

VÝROČNÍ ZPRÁVA O ČINNOSTI TÝMU Č. 11 PRO BOZP ZA ROK 2017

Vedoucí týmu: Ladislav Škaroupka
Tajemník týmu: Ing. Petr Svoboda

1. Poslání a charakteristika týmu

Tým č. 11 pro BOZP je průřezovým týmem. V rámci činnosti týmu se snažíme řešit stále se zvyšující bezpečnostní požadavky na realizaci staveb s respektováním zásad ochrany zdraví při práci účastníků výstavby. V roce 2016 se prokázalo, že bylo rozumné oddělit problematiku ŽP a BOZP. Vytvořily se tak v rámci členské základny týmu 2 platformy, menší část členů navštívila obě jednání. Program tak bylo možné lépe přizpůsobit členům týmu a motivovat je k podpoře aktivit, které jsou týmem iniciovány. V roce 2017 pak došlo k úplnému rozdělení týmu a vznikl nový tým č. 11 pro BOZP. Mezi hlavní činnosti týmu patří:

- zprostředkování informací z komise HSE EAPA včetně návrhu dalšího postupu a implementace poznatků, závěrů a inovativních přístupů;
- spolupráce s dalšími obdobně zaměřenými profesními sdruženími v zahraničí (GESTRATA v Rakousku, DAV v Německu, ERF – European road federation a další);
- sledování systémových požadavků SM BOZP;
- prosazovat lepší podmínky pro stavební práce prováděné za provozu, a to prostřednictvím zadání prací od investorů, tak i větší informovanosti veřejnosti (účastníků silničního provozu);
- sledování problematiky bezpečnosti provozu a především příspěvku povrchu vozovky k bezpečnosti silničního provozu.

2. Činnost týmu v roce 2017

Počet porad v roce 2017, místa konání, počet přítomných.

Datum porady	Místo konání / u firmy	Počet účastníků
14. 11. 2017	Skanska a.s.	9

2.2. Výsledky činnosti týmu v roce 2017 v oblasti BOZP

Změny v zákonech a dalších předpisech týkajících se BOZP

Informovanost členských organizací o legislativních změnách v zákonech, vyhláškách a dalších předpisech týkajících se zákonů v oblasti BOZP a ochrany zdraví při práci je zajištěna publikací pravidelné informace ve zpravodaji SILNICE MOSTY. V roce 2018 se připravuje elektronická podoba zpravodaje Silnice mosty na www.sdruzeni-silnice.cz.

Problematika bezpečnosti na stavbách za provozu

Pokračovala jednání s ŘSD ČR týkající se zadávacích podmínek na stavby, na jednáních byl kladen důraz na moderní prvky (dočasná svodidla, výstražná znamení, telematika, úseková měření atd.). V budoucnu je třeba se také více zaměřit na důkladnější ochranu staveniště. Šíře zabezpečení by měla respektovat především délku uzavírky a intenzitu dopravy v daném úseku, tato oblast není stále uspokojivě řešena. Požadavky musí být součástí dokumentace pro výběrové řízení a musí obsahovat i zajištění podmínek pro realizaci plánu BOZP.

Na jednání týmu byl pozván p. Michal Prášil z ŘSD ČR. Přestože se z jednání omluvil, zaslal k problematice nehodovosti při práci v uzavírkách písemné podklady. Podle pečlivě vedených statistik p. Prášila se v říjnu a v listopadu 2017 stalo zatím 5 nehod pracovníků ŘSD ČR. Celkem od počátku roku je evidováno 35 nehod. Rok 2017 by tak mohl být pro ŘSD ČR nejméně nehodový rok za posledních sedm let, kdy jsou nehody detailně sledovány. Již loňský rok byl poměrně dobrý. Pokles nehod je zatím krátká statistická řada, tak si p. Prášil netroufá tvrdit, že se jedná o trvalý jev. Zřejmě se ale jedná o výsledek osvěty u dělníků ŘSD ČR a dodavatelů – přispívá zřejmě i např. pokládání výstražných prahů. Jedná se ovšem pouze o nehody na úsecích dálnic ve správě SSÚD. Statistiky nezahrnují údaje dodavatelů údržby na bývalých R-silnicích.

