

& FZŠ dopravnikonference.com, kde je přehledná mapa všech představených rizikových míst. Informace k místům se průběžně aktualizují tak, jak se jednotlivé lokality vyvíjí a jak je dotčené orgány pořadatelům Dopravních konferencí předávají.



■ Rozložení rizikových míst z DK na typech komunikací

Hlavní motiv výběru prezentovaných lokalit a následná snaha pomoci realizaci opatření má snížit nehodovost, která jistou měrou souvisí také s uspořádáním pozemní komunikace v daném místě. Určitým vodítkem pro výběr lokalit je krom četnosti také výskyt opakovaných příčin dopravních nehod.

Představením rizikových míst včetně návrhu jejich zlepšení usnadňujeme správcům snížit následky nehod na zdraví nebo životech, což je celospolečenský zájem. A když zdárnou realizací opatření, byť jen jednoho rizikového místa z Dopravních konferencí, zabráníme ztrátě lidského života, má určitě smysl riziková místa na Dopravních konferencích stále řešit.

V řeci statistik došlo na **300 představených místech z Dopravních konferencí k nejméně 6191 dopravním nehodám evidovaných Policií ČR s následky 169 usmrcených osob, 478 těžce zraněných a 3 527 lehce zraněných osob.** Záměrně uvádíme, že se na místech stalo „nejméně“ 6191 dopravních nehod. Podklady pro statistiku jsou brány vždy k datu představení daného místa na Dopravní konferenci, kde je uveden stav nehodovosti v čase 5 let zpětně od představení. Samozřejmě se s velkou pravděpodobností dopravní nehody stávaly a stávají na místech i po představení na Dopravní konferenci, ale tyto nehody již ve statistice započteny nejsou. Z uvedeného počtu následků na zdraví osob se dle údajů Centra dopravního výzkumu v. v. i. dá lehce vypočítat „ekonomická ztráta“ z nehodovosti na rizikových místech. Tato „ekonomická ztráta“ na 300 místech z Dopravních konferencí činí přes 10,6 miliard Kč! Tuto částku samozřejmě realizacemi opatření na rizikových místech již neušetříme. Pokud místa ale řešena nebudou, bude na nich pravděpodobně obdobná nehodovost i v následujících letech, u této nehodovosti se již můžeme bavit o uspořené finanční částce. Ta se ale bohužel nedá konkrétně vyčíslit. V tomto případě je ale finanční částka méně podstatná, protože daleko podstatnější jsou zachráněné lidské životy a minimalizace těžkých a lehkých zranění způsobených dopravními nehodami.

Zmíněné dopravní nehody se samozřejmě nestaly jen vinou nebezpečné dopravní infrastruktury, ale byly způsobeny a ovlivněny více faktory, např. chováním řidičů, či jiných účastníků silničního provozu. Můžeme ale říci, že na rizikových místech z Dopravních konferencí je vliv dopravní infrastruktury velmi významný. Úpravou dopravní infrastruktury na lokalitách lze očekávat následné snížení nehodovosti a především následků dopravních nehod. Proto je nutné tuto dopravní infrastrukturu na uvedených lokalitách řešit.

A proč již není vyřešeno ještě více rizikových míst z Dopravních konferencí? Je to hlavně z důvodu časového odstupe mezi prezentováním rizikového místa na Dopravní konferenci a následnou přípravou opatření na rizikových místech. Většinou příprava opatření začíná zpracováním bezpečnostní inspekce bezpečnostní auditor pozemních komunikací, která slouží správci komunikace jako další vodítko pro konečnou podobu opatření a také jako případný podklad pro schválení prostředků financování. Bezpečnostní inspekce poukazuje na rizika v oblasti bezpečnosti silničního provozu, která by se u místa měla řešit. V další fázi řešení místa se zpracovávají buď dopravní studie, ze kterých většinou vzejde několik možných variant řešení (správce a další dotčené orgány pak pro další zpracování vyberou variantu nejvíce vyhovující), nebo se již rovnou přistoupí ke zpracování projektových dokumentací k územnímu řízení, stavebnímu povolení a realizaci stavby. Ve zpracování projektových



■ Následky dopravních nehod u rizikových míst

dokumentací je samozřejmě schován poměrně časově náročný inženýring, při kterém se ke stavbě zajišťují vyjádření všech dotčených orgánů a správců sítí, řeší se většinou složité majetkoprávní vypořádání ke stavbou dotčeným pozemkům nebo se např. řeší i často mediálně zmiňované posudky EIA – vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Obecně můžeme říci, že kvalitní zpracování všech stupňů projektových dokumentací projektantem u méně náročnějších staveb trvá minimálně jeden rok. U náročnějších staveb je to pak i mnohem déle. Jakmile se příprava opatření na rizikovém místě posune do stadia, kdy stavební úřad vydá stavební povolení, tak správce komunikace většinou vypisuje výběrové řízení na zhotovitele stavby a následně zhotovitele stavby vybere. Teprve pak může vybraný zhotovitel stavbu realizace opatření na rizikovém místě zahájit. Je jasné, že i samotná výstavba opatření na rizikovém místě zabere mnoho času. Správce komunikace musí navíc zajistit i celkové financování stavby, což se často řeší z různých fondů a operačních programů, např. ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) nebo z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) a jiných. Zajištění financování je také časově náročné.

Z těchto důvodů se může zdát, že se opatření na rizikových místech připravují pomalu. Důležité ale je, že i když je proces přípravy opatření velmi zdoluhavý, že se příprava opatření na rizikových místech pomalu přesouvá směrem k realizaci.

A stále také platí, že se při řešení rizikových míst na komunikacích již nesmíme zaměřit pouze na krátkodobé řešení nízkonákladovým opatřením, které je sice rychle realizovatelné, ale v mnoha případech ne příliš efektivní. Pokud chceme mít v ČR opravdu bezpečnou dopravní infrastrukturu, musíme se především zaměřit na řešení rizikových míst ze střednědobého a dlouhodobého hlediska, tedy na celkovou stavební úpravu míst, která

se z výše uvedených důvodů nedá realizovat ze dne na den. Pokud však realizace opatření probíhají pomalu, je nutné, aby se nejdříve našlo krátkodobé a částečné řešení rizikivosti místa, již zmíněným nízkonákladovým opatřením např. instalací dopravního značení apod. a současně se připravovala i realizace opatření ze střednědobého a dlouhodobého hlediska, tedy stavební úprava. **Realizace opatření na rizikových místech nesmí skončit jen rychlým nízkonákladovým opatřením!**

Za realizace opatření na rizikových místech jsou samozřejmě zodpovědní správci komunikací. Nicméně ti ke své práci potřebují vstřícnou součinnost dalších orgánů, bez kterých by se realizace opatření jen těžko uskutečnila, především tedy Policie ČR, Silničních správních úřadů, Odborů krajských úřadů (např. Odborů životního prostředí) a v některých případech např. i Památkových úřadů, neboť některá místa leží i v památkově chráněných zónách. Proto je velmi důležité, aby si i tyto instituce uvědomovaly nebezpečí rizikových míst a snažily se i svým přispěním o to, aby se realizace opatření na

rizikových místech podařila správcům komunikací uskutečnit. Je nezbytné, aby tyto instituce spolupracovaly a mezi sebou vzájemně komunikovaly. K tomu napomáhají Dopravní konference, na kterých se instituce sejdou, riziková místa prodiskutují a dohodnou další postup řešení.

Všichni si hlavně musíme uvědomit, že nehodovost na našich komunikacích je celospolečenským problémem a je nutné ji řešit. Stále jsme, co se týká nehodovosti na komunikacích jedním z nejhorších států v Evropské unii a je na nás všech, aby se to změnilo. **Přispějte i Vy svou měrou ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu třeba i jen svým chováním na komunikacích, protože i chování účastníků silničního provozu souvisí s bezpečností na komunikacích!**

Ing. Martin Kostelenec
koordinátor Dopravních konferencí
RSE Project s.r.o.

DOPRAVNÍ KONFERENCE S BESIPEM & FZŠ



**STÁHNĚTE SI MAPU
NEHODOVÝCH MÍST**





Křižovatka silnic I/11 a II/479 u Havířova – Moravskoslezský kraj

Došlo k úpravě režimu křižovatky s ponecháním levého odbočení pouze od Ostravy, ostatní levá odbočení zrušena. Ve směru od Havířova instalováno měření.



Úsek sil. I/11 u Bruntálského lesa – Moravskoslezský kraj

Doplněno svislé značení doporučené rychlosti a na vozovce provedeno drážkování pro rychlejší odtok vody z vozovky.



Směrový oblouk na I/45 u N. Heřminov – Moravskoslezský kraj

Aplikována bezpečnostní protismyková úprava, doplněno svislé značení s doporučenou rychlostí a prořezávka zeleně.



Železniční přejezd P7599 na ul. Rybářské – Olomoucký kraj

V roce 2020 proběhla úprava železničního přejezdu, který byl doplněn o závozy.



Směrový oblouk na II/369 u Nových Losin – Olomoucký kraj

Proběhla instalace záchytného systému s ochranou proti podjetí motocyklistou na vnější straně oblouku podél stromořadí. centrum.



Křižovatka silnic II/437 a II/441 u Velkého Újezdu – Olomoucký kraj

Úpravou DZ došlo ke změně uspořádání vedlejší větve křižovatky, ke zvýraznění a zdvojení DZ upravujících přednost a doplněno vodorovné DZ.



Silnice I/27 u obce Pšov – Ústecký kraj Provedena úprava VDZ, umístění baliset a směrových tabulí. Ve větší vzdálenosti od oblouku realizovány opticko-psychologické brzdy a snížená dovolená rychlost SDZ postupně až na 30 km/hod, provedena bezpečnostní protismyková úprava v červeném provedení



Oblouk na sil. II/230 nedaleko Dolního Hamru – Karlovarský kraj

V roce 2020 proběhla obnova povrchu, doplnění zvýrazněného svislého DZ doporučená rychlost 30 km/h a instalovány svodidla pro motorkáře.



Silnice I/64 u Hazlova – pilíře podjezdu – Karlovarský kraj

V roce 2020 proběhla instalace nového ocelového svodidla chránící před srážkou s pilířem podjezdu.



Úsek silnice II/157, Borovany – Jihočeský kraj

Proběhla instalace bezpečnostní protismykové úpravy v červeném provedení, došlo napojení svodidel na mostní konstrukci



Železniční přejezd P1130 u Kněžských Dvorů – Jihočeský kraj

Proběhla instalace doplnění závor a úprava zabezpečovacího zařízení.



Silnice I/26 v obci Sulkov – Plzeňský kraj

V roce 2020 provedena realizace stavby, došlo k úpravě přechodů pro chodce, vybudování ostrůvků a úpravy autobusových zastávek.



Úsek silnice I/37 mezi Jaroměří a Hořenicemi – Královéhradecký kraj

Bylo doplněno a zvýrazněno svislé DZ, provedeno umístění svodidel a bylo doplněno zábradlí v nebezpečných místech



Křižovatka na silnici I/16 v Trutnově – Královéhradecký kraj

Proběhlo přesunutí přechodu pro chodce a umístění ostrůvku. Čeká se na obchvat Trutnova silnice D11.



Směrový oblouk na I/34 u Vítanova – Pardubický kraj

Byla provedena obnova živičného krytu komunikace, došlo k doplnění svodidel a motosvodidel, byla provedena bezpečnostní protismyková úprava.



Úsek silnice II/360 u Letohradu – Pardubický kraj

Provedena bezpečnostní protismyková úprava v červeném provedení, došlo k úpravě VDZ a bylo provedeno snížení rychlosti na 70 km/h pomocí zvýrazněného značení.



