

Návrh výzkumné potřeby státní správy pro zadání veřejné zakázky na projekt z programu veřejných zakázek ve výzkumu, experimentálním vývoji a inovacích pro potřeby státní správy „BETA“

Předkladatel - garant výzkumné potřeby

Ministerstvo dopravy

Adresa:
Nábřeží Ludvíka Svobody 12/
110 15 Praha 1

Kontaktní osoba: Ing. Luděk Sosna Ph.D.
Telefon: 225 131 247
Fax: 225 131 673
E-mail: ludek.sosna@mdcr.cz

Odborný gestor projektu

Adresa:
Nábřeží Ludvíka Svobody 12/
110 15 Praha 1

Kontaktní osoba: Ing. Bc. Jana Košťálová
Telefon: 225 131 469
Fax: 225 131 195
E-mail: jana.kostalova@mdcr.cz

Výzkumná potřeba

1) Název projektu:

Analýza dopadů aplikace Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na pozemní komunikace v ČR mimo síť TEN-T

2) Stručný popis výzkumné potřeby, která se má řešit:

Zjištění dopadů při zavedení povinnosti aplikovat nástroje zavedené Směrnicí Evropského Parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na silnice nižších tříd. Směrnice zavádí nástroje, které jsou do českého právního řádu zakotveny následovně:

- Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu
- Audit bezpečnosti pozemních komunikací
- Prohlídka pozemních komunikací
- Bezpečnostní inspekce

Uvedené nástroje mají za cíl napomoci snížit počet úmrtí na silnicích v Evropské unii na polovinu, což byl cíl vytyčený komisí v bílé knize v roce 2001 a v Bílé knize evropské dopravní politiky pro rok 2010. V současné době platí povinnost provádět jednotlivé procesy pouze na silnicích zařazených do transevropské silniční sítě (TEN-T). S ohledem na zvýšení bezpečnosti silničního provozu především na rizikovějších komunikacích (silnice II. a III. třídy), je nutné zjistit dopady a přínosy zavedením povinnosti uvedených nástrojů na silnicích nižších tříd.

3) Kategorie činnosti:

Aplikovaný výzkum

4) Vazba na hlavní cíl programu BETA:

Při vytváření a novelizaci právní předpisů a transpozicí směrnice EU vychází Česká republika z možností a dopadů, které tyto předpisy přinesou. Jedním z nich je tak vliv na státní správu a rozpočet samosprávních celků. Současně s celospolečenským přínosem těchto opatření.

Cíl tohoto projektu vychází z priorit uvedených v Bílé knize evropské dopravní politiky pro rok 2010, směrnici o řízení bezpečnosti infrastruktury a Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Cílem Evropské komise je do roku 2020 snížit počet dopravních nehod na polovinu a do roku 2050 snížit počet úmrtí při dopravních nehodách téměř na nulu.

5) Vazba na jeden ze specifických cílů programu BETA:

Cílem programu je zvýšení bezpečnosti a environmentální šetrnosti dopravy s cílem snížení celospolečenských ztrát tím, že se vyvinou nové technické a technologické standardy.

Pozemní komunikace se v mnoha případech stává příčinnou dopravní nehody a vhodnější podmínky ke zvýšení bezpečnosti by v mnohých případech mohly předejít vzniku dopravní nehody, případně snižovat jejich následky.

Hlavním cílem tohoto projektu je proto zvýšení bezpečnosti silničního provozu na silnicích nižších tříd, které jsou z hlediska bezpečnosti nejrizikovější (silnice II. a III. třídy, především směrově nedělené) prostřednictvím nástrojů zavedených směrnicí o řízení bezpečnosti silničního provozu. Zjištění rizikových míst a prvků na jednotlivých kategoriích pozemních komunikací a následně zjištění dopadů při aplikaci nástrojů zavedených směrnicí.

6) Cíl(e) projektu:

Hlavní cíle analýzy dopadů při zavedení nástrojů na silnice nižších tříd:

- snížení celkového počtu dopravních nehod,
- snížení počtu úmrtí, těžkých a lehkých zranění při dopravních nehodách,
- zjištění finančního zatížení rozpočtů samospráv při aplikaci jednotlivých nástrojů, -
- vytipování nebezpečných prvků v blízkosti pozemních komunikací, které jsou zdrojem dopravních nehod a zhoršují následky v případě dopravní nehody, a návrhy na jejich efektivní odstraňování, případně návrhy předcházení vzniku takových lokalit a předcházet tak vzniku dopravních nehod,
- zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

7) Potřebnost projektu:

V počtu dopravních nehod a v počtu usmrcených při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel se Česká republika řadí mezi země s vyšším počtem a nedostatečným snižováním počtu dopravních nehod 28. března 2011 Evropská komise zveřejnila Bílou knihu: Plán jednotného evropského dopravního prostoru na vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Cílem Evropské komise v oblasti bezpečnosti je do roku 2020 snížit počet dopravních nehod na polovinu a do roku 2050 snížit počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu.

