

VII. Setkání starostů a místostarostů

Moravskoslezského kraje

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i.

**Zkušenosti zvyšující bezpečnost
dopravy v obcích**

Ing. Radim Striegler

Kravaře

19.04.2012

www.cdv.cz

VLIV UTVÁŘENÍ KOMUNIKACE NA BEZPEČNOST

Kombinace lidského faktoru s ostatními faktory (vozidlo, prostředí)

- více jak **90 %**

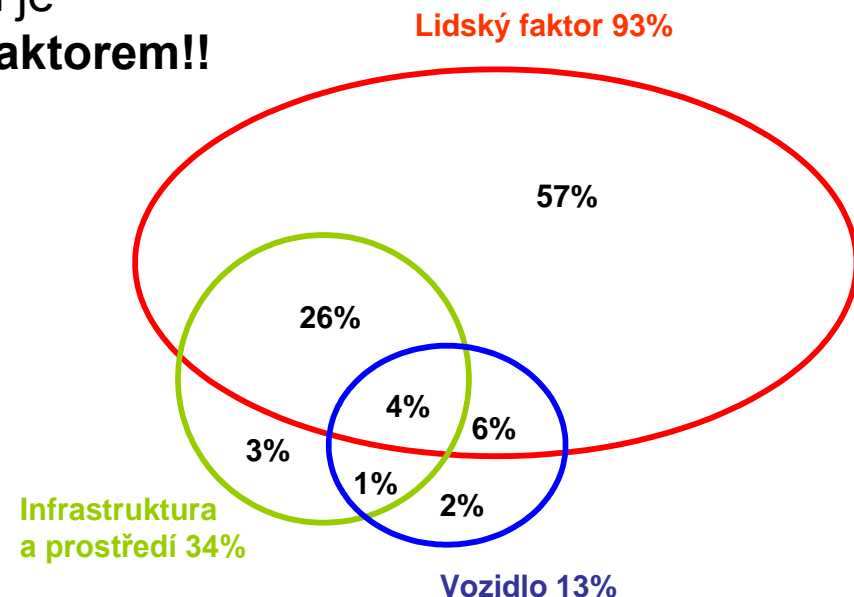
Analýzy nehod však ukazují, že řidiči častěji chybují na specifických místech (tzv. nehodové lokality – kritéria)

- např. pokud je hlavní příčinou nehody nepřiměřená rychlost (lidský faktor), pak v mnoha případech je hlavní příčinou rychlé jízdy utváření - design silnice

Interakce mezi řidičem a prostředím je

2. nejčastějším spolupůsobícím faktorem!!

- cca 30%



Účinnost opatření na snížení nehodovosti (ETSC)

- Eliminace zbytné dopravy (3 – 4 %)
- Systematické řešení nehodových lokalit (15 – 20 %)
- **!Úpravy komunikací, zklidňování dopravy (20 – 50 %)!**
- Dozor nad silničním provozem, sankce (10 – 20 %)
- Bezpečnostní kampaně (2 – 3 %)
- Řidičský průkaz na zkoušku (8 – 12 %)
- Bodový systém hodnocení řidičů (5 – 7 %)

Bezpečná pozemní komunikace

- měly by se vytvářet a přetvářet pozemní komunikace tak, aby respektovaly možnosti a omezení lidského činitele i jeho fyziologické danosti
- silnice by měla být **samovysvětlující**, tj. dávající řidiči jasnou informaci o relevantnosti jeho chování a očekávatelných situacích
- rovněž by měla být **odpouštějící**, tj. v případě selhání lidského činitele a následného vzniku nehody by nemělo dojít k závažným následkům na zdraví nebo dokonce k usmrcení.