Směrový oblouk na I/13 u Motorestu – Liberecký kraj

Bylo provedeno doplnění vodících tabulí Z3, svislého DZ IP5 doporučená rychlost 70km/h a A1 pozor zatáčka byla provedena instalace mikrokoberce. Bude průběžně prováděna prořezávka zeleně.



Směrový oblouk na silnici III/39513 u Syrovic – Jihomoravský kraj

Proběhla instalace svodidel, bylo doplněno vodorovné DZ, směrové sloupky.



Křižovatka na silnici II/430 u Rohlenky – Jihomoravský kraj

Proběhla úprava křižovatky pomocí VDZ, byly doplněny balisety do dopravních stínů, byly vytvořeny odbočovací pruhy, došlo ke snížení rychlosti na 70 km/h, doplněny piktogramy upozorňující na pohyb chodců



Úsek silnice I/54 ve Žďánickém lese – Jihomoravský kraj

Proběhla instalace bezpečnostní protismykové úpravy v červené barvě v celém úseku. Bylo doplněno svislé DZ upozorňující na nebezpečí smyku za deště



Úsek silnice na II/150 u Poličné – Zlínský kraj

Bylo provedeno kácení zeleně a doplnění vodících tabulí Z3, došlo k doplnění směrových sloupků.



Směrový oblouk na III/36740 u Kvasic – Zlínský kraj

V roce 2020 proběhla instalace svislého DZ upozorňující na nebezpečný úsek, došlo k doplnění směrových sloupků a byla provedena prořezávka zeleně.

RSE
Project s.r.o.

CROSS Zlín, Simona KOVAŘÍKOVÁ, DiS.

Náš příběh jsme začali psát v roce 1994. Od prvních řadičů světelné signalizace jsme se posunuli k velkým projektům chytrých měst a silnic po celém světě. Jen díky lidem, kteří v CROSSu pracují, můžeme zjednodušovat život lidem na všech kontinentech. Naší vizí je být v popředí vývoje a implementace inovativních technologií. Poskytovat prvotřídní služby, technologie a produkty našim partnerům, zákazníkům, krajům, městům i obcím. Naše řešení je stavěno na míru s důrazem na spolehlivost, jednoduchou instalaci i ovládání a špičkové technologie.

VÁŽENÍ ZA JÍZDY PRO DELŠÍ ŽIVOTNOST A OCHRANU SILNIC, SPRAVEDLIVÝ SYSTÉM VÝBĚRU MÝTA

Ochrana nových povrchů komunikace, detekce přetížených kamionů, přímé pokutování vozidel a přesná data o dopravě. To jsou výhody, které přináší systém CrossWIM pro vysokorychlostní váhy. Tento systém jsme instalovali loni při opravě povrchu na dálnici D8 u Lovosic. Certifikovaný systém CrossWIM pro přímé pokutování pomáhá ŘSD ČR monitorovat přetížená vozidla na 47. kilometru dálnice a umožňuje v obou směrech zvážit jak kamion, tak i ostatní vozidla s přesností $\pm 5\%$ a v případě přetížení generovat automaticky podklady pro řešení přestupku.

„Systém CrossWIM slouží k vážení za jízdy, díky kterému je možné chránit nově opravené povrchy dálnic a silnic před poškozením přetíženými kamiony“, říká produktový manažer Vladimír Kašík z firmy CROSS Zlín, a. s., která systém dodává. „Obcím se tak daří ušetřit nejen na údržbě, ale získat také finance do obecních pokladen pokutováním přetížených vozidel, která na silnicích nemají co dělat.“

CrossWIM jsme instalovali ve spolupráci se sdružením Rebut pro firmu Eurovia CZ v rámci obnovy AB krytu na dálnici. Vážení probíhá na dvou řadách vážících senzorů, které doplňují senzory pro detekci dvojnáprav, součástí je i kamerový systém pro přední i zadní čtení registračních značek.

MĚSTEM SNADNO A RYCHLE, TO JE ŘÍZENÍ DOPRAVY

Dobře průjezdné město je snem všech jeho obyvatel. Nikdo z nás nechce trávit čas v zácpách, stresovat se troubícími klaksony nebo dýchat vzduch plný výfukových zplodin. Chceme průjezdná města s flexibilní a efektivní dopravou. Chceme, aby nám město poskytlo čas pro spokojený život. Naše systémy řízení dopravy zahrnují řadiče světelné signalizace, software pro nastavení i správu, a také řídicí ústřednu pro monitoring dopravy a adaptivní řízení provozu. Díky chytrým křižovatkám bude průjezd městem mnohem plynulejší a bez stresu. Sanitky a autobusy budou mít přednost a dispečeri jasný přehled o provozu. Aktuálně dokončujeme projekt s inteligentním řízením dopravy pro město Pardubice.



PARKOVACÍ SYSTÉMY PRO SNADNÉ PARKOVÁNÍ

Parkování na ulici, parkovištích a v parkovacích domech nikdy nebylo jednodušší. Počet aut na silnicích a ve městech neustále roste, a tím roste i potřeba jejich parkování. Kromě výstavby nových parkovacích ploch je chytrým řešením efektivní správa parkovacích míst a jejich přidělování pro dlouhodobé nebo





krátkodobé používání. Moderní technologie CROSS monitorují stav parkovacích míst a poskytují efektivní nástroje pro správu a regulaci zaparkovaných vozidel. „Parkovací systémy dodáváme jak po celé České republice, tak do světa“, říká vedoucí Obchodního oddělení Jakub Šeliga. Pro stávající parkoviště Zoo Zlín, které je nejnavštěvovanějším turistickým cílem Zlínského kraje, jsme dodali parkovací systémy, které ulehčí parkování i platbu za něj.



Soukromé parkoviště u Zoo Zlín teď řídí plně automatizovaný systém. Co si představit pod tímto pojmem? „Kromě příjezdových a výjezdových terminálů, automatických závor nebo platebních terminálů a automatických pokladen, k němu

patří ještě navigační displeje a centrální řídicí server, ze kterého je možné celý parkovací systém ovládat,“ říká Lukáš Krahulec, projektový manažer parkování z firmy CROSS, která systém dodala. „Podobné parkovací systémy instalujeme na letištích, v nemocnicích nebo nákupních centrech po celém světě. Jsem rád, že jsme mohli dodat podobně obsáhlý systém také do zlínské zoo. Jako místní firma si toho opravdu vážíme.“

SILNIČNÍ METEOROLOGIE, SYSTÉMY PRO EFEKTIVNÍ ÚDRŽBU, KDY VÁS POČASÍ NEZASTAVÍ

Výzvou, které každoročně čelíme, je udržovat sjízdnost silnic i v extrémních zimních podmínkách. Systém silniční meteorologie monitoruje stav povrchu vozovek, informuje správce silnic o problematických místech a doporučuje vhodná opatření. Investice do něj zvyšuje bezpečnost a zároveň šetří čas a peníze. Pro silniční meteorologii poskytujeme robustní systém, jehož základem je síť meteostanic připojených do informačního systému METIS, který přináší aktuální data o povětrnostních podmínkách na silnicích. Loni byl dokončen projekt ve Zlínském kraji, v rámci kterého byly doplněny proměnné dopravní značky na silnici I. třídy, které informují řidiče o nebezpečí smyku nebo námrazy.

SČÍTÁNÍ DOPRAVY, KLASIFIKACE VOZIDEL, DOJEZDOVÉ ČASY...TO JSOU NEZBYTNÁ DATA PRO SPRÁVCE SILNIC A ŘIDIČE

Ukažte řidičům dojezdové časy nebo je varujte před blížícím se nebezpečím na silnici. Sami mějte po ruce přesná data o počtu vozidel, dopravních špičkách i vyřízení tranzitních tras.

Sledování dopravy:

- Ukazuje aktuální dojezdové časy do vybraných destinací;
- Vypočítá průměrnou rychlost;
- Doporučuje alternativní trasy;
- Využívá historická data pro přesnější výpočty.

„Naším cílem je zlepšit podmínky pro silniční dopravu pomocí nejnovějších technologií. Naší prioritou je bezpečnost a plynulá doprava ve městech i na cestách“, dodává Ing. Tomáš Juřík, zakladatel společnosti CROSS Zlín.

Martin Felix, Public Relations, Transport magazín, šéfredaktor
Sdružení automobilových dopravců, ČESMAD BOHEMIA

Nedostatek parkovacích míst pro kamiony trápí celou Evropu. V České republice je to však problém velmi závažný, chronický a týká se absence tisíců míst. Protože nákladní vozidlo pro dálkovou dopravu je prakticky neustále na cestách, nemá s parkováním ten zásadní problém na domovské adrese jako soukromá osobní vozidla. Problémy s parkováním jsou často na místě dodání zakázky a ještě častěji během cesty, neboť mezinárodní kamionová doprava je striktně svázána přísně kontrolovanými předpisy o práci a odpočinku osádek, které je na našem území velmi složité naplnit. Problém je o to větší, že jsme tradiční průmyslovou a tranzitní zemí. Další nepříznivou okolností je nerovnoměrná potřeba parkovacích míst, a to jak v místě, tak v čase.

PARKOVÁNÍ U ZÁKAZNÍKŮ

Největší problémy panují v aglomeracích s průmyslovými podniky, obzvláště pak s těmi, které jsou zásobovány systémem Just in Time, nemají velké skladovací prostory a vykládka kamionů je striktně vymezena časovými okny. V České republice bohužel chybí zákon, který by takovým firmám přikazoval zřízení odpovídajícího počtu parkovacích míst. Některé podniky starost s parkováním nekompromisně přenechávají na dopravcích a jejich řidičích, pro které situace mnohdy nemá legální řešení. Zde je tedy jednoznačně nutná změna legislativy.

PARKOVÁNÍ BĚHEM CESTY

Dlouhodobě podél našich tranzitních komunikací chybí cca dva tisíce parkovacích míst. Tento problém jsme si částečně přinesli z minulosti, kdy nové dálniční úseky byly budovány bez patřičných parkovacích kapacit. Změna současného stavu je však velmi obtížná, protože kromě klasických finančních otázek je zde problém s výkupy pozemků, ekologickými aktivisty a především pak často s odporem místních obyvatel, kteří se vybudování truck parku vehementně brání. Naše společnost je sice zcela závislá na kamionové dopravě, přesto snahy o zlepšení bezpečnostních a sociálních podmínek řidičů lze označit za nedostatečné.

V posledních letech je zde ale viditelná snaha ŘSD situaci zlepšit. Řádově přibýly stovky parkovacích míst. Bohužel však i s vidinou stále se zvyšující intenzity dopravy nelze doufat, že před rokem 2030 dosáhneme vyhovujícího stavu. Problémy s parkovacími plochami pravděpodobně v blízké budoucnosti znásobí nutnost budování dobíjecí infrastruktury pro plánovanou elektromobilitu.

I ČESMAD BOHEMIA HLEDÁ ŘEŠENÍ

Protože vytíženost parkovišť se mění nejen podle místa, ale pochopitelně i dle denní doby a dne v týdnu, lze situaci s hledáním volných míst usnadnit využitím informačních systémů. Z tohoto důvodu v letech 2018 – 2020 ČESMAD BOHEMIA zpracoval za podpory FZŠ České kanceláře pojistitelů projekt Mobilní aplikace - pomocník profesionálních řidičů k bezpečnější jízdě. Cílem projektu byl vývoj interaktivní aplikace pro profesionální řidiče. Její hlavní funkce spočívá v tom, že řidičům doporučuje nejbližší vhodné místo, kde může absolvovat povinný odpočinek, zpravidla 15 min po povolené době řízení 4,5 h. Aplikace umožňuje v reálném čase sdílení dat mezi řidiči o dalších možných parkovacích místech, obsazenosti parkovišť, příp. dalších informacích ohledně nástrah a rizik v aktuálním silničním provozu. Aplikace využívá databázi



parkovacích míst na mapových podkladech ČR a pracuje s reálnými daty dokumentujícími jízdu řidiče a současně s požadavky předpisů o době řízení a odpočinku.