Ing. Michal Reiter, Skanska a.s., na jednání týmu přednesl, jakým způsobem Skanska přistupuje k předcházení nehod na dopravních stavbách. Řešením je eliminovat nebezpečné situace, aby co nejméně docházelo ke skoronehodám a/nebo nehodám. Skanska se přitom zaměřuje na hlavní rizika, mezi která patří střet vozidla s pracovníkem či zařízením stavby, střet pracovního stroje s projíždějícím vozidlem, pád materiálu při práci nad vozovkou, odvedení pozornosti od řízení motorového vozidla a napojení staveniště na komunikaci. Přednesl rovněž výčet opatření, která by měla vést ke snížení rizik. Mezi tato opatření patří zřetelné označení stavby, přehledný výjezd, pravidelné čištění komunikace, oddělení staveniště a provozu, snížení rychlosti vozidel.

Příspěvkové programy v oblasti bezpečnosti

Tým se na svém úvodním jednání zabýval i problematikou bezpečnosti provozu, respektive příspěvkovými programy, které se týkají výstavby a rekonstrukce pozemních komunikací s cílem přispět k její větší bezpečnosti. Na jednání byl pozván Ing. Milana Dont, Ph.D., ředitel odboru příspěvků SFDI. Nová pravidla pro poskytování příspěvků SFDI v roce 2018 byla schválena v září a říjnu letošního roku. Pro rok 2018 nejsou uvažovány příspěvky pro nové technologie, naopak byl vypsán nový program, který by mohl členy týmu pro BOZP zajímat. Program se týká bezpečnosti silnic II. a III. třídy a měl by být zaměřen na úpravu nehodových míst. Cílem by mělo být výrazněji přispět ke snížení počtu nehod.

P. Nekula ve své prezentaci zaměřené na program identifikace, údržby a oprav nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu poukázal na jednání týmu na materiál MD schválený vládou Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. V materiálu je uvedeno, že by silnice měla být „samovysvětlující“ a „odpouštějící“. V materiálu je uveden závazek snížit do roku 2020 počet usmrčených v silničním provozu na úroveň průměru EU27 a snížit počet těžce zraněných o 40 %. Ve své prezentaci p. Nekula dále poukázal na souvislost klasifikačního stupně hodnocení protismykových vlastností a počtu nehod vyjádřených v přepočtu na 1 km silnic I. a II. třídy. Názorně rovněž uvedl, jaké délky jsou potřeba k zastavení z rychlosti 60 km/h na povrchích s klasifikačními stupni 1–5 a jak přispívá k prodloužení délky zastavení mokrá vozovka.

P. Nekula dále uvedl, že namísto, aby byl povrch z hlediska protismykových vlastností zlepšován, dochází často ke zhoršování stavu nevhodnými opravami vozovky. Jako účinný nástroj představil Program identifikace údržby a oprav nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, který by měl být součástí SHV (Systému hospodaření s vozovkou). Součástí SHV by mělo být pravidelné zjišťování stavu vozovky.

V následné diskuzi zazněl názor, že členové týmu s problematikou bezpečnosti provozu příliš pomoci nemohou, na druhé straně řada opatření, která budou moci být realizována v rámci nového programu SFDI se bude týkat konkrétních stavebních oprav, proto je vhodné zajistit dobrou informovanost o novém programu.

3. Členská základna týmu

Členská základna týmu byla ustanovena v roce 2017 nově. Členové původního týmu byli požádáni, zda mají zájem být členy nově založeného týmu č. 11 pro BOZP, týmu č. 10 pro ŽP nebo obou týmů. V roce 2017 se uskutečnil úvodní jednání týmu. Oproti předchozím rokům je přece jen vnímána problematika týkající BOZP členy Sdružení pro výstavbu silnic vážněji, než tomu bylo dříve, dostatečná ovšem není.

4. Informační zdroje a spolupráce s jinými institucemi

4.1. Informační zdroje – např. EAPA, CEN, ÚNMZ, MD (BESIP), ERF (European road federation)

4.2. Spolupráce s jinými institucemi – VUT, ČVUT, CDV a další

5. Program činnosti na rok 2018, předpokládané termíny jednání

Po projednání ve správné radě SVS bude stanoven plán jednání týmu.

V nadcházejícím roce by se činnost týmu měla zaměřit na následující témata:

- zaměření na problematiku bezpečnosti práce při realizaci silničních staveb, zejména v podmínkách běžného provozu;

- vytvoření informační báze pro oblast bezpečnosti práce na silničních stavbách, např. na stránkách www.silnice-mosty.cz, které jsou vytvářeny jako internetová platforma tištěného zpravodaje SILNICE MOSTY;
- přenesení zkušeností z dalších zemí.

Zpracovali: Ladislav Škaroupka, vedoucí týmu
Ing. Petr Svoboda, tajemník týmu

V Praze dne 22. 2. 2018