



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

**BEZPEČNÉ MĚSTO,  
PREZENTACE ŘEŠENÍ  
K DOSAŽENÍ POLITICKÝCH CÍLŮ  
OBCÍ V OBLASTI BEZPEČNOSTI**

**Ing. Josef KOCOUREK**

# PŘECHODY PRO CHODCE

The image features a blue gradient background that transitions from a lighter blue on the left to a darker blue on the right. A thin, light blue curved line starts from the left edge and curves downwards towards the center. Behind the text, there is a dark blue, semi-transparent shadow effect that follows the curve of the text, creating a sense of depth.

- **Nehodovost chodců** v ČR je až **5x vyšší** než je průměr zemí EU.
- Proto je třeba **bezpečnost chodců** považovat za **prioritu**.
- **I jednoduché stavební úpravy**, pokud jsou správně provedené, **zvyšují bezpečnost** a komfort chodců za přijatelnou cenu.

Za základní stavební prvky, které výrazně zvyšují bezpečnost chodců, lze považovat:

- **střední dělicí ochranné ostrůvky** (jsou považovány za nejúčinnější opatření),
- **vysazené chodníkové plochy** (zajišťují dostatečnou dohledovou vzdálenost jak pro chodce, tak i řidiče),
- **optimalizované šířky jízdních pruhů**,
- **kvalitní osvětlení a dostatečné vybavení**, tj. zajištění včasné viditelnosti a to i v noci.

# NEDOSTATEČNÁ ÚPRAVA PŘECHODU!

18,5 m!





# ŠPATNÁ ÚPRAVA PŘECHODU!







# OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY

1. Situace (před úpravou)



BESIDIDO

- v rámci projektu BESIDIDO zpracována analýza vlivu vybraných stavebních opatření → soubor 68 podrobně sledovaných křižovatek
- sledování bezpečnosti provozu na OK je **OTEVŘENÝ SYSTÉM** (rozdílnost reakce řidičů v odlišných podmínkách, ale i vývoj jejich chování v čase)

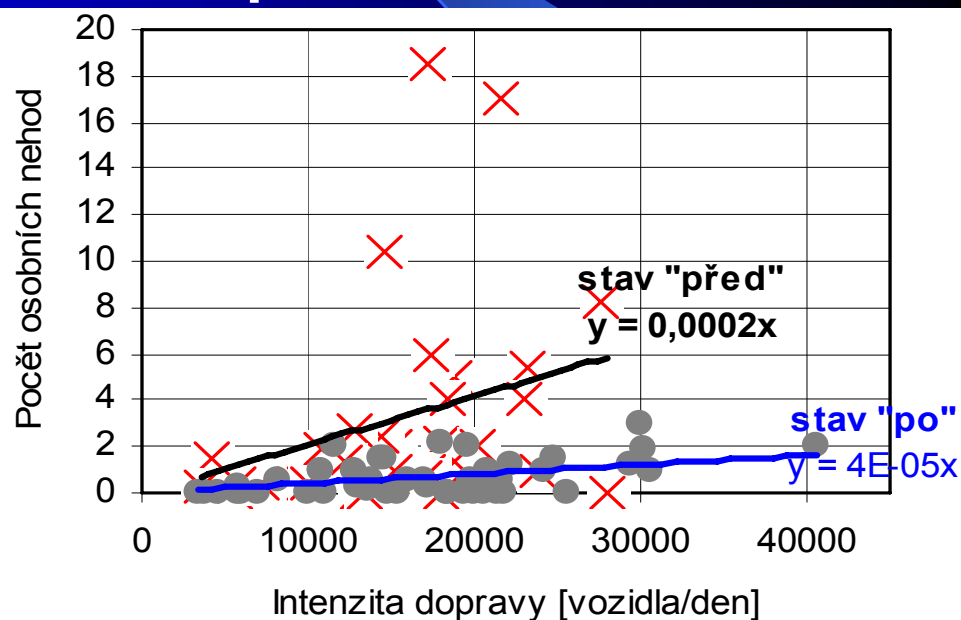
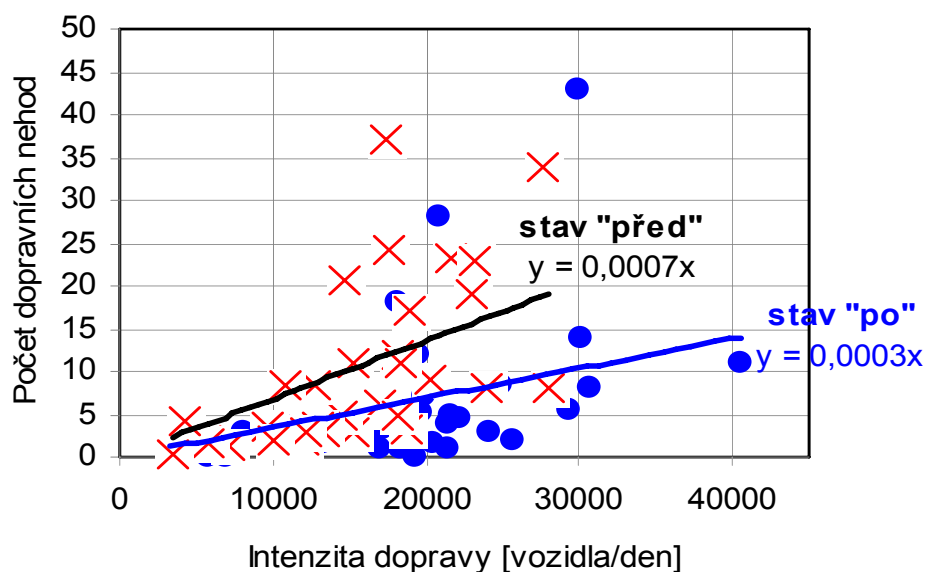
IV. etapa  
1. Rakovnick–Pražská



