



MAPA MÍST

KALENDAŘ

KE STAŽENÍ

VÝSTUPY Z AKČÍ

GALERIE

KO

Výstup z Dopravní snídane s BESIPem, hlavní město Praha, 2016

4. ročník Dopravní snídane s BESIPem pro hlavní město Prahu se uskutečnil 1. 12. 2016 ve Wellness Hotelu STEP v Praze. Dopravní snídane pro hlavní město Prahu se letos zúčastnilo více než 50 osob z řad odborníků na bezpečnost na komunikacích, správců a vlastníků komunikací, zástupců měst a obcí, Policie ČR a jiných institucí. Ostatně záštitu k letošní Dopravní snídani udělil mimo jiné i **Petr Dolínek, náměstek primátorky hlavního města Prahy**.



2014 2015 2016

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
OLOMOUCKÝ KRAJ
PARDUBICKÝ KRAJ
ÚSTECKÝ KRAJ
JIHOČESKÝ KRAJ
PLZEŇSKÝ KRAJ
KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ
JIHOMORAVSKÝ KRAJ
KARLOVARSKÝ KRAJ
LIBERECKÝ KRAJ
ZLÍNSKÝ KRAJ
STŘEDOČESKÝ KRAJ
KRAJ VYSOČINA
PRAHA 2016

BESIP - Ing. Martin Farář

V úvodu byl představen vývoj usmrcených a těžce zraněných v ČR oproti předpokladu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP). V loňském roce v ČR zemřelo na komunikacích 660 osob. Předpoklad NSBSP byl 505 usmrcených. Ani zdaleka se tedy nepodařilo naplnit cíl NSBSP v počtu usmrcených osob na našich komunikacích.

Nejvyšší nárůst počtu usmrcených v loňském roce byl u chodců, společností dětí. V loňském roce na našich komunikacích zemřelo 18 dětí. Proto, aby se situace zlepšila, vytvořil BESIP pro rok 2016 ucelenou řadu výukových materiálů pro dopravní výchovu pro MŠ až ZŠ. Dále pro II. stupeň ZŠ vytvořil BESIP s Asociací záchraný kruh animované výukové spoty, kde je např. i speciální díl věnovaný správnému chování na železničním přejezdu.

V roce 2015 spustil BESIP kampaň „Děláš to taky“. Je to kampaň zaměřená na hodnotový systém. Záměrem bylo poukázat na chybné chování rodičů a dospělých, které děti považují za správné, a proto ho po dospělých opakují.

Další projekt BESIPu – Myšák Bertík a pan B úspěšně absolvoval 22 vystoupení po celé ČR. Tento projekt získal pro rok 2016 záštitu i Světové zdravotnické organizace.

BESIP taktéž vyvíjí aktivity pro motocyklisty zaměřené na základní znalosti jemného ovládání motocyklů, od skútru až po velké motorky. Včetně rozdílů chování motocyklu a čtyřkolky.

Další kampaní spuštěnou v minulém roce byla kampaň „Vidíme se?“. V loňském roce zemřelo na našich komunikacích 72 chodců, kteří nebyli vidět. Proto se BESIP snaží zaměřit také na chodce.

Vznikly taktéž pro letošní ročník série 3 videí s názvem „Nehodové lokality“. Jsou to videa pro motocyklisty s popisem nehodové lokality a s důrazem na bezpečnost motocyklisty, předvídání a nepodceňování situace.

Další částí prezentace byl nový bodový systém. Hlavní cíle nového bodového systému jsou:

- Zvýšit bezpečnost silničního provozu a snížení počtu smrtelných nehod.

- Přísnější postih závažných porušení pravidel silničního provozu, která způsobují dopravní nehody s nejtěžšími následky.

- Férový a přehledný systém pro řidiče.

Dále byly představeny plánované činnosti Ministerstva dopravy k železničním přejezdům v roce 2016:

- Sekvenční sklápění závor – obavy z průjezdu stylem “esíčko”.
- 2 typy laserových detektorů překážek (SICK a LIDAR) – 2 úseky (Kostěnice - Pardubice, Grygov – Olomouc).
- Testování detektoru na bázi 3D infrazkamery.
- Definice provozních stavů, ve kterých bude probíhat detekce překážek.
- Testovací provoz detektorů – max. 1 rok, bezpečnost a spolehlivost, zvláště za silného deště, námrazy či mlhy. Vliv znečištění optiky.
- Nasazení inteligentních kamerových systémů pro detekci vjetí na přejezd ve výstraze (ale i např. zastavení vozidla) – automatické generování výstupů pro přestupkové řízení (jednání PČR a ÚOOÚ).
- Školení řidičů profesionálů.
- Doplnění vybraných železničních přejezdů (cca 60) o závory – rok 2016 příprava prvních 30.
- Další cca 100 přejezdů je analyzováno pro případné úplné zrušení.
- Kooperativní systémy – daleká budoucnost

Centrum dopravního výzkumu v.v.i. – Mgr. Zuzana Strnadová

Prezentace začala úvodními statistikami usmrcených a těžce zraněných na našich komunikacích. Počet usmrcených překročil stanovený předpoklad NSBSP o 31% (počet usmrcených do 24 hodin), resp. 35 % (počet usmrcených do 30 dní). Oproti stanoveným předpokladům NSBSP zemřelo v letech 2012 – 2015 o 255 osob více. Počet těžce zraněných byl oproti předpokladu o 136 osob nižší.

CDV zavedlo ukazatel závažnosti nehod (UZN). $UZN = 4 \times \text{počet usmrcených osob} + \text{počet těžce zraněných osob}$ v daném roce. Ukazatel závažnosti nehod byl v roce 2015 v ČR o 10 % vyšší oproti předpokladu.

VÝVOJ POČTU USMRCENÝCH V PRAZE V POROVNÁNÍ S VÝVOJEM V ČR

rok	2009	2011	2014	2015	2015/ 2014	2015/ 2011	2015/ 2009	2015 předpoklad	2015/ 2015 předpoklad
ČR	832	707	629	660	1,05	0,93	0,79	505	1,31
Praha	40	39	20	25	1,25	0,64	0,63	24	1,04

V roce 2015 byl v Praze zaznamenán **nárůst** v počtu usmrcených **o 25 %** oproti roku 2014.

Dopravní snídane s BESIPem, Praha, 1. 12. 2016
zuzana.strnadova@cdv.cz



VÝVOJ POČTU TĚŽCE ZRANĚNÝCH V PRAZE V POROVNÁNÍ S VÝVOJEM V ČR

rok	2009	2011	2014	2015	2015/ 2014	2015/ 2011	2015/ 2009	2015 předpoklad	2015/ 2015 předpoklad
ČR	3 536	3 092	2 762	2 540	0,92	0,82	0,72	2 675	0,95
Praha	347	279	206	179	0,87	0,64	0,52	263	0,68

V roce 2015 byl v Praze zaznamenán **pokles** počtu těžce zraněných **o 13 %** oproti roku 2014.