Možnosti zklidňování dopravy v obcích

PODLE UMÍSTĚNÍ

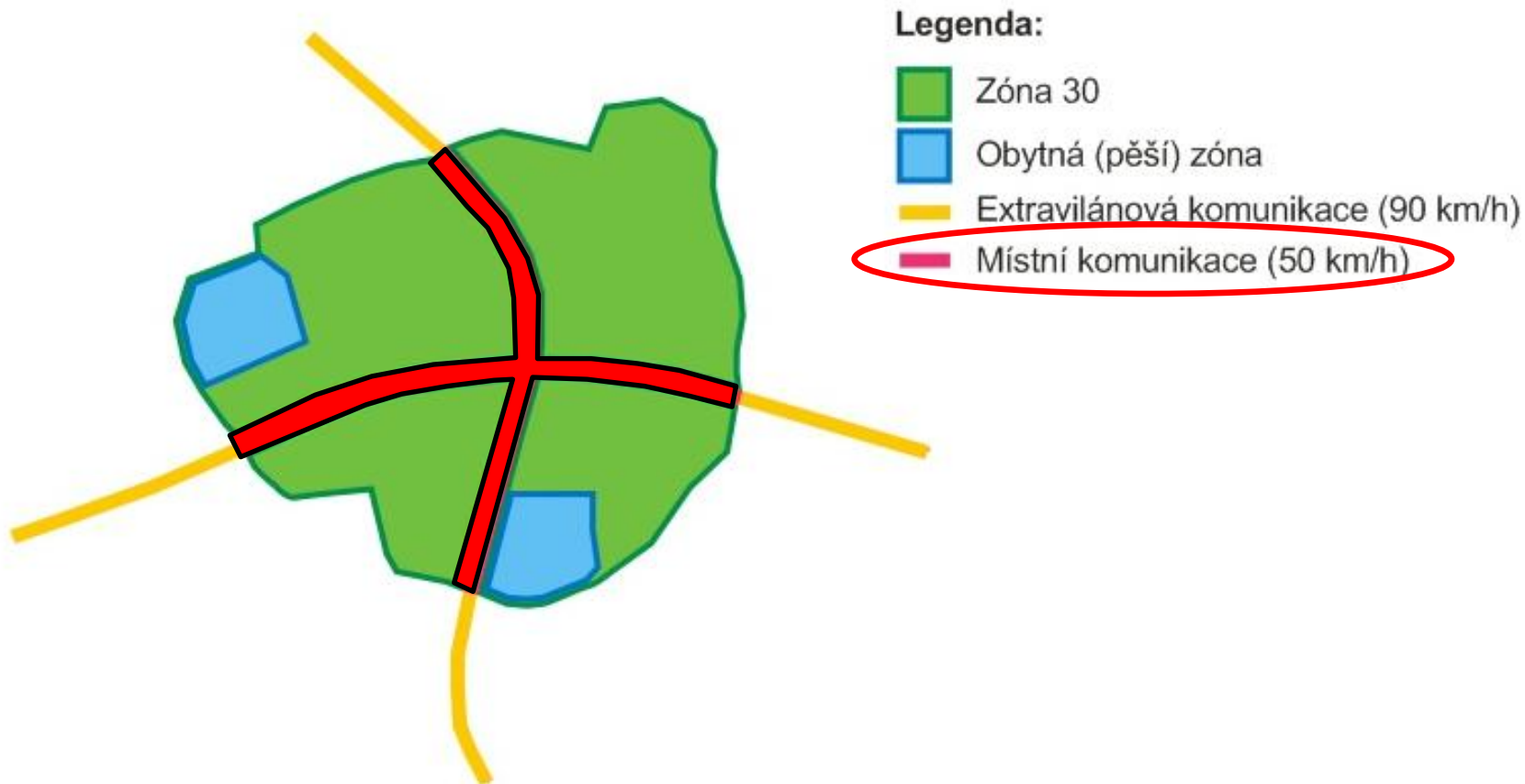
- **Bodové** – ostrůvky, šikany, příčné prahy, vysazené plochy
- **Liniové** – průtahy obcemi
- **Plošné** – Zóny 30, obytné zóny

TYPY OPATŘENÍ

- **Informační opatření**
- **Naznačující opatření**
- **Fyzická (stavební) opatření**