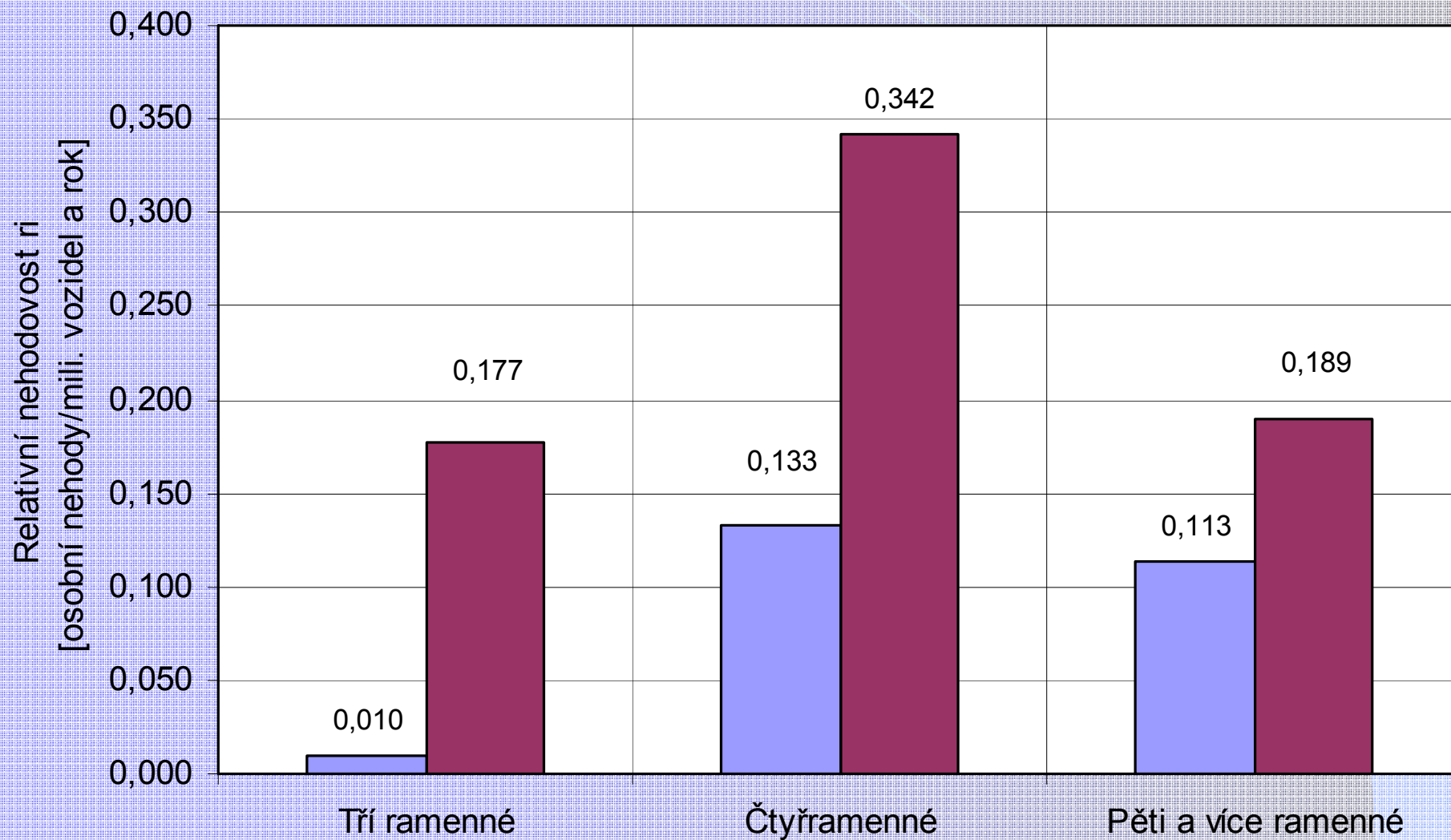
# 1. Dílčí výsledky sumarizací ze zkoumaných OK