Dopravní snídane s BESIPem, Praha, 1. 12. 2016
zuzana.strnadova@cdv.cz



Celospolečenská ztráta z nehodovosti v Praze za rok 2015 je předběžným výpočtem stanovena na cca 7,6 miliardy Kč!!

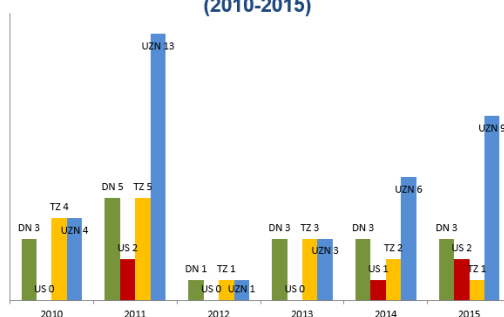
Dále byla prezentace zaměřena na srážky s pevnou překážkou v Praze

SRÁŽKA S PEVNOU PŘEKÁŽKOU	2010-2015			
	nehody	U	TZ	UZN
strom	18	5	16	36
sloup - telefonní, veř. osvětlení, el. vedení apod.	26	8	26	58
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky apod.	22	5	20	40
svodidlo	22	5	21	41
zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	17	3	14	26
překážka vzniklá stav. činností (přen. dopr. značky, hromada šterku, písku apod.)	1	1	0	4
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	23	5	23	43
celkem (nehody s usmrcením a těžkým zraněním)	129	32	120	248

Dopravní snídane s BESIPem, Praha, 1. 12. 2016
zuzana.strnadova@cdv.cz



SRÁŽKY S PEVNOU PŘEKÁŽKOU - STROM (2010-2015)



Dopravní snídane s BESIPem, Praha, 1. 12. 2016
zuzana.strnadova@cdv.cz



... na srážky s chodcem v Praze ...

SRÁŽKA S CHODCEM	2010-2015			
	nehody	U	TZ	UZN
přechod pro chodce	1663	31	331	455
v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)	296	4	59	75
zastávka autobusu, tramvaje atd. s nástupním ostrůvkem	218	16	43	107
zastávka autobusu, tramvaje atd. bez nástupního ostrůvku	112	5	22	42
parkoviště přiléhající ke komunikaci	110	1	27	31
žádné z uvedených	1108	30	183	303
celkem (nehody s usmrcením a se zraněním)	3507	87	665	1013

Dopravní snídane s BESIPem, Praha, 1. 12. 2016
zuzana.strnadova@cdv.cz



... a na srážky s tramvají s vozidly v Praze, z čehož vyplývají i slabá místa Prahy dle druhu nehody.

SRÁŽKA VOZIDLA S TRAMVÁJÍ							
2010				2015			
nehody	U	TZ	UZN	nehody	U	TZ	UZN
55	0	6	6	58	0	6	6
2010-2015							
nehody	U	TZ	UZN	nehody	U	TZ	UZN

336	4	41	57
-----	---	----	----

Dopravní snídane s BESPEM, Praha, 1. 12. 2016
zuzana.strnadova@cdv.cz



JAK ZLEPŠIT BEZPEČNOST ÚČASTNÍKŮ PROVOZU V PRAZE?

- Zapojit do realizace „Strategie bezpečnosti silničního provozu“ veškeré subjekty, kterých se problematika bezpečnosti dotýká,
- široce publikovat „Strategii bezpečnosti silničního provozu“ jako návod pro ochranu zdraví a životů občanů na silnicích,
- zajistit průběžné odborné konzultace k řešení bezpečnostních opatření,
- konkrétní aktivity zintenzivnit v oblastech zaměřených na dílčí cíle, jejichž plnění je neuspokojivé, zejména na zranitelné účastníky provozu a na kritická místa.

Tým silniční bezpečnosti – Bc. Roman Budský, BA (Hons)

V loňském roce se v ČR na železničních přejezdech stalo 164 mimořádných událostí, 32 lidí zemřelo a 142 lidí bylo zraněno.

Kde docházelo ke střetům s vlakem:

- Největší počet střetů - přejezdy zabezpečené světelnou signalizací bez závor
13 osob usmrceno.
- Přejezdy zabezpečené jen výstražným křížem
8 osob usmrceno.
- Přejezdy zabezpečené světelnou signalizací a závorami
11 osob usmrceno.



Vinící střetnutí na přejezdech, jejich následky - r. 2015			
Účastník silničního provozu	Počet střetnutí	Počet usmrcených	Počet zraněných
autobus	1	0	0
nákladní auto	21	3	82
cyklista	11	5	2
dodávka	2	0	0
traktor	4	0	5
motocykl	2	0	2
chodec	16	10	6
osobní auto	107	14	45
celkem	164	32	142

Zdroj: Drážní inspekce

Z pohledu statistik Policie ČR tak v roce 2015 meziročně oproti roku 2014 v ČR vrostl počet dopravních nehod na železničních přejezdech o 23 nehod na celkem 379 nehod. Usmrceno bylo o 3 osoby méně, tj. 21 osob, těžce zraněno bylo o 7 osob více, tj. 28 osob a lehce zraněno bylo o 37 osob více, tj. 130 osob.

Průměrná závažnost dopravních nehod byla v roce 2015 v ČR 7,1 obětí na 1 000 nehod vyšetřovaných Policií ČR.

Střety s vlakem jsou dlouhodobě suverénně tím nejhorším, co může účastníka silničního provozu potkat (nejvíce v r. 2003 – 157, nejméně v r. 2013 – 69).

V roce 2014 zemřelo na železnicích států EU28 1 054 lidí. 67 % jsou z toho nepovolané osoby v kolejišti a 27 % jsou oběti střetů na železničních přejezdech (nejsou započítány sebevraždy).

V 98 % případů nehod na železničních přejezdech v EU-28 je pochybení na straně účastníků silničního provozu. Oběti mívají své bydliště v blízkosti trati či příslušného železničního přejezdu. **Nejvýraznějším faktorem ovlivňujícím nehodovost na přejezdech je samotné chování účastníků silničního provozu.**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., provedlo v roce 2011 v rámci projektu ARIANA pozorovací průzkum chování účastníků silničního provozu na 13 železničních přejezdech:

- **Přejezdy vybavené světelnou výstrahou a závorami**

platné předpisy porušilo 60,5 procenta účastníků silničního provozu.

- **Přejezdy zabezpečené světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor**

třetina chodců ignorovala světelnou výstrahu.