Především na zahraniční řidiče se pak zaměřil další projekt, který probíhá rovněž za podpory České kanceláře pojistitelů, nazvaný tranzit.tir.cz. Hlavní pozornost věnuje nejpočetnějším skupinám řidičů tranzitujících přes ČR, kampaň je tedy komunikována v češtině, angličtině, polštině, ruštině, rumunštině, němčině a maďarštině.



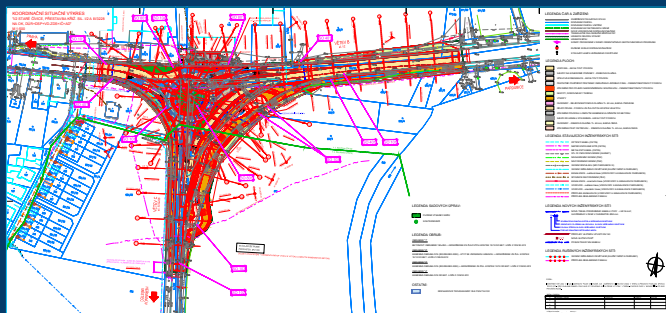
ZAMĚŘENO NA RSE PROJECT

PROJEKČNÍ ČINNOST DOPRAVNÍCH STAVEB, AUDITY A INSPEKCE

Od studií, přes dokumentace, k autorskému dozoru, TDI, kontrolujeme návrhy, navrhujeme řešení.

Efektivní investice – od zpracování dopravních studií s návrhem možných řešení, po konkrétní dokumentaci
Projekční činnost včetně inženýringu, technický dozor investora

Eliminace celospolečenských ztrát vzniklých z dopravních nehod



PASPORTIZACE ZÁVAD – ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, PORTÁLY

Zhodnotili jsme stav svodidel na téměř 4 000 km komunikací.

Provedli jsme hlavní prohlídky na téměř 100 portálech
Podrobná pasportizace závad na zádržných systémech, portálech, komunikacích

Optimalizace nákladů na údržbu, variabilita rozpočtů.
Analýza v GIS prostředí.

Komplexnost služeb – kontrola, analýzy, dokumentace, rozpočty



LABORATOŘ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, PASPORTIZACE STAVU, ŘEŠENÍ ZÁVAD

Prověřili jsme již přes 50 000 svislých dopravních značek
Prověřili jsme již přes 5 000 km vodorovného dopravního značení

Podrobná pasportizace závad na příslušenství
Následné **efektivní zadávání oprav**
Mobilní sběr dat o kvalitě značení



RSE
Project s.r.o.

PŘÍPRAVA ODPOČÍVEK NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍD V MAJETKOVÉ SPRÁVĚ ŘSD ČR

Ing. Dagmar Juříková, Úsek výstavby Generálního ředitelství
Ředitelství silnic a dálnic ČR

V rámci naplňování principů BESIP a v souladu s požadavkem Ministerstva dopravy (dále jen MD) se Ředitelství silnic a dálnic (dále jen ŘSD) v posledních letech intenzivně zabývá přípravou výstavby nových nebo rozšiřování stávajících odpočívek na dálniční síti. Cílem je nabídnout uživatelům dostatečnou kapacitu parkovacích míst s adekvátním rozsahem doprovodných služeb tak, aby byly zajištěny podmínky pro odpočinek, čerpání povinných přestávek, resp. prostor pro odstavení vozidel v době zákazu jízdy nákladních vozidel. Primárně je pak třeba řešit dálniční tahy s vysokým podílem zatížení těžkou nákladní dopravou.

Nedostatečná nabídka parkovacích stání, hlavně pro nákladní vozidla, je evidentní na stávajících dálničních tazích (nejvýraznější je případ dálnice D1), kdy mnohokrát vznikají rizikové situace odstavením nákladního vozidla na zcela nevhodném místě, např. na krajnici dálnice, v přídatných pružích či na přeplněných odpočívkách. ŘSD tak v současnosti připravuje projekty na rozšíření stávajících odpočívek a doplnění nových odpočívek jak na stávajících, tak na připravovaných tazích dálnic na základě Koncepce odpočívek na dálnicích schválenou ze strany MD. Koncepce předpokládá naplnění potřeb parkovacích míst do roku 2033. Dalším úkolem, kterým se budeme zabývat, je vyhodnocení potřeby doplnění odpočívek na významných tazích silnic I. třídy.



Umístění a řešení odpočívek však naráží na množství překážek, mezi kterými je nejvýraznější odpor dotčených obcí z důvodu záboru půdy, zhoršení podmínek v obci a obav ze zvýšené kriminality. Tato negativa v rámci přípravy odpočívek vnímáme a snažíme se je v co nejvyšší míře minimalizovat, ale v kombinaci s limity dané legislativou se velmi často dostáváme do obtížně řešitelné situace, kdy výsledkem může být až zastavení přípravy odpočívky.

Dle ustanovení zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 104/1997 Sb. je odpočívka nedílnou součástí dálnice s připojením přímo z hlavní trasy pomocí odbočovacích a připojovacích pruhů. Dále jsou v ČSN stanovené vzdálenosti odpočívek nejen vůči mimoúrovňovým



křižovatkám, ale i vůči sobě vzájemně. Při splnění všech těchto podmínek a při respektování technického řešení samotné dálnice, kdy další překážky tvoří např. úseky s velkým podélným sklonem, mostní objekty, tunely, křižovatky, blízká obytná zástavba, případně plochy s definovanou ochrannou z pohledu životního prostředí, je možných lokalit pro umístění odpočívek v rámci daného tahu minimum při současném požadavku doplnit zde vysoké počty parkovacích stání. Výsledkem je pak nerovnoměrné rozdělení odpočívek na dálniční síti, ale taky např. větší dopad v rámci jednoho území z důvodu výrazného rozšíření ploch odpočívky, kterou se podaří umístit.



Z pohledu minimalizace dopadů na dotčené obce je třeba zdůraznit, že je snaha odpočívky umisťovat v co největší možné vzdálenosti od zástavby. Odpočívky jsou oplocené a vybavené kamerovým systémem s napojením na SSUD, resp. oddělení dopravní policie. Návrh odpočívek podléhá posouzení hlukovou a rozptylovou studií dle platné legislativy. Osvětlení je řešeno LED technologií, která minimalizuje světelný osvit okolí, a jsou navrženy vegetační úpravy pro začlenění odpočívky do krajiny. ŘSD vynakládá maximální úsilí v přípravě odpočívek tak, aby



bezpečnost provozu na dálnicích a silnicích I. tříd rostla úměrně neustále se zvyšujícím intenzitám dopravy. Naším cílem je síť dálnic, a v přiměřené míře i silnic I. třídy, doplnit plně vybavenými odpočívkami splňujícími požadavky na bezpečnost dopravy a komfort pro odpočinek řidičů.

Na rok 2021 je např. naplánováno zahájení výstavby odpočívky



Chotýčany na dálnici D3, rozšíření odpočívky Střešov (D1) a odpočívky Chlebovice na D48 a např. přestavba odpočívky Svojkovice (D5). V rámci PPP projektu dálnice D4 budou letos zahájeny realizace odpočívky Krsice a rozšíření odpočívky Buk, zde je však zprovoznění odpočívky vázáno na zprovoznění celé D4, tedy rok 2026. Celkově ŘSD připravuje cca 96 zcela nových odpočívky na stávajících nebo připravovaných dálničních tazích a na dalších cca 37 odpočívkách se připravuje rozšíření stávajících kapacit.

Příprava odpočívky je velmi diskutabilní téma, kdy se střetávají protichůdné postoje ze strany dotčených obcí, veřejnosti, dopravců, státní správy a dalších subjektů, mnohdy s nemožností nalézt pro všechny strany přijatelné řešení. Objektivní diskuze nad tímto tématem může být jednou z cest pro splnění cíle zlepšení nabídky parkovacích stání a doprovodných služeb pro účastníky silničního provozu.



PODĚLTE SE O SVÉ ZKUŠENOSTI S NOČNÍM PARKOVÁNÍM KAMIÓNŮ

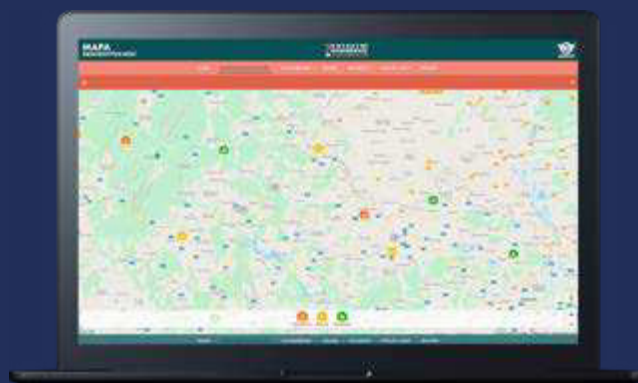
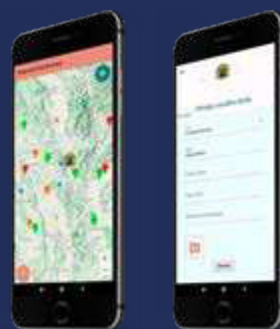
Podělte se o své zkušenosti s nočním parkováním kamiónů. V průběhu celého roku budeme pro Ředitelství silnic a dálnic sbírat od odborné veřejnosti informace o zkušenostech s parkováním, odstavováním, nákladních vozidel podél komunikací I. tříd.

Zástupci obcí, Policie ČR, správců komunikací a samotní řidiči nákladní dopravy dobře vědí, kde mají problémy s parkováním. Mnohdy může být pohled na problematiku velmi různý. Tam, kde je řidič s místem pro odstavení vozidla na noc spokojen, nebude spokojen zástupce obce. Tam, kde je spokojen zástupce Policie, může mít problém řidič.

Plánované řešení tohoto letitého problému, který se narůstající intenzitou dopravy stále zhoršuje, může být ale zároveň výzvou. Jsou obce, které mají nevyužité brownfieldy, jsou potenciální zájemci o provozování odstavných parkovišť... Bude možné najít soulad v řešení nastoleného problému. Tam, kde jsou řidiči zvyklí nocovat mohou být problémy s pořádkem, s odpady, s ničením krajiny, zpevněných i nezpevněných ploch. Bude třeba možné taková místa eliminovat nebo dát do takového stavu, že bude spokojenost na všech stranách. Vždy půjde o hledání kompromisu.

Pro účely sběru informací z celé republiky jsme upravili naši mapu pro hlášení rizikových míst a je možné přidávat i problémové lokality týkající se parkování nákladní dopravy. Upravili jsme i naši aplikaci do mobilních telefonů, do které je možné podněty posílat. Pomozte problém řešit a využijte mít možnost řešení ovlivnit.

Ing. Roman Kopřiva,
RSE Project s. r. o.



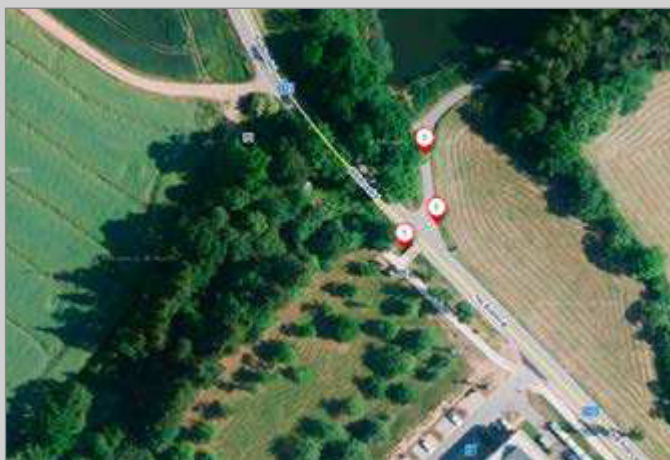
BARIÉRY NA STEZKÁCH OBVYKLÉ I NEOBVYKLÉ

Barbora Suchá,
NIPI bezbariérové prostředí o.p.s.

