

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR a CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

## SEMINÁŘ BESIDIDO

9. - 10. 11. 2005, BRNO

Zpráva ze služební cesty

Ing. Jana Tywoniaková

**POSÁZAVÍ o.p.s.**

**2005**

**SEMINÁŘ BESIDIDO**  
**MINISTERSTVO DOPRAVY ČR A CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU**  
**9. - 10. 11. 2005 , BRNO**

Seminář BESIDIDO byl věnován prezentaci výsledků projektu "Výzkum zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích pomocí dopravně-inženýrských a dopravně-organizačních opatření". Již před seminářem jsem mohla posoudit část výstupů z projektu na semináři o zklidňování dopravy, který se konal letos na KÚ Středočeského kraje.

Názorné příklady a statistiky dokládají jednoznačně nutnost řešit bezpečnost v dopravě nejen restrikcemi, ale i stavebně a organizačně, a to na základě realistických analýz, nikoliv jen politickými rozhodnutími.

ČR je zatížena neradostnou statistikou: za uplynulých 10 let zemřelo na silnicích cca 13 000 lidí. Po celá 90. léta zemřel někdo na silnici po 6,5 hodině, každou 1,5 hodinu byl někdo vážně zraněn. Z toho plynou ekonomické ztráty 50 mld. Kč - 1/16 státního rozpočtu. **Trend** je bohužel děsivý: v r. 2020 se odhaduje, že na 3. místě v počtu nejčastějších úmrtí bude úmrtí v silničním provozu. Proto byl v r. 2003 stanoven nový národní program pro bezpečnost v silniční dopravě - BESIP. Kromě velkých státních strategií by měla být přijata filozofie "Každý má odpovědnost!". Tzn. např. i zklidňování dopravy v obcích, tedy na úrovni komunální sféry. prakticky to znamená řešit:

- Přechody pro chodce
- Křižovatky
- Úpravy průtahů
- Zastávky MHD

V současnosti se lze již účinně poučit ze zahraničních zkušeností - pozitivních i negativních. Východiskem pro každý případ by měla být ale odborná analýza dané situace.

Z **analýzy úrazů** vzniklých při dopravních nehodách vyplývá:

- počet dopr. úrazů narůstá
- motocyklisté - jsou mladšího věku, sice používají častěji přilby, ale u 12 % jsou poranění míchy
- automobilisté - velmi těžká poranění u řidičů-mužů kolem 35 let - 83%, 12,5% zraněných požílo alkohol
- spolujezdci v autě - častěji používají pásy, potom mají zranění hrudníku a končetin; bez pásů vyletí z vozu až 50 m, potom mají úrazy hlavy a páteře. Důležitá je pasivní bezpečnost vozidel - zabránit, aby těžké části nepronikly do kabiny.
- nejtěžší úrazy mají stále cyklisté a chodci
- alkohol je častý u zraněných cyklistů (17%) i chodců (19,4%)
- helma u cyklistů stále není běžná!
- chodci - mají vyšší věk a nejvyšší mortalitu
- Pro zvýšení ochrany je nutné:
  - odstranit ostré hrany z dopravy
  - vozovky oddělit od chodců a cyklistů (stezky).

**Dopravní nehoda** je jev - selhání především z hlediska provozovatele, kdy selže prostředí. Na komunikacích je třeba napravit chyby a uplatňovat principy zklidňování dopravy. Je třeba analyzovat mechanismus nehod. K tomu může velmi napomoci "kolizní diagram": do situace lokality se zakreslují schematicky jednotlivé nehody, z čehož lze jednoduše odvodit faktory vzniku nehod v místě.

**Nehody chodců.** Všem nehodám nelze zabránit dopravními opatřeními, ani výchovou řidičů, nutná je i opatrnost chodců.

Pro jejich ochranu je třeba vhodně volit opatření, jinak mohou být i škodlivá: Příkladem může být instalace zpomalovacího prahu tam, kde je kluzká vozovka, nebo u přechodu přes širokou vozovku, kde by byla účinnější aplikace dělicího ostrůvku.

Většina nehod má původ v přehlédnutí druhého účastníka silničního provozu.

**Historie zklidňování dopravy** - od 70. let je patrný trend ve městech, a to zejména pomocí snižování rychlosti a intenzit dopravy. Od jednotlivých ulic je snaha zklidňovat celé zóny. Nastupuje filozofie redukce dopravy a sdílení prostor - zrovnoprávnění druhů dopravy.

**Analýza vlivu vybraných stavebních opatření:** přechody, přejezdy pro cyklisty, zastávky MHD, okružní a srovnávací křižovatky, úseková opatření.

