

Bezpečnost dětí v okolí škol z pohledu bezpečnostního auditora

Ing. Jaroslav Heinich, HBH Projekt spol. s r.o.

přednáška na konferenci Bezpečnost' dopravy na pozemných komunikáciách 2008

ve Vyhne (SK)

ÚVOD

Bezpečnostní audit a bezpečnostní inspekce pozemních komunikací jsou bezesporu významným nástrojem ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, který si i v našich zemích získává čím dál tím větší pozornost odborníků zabývajících se zvyšováním bezpečnosti silničního provozu. Provádění bezpečnostního auditu, se však převážně omezuje na audity připojení nových nákupních center, nebo projekty nových úseků významných komunikací. Bezpečnostní inspekce jsou většinou objednávány na ucelené tahy komunikací. Účelem studie prezentované v tomto příspěvku bylo prověřit možnost využití znalostí a zkušeností školeného bezpečnostního auditora pro zvýšení bezpečnosti dětí v okolí škol v širším měřítku celého regionu. Zvolený postup zahrnuje několik etap. V příspěvku jsou prezentovány výsledky první etapy - základní analýzy a shrnuté možnosti dalšího využití tohoto postupu.

MOŽNOSTI BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI DĚTÍ V PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Zajištění co nejvyšší bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu je jedním z klíčových témat všech profesionálů, kteří se zabývají touto problematikou a celkem logicky nejvýznamnější pozici v těchto aktivitách mají ti, kteří jsou vzhledem k svým zkušenostem nejvíce zranitelní, a to jsou právě děti. Pro zvýšení bezpečnosti dětí se v posledních letech dělá mnoho různých projektů s větším či menším dopadem, ale většina z nich je zaměřena do oblasti dopravní výchovy, případně různých kampaní a jednorázových aktivit. Přitom z mnoha zahraničních i domácích analýz vyplývá, že opatření v oblasti dopravní výchovy a kampaní se na celkovém snížení nehodovosti promítají zcela minimálním procentem, v závislosti na zdroji těchto analýz se většinou uvádějí čísla do 5% z celkových počtů následků nehod. Naopak úprava dopravního prostředí, tedy vlastní komunikace a jejího bezprostředního okolí umožňuje snížit nehodovost až o 30%.

Otázkou tedy je, jak mohou profesionálové působící v oblasti projektování, výstavby a údržby komunikací přispět k další akceleraci tohoto procesu a ve výsledku ke snížení nehodovosti a jejich následků u dětí. Při znalosti možností jednotlivých nástrojů bezpečného utváření pozemních komunikací je možno vznést hypotézu, že ke znalosti skutečných rizik konfliktů motorové dopravy především s pěší a cyklistickou dopravou a především ke stanovení priorit nápravných akcí by mohla velmi dobře posloužit bezpečnostní inspekce základních přístupových tras dětí do školy.

V červnu a červenci 2007 byl realizován v Libereckém kraji pilotní projekt posouzení dopravního prostoru okolí škol, který kromě ověření výše uvedené hypotézy měl odpovědět i na otázku, zda mají být i malé úpravy dopravního prostoru posouzeny bezpečnostním auditorem.

Při rozhodování o rozsahu a formě pilotního projektu bylo nutno respektovat dvě navzájem si proti řečící skutečnosti. Na jedné straně fakt, že plošné posouzení okolí jednotlivých škol, klasickou bezpečnostní inspekcí na velkém území je časově i finančně velmi náročné a na druhé straně skutečnost, že není možné se v podobné aktivitě věnovat pouze některým

