



# MOŽNOSTI OVlivňOVÁNÍ NÁSLEDKŮ TRAGICKÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD



**plk. Mgr. Bc. Jiří ZLÝ, MBA**



# BEZPEČNÝ DOPRAVNÍ PROSTOR

je takový dopravní prostor, který dokáže velmi účinně eliminovat vznik dopravních nehod a pokud k nim i přesto dojde, snížit závažnost jejich následků.

# BEZPEČNÝ DOPRAVNÍ PROSTOR



systematické odstraňování  
míst častých dopravních nehod



bezpečnostní audit pozemních  
komunikací a prohlídky  
pozemních komunikací



realizace nízkonákladových  
dopravně inženýrských opatření  
postupná výstavba či přestavba  
stávajících nevyhovujících  
stavebních a dopravně technických  
parametrů pozemních komunikací  
na principech odpouštějící  
a samovysvětlující komunikace

# VZNIK DOPRAVNÍ NEHODY



stav  
vozidla



stav  
pozemní  
komunikace



chování  
řidiče



# FAKTORY USNADŇUJÍCÍ VZNIK A ZHORŠUJÍCÍ NÁSLEDKY NEHOD



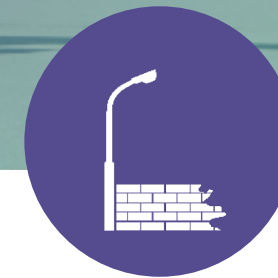
## PSYCHOLOGICKÁ PŘEDNOST

úpravy v dělicím pásu proti psychologické přednosti, potlačení psychologické přednosti pomocí vodorovného dopravního značení ...



## NEVHODNÉ ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

úpravy spočívající ve zúžení jízdních pruhů, zřizování pruhů pro cyklisty, parkovacích pásů, zelených pásů, dělicích ostrůvků. Počet jízdních pruhů má odpovídat dopravním nárokům



## PŘEKÁŽKY NA VOZOVCE

stojící vozidla, kontejnery, popelnice, sloupy veřejného osvětlení ...

# FAKTORY USNADŇUJÍCÍ VZNIK A ZHORŠUJÍCÍ NÁSLEDKY NEHOD



## NÁHLÉ ZMĚNY VEDENÍ PRUHŮ

odstranění (nebo řádné vyznačení) náhlých změn vedení jízdních pruhů za vypuklými výškovými oblouky či jinými překážkami rozhledu



## ZMĚNA POČTU PRUHŮ PŘED/ZA KŘIŽOVATKOU

u křižovatek je třeba vyloučit změnu počtu nebo polohy jízdních pruhů před a za křižovatkou



## VELKÉ KOLIZNÍ PLOCHY KŘIŽOVATEK

úpravy velkých ploch křižovatek zřízením okružních křižovatek, úpravy křižovatek pečlivě zpracovaným vodorovným dopravním značením ...

# FAKTORY USNADŇUJÍCÍ VZNIK A ZHORŠUJÍCÍ NÁSLEDKY NEHOD



## NEVHODNÉ USPOŘÁDÁNÍ KŘIŽOVATEK

úpravy v radiálním připojení,  
v jednoduchých úpravách při  
zalomené přednosti



## NEVHODNÉ SMĚROVÉ / VÝŠKOVÉ VEDENÍ TRASY

v oblasti směrových prvků je třeba se  
soustředit na nehomogenitu trasy –  
malý poloměr směrového oblouku po  
delší přímé trase, nutnost lokálního  
snížení jízdní rychlosti, směrový oblouk  
„utahující“ je třeba odstranit



## NÁHLÉ ZMĚNY POVRCHU NEBO ŠÍRKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

# FAKTORY USNADŇUJÍCÍ VZNIK A ZHORŠUJÍCÍ NÁSLEDKY NEHOD



## PŘEKÁŽKY V ROZHLEDU

odstraňování nebo ochrana překážek, pečlivé umístování svislého dopravního značení...



## PEVNÉ PŘEKÁŽKY

odstraňování nebo ochrana pevných překážek, používání nových, méně agresivních technologií podpěrných konstrukcí, např. u velkoplošných svislých dopravních značek ...