- **Přejezdy označené křížem doplněným značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“**

jen polovina řidičů zastavila mimo nebezpečné pásmo.

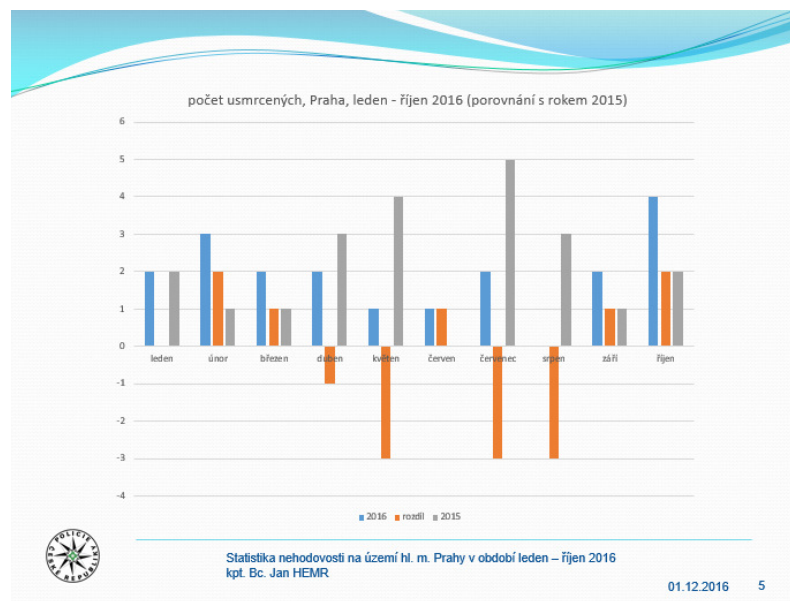
- **Přejezd vybavený jen mechanickými závorami**

přes 60 procent řidičů a dvě třetiny chodců přejelo či prošlo ve fázi zvedání závor.

-

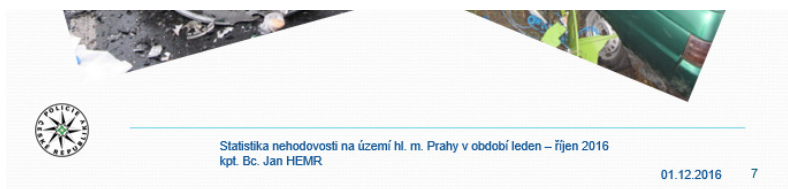
Policie ČR – kpt. Bc. Jan Hemr

Úvod této prezentace byl zaměřen na statistiku nehodovosti v hl. m. Praze. V období leden – říjen 2016 došlo na území hl. m. Prahy k celkem 18918 dopravním nehodám. Při těchto nehodách bylo 19 osob usmrceno, 163 zraněno těžce a 1 678 zraněno lehce.



Dále byla prezentace zaměřena na představení nejtragičtějších dopravních nehod v Praze.





Konec prezentace pak byl zaměřen na nehody pod vlivem alkoholu, hlavní příčiny nehod a nehody s účastí chodce.

Policie ČR – kpt. Ing. Jana Fabiánová

Tato prezentace byla zaměřena na statistiku nehodovosti v ČR za období leden - říjen 2016.

Vývoj dopravní nehodovosti za leden – říjen 2016

Základní čísla

• celkem nehod	81 995
• usmrceno osob	472
• těžce zraněno osob	2 191
• lehce zraněno osob	20 966
• odhadnutá hmotná škoda	4 797,2 mil. Kč

Pokles zaznamenáváme v kategorii:

• usmrcených osob	o 78 osob	tj. o 14,2 %
• těžce zraněných osob	o 17 osob	tj. o 0,8 %

Nárůst zaznamenáváme v kategorii:

• počet nehod	o 5 261 nehod	tj. o 6,9 %
• lehce zraněných osob	o 552 osob	tj. o 2,7 %
• hmotná škoda	o 309,6 mil. Kč	tj. o 6,9 %



Dopravní snižané s BESIPem 2016

2

7.12.2016

Osobní nehody za leden - říjen 2016

Nehody s následky na životě a zdraví (osobní nehody)
Česká republika



Legenda
Osobní nehody
475-983
984-1493

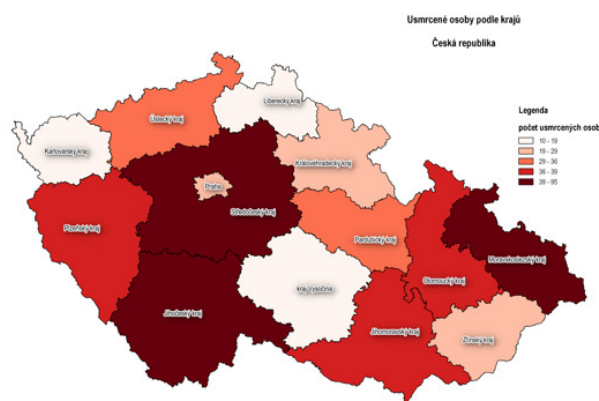


Dopravní snídáně s BESIPem 2016

8

7.12.2016

Počet usmrcených osob v krajích za leden – říjen 2016



Dopravní snídáně s BESIPem 2016

9

7.12.2016

Na konci této prezentace pak byly zmíněny priority PČR pro oblast silničního provozu v roce 2016:

- **Rizikové jednání řidičů motorových vozidel** – směřování dohledu nad silničním provozem do rizikových lokalit se zaměřením na hrubé porušování pravidel silničního provozu, které má za následek vznik závažných dopravních nehod, zejména se jedná o nebezpečné předjíždění, nesprávný a rizikový způsob jízdy či výrazné překračování stanovených rychlostních limitů.
- **Nemotorizovaní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté)** – dohled nad dodržováním pravidel, dohled u přechodů pro chodce, preventivní akce ve vztahu k jejich zviditelnění v silničním provozu, používání ochranných pomůcek a bezpečnému chování na pozemních komunikacích.
- **Alkohol a drogy v silničním provozu** – účinný dohled nad dodržováním zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek řidiči vozidel, preventivní akce zaměřené na tuto problematiku, eliminace rizika ohrožení ostatních účastníků silničního provozu řidiči vozidel.
- **Bezpečný dopravní prostor** – spoluvytváření bezpečného dopravního prostoru, navrhování dopravně inženýrských opatření ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Kontrola stavu, opodstatněnosti a správnosti dopravního značení jako součást každodenního výkonu služby.

