

METODIKA LIKVIDACE NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD

**(STANDARDY A – D PRO MINIMALIZACI NÁSLEDNÝCH ŠKOD PŘI
ODSTRANĚNÍ PŘEKÁŽKY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH)**

Poskytovatel dotace: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha

Zpracovatel: Ústav soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně,
Purkyňova 464/118, 612 00 Brno

Odpovědný řešitel: Ing. Josef Libertín, CSc.

Autoři: Ing. Josef Libertín, CSc. a kolektiv

Oponenti: plk. Ing Jindřich Rybka, BA, vedoucí Odboru služby dopravní
policie Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje
Ing. Petr Svoboda, Hasičský záchranný sbor Dukovany,
velitel pro strojní části

V Brně dne 26.11.2020

OBSAH

PŘEDMLUVA	4
1 ZÁKLADNÍ ATRIBUTY ŽÁDOSTI O CERTIFIKACI.....	5
1.1 Vymezení základních pojmů	5
1.2 Charakteristika cílové skupiny	6
1.3 Zdůvodnění potřeby.....	7
1.4 Analýza stavu	11
1.4.1 Stav V-O činnosti do konce roku 2015 – bez smluvního zabezpečení správce komunikace pro všechny komunikace v ČR	14
1.4.2 Současný stav odstraňování překážek provozu na vozovce a přílehlém ochranném pásu vozovky od začátku roku 2019.....	15
1.5 Ekonomické aspekty provozu V-O činnosti.....	21
1.5.1 Škody v důsledku kolon – kongescí	21
1.5.2 Škody v důsledku poškození havarovaného vozidla a havarovaného nákladu při vyproštění po nehodě	22
1.5.3 Škody na komunikaci a jejím zařízení po nehodě	22
1.5.4 Základní aspekty stanovení cen a výkonů vyprošťovací činnosti	22
1.5.5 Zobecněné poznatky z provedené analýzy dostupných dat.....	23
1.6 Cíl řešení.....	24
2 POPIS NAVRHOVANÉ METODIKY	27
2.1 Standard A – Provozní a technické předpoklady pro odstranění překážky na pozemní komunikaci	28
2.2 Standard B – Technologické postupy vyprošťovacích prací a odtahů	29
2.3 Pilotní projekt C – Základní pravidla pro standardy technologických postupů odstraňování překážek provozu na vybraném úseku č. 25 (exit 178 – exit 182) modernizace dálnice D1	30
2.4 Standard D – Standardy odtahových služeb pro dálnice II. tř. a silnice I. tř.	32
3 NOVOST POSTUPŮ	32
3.1 Obecná charakteristika nových postupů.....	32
3.2 Nová metodika – nová charakteristika činnosti	34
4 UPLATNĚNÍ CERTIFIKOVANÉ METODIKY	35
4.1 Doplnění a úprava základních právních a interních předpisů	35

4.2 Uplatnění Metodiky v oborech zúčastněných na likvidaci škod v důsledku nehod a poruch vozidel na dálnicích a silnicích I. tř. i na ostatních komunikacích.....	35
SEZNAM POUŽITÉ SOUVISEJÍCÍ LITERATURY.....	36
SEZNAM PUBLIKACÍ, KTERÉ PŘEDCHÁZELY METODICE	37
SEZNAM PŘÍLOH	37

PŘEDMLUVA

Základním právním předpisem, který řeší zodpovědnost za odstranění překážky, je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v § 45, § 46 a § 47.

Základní § 45 odst. 1 zní: „*Kdo způsobil překážku provozu na pozemních komunikacích, musí ji neprodleně odstranit; neučiní-li tak, odstraní ji na jeho náklad vlastník pozemní komunikace.*“

Ostatní části § 45 a § 46 a 47 jsou doplňující a stanovují pravidla pro odstranění překážky, hlášení nehod apod.

Systémové řešení v ČR, na základě kterého by mohl správce komunikace řešit základní potřebu státu, tj. minimální dobu omezení nebo zastavení (omezení) provozu na dálnicích a silnicích I. tř. bez účasti správce komunikace do roku 2016 neexistovalo. Na základě § 45 může kdokoli a jakýmkoli způsobem zajistit odstranění překážky na komunikaci bez ohledu na potřeby státu, bez ohledu na způsobené další následné škody po nehodě (kolony, poškození vozovky, škody ostatních dopravců atd.).

Volnost poskytování vyprošťovacích a odtahových (dále jen V-O) služeb, uplatňovaných v současné době bez garancí splnění požadavků států na dálnicích a silnicích I. tř., je pro stát **zcela nepřijatelná**. První kroky postupného zajištění úseků dálnic I. tř. od 2. poloviny roku 2016 formou výběrového řízení V-O firem dávají předpoklady pro systémové řešení V-O služeb v souladu s potřebami státu a cestující veřejnosti.

Předložená Metodika likvidace následků dopravních nehod navazuje a skládá se ze čtyř částí, které byly zpracovány postupně v letech 2014 až 2019 pro Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD) dle zadaných požadavků. Obdobná metodika, která by řešila danou problematiku požadovaných výkonů, kvality a bezpečnosti práce, nebyla dosud zpracována. Současný právní stav umožňuje správcům komunikace minimalizovat následné škody způsobené státu a dopravcům po nehodě z důvodu omezení (zastavení) provozu zcela nedostatečně.

Výstupy všech čtyř částí (Standardů A-D) jsou zaměřeny na standardizaci parametrů kapacit minimálního počtu techniky a pracovních sil k zajištění služby *24 hod./den* pro odstranění překážky na komunikacích a likvidaci následných škod po nehodě, na standardizaci technologických postupů a na zabezpečení dané problematiky správcem komunikací, který je za provozuschopnost komunikací v rámci právních předpisů

zodpovědný. Základním cílem při odstranění škod po nehodě je minimalizovat dobu omezení nebo uzavření komunikace a zabezpečit obnovu stavu komunikace a ochranných pásů v souladu s právními a normativními předpisy.

Metodika je určena správcům komunikací pro nastavení efektivních parametrů veřejnoprávních výběrových řízení V-O firem na odstraňování překážek na vybraných úsecích komunikací.

Škody státu řeší metodika na základě principu rychlého zprovoznění omezeného, nebo zcela uzavřeného provozu na komunikaci, protože každá hodina omezení provozu znamená škody v úrovni několika milionů Kč za *1 hodinu* omezení. Škody státu z omezení provozu nejsou v současné době řešeny.

Současně je metodika určena pro všechny žadatele o spolupráci se správcem komunikací pro správné nastavení kapacit speciální techniky a speciálního vybavení a kapacit kvalifikovaných, profesionálních pracovníků pro V-O práce po dobu *24 hod.* nepřetržitě na stanoveném úseku komunikace. Stávající úroveň řešení odstranění překážek na dálnicích a silnicích I. tř. bez přímé účasti správce komunikací je pro stát a dopravní veřejnost nadále nepřijatelná.

1 ZÁKLADNÍ ATRIBUTY ŽÁDOSTI O CERTIFIKACI

1.1 Vymezení základních pojmů

1. Vymezení standardů:

- a) **Standard A** – Provozní a technické předpoklady pro odstranění překážky na pozemní komunikaci, viz příloha č. 1.
- b) **Standard B** – Technologické postupy odstraňování překážek provozu na dálnicích (doporučené technologické postupy prací v souladu s technickým vybavením firmy), viz příloha č. 2.
- c) **Pilotní projekt C** – Základní pravidla pro standardy technologických postupů odstraňování překážek provozu na vybraném úseku č. 25 (exit 178 – exit 182) modernizace dálnice D1, viz příloha č. 3.
- d) **Standard D** – Standard odtahových služeb pro dálnice II. tř. a silnice I. tř., viz příloha č. 4.

2. **Překážka provozu na silniční komunikaci:**
 - a) **Překážkou provozu na komunikaci, tj. na jízdním pruhu a jejím ochranném pásmu**, je každý předmět a objekt, jehož rozměry jsou větší, než udávají normy pro projektování silnic a související právní předpisy, leží v rozhledovém trojúhelníku řidiče a jsou z místa řidiče vidět.
 - b) **Překážkou provozu jsou rozlité kapaliny** na komunikaci v tekutém i tuhém stavu, které negativně ovlivňují jízdní vlastnosti vozovky.
3. **Dopravní kongesce** – stav provozu na komunikaci, kdy doprava přesáhne kapacitu silničního systému a komunikace je neprůjezdná.
4. **Kolona vozidel** – souvislý proud více vozidel, u kterého nelze předjíždět každé vozidlo jednotlivě, rozestup mezi jednotlivými vozidly při předjíždění nebo objíždění neumožňuje bezpečné zařazení.
5. **Licence vyprošťovací činnosti pro dálnice a silnice I. tř.** – oprávnění (povolení) vyprošťování a odtahů havarovaných vozidel na smluvně stanoveném úseku komunikace.
6. **Nezraněný účastník nehody** – spolujezdec v kabině havarovaného vozidla, nebo cestující v mikrobusu, v autobusu.
7. **ADR** – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí.
8. **ATP** – Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy.

1.2 **Charakteristika cílové skupiny**

Současná doba v sobě obnáší zvyšující se intenzitu provozu na pozemních komunikacích a trvalý tlak dopravní veřejnosti na plynulý provoz komunikací při zvyšujících se finančních hodnotách komunikací a vozidel. Bez profesionalizace V-O činnosti, založené na veřejném výběrovém řízení soukromých V-O firem pro smluvní zajištění dohodnutých úseků komunikací se správcem komunikací, se nelze nadále obejít. Existence V-O firem, které nemají smlouvy se správcem komunikace, je založena na libovůli a ochotě zakázku na odstranění překážky provozu převzít a provozuschopnost komunikace vůbec neřeší. Na řešení nehod těžkých vozidel a zejména návěsových souprav s hmotností do 48 t nejsou mnohdy V-O firmy ani dostatečně technicky vybaveny.

Systemové řešení navrhované Metodiky likvidace následků dopravních nehod, obsahující 4 samostatné části pro stanovení provozních a technických předpokladů, vychází z toho, že jednotlivé části Metodiky jsou si rovnocenné, vzájemně se podporují, doplňují, navazují na sebe, vytváří jeden systémový celek a žádnou část nelze opomenout.