Intenzita x Ø počet DN

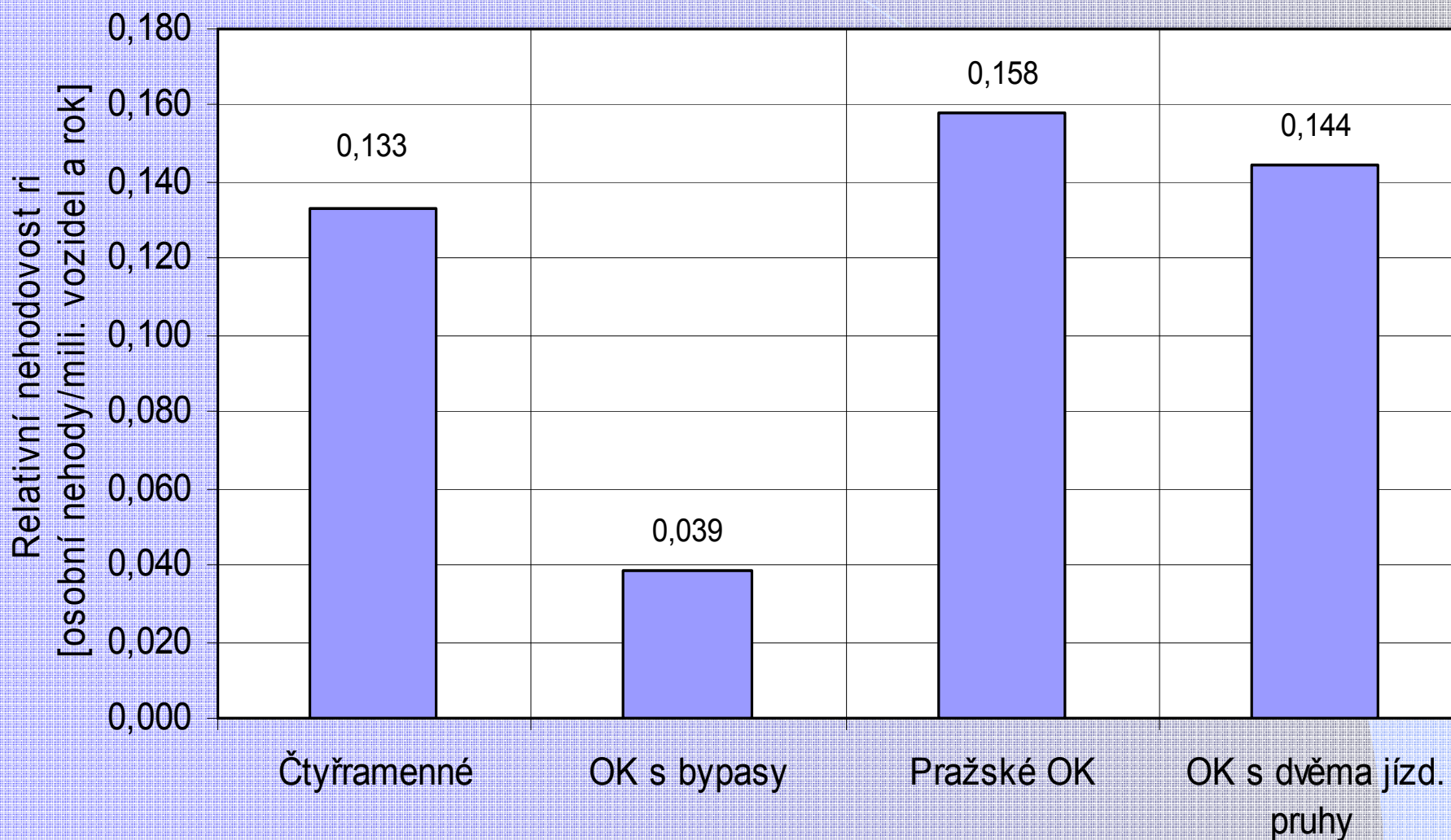
Intenzita x Ø počet osobních DN



# Průměrná relativní nehodovost na OK – srovnání podle počtu ramen



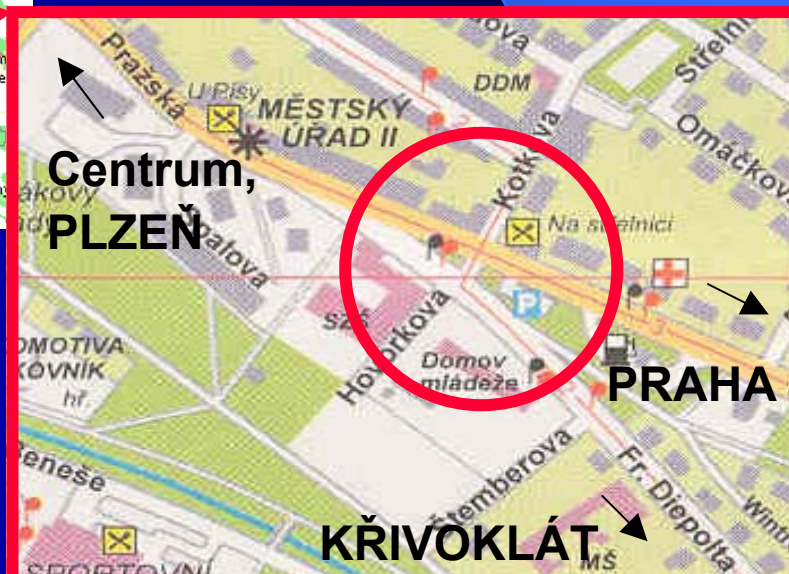
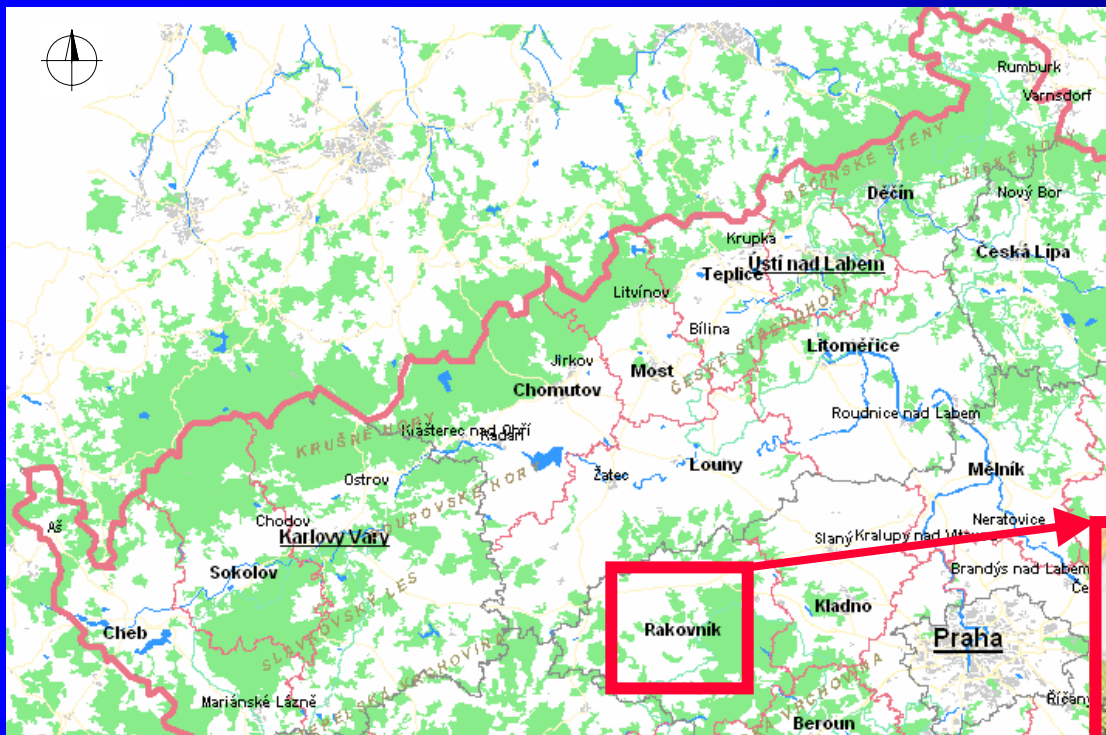
# Průměrná relativní nehodovost podle typu OK



