



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ
INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CHODCŮ
V SILNIČNÍM PROVOZU
INCREASING THE SAFETY OF PEDESTRIANS IN ROAD TRAFFIC

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. Lucie Doležalová

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.

BRNO 2017

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Akademický rok: 2016/17

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Lucie Doležalová

který/která studuje v **magisterském studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Zvyšování bezpečnosti chodců v silničním provozu

v anglickém jazyce:

Increasing the Safety of Pedestrians in Road Traffic

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Zatímco fatální úrazy z dopravní nehodovosti klesají signifikantně v poslední době, smrtelné úrazy chodců se snížit nedaří. Práce analyzuje případy fatálních nehod v určené lokalitě a postoje i zkušenosti chodců, obyvatel lokality. Z toho jsou vyvozovány zásady pro možné zlepšení bezpečnosti chodců v urbánním prostoru.

Cíle diplomové práce:

Analýza nehodovosti chodců - případová studie. Srovnání nehodovosti chodců a její rozbor. Vytvoření zásad pro snížení zejména vážných dopravních nehod za účasti chodců.

Seznam odborné literatury:

BESIP, ministerstvo dopravy ČR, Ročenka dopravní nehodovosti

Schmidler K., Mobilita, transport a dostupnost ve městě, KEY Publishing 2010, ISBN 978-80-7418-063-7

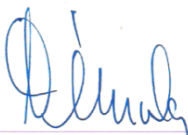
Lokální záznamy policie ČR

Jan Gehl, Život mezi budovami - Užívání veřejných prostor (2000), Nové městské prostory (2002) a Město pro lidi (2012).

Vedoucí diplomové práce: doc. PhDr. Karel Schmidler, CSc.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2016/17.

V Brně, dne 18. 10. 2016



doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.
ředitel vysokoškolského ústavu



Abstrakt

Diplomová práce se věnuje zvyšování bezpečnosti chodců v silničním provozu. Práce analyzuje případy nehod v určité lokalitě a postoje i zkušenosti chodců, jakožto místních obyvatel. Cílem práce je zmapování nehodovosti chodců – případová studie a vytvoření vhodných opatření v urbánním prostoru na příkladu města Třeboně. První část práce se zabývá teorií a terminologií, následuje obecný pohled na problematiku dopravních nehod v urbánním prostoru. Další kapitola se zaměřuje na chodce jako účastníky silničního provozu a jejich bezpečnost. Čerpala jsem jak z odborné literatury, dokumentů a knih, tak z případových studií. Empirická část práce pak rozebírá analýzu nebezpečných míst ve vybrané lokalitě. Tato místa byla vybrána na základě dotazníkového šetření mezi místními obyvateli s cílem poukázat na tato nebezpečná místa reálnými dopravními nehodami ve městě Třeboni. Z průběhů konkrétních dopravních nehod stanovit vhodná opatření v nebezpečných místech, a tím pomoci ke zvýšení bezpečnosti chodců v daném městě. K získání potřebných údajů je v práci použita analýza dokumentů, dotazníkové šetření a následné vyhodnocení výsledků. V závěru jsem zhodnotila výsledky a návrhy opatření.

Abstract

My thesis is engaged in increasing safety of pedestrians in urban traffic. My work analyses cases of accidents in a specific area and attitudes and experiences of pedestrians as well as local inhabitants. The aim of my work is to map an accident rate – a case study and formation of applicable measures in the town Třeboň, thus in an urban area. The first part of my work is engaged in theory, which is divided in used proper terminology in accordance with the law followed by a universal view of issues of traffic and their safety. The empirical part of my work then examines analysis of dangerous places in a selected locality. These places were chosen on the base on a questionnaire survey among local residents with the goal to point out these dangerous places by actual traffic accidents in the town Třeboň. It is necessary to determine applicable measures in dangerous places from particular traffic accidents and thus to help increasing safety of pedestrians in a given place. Because of acquisition of necessary data, analysis of documents, a questionnaire survey and subsequent evaluation of results is used in my work. In conclusion I evaluated results and created a draft measure.

Klíčová slova

Bezpečnost, chodec, chodci, dopravní nehody, urbánní prostor.

Keywords

Safety, pedestrian, pedestrians, traffic accidents, urban arean.

Bibliografická citace

DOLEŽALOVÁ, L. *Zvyšování bezpečnosti chodců v silničním provozu*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2017. 118 s. Vedoucí diplomové práce doc. Ing.arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc..

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 22. 5. 2017

.....
Podpis diplomanta

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala mému vedoucímu diplomové práce panu doc. Ing. arch. PhDr. Karlu Schmeidlerovi, CSc., za vstřícnost, odbornou pomoc a cenné rady v celém průběhu zpracování této diplomové práce.

Mé velké díky patří všem mým vyučujícím na Ústavu soudního inženýrství VUT v Brně, v čele s panem ředitelem doc. Ing. Alešem Vémolou, Ph.D., za jejich ochotný přístup po dobu mého studia a umožnění dostudování oboru v prezenční formě.

Poslední poděkování patří rodině za podporu v celém mém studijním životě.

OBSAH

OBSAH.....	11
1 ÚVOD.....	13
1.1 Použitá terminologie.....	14
1.1.1 Silniční provoz.....	14
1.1.2 Účastníci silničního provozu.....	14
1.1.3 Komunikace pro pěší.....	16
1.2 Problematika dopravních nehod za účasti chodců	18
1.2.1 Nehody na přechodech a zásady přecházení	18
1.2.2 Nehody mimo přechod.....	22
1.2.3 Bezpečnost jako taková	22
1.2.4 Bezpečnost dopravy z pohledu chodce.....	23
1.2.5 Bezpečnost dopravy z pohledu řidiče.....	24
1.2.6 Bezpečnost silničního provozu ve společenském kontextu	25
1.3 Chodci jako účastníci silničního provozu	28
1.3.1 Specifikace potřeb chodců v dopravním provozu.....	29
1.3.2 Povinnosti chodců	29
1.3.3 Nehodovost chodců	31
1.3.4 Činitelé ovlivňující nehody chodců	33
2 BEZPEČNOST CHODCŮ	37
2.1 Opatření na zvýšení bezpečnosti chodců.....	37
2.2 Psychologické aspekty	42
3 ANALÝZA NEBEZPEČNÝCH MÍST VE VYBRANÉ LOKALITĚ – TŘEBOŇ.....	45
3.1 Město Třeboň a jeho specifika	45
3.2 Přehled přechodů ve městě.....	49
3.3 Výsledky dotazníkového šetření	62
3.4 Vybraná místa dopravních nehod.....	77
3.4.1 Dopravní nehoda A – přechod, lehké zranění.....	78
3.4.2 Dopravní nehoda B – přechod, DN s lehkým zraněním.....	81
3.4.3 Dopravní nehoda C – mimo přechod, usmrcení a těžké zranění	86
3.5 Návrhová opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti v místech dopravních nehod	89
3.5.1 Návrhová opatření v místě dopravní nehody A.....	89
3.5.2 Návrhová opatření v místě dopravní nehody B.....	91
3.5.3 Návrhová opatření v místě dopravní nehody C.....	94

4 ZÁVĚR.....	97
5 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	99
6 SEZNAM OBRÁZKŮ	102
7 SEZNAM TABULEK.....	104
8 SEZNAM PŘÍLOH.....	105
9 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	106
10 PŘÍLOHY	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.

1 ÚVOD

K nejintenzivnějšímu způsobu dopravy ve světovém měřítku jednoznačně patří doprava silniční. Jejimi nejdůležitějšími faktory jsou rychlost přemístění osob či nákladu z výchozích do cílových bodů. To závisí nejen na kvalitě silniční sítě, ale také na její průchodnosti. Ta nemusí být, zejména ve velkých aglomeracích a jejich okolí, ideální. Přepřavit lze prakticky vše, co dopravní prostředky uvezou, tedy osoby, zvířata, zboží..., v podstatě kamkoliv, dle možností vybudované silniční sítě. Avšak její přetíženost, chyby řidičů a poruchy vozidel mohou vést ke zvýšení rizika nehodovosti. Mnohé dopravní nehody končí zraněním, někdy dokonce až úmrtím účastníků silničního provozu. Bohužel mezi účastníky silničního provozu nespádají pouze osoby uvnitř dopravních prostředků, ale i kolemjdoucí, tedy chodci.

Přestože pasivní bezpečnost dopravních prostředků stále spěje k vyšší kvalitě, a tím jsou cestující lépe chráněni před případným zraněním či fatálními důsledky, chodci zůstávají zcela nechráněni, a tudíž spadají do nejrizikovější skupiny všech účastníků silničního provozu. Jejich zranitelnost je zcela nejvyšší. Mohou, jsou vlastně povinni, být vybaveni bezpečnostními prvky, jako je barevné oblečení, reflexní prvky, atd., jinak ale žádnou jinou ochranu nemají. Z tohoto důvodu je třeba chodce z celého silničního provozu ochraňovat nejvíce. Mnohdy navíc nedodržují povinnosti účastníků silničního provozu a pravidla pro pohyb chodce na pozemních komunikacích, sami tedy dělají chyby.

Způsob přemístění po vlastních nohou představuje nejekologičtější, nejzdravější a nejlevnější formu. Ekologická forma přemístění nejvíce pomáhá životnímu prostředí a samotnému zdraví naší populace. Pokud si představíme lokalitu jižních Čech, a zejména Třeboňsko, jež láká turisty krásami okolní krajiny, je tato forma nepostradatelná a k jihočeské přírodě rozhodně i nejšetrnější.

Nicméně ani samotné Třeboni se nevyhne nehodovost chodců. V posledních letech není dostatečně poukazováno na dopravní nehody vozidel vznikající střety s chodci. Proto je třeba na tuto problematiku více upozornit.

Současně je ale nutné podotknout, že levná, ale zároveň rychlá, spolehlivá a především bezpečná doprava, je sociální nutností.

1.1 POUŽITÁ TERMINOLOGIE

Všechny pojmy uvedené v této kapitole vychází ze zákona č. 13/1997 Sb. ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. V § 2 najdeme význam pozemní komunikace v České republice a její rozdělení na kategorie. Pro mou práci je stěžejní skupinou místní komunikace, proto se jí budu v následujícím odstavci věnovat.

1.1.1 Silniční provoz

Pravidla silničního provozu jsou ukotvena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. *„Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“* (4, s. 23)

Tento zákon dále zahrnuje pozici chodce v silničním provozu a též všech ostatních účastníků. Jedná se především o předpisy jejich pohybu na pozemních komunikacích, vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu. Dále pak práva a povinnosti fungování orgánů státní správy a Policie České republiky v těchto věcech. Dodržování zásad ukotvených v zákoně je hlavním předpokladem bezpečnosti na našich komunikacích.

1.1.2 Účastníci silničního provozu

Bezproblémové fungování bezpečného provozu na pozemních komunikacích je jednou z hlavních dispozic 21. století. Tohoto provozu se ve většině případů účastníme všichni. Zásadní podmínkou fungování bezpečnosti je, aby se užívání pozemních komunikací neúčastnila osoba, která by ho svým nízkým nebo vysokým věkem, sníženými tělesnými schopnostmi mohla ohrozit či ohrozila. Úplné vyloučení těchto osob z provozu na pozemních komunikacích je ale nepřijatelné. Zákon tedy vymezení případy, kdy osoba sama nebo jiná osoba za ni provede vhodná opatření k tomu, aby nedocházelo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Typickým příkladem je doprovod zdravotně handicapovaných osob, dětí aj. Mnohem více nároků ukládá zákon na řidiče.

„Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je podle §2 zákona o silničním provozu každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Patří sem především řidiči motorových i nemotorových vozidel a řidiči tramvají, přepravované osoby, jezdci na zvířatech, vozkové, průvodci vedených a hnaných zvířat, učitelé výcviku v autoškole,

způsobilé a náležitě poučené osoby, které jsou přibírány k zajištění bezpečnosti provozu. Nejčastější skupinou účastníků silničního provozu představují chodci. Policisty, celníky ani strážníky obecní (městské) policie zákon za účastníky silničního provozu nepovažuje.“ (4, s. 138)

Z důvodu zadání diplomové práce uvádím jen výčet účastníků silničního provozu, a to jen ty, kteří se vztahují k danému tématu.

Účastník provozu na pozemních komunikacích:

Z výše uvedené skutečnosti sem zahrnujeme především osobu, jež řídí motorové či nemotorové vozidlo, spolujezdce, chodce, jezdce na zvířeti apod.

Řidič:

Řidičem je osoba, která řídí motorové nebo i nemotorové vozidlo, včetně jízdního kola, tramvaje, vozka nebo jezdce na zvířeti apod.

Chodec:

Jedná se o osobu, jež provozuje obvyklou chůzi po komunikaci a zároveň podle legislativy § 2 písm. j) zákona o silničním provozu je chodec i osoba, která: tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, dále osoby pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, a rovněž osoby vedoucí jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa apod. [15]

Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích:

Při účasti na silničním provozu je dle zákona každý povinen činit tak, aby byl ohleduplný a choval se ukázněně, aby svým počínáním neohrožoval existenci, zdraví nebo majetek svůj ani jiných osob anebo nepoškozoval životní prostředí a ani život zvířat. Aktér silničního provozu musí své chování přizpůsobit především stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, okolnostem v provozu, své způsobilosti a zdravotnímu stavu.

Účastník silničního provozu musí dodržovat a řídit se několika pravidly: [4]

- pravidly provozu na pozemních komunikacích dle zákona,
- pokyny policisty,
- pokyny osob k tomu určených, např.: vojenského policisty, strážníka obecní (městské) policie, příslušníka hasičského záchranného sboru,
- pokyny osob oprávněných k zastavování vozidel, např.: policisté, strážníci obecní policie ve stejnokroji, účastníci dopravní nehody,
- pokyny dalších osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis,
- světelnými, doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami a jinými dopravními zařízeními.

1.1.3 Komunikace pro pěší

§ 6

Místní komunikace [14]

(1) Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

(2) Místní komunikace může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, jež je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.

(3) Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- a) místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace,
- b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

(4) Prováděcí předpis blíže vymezí znaky pro rozdělení místních komunikací do jednotlivých tříd.

Místní komunikace jsou totožně jako silnice veřejně dostupné pozemní komunikace. Zákon je vymezuje dopravním významem. Jde o pozemní komunikace, jež obsluhují hlavně

místní dopravu na území obce. Vlastníkem těchto cest jsou obce, na jejichž území se nacházejí. Nemohou je tedy vlastnit žádné jiné právnické osoby. Zařazení do oprávněné kategorie koná kompetentní silniční správní úřad (obecní úřad) podáním správního rozhodnutí podle § 3 zákona. Pouze záznam dopravní cesty v pasportu místních komunikací nestačí k tomu, aby byla pokládána za místní komunikaci.

Místní komunikace IV. třídy jsou samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod. [14] Z uvedeného textu plyne, že pozemní komunikace může být i taková dopravní cesta, která neslouží pouze chodům, ale můžeme se na ní setkat i s jinými vozidly. I u těchto druhů místních komunikací musí být dodrženy všechny zákonné dispozice pro místní komunikace, tj. že se jedná o veřejně dostupné komunikace sloužící většinou místní dopravě v oblasti obce, které je vlastní. Jde tedy o místní komunikace či jejich součásti za podmínek, že chodník je zaznamenán v pasportu místních komunikací či je začleněn do skupiny místní komunikace na základě rozhodnutí silničního správního úřadu. Chodník existuje buď jako oddělená místní komunikace nebo je součástí přilehlé místní komunikace. Chodník může být i účelovou komunikací, jestliže splňuje zákonná kritéria pro účelové komunikace. V tomto případě bude vlastníkem chodníku buď fyzická, nebo právnická osoba.

1.2 PROBLEMATIKA DOPRAVNÍCH NEHOD ZA ÚČASTI CHODCŮ

V tomto oddílu se zaměřím na oblast dopravních nehod z obecného aspektu. Věnovat se budu silničním nehodám nejen z teoretického hlediska, ale i z pohledu účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích.