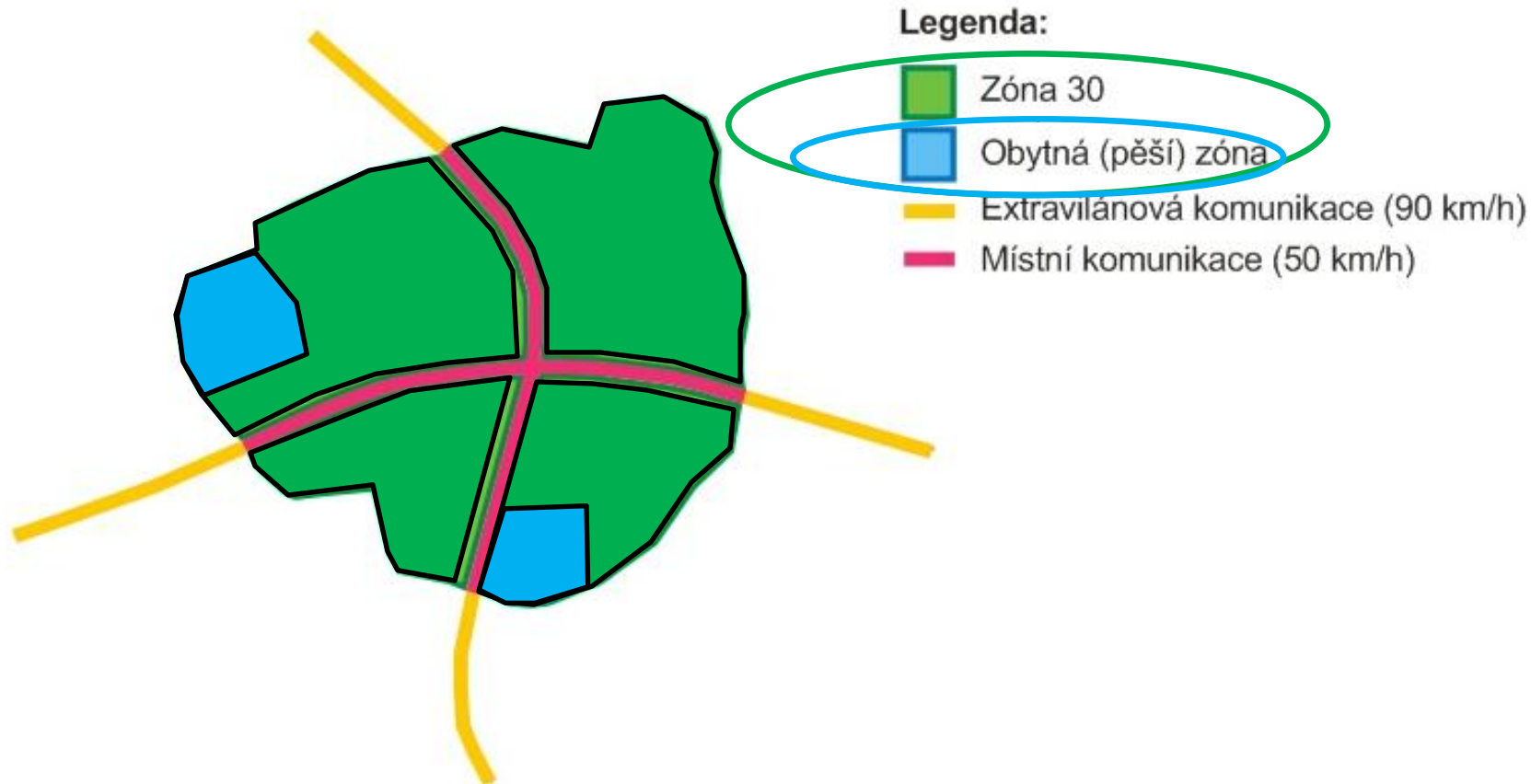
Možnosti zklidňování dopravy v obcích

1. průtahy obcemi (TP 145)
2. plošné zklidňování dopravy
 - Zóny 30 (TP 218)
 - Obytné a pěší zóny (TP 103)



Možnosti zklidňování dopravy v obcích

1. průtahy obcemi (TP 145)
2. plošné zklidňování dopravy
 - Zóny 30 (TP 218)
 - Obytné a pěší zóny (TP 103)



