



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ**

**BEZPEČNÉ MĚSTO,
MOŽNOSTI ÚPRAV
KOMUNIKACÍ KE ZVÝŠENÍ
BEZPEČNOSTI DOPRAVY**

Ing. Bc. Dagmar Kočárková

1. ÚVOD

- v obcích – 70 % dopravních nehod
- na vládní úrovni – Dopravní politika + strategické dokumenty (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu)
- nutné řízení bezpečnosti na úrovni měst a obcí – vychází z vládních dokumentů, podmíněno stávající právní úpravou provozu na pozemních komunikacích a finančními možnostmi krajů, měst a obcí
- v současnosti **NEEXISTUJE** zákonná povinnost začlenit bezpečnost silničního provozu do plánů rozvoje

Situace v ČR:

Projekty, kde bezpečnost je pojmána v širších souvislostech, tj. ve spojení se zdravým způsobem života a ohledem na životní prostředí.

- projekt **Bezpečná komunita**
- r. 1994 založena asociace **Národní síť Zdravých měst** (www.nszm.cz)
- projekty **Nadace partnerství v rámci programu Doprava pro 21. století**

2. ÚPRAVY KOMUNIKACÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Místa častých dopravních nehod ve městech a obcích:

- Přejechy pro chodce,
- Oblast zastávek hromadné dopravy,
- Křižovatky,
- Průtahy silnic.

V letech 2001 – 2005 řešen projekt MD „Výzkum zvyšování bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích pomocí dopravně – inženýrských a dopravně – organizačních opatření“.

2. 1 Přečhody pro chodce

- nehodovost chodců v ČR je 5x vyšší než je průměr v zemích EU
- v r. 2005 – usmrceno 244 chodců (11 dětí)
- v rámci výzkumného projektu byla sledována opatření, která by měla přispět ke zvýšení bezpečnosti v těchto oblastech

Doporučení pro bezpečné uspořádání přechodu

- zkrácení délky přecházení vložení středního dělicího ochranného ostrůvku,
- vysazené chodníkové plochy, které zužují profil přecházené komunikace a zajišťují lepší podmínky pro rozhled jak pro chodce, tak pro řidiče,
- zvýšení plochy přechodu – integrovaný příčný práh,
- optimalizované šířky jízdních pruhů, které přispívají k nižší rychlosti motorových vozidel,
- kvalitní osvětlení a dostatečné vybavení, tj. zajištění včasné viditelnosti chodce na přechodu za zhoršených podmínek a v noci.