# **PŘÍKLADY STAVEBNÍCH OPATŘENÍ**

# PŘÍKLAD ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI PO STAVEBNÍCH ÚPRAVÁCH:

## RAKOVNÍK, křižovatka Pražská x Fr. Diepoleta





**KŘIŽOVATKA PO ÚPRAVĚ**



**KŘIŽOVATKA PŘED ÚPRAVOU**

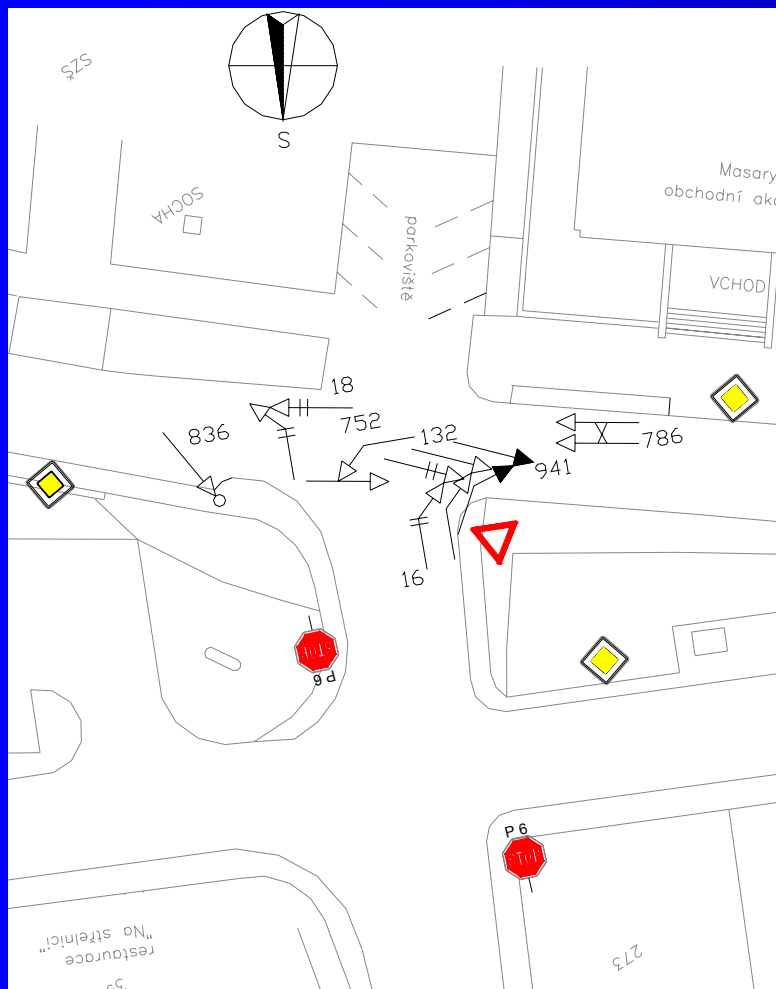




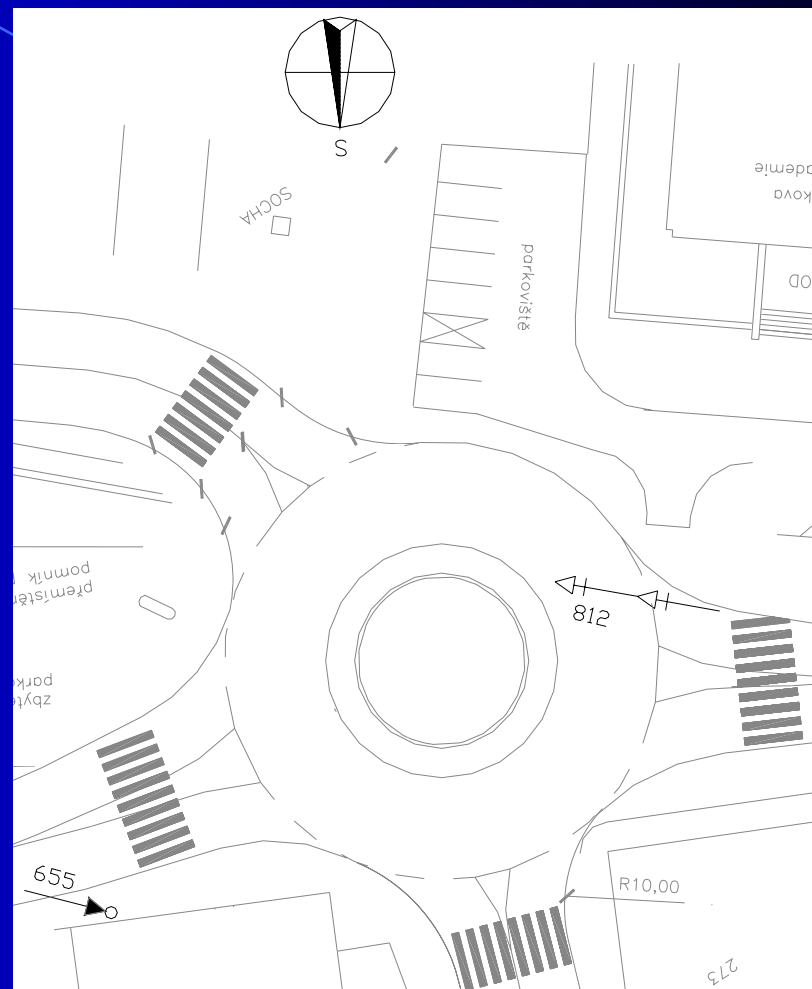
# Nehodovost

Rok	Počet DN	Lehká zranění	Těžká zranění	Smrtelná zranění
<b>Stav před úpravou</b>				
2000	8	2	0	0
2001	9	2	0	0
<b>Stav po úpravě</b>				
2002	1	0	0	0
2003	2	2	0	0