Cílové skupiny pro uplatnění Metodiky jsou rozděleny dle úrovně státní správy, potažmo správy komunikací v ČR, a na V-O firmy, které požadavky státu budou řešit:

- první cílovou skupinou je správce dálnic a silnic I. tř. – ŘSD,
- druhou cílovou skupinou jsou správci ostatních komunikací (krajské úřady, obce s rozšířenou působností, obce),
- třetí cílovou skupinou jsou V-O společnosti, které v rámci veřejného výběrového řízení, vyhlášeného správcem komunikace, zabezpečí dle smluvně stanovených podmínek rychlé odstranění překážky provozu o hmotnosti do 48 t v nepřetržitém provozu 24 hod./den.

Metodiku lze využít i v dalších státních orgánech veřejné moci, a to pro řešení dané činnosti, např. v rámci správního či občanského řízení, nebo ve znalecké činnosti při řešení problémů souvisejících s V-O činností.

1.3 Zdůvodnění potřebnosti

Přeprava zboží a lidí je činnost, která má okamžitý a přímý vliv na hospodářskou činnost státu. Proto ochrana této činnosti včetně ochrany majetku dopravní veřejnosti vyžaduje pozornost a přímý vliv státu na zajištění plynulého provozu na komunikacích s vysokou intenzitou provozu. V případě neplánovaného omezení nebo přerušení přepravy z důvodu poruchy nebo havárie vozidla dochází k prodlužování předpokládané doby jízdy, což ve svém důsledku znamená zvýšení nákladů na přepravu pro dopravce, tj. následné snížení odvodů státu, které mohou nastat i u výrobců, kteří nejsou schopni vyrábět díky nastavení dodávek materiálu „on time“.

Míra škody státu je závislá na počtu omezení provozu na komunikacích s vysokou intenzitou provozu, na rozsahu ekologických a materiálních škod na komunikaci včetně pozemků v ochranných pásmech. V roce 2014 byla škoda státu s omezením provozu na dálnici D1 v úseku s vysokou intenzitou provozu vyčíslena ve výši 8,2 mil Kč/hod. Výpočty jsou velmi náročné na objemy dat, a tak jejich nové zpracování do současné doby (roku 2020) nebylo znovu realizováno. Lze jen odhadovat, že zvýšené škody státu s ohledem

na vyšší intenzity provozu na dálnicích a silnicích I. tř. budou v následujících letech podstatně vyšší než v minulosti.

Výše škody státu v závislosti na intenzitě provozu, četnosti omezení (zastavení) provozu a podílu nákladních vozidel, autobusů a osobních vozidel na jednotlivých komunikacích bude vždy dosahovat v několika milionů Kč průběhu jednoho dne. Překážky provozu z důvodu poruch vozidel a nehod na komunikacích budou existovat i nadále a nelze je ze strany státu ovlivňovat jinak než pravidly provozu a opatřeními k jejich odstranění.

Současný požadavek státu a dopravní veřejnosti na plynulý a neomezený provoz na dálnicích a silnicích I. tř. (cca 13,0 % komunikací ve správě státu) je nepřijatelné řešit mimo správce komunikace.

Jedním ze zásadních opatření je minimalizovat dobu omezení (zastavení) provozu vysokovýkonnou a efektivní technikou při odstranění následků nehod. V ČR je historicky zakořeněné myšlení, že po poruše (havárii vozidla) již nezáleží na škodách státu a ostatních dopravcích, kteří danou komunikaci okamžitě potřebují, protože uvedené škody nejsou statisticky evidovány a zveřejňovány. Statisticky jsou zveřejněny pouze škody na havarovaném vozidle a na komunikaci. Na omezení provozu na komunikaci je pouze upozorněno ve veřejných médiích formou již existující překážky provozu s odhadem doby jejího odstranění.

Základním opatřením státu je, aby odstranění překážky na dálnicích a silnicích I. tř. bylo realizováno pomocí systému, který garantuje požadovanou vysokou produktivitu nasazené speciální techniky, vysokou efektivnost technologických postupů pro vozidla do 48 t hmotnosti, spolu s profesně vyspělými pracovníky, aby byl celkový zásah proveden v minimálním, technicky přijatelném čase.

Jakékoliv odstranění překážky provozu na bázi volného přístupu soukromých subjektů mimo správce komunikace je pro stát a dopravní veřejnost nepřijatelné. Pověřený správce komunikací je povinen zajišťovat ochranu majetku státu i dopravní veřejnosti a současně zajistit efektivnost činnosti na vynaložení celkových nákladů při odstranění překážky provozu.

V současných právních předpisech je vyvíjen jen minimální tlak na rychlé odstranění překážky slovem „neprodleně“, které v současné době znamená v některých konkrétních případech i na dálnicích desítky hodin. Parametr „neprodleně“ je kompromis pro skutečnou dobu V-O činnosti, když každá nehoda, a tím i doba vyproštění nebo odstranění poruch,

je jiná. Tam, kde není do odstranění překážky na komunikaci zapojen smluvně správce komunikace, neexistuje žádná kontrola a není ani jiná pobídka pro rychlé obnovení provozu. V-O činnost může v současné době dělat kdokoliv bez dostatečné speciální techniky pro havarovaná vozidla do hmotnosti 48 t a bez kapacity profesně kvalifikovaných pracovníků. Zabezpečit efektivní rychlé odstranění překážky provozu v rámci volného trhu mimo správce komunikace je z hlediska organizace vyprošťovacích prací a komerčních cílů podnikání zcela nereálné.

Potřeba řešení následných škod po nehodách – jejich specifikace:

- Škody národního hospodářství v důsledku kolon a kongescí:
 - ztráty státního rozpočtu v důsledku zvýšení nákladů na obnovu provozu,
 - ztráty veřejné silniční dopravy, případně zvýšené náklady na náhradní přepravu cestujících a zboží,
 - ztráty v důsledku omezení provozu pro hasiče a záchrannou službu.
- Škody ostatních účastníků provozu v kolonách při omezeném nebo zastaveném provozu:
 - zvýšené náklady dopravců a dopravní veřejnosti v kolonách,
 - ztráty dopravců z prodloužených tras objížděk nehodových míst,
 - penále dopravcům za nedodržení dodání zboží v dohodnuté době dle přepravní smlouvy,
 - zvýšené náklady za prodloužené otevírací doby skladů logistických center k umožnění vykládky zboží z důvodu pozdního příjezdu,
 - penále dopravcům za nedodržení doby nakládky, a tím zdržení lodí v přístavech.
- Škody na vozidlech:
 - technicky nesprávná (neprofesionální) manipulace – použití hrubé síly při vyprošťování s vědomím dalšího poškození havarovaného vozidla,
 - nedodržení pokynů výrobce vozidla pro odtah (např. neprovedení demontáže hnacího hřídele převodovky, uchycení havarovaného vozidla bez speciálních úvazků v rozporu s doporučením výrobce),
 - vyprošťování vozidel bez ochranných speciálních pomůcek (např. široké pásy na cisterny atd.) s následným poškozením havarovaných vozidel (nesprávná, destruktivní technologie vyprošťování, např. ovinutí holého lana nebo řetězu kolem křehkého obalu cisterny),

- nesprávná technologie vyproštění vozidla nedostatečnou kapacitou speciální techniky, zcela zbytečné použití více zařízení, a tím prodlužování doby zásahu (např. dva malé jeřáby 14 t místo jednoho jeřábu 55 t),
- krádeže vozidel a jejich součástí ponecháním havarovaných vozidel po nehodě bez ochrany.
- Škody na silničních pozemcích, jejich součástech a příslušenství ohrožující bezpečnost provozu, vyjmenovaných v zákoně č. 13/1997 Sb.:
 - rozlité provozní kapaliny na vozovce snižující adhezi; vysoká rizikovitost následného provozu při neprofesionální likvidaci,
 - poškozený náklad ohrožující bezpečnost provozu (zboží dle ADR, ATP); škody v důsledku neprofesionálních a nekvalifikovaných pracovníků V-O společnosti,
 - poškození příslušenství komunikace (svodidla, značky, dopravní zařízení atd.); riziko nezajištění bezpečných prvků pro bezprostřední následný provizorní provoz po nehodě,
 - škody na součástech komunikace (tunely, mostní objekty, protihlukové zdi atd.).
- Škody na zdraví nezraněných účastníků nehody:
 - škody na zdraví nezraněných účastníků nehody v důsledku následného úrazu volně pohybujících se lidí po vozovce.
- Ekologické škody:
 - ekologické škody z rozlitych provozních kapalin na komunikaci, mimo komunikaci, zejména v blízkosti vodních toků,
 - ekologické škody v důsledku neodborného zacházení s havarovaným nebezpečným nákladem (dle ADR) v důsledku nekvalifikovaných pracovníků V-O společnosti.

Potřeby státu na zabezpečení plynulého provozu pozemních komunikací na dálnicích a silnicích I. tř. vyžadují jednoznačné systémové řešení, které umožňuje smluvně zabezpečit činnost V-O firem se správcem komunikace na svěřeném úseku komunikace:

- nepřetržitý provoz V-O služby 24 hod./den stanovenou minimální technikou s profesionálně vyspělými pracovníky,
- navazující spolupráci s Integrovaným záchranným systémem (dále jen IZS), případně i pod jejich vedením, což také mimo jiné znamená, že V-O firma musí být minimálně

na srovnatelné technické a profesní úrovni, umožňující vzájemnou pomoc a spolupráci speciální techniky,

- dojezdový čas k nehodě *30 min.* na dálnici I. tř. s normálním provozem s případnou tolerancí + *10 min.* v odůvodněných případech; při nedodržení limitu stanovena sankce,
- efektivnost řízení prováděných V-O prací s ohledem na čas i minimalizaci následných škod státu a na havarovaném vozidle,
- provádět jednotlivé zásahy v souladu s potřebou výkonné speciální techniky pro zajištění V-O činnosti pro všechna vozidla do hmotnosti *48 t* a speciálního vybavení pro nedestruktivní upínání vozidel s křehkými nástavbami k dosažení ekonomické efektivnosti zásahu,
- zaměstnávání kvalifikovaných pracovníků s potřebnými technickými znalostmi vozidel a s potřebnými znalostmi pro likvidaci havarovaného zboží (materiálu), doplňované školením o vývoji vozidel i zboží,
- ekologickou likvidaci provozních kapalin vozidel, případně havarovaného zboží (materiálu) na komunikaci a zábrana rozšíření ekologických škod mimo komunikaci,
- zabezpečení nehodového místa bezpečnostním zařízením v souladu s předpisy ŘSD pro práci na dálnicích a silnicích I. tř.,
- ochranu porouchaného (havarovaného) vozidla po poruše (nehodě) na hlídaném parkovišti,
- speciální techniku vlastnit nebo provozovat v dlouhodobém pronájmu; krátkodobé pronájmy na jednotlivé zásahy prodlužují dobu vyproštění, a tím i zvyšují škody po nehodě.