Střední dělicí ochranný ostrůvek



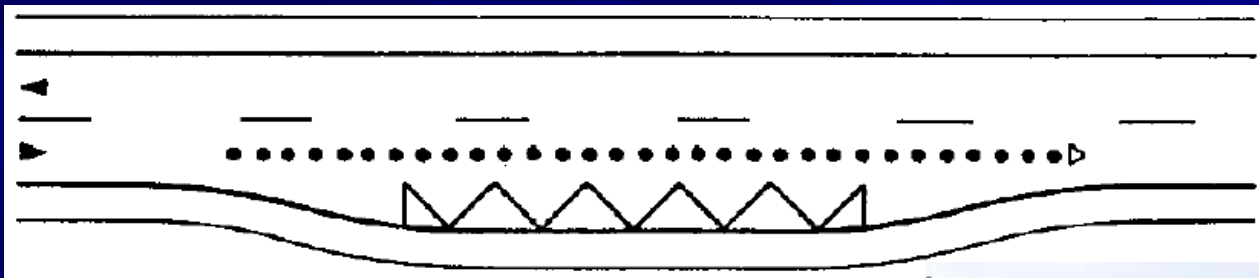
Vysazené chodníkové plochy



2. 2 Zastávky hromadné dopravy

Typy autobusových zastávek

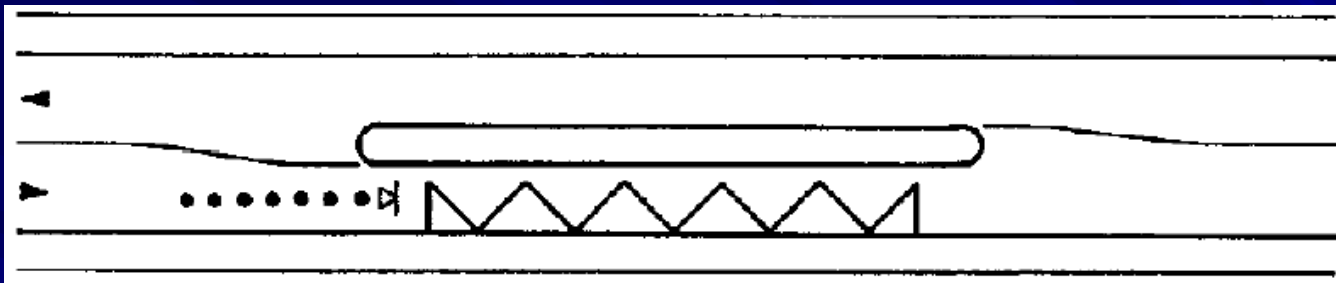
typ I – zastávkový záliv, $I > 800$ voz/hod, > 24 bus/hod



**typ II – zastávka na jízdním pruhu, $I < 500$
(800) voz/hod, < 12 bus/hod, doba stání
bus v zastávce < 20 sec**



typ III – zastávka typu „zátka“, $I < 500$ (800)
voz/hod, < 12 bus/hod, doba stání bus
v zastávce < 20 sec



Doporučení pro bezpečné uspořádání tramvajové zastávky

- **eliminace zastávek s výstupem na vozovku – nevýhodný výškový rozdíl při nástupu a výstupu, ohrožování cestujících automobily,**
- **zastávkové mysy – jízdní pruh je v prostoru zastávky nahrazen chodníkem, automobily jsou vedeny po kolejích,**
- **vídeňské zastávky – zastávka se zvýšenou vozovkou.**

Zastávkový mys



Zastávka „vídeňského
typu“

2. 3 Průtahy silnic obcemi

Doporučení pro bezpečné uspořádání průtahu

- **úprava přechodu extravilán – intravilán, např. přestavba průsečné křižovatky na vjezdu do města na okružní, příp. vložení vjezdového ostrůvku,**
- **úprava přechodů pro chodce vložím např. středního dělicího ostrůvku,**
- **vkládání vysazených chodníkových a zelených ploch do parkovacích pruhů.**