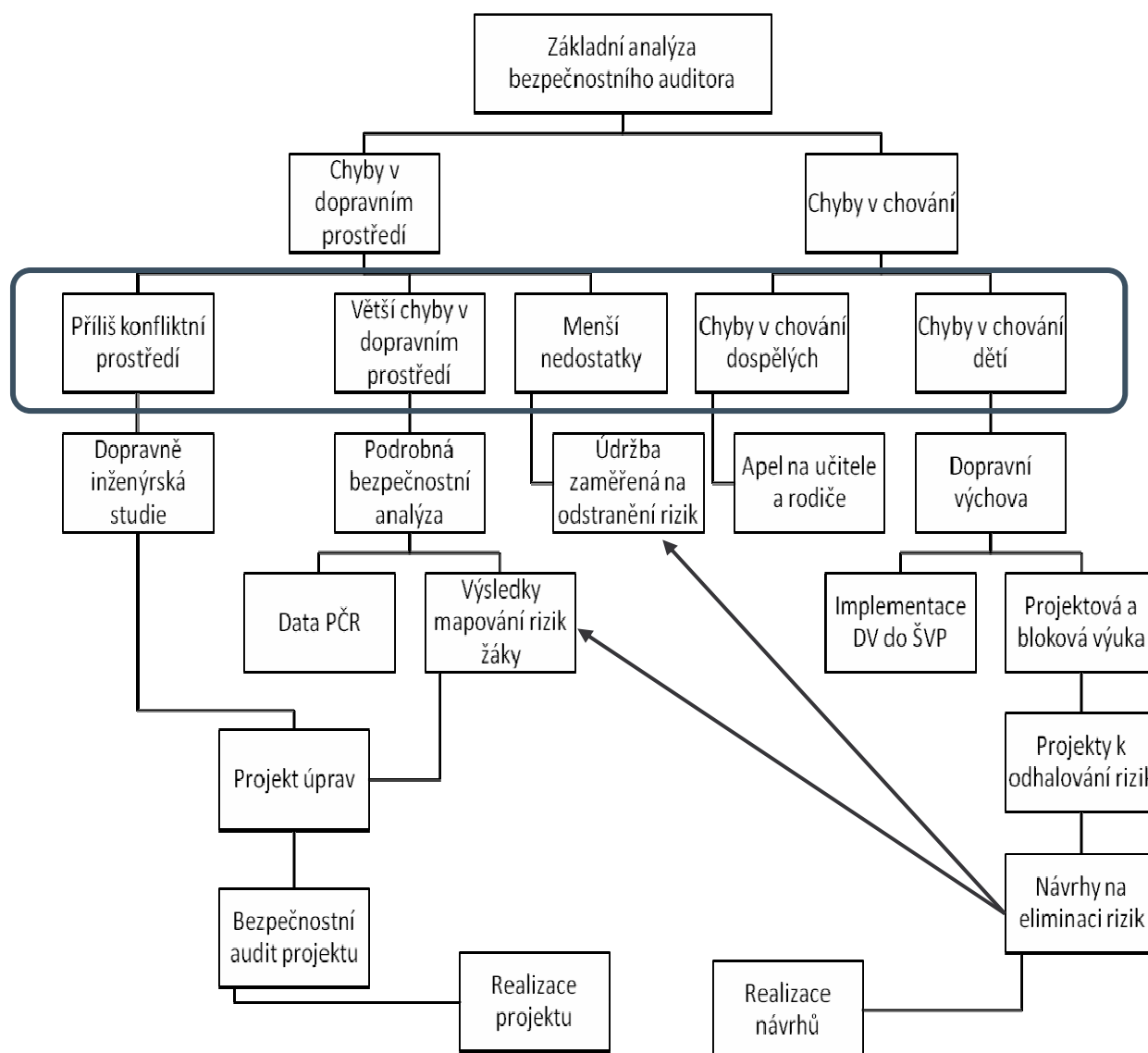
školám, i když třeba vybraným podle následků dopravních nehod v okolí školy v delším časovém období. Stejně tak není možné čekat s úpravou nějakých chyb v dopravním prostředí „až se tam něco stane“, nebo se vymlouvat, že nelze nic dělat kvůli nedostatku finančních prostředků, zvláště pak, když víme, že spoustu drobných problémů lze vyřešit se zcela minimálními prostředky a úsilím.