RSE Project s.r.o. – Ing. Petr Bílý - Zhodnocení vývoje opatření na rizikových místech z DS 2014 a 2015

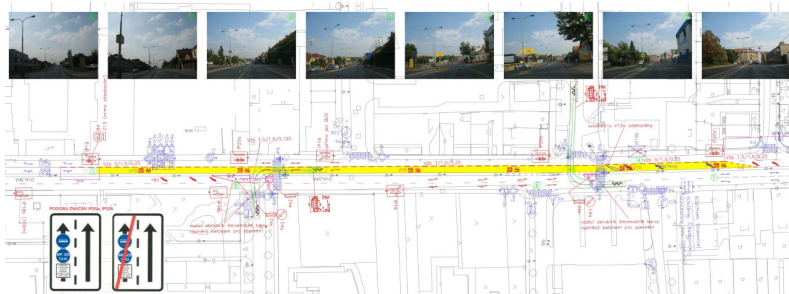
Přechody pro chodce na ulici Úvalská, Praha 10 - Strašnice – opatření se připravuje





Přechody pro chodce na ulici Úvalská, Praha 10 - Strašnice – stav listopad 2016

V roce 2015 byl provedena dočasná úprava a to snížení počtu jízdních pruhů na jednom z přechodů pomocí dopravního zařízení. Následně mělo dojít k vyhodnocení pro případný další postup. Nicméně v letošním roce 2016 se připravuje ještě jiné opatření. Ve směru k ulici Černokostecká dojde k vyhrazení jednoho jízdního pruhu pro MHD. V opačném směru na Skalku je připraven návrh k instalaci ostrůvků z plastových obrub. Předpoklad realizace opatření je v roce 2017.



Výřez z dokumentace k vyhrazení jízdního pruhu pro MHD

K tomuto místu se nikdo z přítomných na Dopravní snídani dále nevyjádřil.

Ulice Prosecká, mezi ul. Čakovická a Lovosická, Praha 9 - Prosek - opatření se připravuje



Ulice Prosecká, mezi ul. Čakovická a Lovosická, Praha 9 - Prosek – stav listopad 2016

V roce 2015 byla zpracována studie parkoviště, ve které se řešilo oddělení parkoviště City-bloky a úprava šikmých parkovacích stání ve dvou řadách s průjezdnou uličkou. K místu (parkovišti) by snad měla být zpracována i projektová dokumentace, ale ta se dle neoficiálních informací zatím nerealizuje, protože by došlo ke snížení počtu parkovacích stání. Reálně v místě došlo pouze k odstranění keřů od přechodů pro chodce.

K tomuto místu se nikdo z přítomných na Dopravní snídani dále nevyjádřil.

Přechod pro chodce, Klárov, Praha 1 – Malá Strana - opatření se připravuje





Přechod pro chodce, Klárov, Praha 1 – Malá Strana – stav listopad 2016

V roce 2015 došlo k jednání hl. m. Prahy se Silničním správním úřadem. Magistrát hl. m. Prahy chtěl ve směru na centrum zbudovat dělicí ostrůvek z dočasných prvků mezi tramvajovou trať a jízdní pruh, nebo jako druhé opatření zrušení pravého jízdního pruhu a zkrácení přechodu vysunutím chodníkůvých ploch. Toto by bylo dočasným opatřením k vyzkoušení situace. Nicméně Silniční správní úřad nesouhlasil ani s jedním opatřením. Panovala obava z najíždění řidičů na tramvajovou trať. Na Dopravní snídani v roce 2015 pro Hlavní město Prahu zazněla informace, že je zadáno zpracování komplexní studie celé lokality, která by řešila i širší vztahy dopravní obslužnosti Malé Strany, např. i zjednosměrnění navazujících komunikací. Dle aktuálních informací z letošního roku však studie ještě není zadána a nezná se ani termín přibližný možný termín dokončení, pokud by zadána byla.

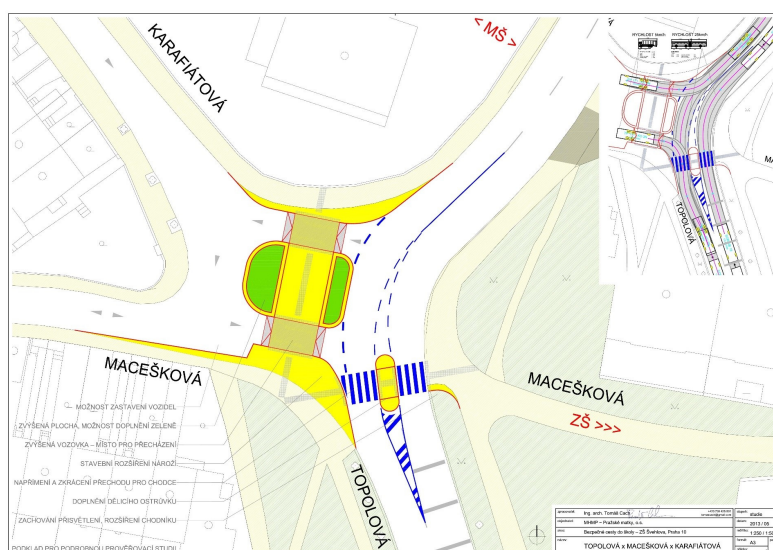
Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK) upřesnila, že dopravní studie, která řešila pohyb vozidel po Malé Straně, byla zpracována Ústavem dopravního inženýrství TSK. Studie, která byla zmíněna v prezentaci, se týká urbanistického pojetí Klárova a ta ještě v tuto chvíli zadána nebyla. Z dopravní studie, která byla zpracována TSK, nevzešel žádný jednoznačný závěr. Řešení ve studii neměly jednoznačné výhody. Měla by se tedy realizovat celková koncepční studie, jak bude celý prostor Klárova vypadat. Studie by měla být zadána v roce 2017, ale nedá se nyní jednoznačně říci, kdy by měla být dokončena.

Křižovatka ulic Macešková a Topolová, Praha 10 - Záběhlce - opatření se připravuje



Křižovatka ulic Macešková a Topolová, Praha 10 - Záběhlce – stav listopad 2016

V roce 2015 byla zpracována studie lokality v rámci projektu „Bezpečně do školy“ a lokalita byla zařazena do požadavků úprav v rámci hl. m. Prahy. V roce 2017 se předpokládá zahájení projekčních prací. Mělo by zde dojít k celkové stavební úpravě křižovatky. Předpoklad realizace úprav je v roce 2018.



Studie lokality v rámci projektu „Bezpečně do školy“

K tomuto místu se nikdo z přítomných na Dopravní snídani dále nevyjádřil.