Vjezdový ostrůvek



Úprava průtahu



1 neuspořádaný prostor

- hlavní komunikace v obci
- chybí chodníky, přechody



Komunikace po úpravě

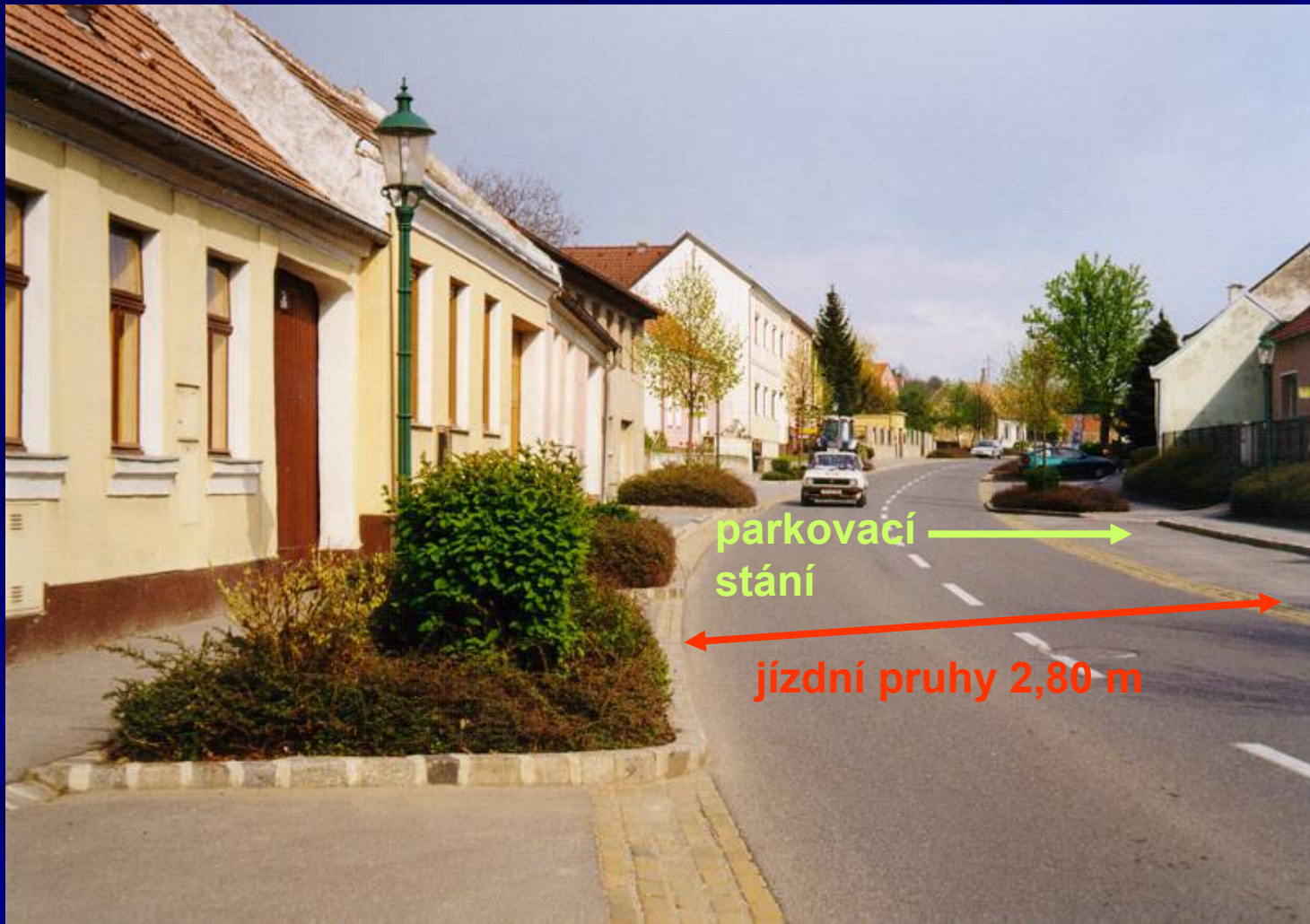


- dlouhý průhled
- vysoká rychlost





Optimalizace šířky jízdních pruhů (Rakousko)