1.4 Analýza stavu

Následné škody dopravců po nehodě z důvodů stání v kolonách nebo prodloužení přepravy po objížďkách jsou likvidovány jen částečně, např. pokud jsou dopravci pojištěni proti zpoždění termínu dodávky zboží. Obecně jsou zvýšené provozní náklady vozidel v kolonách nebo v důsledku objížďek nehodových míst ponechány na samotných dopravcích.

Bohužel snížení škod z důvodu omezení provozu nebo škod způsobených při vyprošťování vozidel po nehodě neřeší ani v minulosti přijaté tzv. „Memorandum“,

podepsané mezi Policejním prezidiem ČR a Českou asociací pojistitelů bez „hlavního účetního“, tj. bez správce komunikací, zodpovědného za plynulý provoz bez překážek a následných škod. Naopak je ve svém důsledku kontraproduktivní a vede soukromé V-O firmy k nepostižitelnému prodlužování doby omezení (uzavření) provozu na komunikacích často z důvodů zastaralé a neefektivní speciální techniky, související s nízkou úrovní technologických postupů a také s nízkou úrovní profesionality pracovníků.

Řízení organizace vyprošťovacích prací pojišťovny na základě volného trhu práce neřeší minimalizaci veškerých škod po nehodě. Hluboká neznalost speciální techniky, a hlavně neznalost technologie V-O činnosti a konkrétního místa nehody včetně vlivů počasí (námraza, sníh atd.) pracovníků pojišťoven nemůže bez konkrétní znalosti místa nehody a technického stavu havarovaného vozidla pouze „na telefon“ nebo „automatem“ provádět výběr V-O firmy a rozhodovat o použité technice a postupech prací podle nízké jednotkové ceny speciální techniky.

Technicky nepřijatelné uplatnění nízké jednotkové ceny bez ohledu na efektivnost prací znemožňuje nasazení výkonné speciální techniky, nasazení kvalifikovaných pracovníků a dodržování bezpečnostních pravidel pro práci na pozemních komunikacích. Využívání V-O firem na zásah, které nemají uzavřený smluvní vztah se správcem komunikace, nerespektuje ani povinnost nepřetržité služby 24 hod./den a zcela eliminuje zodpovědnost za minimalizaci času pro odstranění překážky.

Uzavřené dohody pojišťoven s V-O firmami pouze na základě maximální výše jednotkových cen použité techniky neřeší a ani nemohou řešit požadavek státu na rychlou likvidaci následků nehod, dle zákona „neprodleně“.

Samostatným problémem jsou škody po havárii (poruše) vozidla v důsledku neprofesionálního postupu odtahu ve spojitosti s používáním nedostatečně výkonné techniky a technického vybavení s využitím nekvalifikovaných pracovníků. Bez ohledu na vývoj materiálu a množství různorodého havarovaného zboží zvyšující se podíl havarovaných vozidel o vyšších hmotnostech, jejich vývoj konstrukce a nové lehké nebo i křehké materiály na konstrukci nástaveb vyžaduje stálé profesní vzdělávání, obdobné jako je profesní vzdělávání nákladních řidičů.

Profesionalizace kvalifikovaných pracovníků pro vyprošťovací práce vyžaduje pravidelné školení o vývoji dopravní techniky a podmínek přepravy zboží, zejména nebezpečného zboží (dle ADR) a zkazitelných potravin (dle ATP).

Potřeba dodržování bezpečnostních předpisů na komunikacích je trvalý požadavek státu, který nelze v rámci V-O činnosti bagatelizovat a přehlížet, což se stále děje v nepřijatelné míře u V-O firem bez přímé smluvní vazby na správce komunikace. V roce 2020 se u těchto firem výrazně projevuje snaha práce, mající charakter údržby povrchu vozovky včetně ekologického odstranění provozních kapalin a zajištění místa nehody bezpečnostními prvky, přenechat po zásahu správci komunikace. Souvisí to s přístupem pojišťoven úhradu škod limitovat bez ohledu na jejich rozsah. Např. úhradu množství materiálu na ekologickou likvidaci provozních kapalin na vozovce v důsledku havárie limitují v rozsahu potřeby pro osobní vozidlo, což je pro velká nákladní vozidla zcela nedostatečné.

Neefektivní odstraňování překážek provozu po nehodě nebo poruše vozidel na komunikaci a další doprovodné negativní jevy, spojené s vyprošťovací činností, vedly správce komunikací k rozhodnutí řešit likvidaci nehod a odtahů havarovaných vozidel formou pětiletých smluv s vyprošťovacími firmami na stanovený úsek komunikace, cca 50 km na základě technických parametrů pro výběr V-O firem v rámci veřejného výběrového řízení.

Na Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně (dále jen ÚSI VUT) byly zpracovány pro správce komunikací technické a organizační podklady systémového zabezpečení stanovených požadavků státu pro dálnice a silnice I. tř. včetně návrhů parametrů pro veřejné výběrové řízení. Od roku 2016 do 2019 byly postupně uzavřeny smlouvy pro dálnice I. tř. ŘSD tak zavedlo systém technických a organizačních opatření pro minimalizaci následků (škod) po nehodách a poruchách vozidel, který řeší minimalizaci škod státu i dopravní veřejnosti v souladu s právními předpisy o provozu na komunikacích.

Smluvní podmínky zahrnují požadavky státu pro rychlé odstranění překážky a zajištění bezpečnosti omezeného provozu včetně bezpečné ochrany havarovaného majetku a nezraněných účastníků nehod.

Deklarované plošné řízení vyprošťovací činnosti z jednoho centra pojišťoven na základě volného trhu bez smluvního zabezpečení V-O firem nelze považovat za systémové řešení, které zajistí pro danou činnost dostatečné technické i kvalifikované kapacity profesních pracovníků. Uváděná organizace vyprošťování je provozována pouze na základě koncese na nákladní dopravu do 3,5 t hmotnosti a nad 3,5 t hmotnosti a dohodě o fakturaci jednotkových cen techniky. Požadavky státu na neprodlené zprovoznění komunikace, ani rozsah činností potřebných pro odstranění překážky provozu dle zákonných

a bezpečnostních předpisů není stanoven. Takové řízení nelze považovat za systémové s garancí splnění požadavků státu.

Analýzu stavu dané činnosti uplatňované plošně na všechny komunikace v ČR je nutno rozdělit na období do konce roku 2015 a na období od počátku roku 2016 do současnosti.

1.4.1 Stav V-O činnosti do konce roku 2015 – bez smluvního zabezpečení správce komunikace pro všechny komunikace v ČR

Toto období bylo charakteristické snahou V-O firem minimalizovat náklady na související činnosti s vyprošťováním, nebo je vůbec neprovádět i v rozporu s právními a bezpečnostními předpisy, jako je např. úklid provozních kapalin na vozovce a s tím spojená ekologická likvidace provozních kapalin, ochrana majetku (havarovaného vozidla) po nehodě, poskytování bezpečnostních prvků k ochraně pracovníků a vozidel vyprošťovací firmy při zásahu atd. Jedná se prakticky o činnosti, které musí vyprošťovací firma dle bezpečnostních předpisů věcně zabezpečit v plném rozsahu havárie a které však pojišťovna nepovažuje za součást likvidace škod po havárii.

V současné době řešení likvidace poruch a nehod vozidel, jakožto překážek provozu, prováděných mimo správce komunikace (ŘSD), probíhá pod vedením Nehodového centra pojišťoven (dále jen NCP) – hovoří se oficiálně jako o „systému“ České kanceláře pojistitelů (dále jen ČKP), systémové parametry však chybí.

Ve skutečnosti se jedná o systém, který zajistí motoristovi přístup k předplaceným asistenčním službám od pojišťovny, i pokud si sám není schopný zavolat odtah vozidla (např. z důvodu zranění při nehodě). Tento systém tak není schopen řešit celkové škody státu i dopravní veřejnosti, vozidla stojící v kolonách nebo objíždějící místa nehod dle pokynu policie, a v řadě případů i škody majitelů havarovaných vozidel, překračující limit předplacených služeb. Jedná se např. o ekologickou likvidaci provozních kapalin nákladních vozidel nad 3,5 t po havárii nebo o škody (celkové náklady za zásah) v důsledku nevykonné techniky s nízkými jednotkovými cenami, a tím neefektivní technologie zásahu.

Jedná se o částečnou likvidaci škod po nehodě, zaměřenou pouze na využití speciální techniky obvykle menšího výkonu s minimálními jednotkovými náklady, což ve svém důsledku znamená provádět u havárií vozidel vyšších hmotností technologické postupy, které jsou vysoce náročné na čas a navyšují se tak celkové škody. V řadě případů jsou tak poškozeny i pojišťovny.

Likvidace škod v gesci NCP do roku 2016 vládla na všech komunikacích v ČR s naprostou a neomezenou volností komerčních zájmů zúčastněných V-O firem s vyloučením řešení potřeb státu a ostatních účastníků provozu a s vyloučením kontroly provedených výkonů při zásahu. Tento stav trvá i nadále do současnosti a nelze jej hodnotit jinak než jako zcela nepřijatelný pro další řízení provozu na komunikacích s vysokou intenzitou a hustotou provozu.

Na základě vyhodnocení jednotlivých zásahů lze tvrdit, že nikdo, žádná instituce, kromě správce komunikace (pověřeného státem) a Policie ČR, kteří vůči veřejnosti silniční dopravy jsou zodpovědní za plynulý provoz, nemá zájem řešit vyprošťování nebo odtahy vozidel s cílem minimalizovat dobu vyprošťovacích prací a minimalizovat tak fakturaci celkových nákladů na zásah, která je v jednotkách *Kč/hod.* za celkový počet hodin zásahu.

Minimalizace doby odstranění překážky slovem „neprodleně“ pouze řeší povinnost majitele havarovaného vozidla informovat o vzniklé překážce provozu. V případě zranění řidiče, zákonné pravidlo „neprodleně“ řeší přivolaný policista. Pro veškerá opatření k rychlému odstranění překážky nejsou stanoveny žádné technické normativy nebo nejsou ani taxativně vymezena jiná pravidla, a proto potřebná minimální dosažitelná doba pro zkrácení doby příjezdu vyprošťovací techniky není respektována a její zdoluhavé trvání je nepostižitelné. Dlouhá doba příjezdu techniky k odstranění překážky provozu nad rámec technických možností je pro dopravní veřejnost nepřijatelná. Dosažení minimální doby příjezdu techniky k místu nehody není uvedeno v dohodách V-O firem s pojišťovnami, a proto není ani respektováno.