# Kolizní diagram před a po úpravě



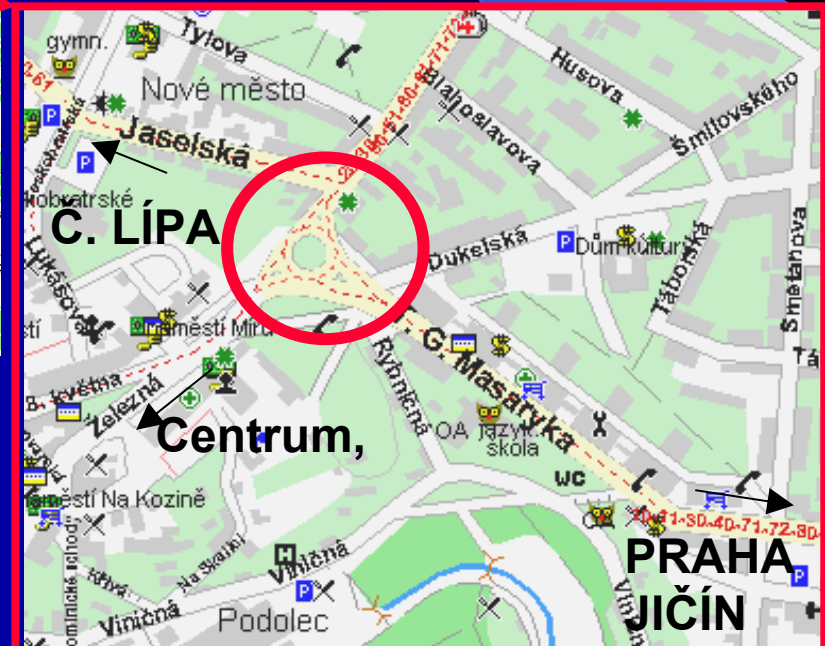
(rok 2000)



(rok 2003)