## NEDOSTATEČNÉ - CHYBĚJÍCÍ VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

výrazně zvyšuje bezpečnost provozu osvětlením nehodových míst, přechodů a křižovatek odlišným osvětlením – barevně, intenzitou, umístěním osvětlení všech ostrůvků usměřujících dopravní proudy a zpomalujících vjezd do uzavřené osady



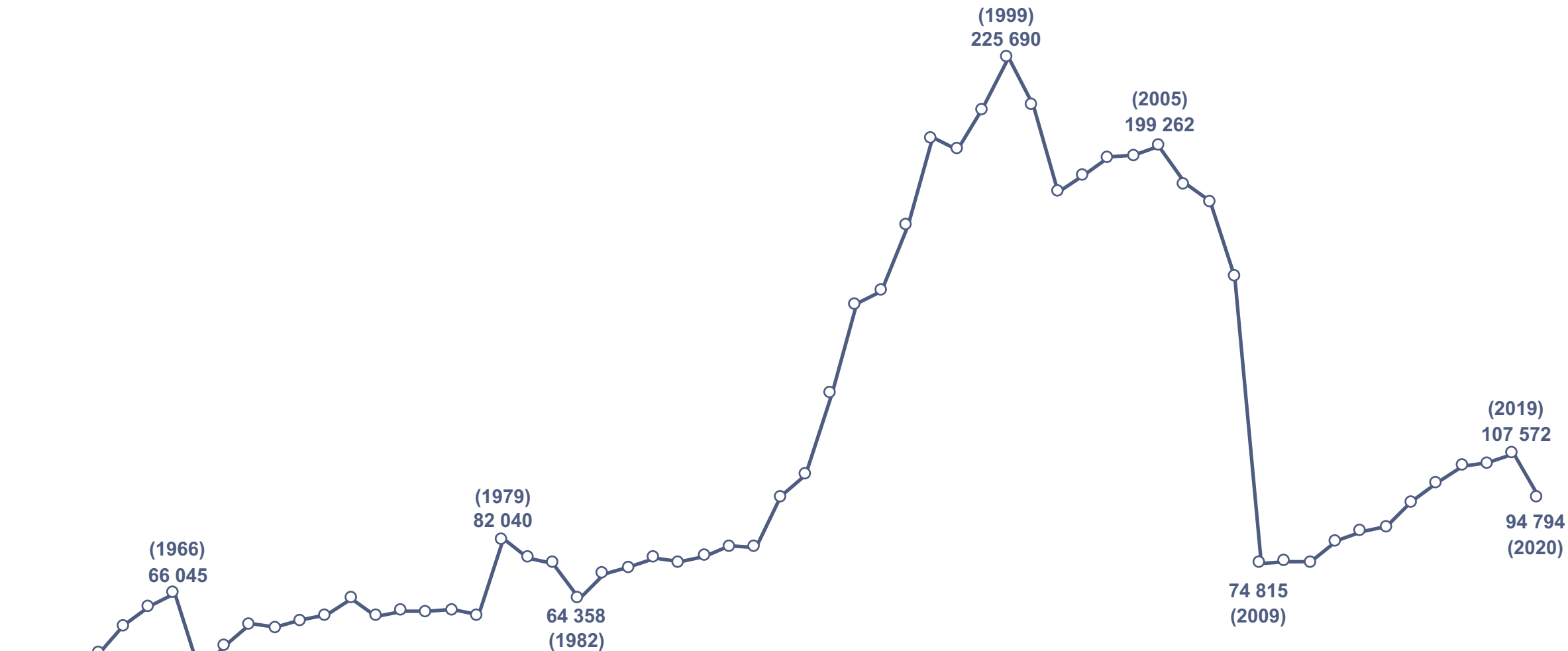
# FAKTORY USNADŇUJÍCÍ VZNIK A ZHORŠUJÍCÍ NÁSLEDKY NEHOD



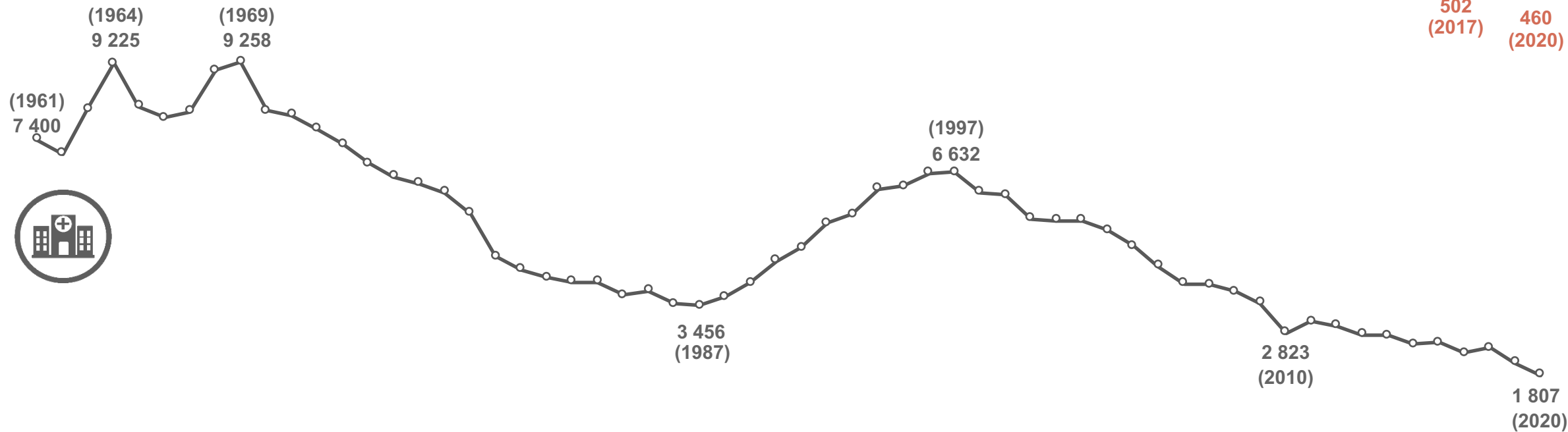