Vjezdové ostrůvky do obcí

- jednostranné vychýlení
 - zvýraznění vjezdu do obce = důraznější upozornění řidičů na změnu dopravního režimu
 - docílení výrazného snížení rychlosti na vjezdu do obce stavební provedení ovlivňuje rychlost jízdy
 - osvětlení vjezdu do obce = zvýraznění
 - jednostranné vychýlení umožňuje dosažení vyšší rychlosti na výjezdu z obce a dovoluje objíždění v protisměru



Vjezdové ostrůvky do obcí

- oboustranné vychýlení
 - zvýraznění vjezdu do obce = důraznější upozornění řidičů na změnu dopravního režimu
 - docílení výrazného snížení rychlosti na vjezdu do obce (nejvíce v místě ostrůvku)
 - stavební provedení ovlivňuje rychlost jízdy – **pozor na předimenzované šířky**
 - osvětlení vjezdu do obce = zvýraznění
 - celkové zpomalení a zvýšení bezpečnosti na vjezdu i výjezdu z obce



Nejčastější stavebně-technické chyby v realizaci přechodů pro chodce

- neúměrně dlouhými přechody (často přes 4 a více pruhů),
- chybějící dělicí ostrůvky i na 2pruhových komunikacích,
- špatně provedenými nebo nedostatečně dimenzovanými středními dělicími ostrůvky,
- chybějícím nebo nevhodným nasvětlením přechodů,
- nedostatečnými rozhledovými poměry,
- špatnými nebo zcela chybějícími prvky pro vedení osob se sníženou pohyblivostí nebo orientací,
- absencí zábradlí pro ochranu i usměrnění chodců,
- nedostatečně dimenzovanými tramvajovými ostrůvky.

Nejčastější stavebně-technické chyby v realizaci přečhodů pro chodce



Přechod přes 4 jízdní pruhy na MK s vysokou intenzitou dopravy (více jak 30 tis. vozidel/24 h) a s dovolenou rychlostí 50 km/h (Brno)