Jestliže tedy dojdeme k názoru, že je vhodné okolí škol posoudit bezpečnostní inspekcí a zároveň víme, že na řádnou bezpečnostní inspekci okolí všech škol nemáme dostatek prostředků, je základní otázkou pro veškeré správce komunikací, jak co neobjektivněji vybrat ty školy, jejichž okolí by mělo být posouzeno a zjištěné nedostatky odstraněny co nejdříve.

BEZPEČNĚJŠÍ DOPRAVNÍ PROSTŘEDÍ V OKOLÍ ŠKOLY KROK ZA KROKEM

Pro odstranění výše uvedeného rozporu mezi nedostatkem finančních prostředků na jedné straně a snahou o dosažení co největšího byl v rámci projektu navržen postup několika kroků, z nichž prvním je základní analýza bezpečnostního auditora. Účelem této analýzy je především vybrat ty školy, kterým má být následně věnována zvýšená pozornost.

Obr.1 Schéma využití bezpečnostní inspekce pro zvýšení bezpečnosti okolí škol



Prvním krokem ke zvýšení bezpečnosti v okolí škol je základní analýza bezpečnostního auditora.

Nutným předpokladem pro analýzu je podrobná prohlídka okolí školy, dokumentace rizik z pohledu dospělého i pokud možno z pohledu dítěte s ohledem na různé možnosti viditelnosti, jak vyplývá z metodiky provádění bezpečnostního auditu. Prohlídka by měla proběhnout pokud možno v době výskytu dětí u školy, nejlépe pak v době ranního příchodu dětí do školy.

V kroku druhém se již školy rozdělují na ty, kde

- Je všechno v pořádku
- Dopravní prostředí je sice v pořádku, ale dochází k rizikovému chování
- V okolí školy existují menší, či větší nedostatky v uspořádání, případně vybavení dopravního prostoru.

V kroku třetím se případné nedostatky zjištěné v kroku druhém dále rozdělují dle významu.

Rizikové chování na:

- Rizikové chování dospělých
- Rizikové chování dětí

Chyby a nedostatky v uspořádání, případně vybavení dopravního prostoru na

- Drobné nedostatky odstranitelné pomocí vhodné údržby
- Vážnější nedostatky dopravního prostředí, které je třeba řešit na základě projektové dokumentace malého rozsahu
- Kumulaci vážných nedostatků, pro jejichž řešení je potřeba zpracovat před vlastním projektem úprav podrobnou dopravně inženýrskou studii.

Z identifikace problému v kroku třetím, potom vyplývají doporučení, která by měla být realizována v kroku čtvrtém.

V případě rizikového chování dospělých je třeba, aby škola, případně její zřizovatel, vhodnými formami působily na rodiče i učitele k nápravě tohoto stavu.

V případě dobrého chování dospělých, ale rizikového chování dětí, je žádoucí, aby škola zařadila do školního vzdělávacího programu (ŠVP) projekty zaměřené na vyhledávání rizika v dopravním prostředí a/nebo předcházení úrazům (včetně úrazů v dopravě).

Z hlediska profesionálů působících v navrhování, výstavbě a údržbě komunikací je závažnější zjištění, že dopravní prostředí v pořádku není. Pro toto konstatování se v praxi osvědčuje třístupňové hodnocení.

Drobné nedostatky je možno odstranit vhodnou údržbou (většinou úpravu zeleně, nebo menší úpravy dopravního značení), případně drobnými změnami organizace dopravy.

K odstranění větších rizik je již zapotřebí alespoň malá projektová dokumentace. (jedná se například o nevhodně umístěné přechody na základních přístupových trasách, nebo o nevhodně umístěná parkovací stání v rozhledových polích žáků) V případě kumulace více problémů tohoto rozsahu u jedné školy doporučuji provést klasickou bezpečnostní inspekci a navíc pro nalezení optimálních řešení využít data nehodovosti dětí od Policie ČR a poznatky získané z mapování rizik žáky školy.