Ve své praxi se setkáváme s místy, které již zkolaudované, vykazují značné nebezpečí pro užívání veřejností. Vybrali jsme dvě ukázky, které se i přes naši snahu nepodařilo dořešit z hlediska bezpečnosti pohybu osob, a také požadavků vyhlášky č. 398/2009.

1. Silnice č. 112, Roštýnský rybník, Telč

Počátkem roku 2020 organizace obdržela podnět k řešení nebezpečného místa na smíšené cyklostezce vedoucí okolo Roštejnského rybníka, kde provedené úpravy jsou v rozporu s vyhláškou 398/2009 Sb. a došlo zde již k několika zraněním.



bod 1) křížení smíšené cyklostezky se silnicí č. 112

bod 2) pokračování smíšené cyklostezky, zřízení varovný pás

bod 3) osazení sklopné zábrany určené pro parkovací místa

Popis místa

Jedná se o smíšenou cyklostezku, která kříží silnici č. 112, řešeno jako místo pro přecházení, které do března 2021 nebylo označeno příslušným dopravním značením. Přejezd silnice není řešen bezpečně, především od rybníku, kde je silnice oddělena varovným pásem, ale bez dalších zpomalovacích prvků, místo je v kopci. Naproti tomu město, jako zamezení vjezdu vozidel umístilo zcela nevhodně



☐ pohled od silnice č. 112



☐ pohled od silnice č. 112

necertifikovanou zábranu (sklopná určená k užívání na parkovištích) doprostřed cyklostezky a vytvořilo se tak prokazatelně nebezpečné místo. Nejsou zde dodrženy ani minimální rozměry průchozího prostoru 1 500mm, výšky zábrany, kontrastní značení. Dle příslušných českých norem musí být zábrany pro chodníky minimálně 1100 mm, pro cyklostezky minimálně 1300 mm vysoké a samozřejmě vizuálně kontrastně označené. A tyto zábrany by měly být označeny svislým nebo vodorovným dopravním značením.



☐ pohled od rybníku 1

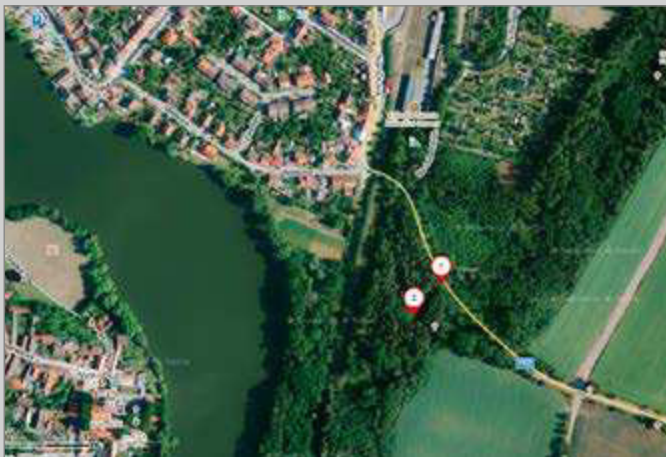
Návrh řešení

Umístění tří certifikovaných sklopných sloupků do varovného pásu a odstranění nesmyslně a nebezpečně umístěné překážky na cyklostezce. Dořešení dopravního značení místa pro přecházení a to jak svislého tak vodorovného, snížení rychlosti dopravní značkou

2. Oslednice, křížení silnice č. 112

Popis místa

Zpevněná pochozí hutněná cesta lesoparkem Oslednice, vybudovaná v roce 2020. Na zmíněné cestě je opět umístěna překážka, která není kontrastní, certifikovaná a zužuje průchozí prostor pod 1 500mm. Zvolení tohoto řešení nám uniká, předpokládáme, že se opět jedná o zabránění vjezdu vozidel. Návaznost na pokračování stezky je přes silnici č. 112, místo není nijak dopravně řešeno a je prokazatelně nebezpečné, vozidla jedoucí ve směru od Zvolenovic zde mají vyšší rychlost. Místo kde navazuje pokračování stezky je za zatáčkou.



☐ vyústění stezky pro pěší na silnici č. 112

Nedořešená bezpečnostní situace chodců na křížení cesty se silnicí 112 při vyústění cesty z lesoparku Oslednice a navázání na pokračování směrem k rozhledně obousměrně.

Návrh řešení

Odsunout balvan za hranici zpevněné cesty, ponechat volný průchod. Na vyústění cesty na silnici č. 112 zřídit varovný pás osazený certifikovanými sloupky, při nedostatku financí místo osadit alespoň certifikovanými sloupky. V návaznosti dořešit bezpečnost i na druhé straně silnice, kde cesta navazuje. Zřídit zde místo pro přecházení, snížit rychlost vozidel, upravit dopravní značení.



☐ snížení průchozí šířky pod 1 500 mm umístěním kamenné překážky

Závěr

Uvedené situace nejsou ojedinělé a lze je najít po celé republice. Otázkou je, proč stále vznikají nová? Při řešení se často setkáváme s neochotou odpovědných osob zjednat nápravu a přiznat pochybení, argumentuje se nedostatkem financí či neoprávněností požadavků. Na konečné uživatele a jejich bezpečnost není kladen důraz, i když jsou tyto veřejné stavby budovány s přispěním veřejných a evropských dotačních prostředků a musí splňovat veškeré předpisy a závazné normy.



Možnosti získání finančních prostředků na dopravní infrastrukturu v obcích, městech a krajích z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury

Výbor Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) každoročně schvaluje pravidla pro poskytování příspěvků pro obce, města a kraje a to v rámci akcí zaměřených na vybudování či rekonstrukce cyklostezek a jízdních pruhů pro cyklisty, akcí na zvyšování bezpečnosti a budování bezbariérových opatření a chodníků a zklidňování dopravy, akcí zaměřených na křížení místních a účelových komunikací s nadřazenou dopravní infrastrukturou a opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy na silnicích II. a III. třídy.

Pravidla pro jednotlivé příspěvky jsou zveřejňována na www.sfdi.cz v části **Poskytování příspěvků**. Pro rok 2022 se předpokládá schválení pravidel v průběhu roku 2021 s tím, že termíny pro podání žádostí budou vypsány na přelom měsíců leden a únor 2022. SFDI tak pokračuje v úspěšné a velmi žádané praxi poskytování příspěvků na financování akcí ve městech a obcích. Od roku 2000 do 2020 bylo na tyto účely poskytnuto téměř 3 tisíce příspěvků jednotlivým městům a obcím v celkovém objemu 6,109 mld. Kč na zvyšování bezpečnosti budováním bezbariérových chodníků (viz graf chodníků), 2,979 mld. Kč na cyklostezky (viz graf cyklostezky) a 1,691 mld. Kč na křížení komunikací (včetně akcí schválených v roce 2021). V současnosti je možné čerpat prostředky v rámci výše uvedených příspěvků SFDI a to konkrétně na:

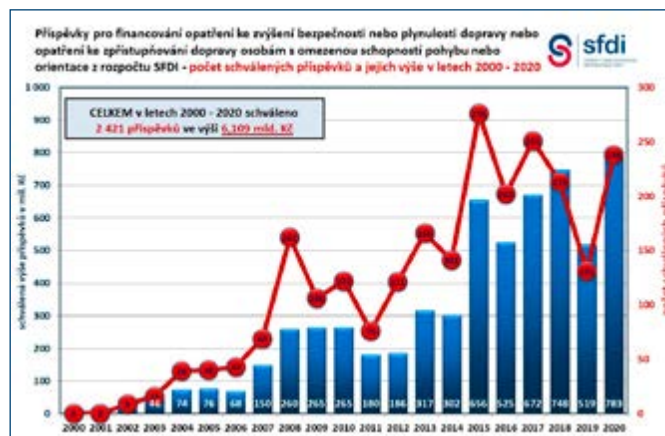
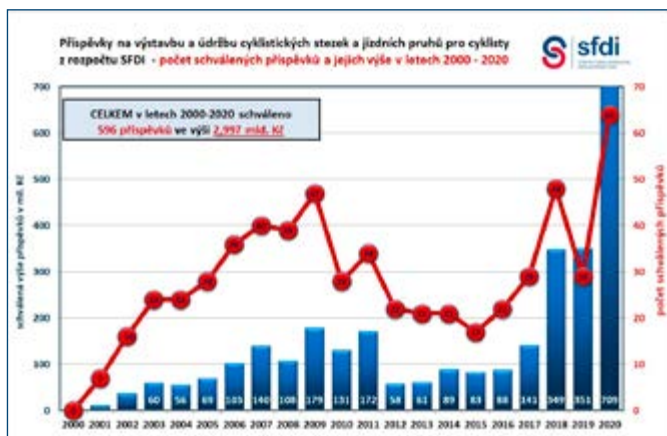
1 Příspěvky pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Finanční prostředky je možné poskytnout do výše 85 % uznatelných nákladů na akce podél místních komunikací I., II. nebo III. třídy (§6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, tedy mimo místních komunikací IV. třídy, na kterých je umožněn smíšený provoz), ležících na trase odsouhlasené v rámci Národního rozvojového programu mobility pro všechny s doloženou průměrnou intenzitou dopravy vyšší než 500 vozidel/24 hodin. V rámci tohoto příspěvku je možné financovat akce, které se týkají:

- bezbariérové úpravy nástupišť linkových spojů

a veřejné hromadné dopravy (MHD, integrované dopravy, atd.) podél autobusových zastávek, včetně vlastních bus zálivů,

- výstavby, rekonstrukce a úprav chodníků a přechodů pro chodce
- výstavby a rekonstrukce míst pro přecházení, lávek a podchodů pro chodce, které jsou součástí bezbariérové pěší trasy,
- nasvětlení přechodů, které splňují požadavky dle technických kvalitativních podmínek, ale vždy ve vazbě na bezbariérovou stavební úpravu přechodů pro chodce splňující podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb., s přihlédnutím na dopravní význam pozemní komunikace, na intenzitu dopravy a s doložením souhlasu Policie ČR s navrženým řešením
- světelného signalizačního zařízení řídicího provozu samostatného přechodu pro chodce, ale vždy ve vazbě na bezbariérovou stavební úpravu přechodů pro chodce splňující podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb., s přihlédnutím na dopravní význam komunikace, na intenzitu dopravy a s doložením souhlasu Policie ČR s navrženým řešením.
- bezpečnostních prvků na vozovce (např. LED diody u vodorovného dopravního značení dle TP 217), ale vždy ve vazbě na bezbariérovou stavební úpravu přechodů pro chodce splňující podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb., s přihlédnutím na dopravní význam pozemní komunikace, na intenzitu dopravy a s doložením souhlasu Policie ČR s navrženým řešením



2 Příspěvky pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty

Finanční prostředky je možné poskytnout do výše 85 % uznatelných nákladů na cyklistickou stezku ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, místní komunikací IV. třídy nebo veřejně přístupnou účelovou komunikací, ze které je vyloučen provoz silničních motorových vozidel a dále na vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, který je jízdním pruhem pro cyklisty na místní komunikaci nebo na silnici II. nebo III. třídy vyznačeným vodorovnou dopravní značkou č. V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“, která je na vozovce vyznačena pomocí vodorovné dopravní značky č. V 2a „Podélná čára přerušovaná“, případně doplněná vodorovnou dopravní značkou č. V 1a „Podélná čára souvislá“, současně se svislou dopravní značkou č. IP 20a

„Vyhrazený jízdní pruh“. Příspěvek lze poskytnout na:

- výstavbu cyklistické stezky,
- opravu cyklistické stezky,
- zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. a III. třídy,

a to včetně lávek a mostů a podjezdů pro pěší a cyklisty. O příspěvek na cyklostezky může žádat rovněž kraj či jím zřízená organizace.