V knize Mobilita, transport a dostupnost ve městě se můžeme dočíst, že: „Neexistují žádné potřebné empirické studie a výsledky, kterých by mohli urbanisté a dopravní plánovači použít. Je to překvapující vzhledem k tomu, že městská doprava a doprava automobily se stala jedním z největších sociálních, urbanistických a environmentálních problémů v průmyslově vyspělých společnostech a sama o sobě by se mohla stát zajímavým polem pro sociologický empirický výzkum. Doprava má pro sociologii zvláštní význam, protože je zcela určována stavem společnosti a pracuje v sociálním a ekonomickém kontextu. Proto může analýza dopravní problematiky obohatit sociologickou, dopravně-bezpečnostní i urbanistickou teorii. Závěry empirického výzkumu mohou být transformovány do modelových záměrů a sloužit jako základna pro aplikovaná technicko-politická opatření.“ [8]

Jako nejčastější místo DN střetu vozidla s chodcem se vyazuje v 41 % případů vyznačený přechod pro chodce nebo jeho okolí v blízkosti do 20 m. V 6 % dochází k DN v místě zastávek hromadné dopravy, ve 4 % v místech parkoviště a pouze v 1 % na sjezdech. Ve 47 % vznikají DN na odlišných nebo nespécifikovaných místech sítě pozemních komunikací. Ze statistik dopravní nehodovosti Policie ČR plyne, že mezi lety 2009–2014 došlo zhruba k 21 tis. DN s chodcem, z toho se odehrálo skoro 91 % v obci a 87 % bylo se zraněním. Podstatným zjištěním je, že takřka ve 47 % bylo chování chodce správné nebo přiměřené. V 18 % došlo k neočekávanému vstupu chodce do vozovky z chodníku nebo krajnice. Více případů DN s chodcem tohoto typu se odehrává v obcích. V 62 % je stav chodce dobrý – žádné nepříznivé jevy nebyly stanoveny. Pouze ve 12 % byl chodec nepozorný, nesoustředěný. Pod vlivem alkoholu bylo zaregistrováno cca 11 % případů DN v kolizi s chodci. [6]

1.2.1 Nehody na přechodech a zásady přecházení

V ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, v ON 73 6102 – Projektování křižovatek na silničních komunikacích, v TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a v TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích nalezneme řešení problematiky chodců.

Od doby, kdy se v České republice zavedla tzv. „přednost chodců na přechodech“, se naše země začlenila mezi státy s legislativně odpovědným přístupem k bezpečnosti silničního provozu. V praxi ale setrvává nebezpečný a současně nedoceněný problém, a to stavebně technické úpravy dnešních přechodů. Ty nejsou ve srovnání s pokročilými státy identické, což je činí problematickými.

„Aby bylo uplatňování přednosti chodců technicky i psychologicky reálné, musí tyto přechody splňovat poměrně přísná kritéria. Velká část dopravně-technických problémů přechodů padá na vrub dřívější jednostranné preference motorové dopravy, která určovala i vzhled a uspořádání komunikací. Současné komunikace a přechody v ČR jsou celkově v morálně špatném stavu a odpovídají dnes již překonaným názorům. Jejich konkrétními projevy jsou zejména předimenzované šířka i počty jízdních pruhů, vysoké jízdní rychlosti a chybějící stavební prvky pro usnadnění přecházení. Aktuální dopravní politika EU označuje jako jednu z největších chyb navrhování komunikací v minulých desetiletích. Nabádá k takovému uspořádání komunikace, které by harmonicky zohledňovalo nároky všech účastníků silničního provozu, včetně chodců a odstranilo jejich diskriminaci.“ [13]

Za hranicemi našeho státu, kde se uplatňuje přednost chodců, se pro uspořádání přechodů pro chodce, musí striktně dodržovat tyto zásady:

1. nejvyšší povolená rychlost nesmí být vyšší než 50 km/h,
2. chodec nesmí bez přerušení přecházet více než dva jízdní pruhy, s podmínkou, že nesmějí být stejného směru jízdy,
3. maximální délka přechodu bez přerušení nejvýše 7 metrů,
4. maximální používání stavebních prvků pro usnadnění přecházení – zúžení, rampy, ochranné ostrůvky, a to na všech typech komunikací.

Nadále existuje neshoda mezi vymezením zákona a zanedbaným uspořádáním přechodů. Záchrana by mohla přijít evidencí všech přechodů pro chodce v České republice a aplikací uvedených zásad tak, aby všichni účastníci silničního provozu a samotné dopravní prostředí změnu evidovali. Poklesu počtu dopravních nehod s chodci a jejich závažnosti lze též dosáhnout vymezením a rozborem problémů chodců, navržením dopravně bezpečnostních opatření na daných úsecích silniční sítě.

Podle informací z webových stránek BESIP dochází k nejnižšímu počtu nehod na přechodech pro chodce v měsíci září. To se přisuzuje tomu, že je zvýšený dohled Policie ČR a rovněž i intenzivnější medializace problematiky zranitelných účastníků provozu

na pozemních komunikacích. Toto se týká zejména dětí, a to ve spojitosti se začátkem nového školního roku. Prevencí je ustavičné medializování a stále se zvyšující dohled policejních zaměstnanců v silničním provozu. Ze zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá povinnost zastavení vozidla, pokud zastaví řidič v sousedním jízdním pruhu. Problém spočívá v tom, že na vícepruhových komunikacích zastaví před chodcem jen některý z řidičů. To může poukazovat i na neukázněnost řidičů. Toto by mělo být dořešeno v rozsahu novelizace příslušných předpisů. Na nejvíce frekventovaných přechodech pro chodce je na místě efektivnější a činorodější dohled policistů a přítomnost strážníků městské policie a jejich kontrola. Velké množství nehod s chodci, kteří přecházejí zleva z pohledu řidiče, může být vyřešeno poukázáním na tuto skutečnost v médiích a zdůrazněním v systému výcviku řidičů, protože možná příčina vychází z nepozornosti a nekázně ze strany řidičů. Nemoderní uspořádání pozemních komunikací v obcích vede k častým nehodám na vícepruhových komunikacích a na komunikacích s širokými jízdními pruhy. Řešení spočívá v rekonstrukci všech přechodů, a to v jejich zkracování za pomoci dopravně inženýrských opatření. Dalším faktorem častých nehod je pohyb, ať už chodce či řidiče, na červený signál světelného signalizačního zařízení. Důvodem je bezpochyby nekázeň účastníků silničního provozu – řidičů i chodců. Tento stav můžeme eliminovat a zcela odstranit pouze zvýšením dohledu ze strany policie a strážníků a též i zvýšením postihu všech těchto skupin. Ke zjištění a prokázání těchto přestupků musíme uplatnit kamerový systém. Dopravní nehody na přechodech pro chodce jsou taktéž zapříčiněny i nepřiměřenou rychlostí vozidla – opětovně zde hraje roli nekázeň řidičů, jejich agresivita, nízká vymahatelnost práva. Omezit tento příznak můžeme neustálým snižováním nejvyšší povolené rychlosti, a to za pomoci dopravně-inženýrských opatření. Důsledné a tvrdé postihy za přestupky proti bezpečnosti silničního provozu sníží tyto zbytečné střety vozidel s chodci.

[13]

Přecházení z teoretického hlediska:

Na přechodu pro chodce zahájíme úkon přecházení až v momentu, kdy se ubezpečíme, že vozidlo zpomaluje a následně zastavuje. Jedině takto se utvrdíme v tom, že nám nehrozí přímé nebezpečí. Navážeme oční kontakt s řidičem vozidla. To zapříčiní naše přesvědčení, že nás řidič vnímá a dáváme mu tak jasně najevo, že budeme chtít vstoupit do komunikace. Při přecházení dvoupruhové silnice je tento úkon snazší. Ovšem i zde hrozí jisté nebezpečí. Řidič vozidla, který jede za pouštějícím vozidlem chodce – umožňuje nám bezpečné přejití vozovky, nás nevidí a bude chtít vozidlo předjet. Tuto situaci před přechodem pro chodce

zákon zakazuje, ale bohužel se to ustavičně děje. Vznikají tak střety vozidel s chodci, jež mají fatální následky.

Přecházení víceproudé silnice:

Na víceproudé silnici pokaždé přecházíme na přechodu pro chodce. Tato místa jsou takřka vždy obstarána světelnou signalizací. Na víceproudé silnici se pro zvýšení bezpečnosti chodců nachází i středový ochranný ostrůvek. V případě, že se rozhodneme jít mimo přechod, hazardujeme se životem. Velice kritická a bezohledná je chůze mezi vozidly v hustém městském provozu. Nesprávným chováním při přecházení na víceproudé silnici je opustit středový ostrůvek a domáhat se přejítí komunikace, když má chodec na světelném signalizačním zařízení signál „Stůj“ a vozidla signál „Volno“. Je zapotřebí setrvat na ochranném středovém ostrůvku a vyčkat na signál se zeleným světlem pro chodce.

Přecházení na přechodu se světelnou signalizací:

Při přecházení přechodu pro chodce se světelnou signalizací je třeba dávat stejný pozor jako u přechodu bez SSZ a ujišťovat se, že řidiči vozidel nás vidí. Tím poskytnou chodci bezpečné překonání komunikace, a to i přesto, že na světelném signalizačním zařízení svítí pro chodce zelené světlo. Mnoho nebezpečných dopravních nehod se stává v okamžiku, kdy signál „Volno“ mají na SSZ oba účastníci silničního provozu, tedy chodci a zároveň i řidiči vozidel. Nesoustředěný řidič proto lehce opomene přecházejícího chodce. To obzvlášť platí při snížené viditelnosti. Z tohoto důvodu je nevyhnutelné se i na světelně řízených přechodech pořád rozhlížet, být soustředěný na úkon přecházení a stanovovat, že jako chodci můžeme bezpečně přejít. V tomto případě má chodec na přechodu vždy přednost před projíždějícím vozidlem.

Přechod pro chodce s tlačítkem pro signál „Volno“:

Odlišným případem jsou přechody se světelnou signalizací, kdy chodec si sám mačká tlačítko pro signál „Volno“. Reakce světelného signalizačního zařízení není okamžitá. Zelený signál pro chodce se neobjeví neprodleně po zmáčknutí tohoto zařízení. V mnoha případech si to ale myslí a vstupují, aniž by měli na SSZ signál „Volno“. Dostávají se tak do velice ohrožujících situací a podobně rizikovým faktorům vystavují i samotné řidiče. Na přechodech se SSZ, kdy si sám chodec volí signál „Volno“, pokaždé setrváme, než se objeví příslušný pokyn pro zahájení přecházení. Přecházení dokončíme, pokud se světelná signalizace změní ze zelené na červenou barvu.

1.2.2 Nehody mimo přechod

Přecházení bez vyznačeného přechodu pro chodce:

Jestliže přecházíme vozovku kdekoli, kde není vyznačený přechod pro chodce, tak tento počín zahájíme jen v místech, z nichž je náležitý výhled na obě strany. Ujistíme se tak, že nepřijíždí motorové či jiné vozidlo. Komunikaci přecházíme v co nejkratší části, tj. kolmo ke krajnici. Před zahájením úkonu přecházení se rozhlédneme vlevo, vpravo a opakovaně vlevo. Ubezpečíme se tak, že se neblíží žádné vozidlo. V průběhu přecházení se rozhlížíme na obě strany. V druhé části komunikace se rozhlížíme zejména směrem vpravo, protože odtud by mohlo přijet vozidlo. Používáme rovněž sluch. Ten nám dává prvotní signál, že se blíží vozidlo ještě dříve, než jej zpozorujeme.

1.2.3 Bezpečnost jako taková

Stav, při kterém v dopravní struktuře nedochází ke konfliktním situacím. Též se jedná o systém, jenž koná jak jistotu v silničním provozu, tak i jeho plynulost a organizaci.

Při vzniku dopravní nehody vzniká rozporuplná situace. Mnohdy dochází i k fatálním následkům. V tomto ohledu bohužel silniční doprava figuruje na prvním místě v podobě dopravních nehod a kolizí všech druhů dopravních prostředků a střetů s chodci a s cyklisty.

Podmínkou jakosti dopravy je bezpečnost, která je též i významným indikátorem. Na dopravní obor působí následující tři složky, jež jsou podmíněny bezpečností:

- dopravní prostředek a jeho aktivní a pasivní prvky bezpečnosti,
- dopravní komunikace,
- lidský faktor.

Pro zrod dopravní nehody je významným činitelem lidský faktor. To platí jak pro zahájení samotné organizace dopravy, tak i pro řízení jakéhokoliv dopravního prostředku. Z tohoto tvrzení vyplývá, že k nejvyššímu stupni klidu v dopravě přispívají ty druhy dopravy, kde lze závěrečnou činnost lidského faktoru redukovat nebo zcela vyměnit za řídicí jednotku potřebnou elektrotechnikou.

Rozhodujícím rysem původu dopravní nehody je pochybení lidského faktoru. To může vzniknout při řízení vozidla a z opačného hlediska i při řízení dopravy. Z toho plyne závěr, že nejvyšší úroveň bezpečnosti dopravy je tam, kde je možné funkci člověka nahradit či alespoň redukovat řídicí a kontrolní technikou. To se praktikuje u letecké a např. železniční dopravy, a tím se jasně zmenšuje riziko vzniku dopravních nehod v těchto oblastech. Naopak

platí, kde řízení dopravního prostředku je odkázáno na schopnosti jedince, tak je míra bezpečnosti typicky menší, což platí pro silniční dopravu.

Problematika podpory bezpečnosti, obzvláště v silniční dopravě, je neustále probíranou otázkou. Dle statistik se více jak 95 % všech nehod stane právě v silniční dopravě. Každoročně zemře na silnicích na celém světě něco málo přes jeden milion osob. Předpokládá se ale, že toto číslo není konečné. Bude výrazně narůstat, a to ve spojitosti se zvyšujícím se počtem motorových vozidel.

S narůstající účinností a rychlostí automobilové dopravy ve městech se však střet vozidla a chodce pořád prohlubuje. Důsledky těchto nehod začaly mít hroživé následky. Záležitosti bezpečnosti dopravy vzbuzují čtenější rozsah péče dopravních odborníků opět k chodcům. Ovšem stále ještě vozidla a plynulost jejich chodu stojí u dopravních odborníků na prvním místě. O chodce je zájem, až když vstoupí do kolize s vozidlem.

1.2.4 Bezpečnost dopravy z pohledu chodce

V knize Vzdělávání mládeže k udržitelné dopravě v kapitole Uspořádání pěšího ruchu a jeho vliv na bezpečnost dopravy od Ing. Zdeňka Nerada se dočteme, že z historie jsou známé případy, kdy královským dekretem byla zakázána divoká jízda kočárů po městě, která by ohrožovala zdraví chodců nebo kdy by mohl být dokonce i ušpiněn oděv chodců. [9]

Postupem času byl svobodný pohyb chodců redukován, a to až do podoby, typické pro naše nynější města. Příčinou tohoto řešení byla především stále narůstající intenzita a rychlost motorové dopravy. V ulicích se dospělo k soustavě chodníků vedených souběžně s vozovkou. Dodnes jsou v našich městech nejrozšířenější skupinou komunikací pro pěší.

Účastníkem silničního provozu je jedinec od momentu zplození, byť jenom pasivním. Postupem svého vývinu se stává zprvu pasivním účastníkem, který nemůže nikterak ovlivnit bezpečnost chování. Nejprve se veze v dětském kočárku, potom se učí chodit za dohledu dospělých, poté se učí udržet rovnováhu při chůzi, následně ovládat jízdu na jízdním kole. Nezávislým chodcem se stává za podpory dospělých, od kterých čerpá první zkušenosti a dovednosti v pohybu v dopravním prostředí. Pečlivě vnímá a pozoruje to, co koná dospělý doprovod, a napodobuje jej. Učí se tedy nápodobou. A právě tady může získat i první nesprávné návyky, jež se pak velice těžko odbourávají. Zvláště jestli jsou pro začínajícího chodce příkladem jeho nezodpovědní rodiče.