Konečně třetím stupněm je hodnoceno okolí škol s vážnými riziky, případně s velmi komplikovanou dopravní situací, jejíž řešení vyžaduje podrobnou dopravně inženýrskou studii, která využije všech zdrojů informací jako v předchozím bodě, ale navíc bude doplněna

o analýzu pohybu pěších, cyklistů i motorových vozidel v celém souvisejícím území, případně o měření rychlosti projíždějících vozidel ve vybraných profilech.

POZNATKY ZÍSKANÉ V PILOTNÍM PROJEKTU

Pilotní projekt k využití bezpečnostní inspekce pro zvýšení bezpečnosti v okolí škol pomocí vyškoleného bezpečnostního auditora realizovalo HBH v České republice v červnu 2008, kdy proběhla základní analýza okolí 40 škol. Vzhledem k specifické problematice pohybu dětí v okolí škol, byla členem týmu i učitelka s dlouholetou praxí s dětmi a jejich pohybem v dopravním prostředí a rovněž s dlouholetou praxí s projektovou výukou. Školy byly vybrány tak, aby postihly co nejrůznější dopravní prostředí od škol v malých obcích až po velké městské školy, školy ve staré i nové zástavbě, včetně škol sídlištních, školy ležící bezprostředně u komunikací s velkou intenzitou motorové dopravy, ale také školy ležící stranou všech významných komunikací.

Téměř u všech analyzovaných škol, které byly navštíveny v době, kdy se v jejím okolí vyskytovali učitelé, děti, případně jejich rodiče, bylo zadokumentováno jejich rizikové chování, což je závažnější zvláště v případě učitelů.

Obr. 2 Přecházení učitelky před budovou školy mezi dvěma přechody pro chodce vzdálenými navzájem cca 40m



Kromě přecházení mimo vyznačený přechod pro chodce, bylo nejčastějším nedostatkem převážení dětí do školy na sedadle za řidičem a zastavování, případně parkování aut učitelů, nebo rodičů v rozhledových polích vstupu do školy, případně přechodu na hlavních přístupových trasách dětí.

Samozřejmě bylo dokumentováno i mnoho jiných vážných porušení zodpovědného chování dětí i dospělých v bezprostředním okolí škol. Z hlediska profesionálů zodpovědných za bezpečné uspořádání dopravního prostoru jsou však mnohem podstatnější chyby v této oblasti, které, jak již bylo uvedeno výše je možno rozdělit zhruba do tří kategorií závažnosti.

NEJČASTĚJŠÍ RIZIKA Z HLEDISKA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNÍHO PROSTORU

Pokud se týče četnosti jednotlivých nedostatků v uspořádání dopravního prostoru, jako jednoznačně nejčastější nedostatek se ukázalo scházející dopravní značení, nevhodně zvolené dopravní značení, nebo špatně odstraněné staré dopravní značení (Obr.3),

Obr. 3 Špatně odstraněné dopravní značení ??



Další nedostatky v dopravním značení spočívaly v nadbytečném dopravním značení, nedostatečné viditelnosti dopravního značení, především přechodů, ale také např. naprosto nevhodném vyznačení míst pro parkování v rozhledových polích přechodů pro chodce. Absolutně nejčastější chybou potom bylo vyznačení obytných zón na komunikacích, které měly být správně vyznačeny jako zóny s jiným omezením, se snížením rychlosti na 30km/h kvůli zvýšenému pohybu dětí, případně obecně chodců. Naprosto v rozporu s příslušnými technickými předpisy potom je v mnoha takto vyznačených pěších zónách vyznačení přechodů pro chodce, případně instalace zpomalovacích prahů.