Železniční přejezd Praha - Velká Chuchle – opatření se připravuje



Železniční přejezd Praha - Velká Chuchle – stav listopad 2016

Připravuje se zde stavba silničního nadjezdu v rámci optimalizace trati Praha – Beroun. Termín výstavby ovšem zatím není znám. Proto se v roce 2015 hledalo dočasné řešení, na kterém se podílela Policie ČR, Silniční správní úřad a Městská část Praha 16 a následně v roce 2016 se zde provedly tyto úpravy a opatření:

- omezení vjezdu do křižovatky z ulice Dostihová.
- většina BUS MHD jezdí přímo ve směru ulic Radotínská a Mezichuchelská a nezatačejí již na železniční přejezd na ulici Starochuchelskou.
- zákaz levého odbočení pro vozidla delší více než 10 m z ulice Radotínská na ulici Starochuchelskou a taktéž pravého odbočení v opačném směru.

K tomuto místu se nikdo z přítomných na Dopravní snídani dále nevyjádřil.

Křižovatka ulic Prosecká a Čuprova, Praha 8 - Libeň – opatření se připravuje



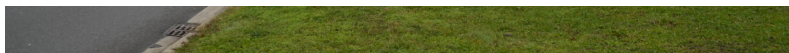
Křižovatka ulic Prosecká a Čuprova, Praha 8 - Libeň – stav listopad 2016

V roce 2015 dostal správce komunikace podnět k řešení této křižovatky. Současně se vyhodnocoval i technický stav dalších křižovatek.

Ing. Martin Vokoun, z Technické správy komunikací TSK k této křižovatce řekl, že se připravuje rekonstrukce celé Prosecké ulice. V rámci toho TSK zadala změnu dopravního řešení i této křižovatky, kdy by mimo jiné měly být nastaveny nové signály pro levé odbočení, tzn., nebude již docházet ke kolizím s protijedoucím směrem. Realizace se očekává ke konci roku 2017 nebo v roce 2018.

Křižovatka na Modřanské, Praha 4 - Braník – opatření se připravuje





Křižovatka na Modřanské, Praha 4 - Braník – stav listopad 2016

Křižovatka se již neřeší. PČR podporuje zkapacitnění této křižovatky, protože pak nebude docházet k zahlcování průpletu Barrandovského mostu. V roce 2016 měla Technická správa komunikací TSK prověřovat možnost zkapacitnění křižovatky a odbočování ve dvou jízdních pruzích z ulice Modřanské směrem k Barrandovskému mostu.

Od technické správy komunikací TSK na Dopravní snídani zaznělo, že se připravuje obnova této křižovatky a v rámci obnovy TSK požaduje průjezd křižovatky z Modřanské dvěma jízdními pruhy, tím pádem by se zde pak nemusela vkládat preferenční fáze pro jízdu autobusů MHD, které dnes jezdí ve vyhrazeném jízdním pruhu, což hodně prodlužuje cyklus řízení křižovatky a s tím pak souvisí tvorba kolon na rampě z Barrandovského mostu. Kdy k tomu dojde, se ale nyní nedá říci a vše záleží na schválení Silničního správního úřadu.

Ulice Jana Želivského, zastávka Biskupcova, Praha 3 - Žižkov – místo se zatím neřeší



Ulice Jana Želivského, zastávka Biskupcova, Praha 3 - Žižkov – stav listopad 2016

Magistrát hl. m. Prahy toto místo již v minulosti řešil, ale řešení se nenalezlo. Světelné signalizační zařízení SSZ u přechodu není reálné, protože by se zahlcovala blízká křižovatka. Taktéž v rámci vysokých intenzit dopravy není reálné snížení počtu jízdních pruhů. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy by měl připravovat projekt řešení tramvajové trati v této lokalitě a v rámci toho by se měly řešit i přechody pro chodce. Technická správa komunikací TSK zde alespoň zvýraznila SDZ a častěji obnovuje VDZ. Je to nehodové místo i díky nekázní chodců, kteří vstupují do vozovky, kde nemají. Řešení není jednoduché a vyžaduje komplexní zásah do celé lokality.

K tomuto místu se nikdo z přítomných na Dopravní snídani dále nevyjádřil.

Přechod pro chodce na ulici Resslova, Praha 2 – Nové Město – místo se zatím neřeší



Přechod pro chodce na ulici Resslova, Praha 2 – Nové Město – stav listopad 2016

V minulosti zde byl nedělený řízený přechod. V roce 2011 zde došlo ke zřízení děleného řízeného přechodu. Byly zde ale nedostatečné šířkové poměry, tudíž došlo k zúžení středních jízdních pruhů. A toto zúžení jízdních pruhů vede k velmi vysoké nehodovosti místa. V roce 2015 byla na Dopravní snídani přislíbena Magistrátem hl. m. Prahy podrobná analýza nehodovosti. Nemáme ale informace, zda byla provedena. Dopravní nehodovost šetřená Policií ČR je zde v období 01/2016 – 10/2016 – 9 nehod (3x nedodržení bezpečné vzdálenosti, 2x při přejíždění z pruhu do pruhu), bez následků na zdraví osob.

K tomuto místu se nikdo z přítomných na Dopravní snídani dále nevyjádřil.

RSE Project s.r.o. – Ing. David Pauk - Opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v kraji

Křižovatka ulic Přátelství x K Říčánům, Kolovraty

Křižovatka ulic Přátelství a K Říčánům v Praze 22. Jedná se o úrovniovou průsečnou křižovatku místních komunikací I. a III. třídy s určením přednosti v jízdě dopravním značením. Křižovatka se nachází na úseku komunikace Přátelství mezi Uhříněvsí a Říčany. Nejvyšší dovolená rychlost je zde stanovena místní úpravou na 60 km/h.

Nebezpečnými vlivy zde jsou nevhodný úhel připojení vedlejší komunikace a nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti na hlavní komunikaci.

Počet nehod řešených Policií ČR od roku 2010: 33x; 1 usmrcená osoba, 2 osoby těžce zraněny a 4 osoby lehce zraněny.

Navržená opatření:

- Zvýraznění křižovatky značením
- Zvážení nutnosti dvou křižovatek v blízkosti
- Úprava úhlu napojení

Mgr. et Mgr. Antonín Klecanda, starosta Prahy-Kolovrat k této křižovatce řekl, že v době dopravních špiček zde není možné vyjet z vedlejší komunikace na hlavní. Řidiči z vedlejších komunikací si zde vjezd na hlavní komunikaci musí vynutit a doufat, že vozidla na hlavní komunikaci zpomalí. Navrhované řešení „Stopkou“ proto není adekvátní. V noci je zde tma a křižovatka není vidět. Podle pana starosty je zde jediné možné řešení a to okružní křižovatka. V létě zde také jezdí hodně cyklistů a chodí zde i chodci a děti. Není zde žádné místo, kde by chodci mohli bezpečně přejít.