Samostatně se dítě začne pohybovat zpravidla až s nástupem povinné školní docházky. Zprvu, v doprovodu starších, se učí vyhnout nebezpečným situacím. Dále pak řeší nečekané problémy a především si navyká způsob bezpečného pohybu po chodníku a při přecházení komunikace. V této etapě lidského života je nezbytností, aby již dítě ovládalo smysl dopravních značek, zvládalo základní barevnou řadu na světelném signalizačním zařízení pro chodce a vědělo, jakou má povinnost, co dělat pro svou bezpečnost, aby se dostalo v pořádku do školy. Rodiče volí ten méně vhodný postup, jak dítěti vštípit správné chování v dopravní atmosféře. Důvodem navíc, proč chodit do školy pěšky, je i lepší zdravotní stav dětí. V současnosti lékaři neustále velkému množství dětí stanovují nadváhu či dokonce dětskou obezitu. Pohyb v dopravním provozu je jednou z podstatných okolností, kdy se dítě může setkat s nejrůznějšími situacemi, které musí řešit, a zároveň vynakládá určitou fyzickou námahu při chůzi. [9]

1.2.5 Bezpečnost dopravy z pohledu řidiče

Velký vliv na dopravní jednání, a tím i na bezpečnost v dopravě, má kupříkladu to, jak řidič vnímá a zejména jak reaguje na všeobecná a specifická rizika během jízdy. Spolehlivost je stanovována povahou člověka, prostředím, ve kterém se tato aktivita odehrává. Při zrodu konfliktní dopravní situace se při výzkumu role řidiče zjišťuje, jaký má dominantní význam jeho psychický stav a projev v rámci dopravního chování v dané dopravní situaci. Bezpečné chování řidiče podléhající od výkonových eventualit člověka, k jeho povaze a zodpovědnosti v dopravních situacích. Také záleží na jeho připravenosti pro roli řidiče (získaných znalostí a zkušeností), jeho tělesných a duševních dispozicích. Chybějící nebo snížené předpoklady mohou nápadně snížit úroveň bezpečnosti řidičova dopravního chování a mířit rovnou ke vzniku kritické dopravní situace s jejím pravděpodobným nehodovým vyústěním. Významnou roli v řidičově psychice představuje smyslové vnímání. To je totiž základním procesem orientace člověka v situaci. Pozornost se připisuje zkoumání např.: zrakového vnímání, reakční doby, pozornosti, únavy, rozhodování a řešení konfliktních situací aj. [12]

Z pohledu řidiče se jedná zejména o přehlédnutí chodce v silničním provozu. Zorné pole totiž zabírá chodce malým prostorem oproti jiným účastníkům nebo znakům dopravy. A také proto, že chodci nejsou pro řidiče prvenstvím. Nejprve je pozornost řidiče věnována dopravnímu značení, následuje světelné signalizační zařízení, ostatní vozidla a v poslední řadě jsou to chodci. [1]

1.2.6 Bezpečnost silničního provozu ve společenském kontextu

Doprava znamená pohyb. A pohyb znamená dopravu. Bez dopravy si nyní neumíme představit fungování této společnosti. Bez přepravy osob, zvířat a věcí by lidé nemohli delší čas existovat. Nyní je svět natolik provázaný, že si ho neumíme vykreslit bez rychlé, spolehlivé a hodnotné dopravy a přepravy. Nebezpečná doprava nezahrnuje ani trvale udržitelnou dopravu, proto je bezpečnost na prvním místě.

První zmínky o dopravě jsou uvedeny hodně v minulosti, tzn. dopravu nereprezentující jen poslední dvě století. Pro přepravu se pouze využívaly jiné nástroje. Nejdříve to byla chůze a odlišné prostředky, které usnadňovaly lidem přenášení a tažení nákladů. Následovalo využití zvířat a jejich síly pro zintenzivnění síly bytosti. Zvyšování síly bylo zapříčiněno jednoduchými prostředky, jež si uměli vyrobit. S počátkem kola (míněno jako fungující kruhovitý tvar, který se otáčí kolem středu) doprava dovolila protáhnout délku a především rychlost přepravy zboží. Tento objev tak splnil jeden z prvních cílů, a to zrychlení a usnadnění přepravy. Kolo se průběhem období rozvíjelo a stávalo se neustále podobnější nynější éře kola. Doprava tedy byla schopna se rozvíjet. S tímto vynálezem se počaly konstruovat stezky pro základní vozy, aby se mohly hýbat rychleji a hlavně bezpečněji. Kvalita cest se střídala až do doby průmyslové revoluce v 18. a 19. století. Ke konci 19. století nahradil páru benzinový motor (1876). August Otto byl jeho vynálezcem a pokračovatelem byl Karl Benz, který si nechal patentovat v roce 1889 motorovou tříkolku. Zrodil se tak rychlý výboj a využití benzinového motoru postupovalo do 20. století. Začátky automobilové výroby v českých zemích jsou spojeny zejména s firmami NW – později Tatra, Laurin & Klement, Praga. První automobil pod názvem Präsident byl vyroben v roce 1897 a rok poté první nákladní automobil. Samohyb či kolojezd bylo označení pro automobil.

Pro bezpečný, spolehlivý a rychlý pohyb vozidel byla ve velké míře zahájena stavba silnic. Automobilová doprava se tedy stávala přístupnější a začaly i problémy s bezpečností. To platilo a platí jak pro řidiče, tak i pro další účastníky silničního provozu.

Do problematiky bezpečnosti dopravy zahrnujeme i oblasti, které se týkají bezpečné pozemní komunikace, bezpečného vozidla, bezpečného chování účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Závazné dokumenty k bezpečnosti silničního provozu:

Doprava je nepostradatelnou součástí lidstva a zároveň je ovlivňována politikou a nepolitickými rozhodnutími. „V České republice je pro dopravu závazným dokumentem *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. Vychází z dokumentu EU, Bílé kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru - ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému.*“ (9, s. 11)

Důležitější přednosti dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2014–2020: (9, s. 11)

- *„harmonizace podmínek na přepravním trhu,*
- *modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,*
- *zlepšení kvality silniční dopravy,*
- *omezení vlivů dopravy na životní prostředí veřejné zdraví,*
- *provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,*
- *rozvoj transevropské dopravní sítě,*
- *zvýšení bezpečnosti dopravy,*
- *výkonové zpoplatnění dopravy,*
- *práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,*
- *podpora multimodálních přepravních systémů,*
- *rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,*
- *zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,*
- *využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů,*
- *snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.*“

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu:

Pro zvýšení bezpečnosti dopravy je základním dokumentem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2011–2020 (dále jen NSBSP 2020). V roce 2004, kdy ČR vstoupila do Evropské unie, byla zhotovena první NSBSP. V dokumentu NSBSP 2020 jsou vymezeny kategorie nařízení, na které je potřeba se zaměřit. Aby byl získán cíl NSBSP 2020, tj. dosažení v porovnání s rokem 2009 poklesu počtu usmrcených na stupeň průměru zemí EU a snížení počtu těžce zraněných o 40 %. Jestliže v roce 2020 Česká republika tohoto záměru dosáhne, bude to znamenat uchránění 3 000 životů našich

spoluobčanů. Je zapotřebí si ustavičně připomínat, že se nejedná o neznámé občany. Mohou být mezi nimi naši blízcí, anebo i my sami. NSBSP vystupuje z politiky dopravní bezpečnosti EU. Pro eliminaci počtu dopravních nehod je celkem určeno 9 kategorií. Tyto oblasti nebyly zvoleny náhodně, ale vycházelo se z dlouholetých analýz dopravní nehodovosti. Zahrnujeme sem kategorii děti do 15 let, chodce, cyklisty, mladé a nové řidiče, motocyklisty, stárnoucí populaci, alkohol a jiné návykové látky při řízení, nepřiměřenou rychlost, agresivní způsob jízdy. NSBSP 2020 bere bezpečnost provozu na pozemních komunikacích jako souhrnnou problematiku bezpečného dopravního místa, kde má své odůvodnění působení na lidský činitel, dále pak uspořádání a údržba bezpečné infrastruktury a bezpečnost vozidel.

Bezpečná pozemní komunikace – obsahuje přehled nařízení, jež mají za účel vybudovat bezpečné pozemní komunikace s vozidly v dobrém technickém stavu, a je uspořádána tak, aby korespondovala se současnými nároky na spolehlivá vozidla. Těž i na to jak se budou odpovědně chovat účastníci provozu na pozemních komunikacích, jako její nejvíce ohrožená složka v dopravním prostoru. A to jak při řízení motorových vozidel, tak i při dalším postavení účastníka v silničním provozu.

1.3 CHODCI JAKO ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU

Zřídka si uvědomuje, že zákon ukládá chodcům určitá práva, ale též i závazky, jež je chodec povinen plnit. Je zapotřebí uvést, že i chodec, jako účastník provozu na pozemních komunikacích, může být za své chování, které se neslučuje se zákonitostí, potrestán podobou peněžité pokuty.

Chodci jsou v porovnání s vozidly daleko zranitelnější. Vozidlo je výrazně silnější, větší, těžší, má mnohem vyšší kinetickou energii, zahrnuje ochrannou karoserii s deformačními zónami a bezpečnostní prvky. Chodec je zranitelným účastníkem silničního provozu, nemá žádné ochranné prvky či deformační zóny. Při střetu vozidla s chodcem je běžným důsledkem těžké poranění nebo zranění neslučitelná se životem. Zranění jsou tedy smrtelná.

K jednomu z jevů novodobého světa patří v současné době koncipování mobility jako významné složky hodnoty života a podíl na ní se přiřazuje podstatným lidským nárokům. Zvlášť velmi podstatná je u handicapovaných a seniorů. Umožňuje intenzivnější zapojení do života společnosti. Lze tvrdit, že je nezbytná pro soudobou společnost. Její záporné dopady poznamenávají náš život. Růst dopravy je zapříčiněn zvyšující se životní úrovní a naopak. Pro zachování zvyšujících se dopravních výkonů jsou potřebné změny v řízení dopravy i její infrastruktury. Záměrem je zachovat velké objemy potřebné mobility, zvláště dostupnosti, a zároveň značně eliminovat záporné důsledky dopravy na člověka a též i na životní prostředí.

Skupina obyvatel narozená těsně po válce přivykla během 20. století k velké mobilitě. Abychom zaručili tuto mobilitu i v budoucnosti, je nevyhnutelné aktivní plánování. To spočívá ve vytvoření strategie a konceptu vedoucích k vysoké mobilitě podpořené nevyhnutelným zajištěním služeb, které vzejdou z obratu zdravotního stavu a také finančního zajištění této generace. V nadcházejících 30 letech, kdy nastane zvýšení počtu starších spoluobčanů, se stanou dopravní systémy přetížené. Řidiči budou i ve vysokém věku požadovat své řídičské dovednosti s očekáváním, že jim bude umožněn přístup k mobilitě. Dopravní prostředky budou korespondovat s jejich individuálními potřebami. [8]

Děti, staří lidé a handicapovaní jsou nezbytnou podmínkou k mobilitě. To samé platí pro osoby s omezenou mobilitou. Ti mají rovněž denní potřeby, ať už se jedná o návštěvu obchodu či zdravotnického nebo jiného zařízení. Všichni výše jmenovaní spadají do kategorie účastníků silničního provozu – chodci. Z tohoto důvodu je nezbytné i dopravní infrastrukturu

modifikovat demografickým změnám. Uspořádání vhodných přechodů pro tyto občany-chodce je nezbytností.

1.3.1 Specifikace potřeb chodců v dopravním provozu

Chodci, ale zároveň i řidiči, jsou v současnosti neustále řízeni propagací, výukou i úředními předpisy k větší disciplinovanosti, zodpovědnosti. To vše směřuje k neustále stálejšímu svazování svobody pěších, a to, i když je to v dnešní úpravě měst dočista nezbytné, je však to poslední, co chodci potřebují. Těmto lidem je přirozená svoboda pohybu a měli by ji mít ve městě. Potřebují městem volně procházet, setkávat se s přáteli, posadit se, pozorovat vše okolo sebe, sledovat a zamýšlet se nad architekturou staveb. To vše bez trvalé hrozby, že jejich jediný mylný krok může znamenat nebezpečí pro ně samotné nebo pro někoho druhého. K orientaci při chůzi je využíván nejen náš zrak, ale také sluch. Tudiž není přiměřené používat kterékoli zařízení, které nám redukuje sluchové vnímání z dopravního prostoru kolem nás v podobě mp3, mobilních telefonů aj. Nutno si uvědomit, že neznalost zákona ani chodce neomlouvá.

1.3.2 Povinnosti chodců

Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů je stanoveno:

V § 53 – Chůze: [15]

- (1) Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Chodec, který nese předmět, jímž by mohl ohrozit provoz na chodníku, užije pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.*
- (2) Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.*
- (3) Kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí se po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou.*
- (4) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí chodec ohrozit cyklistu jedoucího po stezce.*

(5) *Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je chodec povinen užít pouze pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty.*

(6) *Osoba pohybující se pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce. Nemůže-li užít chodník, smí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.*

(7) *Osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped smí užít chodníku, jen neohrozí-li ostatní chodce; jinak musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.*

(8) *Osoba pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.*

(9) *Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retro reflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.*

Od 20. února 2016 nabyla účinnosti novela zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – bod č. (9), která mimo jiné zavedla novou povinnost pro chodce v užívání reflexních prvků.

Přecházení pozemních komunikací je ukotveno v § 54: [15]

(1) *Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou „Přechod pro chodce“, „Podchod nebo nadchod“, musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.*

(2) *Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příjezdějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.*

(3) *Jakmile vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Nevidomý chodec signalizuje úmysl přejít vozovku mávnutím bílou*

slepeckou holí ve směru přecházení. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. Chodec musí dát přednost tramvaji.

(4) Chodec nesmí překonávat zábradlí nebo jiné zábrany na vozovce.

Chodec smí přecházet vozovku pouze s ohledem na rychlost jízdy přijíždějících vozidel a současně by měl vzít v úvahu jejich vzdálenost. Do vozovky a ani na přechod pro chodce nesmí vstupovat bezprostředně před blížícím se vozidlem. Kvůli tomu, že je nedílnou složkou silničního provozu, má povinnost ze zákona být ohleduplný, ostražitý a opatrný.

Povinnosti chodců v obytné a pěší zóně:

Chodci v obytné a pěší zóně mohou využívat pozemní komunikaci v celé její šíři. Nevztahuje se na ně závazek užívání chodníků nebo stezky pro chodce. Ovšem občané v roli chodců musejí v obou jmenovaných zónách umožnit vozidlům jízdu, což platí i pro děti, které mají zákonem povoleno si hrát v obytné zóně.

1.3.3 Nehodovost chodců

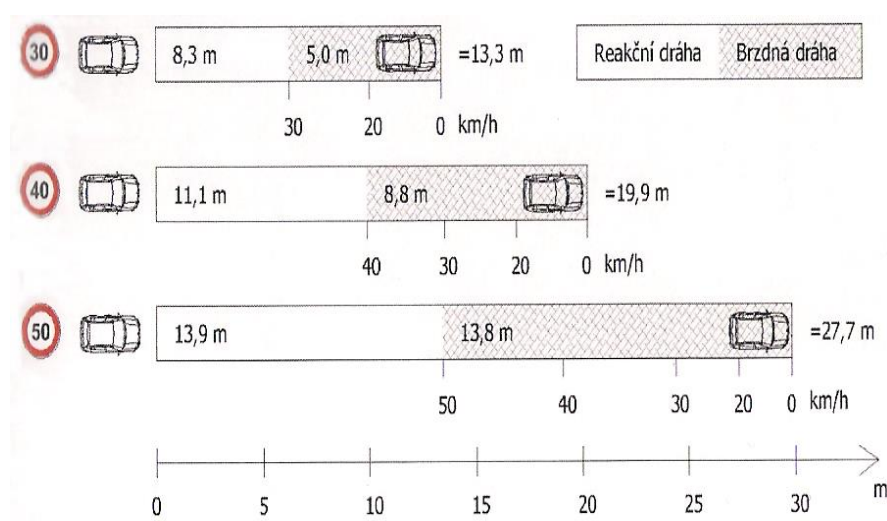
V příslušné literatuře – Mobilita, transport a dostupnost ve městě – autor podotýká, že výkony individuální automobilové dopravy ve městech stále stoupají. To s sebou přineslo nepříznivé dopady v oblasti zhoršení jakosti životního prostředí, ale také zvýšení nehodovosti a další ztráty na lidských životech. [8]

Dopravní nehody, které jsou zaviněny chodci, jsou ve městech hojné a jejich důsledky jsou pro chodce v mnohých případech velice vážné. Jedna z příčin skutečně spočívá i v nedostatečné ostražitosti chodců, nedostačujícím dopravním cítěním a rovněž i ve fyziologickém stavu a věku chodců. Velice výrazný je podíl nehodovosti zaviněný dětmi.