Velmi závažným problémem v uvedeném období do konce roku 2016 byla naprostá neznalost tvorby cen v souladu s právními předpisy pro silniční nákladní dopravu. Bohužel tato situace trvá u většiny V-O firem do současné doby. Při zpracování znaleckých posudků se lze často setkat se situací, kdy např. vzhledem k nedostatečné evidenci provozních ukazatelů za uplynulý rok nelze přiřadit jednotlivé náklady k jednotlivým vozidlům a jejich pracovním úkonům na zásahu. V důsledku toho nelze dobře nastavit predikci cen k uzavření dohod pro příští období dle předpokládaného vývoje nákladů.

1.4.2 Současný stav odstraňování překážek provozu na vozovce a přilehlém ochranném pásu vozovky od začátku roku 2019

Poznatky o současném stavu odstraňování překážek, které způsobují omezení /uzavření provozu na komunikaci a ve svém důsledku škody státu a dopravní veřejnosti, byly

vyhodnoceny na základě analýzy dokumentace ŘSD, Policie ČR, znaleckých posudků k jednotlivým případům, dokumentace zásahů V-O firem včetně fotodokumentace.

- Správce silnic I. tř a dálnic (ŘSD) a ostatní správci komunikací mají zodpovědnost za plynulý a neomezený provoz na svěřených komunikacích, ale jen velmi malou, prakticky žádnou, oporu v právních předpisech pro výběr vyprošťovací firmy s dostatečnou kapacitou speciální techniky pro vyproštění a odtahy poškozených vozidel všech typů do hmotnosti 48 t v pohotovosti 24 hod./den s potřebnou kapacitou kvalifikovaných pracovníků.
- Vyprošťování a odtahy vozidel jsou prováděny v rámci koncese pro přepravu nákladními vozidly do 3,5 t a nad 3,5 t. Ještě dnes řada malých firem, které provozují komerční přepravu vozidel do 3,5 t, nemají koncesi pro nákladní přepravu pro V-O činnost do 3,5 t.
- Řada servisních a stavebních firem provádí vyproštění a odtah havarovaných vozidel jako příležitostnou činnost v rámci jiné hlavní činnosti. Zejména stavební firmy používají těžká vozidla, tahače, podvalníky a jeřáby určenou pro komerční stavební činnost. V-O činnost je prováděna jako doplňková činnost v rámci veřejné dopravy k úhradě nákladů prostoje vozidel, pro která nemají práci. Jejich použití je obvykle závislé na využití a možnostech hlavní činnosti, což je v zásadním rozporu s požadavkem na požadovanou (potřebnou) kapacitu a výkon techniky a zejména v rozporu s požadavkem pohotovostní služby 24 hod./den. Jejich kapacita použitelné techniky je většinou omezená a nejsou schopny plnit požadavky správce komunikace na celoroční pohotovost, na 2 zásahy ve stejnou dobu, na použití bezpečnostních prvků při zásahu, na chráněná parkoviště pro havarovaná vozidla a další požadavky státu.

Na základě veřejného výběrového řízení ŘSD od roku 2016 uzavírá s vybranými V-O firmami, splňujícími parametry dle požadavků státu, smlouvy. Vyprošťovací činnost vykonávají v rámci systému ŘSD dle standardů techniky, technologických postupů a parametrů pro veřejné výběrové řízení pro V-O firmy, zpracované ÚSI VUT pro ŘSD. Standardy respektují požadavky státu na plynulý a bezpečný provoz na vybraných komunikacích, zejména na požadovanou kapacitu speciální techniky, na kapacitu kvalifikovaných pracovníků pro činnost 24 hod./den, na svěřeném úseku (50 km na dálnici) s rozsahem zásahu pro vozidla do hmotnosti 48 t. Avšak neobsahují

regulované ceny, které jsou státní organizací ŘSD ve smlouvách s V-O firmami stanoveny bez finančního plnění jako limitní (maximální).

- Analýza realizace systému řízení, uplatňovaného správcem komunikace na dálnicích I. tř. od roku 2016, ukazuje jednoznačně, že daný systém je v současnosti jediným, který je schopen řešit požadavky státu, zejména na efektivnost zásahů při omezení provozu na komunikacích s vysokou intenzitou provozu. Jedná se především o technicky přijatelnou minimalizaci doby omezení (uzavření) komunikace, a tím i minimalizace trvání a tvorby kolon. Současně dochází ke snižování škod státu a veřejných dopravců. Z tohoto důvodu byla v roce 2019 zpracována aktualizace a Metodika byla doplněna o Standard pro dálnice II. tř. a silnice I. tř., které už v současné době dosahují vysokých intenzit (cca 13 % z celkových kilometrů sítě ČR) a které vyžadují smluvní řešení odtahů a vyprošťování havarovaných vozidel pro omezení provozu.
- U V-O firem, kde není smlouva se správcem komunikace, zcela chybí garance podmínek veřejného výběrového řízení se zásadním naplněním zodpovědnosti vůči státu a dopravcům. Výrazně jsou tak navyšovány škody státu a dopravců.
- Ostatní silniční komunikace jsou ve správě krajů, měst a obcí s různě vysokou intenzitou provozu. Lze reálně předpokládat, že současné podmínky provozu na těchto komunikacích zatím nevyžadují smluvní zavedení podmínek a garancí V-O firem.

Dohody V-O firem s pojišťovnami, mimo správce komunikace, obvykle obsahují pouze dohodu o uplatnění nízkých jednotkových cen dle typu vozidla a jsou použitelné pouze v rámci volného trhu nabídky a poptávky. Nízké jednotkové ceny nemotivují k efektivnímu plnění požadavků státu. Současně jim nízké jednotkové ceny neumožňují investice do výkonné speciální techniky a hradit mzdy kvalifikovaným pracovníkům. To má za následek, že V-O firmy odstranění překážky provádí nevykonnou a nedostatečnou technikou často s nízkým počtem kvalifikovaných profesionálů pro V-O činnost často v rozporu s bezpečnostními předpisy a s nepřijatelnou dobou zásahu.

- Dle analýzy náhodně vybraných dohod V-O firem s pojišťovnami nebyly zjištěny smluvně uzavřené závazky zajištění služby odtahů a vyproštění vozidel po dobu 24 hod./den a smluvně zajištěnou technikou s potřebným výkonem včetně sankcí

za nesplnění smluvního požadavku. Vyprošťovací činnost je provozována jako komerční nezávazná činnost na základě volného trhu nabídky a poptávky.

- Velká většina V-O firem, mimo smluvně vázaných na správce komunikace, nedodrží základní bezpečnostní předpisy práce na pozemních komunikacích. Současný přístup kohokoliv, i nekvalifikovaných pracovníků, kdo podepíše prohlášení o dodržení bezpečnosti práce na komunikacích, bez ohledu na použitou techniku, je pro ekonomické škody státu a dopravců nadále nepřijatelný. Školení bezpečnosti jsou často prováděna jen formálně bez dalšího vzdělávání.
- Zcela chybí systém pravidelného ročního profesního školení pro kvalifikované pracovníky (mechaniky) vyprošťování pro získání znalostí o vývoji materiálů a konstrukci vozidel a o vývoji postupů likvidace, zejména poškozeného nebezpečného zboží.
- Při analýze ekonomické dokumentace se ukázala neznalost V-O firem základních provozních a ekonomických dat přepravy pro silniční dopravu, zejména nákladů provozu speciální techniky s rozlišením až na jednotlivé vozidlo včetně sledování provozních ukazatelů a pravidel cenotvorby v souladu s právními předpisy. Vyprošťovací činnost provozovaná v počtu jen několika jednotek speciálních i univerzálních vozidel podle typu a hmotnosti vyžaduje nákladově orientovanou tvorbu cen. V rámci ČR byla tvorba cen nákladovou metodou zjištěna pouze u 3 V-O firem. Ostatní V-O firmy stanovují ceny dle pojišťoven a jejich výši stanovují až po vyhodnocení celkového výsledku hospodaření.

Většina V-O firem fakturuje jednotkové ceny na základě nepřijatelného porovnání cen a fakturace celkových škod bez ohledu na vynaložené náklady v rozporu s právními předpisy. Rozsah a technologie vyprošťovací činnosti fakturované za celý zásah je z hlediska času, místa nehody, typu a hmotnosti havarovaného vozidla, druhu a charakteru havarovaného zboží neporovnatelný.

Pro fakturaci výkonů speciální techniky na podvozku silničních vozidel neexistují časové normy dopravních výkonů a fakturace celkové doby výkonu se provádí stejně jako ve veřejné silniční dopravě u speciálních přeprav, tj. celkový počet hodin speciálního vozidla na místě zásahu x počet jednotek ceny *Kč/hod*. V praxi to znamená součet doby řízení a technických přestávek násobených cenou za jednotku v *Kč/hod*.

V systému ŘSD na základě požadavku na minimalizaci času omezení/uzavření komunikace jsou doby provedení jednotlivých úkonů nasazením výkonné techniky zkracovány a v součtu s nutnými technickými přestávkami je celková doba zásahu kratší, a tím i počet fakturovaných hodin výkonu menší. Současně je stanovený limit na dojezd techniky kontrolován a při překročení sankcionován.

Je třeba připomenout, že pracovníci V-O firem jsou při zásahu pod tlakem Policie ČR a dopravní veřejnosti v kolonách minimalizovat dobu jednotlivých úkonů i dobu technických přestávek.

- Obdobně pojišťovny nemají provozně-ekonomické podklady z provozu V-O činnosti, a proto stanovují doby výkonů speciálních vozidel a jednotkové ceny za vyprošťovací činnost po poruše nebo havárii vozidla odhadem v návaznosti na historické zastaralé jednotkové ceny málo výkonné speciální techniky a časově náročné technologie, nebo odhadem a porovnáním obvyklých cen s cenou v dálkové, komerční přepravě nákladů.

Výši nákladů na provedený zásah odhadují a porovnávají s komerční přepravou nákladů, kde se **plánují jednotky v Kč/km s neplánovanou V-O činností vykazovanou v jednotkách času Kč/hod.** Metodika porovnání cen zásahů je pro V-O činnost zcela nepřijatelná. Také ostatní náklady V-O činnosti pro jednotlivé zásahy jsou odhadovány a obvykle kráceny.

