

Výstup z Regionální Dopravní konference (RDK) – 2023

Udělené obecné záštity na celý ročník:

Záštita ředitele služby dopravní policie (plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA)
Záštita generálního ředitele Ředitelství silnic a dálnic ČR (Ing. Radek Mátl)
Záštita ředitele SFDI (Ing. Zbyněk Hořelica)
Záštita Ministerstva dopravy, samostatného oddělení BESIP
Asociace krajů ČR
Svaz měst a obcí České republiky

Mediální podpora:

VLTAVA LABE MEDIA a.s.

RDK, Moravskoslezský kraj 20.4.2023, Clarion Congress Hotel Ostrava

Záštity: Ing. Radek Podstawka (náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje)
Mgr. Jan Dohnal (náměstek primátora statutárního města Ostravy)

Účast: 106 osob
(fotogalerie z DK: <https://dopravnikonference.com/galerie/2023/ostrava-2023/>)

Program: Úvodní slovo: Mgr. Jan Dohnal, Mgr. Tomáš Neřold, MA

I. Blok

- Mgr. Tomáš Neřold, MA** vedoucí samostatného oddělení BESIP, který nám představil „Odstraňování nehodových lokalit v krajích z příspěvku SFDI dle Akčního plánu Strategie BESIP“
- kpt. Ing. Vladimír Kovařík, vrchní komisař Odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Moravskoslezského kraje**, který nám představil nehodovost a nejzávažnější dopravní nehody v Moravskoslezském kraji a také priority dopravní policie Moravskoslezského kraje.
- Ing. Petr Maděra, obchodní zástupce, ze společnosti EMPEMONT s. r. o.**, který bude prezentovat „Snižování rychlosti pomocí represivních systémů v praxi“.
- Marek Sibal ze společnosti DataFriends**, který nám představil nehodové shluky Moravskoslezského kraje v Portálu nehod.

II. Blok

- Bc. Martin Landsfeld ze společnosti SAMDI, s.r.o.**, který představil vývoj opatření na rizikových místech probíraných na Dopravních konferencích (snídaních) v letech 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2021 a 2022.
- Ing. David Pauk ze společnosti RSE Project**, představil pro letošní ročník Dopravní konference nově vytipovaná riziková místa na komunikacích Moravskoslezského kraje.

Vývoj nebo realizace opatření na rizikových místech z dřívějších let je předmětem prezentace „Vývoj opatření na místech z DK 2014-2022“ dostupné na webu: <https://dopravnikonference.com/stazeni/2023/2023/> nebo přímo na mapě webových stránek Regionální Dopravní konference: <https://dopravnikonference.com/mapa-nehodovych-mist/>

Popis nových nehodových míst, rizik a představení návrhů řešení jsou předmětem prezentace „Nová riziková místa“ dostupné na webu: <https://dopravnikonference.com/stazeni/2023/2023/>

Závěry z diskuzí nad novými místy:

Úsek silnice II/445 s křižovatkou u Rýmařova

SSMSK (Melichárek) interně posoudí představené návrhy, z jeho pohledu není problém provést úpravu dopravního značení se zaměřením na rychlost ať už formou doporučené rychlosti nebo přímo omezení rychlosti zákazovými značkami. Obdobně jako případná instalace svodidla. Postup bude projednán se zástupci Policie ČR. Zástupce Policie ČR (Ing. Míček, FM) přednesl připomínku o vhodnosti doplnění svodidel mezi silnicí II/445 a souběžnou cyklostezku pro zabránění sjetí vozidla na cyklostezku, po které se pohybují zranitelní účastníci provozu.

Zástupce Policie ČR (--, BR) potvrdil riziko plynoucí z nedostatečného příčného sklonu vozovky ve směrovém oblouku značně ovlivněným připojením silnice vedlejší větve do křižovatky. Současně zdůraznil nevhodné napojení vedlejší větve křižovatky pod malým úhlem 45°, který jednak umožňuje vjezd do křižovatky větší rychlostí a dále také omezuje bezpečný rozhled na hlavní komunikaci zleva.

Křižovatka na sil. I/11J v Bystřici

Tomáš Novák z VŠB-TUO doplnil pohled na danou křižovatku z pohledu jízdy v noci, kdy upozornil na nerovnoměrné osvětlení prostoru v okolí křižovatky: přesvětlený prostor areálu čerpací stanice v těsné blízkosti okružní křižovatky a naopak tmavé prostředí v podjezdu pod novou čtyřpruhovou komunikací, z něhož se vjíždí do prostoru křižovatky. Ing. Pauk připomínku doplnil o existující možnost prověřit jasové rozložení dopravního prostoru a podotkl, že všechny evidované nehody se staly ve dne.

Ing.arch. Zwierzyna vedoucí odboru výstavby obce Bystřice vyjasnil historický vývoj jednak motivace výstavby kruhového objezdu z mobilních prvků v době kdy křižovatkou jezdila veškerá tranzitní doprava na Slovensko. Kruhový objezd byl realizován za iniciativy obce a na jeho náklady, stejně tak šla za obcí také následná údržba. Potvrdil velmi časté opravy středového prstence vlivem poškození od dopravy a to nejen tvarové deformace ale také destrukce jednotlivých prvků. Připustil vlivem nákladné údržby také ústupky vůči původním rozměrům středového ostrůvku až do současných rozměrů. Potvrdil setrvalý stav nehod a poškození i po zprovoznění obchvatu Třince a převedení tranzitní dopravy mimo předmětnou křižovatku. Dále doplnil snahy obce o úpravu křižovatky do tvaru průsečné křižovatky za pomoci vodorovného a svislého značení. Nový tvar křižovatky by měl postačovat současnému vytížení křižovatky. Realizace úprav závisí na schvalovacím procesu a souvisejícím převodu původní silnice I/11 pod nového vlastníka a správce.