Poměrně náročná analýza nehod, dopravních i stavebních řešení prokázala:

- většina opatření vedla ke zvýšení bezpečnosti
- ale efektivnější byla stavební opatření a opatření zapadající do celkové koncepce zvyšování bezpečnosti
- **sledovaná opatření nebyla u většiny opatření upravována na základě rozboru nehodovosti, ale především na základě politických rozhodnutí!**

**Přechody pro chodce.** Základní varianty bezpečného přecházení:

- vyznačené přechody pro chodce
- místa pro přecházení
- zvýšená plocha určená pro přecházení
- ochranné ostrůvky

Obdobně lze řešit i přejezdy pro cyklisty.

Nehodovost chodců je v ČR až 5x vyšší než je průměr v EU.

Změna zákona přinesla přednost chodců na přechodech.

Problém není pouze chování lidí, ale významný podíl má spolupůsobení stavebního uspořádání dopravního prostoru.

Jednoduché stavební úpravy - přinášejí vyšší bezpečnost a komfort chodců za přijatelnou cenu.

Bezpečnost účastníků musí být prioritou, nelze upřednostňovat jiné zájmy (nedostatek financí, upřednostňování zimní údržby, ap...)

Přechody a místa pro přecházení, střední dělicí ochranné ostrůvky (jsou nejúčinnější), vysazené chodníkové plochy, optimalizace šířkového uspořádání - výrazně zvyšuje bezpečnost chodců.

Přechod bez SSZ(semaforu) nemá být veden přes více než 2 jízdní pruhy.

Viditelnost:

- v noci
- kvalitní osvětlení a dostatečné vybavení
- zajištění dostatečné dohledové vzdálenosti pro čekajícího chodce doleva větší než 100 m

Zajistit vhodné umístění svislé dopravní značky "Přechod pro chodce" a zajistit její viditelnost pro řidiče ze vzdálenosti větší než 100 m.

**Okružní křižovatky.** Velké téma současné dopravy.

- malé okružní křižovatky - průměr 25 - 40 m
- velké okružní křižovatky
- miniokružní křižovatky

Nutno dimenzovat dle parametrů kapacity vjezdu a intenzity na okružním pásu.

Vhodné oblasti použití:

- na vjezdech do obce - snížení rychlosti, distribuce dopravy do obce a na obchvat
- sanace křižovatek s velkou nehodovostí
- efektivní náhrada křižovatek řízených SSZ
- propojení více křižovatkových větví než 4
- snadný přechod mezi úseky s různým šířkovým uspořádáním
- v centrech měst pro zlepšení jejich výtvarné hodnoty

**Zastávky hromadné dopravy.**

Dnes se řeší zastávky autobusů i z hlediska tělesně postižených, s ohledem na vedení cyklistické dopravy, zklidňování dopravy, úspory nákladů i estetického účinku.

**Úseková opatření.** Jedná se o řešení průtahů v obcích a městech.

- menší šířky jízdních a parkovacích pruhů ve ptrospěch chodníků a zařízení pro cyklisty
- používání středních dělicích ostrůvků různých typů (brány do měst, ochrana přecházení a odbočovacích pruhů)
- vkládání vsazených chodníkových a zelených ploch do parkovacích pruhů (zvýšení estetického působení komunikace, zeleň)
- přestavba průsečných křižovatek na malé okružní s atraktivní úpravou středního ostrova - např. na vjezdu do obce.

**Kampaň PÁSOVEC.**

V r. 2005 proběhla kampaň PÁSOVEC, akce zaměřená na malé děti z MŠ a 1. a 2. tříd ZŠ a jejich rodiče, která má vést ke zvýšení používání dětských autosedaček, neboť v ČR je jedno z nejnižších používání autosedaček v Evropě

vůbec, pouze 60 % Ve Francii je to 93%, v Anglii 97%. Znamená to, že např. v r. 2004 zemřelo zbytečně 15 dětí. Volně v autě děti zemřou 7x častěji než v autosedačce. V 50 km rychlosti se náraz rovná pádu z 10 m výšky.

Proto je tato kampaň směřována na rodiče přes děti zábavnou formou. Děti dostávají gumovou hračku pásovce - který si umí dobře chránit tělo pancířem, samolepku a letáček o autosedačkách. Kampaň je vedena zatím do sítě přihlášených "Zdravých měst", ale mohou se zapojit i obce a mikroregiony. Předpokládá se úspěšné pokračování kampaně v r. 2006.

Proto jsem požádala, aby se kampaň uspořádala v r. 2006 i v regionu Posázaví, kde bychom byli pořadateli z CDV a MD - BESIPu organizačním partnerem - MAS Posázaví.

V rámci semináře jsme získali pomůcku "**Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích**" - dokumentaci případových řešení pro různá dopravní opatření, která mohou být docela dobrým vodítkem při rozhodování v analogických případech, byť v jiných situacích.

*listopad 2005*

*Ing. Jana Tywoniaková*