3 Příspěvky pro financování výstavby, modernizace, nebo oprav místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty.

Jedná se o příspěvek SFDI, který lze poskytnout do výše 100 % (u opravy či modernizace) nebo 85 % (u výstavby) uznatelných nákladů na stavební objekty, kterými místní nebo veřejně přístupná účelová komunikace kříží nadřazenou dopravní infrastrukturu (zejména na lávky, mosty, podchody a podjezdy). Příspěvek lze tedy poskytnout na:

- výstavbu
- modernizaci
- opravu

pozemních komunikací následujících kategorií:

- místní komunikace
- veřejně přístupná účelová komunikace

a to v místech, kde tyto pozemní komunikace mimoúrovňově kříží nadřazenou dopravní infrastrukturu, kterou se pro účely tohoto příspěvku rozumí dálnice, silnice, celostátní a regionální dráha a dopravně významné vnitrozemské vodní cesty.

4 Příspěvky pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy na silnicích II. a III. třídy.

Jedná se o příspěvek na Akce zaměřené ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy na silnicích II. a III. třídy. Prostředky mohou být využity pouze na Akce, které naplňují cíle Akčního plánu Strategie BESIP 2021-2030 a jsou uvedeny v příloze pravidel pro tyto příspěvky, konkrétně se jedná o:

- odstranění nehodových lokalit se stromy,
- osazení zábran proti podjetí motocyklisty a zajištění protismykové úpravy v nehodových obloucích motocyklistů,
- odstranění obecně nehodových lokalit,
- obnovu svislého a vodorovného dopravního značení u železničních přejezdů na krajských komunikacích.

SFDI nabízí žadatelům o jednotlivé příspěvky možnost konzultovat své záměry (informace o termínech a způsobu registrace na konzultace jsou uvedeny na stránkách www.sfdi.cz v části Poskytování příspěvků), aby byly zcela naplněny všechny požadavky vyplývající z pravidel a právních i technických předpisů. V rámci konzultace je vždy posuzován soulad navrženého záměru s pravidly pro financování příspěvků z rozpočtu SFDI



LIBERTY

SVODIDLA z LIBERTY Ostrava pomáhají zlepšovat bezpečnost na českých silnicích více než 50 let!

Ostravská huť je už několik dekád největším českým výrobcem silničních svodidel. Od zahájení výroby svodidel v roce 1968 jich vyrobila více než 58 tisíc kilometrů. Více než 50 % svodidel z LIBERTY Ostrava nachází uplatnění na domácím trhu. Huť vyrábí 5 typů svodidel, mezi něž patří jednostranná a oboustranná trasová svodidla, mostní a zábradelní svodidla a svodidla se zvýšenou ochranou pro motorkáře. Ostravská svodidla tvoří zásadní bezpečnostní prvek na většině českých silnic.



INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020

pplk. Mgr. Jan STRAKA, kpt. Ing. Jana FABIÁNOVÁ
Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR



V roce 2020 Policie České republiky šetřila 94 794 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 460 osob usmrceno, 1 807 osob zraněno těžce a 20 880 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 6 016,1 milionů Kč.

Porovnání základních ukazatelů s rokem 2019

Nárůst v kategorii:

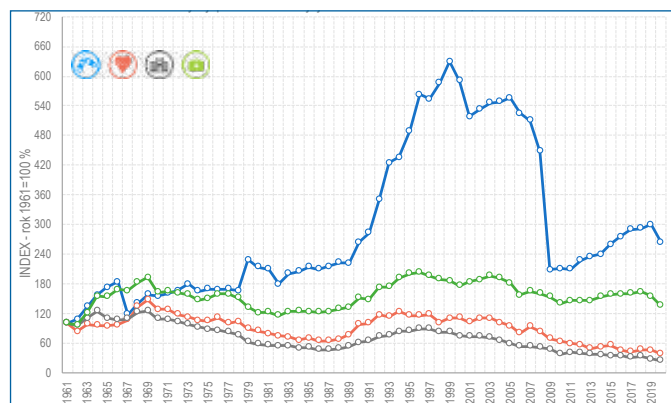
► počet nehod	o 12 778 nehod	tj. o 11,9 %
► usmrcených osob	o 87 osob	tj. o 15,9 %
► těžce zraněných osob	o 303 osob	tj. o 14,4 %
► lehce zraněných osob	o 3 055 osob	tj. o 12,8 %
► hmotná škoda	o 822,5 mil. Kč	tj. o 12,0 %

Počet osob usmrcených při nehodách za kalendářní rok byl v období od roku 1961, od něhož dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti, nejnižší. Naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno v roce 1969 (1 758 usmrcených osob).

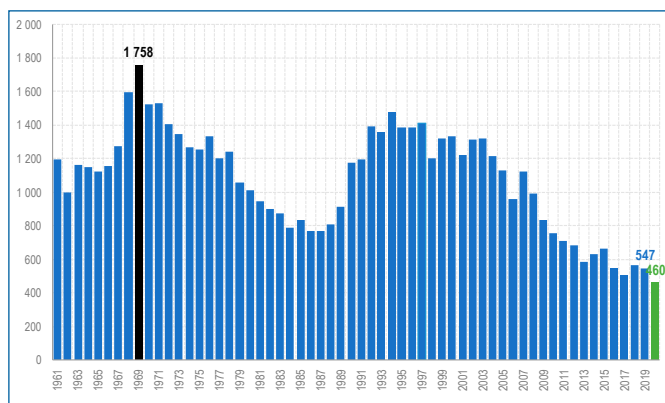
Počet těžce zraněných osob při nehodách byl v roce 2020 také nejnižší v historii, pro niž jsou dostupná data. Nejvyšší počet těžce zraněných při dopravních nehodách byl vykázan v roce 1969 (9 258 těžce zraněných).

Počet lehce zraněných osob při nehodách v roce 2020 je nejnižší od roku 1990. Nejvíce lehce zraněných osob bylo zjištěno v roce 1966 (31 296 lehce zraněných).

Na uvedené má zcela jistě vliv fakt, že na území České republiky byl ve dnech 13. března až 6. května 2020 a následně ve dnech 5. října až 31. prosince 2020 vládou ČR vyhlášen nouzový stav v souvislosti s pandemií SARS-CoV-2.



■ Vývoj počtu nehod a jejich následků za rok v ČR; od roku 1961



■ Vývoj počtu usmrcených osob od roku 1961

NÁSLEDUJÍCÍ TABULKA OBSAHUJE POČTY DOPRAVNÍCH NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ ZA UPLYNULÝCH 10 LET.

Nehody a následky 2009-2018	Počet nehod	S následky na zdraví	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426
2016	98 864	21 386	545	2 580	24 501
2017	103 821	21 263	502	2 339	24 740
2018	104 764	21 889	565	2 465	25 215
2019	107 572	20 806	547	2 110	23 935
2020	94 794	18 419	460	1 807	20 880

Každý den Policie ČR šetřila v průměru 259 nehod, bylo usmrceno 1,26 osoby, 61,99 osob bylo zraněno. Co se týče odhadu hmotné škody, na každý den připadá v průměru škoda 16 437 413,11 Kč.

Výše uvedené lze také interpretovat tak, že Policie ČR šetřila dopravní nehodu každých 5,56 minuty, každých 19,1 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 23,23 minut byl zraněn účastník silničního provozu. Na každou hodinu připadá hmotná škoda ve výši 684 892,21 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je 63 464,92 Kč.

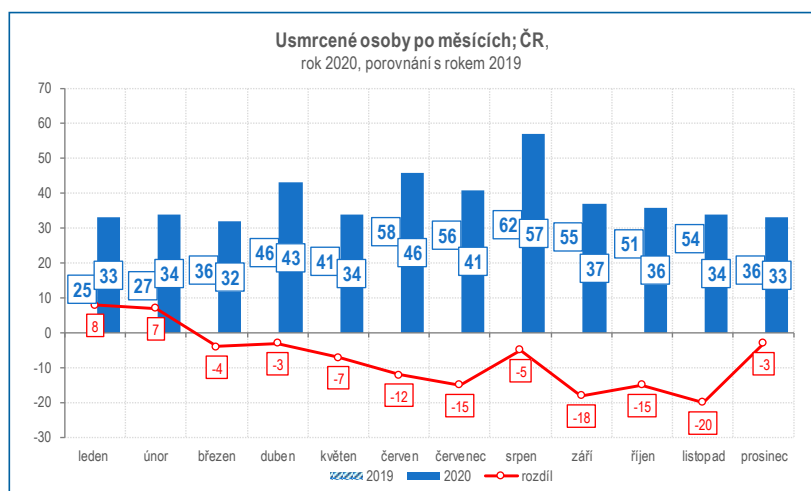
ČASOVÉ ROZLOŽENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Z vyhodnocení základních statistických dat o počtu dopravních nehod a jejich následků plyne, že nejhorším měsícem co do počtu dopravních nehod na pozemních komunikacích byl v roce 2020 srpen, kdy došlo k 9 139 dopravním nehodám. Srpen se stal také nejtragičtějším měsícem, kdy došlo k 57 úmrtím na následky dopravních nehod do 24 hodin od nehody.

Nehody a následky po měsících, 2018	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda
leden	8 121	33	126	1 566	500 082 700
únor	7 407	34	109	1 371	474 053 200
březen	6 269	32	80	1 064	408 063 700
duben	6 756	43	180	1 491	399 110 900
květen	8 021	34	162	1 816	488 043 200
červen	8 829	46	192	2 387	590 411 400
červenec	8 857	41	208	2 302	556 615 200
srpen	9 139	57	206	2 466	574 117 900
září	8 991	37	218	2 376	582 537 500
říjen	7 950	36	139	1 546	509 024 900
listopad	7 167	34	99	1 176	443 406 900
prosinec	7 287	33	88	1 319	490 625 700
Celkem	94 794	460	1 807	20 880	6 016 093 200

V grafu je znázorněno porovnání počtu fatálních následků v jednotlivých měsících s předchozím rokem.

USMRČENÉ OSOBY PO MĚSÍCÍCH; ČR, ROK 2020, POROVNÁNÍ S ROKEM 2019



Nejvíce nehod se stalo v pátek (15 395 nehod), nejméně naopak v neděli (9 545). Počty nehod oproti roku 2019 poklesly, a to u všech dnů v týdnu. K nejvyššímu poklesu usmrcených při dopravních nehodách došlo u sobotních (o 21 usmrcených) a nedělních (o 18 usmrcených) nehod.

Den v týdnu	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti 2017	Počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
Pondělí	14 835	-1909	75	-15
Úterý	14 162	-2001	58	-9
Středa	14 971	-1132	59	-8
Čtvrtek	14 685	-1908	70	-17
Pátek	15 395	-1979	78	1
Sobota	11 201	-2007	64	-21
Neděle	9 545	-1 842	56	-18

Nejvíce dopravních nehod šetřili policisté v pátek 25. září 2020 (463 nehod), nejméně v neděli 22. března 2020 (76 nehod). Nejtragičtějšími dny v tomto období byl pátek 3. července 2020, neděle 25. října 2020 a pondělí 9. listopadu 2020, kdy v těchto dnech vyhaslo následkem dopravních nehod vždy 6 životů. V roce 2020 zaznamenali policisté celkem 122 dnů bez usmrcení při dopravních nehodách.

OSOBY USMRČENÉ PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH

V roce 2020 bylo při dopravních nehodách usmrceno 171 řidičů osobních automobilů, 81 chodců, 66 spolujezdců v osobním vozidle, 57 řidičů motocyklů a 40 cyklistů. Nejvyšší nárůst počtu usmrcených byl zaznamenán u cyklistů (o 4 usmrcené více), řidičů nákladních vozidel (o 3 usmrcené více) a spolujezdců v nákladním vozidle (o 3 usmrcené více). Za zmínku však stojí, že počet fatálních následků u skupiny nejohroženějších účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů a motocyklistů) v roce 2020 poklesl celkem o 21.