Význam uvedených opatření na bezpečnost

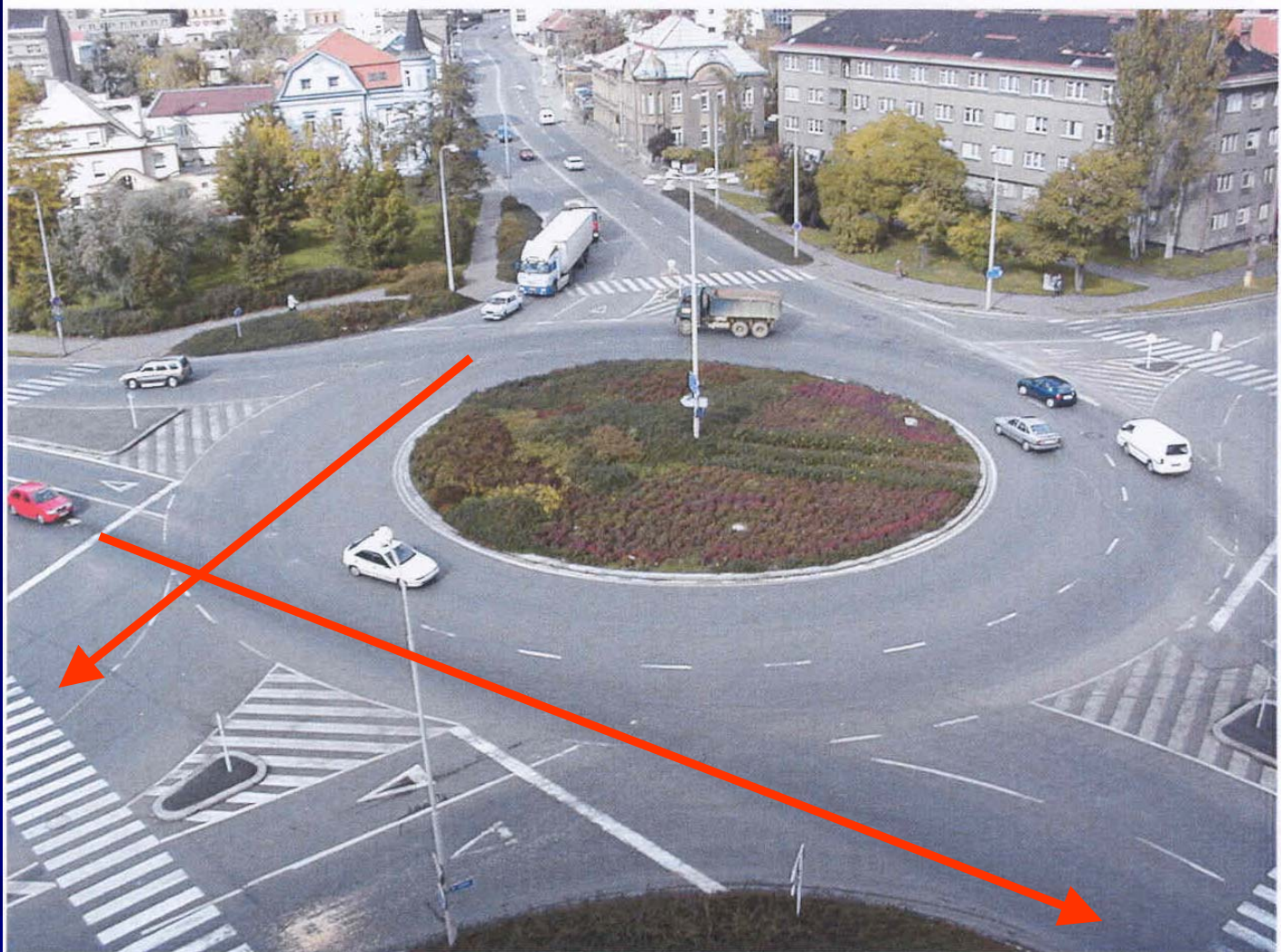
- podle výsledků pilotních projektů došlo k poklesu usmrcených při dopravních nehodách o $\frac{3}{4}$, vážně zraněných o $\frac{1}{2}$ (za srovnatelné období),
- opatření na vjezdu do obce upozorní řidiče na změnu dopravního režimu (dojde zpravidla k zúžení a směrovému vychýlení komunikace),
- realizováním úprav dojde ke snížení rychlosti vozidel,lepší se podmínky pro pěší a atraktivní pro cyklistickou dopravu,
- úpravami není ovlivněna kapacita komunikace, dochází k menšímu počtu konfliktů mezi automobily a chodci (zjednodušení přecházení).