Např. v současné době některé pojišťovny kryjí pojištěním úhradu sorbentu na ekologickou likvidaci provozních kapalin na vozovce v rozsahu 1 000,- Kč, což nepokryje ani náklady na objem provozních kapalin osobního vozidla. Je pochopitelné, že firmy, které mají vyprošťovací činnost jako doplňkovou ke své hlavní činnosti, nemají zájem nakupovat a používat dopravní značení a bezpečnostní prvky pro vymezení místa nehody. Při nehodě následně vyžadují, aby je zabezpečili hasiči, policie, nebo správce komunikace.

Stejně jako u pojišťoven se ukazuje dle znaleckých posudků, že např. znalec z oboru ekonomiky bez znalostí oboru dopravy technologie přepravní a vyprošťovací činnosti nemůže ceny správně posoudit. Ceny pro fakturaci časové ceny Kč/hod. pouze laicky odhaduje a celkové ceny posuzuje bez profesních znalostí z dopravy. Jedním z důvodů je neexistující metodika pro znalce z oboru dopravy.

- V roce 2020 se u pojišťoven objevují nové teorie o tvorbě cen a normativů času pro úkony ve vyprošťovací činnosti, které jsou pro znalecké posouzení dané činnosti zcela

nepřijatelné. Teorie nejsou podloženy argumenty, ani nejsou oficiálně zveřejněny a nelze je ani považovat za metodické pokyny pro znalce. Jedná se pouze o laický názor bez dostatečných profesních, provozně-ekonomických znalostí dopravy, přesto uplatňovaný při stanovení cen a normativů výkonů ve znaleckém posudku.

- Normativy pro výkon práce speciálních vozidel na silničním podvozku pro vyprošťovací činnost neexistují a nejsou ani v příbuzných oborech, ve strojírenství nebo stavebnictví. Např. normativy pro jeřáby ve stavebnictví od roku 1990 oficiálně neexistují a jsou nahrazovány v rozpočtech staveb odhadem koeficientů vývoje techniky a dané činnosti starých normativů, platných ve stavebnictví do roku 1990.
- Současný přístup pojišťoven k likvidaci škod V-O činnosti formou úhrady minimálních jednotkových cen je pochopitelný a přijatelný až do okamžiku, kdy jednotkové ceny pro jednotlivou speciální techniku výrazně neovlivňují a nesnižují ekonomickou efektivnost zásahu.

Nízké jednotkové ceny speciální techniky:

- jsou základním parametrem pro rozhodnutí použití techniky na zásah, i když mají pro dané hmotnosti havarovaného vozidla nedostatečný výkon a technologický postup prací je zdlouhavý a ekonomický efekt zásahu je nedostatečný,
- nerespektují vynaložené náklady a znemožňují pořízení výkonné techniky i za předpokladu, že celková škoda při jejím použití by byla významně nižší.
- V důsledku této skutečnosti byl v roce 2019 (a trvá i nadále) v ČR výrazný nedostatek V-O firem vybavených výkonnou speciální technikou pro vozidla nad 3,5 t. Například v pohotovosti 24 hod./den jsou v celé ČR v současné době pouze 3 jeřáby o nosnosti 50 až 55 t, které mohou být nasazeny na úsecích dálnic D1, D2, D0 a D5 od Břeclavi až do Berouna. Na ostatních dálnicích a silnicích I. tř. se musí používat technika s nižším výkonem a zdlouhavá (neefektivní) technologie zbytečně prodlužuje dobu omezení/uzavření provozu, a tím i dobu kolon.
- Nad 55 t nosnosti nejsou v ČR žádné jeřáby pro V-O činnost, i když např. použití jeřábu s nosností 50 až 70 t bylo jednoznačně deklarováno na veletrhu vyprošťovací techniky v sousedním Německu již v roce 2014 jako základ ekonomické efektivnosti pro řešení minimální doby omezení provozu, zejména na komunikacích s vysokou intenzitou a hustotou provozu kamionové dopravy.

- Závažným problémem je skutečnost, že některé V-O firmy ani nevlastní nebo nemají v dlouhodobém pronájmu speciální vozidla v potřebném počtu na jeden zásah. Mají jedno vozidlo, většinou 1 tahač a pro konkrétní zásah si speciální vozidla nebo jeřáby vypůjčují i s posádkou. Dojezdová doba techniky je vždy delší, než by byla technicky přijatelná vlastní technikou. To nelze považovat za řešení omezení/zastavení provozu v souladu se zákonem o provozu na komunikacích. Taková V-O firma nemůže řádně plnit podmínky pro pohotovost *24 hod./den* a dosažitelnost místa zásahu v minimálním čase.

1.5 Ekonomické aspekty provozu V-O činnosti

Závažným problémem ekonomiky provozu V-O činnosti je obecná neznalost tvorby cen pro jednotlivé typy speciální i univerzální techniky v rámci jejího využití pouze pro neplánovaný provoz (nahodilost nehod) a pohotovostní režim *24 hod./den*. Při současné neznalosti fakturace cen pro speciální režimy provozu to má negativní vliv pro posuzování celkových nákladů na odstranění všech škod dle platných právních předpisů.

Poruchy a nehody vozidel jsou negativní jevy provozu silniční dopravy s nahodilým projevem a náklady na likvidaci způsobených škod havarovaným vozidlem (často i s nákladem) jsou velmi vysoké.

1.5.1 Škody v důsledku kolon – kongescí

Ze zápisu Podvýboru pro dopravu Poslanecké sněmovny ČR z 12. schůze ze dne 04.11.2008 lze konstatovat:

Ekonomické dopady kongescí:

- *kromě ztrát na životech a zdraví občanů mají dopravní nehody a následné kongesce enormní negativní vliv na ekonomiku státu,*
- *dle údajů „Bílé knihy dopravy EU“ z roku 2001 – ekonomické ztráty jen z kongescí budou kolem roku 2010 vyčíslené částkou 80 miliard EUR ročně,*
- *aktuální údaje ze SRN – ekonomické ztráty v důsledku kongescí jsou jen v SRN ročně vyčíslené částku 100 miliard EUR,*
- *Česká republika – pouze kvalifikované odhady o ročních ztrátách v důsledku dopravních nehod ve výši 2,8 % HDP, což představuje částku cca 28 miliard Kč.*

V časopisu Ekonom č. 24/2014 byl k problematice kongescí věnován široký prostor a mimo jiné s využitím výpočtů odborníků Ostravské univerzity byl uveden výpočet nákladů ztraceného času za jednu hodinu kongesce na D1 při stanovené intenzitě provozu. Cena ztraceného času dle tohoto výpočtu vycházela na D1 na **8 148 857,- Kč/hod.**

Obecně lze konstatovat, že každé zkrácení doby na odstranění překážky provozu při dané výši intenzity provozu ve sledovaném úseku znamená snížení škod státu v řádu milionů korun za jednu hodinu pobytu vozidel v koloně.

1.5.2 Škody v důsledku poškození havarovaného vozidla a havarovaného nákladu při vyproštění po nehodě

Jedná se o škody způsobené špatně zvolenou technologií vyproštění v důsledku nedostatečného vybavení speciální technikou nebo nekvalifikovanými pracovníky v rámci úspor nákladů k zajištění nízké jednotkové ceny. V současné době jsou škody při vyprošťování na havarovaném vozidle obvykle likvidovány pojišťovnami jako škody způsobené havárií, a tak není zájem V-O firem na jejich minimalizaci. Minimalizace nákladů na úklid havarovaného zboží je velmi náročná na ruční práci, a proto je velmi závislá na možnosti využití technického a materiálního vybavení V-O firmy.

1.5.3 Škody na komunikaci a jejím zařízení po nehodě

Poškození vozovky v důsledku špatně zvolené technologie vyproštění:

- Špatně nebo nedostatečně provedené práce při uvedení vozovky do provozu v rozporu s nedodržením stanovených předpisů (ponechání vyteklých kapalin nebo havarovaného nákladu na vozovce, nezabezpečení nehodového místa svodidly atd.).
- Výše škod v důsledku špatné technologie vyprošťování nebo z nedbalosti při vyprošťování nejsou samostatně evidovány a jsou zahrnuty v celkových škodách způsobených havárií vozidla a nákladu.

1.5.4 Základní aspekty stanovení cen a výkonů vyprošťovací činnosti

Nemožnost plánovat nahodilé výkony V-O firmy má za následek, že i v řadách odborníků pro silniční dopravu chybí znalosti výpočtu jednotkových cen techniky. Stejná situace je i při likvidaci škod pojišťovnami. Potřebné znalosti chybí i u řady znalců pro ekonomiku silniční dopravy.

Neznalost stanovení cen a fakturace dle zákonných pravidel cenotvorby v silniční přepravě způsobuje, že jsou preferovány smluvní jednotkové ceny speciální techniky pouze

odhadem na základě porovnání neporovnatelných výkonů dle počtu nehod, charakteru nehod, místa nehody, i rozdílných nákladů jednotlivých úkonů, což je zcela nepřijatelné.

Lze konstatovat, že základní neznalost fakturace přepravních úkonů v silniční nákladní dopravě a zejména speciálních úkonů v přepravě, jako je vyprošťování havarovaných vozidel, je způsobena naprostou absencí norem na vyprošťovací výkony speciální techniky na silničním podvozku. Počet speciálních vozidel má V-O firma v jednotkách jednoho nebo několika kusů a jejich konstrukce je různorodá v závislosti na konkrétní objednávce V-O firmy. Z tohoto důvodu nelze porovnávat ani výkony speciálního vozidla s různou nástavbou na silničním podvozku.

Základním předpokladem obecné přijatelnosti jednotkových cen likvidace škod po nehodě je pro všechny zúčastněné stabilizace výpočtu jednotkových cen v *Kč/hod.* dle nákladové metody v souladu s platnými právními předpisy pro cenotvorbu.

Uvedená Metodika umožňuje zpracovat metodiku stanovení cen a norem pro fakturaci odtahů a vyprošťování havarovaných vozidel v souladu s právními předpisy, která nebyla dosud zpracována.