U nejzranitelnějších účastníků dopravy, chodců, jsou následky dopravních nehod většinou tragické či velice vážné s následky na celý život. Následky střetů vozidel s chodci bychom mohli eliminovat odstraněním překážek, jež k nim vedou. Nejpodstatnějším aktem tohoto řešení je oddělení vozidel a pěších. Dodnes je řešením fyzické a časové oddělení vozidel a pěších ve stejném uličním prostoru. Charakteristické pro toto uspořádání jsou chodníky, které jsou od vozovky oddělené zvýšeným obrubníkem, ochranným zábradlím

nebo zeleným dělicím pruhem. Křižování proudů vozidel a pěších na určených místech je pomocí přechodů. Některé jsou jen vyznačené, na některých je dopravní signalizací časově odděleno používání určené části vozovky vozidly a samostatně chodci.

„Rozhodujícím faktorem majícím největší vliv na vznik a následky dopravních nehod chodců je rychlost vozidel. Zatímco rychlost reakce člověka – řidiče je daná a nelze ji obvykle zkracovat, rychlost vozidle je ovlivnitelná jednáním řidičů. O tom, jak je důležitá nízká rychlost před přechodem pro chodce vypovídá následující obrázek.“ [1]



Obr. č. 1 – Vztah mezi rychlostí jízdy a vzdáleností, již ujede vozidlo během reakční doby řidiče a v průběhu brzdění (16)

Do rizik nehodovosti vchází z psychologického pojetí početné množství příznaků, které lze rozdělit jako: [1]

- osobnostní a kognitivní faktory – jedná se relativně o neměnné rysy znázorňující zásadní dispozice člověka (osobnostní atributy, úroveň kognitivních a exekutivních funkcí, dovednost v řízení, postoje a názory, aj.),
- situační faktory – reprezentující jevy dané situace, které ke vzniku nehody buď jistou podobou přispěly, nebo k ní přímo směřovaly. Jde jednak o situační okolnosti člověka (nálada, současný psychický, zdravotní stav, vyčerpanost, únava, aj.), tak i o aktuální stav vozidla, dopravního prostoru a dopravní situaci bezprostředně před DN,
- úroveň kognitivních a exekutivních funkcí řidičů a chodců – k těmto faktorům řadíme nadání vnímat s přesností, schopnost adekvátně a rychle reagovat, jež prezentují jistý potenciál k bezpečnému řízení – chování.

Dále se v knize Hlubková analýza dopravních nehod můžeme dočíst, že výsledky odlišných studií prokazují silné působení osobnosti jednotlivce na chování řidičů a dopravní nehodovost. Řidiči s osobnostními rysy, jako jsou tendence k hněvu a agresivitě, neuroticismus a úzkostnost, mají větší sklon k porušování předpisů (jízda bez bezpečnostních pásů, řízení po konzumaci alkoholu), k agresivní jízdě a k překračování rychlosti, a s tím souvisí větší nehodovost. Naopak některé osobnostní vlastnosti, jako jsou např.: svědomitost, smysl pro sociální zodpovědnost, schopnost sebekontroly a zdravé sebevědomí, pomáhají k bezpečnému řízení vozidel. [1]

1.3.4 Činitelé ovlivňující nehody chodců

Nejvýznamnější rizikové činitelé, kteří negativně působí na nehodovost chodců:

- nepřiměřená rychlost vozidel,
- samotní řidiči vozidel,
- domněnka chodců o absolutní přednosti na přechodech pro chodce,
- nulové prvky bezpečnosti chodců,
- lidský faktor jako takový.

Nepřiměřená rychlost vozidel – mnoho řidičů nedodrží maximální povolené rychlosti na komunikacích. Vysoká rychlost je důvodem skoro 50 % všech usmrcených osob. Díky vyšší rychlosti se krátí doba, kterou má řidič na sledování, rozhodování a možnost

vyhnutí se chodci. Kvůli krácení této doby je velmi podstatné, aby řidiči vozidel respektovali maximální povolenou rychlost. Zamezí tak ohrožení životů ostatních účastníků silničního provozu a i životů vlastních. Při vzniku dopravních nehod z důvodu vyšší rychlosti je třeba si uvědomit vyšší podíl nároků na soustředěnost řidičů. V intravilánu je nutnost zkoordinovat všechny účastníky silničního provozu včetně chodců. Při vyšší rychlosti jízdy se prodlužuje brzdná dráha vozidla. Proto následky dopravních nehod způsobené vyšší rychlostí vozidel jsou o to závažnější. Nepřiměřená rychlost vozidel je často spojována i s vozovým parkem. Starší vozidla nedosahovala značných rychlostí, kdežto nová, technicky pokročilá umožňují jízdu často nad schopnosti či dovednosti řidičů. Nutno připomenout, že fyzikální zákony platí vždy a za všech okolností.

Samotní řidiči vozidel – lidé v roli řidičů leckdy neumožňují chodcům klidné a bezpečné přejetí komunikace na místě k tomu určeném. Rizikovým faktorem je obezřelost, a to jak ze strany řidiče, tak ze strany chodce. Obě zmiňované strany si musí uvědomit, že významnou úlohu zde hraje rychlost a hmotnost vozidla, též i druh komunikace a její moký či suchý povrch. To samé platí pro vícepruhové komunikace, kdy si chodci nevědomě v dané chvíli myslí, že při zastavení jednoho vozidla je celá komunikace volná pro jejich přecházení.

Domněnka chodců o absolutní přednosti na přechodech pro chodce – toto mínění mají skupiny lidí ve vyšší věkové kategorii. To vyplývá z dotazníkového šetření v této práci. Tito lidé již několik let nejsou pravidelně osobně seznamováni s novými pravidly silničního provozu, a dokonce nejsou nikterak „vychováni“ dopravními specialisty (např. učitel v autoškole), jako tomu je u mladších generací.

Nulové prvky bezpečnosti chodců – jako jediná skupina v silničním provozu nemá ani jeden ochranný prvek, proto patří k těm nejzranitelnějším. Pasivními prvky bezpečnosti jsou pro chodce pouze ta opatření, jež má vozidlo. Jedná se o vnější pasivní bezpečnost, která zmírňuje poranění a je zaměřena na tuto skupinu nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, tedy chodců při střetu s vozidlem.

Patříčnými odborníky jsou stále hledány a rozvíjeny nejrůznější prvky pasivní bezpečnosti pro minimalizaci zrodu kritických následků při vzájemné kolizi. Mezi vnější prvky pasivní bezpečnosti zařazujeme především: systém airbagů pro chodce, aktivní kapotu, spoiler a nárazník, zaoblení vnějších hran vozidel atd.

Lidský faktor – pochybení jedince s fatálními následky. Především se jedná o řidiče, kteří řídí motorové vozidlo, a tím ovlivňují dopravní bezpečnost všech účastníků. Druhou skupinou mohou být chodci, jež též rozhodují o bezpečnosti všech účastníků, zejména o té své. Lidský činitel je potřeba zvažovat rovněž z aspektu věku řidiče. Mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu řadíme hlavně seniory, mládež a děti.

Dle statistik o nehodovosti v České republice se především jedná o dopravní nehody z nevěnování potřebné pozornosti řidiče při řízení vozidla, nedání přednosti v jízdě, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, špatné otáčení či couvání řidičů. Z těchto přehledů vyplývá fakt neznalosti právních předpisů samotnými řidiči, ale též i záměrného nerespektování stanovených předpisů. To platí i pro zbytečné hazardování jedinců – jízda pod vlivem alkoholu nebo omamných látek.

Činitelů, kteří ohrožují životy chodců, je celá řada. Je zřejmé, že z aspektu bezpečnosti dopravy je nezbytné u přechodů pro chodce zajistit jejich nápadné značení. V prvním případě se to týká přechodů na křižovatkách a v dalších i mezilehlých přechodů pro chodce v úsecích mezi křižovatkami. Má-li chodec přecházet na místech k tomu určených, musíme mu je náležitě označit. Za takové označení můžeme považovat tzv. zebra přechodů. Vodorovné označení ovšem není samo o sobě dostačující. Stanovuje lokalitu přechodu jenom v menší oblasti vzdálenosti už tím, že je vyobrazen na vozovce, ale opotřebením, znečištěním a též i přejížděním kontinuálním dopravním tokem, je jeho výraznost pro delší intervaly snížena. Obvykle se doplňuje dopravní značkou „Pozor, přechod pro chodce“, nicméně i když je tato dopravní značka realizována společně se světlem, není na uličním území uspokojivým poutačem pro chodce a ani pro vozidla. Rovněž řidičům je zapotřebí výrazně a hlavně zavčas dát na vědomí místo přechodu pro chodce, kde musí dbát vyšší opatrnosti. Vodorovné značení doplněné svislým značením je velkým přínosem. Má větší výraznost než jen světelná dopravní značka. V podstatě se jedná o využití přerušovaného žlutého světla u přechodů. Tato varianta splňuje zároveň oba nároky. Poskytuje chodcům informaci o tom, kde je vhodné místo pro přecházení komunikace, a řidičům uvádí, které místo vyžaduje zvýšenou opatrnost. Dalším druhem zařízení na mezilehlých přechodech pro pěší jsou signalizační zařízení způsobu částečně ovládaného provozem, u něhož chodec stisknutím tlačítka podněcuje změnu jinak trvalého zeleného signálu pro vozidla. Při této úpravě, kdy časové oddělení je jednoznačně oznámeno signalizačním zařízením, je pohyb vozidel u přechodu zastaven po určitý čas červeným signálem a chodcům je zeleným signálem povolen bezpečný vstup do vozovky. Ovšem největší uplatnění těchto zařízení se nachází tam,

kde je relativně slabý a v intenzitě nestálý tok chodců. Psychologickým handicapem tohoto systému, který může mít záporný odraz v respektování dopravních signálů řidiči, je případ, kdy se v situacích malé intenzity dopravy v dané ulici vyskytne jednomu chodci možnost přejít vozovku v mezeře v dopravním proudu. V případě stisknutí tlačítka a nepočkání na zelený signál pro chodce, mohl řidiče zastavit červený signál před přechodem pro chodce, aniž by po něm někdo přecházel, protože chodec uvedl v činnost signalizační zařízení.

Za fyzické oddělení se považuje oboustranné oddělení vozidel a chodců na shodném uličním místě. Jak vozidla, tak chodci se hýbají povětšinou vedle sebe. Výsledkem této úpravy je, že chodníky jsou od vozovky odděleny obrubníkem. Platí tedy, že vozovka je vykázána pro vozidla a chodníky jen chodcům. Chodci ale legálně vcházejí do vozovky na vyznačených, místem tomu určených, přechodech pro pěší a nelegálně přecházejí vozovku na libovolném místě. Při tomto fyzickém oddělení může též platit, že vniknutí do vozovky může být i zabráněno, a to buď ochranným zábradlím okolo chodníku, nebo zeleným dělicím pruhem. Přecházení vozovky je pak tedy řešeno mimoúrovňovými podchody či lávkami. Toto řešení má možnost úspěšně řešit otázku zamezení vstupu chodců do vozovky, ale současně vzbuzuje esteticky záporný ohlas. Z praxe je známo, že chodci mají sklon k nepoužívání těchto vybudovaných mimoúrovňových podchodů či lávek, i když zajišťují a garantují maximální bezpečnost a plynulost obou těchto proudů. Pěší preferují pohodlí nad bezpečností. Takto oddělené toky vozidel a chodců mohou být schopné náležitě řešit oblast bezpečnosti a zároveň plynulosti obou jmenovaných proudů. Ovšem není nijak vyřešena otázka hygienické ochrany chodců. Ti se i nadále pohybují v ovzduší škodlivém až nebezpečném pro jejich samotné zdraví.

Druhým řešením oddělení proudů vozidel a chodců, které zajišťuje i úplnou ochranu před motorickou dopravou, je prostorové oddělení. Stará se jak o bezpečnost pohybu chodců, tak hygienickou ochranu. Tato úprava je vystižena stezkami pro pěší po samostatných cestách mimo komunikace pro motorová vozidla. Rozměr tohoto oddělení je odkázán na síle, intenzitě a rovněž i povaze dopravy v daném místě. Dále pak na protihlukovém opatření a na toxických látkách v ovzduší. Nejlepším řešením je směřování komunikací pro chodce za zástavbou domů, protože není ani jeden argument, jenž by nařizoval výstavbu podél sítí komunikací.

2 BEZPEČNOST CHODCŮ

Nyní v pár bodech shrnu bezpečnostní tipy pro chodce, jimiž se již mnozí z nás řídí a neumějí si bez nich představit svoji existenci v silničním provozu. Ti, kteří opomíjejí tyto činnosti, by je měli začlenit do svého každodenního přemísťování po městě či okolí v roli chodce. Respektovat je a dodržovat. Jen tak se sami adaptují ke zvýšení své bezpečnosti.

- pohybovat se jenom po chodnících, stezkách a místech určených pro pěší,
- v nutnosti využití komunikace chodit vlevo a za sebou,
- k přecházení komunikace používat pouze přechody a místa k tomu určená,
- nevynucovat si přednost na přechodech pro chodce,
- při chůzi za špatných viditelných podmínek a při chůzi ve tmě používat světlé, barevné oděvy doplněné reflexními materiály a různými reflexními prvky,
- při ostrém slunci, jako je jeho východ či západ, nepřecházet nikdy komunikaci na stinném místě – hrozí přehlédnutí ze strany řidiče.

2.1 OPATŘENÍ NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CHODCŮ

Jednou z činností Akčního programu NSBSP 2020 bylo zařazení dopravní výchovy do RVP ZV v oblasti bezpečný účastník. To se uskutečnilo v roce 2013, kdy byla dopravní výchova zařazena v RVP do vzdělávacího kurikula základních škol. Od školního roku 2013/2014 je dopravní výchova vyučována na příslušných školách. Dopravní výchova se tak stala povinným elementem vzdělávání.

K jakékoli nehodě přistupujeme jako k mimořádné události, především když při ní vyhasnou lidské životy. Dopravní nehoda je naprosto obvyklý úkaz. Chápe se jako jistá daň rychlého života. Podstatou pro dosažení zabezpečeného dopravního systému je ovšem akceptování skutečnosti, že lidské chování je schopné přestat fungovat, selhat a též, že lidské tělo má své meze. Ty vznikají z nepozornosti, ale v důsledku i z nedostatku zkušeností a znalostí. Důležité je si uvědomit, že řidič, který špatně zareagoval, ohrožuje nejen své zdraví a svůj život, ale také je závažným nebezpečím pro ostatní účastníky silničního provozu. Z toho vyplývá, že je zapotřebí oblasti bezpečnosti silničního provozu věnovat dostatečnou pozornost.

Bezpečnost silničního provozu je značně rozvinutou oblastí, jež je součástí celého souboru východisek v oblasti předcházejí, tj. prevence nežádoucích úkazů. Za nežádoucí úkaz

se pokládá např.: dopravní nehoda, nesprávné počínání a chování účastníků silničního provozu, nedostatečné uspořádání komunikace, technická nezpůsobilost vozidla, aj.

Specialisté z oblasti vědy a výzkumu se snaží bezpečnost silničního provozu neustále zvyšovat. Především se tak děje zaváděním nových poznatků do praxe, např. novými stavebními materiály. Dále se jedná o bezpečnější stavební uspořádání pozemních komunikací, které mapuje opětovné řidičské chyby. Nové dopravní značky a též i značení, jež přispívá k bezpečnému řízení. Rovněž sem zařazujeme i dokonalejší vozidla, která jsou vybavena prvky aktivní a pasivní bezpečnosti.

Ani systémy aktivní bezpečnosti nejsou všemocné, jestliže řidič nezná, jak a kdy je správně využít. Z tohoto důvodu jsou konstruovány stále bezchybnější systémy na pomoc při řízení a pro eliminaci chybného jednání samotných řidičů. Již dnes dokážou některé vozidlové systémy samy zakročit do řízení vozidla v případě, že palubní počítač posoudí danou situaci jako kritickou. Napomáhají řidiči bezpečně zvládat kritické stavy.