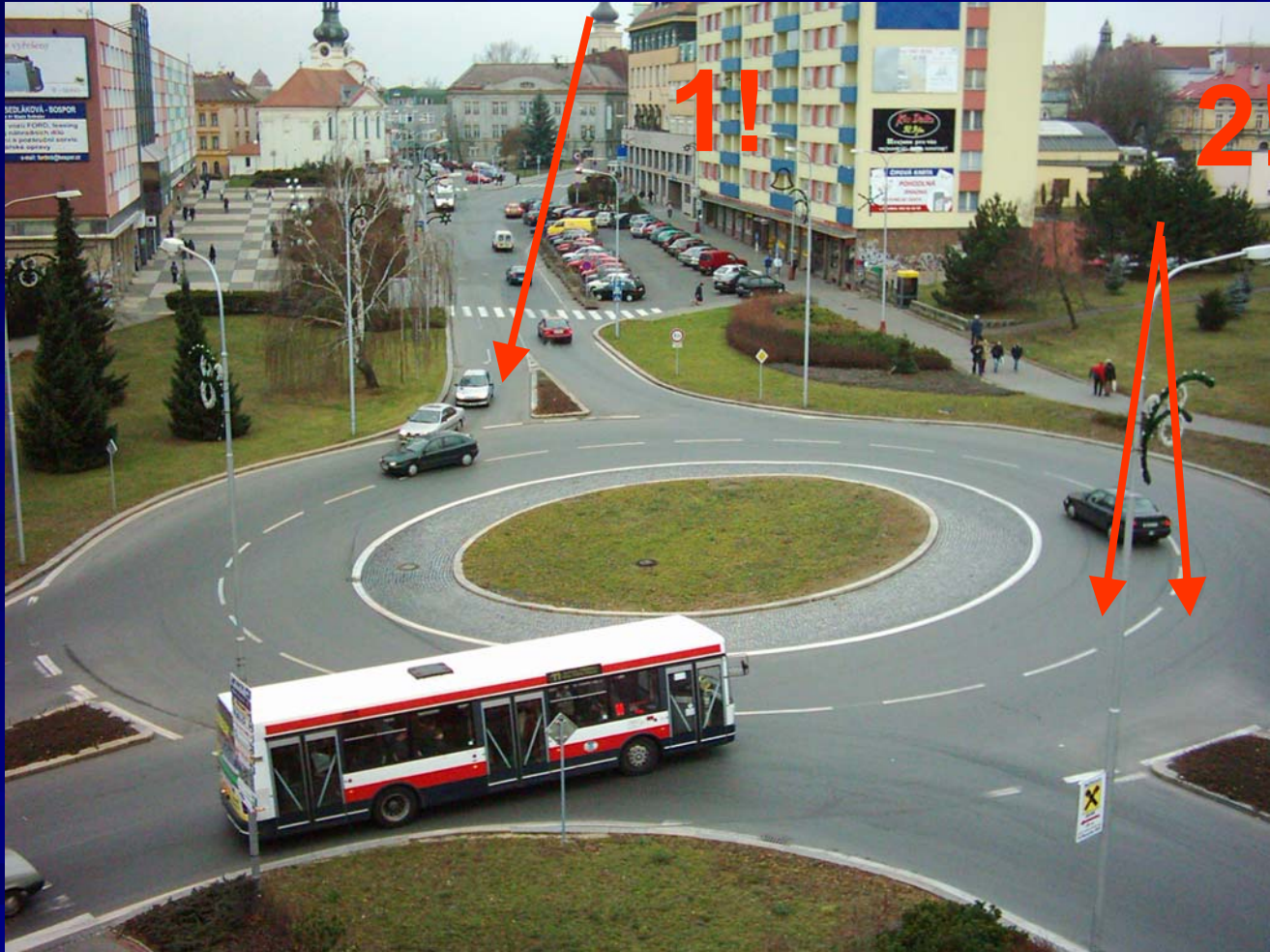
2. 4 Okružní křižovatky

Doporučení pro bezpečné uspořádání OK

- včasná postřehnutelnost v komunikační síti, vyznačení typu křižovatky, souvisí zejména s předností pro dosud hlavní proudy,
- správné dopravní značení na příjezdech,
- správná dispozice křižovatky
 - optimální poměr okružního pásu a pojížděného prstence,
 - kolmé vedení paprsků křižovatky, zamezení tangenciálních průjezdů křižovatkou,
 - dodržení správných rozhledových poměrů,
 - jednotnost počtu pruhů na okruhu, vjezdech a výjezdech,
 - zajištění dobré viditelnosti v noci a za zhoršených podmínek.







5. ZÁVĚR

- důležitým hlediskem návrhu úprav je bezpečnost silničního provozu,
- při realizaci opatření je nutné vycházet z **analýzy dopravní nehodovosti** se specifikací problémových míst a **dopravních průzkumů**.

Děkuji za pozornost

Dagmar Kočárková
kocarkova@fd.cvut.cz

ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Ústav dopravních systémů