Mezi postupy, které mají tomuto cíli napomoci, se v případě pozemních komunikací řadí především nástroje zavedené směrnicí o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Směrnice je povinná pro komunikace řazené do TEN-T, země však mají možnost tyto nástroje zavést i

na komunikacích nižších tříd, u kterých by jejich aplikace měla nejvyšší přínos z pohledu bezpečnosti silničního provozu.

8) Požadované výsledky a předpokládané výstupy projektu:

Předpokládané minimální výsledky:

- návrhy úprav právních předpisů, norem, směrnic a předpisů nelegislativní povahy, - certifikovaná metodika k provádění jednotlivých nástrojů dle kategorií komunikací,
- podpora pro naplňování Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 a Směrnice o řízení bezpečnosti silničního provozu, především v oblasti zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích a předcházení vzniku dopravních nehod a
- analýza zatížení rozpočtů samosprávních celků.

Konkrétní návrhy se zaměřením např. na:

- vymezení nebezpečných míst a prvků, které jsou zdrojem vzniku dopravních nehod, včetně návrhů jejich odstraňování a předcházení jejich vzniku,
- zajištění informací o aktuálních nehodových lokalitách na silnicích nižších tříd, včetně návrhů jejich odstranění,
- analýza vlivu na zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu zavedením nástrojů na jednotlivé kategorie silničních komunikací,
- možnost elektronického zaznamenávání již zpracovaných projektů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu (bezpečnostní inspekce, prohlídky pozemních komunikací, atd.) do stávajících elektronických systémů,
- analýza vlivu na zatížení rozpočtu samospráv při zavedení povinnosti provádět jednotlivé nástroje na komunikacích rozdělených dle kategorie,
- zjištění zvýšenosti míry bezpečnosti silničního provozu při aplikaci jednotlivých nástrojů s ohledem na snížení počtu dopravních nehod, snížení počtu úmrtí, těžkých a lehkých zranění při dopravních nehodách na silnicích nižších tříd.

9) Způsob využití výsledků v praxi:

Výsledky budou sloužit jako podklad pro úpravu legislativních předpisů, norem, technických podmínek a metodik v souvislosti se zavedenými nástroji ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Druh výsledku:

H_{neleg} – výsledky promítnuté do právních předpisů a norem, výsledky promítnuté do směrnic a předpisů nelegislativní povahy závazných v rámci kompetence příslušného poskytovatele

N – certifikovaná metodika, specializovaná mapa s odborným obsahem.

10) Očekávaný přínos projektu:

Hlavním přínosem projektu bude zvýšení bezpečnosti silničního provozu na silnicích nižších tříd s možným vlivem zatížení rozpočtů samosprávních celků.

Zjištěním přínosů zavedení uvedených nástrojů na silnice nižších tříd bude především předcházení vzniku dopravních nehod, současně se snížením následků dopravních nehod a snížením vynakládaných finančních prostředků při odstraňování dopravních nehod. V neposlední řadě je zde snížení celospolečenských ztrát při dopravních nehodách.

11) Uživatel výsledků, další uživatelé výsledků:

Ministerstvo dopravy
Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správy a údržby silnic
Vyšší územní samosprávné celky

12) Předpokládaná doba řešení projektu:

24 měsíců

13) Předpokládaná cena:

do 3 mil. Kč s DPH celkem, 1.rok řešení (12 měsíců) cca 1,5 mil. Kč s DPH, 2.rok řešení (12 měsíců) cca 1,5 mil. Kč s DPH

14) Doplnující informace:

Tato výzkumná potřeba nebyla dosud požadována. Výzkumný projekt vznikl na základě intervence z řad odborné veřejnosti během transpozice směrnice, která poukazovala na nutnost zavedení nástrojů ke zvýšení bezpečnosti na silnice nižších tříd. Směrnice zavádí povinnost pouze na silnicích zařazených do TEN-T a možnost zavedení na silnicích nižších tříd ponechává v kompetenci jednotlivých zemí. Vzhledem k možnému velkému finančnímu zatížení samosprávních celků byla v právních předpisech povinnost zavedena pouze na TEN-T. V případě zavedení, je proto potřeba znát dopad na jednotlivé organizační složky státu.

Předmětná problematika je v gesci Ministerstva dopravy.

Na tento projekt není požadováno financování z jiných zdrojů.

V současné době je v České republice cca 80 auditorů bezpečnosti pozemních komunikací a z různých odborných organizací, které se problematikou bezpečnosti silničního provozu a používáním zavedených nástrojů zabývají. Z hlediska znalostní, zkušeností a kapacit jsou tedy schopni danou problematiku řešit.

Datum:

.....
Jméno a podpis
kontaktní osoby předkladatele

.....
Jméno a podpis
odpovědné osoby předkladatele