V rámci opatrování ohrožených účastníků provozu na pozemních komunikacích, tedy chodců, se navrhuje neustále více systémů, které mají minimalizovat následky střetu. Na ochranu chodců před střetem s vozidlem se ustavičně navrhuje ideálnější aktivní kapoty (jedná se o prvek pasivní bezpečnosti vozidla), jež se při nárazu vystřelí nad motor, kde vznikne místo o výšce cca 5 cm, a kapota tak pohltí část energie nárazu lidského těla. Většina poranění chodců je vyvolána nárazem o čelní sklo, přední sloupky, eventuálně i o tvrdé součásti motoru a nepochybně i pádem na vozidlo a na komunikaci či její součásti. Je ale zapotřebí zdůraznit, že systém aktivní kapoty má smysl jen do rychlosti 50 km/h a neúčinnější je do 30 km/h. Svým uplatněním je stanoven do městského provozu. Rozvoj aktivních a pasivních prvků vozidel je stále rychlejší. Většina prvků pasivní i aktivní bezpečnosti dnes tvoří povinnou výbavu vozidel. To přikazuje Evropská komise svými nařízeními. Směrnice ukládá automobilkám výrobu vozidel s požadovanou výbavou s dostačujícím předstihem. Vždy se jedná o nová vozidla, která se budou teprve vyrábět (v horizontu několika let). Nejedná se o vozidla, do nichž by se systémy dodatečně instalovaly. Dodatečná montáž prvků jak pasivní, tak aktivní ochrany je kontraproduktivní. Musí tvořit základní součást výroby vozidla. [9]

Samotní výrobci vozidel se ve velké míře zajímají o bezpečnost. Zájem o ni mají mj. také proto, že se každoročně nově vyráběná vozidla podrobují bezpečnostní zkoušce Euro NCAP. Tuto zkoušku podporuje jak Mezinárodní automobilová federace, tak i Evropská komise. Jakékoliv vozidlo je poté posuzováno hvězdičkami, a to dle úspěchů crash testů.

Maximálně může získat 5 hvězdiček. Tyto výsledky se pochopitelně projevují i na úspěšnosti prodejnosti jednotlivých vozidel.

V místech s vyšší intenzitou chodců a výskytem DN za snížené viditelnosti je nezbytné osvětlení celého přechodu pro chodce. Příslušné světelné zařízení na přechodu by mělo mít typicky vyšší intenzitu svícení a eventuálně jinou barvu vzhledem k pouličnímu osvětlení.

Užití červeného pásu místo použití klasického černého asfaltu je možné před přechodem nebo i ke zvýraznění samotného přechodu pro chodce. Obdobně se žlutozeleným fluorescenčním retro reflexním pozadím zvýrazňující svíslé dopravní značky.

Vysazené chodníkové plochy, které vzniknou přerušením parkovacích pruhů, zálivů a přivedením chodníkové plochy až na okraj jízdního pruhu, jsou další ukázkou uspořádání přechodu pro chodce. Tímto opatřením se krátí doba pobytu chodce ve vozovce a zajistí se dostačující rozhled.

Jestliže se přechod nachází na méně významné komunikaci se zvýšenou intenzitou chodců, je vhodné vozidla před přechodem zpomalit použitím příčných prahů.

Řidiče nutí snižovat rychlost vyvýšené přechody pro chodce podobně jako příčné prahy. Rovněž je vyřešena otázka o bezbariérovosti. Toto nelze aplikovat pro všechny třídy komunikací. Jako podpurné opatření se často využívají tzv. optické psychologické brzdy.

Samostatné světelné signalizační zařízení se používá na komunikacích s vysokou intenzitou dopravního proudu a rovněž i v odůvodněných případech jako je nehodovost.

Nejbezpečnějším nařízením náležejícím chodcům při přecházení vozovky jsou mimoúrovňové přechody pro chodce.

Nutnost projektovat a stavět přechody bezbariérově je součástí dnešní doby. Přechody musí být upraveny pro přechod nevidomých občanů, a to za pomoci speciální dlažby, vodících prvků, ...

Přechod pro chodce by neměl vést přes více než dva jízdní pruhy. Je-li jízdních pruhů více, je vhodné zřídit na přechodu ochranný dělicí ostrůvek.

Pouze účastník silničního provozu na pozemních komunikacích zůstává ustavičně nevyzpytatelný... [9]

K bezpečné chůzi také přispívá SSZ. Jestliže se prodlouží doba signálu „Volno“, chodci budou mít větší naději, především bez stresu, bezpečně komunikaci přejít. Zvukové a dotykové zařízení účinně pomáhá starším občanům a lidem s postižením. Detektor chodců má za úkol rozpoznat pomalu se pohybujícího chodce a prodloužit dobu zelené, v případě vyžadující to situace.

Zvýšené přechody pro chodce jsou v praxi využívány na začátku obytných zón, kdy dopravním značením nestačí poukázat na sníženou rychlost vozidel v zóně, kde se mohou vyskytovat chodci a hrající si děti. Tyto přechody nutí řidiče zpomalit vozidlo, zklidňují dopravu, ale také vytváří bezpečnější a přístupnější chodník nebo přechod pro chodce osobám se sníženou schopností pohybu (maminky s kočárky, senioři, občané se zdravotním tělesným postižením). Spojení vozovky a chodníku pomocí zvýšeného prahu má několik pozitivních dopadů. V první řadě se sníží rychlost projíždějících vozidel, v druhé se umožní všem spoluobčanům snazší pohyb, ale tím nejdůležitějším aspektem je zvýšení viditelnosti chodců.

V mnohých městech se na veřejných místech setkáváme s bezpečnostními kamerami. Záběry jsou uchovávány a přispívají k bezpečnosti a sociální kontrole území. Tyto kamery mohou zvýšit bezpečnost všech osob na veřejných místech, proto bychom je měli nadále podporovat, i za předpokladu jejich finanční náročnosti. Zjišťujeme jimi i kriminální činnost, včetně dopravních konfliktů. Ani ve městě Třeboni tomu není jinak. K dnešnímu dni¹ má město Třeboň k dispozici celkem 10 bezpečnostních kamer. Jejich umístění můžeme vidět na příslušné mapě (*obr. č. 2, s. 41*), kde jsou vyobrazeny příslušnou barevnou značkou.

¹ 10. 3. 2017



Obr. č. 2 – Umístění kamerového systému ve městě Třeboni (23)

Dalším řešením může být vznik místa či založení Oddělení pro stížnosti. Zde by si občané, kteří se setkali s neadekvátním chováním v dopravě, mohli stěžovat. Toto opatření nepřímou zvyšuje bezpečnost občanů v dopravě a také zvyšuje pocit autonomie lidí díky podílení se na řešení problému. Jedinci si často nemají kde stěžovat v případě shledání se s nějakým problémem v dopravě. Na Oddělení stížností by mohli bezplatně a diskrétně poskytnout své zkušenosti. A to jak telefonicky, písemně, tak i e-mailem. Jedná se tedy o vhodný způsob poukázání místními obyvateli na dopravní situaci v daném městě.

2.2 PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY

„Psychologie dopravy zkoumá vztahy v rámci systému člověk – dopravní prostředek – prostředí. Systém řidič – vozidlo – dopravní prostředí je otevřený. Selhání jednoho prvku má za následek selhání celého systému. Dopravní situace, kterou řidič pozoruje, je základní informací, ze které se odvozuje další směr a rychlost jízdy automobilu.“ (7, s. 70)

Osobnost kteréhokoli člověka, a proto i řidiče, je individuální a neopakovatelná. Je pro ni typický souhrn psychických procesů, ale také emocí, osobnostních znaků a stanovisek. Lidé se odlišují v neobvyklostech jejich vlastností, v míře, v níž se u nich daný atribut vyskytuje, v úrovni mentálních funkcí, s kterými nakládají, a v mnoha odlišných hlediskách. Na kvalitní způsob řízení motorového vozidla mají mimo jiné i vliv znalosti, zkušenosti, úroveň motorických dovedností. Záměrem psychologie dopravy je výrazně ovlivnit bezpečnost dopravy.

Kterýkoli projev osobnosti se komponuje ze tří složek. Ty jsou: schopnostní, zkušenostní či dovednostní a složky temperamentu. Toto tvrzení lze použít i na chování řidiče v dopravní situaci. Vyjma tělesných a smyslových dispozic jsou pro zdárné řízení motorového vozidla zapotřebí také dispozice osobnostní. Řidičské rysy nelze pochopitelně úplně definovat jen jistými oddělenými vlastnostmi, ale celou skladbou osobnosti. Vedle vyjádření chování v dopravní situaci, které je ovlivněno temperamentem a charakterovými vlastnostmi, jsou rozeznávány odlišné typy řidičů a nestejně typologie řidičů.

„Mezi významné stresory v oblasti dopravy patří únava a monotónnost. Obě dvě kategorie souvisí s výkonem a s opakováním činnosti, s psychosociálními vlivy a vlivy prostředí. Velký význam sehrává i biorytmu a schopnost organismu jej regulovat.“ (11, s. 21)

Mezi nejčastější zátěžové situace s výskytem stresu a konfliktů se řadí dopravní nehoda. Konflikty v dopravě lze vyřešit účinnou metodou, do které se zahrnuje mediace. Tato metoda vychází z pozice prostředníka jako nestranné osoby, jež napomáhá řešit neshodu zúčastněným stranám. V případě DN řešené prostřednictvím mediace se bude jednat o tzv. narovnání, odchýlení od obvyklého trestního řízení. Tento postup je modifikován zákonem 257/2000 Sb., o probační a mediační službě. Okolnosti v dopravním provozu jsou zátěžovým stavem v odlišné síle. Ta je chápána značně jednotlivě. Můžeme ji chápat jako vazbu na situaci připravenosti organismu, na stav míry specifických znalostí, dovedností a osobnostních dispozic (fyzických i psychických). Poměry v dopravě jsou pro člověka zátěžovým stavem z hlediska rychlosti zpracovávání zpráv, značného množství informací,

plynulého zvládnání přítěží, odlišné vydatnosti probíhající ve zkrácených časových oddílech, zpracování různých stupňů rizika, zrodem únavy, vyčerpanosti aj.

Výchozí smysl a úloha sdělování se zakládá v zóně sdělování a dorozumívání. Konání řidiče v dopravní situaci je zcela chováním sociálním s vlivným komunikačním důrazem. Sdělování je v tomto stavu podstatnou dispozicí a výchozím bodem pro souhrnné řešení a zvládnutí situace. Důležitou dorozumívací složkou je samotné vozidlo. Stále podává informace, jež jsou významné pro celkový vývoj dopravní situace. Externí dopravní cesty přinášejí údaje o stavu vozovky, teplotě vzduchu, hustotě provozu, překážkách, dopravních nehodách atd., a díky tomu tak značně ovlivňují sociální chování řidiče a průběh dopravní situace. I dopravní značení přispívá k podstatné informovanosti a tedy i ke komunikační hodnotě. A to např.: v podobě dávání přednosti v jízdě na křižovatkách, chování při zákazech a příkazech jízdy atd. Jedná se o jistou formu sdělování mající velký vypovídající význam v podobě piktogramů. Další důležitý faktor v dopravní situaci představují barvy. Jejich smysl je ověřován z pojetí bezpečnosti, a tedy viditelnosti vozidla, viditelnosti a rozlišitelnosti informačních signálů barev při stanovené vzdálenosti tak, aby bylo možné zavčas reagovat a změnit chování. V neposlední řadě barvy značně působí na vnitřní psychický stav řidiče, který usměrňuje i další jeho psychické stavy, jako jsou pozornost, vnímání, emoce. Tyto stavy se podílejí na sociálním chování a komunikaci s okolím. [11]

Lidský činitel a nesprávné počínání jedince se řadí mezi nejpodstatnější příčiny zrodu dopravní nehody. Při dopravní nehodě je zjišťováno i psychologické hledisko. Zahrnuje se sem rozhovor s osádkou vozidla na místě DN s cílem vypátrání údajů o nehodovém ději. Zkoumá se nastavení prvků ve vozidle odpovídající potřebám řidiče, zda komunikoval v inkriminovaném čase se spolucestujícími, věnoval se plně řízení atd. Stejně jako s posádkou vozidla se shrnují poznatky z dialogu s chodcem.

Mezi formy nápravy bezpečnosti v dopravním provozu patří: [11]

- semináře, školení, kurzy,
- ŘP na zkoušku,
- formy resocializace ve významu zvýšení odpovědnosti za svoje jednání v dopravní situaci,
- rehabilitační přednášky pro pachatele dopravních nehod,
- dopravní výchova spojovaná s psychoterapií a skupinovou terapií.

Doporučení pro zvýšení psychické a odborné úrovně účastníků silničního provozu: [1]

Zavedení „celoživotní autoškoly“ by směřovalo ke vzdělávání řidičů v průběhu celé jejich jízdni činnosti, informování o aktuálních změnách a znalostech týkajících se bezpečnosti silničního provozu v oblasti školení řidičů.

Reorganizovat právní předpisy pro zabezpečení vyšší odborné úrovně instruktorů v autoškolách a přípravy nových řidičů.

Zdokonalení referentské zkoušky, která je uskutečňována hlavně formálním školením. U všech obdobných školení vložení praktické zkoušky v řízení daného vozidla.

Zlepšení postavení autoškol, zvláště ve zvýšení počtu hodin praktického výcviku v řízení vozidla. Do výuky skupině žadatelů o ŘP včlenit setkání s odborníkem pro pochopení svých lidských dispozic a limitů. Vedení řidičů k větší vnímavosti vlastních emocí a podnětů těla, které eventuálně negativně ovlivňují samotné řízení.

Stále vylepšovat dopravní výchovu na školách. Tato výuka patří k jednomu ze základních prvků snížení dopravní nehodovosti.

Zavedení center pro řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí přestupků, nebo mají problémy s řízením.

Zlepšení efektivity postihování řidičů nerespektujících pravidla silničního provozu. Zejména se specializovat na opakované celorepublikové policejní akce na kontrolu řidičů ve spojitosti s nejčastějšími dopravními přestupky.

Zavedení dopravně psychologického vyšetření, podobně jako je to v případě lékařského vyšetření.

Všechna výše uvedená doporučení pro zvýšení psychické a odborné úrovně účastníků silničního provozu se týkala výcviku řidičů. Nyní uvedu doporučení pro práci s veřejností.

Preventivně působit na účastníky silničního provozu, především na ty zranitelné. Stupňovat znalosti veřejnosti o možnosti rozšíření řidičského výcviku v autoškole. To povede ke zvýšení řidičských schopností. Informovat řidiče o možnosti zkoušky řízení na simulátoru za zhoršených klimatických podmínek. Zvýšení informovanosti o rizicích požití alkoholu u chodců a řidičů. Nutnost zavedení obecné edukační kampaně o pravidlech a bezpečnosti silničního provozu specializované na osoby bez ŘP.

3 ANALÝZA NEBEZPEČNÝCH MÍST VE VYBRANÉ LOKALITĚ – TŘEBOŇ

V této kapitole se budu zabývat vybranou lokalitou, a to městem Třeboň. Na základě dotazníkového šetření vytipuji a zanalyzuji nebezpečná místa v tomto městě a blíže se na ně zaměřím, uvedu nejvhodnější opatření k realizaci, která povede ke zvýšení bezpečnosti chodců v silničním provozu ve městě Třeboni.

3.1 MĚSTO TŘEBOŇ A JEHO SPECIFIKA

Wittingau či Vítkův Luh, takto lze označit vybrané město. Nalezneme ho v Jihočeském kraji, a to 25 km východně od Českých Budějovic a 30 km jihozápadně od Jindřichova Hradce. Řadí se k obcím s rozšířenou působností. V evidenci má 8 394 trvale žijících obyvatel (údaj k 1. 1. 2016). Leží v srdci třeboňské kotliny. Je největším městem Třeboňska. Typickým znakem tohoto území je rovinatá krajina, rozlehlé louky a lesy, obsáhlá rybníční soustava a černé zlato v podobě rašeliny, která se používá k léčbě pohybového aparátu.

V polovině 12. století zde začíná vznikat dvorec a později malá osada – základy vzniku tohoto města. Výsluhou od krále obdržel tuto rozsáhlou oblast iniciativní Vítek z Prčic. Větev Vítkovců koupila toto území v polovině 13. století. Domníváme se, že městské opevnění v Třeboni, které lemoval vodní příkop, sahá do roku kolem 1300. Třeboň se stává panstvím. Roku 1341 získává statut města. Rod Rožmberků se stal vlastníky Třeboně a přilehlého panství roku 1366. Roku 1379 byl založen knížecí pivovar. Koncem 15. století zakládá Štěpánek Netolický první rybníky – později na jeho dílo navázali rybníkáři Mikuláš Ruthard z Malešova a Jakub Krčín z Jelčan. Město nabylo významnosti a vzrůstu. Nejvýznamnějšího rozmachu se dočkalo v 16. a na začátku 17. století, a to zejména za vlády posledních Rožmberků – bratrů Viléma a Petra Voka. Knížecí rod Schwarzenbergů spravoval panství Třeboň až do roku 1919 (zámek až do roku 1948). První slatinné lázně vznikají v polovině 19. století. Zasloužil se o ně Václav Hucek a jeho dcera Berta Hucková. Od poloviny 19. století se Třeboň rozvíjí jako plnohodnotné okresní město a roku 1960 byl při celostátní reorganizaci Třeboňský okres zrušen a městu Třeboň byl udělen lázeňský statut.