MOŽNÁ ŘEŠENÍ ÚPRAV U PŘECHODŮ

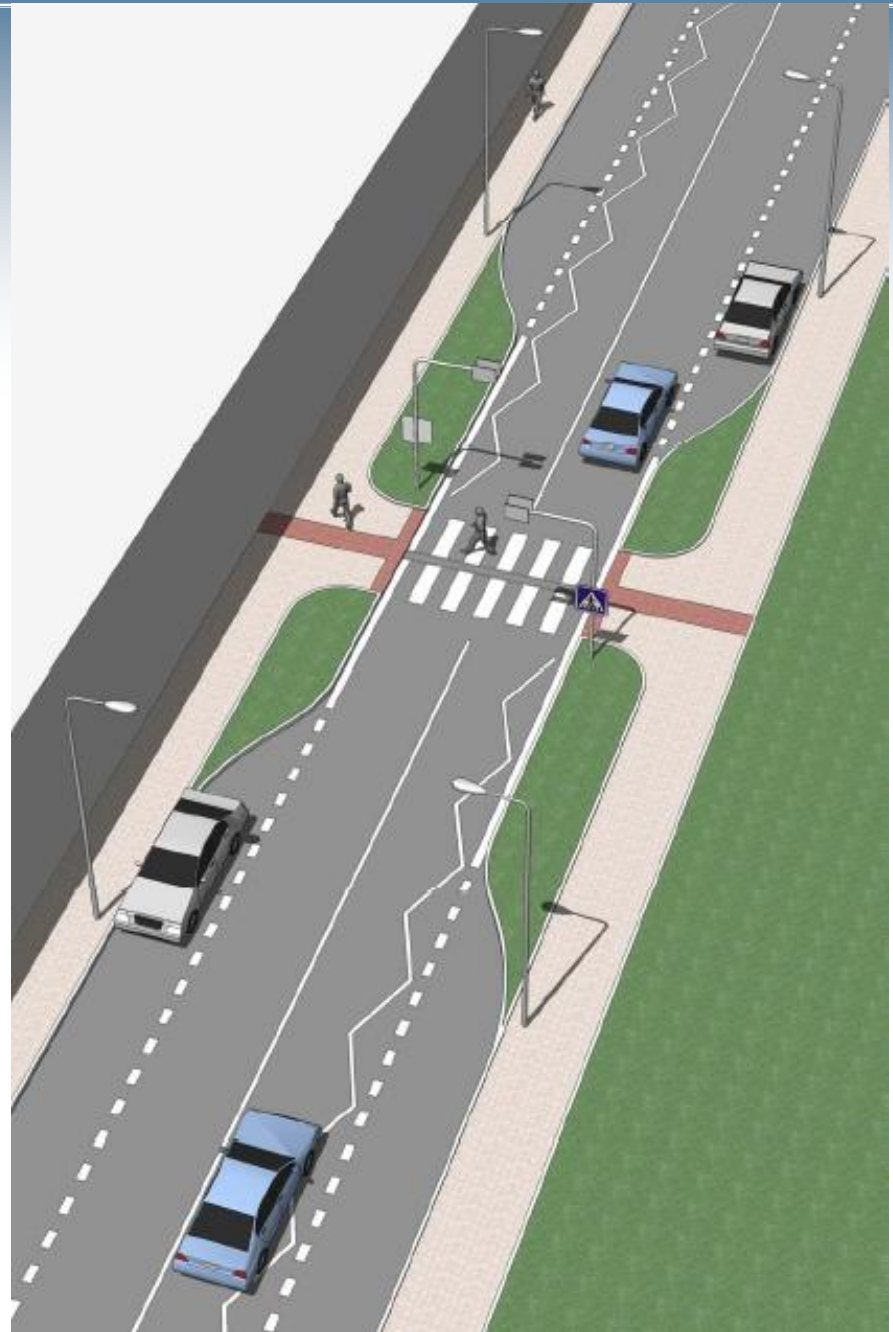
Vysazené chodníkové plochy

- zkrácení délek přecházení,
- zlepšení rozhledových poměrů,
- zlepšení optického kontaktu mezi chodcem a řidičem,
- zamezení nežádoucího parkování vozidel.

**Přechod pro chodce na
2pruhové místní
komunikaci funkční
skupiny C zvýrazněný
vysazenou
chodníkovou plochou.**



**Přechod pro chodce na
2pruhové komunikaci s
vysazenou chodníkovou
plochou.
Délka přechodu by neměla
překročit 6,5 m.**



MOŽNÁ ŘEŠENÍ ÚPRAV U PŘECHODŮ

Střední dělicí (ochranné) ostrůvky

- výrazně zvyšují bezpečnost přecházejících chodců a kapacitu přecházení,
- rozdělují přecházení do dvou fází tím, že vytvářejí čekací chráněnou plochu zhruba uprostřed délky přechodu,
- stimulují pozornost řidičů – vyšší upozornění na existenci přechodu,
- snižují nároky na pozornost chodců – mohou se věnovat pouze jednomu směru,
- zamezují předjíždění v místech přechodu,
- snižují rychlost projíždějících vozidel.

Střední dělicí (ochranné) ostrůvky

**Přechod pro chodce na
2pruhové komunikaci
chráněný dělicím
ostrůvkem.**



Střední dělicí (ochranné) ostrůvky



Realizace středního dělicího a současně ochranného ostrůvku na přechodu pro chodce, a to pomocí betonových prvků na místní komunikaci. Jedná se o nízkonákladové, spíše však dočasné řešení (Prostějov).

Střední dělicí (ochranné) ostrůvky

**Přechod pro chodce na
2pruhové místní komunikaci
funkční skupiny C s
předřazenými úzkými
zpomalovacími prahy a
chráněný dělicím ostrůvkem**



Střední dělicí (ochranné) ostrůvky

Přechod pro chodce na
2pruhové místní komunikaci
funkční skupiny B, příp. C
umístěný na širokém
zpomalovacím prahu
(vyvýšené ploše) a chráněný
dělicím ostrůvkem.