1.5.5 Zobecněné poznatky z provedené analýzy dostupných dat

Od roku 2016 se ŘSD snaží pro odstranění překážek na dálnicích postupně zajistit systémové řízení vyprošťovací činnosti na dálnicích a silnicích I. tř. formou smluvního zabezpečení, které by výrazně umožňovalo **minimalizovat dobu zastavení nebo omezení provozu**, a tím následně minimalizovat škody státu a dopravců. Zatím je tento systém řízení zajištěn jen částečně na dálnicích I. tř., avšak s tím, že i na dálnicích I. tř. byla ponechána volnost v odstranění překážky provozu bez jakýchkoliv závazků vůči správci komunikace ostatními nesmluvními V-O firmami. Zavedením licencí V-O firem na stanovený úsek komunikace by byl tento hrubý nedostatek systému odstraněn.

Z analýzy poskytnutých znaleckých posudků ve věci vyprošťovací činnosti a předložených faktur vynaložených nákladů vyplývá, že je zásadní nedostatek speciální techniky a dalšího speciálního vybavení u převážné většiny V-O firem.

Požadavek pojištěven na nízké jednotkové ceny a likvidace škod v omezené míře vynaložených nákladů vede V-O firmy k využívání nekvalifikovaných pracovníků pro vyprošťovací činnost a k „úsporám“ pracovníků na zásah v rozporu s bezpečnostními předpisy pro práce na komunikacích.

Vývoj stavu V-O služeb po roce 2017 ukazuje, že renomované V-O firmy s dostatečnou kapacitou techniky a kvalifikovaných pracovníků byly po uzavření smlouvy s ŘSD v důsledku nesprávného nastavení limitních jednotkových cen ekonomicky poškozeny. Obecně došlo k různým úpravám a doplnění limitních cen mimo rámec nebo dokonce v rozporu s pravidly cenotvorby v ČR, což nepřispívá k řešení stanovených cílů.

Ekonomické parametry jednotkových cen za služby je potřebné pro smlouvy s ŘSD přehodnotit a tvorbu jednotkových cen zpracovat dle platných pravidel pro tvorbu cen v EU a v ČR. Současně je třeba změnit i pravidla pro veřejná výběrová řízení na dálnicích ve smyslu majoritního provozu vybrané firmy s garancemi vůči státu k zajištění jeho požadavků na danou činnost s garancí minimalizace doby omezení nebo zastavení provozu na smluvně zabezpečeném úseku komunikace. Veřejné výběrové řízení pro dálnice I. tř. zabezpečuje rovnocenné technické a pracovní kapacity dané činnosti v souladu s bezpečnostními a právními předpisy o podnikání na komunikacích.

Přesto na dálnicích I. tř. existuje volný trh nabídky a poptávky bez smluvního zajištění likvidace škod po nehodách a poruchách vozidel se správcem komunikace a nejsou tak řešeny veškeré způsobené škody v souladu s požadavky státu na danou činnost a s právními předpisy.

Proto na všech komunikacích trvá i nadále zcela volná nabídka a poptávka služeb bez jakýchkoliv pravidel pro podnikání (s výjimkou případných dohod o limitních jednotkových cenách) se všemi negativními důsledky pro stát a dopravní veřejnost, což nelze hodnotit jinak než jako nepřijatelné.

Zpracováním Standardu pro dálnice II. tř. a silnic I. tř. byly dořešeny podmínky pro zavedení systému ŘSD i na tyto komunikace, který tvoří s ostatními standardy **ucelený systém pro všechny dálnice a silnice I. tř., tj. necelých 13 % km komunikací ve státní správě.**

1.6 Cíl řešení

Základním cílem Metodiky je umožnit správci komunikace v souladu se zákonem:

- „neprodleně“ minimalizovat dobu omezení nebo uzavření provozu na komunikaci z důvodu překážky provozu, způsobené poruchou vozidla nebo havárií vozidel,
- odstranit veškeré způsobené škody na místě nehody,
- pomocí technických a organizačních opatření minimalizovat následné škody po nehodě,

- ochránit nezraněné účastníky nehody,
- ochránit majetek majitelů havarovaných (porouchaných) vozidel po nehodě.

K dosažení základního cíle jsou stanovena jednotlivá opatření k dosažení dílčích cílů pro správce komunikací, pojišťovny a znalce z oboru dopravy, které se podílejí na stanovení rozsahu a úhradě škod vozidel, způsobených havárií nebo poruchou vozidla na komunikaci.

Cíle pro Ministerstvo dopravy ČR:

- pro odstranění překážky provozu na komunikaci certifikovat předloženou Metodiku,
- vydat prováděcí předpisy pro:
 - koncese pro odstranění překážky provozu hmotnosti do 3,5 t,
 - koncese pro odstranění překážky provozu hmotnosti nad 3,5 t,
 - licence pro vybrané V-O firmy dle veřejného výběrového řízení na smluvně zajištěné komunikace dle stejného principu jako jsou licence pro veřejnou linkovou autobusovou přepravu pro provoz jednotlivých linek,
 - pravidelné roční školení profesních pracovníků bezpečnostních předpisů pro práce na komunikacích a práce s nákladem, zejména rychlozkažitelného a nebezpečného zboží,
 - pravidelné roční školení o vývoji nových konstrukcí nákladních vozidel a vývoji konstrukčních materiálů.

Cíle pro správce dálnic a silnic I. tř. – ŘSD

- ŘSD bude pro likvidaci překážek provozu vydávat v souladu s prováděcími předpisy Ministerstva dopravy ČR na základě veřejného výběrového řízení licence pro jednotlivé úseky silnic a dálnic dle stejného principu jako jsou licence na linky veřejné linkové autobusové dopravy.
- ŘSD, jakožto pověřený správce komunikací a zodpovědný za plynulý provoz, bude přímo bez zprostředkovatele ve spolupráci s Policií ČR nadále organizovat a zajišťovat na dálnicích a silnicích I. tř. odstranění překážky provozu, bude v souladu se smlouvou řídit technická a organizační opatření, která minimalizují dobu a rozsah prací při zásahu.
- Odstranění překážky provozu budou provádět pouze V-O firmy s koncesí pro provoz nákladní dopravy do 3,5 t a nad 3,5 t.
- ŘSD stanoví parametry smluvního zajištění odstranění překážky provozu a následků nehody s V-O firmou v rozsahu odstranění všech škodných následků v souladu

s právními předpisy. Parametry výběrového řízení budou pro V-O firmy stanoveny na základě požadavků státu, majitelů havarovaných (porouchaných) vozidel a ostatní dopravní veřejnosti s cílem minimalizace škod po nehodě.

- Parametry veřejného výběrového řízení, stanovené pro V-O firmy, budou respektovat ekonomickou efektivnost technických, organizačních a technologických postupů konkrétního zásahu a řešení následných škod po havárii, doporučené Metodikou, včetně:
 - pohotovosti speciální i univerzální techniky a profesních pracovníků,
 - zajištění bezpečné ochrany nezraněných osob zúčastněných na nehodě,
 - zajištění ochrany majetku havarovaných vozidel a ostatních účastníků nehody,
 - limit času pro dojezd speciální techniky V-O firmy na místo nehody, včetně sankce.
- ŘSD smluvně zajistí povinnost V-O firmy školit profesní pracovníky pravidelně 1x ročně (včetně sankce):
 - o bezpečnosti práce na dálnicích a silnicích I. tř.,
 - o vývoji dopravní techniky a zejména o změnách, které mají vliv na rozsah škod po havárii,
 - o materiálu a vlastnostech havarovaného zboží a provozních kapalin, zejména na dodržení pravidel bezpečnosti práce a ekologických předpisů při jejich likvidaci po nehodě (poruše) vozidla.

Cíl pro pojišťovny

Cíl Metodiky pro obor pojištění rizik je možnost stanovit interní standardy pro likvidaci všech škod v oboru pojištění rizik v silniční dopravě po havárii nebo poruše vozidla na komunikaci a jejím ochranném pásmu v souladu s právními předpisy.

Cíl pro znalce v oboru ekonomiky a silniční dopravy, specializace provoz a ekonomika přepravy

Cílem Metodiky je pomoc znalcům v uvedených oborech a specializaci při zpracování znaleckých posudků používat profesní Standard pro techniku a Standard technologických postupů správce komunikace pro vyprošťovací a odtahovou činnost. Standardy pro znalce na danou vyprošťovací činnost neexistují.

2 POPIS NAVRHOVANÉ METODIKY

Charakteristika zpracované Metodiky je zaměřena do oblasti aplikovaného výzkumu na stanovení technických a provozních minimálních parametrů pro smluvně zabezpečený úsek dálnice a silnice I. tř. na základě analýzy a vyhodnocení skutečných zásahů vyprošťování a odtahů havarovaných (porouchaných) vozidel, zaznamenaných v dokumentaci ŘSD a V-O firem, a potřeb státu a dopravní veřejnosti minimalizovat omezení provozu a škody po nehodách. Taková Metodika v souhrnu čtyř jednotlivých částí nebyla dosud pro potřeby správců komunikací zpracována.

Zastavení nebo omezení provozu z důvodu překážky na vozovce způsobuje kromě škody na vozidle a škod na zdraví účastníků nehody, také velké škody národnímu hospodářství v důsledku doby omezení provozu a následné tvorby kongescí a kolon na vozovce. Jejich likvidace a současně minimalizace vynaložených nákladů vyžaduje při odstranění překážek dostatečnou potřebu výkonné speciální techniky a také kvalifikované pracovníky. Navržená metodika cíleně obsahuje ve Standardu A minimální kapacity speciální techniky a pracovníků pro stanovený úsek dálnice (cca 50 km) pro odstranění překážky do hmotnosti 48 t. Standard B v návaznosti na techniku doporučuje technologické postupy vyprošťovacích prací pro dosažení maximální možné ekonomické efektivnosti vynaložených nákladů na daný rozsah likvidace škod po nehodě.

Jakékoliv zkrácení doby omezeného provozu a rychlé zprovoznění všech jízdních pruhů po uvolnění kolon znamená výrazné snížení škod národního hospodářství.

Oba Standardy A a B řeší i požadavky státu na ochranu majetku (havarovaných vozidel), ochranu a péči nezraněných účastníků nehody i minimalizaci času dojezdu speciální techniky na místo nehody.

Vyprošťovací práce s použitím „hrubé síly“ při nevýkonné speciální technice s následným poškozením havarovaného vozidla je pro dopravce a pojišťovny nepřijatelný způsob odstranění překážky. Při vyproštění (odtahu) vozidla musí být použita šetrná technologie prací pomocí výkonných speciálních vozidel a vybavení (jeřáby nad 50 t nosnosti pro havarované nákladní soupravy, nafukovací vaky, speciální pásy pro cisterny atd.), které umožňují minimalizaci škod na havarovaném vozidle a na havarovaném nákladu, zejména při nehodách v tunelech a na mostech.