Počet usmrcených (2020)	Kategorie usmrcených osob	Rozdíl
171	řidič osobního vozidla	-51
81	chodec	-12
66	spolujezdec v osobním vozidle	-16
57	řidič motocyklu	-13
40	cyklista	4
22	řidič nákladního vozidla	3
2	řidič nákladního vozidla s návěsem	-2
0	spolujezdec na motocyklu	-3
1	cestující v autobusu	-2
3	spolujezdec v nákladním vozidle s přívěsem	1
2	řidič jiného motorového vozidla	0
0	spolujezdec v jiném motorovém vozidle	-2
1	spolujezdec v osobním vozidle s přívěsem	-1
5	spolujezdec v nákladním vozidle	3
1	spolujezdec v nákladním vozidle s návěsem	0
2	řidič mopedu	1
2	řidič osobního vozidla s přívěsem	1
2	řidič malého motocyklu	1
2	řidič nákladního vozidla s přívěsem	1
0	řidič autobusu	0
460	CELKEM	-87

DOPRAVNÍ NEHODY DLE ZAVINĚNÍ

Řidiči motorových vozidel zavinili 79,5 % dopravních nehod, při nichž přišlo o život 417 osob, což představuje pokles usmrcených oproti minulému roku o 91 osob. K usmrcení došlo dále u nehod zaviněných řidiči nemotorového vozidla (26 osob), chodci (12 osob) a jiným zaviněním (5 osob).

Nehody podle zavinění	Počet nehod	tj. % z celkového počtu nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2019	Usmrceno osob	tj. % z celkového počtu usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2019
řidičem motorového vozidla	75 371	79,5	-10 944	417	90,7	-91
řidičem nemotorového vozidla	2 988	3,2	133	26	5,7	-1
z toho dětmi	302	0,3	28	0	0,0	-1
chodcem	721	0,8	-358	12	2,6	1
z toho dětmi	249	0,3	-164	0	0,0	-1
jiným účastníkem	154	0,2	-22	0	0,0	0
závadou komunikace	205	0,2	-85	0	0,0	0
technickou závadou vozidla	343	0,4	-118	0	0,0	0
lesní zvěří, domácím zvířetem	14 555	15,4	-1 373	0	0,0	-1
jiné zavinění	457	0,5	-11	5	1,1	5

PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD

Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se v roce 2020 nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (67,4 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 152 osob. Za tragičtější příčinu dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze“ 16 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 179 osob (tj. 42,9 % osob usmrcených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).

Hlavní příčina nehody (jen řidiči mot. vozidel)	Počet nehod	Podíl na celkovém počtu nehod	Usmrceno osob	Podíl na celkovém počtu usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2017
nepřiměřená rychlost	12 031	16,0	179	42,9	-9
nesprávné předjíždění	1 331	1,8	23	5,5	-8
nedání přednosti	11 210	14,9	63	15,1	-19
nesprávný způsob jízdy	50 798	67,4	152	36,5	-55

Nejčastější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2020 stejně jako v předchozím roce nevěnování se řízení vozidla (20,4 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,5 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), jiný druh nesprávné jízdy (10,4 % z celkového počtu těchto nehod) a další.

Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15 383
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	7 904
3.	jiný druh nesprávné jízdy	7 813
4.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5 615
5.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 006
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 621
7.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 193
8.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 046
9.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	3 428
10.	přejetí do protisměru	2 233

Nejtragičtějšími příčinami nehod řidičů motorových vozidel bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (77 usmrčených, tj. 18,5 % usmrčených osob při nehodách zaviněných řidiči motorového vozidla) a vjetí do protisměru (60 usmrčených osob, tj. 14,4 %). Následuje nevěnování se řízení vozidla (43 usmrčených osob, tj. 10,3 %) a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (43 usmrčených osob, tj. 10,3 %).

Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	Počet usmrčených
1.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	77
2.	přejetí do protisměru	60
3.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	43
4.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	43
5.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	31
6.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	18
7.	nezvládnutí řízení vozidla	17
8.	kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	17
9.	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	16
10.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	14

DOPRAVNÍ NEHODY PODLE DRUHU

Nejčtenějším i nejtragičtějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při které zemřelo 205 osob (což představuje pokles o 43 usmrčených osob v porovnání s předchozím rokem). K výraznému poklesu počtu usmrčených osob (o 37) došlo u nehod končících srážkou s pevnou překážkou, jedná se však o druhý nejtragičtější druh srážky. Následuje srážka s chodcem, při které zahynulo 76 osob. Co do počtu dopravních nehod byl nejvyšší pokles zachycen u srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, těchto nehod se ve srovnání s rokem předchozím stalo o 5 370 méně, což ale nic nezměnilo na skutečnosti, že se jedná o nejčtenější druh dopravní nehody.

Nehody podle druhu	Počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	Počet usmrčených	Rozdíl usmrčených oproti roku 2017
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	28 333	-5 370	205	-43
srážka s vozidlem zaparkovaným	21 154	-2 897	12	7
srážka s pevnou překážkou	20 264	-1 565	117	-37
srážka s chodcem	2 397	-868	76	-11
srážka s lesní zvěří	14 161	-1 349	0	-1
srážka s domácím zvířetem	438	-35	0	0
srážka s vlakem	123	-29	17	-1
srážka s tramvají	381	-266	0	-1
havárie	5 313	-63	24	-7
jiný druh nehody	2 230	-336	9	7

DOPRAVNÍ NEHODY PODLE DRUHU VOZIDLA

Celkem 44 826 dopravních nehod zavinili řidiči osobních automobilů bez přívěsu a při těchto nehodách bylo usmrčeno 285 osob, tj. o 87 méně než v roce 2019 – jedná se také o nejvyšší pokles fatálních následků. Celkem 16 677 (o 2 074 nehod méně než v roce 2019) zavinil řidič, který z místa nehody ujel. Při těchto nehodách bylo usmrčeno celkem 5 osob (což je o 2 osoby méně, než v roce předcházejícím).

Nehody podle druhu vozidla	Počet nehod	Rozdíl nehod	tj. rozdíl nehod v %	Usmrceno osob	Rozdíl usmrcených	tj. rozdíl usmrcených v %
moped	71	-5	-6,6	1	0	0,0
malý motocykl	114	23	25,3	1	0	0,0
motocykl	1 777	-49	-2,7	45	-1	-2,2
osobní automobil bez přívěsu	44 826	-6 760	-13,1	285	-87	-23,4
osobní automobil s přívěsem	465	-65	-10,7	4	1	33,3
nákladní automobil	6 704	-986	-12,8	44	1	2,3
nákladní automobil s přívěsem	689	-82	-10,6	7	1	16,7
nákladní automobil s návěsem	2 659	-369	-12,2	15	-4	-21,1
autobus	888	-453	-33,8	7	3	75,0
traktor	278	-57	-17,0	0	-1	-100,0
tramvaj	81	-59	-42,1	0	-1	-100,0
trolejbus	57	-9	-13,6	0	0	.
jiné motorové vozidlo	233	12	5,4	4	0	0,0
jízdní kolo	2 728	82	3,1	25	-2	-7,4
povoz, jízda na koni	4	-4	-50,0	0	0	.
jiné nemotorové vozidlo	98	36	58,1	0	0	.
vlak	0	-1	-100,0	0	0	.
nezjištěno, řidič ujel	16 677	-2 074	-11,1	5	-2	-28,6
jiný druh vozidla	10	0	0,0	0	0	.

DOPRAVNÍ NEHODY ZAVINĚNÉ POD VLIVEM ALKOHOLU

U 4 486 nehod (pokles o 141 nehod) bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 50 osob (tj. o 3 osoby méně než v roce 2019). Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 261 dopravních nehod. V 55 případech byla u řidiče-viníka zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2017	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2017
Alkohol u viníka do 0,24‰	163	8	1	-4
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	284	-41	3	1
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	250	-36	7	6
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	191	-18	3	2
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	671	1	10	2
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2 872	-51	22	-8
Alkohol a drogy	55	-4	4	-2
Alkohol celkem	4 486	-141	50	-3
Drogy celkem	261	-8	12	3

Dopravní nehody dle místa

Z celkového počtu nehod a jejich následků došlo v obcích k:

- ▶ 65,7 % počtu nehod,
- ▶ 28,0 % usmrcení osob,
- ▶ 51,5 % těžkých zranění,
- ▶ 55,6 % lehkých zranění,
- ▶ 54,8 % vzniklých škod a
- ▶ 71,7 % nehod pod vlivem alkoholu.

Místo nehody	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v mil. Kč
V obci	62 271	129	931	11 619	32 984
Index-rok 2019 = 100 %	86,83	86,00	88,41	85,57	85,39
Mimo obec	32 523	331	876	9 261	2 717,7
Index-rok 2019 = 100 %	90,70	83,38	82,88	89,43	91,33
z toho dálnice	3 935	33	66	612	572,6
Index-rok 2019 = 100 %	79,46	106,45	79,52	72,51	82,46

Nejvíce nehod v roce 2020 se stalo na místních komunikacích a na silnicích I., II. a III. třídy. K nejvyššímu poklesu počtu nehod v porovnání s loňským rokem došlo u místních komunikací (o 4 339 nehod) a na sledovaných komunikacích (o 2 673 nehod). Z pohledu následků na životě jsou nejtragičtější nehody na silnicích I. a II. třídy (ve sledovaném období celkem 258 usmrcených osob). U žádného z druhů komunikace nedošlo k radikálnímu zvýšení počtu fatálních následků. Naopak nejvyšší pokles počtu usmrcených byl zjištěn u silnic I. třídy, a to o 55 usmrcených osob.

Druh komunikace	Počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	Počet usmrčených	Rozdíl usmrčených oproti roku 2019
dálnice	3 935	-1 017	33	2
silnice I. třídy	13 117	-1 959	148	-55
silnice II. třídy	15 237	-1 205	110	-25
silnice III. třídy	13 245	-346	76	-12
sledovaná křižovatka	1 983	-562	3	-2
sledovaná komunikace	8 491	-2 673	28	1
místní komunikace	34 051	-4 339	53	0
účelová komunikace - polní, lesní cesty apod.	692	43	4	1
účelová komunikace - ostatní	4 043	-720	5	3

DOPRAVNÍ NEHODY V KRAJÍCH

K nejvyššímu počtu dopravních nehod došlo v roce 2020 na území hl. m. Prahy (16 925 nehod), následují kraje Středočeský a Ústecký. Nejvíce usmrčených osob evidujeme v kraji Středočeském (79 usmrčených osob).

V absolutním vyjádření došlo v porovnání s rokem 2019 k poklesu počtu nehod ve všech krajích. Nejvyšší pokles byl zaznamenán u hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Nejvyšší pokles počtu usmrčených osob v absolutním vyjádření byl zaznamenán v Královéhradeckém kraji (o 23 osob, tj. o 47,9 %).