Spisovatel Zdeněk Šmíd ve své knize Lužnice uvádí, že: „*Třeboň i v dešti voní. Žádná pokroková chemie, žádný tovární smog. Hodně lidí se tu pořád živí přírodními dary, hlavně*

vodami a lesem. Les a voda osvěžují tělo, hladí duši, bystří mozek. Nejstarší Třeboň připomíná z výšky růžovou perlu na zeleném polštáři: ze tří stran ji obklopují parky a louky, z té čtvrté ji omývá rybník Svět. Třeboň, vodní růže.“ (10, s. 79)

Významnosti, které město Třeboň vytvářejí městem známým u nás i ve světě:

- rybníkářství,
- lázeňství,
- příroda,
- turistika a cykloturistika.

Velké množství rybníků a skvělé podmínky pro chov různých druhů ryb od kapra počínaje přes okouna, lína, candáta, štika, amura až po tolstolobika končaje, zapříčinilo v Třeboni zrod korporace. Rybářství Třeboň a. s. patří k největším výrobcům sladkovodních ryb v České republice a zároveň i v Evropě. Tato společnost spravuje přibližně 8 086 ha rybníků, což představuje kolem 488 rybníků. Plocha přes tisíc ha je v jejím vlastnictví a zbývající plochu si tato společnost pronajímá od vlastníků. Roční produkce všech ryb dosahuje přes 3 000 tun. Z 90 % se jedná pouze o kapra.

Rybník Svět a Opatovický najdeme přímo v tomto městě. A to první jmenovaný se řadí svojí rozlohou (přes 200 ha) k významným dílům rybníkáře Jakuba Krčina z Jelčan. Svoji hráz zvedá hned za hradbami samotného jádra Třeboně. Kdyby tato hráz nevydržela, bylo by s celým městem zle. Za více než 400 let, co je zde rybník, povolila hráz pouze jednou, a to při povodni v roce 1890. Protrhla se v místě, kde jezdily těžké vozy do pivovaru. Třeboňští hráz opravili tak precizně, že snesla i velkou vodu v roce 2002. Dnes ochraňuje město rozsáhlá odpadová stoka. Při povodni odvede vodu z naplněného rybníka do Mokřých luk. Rybníky, řeky a jezera, jež zahrnujeme pod jednotný název – vodní plochy – tvoří přibližně 15 % rozlohy CHKO. Toto město je významné rybníční soustavou. Je tvořena již jmenovaným rybníkem Svět, největším rybníkem České republiky, rybníkem Rožmberkem, Spolským rybníkem aj. Části této rybníční soustavy, např.: Zlatá stoka, Stará a Nová řeka, jsou ochraňovány jako historické technické památky. Výraznou specifičností tohoto chráněného území České republiky jsou nepochybně právě vodní toky, především rybníky. Hojná koncentrace rybníků a vodních řek, mokřadů tvoří z Třeboňska pozoruhodnou oblast střední Evropy.

Díky rozmanitým přírodním podmínkám a především černému zlatu – rašelině, které je v okolí města Třeboně nespočet, se dá tvrdit, že tento zdroj zdejších lázní nikdy

nevyhasne. Město drží statut lázeňského města. Proto jej ročně navštíví tisíce jedinců, klientů či pacientů. Léčí se zde poruchy pohybového aparátu, revmatické choroby, poúrazové a pooperační stavy z celé České republiky. Přírodním zdrojem pro léčbu je slatina, z níž vzniká zmiňovaná rašelina. Od 1. ledna 2017 zdejší lázně, tedy Lázeňský dům Aurora a Lázeňský dům Bertiny lázně, vystupují pod jedním označením, a to jako Slatinné lázně Třeboň s. r. o. Vlastníkem obou lázeňských domů je město Třeboň. V letech 1881–1883 byl učitelem Václavem Huckem vystavěn léčebný ústav – dnešní Bertiny lázně. Od této doby se datuje historie třeboňské lázeňské tradice, vztah s přírodním léčivým zdrojem, tedy slatinou. Nepatrná kapacita pro léčení revmatických onemocnění v poválečném Československu směřovala k odhodlání zvýšit kapacitu lázní stavbou dalšího lázeňského sanatoria. K tomuto rozhodnutí přispěly i nevyčerpatelné zdroje slatiny a též i samotná krajina, která přispěje k rekondici těla i mysli. Budování trvalo takřka dvacet let – v roce 1975 bylo slavnostně otevřeno lázeňské sanatorium Aurora v klidném, malebném prostředí rozsáhlého parku na břehu rybníka Svět.

„Každý kraj má svou historii, tu bolestnější, a proto v paměti lidí větší a bohatší, jindy zas nenápadnou a všední. Podstatou třeboňské historie byla spíš obtížná, vyčerpávající a často neplacená práce na kultivaci přírody. Třeboň nesehrála aktivní plochu v dějinách země. Uplatnila se v přeměně prostředí, přeměně, jejíž smysl a pravý rozsah zcela domýšlíme teprve nyní...“ (5, obal knihy)

Nadmořská výška Třeboňské pánve dosahuje 437 m. Okolo 45 % plochy CHKO pokrývají lesy, necelých 30 % území vytváří zemědělský půdní fond a zbytek připadá na komunikace a obydlí. Veškerý okruh Třeboňska se, jako jedno z mála území, řadí do chráněného území České republiky. Tato chráněná krajinná oblast a biosférická rezervace zaujímá v Jihočeském kraji úsek Třeboňské pánve. Okres Jindřichův Hradec je hlavní částí tohoto území. Rozloha samotné oblasti CHKO dosahuje až několika kilometrů a jejími centry jsou: *„Veselí nad Lužnicí, Drahov, Nítovice, Kardašova Řečice, Ratiboř, Plavsko, Stráž nad Nežárkou, Libořezy, rybník Staňkov, Chlum u Třeboně, přírodní rezervace Dračice, Nová Ves nad Lužnicí, Šalmanovice, Lipnice, hrachoviště, Kojákovice Domanín, Spolí, Dvorce, Dunajovice, Smržov, Lhota a okruh uzavírá Bošilec. V jádru tohoto území pochopitelně najdeme město Třeboň.“* (2, s. 13) Třeboň byla v roce 1977 zařazena do sítě biosférických rezervací UNESCO. Dne 15. listopadu 1979 o rozloze 700 km² bylo ministrem kultury ČSR vyhlášeno chráněnou krajinnou oblastí.

Turistika a zejména cykloturistika tvoří nedílnou a významnou součást této lokality. Díky přírodním podmínkám, jež tady panují stovky let, a především rovinatému, nenáročnému terénu, zde najdou potěšení nejen klienti lázní, třeboňští senioři, ale i rodiny s malými dětmi při vyjíždkách na jízdních kolech. Pěší stezky a cyklostezky jsou dostatečně značeny. Celé pásmo je protkáno sítí cyklistických tras. Bicykl a pohyb, který vzniká při jízdě, je nenáročný pro lidské tělo, zdraví a příroda přispívá k jedinečným okamžikům a zážitkům, relaxaci. Krajinný charakter této oblasti přináší návštěvníkům půvabnou a místy až nadpřirozenou kulisu celého okolí. Pestré přírodní podmínky a i prostředí samotné Třeboně doplňují několika kilometrové cesty. V mnoha případech vedou okolo vodních toků, pamětihodnými usedlostmi, a dokonce někdy i věhlasnými místy. Trasy jsou vyhrazeny obzvláště turistům, kteří se po tomto kraji přepravují za užití jízdního kola. Charakter přírodního parku dalo třeboňské scénérii lidské působení. Třeboňsko jako celek je dáno geologickým a historickým vývojem krajiny a lidského snažení. V uplynulých letech byly tyto končiny vzorem pro Evropu tím, jak byly přetvořeny k hospodářskému využití. Dnes může být vzorem pro to, jak je možné v období průmyslového růstu a techniky zachovat či rozvinout krajinu a udržet rovnovážné souvislosti mezi výnosy člověka a objektivními přírodními metodami.

Město Třeboň je známé i daleko za hranicemi České republiky. Postaraly se o to jak přírodní podmínky, tak i jeho historie. Dále pak rybářství a vývoz ryb do zahraničí, lázeňství a též i sportovní nadšenci, a to veslaři v dobách minulých, házenkáři a nyní se o tuto prestiž starají taekwondisté. Ne nadarmo se v knize Zdeňka Šmída uvádí, že: „*Ti, kdo Třeboň proslavili po celém světě, nebyli ani Rožmberkové, ani rybníkáři, nýbrž sportovci. Třeboňští veslaři Karel Mejta, Jiří Havlis, Jan Jindra, Stanislav Lusk a kormidelník Miroslav Koranda přivezli domů zlaté medaile z olympiády v Helsinkách roce 1952.*“ (10, s. 105)

V 80. letech minulého století byl vybudován kolem města Třeboně rychlostní obchvat. Dnes je známý jako čtyřproudá pozemní komunikace na příjezdu do města od Jindřichova Hradce. Nejprve začínal průsečnou křižovatkou, která byla řízena světelným signalizačním zařízením. Z důvodu nepřehlednosti a častých dopravních nehod byla na tomto místě vybudována v roce 2000 první okružní křižovatka ve městě Třeboni. Na podzim v roce 2016 byla ve městě vybudována v pořadí již druhá okružní křižovatka, a to na příjezdu od Prahy, tedy na silnici I. třídy č. 24. Dále městem vede silnice I/34, silnice II/154 a II/155. Městem prochází i část trasy evropské silnice E551 a E49.

3.2 PŘEHLED PŘECHODŮ VE MĚSTĚ

Tento oddíl je zaměřen na analýzu místních přechodů pro chodce v daném městě. Jelikož není k dnešnímu datu² zpracovaný žádný aktuální přehled o místních přechodech pro chodce, rozhodla jsem se jej vytvořit. Nejprve jsem si opatřila a shromáždila potřebné podklady k vypracování této kapitoly. Vycházím z mapových podkladů a z osobního průzkumu města. Zúžitkovala jsem možnosti map na webové stránce <https://maps.google.cz>, kde jsem za pomoci satelitních snímků a snímků Street View prohlédla celé město s cílem zaznamenání si všech názvů ulic a přesných míst přechodů pro chodce. Pasport místních komunikací města Třeboně mi byl poskytnut na MěÚ Třeboň. Ukázkou výřezu nalezneme pod Přílohou č. 3 (s. 109) a legendu pod Přílohou č. 4 (s. 110). Z této mapy jsem vyčetla přesné značení všech ulic a míst, která jsou v tomto pasportu zaznamenána pomocí zkratk. Sepsala jsem je do přehledné tabulky a porovnála je se satelitní mapou. A to především kvůli mé přehlednosti, abych věděla, které přechody byly nově vybudovány nebo zcela zanikly. Tento pasport města, jenž využívám, byl naposledy aktualizovaný v roce 2012 a od té doby nebyl nikterak doplněný či předělaný. A to i přesto, že se každoročně ve velké míře rekonstruují místní komunikace a schvalují se nově vybudované. Pro kontrolu všech zjištěných skutečností a doplnění informací o podobě a o technickém řešení těchto prvků pro chodce jsem využila mou znalost města Třeboně. Celé jádro a okolí jsem si prošla a důkladně prohlédla, zaznamenala jsem si současný stav přechodů pro chodce, jejich bezpečnostní prvky a pořídila jsem si fotodokumentaci. Provedla jsem kontrolu všech shromážděných informací. Ze získaných údajů je ve městě Třeboni k dnešnímu datu³ celkem 79 ulic. Všechny tyto ulice jsou zařazeny v pasportu MK. Jejich přehled v abecedním pořadí je uvedený v následující tabulce, kde je též uvedeno přesné značení ve jmenovaném pasportu města, dalším údajem je celkový počet přechodů v dané ulici a označení, zda je daný přechod z pohledu občanů nebezpečný. Tuto informaci jsem získala z dotazníkového šetření mezi občany v této lokalitě.

² 15. 2. 2017

³ 15. 2. 2017

Tab. č. 1 – Přehled ulic a jejich označení v pasportu města, počtu přechodů a označení nebezpečnosti přechodu ve městě Třeboni (autor)

Název ulice	Označení v pasportu	Počet přechodů	Nebezpečný dle občanů
Aurora	bez označení	x	x
Boženy Němcové	5c, 11c	1	○
Březanova	24d	x	x
Budějovická	13d	x	x
Budovcova	36d	2	●
Československé armády	14c	x	x
Daskabát	17c, 18c, 48c	1	○
Dukelská	5b	6	○
Havlíčková	50c	x	x
Heřmánková	21c	x	x
Hliník	32b	1	○
Hradební	bez označení	x	x
Husova	3b, 4b	3	○
Hybešova	22c	x	x
Chelčického	36c	x	x
Jablonského	1c	2	○
Jateční	bez označení	1	○
Jeronýmova	7d	x	x
Jiráskova	1b, 37c, 62c	11	○
Jiřího Havlise	59c	x	x
K Bertě	45c	1	○
Klofáčova	4c	1	○
Komenského	16c	x	x
Krčínova	28d	x	x
Krokova	58c, 3d, 57c	x	x
Kyralova	bez označení	x	x
Lázeňská	9c	2	○
Lesní	41c	x	x
Líbalova	20c	x	x

Název ulice	Označení v pasportu	Počet přechodů	Nebezpečný dle občanů
Libušina	5d	x	x
Lidická	11d	x	x
Luční	bez označení	x	x
Masarykovo náměstí	23d	x	x
Mlýnská	42c	x	x
Na Hradečku	46c	x	x
Na Chmelnici	12d, 13d	x	x
Na Kopečku	bez označení	x	x
Na Sadech	14d	1	○
Nádražní	28c, 37c	4	○
Nová	55d	x	x
Novohradská	38d	2	○
Okružní	47c	2	○
Ořechova	21c	x	x
Petra Voka	26d	x	x
Pod Kopečkem	bez označení	1	○
Polní	15c	x	x
Přemyslova	34c	1	○
Riegrova	2c	2	○
Rožmberská	29d	x	x
Rybářská	30c	1	○
Sádecká	47d	x	x
Seifertova	56c	1	○
Sídliště	27c, 56d	x	x
Sokolská	2b	4	○
Souběžná	24c	x	x
Sportovní	7c	x	x
Svatopluka Čecha	8d	x	x
Světská hráz	34d, 37d	1	○
Svobody	6c, 35d	5	●
Šmeralova	25c	x	x

Název ulice	Označení v pasportu	Počet přechodů	Nebezpečný dle občanů
Šustova	12c	x	x
Táboritská	26c	8 + 2 OK	●
Trocnovské náměstí	30d, 31d	x	x
Třebízského	10c	2	○
Třeboňská	53d	3	○
Tyršova	4d	x	x
U Barborky	3c	x	x
U Cihelny	2d	x	x
U Francouzů	23c	1	○
U Svaty Petra a Pavla	44c	x	x
U Světa	8c	1	○
Valy	bez označení	x	x
Veslařská	60c	x	x
Větrná	54d	x	x
Vodárenská	39c	x	x
Vrchlického	9d, 10d, 16d	1	○
Za Nádražím	29c	x	x
Zahradní	50d	x	x
Žižkovo náměstí	27d	x	x

V tabulce jsou tučně zvýrazněné celkem čtyři ulice, a to Dukelská, Husova, Jiráskova a ulice Sokolská. Jedná se o ulice, které se řadí k nejvýznamnějším v celém městě. Všechny jmenované MK jsou mezi sebou napojovány. Ulice Sokolská se spojuje na křižovatce tvaru T s ulicí Jiráskova a od Budějovické brány dále postupuje ulice Husova, která vede samotným jádrem Třeboně a za Jindřichohradeckou bránou se mění v ulici Dukelská. Tato ulice vyúsťuje Na Kopečku. Tam se mění v ulici Pod Kopečkem. Všechny uvedené ulice bez jakéhokoliv zvýraznění v tabulce jsou vedené jako MK3. Jedná se o místní komunikace III. třídy, tedy o obslužnou komunikaci ve městě nebo jiné obci běžně přístupnou provozu motorových vozidel a umožňující přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů. Zbývající

ulice, označené zelenou barvou, jsou začleněny do MK4, jedná se tedy o místní komunikace IV. třídy. Tato IV. třída komunikací je nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo je na ní umožněn smíšený provoz. Ve městě Třeboni se jedná především o cyklistické stezky, stezky pro pěší a chodníky, též i o pěší a obytné zóny.