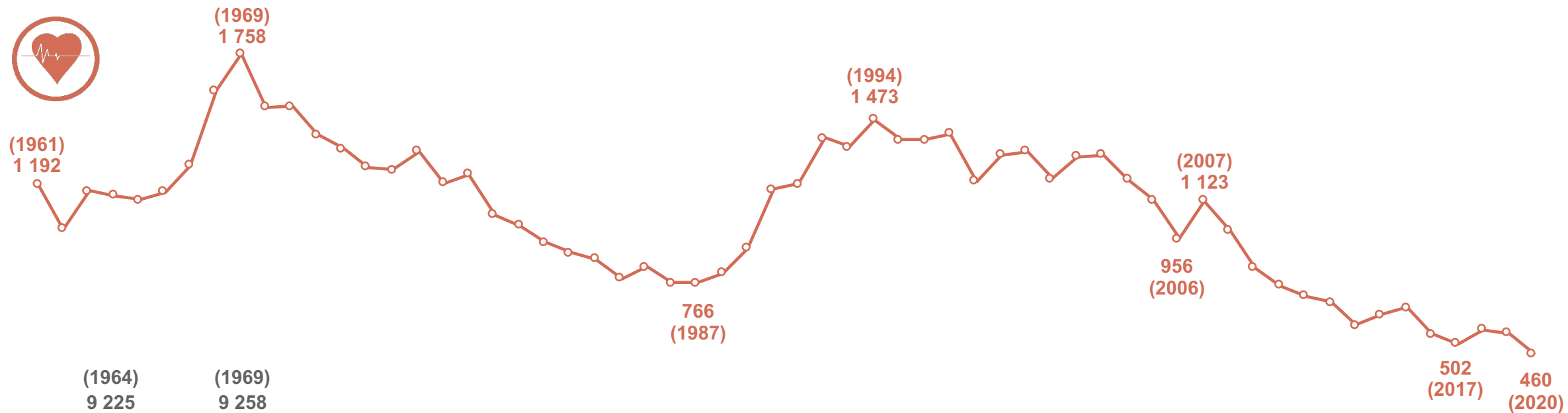
## POVRCH VOZOVKY A DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

aleje, vyjeté koleje, špatný povrch vozovky, výtluky, příčné vlny, podélné vyjeté koleje a zejména hluboké prosedliny z nesprávně hutněných přechodových oblastí za opěrami mostů, chyby v dopravním značení, nevhodné pozadí dopravních značek, schizofrenní dopravní značení ...