Nehody a následky v krajích; rok 2018	Počet nehod	Usmrčeno osob	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v tis. Kč
Hlavní město Praha	16 925	22	131	1 604	1 208 407
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>78,88</i>	<i>110,00</i>	<i>114,91</i>	<i>81,92</i>	<i>76,80</i>
Středočeský kraj	13 942	79	239	2 721	1 022 689
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>87,06</i>	<i>89,77</i>	<i>68,29</i>	<i>82,58</i>	<i>89,20</i>
Jihočeský kraj	4 286	38	215	1 800	315 950
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>95,35</i>	<i>65,52</i>	<i>89,96</i>	<i>93,22</i>	<i>96,01</i>
Plzeňský kraj	3 731	31	94	1 478	254 052
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>91,20</i>	<i>110,71</i>	<i>93,07</i>	<i>90,90</i>	<i>102,70</i>
Ústecký kraj	10 283	43	155	1 586	527 683
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>91,06</i>	<i>107,50</i>	<i>76,35</i>	<i>87,00</i>	<i>90,58</i>
Královéhradecký kraj	4 839	25	109	1 142	329 850
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>93,22</i>	<i>52,08</i>	<i>77,30</i>	<i>95,01</i>	<i>96,39</i>
Jihomoravský kraj	7 039	51	201	2 333	427 238
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>86,46</i>	<i>80,95</i>	<i>88,94</i>	<i>84,16</i>	<i>82,58</i>
Moravskoslezský kraj	9 197	38	154	1 849	501 612
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>89,73</i>	<i>71,70</i>	<i>102,67</i>	<i>83,36</i>	<i>93,66</i>
Olomoucký kraj	5 083	23	73	1 155	298 509
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>92,28</i>	<i>67,65</i>	<i>70,87</i>	<i>83,57</i>	<i>86,76</i>
Zlínský kraj	4 166	23	89	1 170	222 157
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>90,72</i>	<i>121,05</i>	<i>74,17</i>	<i>84,72</i>	<i>87,78</i>
Vysočina	4 497	37	111	1 095	326 958
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>93,49</i>	<i>92,50</i>	<i>106,73</i>	<i>86,22</i>	<i>94,63</i>
Pardubický kraj	4 061	26	92	1 218	253 130
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>93,18</i>	<i>83,87</i>	<i>74,80</i>	<i>87,88</i>	<i>103,95</i>
Liberecký kraj	4 517	13	79	1 068	212 315
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>95,05</i>	<i>108,33</i>	<i>103,95</i>	<i>93,68</i>	<i>85,79</i>
Karlovarský kraj	2 228	11	65	661	115 538
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>85,04</i>	<i>84,62</i>	<i>108,33</i>	<i>119,96</i>	<i>88,30</i>
Česká republika	94 794	460	1807	20 880	6 016 093
<i>Index - rok 2019=100 %</i>	<i>88,12</i>	<i>84,10</i>	<i>85,64</i>	<i>87,24</i>	<i>87,97</i>

OSOBNÍ NEHODY V KRAJÍCH

Podrobnější členění osobních nehod, tj. nehod s následky na životě a zdraví, dle krajů je uvedeno v následující tabulce.

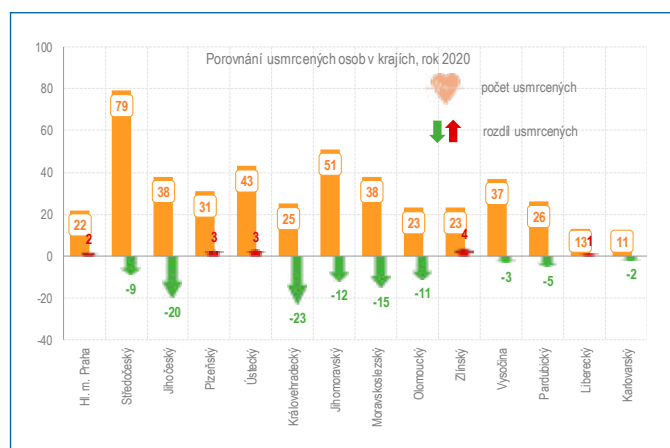
Kraj	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
Hl. m. Praha	1 497	22	131	1 604
Středočeský	2 375	79	239	2 721
Jihočeský	1 582	38	215	1 800
Plzeňský	1 251	31	94	1 478
Ústecký	1 366	43	155	1 586
Královéhradecký	1 016	25	109	1 142
Jihomoravský	2 042	51	201	2 333
Moravskoslezský	1 722	38	154	1 849
Olomoucký	1 039	23	73	1 155
Zlínský	1 045	23	89	1 170
Vysočina	929	37	111	1 095
Pardubický	1 067	26	92	1 218
Liberecký	930	13	79	1 068
Karlovarský	558	11	65	661
Česká republika	18 419	460	1 807	20 880

DOPRAVNÍ NEHODY POD VLIVEM ALKOHOLU A DROG V KRAJÍCH

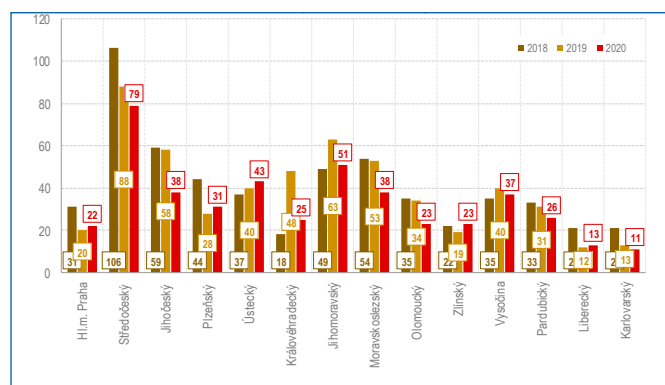
Nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu se v roce 2020 stalo na území Středočeského kraje (604 nehod), Jihomoravského kraje (459 nehod) a Moravskoslezského kraje (428 nehod).

Drogy se u viníka dopravní nehody – řidiče motorového vozidla prokázaly především ve Středočeském, Jihomoravském a Ústeckém kraji.

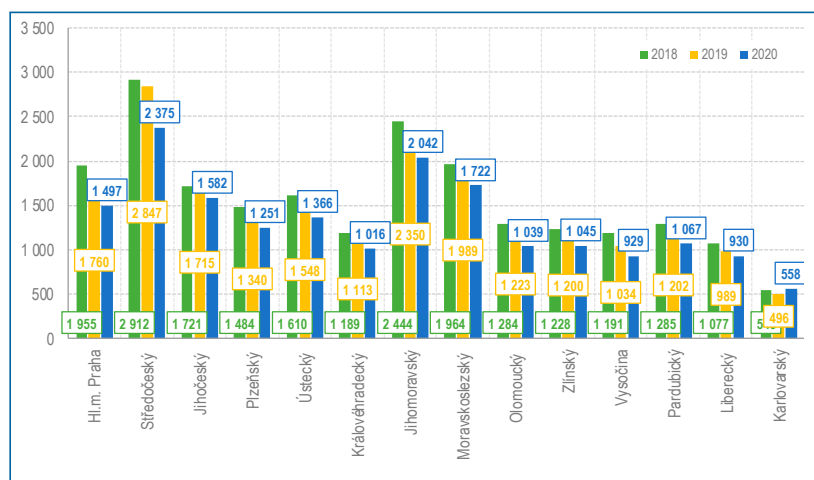
Alkohol a drogy u viníka - dle krajů	Celkem nehod	"Euroformuláře"	celkem šetřeno událostí	Z toho alkohol	tj. %	Z toho drogy	tj. %
Hl. m. Praha	16 925	1 521	18 446	380	2,06	23	0,12
Středočeský	13 942	3 717	17 659	604	3,42	34	0,19
Jihočeský	4 286	3 306	7 592	366	4,82	21	0,28
Plzeňský	3 731	4 688	8 419	289	3,43	26	0,31
Ústecký	10 283	549	10 832	327	3,02	27	0,25
Královéhradecký	4 839	994	5 833	224	3,84	6	0,10
Jihomoravský	7 039	3 795	10 834	459	4,24	34	0,31
Moravskoslezský	9 197	2 373	11 570	428	3,70	25	0,22
Olomoucký	5 083	1 933	7 016	280	3,99	10	0,14
Zlínský	4 166	898	5 064	256	5,06	10	0,20
Vysočina	4 497	2 259	6 756	161	2,38	4	0,06
Pardubický	4 061	1 375	5 436	217	3,99	5	0,09
Liberecký	4 517	1 465	5 982	250	4,18	24	0,40
Karlovarský	2 228	448	2 676	147	5,49	11	0,41
CELKEM	94 794	29 321	124 115	4 388	3,54	260	0,21



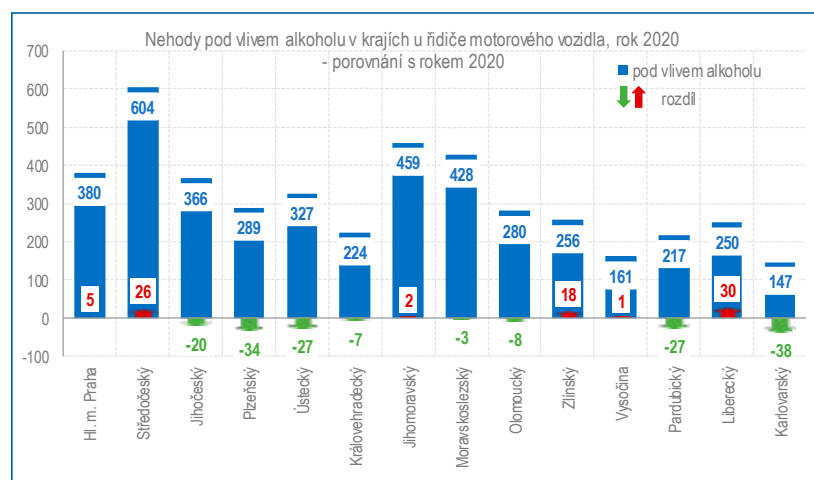
Porovnání usmrcených osob v krajích, rok 2020



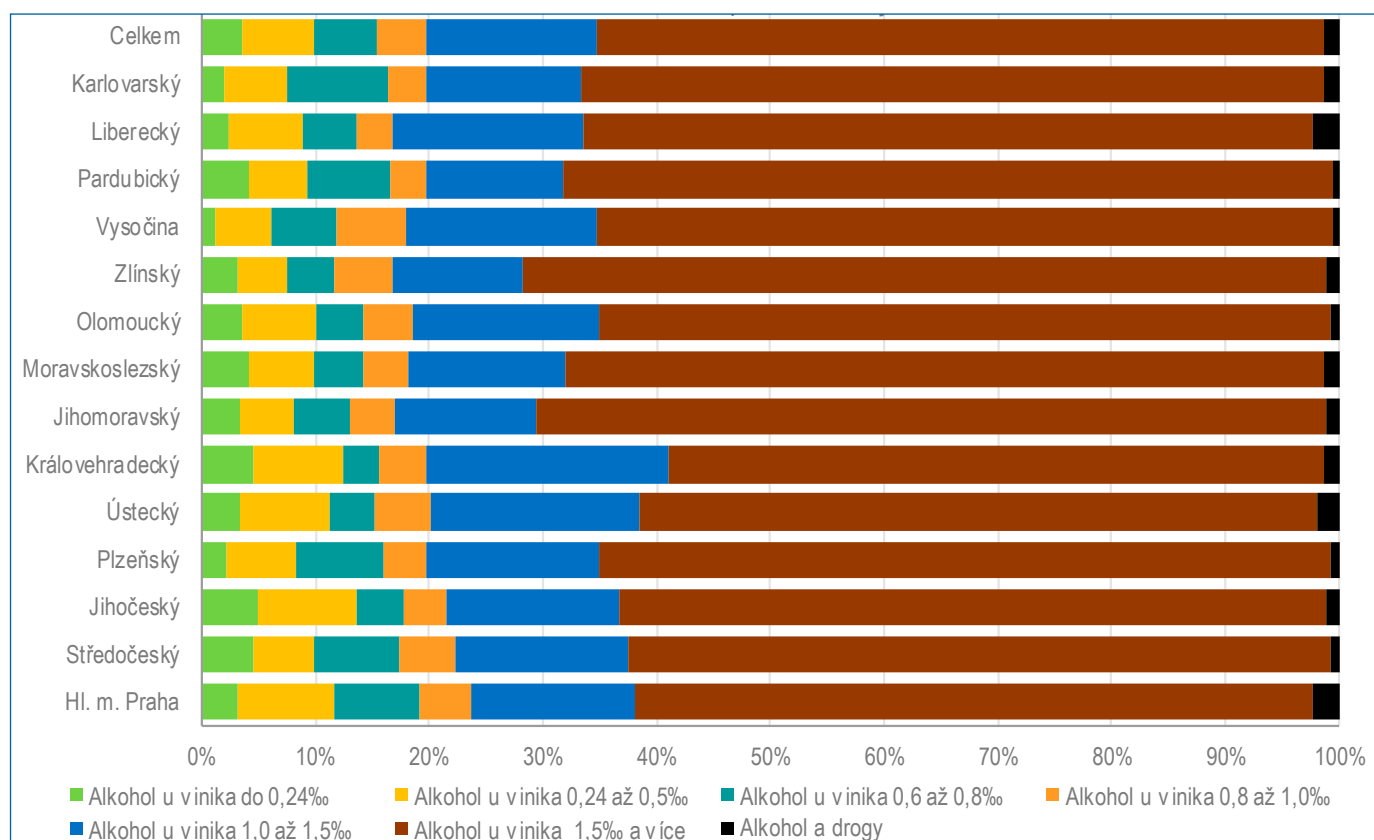
Počet usmrcených při nehodách v krajích, 2018–2020