Ve druhém sloupci tabulky – Označení v pasportu – se udává přesná zkratka v příslušné mapě o pasportu místních komunikací města Třeboně. Zkratka je složena z arabské číslice a malého psacího písmene abecedy, a to podle rozdělení místních komunikací, které uvádí norma ČSN 76 6110. V pasportu místních komunikací města Třeboně nalezneme pouze skupiny označené dle normy jako B, C a D. Sběrná komunikace s funkcí dopravně-obslužnou je písmeno B, pod písmenem C se nachází obslužné komunikace s funkcí obslužnou a písmeno D označuje nemotoristické komunikace. Norma dále uvádí, že tyto hlavní skupiny se dělí na třídy, které jsou doplněny číslicí – např.: D1 zklidněné komunikace (pěší a obytné zóny), D2 cyklistické komunikace (cyklistické stezky, pruhy a pásy určené k cyklistickému provozu) a D3 komunikace pro pěší (stezky pro pěší, chodníky, průchody apod.). Město Třeboň skupiny komunikací nerozděluje na třídy. Skupiny označují malým písmenem d. Toto písmeno reprezentuje jak pěší, obytné zóny, tak i cyklistické stezky a zároveň i chodníky. Ulice Aurora, Hradební, Luční, Na Kopečku, Pod Kopečkem, Kyrálova a Valy k dnešnímu dni⁴ nemají ve správním řízení Obecného úřadu schválené potřebné označení, tudíž jsou v příslušné tabulce uvedeny jako bez označení. Z důvodu jednotlivých typů ulic a jejich celkové délky lze z tabulky vyčíst více druhů označení jedné ulice v pasportu města. Toto představuje např.: ulice Boženy Němcové, Daskabát, Krokova, Svobody aj.

Sloupec č. 3 představuje počet přechodů pro chodce v jednotlivých ulicích. Symbol x je uveden u těch ulic, v nichž se žádné přechody pro chodce nevyskytují. Z podrobně zmapované oblasti a vytvořeného aktuálního seznamu nalezneme v Třeboni celkem 76 přechodů pro chodce. Nyní se zaměřím na přesný popis místa určení, kde se jednotlivé přechody vyskytují, uvedu jejich stručnou charakteristiku a mé subjektivní hodnocení.

V ulici *Boženy Němcové* se nachází pouze jeden přechod, a to v blízkosti firmy AutoMeškan SH. Umístěn je na přehledném místě, kde provoz vozidel není nikterak veliký. Za hranicí zmiňovaného přechodu vede hlavní komunikace ulice Svobody. Přechod není označen dopravní značkou IP 6. Vyskytuje se u něj pouze kompetentní světelné zařízení.

⁴ 17. 2. 2017

Přechod pro pěší v *Budovcově* ulici najdeme na dvou místech. První se nachází na silnici č. 154 u pekařství „U Adolfa“, kde tento přechod není označen dopravní značkou „Přechod pro chodce“, pouze se u něj nachází příslušné světelné zařízení. Toto místo bylo místními občany označeno jako nebezpečné. Důvodem může být značný výskyt vozidel a pro řidiče, kteří tuto lokalitu neznají, i velkým překvapením. Místem denně projíždí jak osobní, tak i nákladní vozidla. Tento úsek je součástí hlavního tahu na Nové Hrady. V blízkosti přechodu je umístěna průsečná křižovatka, kde hlavní komunikací v rovném úseku je ulice Svobody orientovaná do centra. Ve zmiňovaném směru ulice Svobody následuje pravotočivá zatáčka na vedlejší ulici Budovcova a za ní hned následuje tento přechod pro chodce. Druhý přechod je opodál ve vzdálenosti cca 40 m, též není označen dopravní značkou IP 6, ale opět pouze vhodným osvětlením a občany nebyl označen jako nebezpečný. To přisuzuji tomu, že jeho umístění je na rovném, přehledném úseku jak pro řidiče, tak i pro samotné chodce.

Přechod na ulici *Daskabát* se nachází na silnici č. 34, směrem od okružní křižovatky na České Budějovice. Je to jediný přechod pro chodce na silnici 1. třídy a z důvodu velmi vysokého provozu, též i hojného využívání k přecházení místními obyvateli, prošel několikrát v posledních letech rekonstrukcí. Bezpečnostní prvky se na něm rok od roku měnily. Toto zvyšování bezpečnosti zapříčinily nejen normy a předpisy, ale i zájem obce a kraje. Poslední úprava proběhla na jaře 2015, kdy byla provedena realizace termoplastického značení. V minulých letech bylo u přechodu vybudováno patřičné osvětlení, dopravní značka byla doplněna reflexním prvkem a v obou příjíždějících směrech byl přidán červený podklad na pozemní komunikaci. To vše napomáhá a zajišťuje, aby zde nedocházelo ke zbytečným kolizím vozidel s chodci.

Jak už bylo v této práci uvedeno, ulice *Dukelská* je pro město významná. Spojuje centrum města s odlehlou částí Kopeček. Po její délce nalezneme celkem 6 přechodů. Před Jindřichohradeckou branou je přechod značen dopravní značkou IP 6. Rychlost vozidel je stanovena dopravní značkou na 30 km/h. Ve skutečnosti je rychlost vozidel cca 20 km/h, a to z důvodu nutnosti projetí branou. Přednost v jízdě mají vozidla jedoucí z jádra samotného města, před těmi, která příjíždějí po Dukelské ulici. To je příkázané dopravní značkou „Přednost protijedoucích vozidel“ od centra do Dukelské ulice. Přechod je označen dopravní značkou, bez světelného zařízení. Zbylé přechody jsou od sebe umístěny v rozmezí cca 50 až 100 m za sebou k místní části Kopeček. Poslední přechod se nachází v blízkosti Hasičského Záchraného sboru Jihočeského Kraje – Požární stanice Třeboň. Všechny

přechody jsou značené dopravní značkou IP 6, bez oprávněných světel, a vyskytují se na rovinatém, souhrnném úseku.

Přechod v obytné zóně – *Hliník* – je pouze jeden, a to v blízkosti Mateřské školy Sluníčko. Nemá ale náležející prvky.

Samotným centrem města prochází s celkovým počtem tří přechodů ulice *Husova*. Ty nejsou značeny dopravní značkou a ani kompetentním osvětlením. První je u kostela Panny Marie Královny a sv. Jiljí, druhý u hotelu Bílý koníček a třetí u obchodu Galerie Bell. Dle mého hodnocení nejsou tyto přechody pro chodce nikterak nebezpečné. Rychlost vozidel při průjezdu samotným centrem není závratná. Okolní podmínky, do kterých zařazují okolní výstavbu a zatačky, vozidlům umožňují projíždět nejvýše 30 km/h s možností rychlé reakce všech účastníků silničního provozu.

Jablonského ulice začíná přechodem pro chodce u potravin Flosman a. s. a na jejím druhém konci je zakončena přechodem v blízkosti autobusového nádraží Třeboň, kde se kříží s ulicí Jiráskova. Oba přechody jsou umístěny přímo na jedné z větví průsečných křižovatek. Součástí jedné větve křižovatky u autobusového nádraží je i přechod v ulici *Jateční*. Tato tři uvedená místa pro chodce nejsou osazena dopravní značkou. V ulici *Jateční* je přidáno nad přechodem vhodné světelné zařízení. Zbylé dva přechody jsou bez patřičného osvětlení. Občané města tyto přechody ani v jednom případě neuvedli jako nebezpečné.

Ulice s největším množstvím napočítaných přechodů pro chodce, tedy s 11, je *Jiráskova*. Její část vede po silnici I/24, kde najdeme celkem tři přechody. Tato místa jsou dle předpisů opatřena bezpečnostními ostrůvky, označena příslušnou dopravní značkou a osvětlením, které není součástí přechodu pro chodce u Stanice technické kontroly. První přechod je v místě výjezdu z okružní křižovatky, další prostor pro chodce je v rozmezí cca 80 m od prvního a třetí je ve vzdálenosti dalších cca 100 m s již uvedenými parametry, tedy s bezpečnostním ostrůvkem, dopravní značkou a osvětlením. Úsek je rovný, přehledný, s nejvyšší povolenou rychlostí v obci. Občané tyto přechody neoznačili jako nebezpečné, stejně jako ty, které se dále nacházejí na Jiráskově ulici. Na výjezdu od supermarketu Kaufland se nachází na daném přechodu dělicí bezpečnostní ostrůvek, dále přechod není značen příslušnou dopravní značkou a ani osvětlením. U vchodu na autobusové nádraží je přechod pro chodce zvýrazněn světelným zařízením společně s dopravním značením a směrem do centra v rozmezí 20 m následuje již místo určené chodcům, které je označeno dopravní značkou, světelným zařízením a značkou, která upravuje nejvyšší povolenou rychlost 30 km/h. Zbylé přechody též směrem do centra (2 v blízkosti dopravního hřiště,

1 k lázeňskému domu Berta, 1 k ZŠ Sokolská a 1 v blízkosti Budějovické brány) jsou od sebe vzdáleny do 50 m, u prvních 4 vyjmenovaných přechodů najdeme dopravní značku „Přechod pro chodce“, u Budějovické brány je pouze vhodné světelné osvětlení, jež je součástí přechodu k ZŠ Sokolská, k Lázeňskému domu Berta a jednoho přechodu k dopravnímu hřišti. Úsek od autobusového nádraží až k poslednímu přechodu této ulice není z důvodu provozu vozidel výrazně značný.

V ulici *K Bertě* se jedná o přechod, který je součástí cyklistické stezky, tedy přechod pro cyklisty. Tento přechod je bez světelného osvětlení, bez dopravního značení a nachází se na vedlejší silnici, dle občanů bez komplikací.

Přechod, jenž je součástí společné stezky pro pěší a cyklisty, bez označení dopravní značkou se světelným zařízením se nachází na ulici *Klofáčova*.

Prostor pro přecházení bez dopravní značky a bez světelného zařízení je v ulici *Lázeňská*, která začíná z jedné větve průsečné křižovatky s ulicí Svobody. Tento přechod není označen dopravní značkou a je hojně využíván lázeňskými klienty. Druhý přechod v této ulici u vjezdu/výjezdu na odstavné parkoviště lázeňského domu Aurora. Místo též není označeno dopravním značením ani světelným zařízením.

V ulici *Na Sadech* se jedná o přechod, jenž není označen dopravní značkou IP 6, pouze je osvětlen patřičným zařízením. Přechod je v blízkosti Domu dětí a mládeže Třeboň.

V *Nádražní* ulici jsou celkem čtyři přechody pro chodce, tři z nich jsou označeny dopravní značkou „Přechod pro chodce“, jeden je osvětlen a zároveň má bezpečnostní ostrůvek pro chodce. Takto zabezpečený přechod se nachází na větvi OK ulic Pražská, Táboritká, Nádražní a Jiráskova ústící do ulice Nádražní. Další přechod se nachází u vchodu do areálu firmy Otavan Třeboň a. s., obsahuje pouze vodorovné značení. Přechod u supermarketu Terno je označen svíslou dopravní značkou, bez světelného zařízení. Umístěn je na rovné, přehledné komunikaci. Posledním je přechod v místě sjezdu z hlavní pozemní komunikace z Jindřichova Hradce směrem na Prahu. Přechod se nachází na silnici 1. třídy č. 24 a je označen dopravní značkou IP 6, bez vhodného osvětlení.

Novohradská ulice vede pod Světskou hrází a na přechodu, který se nachází na komunikaci k Přístavišti Třeboň, je značný pohyb chodců jakožto turistů. Též výskyt levotočivé i pravotočivé zatáčky, mezi kterými se tento přechod nachází, nepřispívá k bezproblémovému přejití vozovky chodcem. Jde o silnici II. třídy č. 154, která je vlastněna krajem, a kvůli zvyšujícímu se proudu chodců byla postupně doplňována bezpečnostními

prvky. Poslední úprava se uskutečnila na podzim roku 2016. Příslušnou fotodokumentaci najdeme pod Přílohou č. 7 (s. 117), kdy byl přechod doplněn výstražným LED osvětlením do vozovky (obr. č. 50 a obr. č. 51). Toto opatření slouží jako výstraha s detekcí na přechody pro chodce. Vše zajišťuje řídicí skříňka napájená z veřejného osvětlení (obr. č. 49). Po přiblížení se chodce k místu přecházení se spustí bílé LED blikání s vyšší frekvencí a řidič přijíždějícího vozidla je vhodně upozorněn na chodce. V tomto místě mají řidiči všech motorových vozidel omezenou rychlost, a to na 30 km/h. Na to poukazuje příslušná dopravní značka, společně se značkou „Pozor, přechod pro chodce“ a výstražným blikajícím světlem. Samotný přechod je označen dopravní značkou IP 6 s reflexním prvkem a dále správným světelným zařízením. Myslím si, že takto zvýrazněné přechody pro chodce jsou vhodným řešením a měli bychom je podporovat i v těch místech, která místní občané zmínili jako nebezpečné. V místě autobusové zastávky Dřevnice na Novohradské ulici najdeme druhý přechod, a tím také poslední vyznačené místo pro chodce. Tento prostor pro pěší je označen dopravní značkou a též i světelným zařízením a je umístěn na rovném úseku jak pro řidiče, tak i pro chodce.

Na *Okružní* ulici se nacházejí celkem dva přechody pro chodce. Označeny jsou dopravním značením k přecházení chodců. Přechod mezi budovami s č. p. 1 189 a 1 194 není osazen dopravní značkou IP 6 a ani světelným zařízením. Umístěn je ve vedlejší komunikaci mezi novostavbami. Provoz vozidel je minimální. Přechod č. 2 se nachází již na hlavní komunikaci k parkovišti Penny Marketu, též je značen pouze vodorovným značením.

V místní části Na Kopečku v ulici *Pod Kopečkem* v blízkosti restaurace nalezneme přechod pro chodce, který je jednak označen příslušnou dopravní značkou (IP 6), tak i světelným zařízením. Přechod se nachází pod mírným stoupáním na rovné, přehledné komunikaci, a to jak pro řidiče, tak i pro chodce.

Na začátku obytné zóny, tj. v ulici *Přemyslova*, je přechod pro chodce řešen dopravně-inženýrským opatřením – vyvýšený přechod pro chodce. Vyznačen je pouze vodorovným značením bez zvláštního osvětlení.

Ulice *Riegrova* je ve směru od Pekařství a kavárny DéKáčko až po hranici s ulicí Jablonského vedena jako vedlejší pozemní komunikace. U zmiňovaného pekařství nalezneme přechod, jenž je značen jen vodorovným značením, to samé platí i u druhého přechodu. Ten se nachází u křižovatky ve tvaru T s ulicí U Barborky.

Rybářská – zde je přechod označen dopravní značkou bez příslušného světelného zařízení. Nalezneme ho v blízkosti benzinové stanice Pap Oil.

V ulici *Seifertova* je přechod pro chodce v místě křížení s hlavní komunikací – ulice Táboritská. Přechod není označen dopravní značkou a nevyskytuje se u něho vhodné světelné zařízení.

Popis celkem 4 přechodů se týká ulice *Sokolská*. Tato komunikace je vedena jako hlavní pozemní komunikace a všechny zmiňované přechody pro chodce jsou označeny příslušným dopravním značením a též i světelným zařízením. Umístění: MONETA Money Bank, v blízkosti ulice Chelčického, U Spolského potoku a v blízkosti ulice Jiráskova. U posledního jmenovaného přechodu je dopravní značka doplněna reflexním prvkem. V takto vyjmenovaném pořadí jsou přechody od sebe vzdáleny kolem 50 m a vždy se nachází na přehledném úseku.

Na *Světské hrázi* nás na možnost chodců upozorní dopravní značení „Přechod pro chodce“ a místo je osvětleno vhodným zařízením. Přechod se nachází na rovném úseku hráze a je hojně využíván. To je zapříčiněno tím, že chodník v místě přechodu končí a chodci musejí přejít na protější stranu.