Na základě sběru dosažitelných dat a fotografické dokumentace konkrétních zásahů (v rozsahu let 2007 až 2015) na odstranění překážky z dálnic byla jednotlivá data analyzována

a vyhodnocena v souladu s bezpečnostními předpisy pro práce na dálnici a jsou obsažena ve Standardu A a B a v Pilotním projektu C.

Na základě vyhodnocení dat z let 2016 – 2018 byla provedena aktualizace speciální techniky a technologických postupů a Standard odtahových služeb pro dálnice II. tř. a silnice I. tř. byl aktualizován a doplněn o nové poznatky a možnosti využití speciální techniky ve Standardu D.

Konkrétně se jedná o:

- průzkumy jednotlivých nehod, zejména fotodokumentace několika stovek zásahů V-O firem z let 2007 až 2015, 2018,
- průzkumy dokumentace V-O firem,
- sčítání dopravy 2010, 2016
- dokumentace ŘSD k zařazení rychlostních komunikací do dálnic II. tř. a silnic I. tř.,
- pasporty vybraných úseků dálnic.

2.1 Standard A – Provozní a technické předpoklady pro odstranění překážky na pozemní komunikaci

Pro stanovení parametrů speciální techniky byly využity i poznatky z posudků silničních nehod a škod po nehodách při vyprošťování, které jsou uloženy v archivu ÚSI VUT. Současně byly analyzovány a vyhodnoceny konstrukční prvky starých i nových typů nákladních vozidel, která provozují přepravu na komunikacích v ČR.

Technické parametry speciálních strojů a mechanismů byly navrženy v souladu s běžně dostupnou technikou v současné době na trhu tak, aby mohla zvládnout požadované úkony bezpečně v co nejkratší době, v každé roční době, ve dne i v noci při nehodě (poruše) všech typů vozidel v provozu v ČR od 3,5 t hmotnosti do max. hmotnosti 48 t v souladu s požadavky státu na řešení kolon a časové dostupnosti speciální techniky na místo nehody.

Minimální počty pracovníků byly stanoveny v souladu s bezpečnostními předpisy pro práce na dálnici pro provoz 24 hod./den. Současně s tím byla respektována kvalifikace a zkušenosti pracovníků z hlediska manipulace s poškozenými vozidly i havarovaným zbožím, aby nedocházelo k dalším následným škodám. Metodika vyžaduje nejen základní znalosti ovládání speciální techniky, ale i základní znalosti konstrukce jednotlivých typů vozidel, používaných v Evropě, a současně znalosti manipulace s havarovaným nákladem včetně přeprav nebezpečného zboží (dle ADR) a zkazitelných potravin (dle ATP).

Hodnota vozidel a zboží dopravců se stále zvyšuje. Jejich případné poškození při vyprošťování po nehodě proto klade vysoké nároky na vyprošťovací techniku i kvalifikovaný personál a na ekologickou likvidaci škod na komunikaci včetně ochranného pásma a zbytků z havarovaných vozidel a zboží.

Součástí metodiky jsou řešeny i základní požadavky na vlastní bezpečnostní značky, techniku a další technická zařízení k zajištění bezpečnosti práce na místě zásahu po nehodě.

S ohledem na ochranu majetku v rámci snížení škod na havarovaných a porouchaných vozidlech po nehodě byly státem, potažmo správcem dálnic, stanoveny požadavky na chráněná parkoviště a ochranu nezraněných účastníků nehod a poruch vozidel. Pro ochranu majetku dopravců jsou v metodice stanoveny parametry chráněných parkovišť a stanoveny postupy pro zajištění potřebné péče o nezraněné účastníky po nehodě.

2.2 Standard B – Technologické postupy vyprošťovacích prací a odtahů

Technologické postupy vyprošťovacích prací a odtahů respektují technické parametry minimálního počtu speciální a univerzální techniky pro stanovený úsek dálnice v délce cca 50 km, kapacity profesních pracovníků a požadavky správce komunikace.

Standard technologických postupů je založen a zpracován pro potřeby stanovení rozsahu základních (minimálních) parametrů a podmínek veřejných výběrových řízení pro naplnění závazku V-O firem ve smlouvách dle stanovených požadavků správcem komunikací:

- zajištění minimálního počtu speciální techniky s dostatečným výkonem a speciálního vybavení pro všechna vozidla do 48 t hmotnosti,
- zajištění dosažitelnosti místa nehody do 30 min. v běžném provozu na stanoveném úseku dálnice v délce cca 50 km na dálnicích dle charakteru a délky stanovených silnic a stanoviště pohotovostní techniky,
- zajištění minimální kapacity kvalifikovaných a zkušených pracovníků pro zajištění služby 24 hod./den; podmínka základních znalostí konstrukce havarovaných vozidel,
- zajištění překládky havarovaného zboží, jeho ochrana nebo likvidace znehodnoceného zboží; zajištění školení pracovníků o zboží ADR, ATP na úrovni znalostí řidičů převážejících uvedené zboží,
- zajištění ochrany a následné péče nezraněných účastníků po nehodě,

- zabezpečení ochrany havarovaných vozidel po zásahu,
- zajištění pravidelných školení pracovníků z bezpečnostních předpisů ŘSD pro práci na komunikacích,
- zpracování interních technologických předpisů V-O firem v souladu s počty a výkony speciální techniky firmy.

Na základě požadovaných podmínek jsou stanoveny (doporučené) obecné technologické postupy pro jednotlivé činnosti, jako je:

- umístění dopravních značek a zábran k vymezení ochrany pracovního prostoru a vymezení omezeného jízdního pruhu nebo zastavení provozu,
- vyhodnocení situace na místě nehody včetně stanovení typu a počtu techniky a počtu pracovníků,
- postup prací dle technologie vyproštění v souladu s doporučenými obecnými a interními předpisy V-O firmy, které zajistí minimální, technicky reálnou, přijatelnou dobu omezení překážky provozu,
- provedení překládky havarovaného zboží včetně jeho deponování nebo ekologické likvidace,
- zabezpečení ochrany havarovaného vozidla proti krádeži,
- zabezpečení následné péče o nezraněné účastníky nehody,
- likvidace následků nehody, odstranění překážek a zabezpečení zprovoznění komunikace v souladu s bezpečnostními předpisy.

Veškeré technologické postupy jsou zpracovány v souladu s interními předpisy ŘSD o bezpečnosti práce na komunikacích.

2.3 Pilotní projekt C – Základní pravidla pro standardy technologických postupů odstraňování překážek provozu na vybraném úseku č. 25 (exit 178 – exit 182) modernizace dálnice D1

Pilotní projekt doporučuje jednotlivé postupy (kroky) ke smluvnímu zabezpečení mezi vybranou firmou na základě výběrového řízení a ŘSD pro stanovený úsek dálnice.

V návaznosti na stanovené požadavky státu a dopravní veřejnosti popisuje v jednotlivých krocích základní postupy organizace a řízení V-O činnosti dle Standardu

techniky a Standardu technologických postupů činnosti k uzavření smlouvy mezi správcem komunikace a V-O firmou.

Základní ustanovení a jejich charakter pro uzavření smlouvy ŘSD s V-O firmou:

- podmínka koncese pro vozidla do 3,5 t hmotnosti a až do 48 t hmotnosti,
- podmínka stanovení úseku dálnice cca 50 km,
- podmínka dostatečné kapacity speciální techniky, zařízení a speciálního vybavení pro dva zásahy ve stejné době,
- závazek dosažitelnosti místa zásahu na dálnici do 30 min. od stanoviště techniky prvním vozidlem při normálním provozu,
- minimální kapacita kvalifikovaných pracovníků pro službu 24 hod./den,
- podmínka kvalifikace a praxe pracovníků,
- podmínka překládky havarovaného zboží a jeho deponace včetně školení pro práci s nebezpečným zbožím (dle ADR) a zkazitelnými potravinami (dle ATP),
- podmínka základních znalostí konstrukce vozidel včetně školení o vývoji vozidel,
- podmínka ochrany nezraněných účastníků po nehodě,
- podmínka bezpečné práce na dálnici,
- podmínka úklidu vozovky včetně ekologického znečištění vozovky a jejího okolí,
- podmínka zabezpečení techniky pro bezpečné označení překážek na komunikaci a po odstranění překážek zabezpečení poškozených míst komunikace a příslušenství,
- vydání licence pro práce na svěřeném úseku dálnice jediné V-O firmě (případně jejím subdodavatelům),
- závazek ŘSD o předávání informací o provozu a technickém stavu komunikace po dobu trvání smlouvy včetně pasportu a popisu svěřeného úseku komunikace,
- závazek V-O firmy o dodržování základních předpisů pro V-O práce na komunikaci a zadávacích podmínkách pro uzavření smlouvy s ŘSD,
- závazek V-O firmy zpracovat interní předpisy k zajištění bezpečnosti práce a k dodržení technologických postupů jednotlivých úkonů dle charakteru činnosti,

- závazek V-O firmy k úklidu a ekologické likvidaci provozních kapalin z poškozených vozidel a úklidu a ekologické likvidace zbytků poškozených vozidel a nákladu,
- závazek V-O firmy ke standardnímu zabezpečení konkrétního místa zásahu po dopravní nehodě na dálnici podle předpisů správce komunikace a interních předpisů V-O firmy.

2.4 Standard D – Standardy odtahových služeb pro dálnice II. tř. a silnice I. tř.

Základem pro zpracování Standardu D byly analýzy a vyhodnocení čtyřletého období uzavřených smluv pro odstranění překážky provozu mezi ŘSD a V-O firmami.

Standard D obsahuje technické poznatky a návrhy opatření pro uplatnění nových postupů odstraňování překážky provozu na 13 % komunikací s vysokou intenzitou a hustotou provozu. Pro vybrané komunikace byly aktualizovány a sjednoceny základní poznatky a návrhy opatření ze Standardů A, B i z Pilotního projektu C.

Standard D doplňuje a sjednocuje systém řízení odstranění překážky (omezení/uzavření) provozu v jednotný celek, řízený správcem komunikace (ŘSD), zodpovědným za provoz dálnic I. a II. tř. a silnic I. tř. v ČR.

Pozornost byla věnována odstranění nedostatků podepsaných smluv mezi ŘSD a V-O firmami, zejména opatření ke zvýšení efektivnosti provozu i ekonomiky zásahů. Obsah opatření je zaměřen především na provozně-ekonomickou motivaci V-O firem, na tvorbu cen i na efektivnost kapacit nasazené techniky a pracovníků.