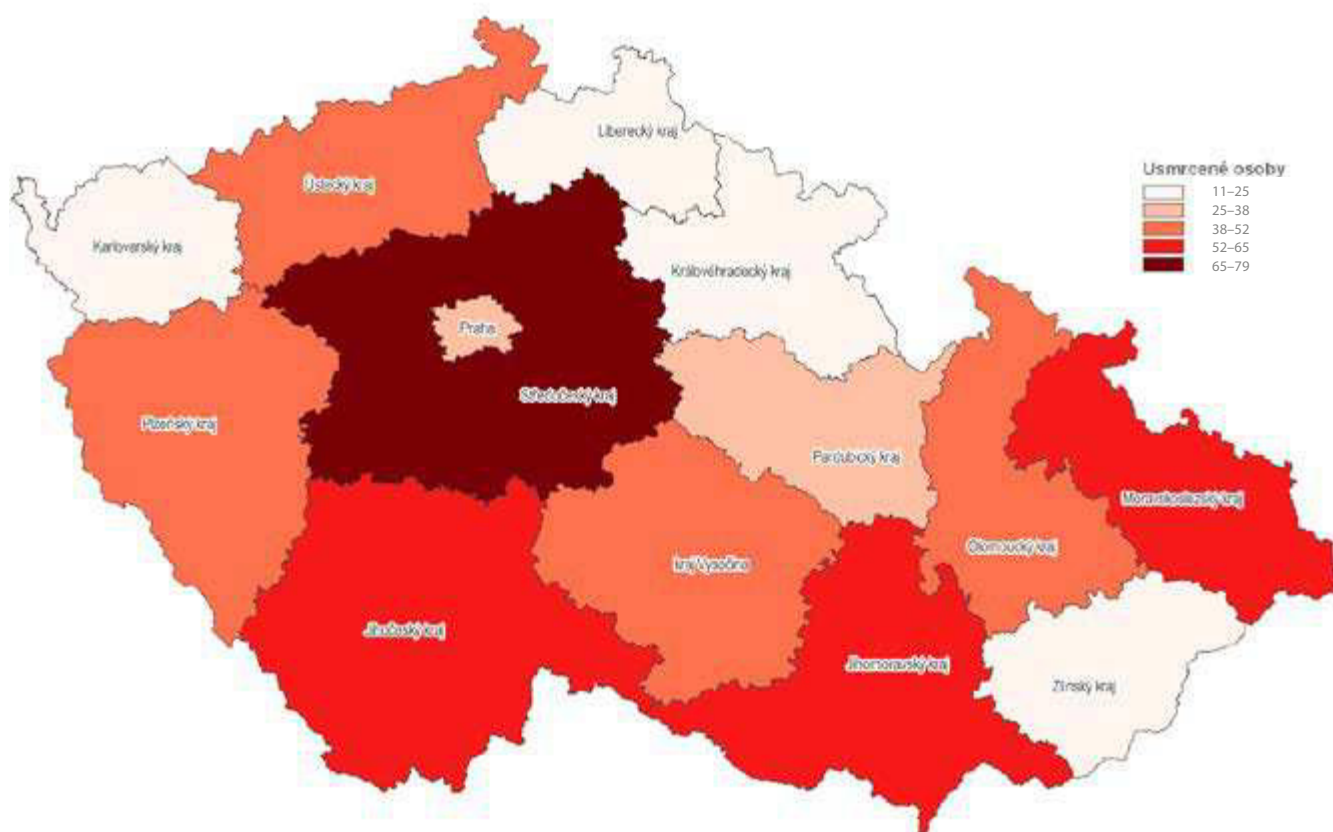
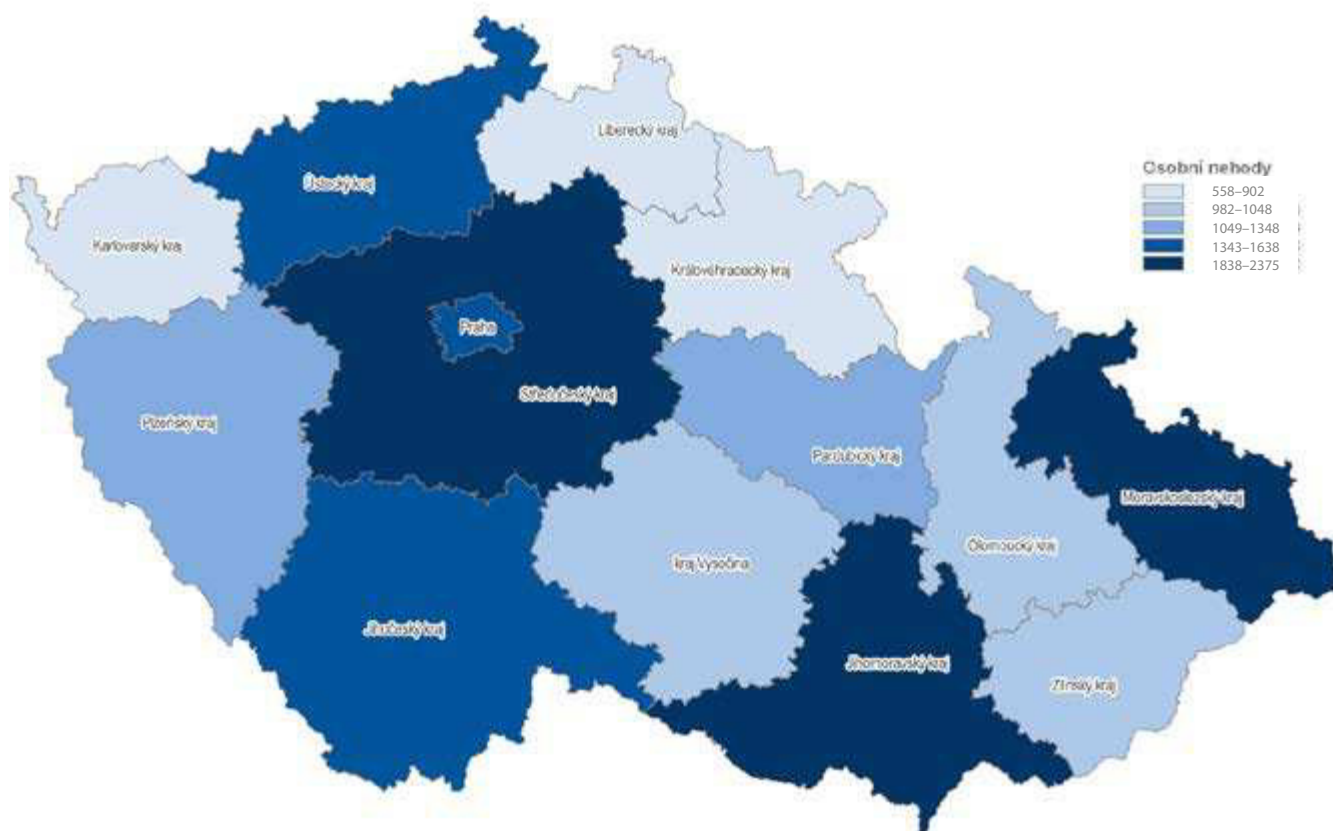
■ Počet nehod s následky na životě a zdraví v krajích, 2018–2020



■ Nehody pod vlivem alkoholu v krajích u řidiče motorového vozidla, rok 2020 - porovnání s rokem 2020



■ Počet nehod s následky na životě a zdraví v krajích, 2018–2020





OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ

ZÁBAVA, POUČENÍ A FAKTA v originálním představení



seniorbeznehod.cz

PROJEKT NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SENIORŮ V DOPRAVĚ

Za účelem zvýšení dopravní bezpečnosti seniorů probíhá v letech 2018 a 2019 osvětový neziskový projekt s názvem Senior bez nehod, jehož cílovou skupinou jsou lidé starší 65 let.

VÝCHOZÍ STAV:

Senioři jsou v silničním provozu ve srovnání s ostatními věko-vými skupinami nadprůměrně ohroženi. Představují 18 % z celkové populace České republiky, ale jejich podíl na počtu obětí dopravních nehod je více jak 24 %! Očekává se, že v roce 2030 bude až 24 % populace starší 65 let.

Zvláště alarmujícím faktem jsou fatálnější následky nehod seniorů. Dle statistik skončí nehoda jedince ve věku 65 až 74 let s dvakrát vyšší pravděpodobností jako smrtelná než u osob ve věku 30 až 49 let. U osob starších 74 let je tato pravděpodobnost až 16 x vyšší!

HLAVNÍ CÍLE PROJEKTU:

- Snížení nehodovosti seniorů a rozšíření povědomí o této problematice.
- Seznámení se specifiky chování seniorů v provozu a doporučení opatření, jež přispějí ke zvýšení jejich bezpečnosti nejen na silnicích.
- Představení potenciálu moderních asistenčních systémů motorových vozidel.
- Připomenutí pravidel silničního provozu pro řidiče, cyklisty a chodce.
- Upozornění na zdravotní omezení vyplývající z věku účastníka silničního provozu.
- Informování o vedlejších účincích léků a dalších rizikových faktorech.

FORMA PROJEKTU - TURNÉ:

Po celé České republice se uskuteční 300 edukativních

přednášek formou divadelních scének spojených s odborným výkladem a audiovizuální prezentací.

Do měst a obcí, ve kterých se turné přednášek neuskuteční, budou distribuovány vzdělávací balíčky a ty poslouží k edukaci seniorů v režii místních samospráv či klubů seniorů.



MEDIÁLNÍ KAMPAŇ

Součástí projektu je i mediální kampaň (TV, rádio, tisk, internet). Kampaň není zaměřena pouze na seniora v roli řidiče, ale také chodce, cyklisty a cestujícího prostředky hromadné dopravy. Předpokládá se mediální dosah kampaně na většinu ze zhruba 1 900 000 seniorů žijících v ČR.



300 EDUKATIVNÍCH PŘEDNÁŠEK

MEDIÁLNÍ DOSAH KAMPAŇĚ až 1 900 000 SENIORŮ

ÚČAST SENIORŮ V KAMPANI přibližně 18 000 SENIORŮ



www.seniorbeznehod.cz



DOPRAVNÍ KONFERENCE

S BESIPEM & FZŠ





14 krajů • **14** konferencí • **Kolik** zachráněných životů?



POŘADATEL
RSE Project, s. r. o.
Ruská 83/24
703 00 Ostrava
Ing. Roman Kopřiva
Tel: +420 725 045 185
roman.kopriva@rseproject.cz
www.rseproject.cz

www.dopravnikonference.com