislosti na tom, jak jednotliví členové plní/neplní podmínky dohod. ČR však neplní kritéria pro výstavbu bezpečné dopravní infrastruktury – právní úprava je zcela nedostatečná. **Hodnocení dopadů na bezpečnost nebylo systematicky prováděno od roku 2011 do současnosti.** Ministerstvo dopravy o této praxi bylo informováno stejně jako odborná veřejnost. Takovýto právní stav měl a má závažný negativní dopad na bezpečné uspořádání navrhovaných komunikací. Odborná veřejnost má povinnost **nedopustit pokračování takového stavu.**

Správní řád: princip zákonnosti = co není dáno zákonem je zakázáno!



Cíl květen 2021: do novely silničního zákona Zakotvit možnost a doporučení Směrnice RISM Na všechny PK financované z veřejných rozpočtů

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury



Ten, kdo měl přijít nepřišel!

Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Jak efektivně dosáhnout změny ?

- Plné převzetí legislativy a její bezpodmínečné dodržování
- NS BESIP
- Změna postoje odborné i široké veřejnosti
- Ekonomické souvislosti
- Široká spolupráce: politici+ legislativci+ odborníci+ úředníci+ uživatelé (=daňoví poplatníci)

Studio ČT24

SHOWTIME

Český rozhlas

Plus



ČT24

Dnes 19:55 - 20:10

Radiožurnál



Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Teoretický ideální stav = Národní strategie od 2007 do 2020 by byla uplatněna na 100% (ČR by se dostala na 15% odstup od nejlepších států EU), potom by kumulativní úspory činily:

Smrtelné nehody	3 267
Těžká zranění	13 977
Lehká zranění	134 875
Následky (kumulativně)	335,9 mld Kč

Základní předpoklad modelu:
meziroční pokles následků
10% 2010-2017
5% 2016-2017
3% 2018-2020



TC 2.2 ACCESSIBILITY AND MOBILITY IN RURAL AREAS



Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Děkuji za pozornost

v závěru diskuse se pokusím reagovat na Vaše případné dotazy/podněty

Zdeněk Hrubý tel 725 941 361

ing.z.hruby@seznam.cz