TP 218 - Navrhování Zón 30

„Naše znalosti Vaším zdrojem“

zdroj pro OBČANY

tvorba norem
zpracování dopravně inženýrských opatření
materiály pro dopravní výchovu

zdroj pro VLÁDU a MD

příprava podkladů pro MD
zpracování strategických i operativních dokumentů v oblasti dopravy
analýzy současného stavu a návrhy na zlepšení

zdroj pro SAMOSPRÁVY MĚST a OBCÍ

návrhy optimalizace dopravní sítě
dopravně inženýrská opatření ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy
bezpečnostní audity a inspekce
pasportizace silnic a místních komunikací

zdroj pro VYSOKÉ ŠKOLY

přednášky studentům v rámci výuky
společné řešení projektů
vedení diplomových a doktorských prací
garance předmětů
podíl se na akreditaci studijních oborů

zdroj pro MÉDIA

aktuální, objektivní a nezkreslené informace

zdroj pro KOMERČNÍ FIRMY

výsledky pro zefektivnění nákladní dopravy
odborná pomoc při nasazení telematických a informačních systémů
analýzy, expertizy
outsourcing firemního vývoje a inovací

NAVRHOVÁNÍ ZÓN 30

Technické podmínky



NAVRHOVÁNÍ ZÓN 30 - TP 218

KRAVAŘE

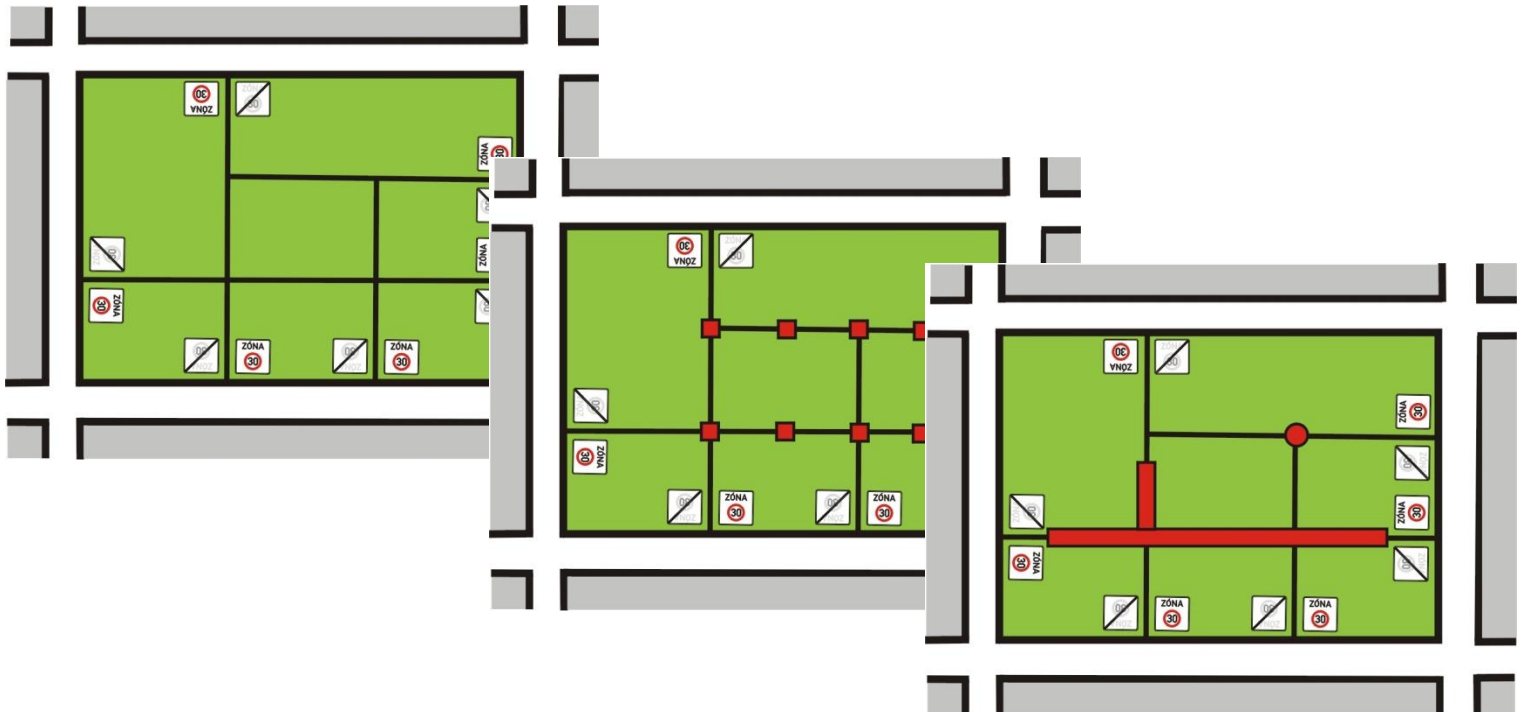
19.4.2012

www.cdv.cz

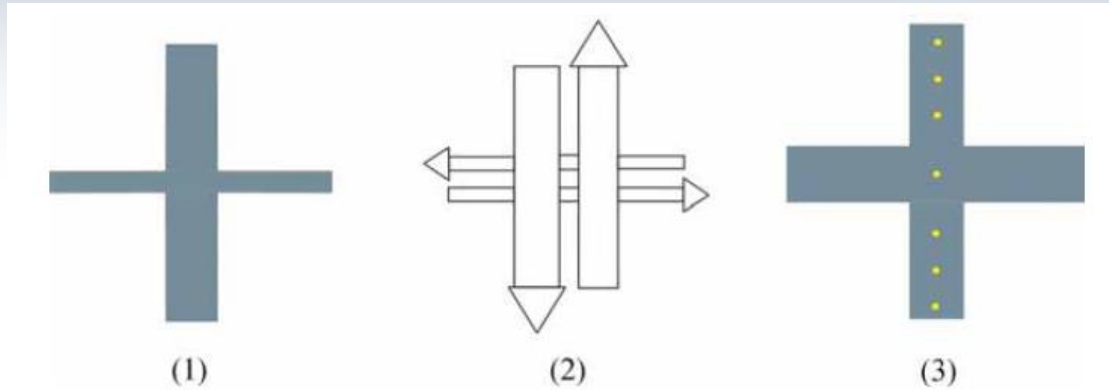
TP 218 – Navrhování Zón 30

❖ Principy zřizování

- Odstranění DZ upravujícího přednost na křižovatkách uvnitř oblasti
- Zklidňující opatření jako podpora nižších rychlostí, přinejmenším v „problematičtějších“ částech sítě zóny