Ing. Šachl doplnil, pokud je šikmé připojení komunikací a zejména pod tak malým úhlem jako zde, tak řidiči mají z auta špatný výhled na hlavní komunikaci. Řidiči při šikmém připojení křižovatek v rozhledu vpravo překáží sloupek střechy vozidla, hlava spolucestujícího a hlavová opěrka. Řidič v osobním vozidle se třeba předkloní a je ještě schopen něco vidět, ale řidič nákladního vozidla nemůže vidět vůbec nic.

Ing. Šachlová řekla, že omezení rychlosti na hlavní komunikaci je z velké části právě kvůli křižovatkám proto, aby se z vedlejší komunikace dalo bezpečně vjet na hlavní komunikaci. Nikde v médiích se to neuvádí a řidiči to neví.

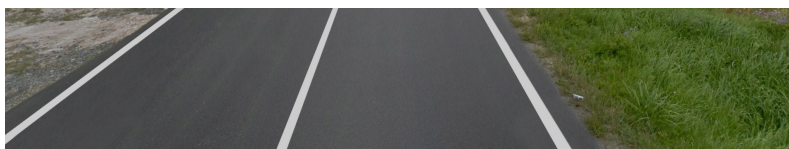
Ing. Šachl k tomu uvedl, že pokud je někde před křižovatkou na hlavní komunikaci dopravní značkou B20 omezení rychlosti, tak by zde pod touto značkou měla být ještě výstražná značka křižovatka s vedlejší komunikací, která by omezení rychlosti vysvětlovala.

Správce komunikace se k této křižovatce na Dopravní snídani nevyjádřil.

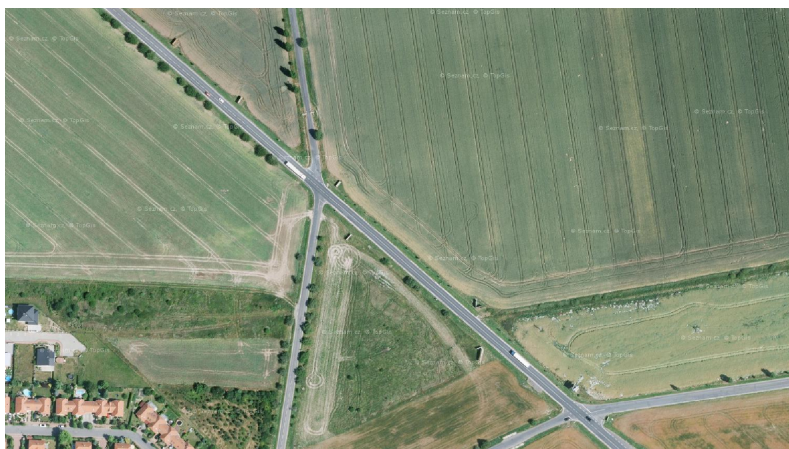


Křižovatka ulic Přátelství x K Říčánům, Kolovraty – aktuální stav

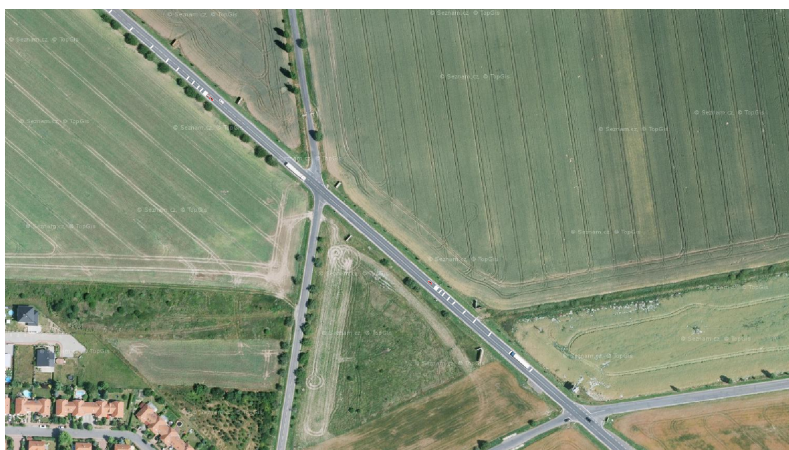




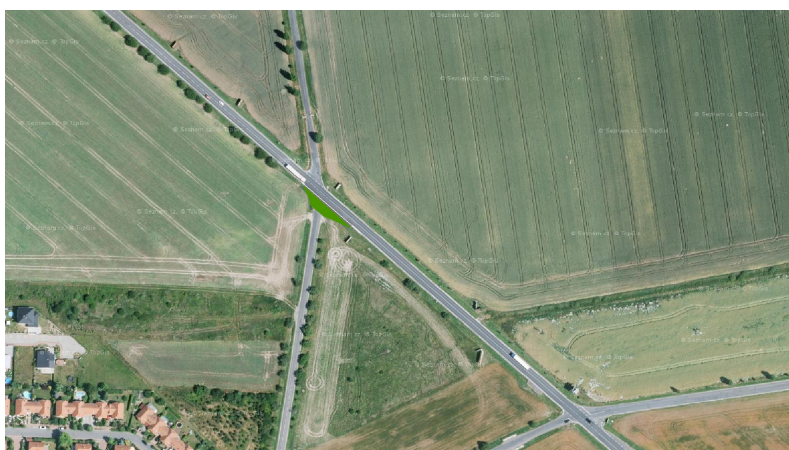
Křižovatka ulic Přátelství x K Říčanům, Kolovraty – navržené opatření na Dopravní snídani



Křižovatka ulic Přátelství x K Říčanům, Kolovraty – aktuální stav

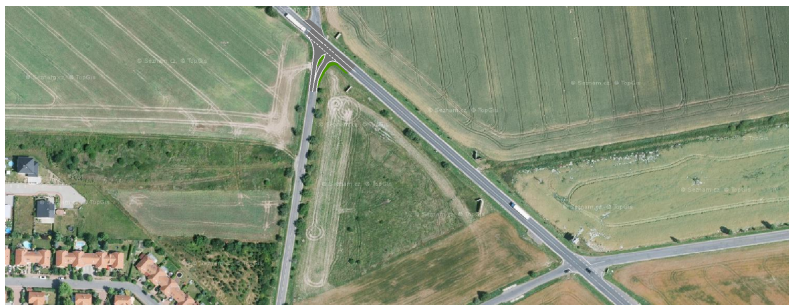


Křižovatka ulic Přátelství x K Říčanům, Kolovraty – navržené opatření na Dopravní snídani



Křižovatka ulic Přátelství x K Říčanům, Kolovraty – navržené opatření na Dopravní snídani





Křižovatka ulic Práteleství x K Řičanům, Kolovraty – navržené opatření na Dopravní snídani

Křižovatka ulic Schoellerova x Za Trati

Jedná se o křižovatku ulic Schoellerova a Za Trati v Praze – Čakovicích. Křižovatka je částečně v extravilánu. Je zde ostrý úhel napojení jednotlivých větví. Křižovatka je také v těsné blízkosti železničního přejezdu. Je zde provoz autobusů MHD a ROPID ve všech směrech.