# ZÁKLADNÍ UKAZATELE – POČET NEHOD



## VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V ROCE 2020



# STŘET S PEVNOU PŘEKÁŽKOU



26 908

2006

2007

2008

2009

16 894

2010

2011

2012

2013

18 938

2014

2015

21 020

2016

2017

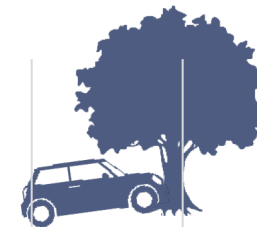
2018

21 829

2019

20 264

2020



250

2006

302

2007

267

2008

226

2009

187

2010

159

2011

177

2012

154

2013

174

2014

168

2015

129

2016

117

2017

113

2018

154

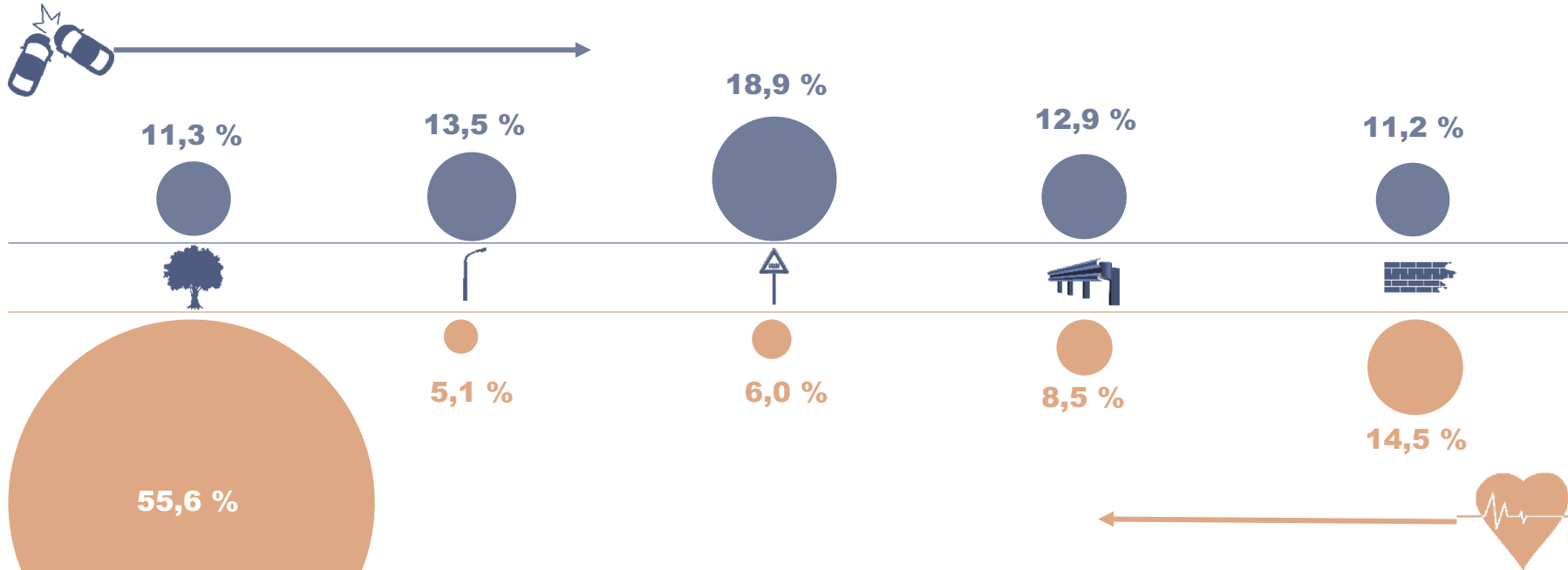
2019

117






2020

VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V ROCE 2020

# STŘET S PEVNOU PŘEKÁŽKOU



65 (-28)





-  strom
-  sloup – telefonní, veřejného osvětlení, el. vedení
-  sloupek dopravní značky, odrazník, patník ...
-  svodidlo
-  zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.



VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V ROCE 2020




### Srážka s chodcem

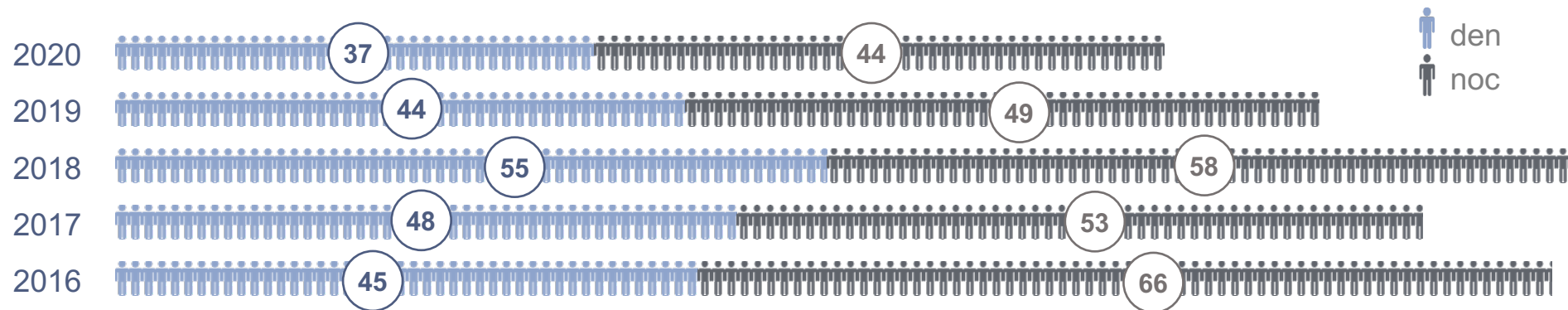
				
2018	3 532	114	509	2 815
2019	3 265	87	427	2 687
2020	2 397	76	340	1 882



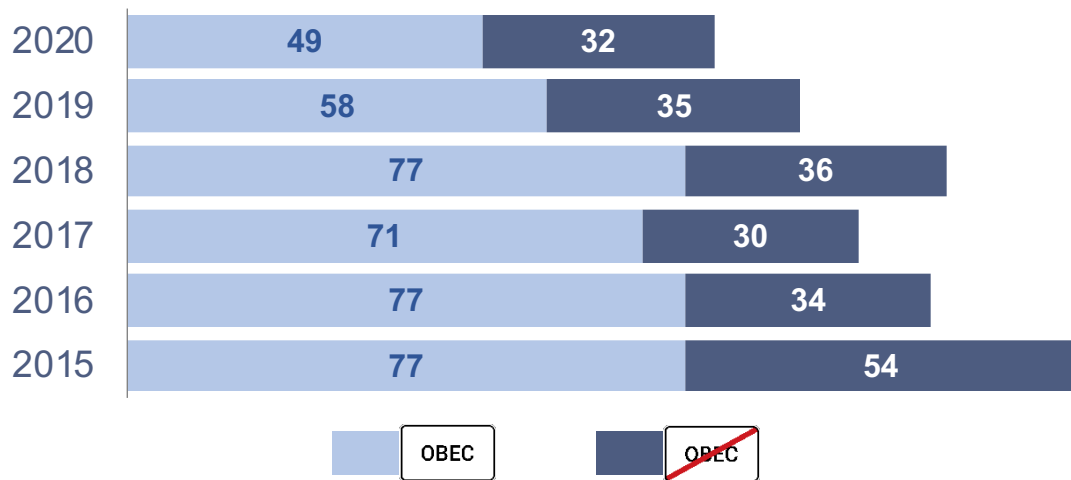
### Srážky s chodcem na přechodu pro chodce