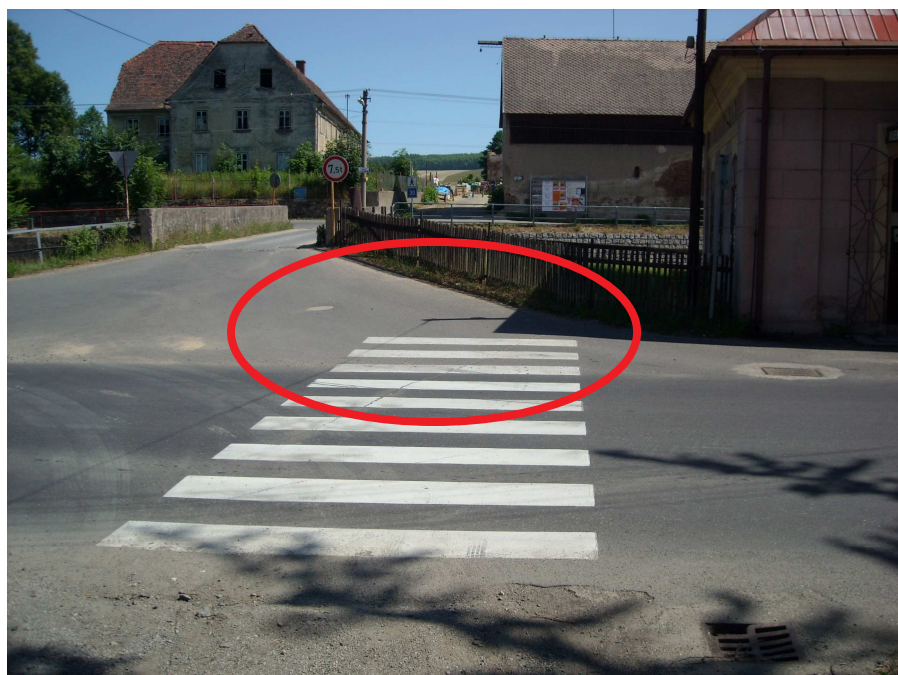
Obr. 4 Chodníky a zpomalovací prahy v obytné zóně.



Do stejné kategorie drobných rizik patří i drobné chyby v organizaci dopravy, z nichž nejkurióznějším, ale lehce odstranitelným rizikem je parkování turistického vláčku přímo na přechodu v křižovatce v těsné blízkosti školy.

Mezi vážnější nedostatky, jejichž řešení si vyžádá alespoň drobnou projektovou dokumentaci lze jmenovat především chyby v uspořádání přechodu pro chodce, nebo jeho umístění. Velmi často se překvapivě objevovalo i zcela chybné vyznačení přechodu pro chodce, tak, že jeden případně oba jeho konce nekončily ani na chodníku, ani na rozptylové ploše pro pěší. V mnoha případech je zřejmé, že vyznačení přechodu pro chodce bylo zvoleno jako nejlevnější varianta řešení problému, případně „viditelné“ řešení problému.

Obr. 5 Ukončení přechodu pro chodce na vozovce



Kromě výše uvedených nedostatků bylo identifikováno i mnoho dalších jejichž pouhý výčet je nad možností tohoto článku, zcela výjimečně však byly nedostatky takového charakteru, že jejich náprava je finančně velmi náročná a vyžaduje projektovou dokumentaci podloženou podrobnou analýzou situace.

ZÁVĚR

Výsledky pilotního projektu je možno shrnout do všeobecného konstatování, že pouze u každé desáté školy bylo shledáno všechno v pořádku. Přibližně stejný počet škol vykazoval takové nedostatky, že je doporučeno zpracovat podrobnější dopravně inženýrskou studii k řešení daných problémů. Z výše uvedeného vyplývá, že u 4 z 5 škol je možno významně zvýšit bezpečnost dětí s vynaložením velmi malých finančních prostředků. Již toto samotné poznání by mělo být významným impulsem k podstatně širšímu uplatnění této metody. Pilotní projekt jednoznačně potvrdil jak význam bezpečnostních inspekcí pro zvýšení bezpečnosti dětí v okolí škol, tak i potřebu uplatnění bezpečnostního auditu na všechny i drobné projekty, které jakkoliv upravují okolí škol.