V přímém směru je zde náhlá změna přednosti. Při odbočování mohou vozidla zasahovat při vzdutí dopravy až do prostoru železničního přejezdu.

Počet nehod řešených Policií ČR od roku 2011: 38x; 1 usmrcená osoba a 9 osob lehce zraněno.

Navržená opatření:

- Úprava křižovatky - úprava úhlu napojení, pěší trasy

Silniční správní úřad se k navrženému opatření na Dopravní snídani vyjádřil, že opatření je přijatelné a záleží jen na tom, kdy a kdo opatření k realizaci zadá.

Policie ČR k tomuto opatření ale upozornila, že je potřeba hodně dobře zvážit jak zabezpečit levé odbočení ve směru od železničního přejezdu tak, aby řidiči vlevo neodbočovali do protisměru. Takto řidič jedoucí od železničního přejezdu vidí dvě možnosti odbočení vlevo a z hlediska nehodovosti je to vysoce rizikový faktor. Je potřeba odbočení vlevo velmi dobře upravit dopravním značením tak, aby řidič do protisměru nenajel.

Ing. Pauk doplnil, že detailnější zpracování včetně dopravního značení už by se muselo rozpracovat ve spolupráci Policie ČR, Správce komunikace a Silničního správního úřadu a bylo by asi předmětem až projektové dokumentace.



Křižovatka ulic Schoellerova x Za Trati – aktuální stav





Křižovatka ulic Schoellerova x Za Tratí – navržené opatření na Dopravní snidani



Křižovatka ulic Schoellerova x Za Tratí – navržené opatření na Dopravní snidani

Železniční přejezd P2660 na ul. Za Cukrovarem

Jde o železniční přejezd P2660 na ulici Za Cukrovarem zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZZ bez závor a bílého světla. Přejezd je v intravilánu a zastavěném území. Ulice Za Cukrovarem je obslužnou místní komunikací tvoří napojení výrobního areálu, skladištního areálu, ubytoven a prodejen s páteří komunikací Čakovice směrem na centrum Prahy a dálnici D8. Jedná se o obousměrnou dvoupruhovou komunikaci bez VZD v oblasti přejezdu. Železniční přejezd je umístěn za vrcholovým obloukem. Je zde provoz osobních i nákladních vozidel (i s návěsy). Souběžně s komunikací vede chodník.

Nebezpečné vlivy zde jsou poloha přejezdu na komunikaci, chybějící VZD a omezené rozhledy.

Počet nehod řešených Policií ČR od roku 2010: 3x srážka s vlakem; 3 osoby lehce zraněny.

Navržená opatření:

- Pokládka VZD
- Instalace PZZ s bílým světlem

Ing. Jan Adámek z Dopravně inženýrské projekce obecně k železničním přejezdům na Dopravní snidani doporučil instalovat zabezpečení přejezdu i na výložníky, protože obecně řidič vidí zabezpečení na výložníku lépe než vpravo na sloupu vedle komunikace.

Ing. Pauk doplnil, že zvýraznění zabezpečení přejezdu i na výložníku je v tomto případě asi možné.

Silniční správní úřad se vyjádřil, že se jedná o veřejně přístupnou účelovou komunikaci, která v minulosti vedla pouze k firemním areálům. V příštím roce se na tuto komunikaci napojí další místní komunikace a i z této se stane místní komunikace. Problém zde také je, že železniční přejezd je v blízkosti komunikace Za Tratí. V dopravních špičkách se zde nedá vyjet z ulice Za Cukrovarem na ulici Za Tratí. Tudiž by se zde situace měla řešit i z toho pohledu, aby se zde netvořily kolony aut, které budou zasahovat až do prostoru železničního přejezdu. V plánu je také optimalizace železniční trati, která by měla být elektrifikovaná, ale úprava železničních přejezdů v optimalizaci není zahrnuta. Výhled optimalizace trati je ale až za několik let.

Ing. Šachlová doplnila, že fotografie pro prezentaci jsou fotografovány účelně bez automobilů a je potřeba si v místech vždy představit např. nákladní automobil, přes který ostatní řidiči neuvidí. Dále je potřeba, aby se železniční přejezdy u nás vybavovaly jednotným upozorněním na železniční přejezd kromě výstražných křížů, např. i opticko-psychologickou brzdou, příčnou čarou souvislou, nebo klikatými čarami. Takto by měly být označeny všechny železniční přejezdy jednotně po celé republice.

SŽDC upozornila, že instalaci pozitivního signálu s bílým světlem se pro vozidla zvýší rychlost přejetí přejezdu na 50km/hod.

Ing. Pauk doplnil, že pozitivní bílé světlo by zde bylo hlavně pro zabezpečení přejezdu.



Železniční přejezd P2660 na ul. Za Cukrovarem - aktuální stav



Železniční přejezd P2660 na ul. Za Cukrovarem – navržené opatření na Dopravní snidani

Napojení ulice Kbelské na ulici Cínoveckou

Jedná se o napojení ulice Kbelské na ulici Cínoveckou (ve směru od silnice I/8 od Ústí) v rámci mimoúrovňové křižovatky. Při sjezdu z ulice Cínovecké dochází k plynulé změně směrového vedení s přechodem do většího klesání a následuje podjezd pod silnici I/8. Bezprostředně po rozpletu ze silnice I/8 je zde zvýšení počtu jízdních pruhů. V opačném směru je nájezd na silnici I/8 do centra od ulice Kbelské ve stoupání a složeném směrovém oblouku. Plynulý směrový oblouk většího poloměru přechází skokem na směrový oblouk malého poloměru před samotným napojením na silnici I/8. Současně je v tomto místě snížení počtu jízdních pruhů.

Počet nehod řešených Policií ČR od roku 2010: 20x; 3 osoby těžce zraněny a 3 osoby lehce zraněny.