# NEGATIVNÍ PŘÍKLAD NOVÝCH STAVEBNÍCH OPATŘENÍ:

## MLADÁ BOLESLAV, křižovatka T. G. Masaryka x V. Klementa





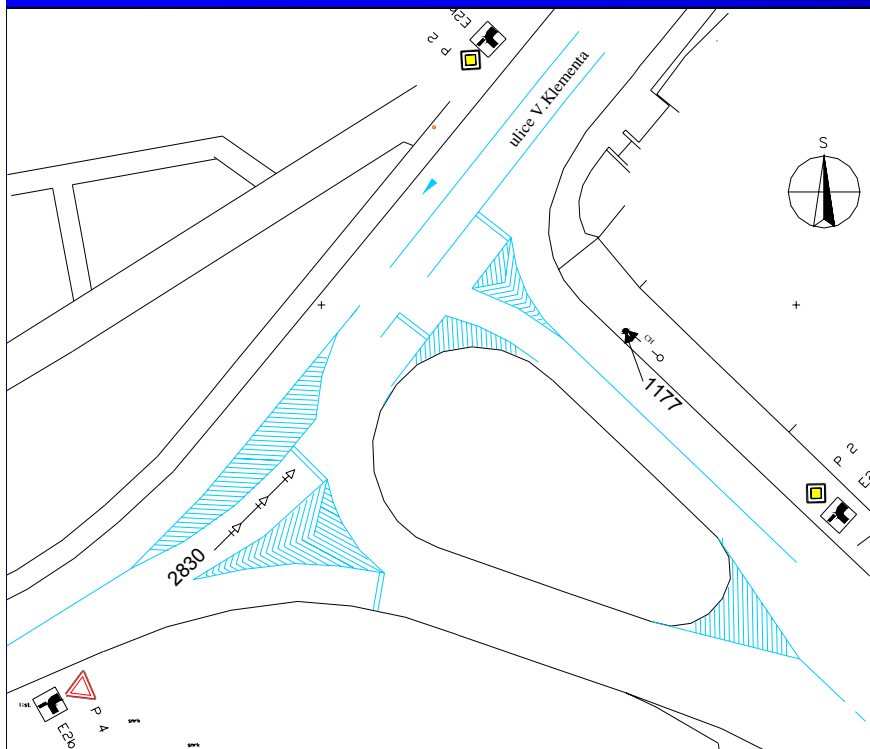
**KŘIŽOVATKA PO ÚPRAVĚ**

**KŘIŽOVATKA PŘED ÚPRAVOU**

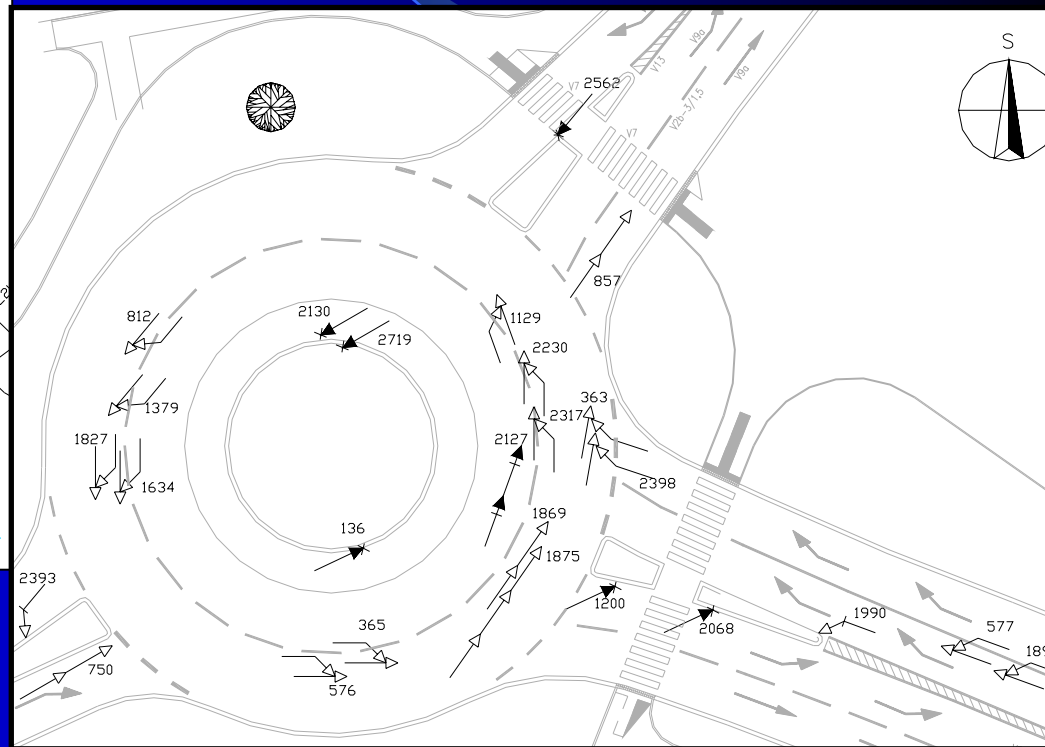
# Nehodovost

<b>Rok</b>	<b>Počet DN</b>	<b>Lehká zranění</b>	<b>Těžká zranění</b>	<b>Smrtelná zranění</b>
<b>Stav před úpravou</b>				
2000	2	0	0	1
2001	5	0	1	1
<b>Stav po úpravě</b>				
2002 /12	3	2	0	0
2003	28	1	0	0

# Kolizní diagram před a po úpravě



(rok 2000)



(rok 2003)

## 2. Obecné souvislosti mezi stavebně – dopravními podmínkami

- Včasná postřehnutelnost
- Správné dopravní značení na příjezdech
- Správná dispozice křižovatky
  - z hlediska kapacity → velký přínos „bypasu“ (snižuje intenzitu kolizních proudů)

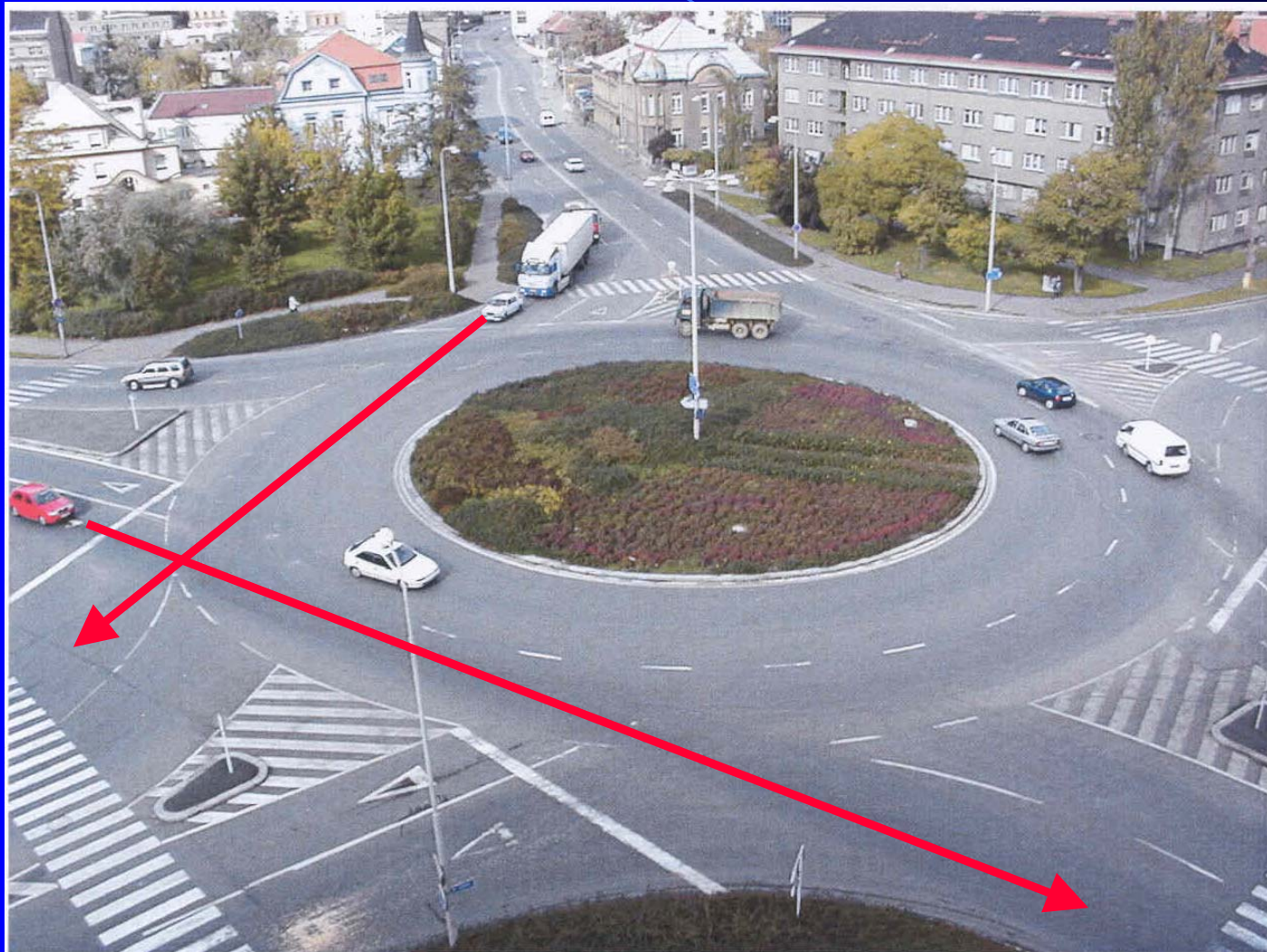
- existence dlážděného prstence (opticky má zužovat jízdní okružní pás – prstenec má být částečně nebo zcela zařazen do šířky okružního pásu)