Psychologická přednost – přednost v jízdě zprava



Příklady realizací

- ❖ Přednost v jízdě zprava, příčná čára souvislá.
(Litomyšl, ČR)



Příklady realizací

❖ Parkovací zálivy (Rybitví, ČR)



Příklady realizací

- ❖ Připomenutí plošného omezení rychlosti VDZ č. V 15. (Uherské Hradiště, ČR)



Příklady realizací

- ❖ Jednostranné zúžení na obousměrném úseku spojené s přechodem pro chodce na dlouhém zpomalovacím prahu. (Uherské Hradiště, ČR)



Příklady realizací

- ❖ Vjezd do obytné zóny , která je vnořena do Zóny 30 (Rybitví, ČR)



Příklady realizací

- ❖ Místo pro přecházení v kombinaci s dlouhým zpomalovacím prahem. (Slatiňany, ČR)



Příklady realizací

- ❖ Jednosměrná komunikace s obousměrným provozem cyklistů. (Brno, ČR)



Příklady realizací

- ❖ Dvojice zpomalovacích polštářů - upozornění na výškovou změnu na komunikaci provedeno vodorovným dopravním značením č. V17 (Hranice na Moravě)



Bezbariérové užívání uličního prostředí

- ❖ Místo pro přecházení - chybí navedení nevidomého do směru přecházení (odsazený signální pás), varovný pás podél obrubníku má končit až v místě, kde je výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem 80 mm. (Brno)



VII. Konference o bezpečnosti v obcích a městech

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i.

Děkuji Vám za pozornost!

Ing. Radim Striegler

radim.striegler@cdv.cz

tel.: 549 429 359

fax: 549 429 386

PRAHA

5.4.2012

www.cdv.cz