Současně s tím byly aktualizovány návrhy opatření k zajištění požadavků státu na likvidaci nehod na vybraných komunikacích.

3 NOVOST POSTUPŮ

3.1 Obecná charakteristika nových postupů

V dosavadním zabezpečení odstranění překážky na komunikaci formou volného trhu – nabídky a poptávky bez obecných pravidel a bez dodržování právních předpisů pro podnikání je pro stát a jednotlivé účastníky likvidace škod po nehodách dále nepřijatelná.

Novost Metodiky je založena na systémovém přístupu správce komunikace k dané problematice, který na základě parametrů pro veřejné výběrové řízení uzavře s vybranými V-O firmami závazné smlouvy na dohodnuté období (obvykle 5 let), na stanovené úseky

komunikací (na dálnici cca 50 km), na pohotovosti služby 24 hod./den, na minimalizaci doby dojezdu prvního vozidla při normálním provozu atd.

Současně novost Metodiky spočívá v zabezpečení potřebné kapacity speciální techniky včetně speciálního vybavení a kapacity kvalifikovaných pracovníků pro dva zásahy současně tak, aby V-O firmy byly schopné zabezpečit rychlé odstranění překážky na dálnici s důrazem na maximální efektivnost zásahu s minimalizací následných škod.

V podrobných technologických postupech jsou uvedeny pro jednotlivé úkony vyprošťování nové poznatky dle typů vozidel, jízdních souprav, návěsových souprav, jakož i cisteren, které vyžadují kvalifikované pracovníky. Stejně tak jsou uvedeny postupy pro překládku havarovaného zboží včetně nebezpečného zboží a zkazitelných potravin. Technologické postupy překládky zboží a úklidu znečištění vozovky včetně zbytků vozidel jsou v souladu s novou technikou a s materiály k likvidaci ekologických škod s důrazem na rychlé zprovoznění vozovky (mechanické nakladače, kontejnery, sorbenty atd.).

Nově je v daném systémovém řešení zásahu požadováno od V-O firem v rámci smlouvy se správcem komunikace zabezpečit:

- a) prvotní péči o nezraněné účastníky nehody,
- b) ochranu majetku majitelů havarovaných vozidel po nehodě,
- c) stanovení limitu dosažitelnosti místa nehody; za nedodržení limitu jsou stanoveny sankce.

Novost navržené Metodiky spočívá v navržení nového systému řízení odstranění překážky provozu na všech dálnicích a silnicích I. tř. Nový systém je navržen v souladu s právními předpisy o provozu na pozemních komunikacích a s právními předpisy o podnikání zúčastněných firem.

Nově navržený systém řízení umožňuje realizovat s vysokou produktivitou a s technicky reálnou minimalizací doby omezení provozu po nehodě při dosažení ekonomické efektivnosti pro všechny účastníky likvidace následků nehod.

Novost navržených Standardů spočívá v profesionalizaci a zvýšení produktivity soukromých V-O firem a jejich nové spolupráce s ŘSD formou smluvního vztahu na základě veřejného výběrového řízení. Nová forma spolupráce je velmi úspěšně hodnocena pro dálnice I. tř., pro které budou smlouvy ukončeny v roce 2021.

Novost Standardů umožňuje pojišťovněm stanovit nové produkty pojištění včetně reálných limitů pro vyprošťovací a odtahovou činnost a následné krytí nákladů při likvidaci škod, zejména u havárií vozidel nad 3,5 t.

Jiný systém, který by respektoval požadavky státu a dopravní veřejnosti v souladu s právními předpisy při likvidaci následků nehod, neexistuje.

Lze konstatovat, že na základě nové Metodiky dle jednotlivých částí (Standard A, Standard B, Pilotní projekt C, Standard D pro dálnice II. tř. a silnice I. tř.) je nově předkládán systém efektivního řízení odstranění překážek provozu s cílem minimalizovat následné škody po poruchách a haváriích na cca 13 % komunikacích, které jsou základem a tvoří páteř komunikační sítě dálnic a silnic ve státní správě ČR.

3.2 Nová metodika – nová charakteristika činnosti

V rámci novosti řešení dané problematiky jsou definovány nové charakteristiky V-O činnosti odstranění překážky provozu V-O firmou lze definovat jako samostatnou odbornou profesionální činnost – práce na komunikaci, provozovanou na základě koncese pro nákladní silniční dopravu dle uzavřeného smluvního vztahu se správcem komunikace (ŘSD) v případech nehod.

Profesionalizace činnosti dané V-O firmy znamená:

- dostatečnou vybavenost speciální technikou a speciálními pomůckami pro V-O činnost na stanoveném úseku komunikace,
- dostatečný počet kvalifikovaných (profesionálních) pracovníků pro speciální činnost s vysokou odbornou znalostí,
- zvyšování odborných znalostí o vývoji dopravních prostředků a vývoji materiálů zboží,
- odbornou znalost provozu a ekonomiky přepravy zboží silniční dopravou, zejména znalostí cenotvorby v dopravě a technologických postupů v silniční přepravě.

Profesionální pracovník V-O společnosti splňuje:

- předepsané vzdělání a kvalifikaci pro specifickou činnost v oboru dopravy dle EQF (European Qualifications Framework), především stupně 3 až 4,
- předepsanou délku praxe pro danou funkci,

- každoročně si rozšiřuje znalosti o vývoji:
 - vozidel provozujících dopravu,
 - speciálních vozidel a zařízení pro V-O činnost,
 - přepravy zboží a cestujících včetně přepravovaných materiálů, zejména nebezpečného zboží a zkazitelných potravin zboží,
 - materiálů a technologických postupů k zabránění ekologických škod.

4 UPLATNĚNÍ CERTIFIKOVANÉ METODIKY

4.1 Doplnění a úprava základních právních a interních předpisů

Uplatněním Metodiky je řešen základní požadavek státu, majitele pozemních komunikací – zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tj. odstranění překážek provozu na komunikaci dle § 45, § 46, a § 47, které mají přímý vztah k řešené problematice v souladu s potřebami státu a dopravní veřejnosti.

Především se jedná o úpravu prováděcích právních předpisů:

- k minimalizaci doby omezení provozu,
- k omezení kolon v důsledku nehod a poruch vozidel na dálnicích a silnicích I. tř.,
- k vydání licencí pro vybrané úseky komunikací pro V-O firmy.

Předpokladem Metodiky je současně aktualizace Závazného pokynu policejního prezidenta ČR ze dne 04.12.2009 č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Předpokladem aktualizace a úpravy závazného pokynu je podrobně specifikovat překážku provozu na vozovce i v ochranném pásmu komunikace dle platných právních předpisů a norem pro projektování komunikací.

4.2 Uplatnění Metodiky v oborech zúčastněných na likvidaci škod v důsledku nehod a poruch vozidel na dálnicích a silnicích I. tř. i na ostatních komunikacích

Metodika umožní správci komunikací (ŘSD) na dálnicích a silnicích I. tř., případně ostatním správcům komunikací, v rámci navrženého systému řízení řešit požadavky státu na odstraňování překážek provozu s vysokou produktivitou a efektivností.

Metodika umožní V-O firmám a dopravcům po havárii konkrétně stanovit rozsah a podmínky objednávky pro likvidaci škod s cílem minimalizaci nákladů na likvidaci škod.

Metodika umožní pojišťovněm charakterizovat a stanovit obsah a limity jednotlivých produktů pro likvidaci škod v důsledku poruch a havárií vozidel. Následně Metodika umožní snížení škod a vyšší efektivnost posuzování a likvidace škod.

Metodika pomůže znalcům při stanovení cen a výkonů techniky v rámci zpracování znaleckých posudků, a potažmo soudům při rozhodování o škodách, způsobených poruchou nebo havárií vozidel na komunikacích.

Metodika obsahuje pro V-O firmy základní technickou dokumentaci pro podnikání v silniční dopravě na základě koncese pro V-O činnost.

SEZNAM POUŽITÉ SOUVISEJÍCÍ LITERATURY

- [1] Zákon č. 361/2000 Sb. v platném znění.
- [2] Závazný pokyn policejního prezidenta ČR ze dne 4. prosince 2009 č. 160/209.
- [3] Zápis Podvýboru pro dopravu Poslanecké sněmovny ČR z 12. schůze ze dne 04.11.2008.
- [4] Pasport dálnic.
- [5] Sčítání dopravy 2010.
- [6] Předpisy ŘSD pro práce na dálnici.
- [7] Taktika zásahu při dopravních nehodách – interní materiály odborné přípravy HZS.
- [8] Pracovní postupy při vyprošťování – interní materiály odborné přípravy HZS.
- [9] Interní předpisy vyprošťovacích firem pro vyprošťovací práce.
- [10] Fotodokumentace vyprošťování vozidel za léta 2007 až 2015.
- [11] Časopis Ekonom č. 24/2014.
- [12] Znalecké posudky ÚSI VUT.
- [13] Dopravní sektorové strategie 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem – 2013).
- [14] Příloha C – Prováděcích pokynů pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů silničních a dálničních staveb – MD ČR.
- [15] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, MD ČR.
- [16] Evropské normy pro zabezpečení nákladu Vyhláška č. 342/2014 Sb. (ČSN EN 12195-1).

[17] Interní předpisy ŘSD bezpečnosti práce na komunikacích (P 2_14 až P9_14, R83).

SEZNAM PUBLIKACÍ, KTERÉ PŘEDCHÁZELY METODICE

- [1] Vyprošťování nákladních vozidel nad 3,5 tuny a autobusů po nehodě a cena za provedený výkon. – časopis Transport, září 2014, Ing. Josef Libertín, CSc., akademický pracovník ÚSI VUT v Brně.
- [2] Minimalizace škod po havárii nákladního vozidla, nebo autobusu – konference ExFoS, leden 2014, Ing. Josef Libertín, CSc., akademický pracovník ÚSI VUT v Brně.

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1:** Standard A – Provozní a technické předpoklady pro odstranění překážky na pozemní komunikaci
- Příloha č. 2:** Standard B – Technologické postupy odstraňování překážek provozu na dálnicích (doporučené technologické postupy prací v souladu s technickým vybavením firmy)
- Příloha č. 3:** Pilotní projekt C – Základní pravidla pro standardy technologických postupů odstraňování překážek provozu na vybraném úseku č. 25 (exit 178 – exit 182) modernizace dálnice D1
- Příloha č. 4:** Standard D – Standard odtahových služeb pro dálnice II. tř. a silnice I. tř.