*špatná dispozice křižovatky*



- **zabránění přímých průjezdů – šířka okružního pásu**



*špatná dispozice křižovatky*

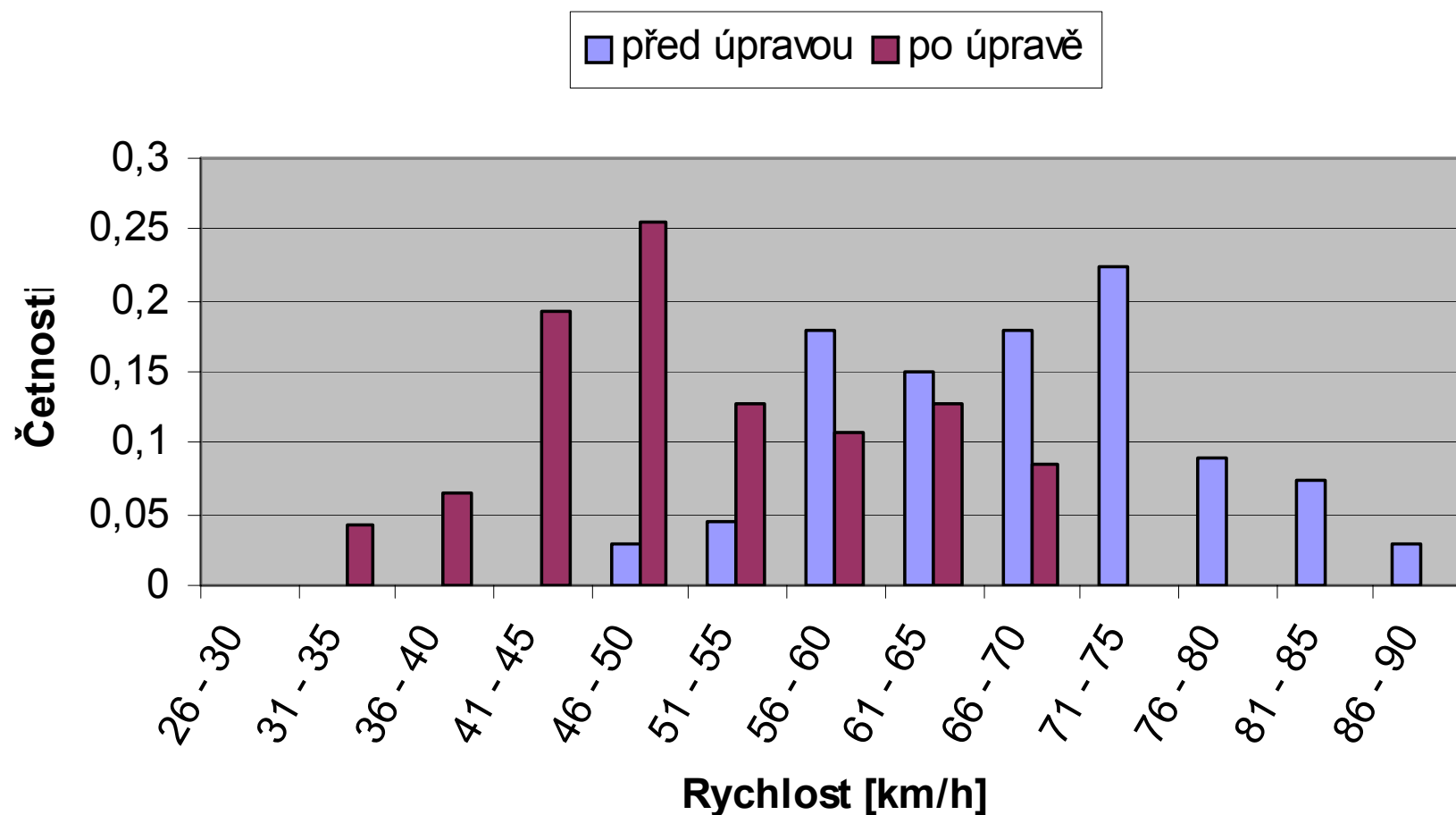
# Oblast vjezdu

- zabránění přímého průhledu křižovatkou úpravou středního ostrova
- pokud možno kolmé navedení vjezdů na okružní pás



# Rychlosti - porovnání stavu „před“ a „po“

## Histogram četností (směr od Příbrami)



# Oblast okruhu

- Dodržování uspořádání jízdních pruhů na vjezdech i okruhu
- jednopruhový okružní pás a jednopruhové vjezdy a výjezdy - doporučujeme navrhovat MOK 1+1