				
2018	1 400	26	214	1 157
2019	1 334	20	187	1 137
2020	966	22	158	752

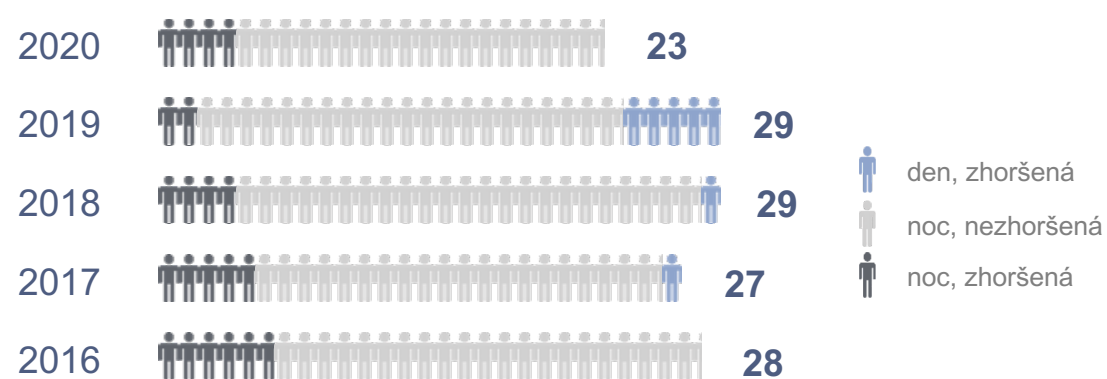
## PODLE DENNÍ DOBY



## PODLE MÍSTA



## MIMO OBEC ZA SNÍŽENÉ VIDITELNOSTI



# NEJČASTĚJŠÍ NEDOSTATKY INTRAVILÁNOVÝCH KOMUNIKACÍ

---

1

úzké nebo chybějící  
chodníky

2

absence stavebních  
prvků pro usnadnění  
přecházení

3

stejné šířkové  
uspořádání komunikace  
jako v extravilánu





# VLIV ÚROVNĚ HLADINY OSVĚTLENÍ NA DOPRAVNÍ NEHODOVOST



Člověk prostřednictvím svého zraku získává asi 80 až 90% všech informací o prostředí, které ho obklopuje. Platí přímá úměra, že **SE ZVYŠUJÍCÍ SE OSVĚTLENOSTÍ STOUPÁ TAKÉ INFORMAČNÍ VÝKON.**

Veřejné osvětlení je důležitou a nedílnou součástí technické infrastruktury obcí a měst, která slouží nejen uživatelům pozemních komunikací uvnitř intravilánu, ale také obyvatelům těchto měst.

# ZÁVĚR

Pozemní komunikace, ať už se jedná o cesty, stezky, místní komunikace, silnice či dálnice, jsou stále velmi důležitými spojeními mezi obcemi, městy, státy, po kterých migrují lidé za prací, za obchodem či za lepším životem.

Vývoj v silničním stavitelství jde neustále dopředu, vyvíjí se stále novější technologie a postupy. Jsou činěny kroky, které vedou k větší bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, ať už se jedná o technické novinky v oblasti vybavení vozidel, zavádění nových bezpečnostních prvků na pozemních komunikacích v rámci zklidňování dopravy či eliminace silničního motorového provozu z historických center měst. Také dnes se vybírají stejně jako ve středověku mýta za používání určitých silnic, přitom však ani dnes se nepoužívají výnosy z mýta pouze k účelu, ke kterému měly sloužit a to jest k údržbě těchto silnic a jejich dobudování.





V rámci Evropské unie (EU) patří Česká republika (ČR) na poslední místa stupnice úrovně bezpečnosti silničního provozu, neboť v porovnání s ostatními členy EU klesají v ČR počty nejzávažnějších následků dopravních nehod pomalejším tempem.



Nejvýraznější je tento trend u nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, jako jsou cyklisté a chodci.

# BEZPEČNÝ DOPRAVNÍ PROSTOR



kdo je odpovědný za bezpečný dopravní prostor?

a jak může ovlivnit bezpečnost a plynulost silničního provozu?



**DĚKUJI ZA POZORNOST**

**plk. Mgr. Bc. Jiří ZLÝ, MBA**  
**ředitel služby dopravní policie**