Navržená opatření:

- Úprava uspořádání jízdních pruhů
- Zvýšení PVV pomocí BPÚ

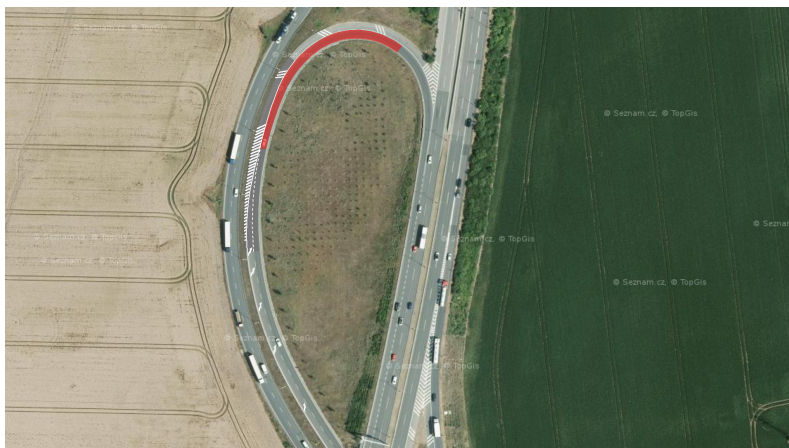
Ing. Šachlová k tomuto místu řekla, že se zdá, že je zde nečekaně malý poloměr oblouku oproti předchozímu průběhu trasy. Měla by zde tedy být dopravní značka doporučená rychlost.

Ing. Pauk doplnil, že dopravní značka doporučená rychlost 40km/hod zde umístěná je.

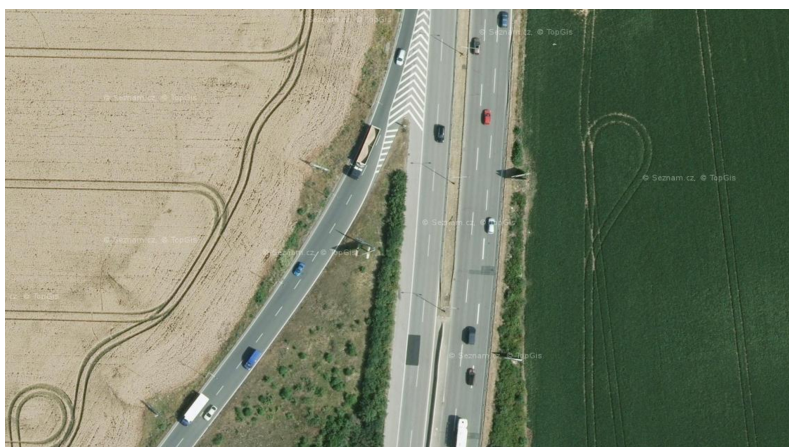




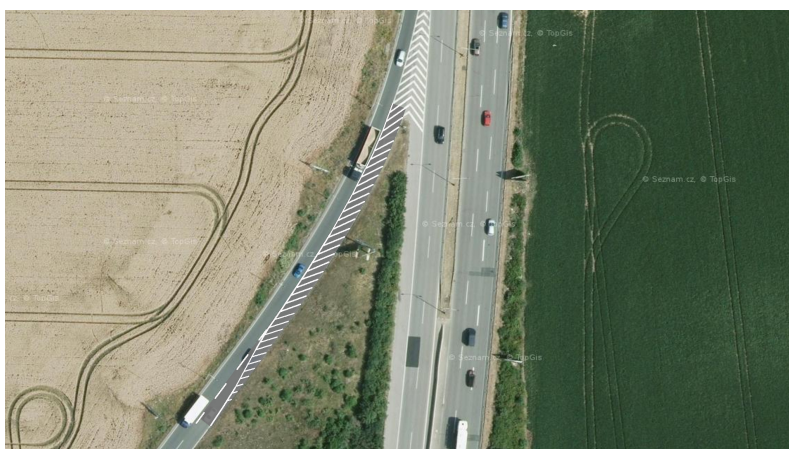
Napojení ulice Kbelské na ulici Činoveckou - aktuální stav



Napojení ulice Kbelské na ulici Činoveckou – navržené opatření na Dopravní snídani



Napojení ulice Kbelské na ulici Činoveckou - aktuální stav



Napojení ulice Kbelské na ulici Činoveckou – navržené opatření na Dopravní snídani

Dále bylo přítomným promítnuto krátké video společnosti [ArcelorMittal](http://www.arcelormittal.cz) zaměřené na jejich vyráběné „motosvodidlo“ se zvýšenou ochranou motorkářů. Toto svodidlo má spodní pásnici, která chrání motorkáře před nárazem do sloupku či podjetím svodidla během nehody. Vyvinuto bylo v

letech 2008 – 2012 ve spolupráci s univerzitou v Zaragoze a po úspěšných nárazových zkouškách roku 2013 se začalo vyrábět. Nejen, že už se toto svodidlo vyrábí, ale už je osazeno i na prvních úsecích komunikací v ČR a těmi jsou: 140 metrů svodidla v Šebrově (osazení 2013) a 1600 metrů poblíž Pardubic (osazení 2014). V roce 2015 přibýly další úseky, kam se toto svodidlo osadilo (např. úsek silnice I/56 mezi obcemi Ostravice a Bílá). O mnohých dalších osazeních se uvažuje. Video můžete zhlédnout zde



DEKRA CZ a.s. - Ing. Bc. Milan Janda

Tato prezentace byla zaměřena na střety s pevnou překážkou z pohledu řidiče vozidla. Jen v prvním čtvrtletí roku 2015 u nás došlo k 4742 nehodám s pevnou překážkou, při nichž bylo 43 osob usmrceno!

Nešvary umístění pevných překážek



Zdroj: <http://ekolist.cz/cz/publicistika/nazory-a-komentare/jiri-landa-stromy-podel-silnic-jsou-vazne-bezpecnostni-riziko>

Page 18 © 2016 DEKRA



Je potřeba si také uvědomit že se zvyšující rychlostí se snižuje zorné pole řidiče. Např. při rychlosti 40km/hod může být zorný úhel 100-110°, při vyšších rychlostech to může být až jen 40°. Není potřeba stále jezdit rychlostí 40km/hod, ale je potřeba aby řidič při vyšší rychlosti a v menším zorném poli viděl vše podstatné a nepřehlédl např. nějakou dopravní značku. Nejhorší je, když pevná překážka přispěje k dopravní nehodě a pak do ní ještě řidič narazí.

Fyzikální zákonitosti střetu vozidel s pevnými překážkami





Page 9 © 2016 DEKRA

Při nárazu na pevnou nedeformovatelnou překážku při rychlosti 50 km/hod se krátkodobě zvýší hmotnost těla až 60x! To pak znamená, že všechny neupevněné předměty ve vozidle jsou třeba i 60x těžší!

Pokud do sebe narazí auta o stejné hmotnosti při stejné rychlosti 50 km/hod, je to srovnatelné jako když auto narazí při rychlosti 50 km/hod do pevné překážky.

Na konci přednášky pan Ing. Bc. Milan Janda zmínil dvě konkrétní nehody automobilů s pevnou překážkou, u kterých provedl jednoduchou analýzu.

Závěrem celé Dopravní snídaneč byl vylosován jeden účastník Dopravní snídaneč, který od společnosti DEKRA CZ obdržel poukaz na kurz bezpečné jízdy na polygonu.