# Architektura na OK



## Most

– příklad zdařilé architektury



## Praha

– příklad problematické architektury

# ÚSEKOVÁ OPATŘENÍ

# PŘÍKLADY LOKALITY - Pardubice

↓ stav „PŘED ÚPRAVOU“



stav „PO ÚPRAVĚ“



# PARDUBICE – Masarykova tř.



Mapa Pardubic

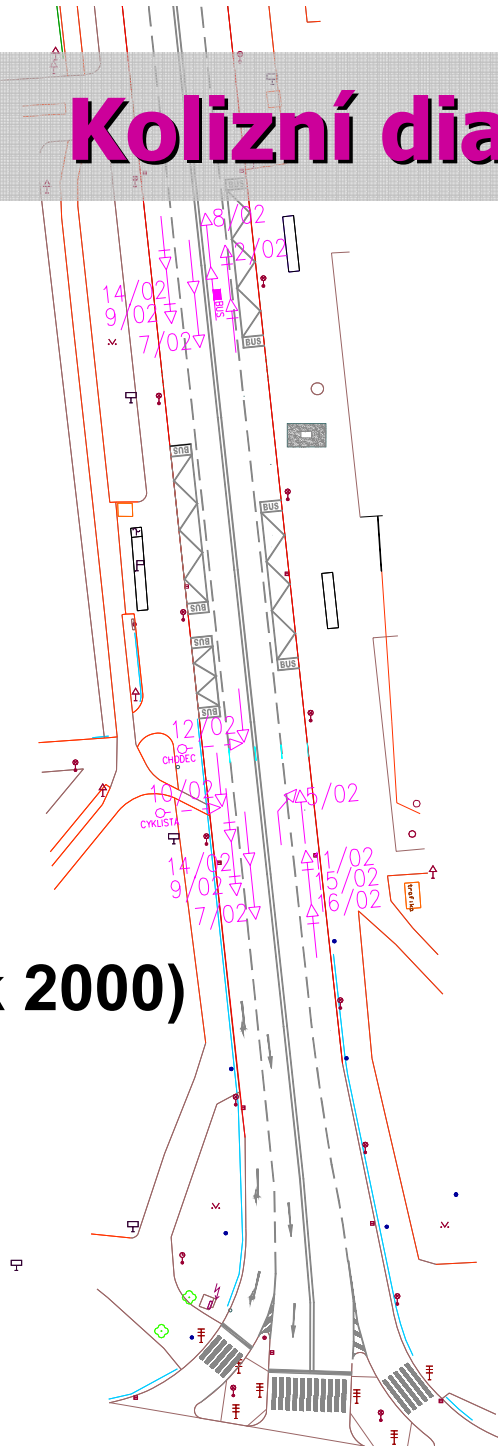


# Nehody

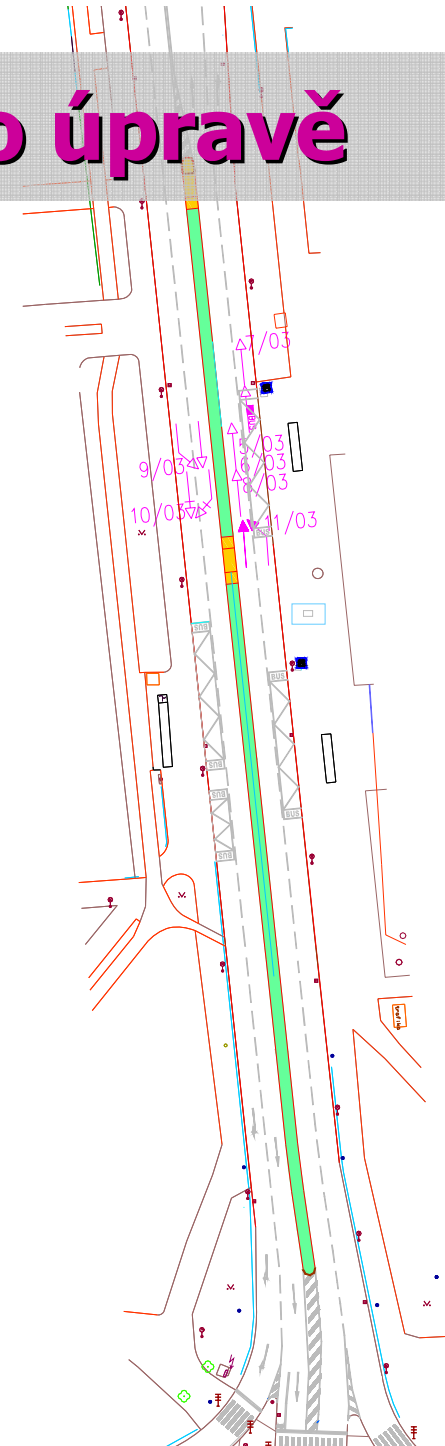
Rok	Intenzita voz. za 24h	Počet nehod celkem	Počet nehod osobních		
			LZ	TZ	SZ
<b>Stav před úpravou</b>					
<b>2000</b>	17932	<b>8</b>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>2001</b>	18470	<b>26</b>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>2002</b>	19008	<b>17</b>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>2003</b>	19546	<b>1</b>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Stav po úpravě</b>					
<b>2003</b>	18739	<b>8</b>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

# Kolizní diagram před a po úpravě

(rok 2000)



(rok 2003)



## Legenda

CHODEC	
CYKLISTA	
OSOBNÍ AUTOMOBIL	
NÁKLADNÍ AUTOMOBIL	
AUTOBUS	
DEN	
NOC	
MOKRO	
ZIMNÍ POČASÍ	
ČÍSLO NEHODY/ ROK	X/03

# PŘÍKLAD LOKALITY - Rajhrad

↓ stav „PŘED ÚPRAVOU“



stav „PO ÚPRAVĚ“



# OBEČNÁ DOPORUČENÍ

- Poznání stávajícího stavu (zejména jednotlivých funkčních nároků, resp. zdrojů a cílů)
  - dopravní průzkumy (pěší, cyklistická doprava, zásobování)
- Důležitým hlediskem při návrhu je **bezpečnost silničního provozu** → analýza dopravní nehodovosti se specifikací problémových míst

- Návrhové prvky v TP 145 (prvky možno aplikovat jednotlivě nebo v kombinacích)



→ celková účinnost řešení i atraktivnost provedení

→ zklidňovací prvky by neměly být překážkou pro osoby s omezeným pohybem

- Řešení zklidňování dopravy by mělo řešit celé okolí komunikace

- Děkuji za pozornost

**Ing. Josef KOCOUREK**  
(ČVUT v Praze FAKULTA DOPRAVNÍ)  
**[kocourek@fd.cvut.cz](mailto:kocourek@fd.cvut.cz)**

Hlavní řešitel projektu za ČVUT:  
**Ing. Bc. Dagmar Kočárková**  
(ČVUT v Praze FAKULTA DOPRAVNÍ)  
**[kocarkova@fd.cvut.cz](mailto:kocarkova@fd.cvut.cz)**