Další ulicí, na níž se nachází více přechodů pro chodce, je ulice *Svobody* s celkovým počtem 5 přechodů. Ve směru od centra k třeboňským lázním Aurora se nachází tyto přechody: U Fresh potravin se jedná o přechod označený příslušným světelným zařízením, bez dopravní značky, u Pekařství a kavárny DéKáčko je přechod označen jak světelným zařízením, tak i dopravní značkou. Při dotazníkovém šetření jej respondenti uvedli jako rizikový. Dle mého subjektivního pohledu to může být zapříčiněno jednak velkým množstvím pohybujících se občanů, přijíždějících/odjíždějících vozidel, dále i silným dopravním proudem, v němž se vyskytují i nákladní vozidla. V lokalitě Na Rybníčku poukazuje na přechod dopravní znační IP 6, bez světelného zařízení. V blízkosti penzionu Babeta je to výskyt dopravní značky, bez světelného zařízení, a u pátého přechodu v ulici Svobody je pouze světelné zařízení, bez označení dopravní značkou. Jedná se o přechod, který se nachází na hranici s ulicí Aurora. Přechody v takto vyjmenovaném pořadí jsou od sebe vzdáleny kolem 80 m. Kromě přechodu u Pekařství a kavárny DéKáčko, který byl respondenty v dotazníkovém šetření označen jako nebezpečný, nebyl jiný přechod v ulici Svobody vyhodnocen jako nebezpečný.

Ulice *Táboritská* se řadí mezi ty, kde se vyskytuje více přechodů pro chodce. Aktuálně je zde 7 přechodů. První se nachází v blízkosti Penny Marketu, kde je označen dopravní značkou společně se světelným zařízením. Od něho směrem do centra a se stejnými parametry jako u předchozího přechodu se nachází druhý. Ten nalezneme u Střední školy rybářské a vodohospodářské Jakuba Krčína. O dalších zhruba 50 m dále je přechod, jenž má reflexní prvek u dopravní značky „Přechod pro chodce“ a vyskytuje se na něm patřičné osvětlení. V místě parkoviště, které přísluší supermarketu Penny Market u okružní křižovatky, se nachází přechod s vodorovným značením. Dopravní značka a světelné zařízení nejsou jeho součástí. Ve jmenované ulici následuje okružní křižovatka, která je hlavním tahem z Jindřichova Hradce na České Budějovice a naopak. Zde jsou celkem dva přechody pro chodce. Každý na jedné větvi (JH; ČB) vjezdu/výjezdu na/z okružní křižovatky. Přechody nejsou osvětlené příslušnými světly, pouze označené dopravní značkou „Přechod pro chodce“, dále jsou rozdělené bezpečnostním ostrůvkem. Respondenti mne v dotazníkovém šetření upozornili na přechod na okružní křižovatce, který je z jejich pohledu nebezpečný. To by mohlo být zapříčiněno (mé subjektivní vyhodnocení) vysokým dopravním proudem vozidel všech kategorií a též i do jisté míry ovlivněno rychlostí vozidel. Jak už bylo zmíněno, jedná se o hlavní příjezd z JH či ČB a zákonem stanovená povolená rychlost v krajních případech nehraje pro vozidla v tomto směru jízdy roli. Po zhruba dalších 30 m od OK se dle dotazníkového šetření nachází další nebezpečný přechod pro chodce. Daný přechod není označen dopravní značkou IP 6 a odpovídající světelné značení taktéž není součástí. Na této průsečné křižovatce ulic *Táboritská*, *Jablonského* a *Třebízského* je zároveň i šestý přechod ulice *Táboritská*, a to se stejnou vyjmenovanou charakteristikou jako u předchozího, tedy bez dopravní značky a bez světelného zařízení. Přechod, který je opětovně stanoven dopravní značkou a i světelným zařízením je v místě penzionu *Na Rybníčku*. Vyjmenované přechody ulice *Táboritská* jsou na rovné komunikaci, kdy výjimku tvoří pouze okružní křižovatka. U přechodu, jenž je ve výzkumu označen jako nebezpečný, mohou hrát velkou roli podélná stání pro vozidla, která jsou po obou stranách příslušné komunikace.

Třebízského – celkem 2 přechody pro chodce, oba bez příslušné dopravní značky. Přechod č. 1 najdeme u Veterinárního ošetření před hranicí hlavní pozemní komunikace s ulicí *Táboritská*. Nenajdeme u něho ani příslušné světelné zařízení. Přechod č. 2 je na druhém konci ulice, tedy u křižovatky tvaru T, kde se kříží s ulicí *Svobody*.

U něj nalezneme světelné zařízení vhodné pro dané místo. Přechody v této ulici nebyly označeny jako nebezpečné.

V ulici *Třeboňská* v místech všech 3 přechodů vede společná stezka pro pěší a cyklisty. Dopravní značka IP 6 a světelné zařízení nejsou součástí ani jednoho z nich. První najdeme mezi parkovištěm Penny Marketu a výstavbou garáží, druhý je v místě křížení s ulicí Sídliště a třetí v místě křížení s ulicí Větrnou, bez označení nebezpečí dle oslovených občanů.

U Penny Marketu v ulici *U Francouzů* se nachází jen jeden přechod pro chodce, který je tvořen pouze vodorovným značením, tzn. bez dopravní značky a bez světelného zařízení.

V ulici *U Světa* se nachází jeden přechod pro chodce. Přechod je evidovaný u vchodu na místní pláž. Není označen dopravní značkou a ani se u něho nenachází světelné zařízení. Podle mých zkušeností je provoz na této komunikaci velmi malý a přechod je využíván pouze návštěvníky pláže, a to jen v případě slunných dnů.

Přechod, který je na vedlejší komunikaci ulice *Vrchlického*, je se světelným zařízením a bez dopravní značky IP 6. V dotazníkovém šetření na něj nebylo poukazováno jako na nebezpečný.

Tab. č. 2 – Přehled označení ostatních míst v pasportu města Třeboně (autor)

Popis místa	Označení v pasportu
Parkoviště Svobody	33c
Parkoviště Táboritská	53c
Parkoviště P9	52c
Parkoviště P8	61c
Parkoviště P10	51c
Komunikace k P11	49c
Cyklostezka do Nové Hlíny	57d
Cyklostezka ul. Hradební	48d
Chodník k firmě Agrico	41d
Chodník před č. p. 642	43d
Chodník od č. p. 618	46d
Cyklostezka okolo NC Kaufland	39d
Chodník před č. p. 645	44d
Cyklostezka okolo STK	51d
Parkoviště před č. p. 1100	54c
Komunikace před č. p. 1053	31c
Komunikace k č. p. 836	19d
Chodník od P4 k pláži	45d
Chodník okolo č. p. 578	18d
Chodník za č. p. 820	22d
Chodník okolo č. p. 1019	40d
Chodník k č. p. 183	17d
Komunikace okolo č. p. 496	6d
Chodník okolo č. p. 5	15d
Komunikace okolo č. p. 588	1d
Komenského sady	20d
Pod Kopečkem č. p. 367	43c
Mastné krámy	25d
Chodník před č. p. 172	21d
Chodník před č. p. 1286	52d
Chodník před č. p. 143	49d
Komunikace okolo P8	55c
Polní cesta okolo Zlaté stoky	32d, 33d

Výše uvedená tabulka (tab. č. 2) znázorňuje zbylá místa zařazená v pasportu města Třeboně a jejich označení v něm. Jedná se zejména o parkovací plochy, cyklostezky, přístupové komunikace, chodníky a pěší stezky v podobě polních či jiných cest.

3.3 VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Do diplomové práce jsem se rozhodla zařadit výzkumné šetření v podobě dotazníkového průzkumu. Hlavním důvodem pro to bylo získání potřebných informací od samotných občanů města Třeboně. Dotazník je součástí této práce v Příloze č. 5. Mnou vyhotovené množství dotazníků bylo celkem 100 ks. Zvolila jsem papírovou formu šetření. K získání co nejvyšší efektivity a okamžité návratnosti jsem dotazníky rozdávala osobně. Výstupem práce je vyhodnocení dotazníkového průzkumu a stanovení zvyšování bezpečnosti chodců ve vybrané lokalitě či konkrétním místě, tedy ve městě Třeboni. Na tomto základě byl sestaven i samotný dotazník. Dotazníky jsem rozdala mezi náhodně vybrané jedince, kteří pro mne v danou dobu představovali obyvatele města Třeboně.

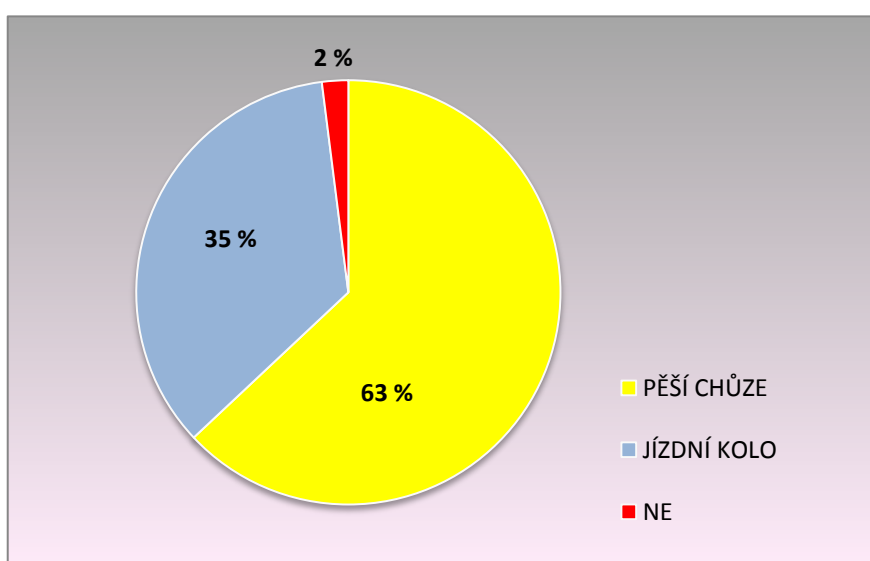
K vytvoření dotazníku, jsem použila program Microsoft Word, protože jsem se rozhodla pro tištěnou formu dotazníku. Kvůli přesnějším výsledkům jsem si odpovědi od respondentů zaznamenala i do internetového dotazníku na webových stránkách www.survio.com. Použila jsem uzavřené otázky, neboť je jejich vyplnění snadnější, rychlejší a přehlednější. Respondenty jsem oslovovala v ulicích města Třeboně, proto by otevřené otázky byly nevhodné. Celkem dotazník zahrnuje 17 otázek. U jedné otázky nalezneme dvě podotázky. V dotazníkovém šetření především zjišťuji bezpečnost chodců, vnímání dosavadních přechodů či kritických míst, to vše v konkrétním městě. Dále jsem se zaměřila i na obecné vnímání bezpečnosti v silničním provozu občany. Do závěru šetření jsem situovala identifikační otázky, které by neměly scházet v žádném výzkumu. Jedná se o pohlaví, věk, dosažené vzdělání. Zjišťuji ale i např. to, kolik hodin čistého času denně věnují respondenti chůzi. Po skončení výzkumu a získání potřebných odpovědí projdu všechny otázky a podle odpovědí odvodím a zhodnotím závěry.

Do výzkumu bylo zahrnuto 100 náhodně oslovených občanů ve městě Třeboni. Dotazník byl vyplněn s celkovou návratností 100 %. Samotné šetření se událo v měsíci říjnu roku 2016. Tato doba byla zvolena proto, že se ve městě vyskytují už převážně jen jeho obyvatelé. Respondenti mnou byli osloveni v centru města Třeboně a jeho blízkém okolí. Aby byly ve výzkumu zahrnuty všechny věkové kategorie, byla, společně s Domem s pečovatelskou službou v ulici Svatopluka Čecha, mnou oslovena i Základní škola Na Sadech a její žáci II. stupně.

Nyní budu vyhodnocovat reakce tázaných u jednotlivých otázek. Též budu pokračovat v pátrání po výsledku k mému výzkumnému problému, který se týká zvyšování bezpečnosti

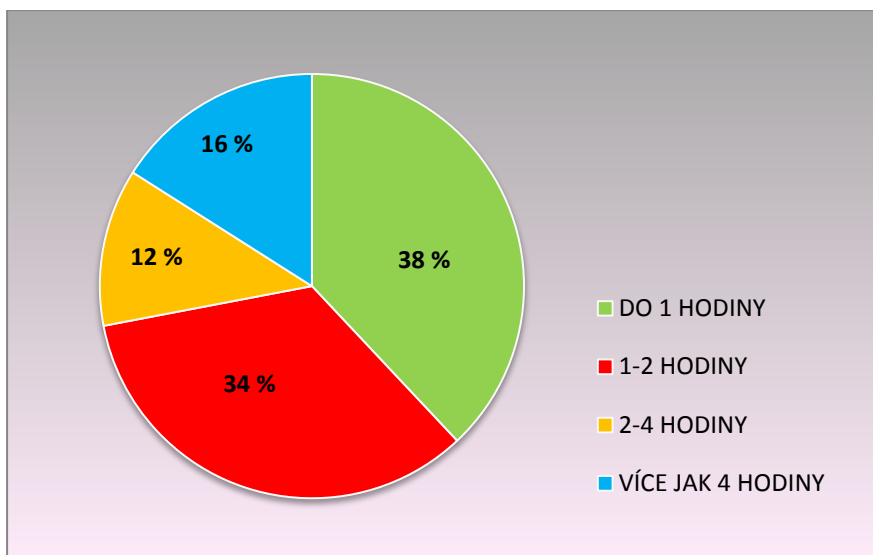
chodců ve vybrané lokalitě, tedy ve městě Třeboni. Účelem je zjištění důležitých informací přímo od samotných občanů jmenovaného města. Sdělení údajů a poznatků od samotných účastníků silničního provozu – chodců v Třeboni – jsou pro mne cenným podkladem v mém šetření. Souhrnné množství je tedy 100 ks náhodně rozdaných dotazníků s jejich 100 % návratností. Z důvodu adekvátního vyplnění všech dotazníků vycházím z celkového množství. V dotazníku byly stanoveny instrukce k jeho přesnému vyplnění, proto mohu v mém výzkumu počítat s celkovým množstvím, tedy se 100 ks správně zodpovězených dotazníků.

Ted' budu jednotlivě vyhodnocovat všechny situované otázky s odpověďmi respondentů.



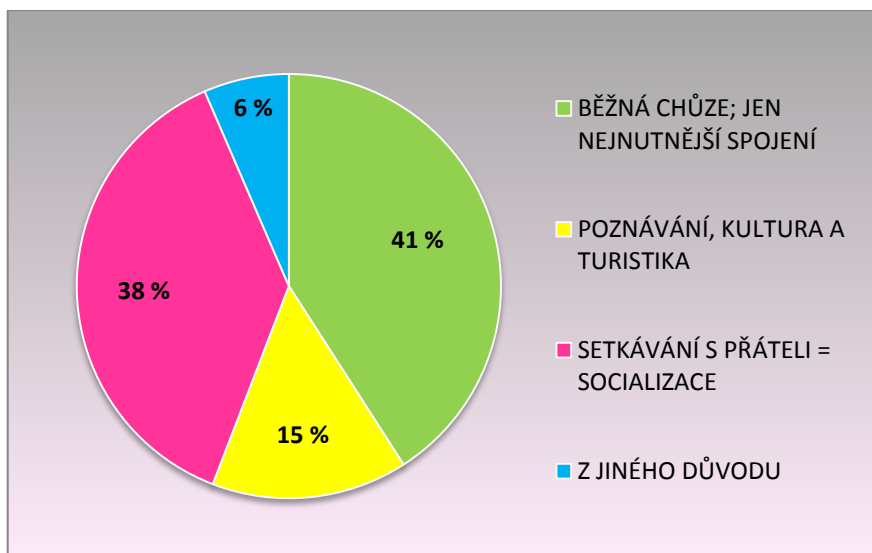
Obr. č. 3 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Ekologické formy dopravy (autor)

Prvotním zjištěním v mém výzkumu bylo umístění primární otázky, zda náhodně oslovení respondenti využívají ekologické formy dopravy. Zahrnuji do ní pěší chůzi a jízdní kolo. Vymezení této otázky je pro výzkumný problém racionální, jako je např.: kde respondenti žijí, jejich dosažené vzdělání, věk a též i jejich pohlaví. Pod obrázkem (obr. č. 3) vidíme grafické znázornění, přičemž 98 dotazovaných občanů vyjádřilo souhlas s touto otázkou, tzn. přesně 98 % respondentů provozujících ekologickou formu dopravy. Z tohoto počtu více jak polovina využívá pěší chůzi, tj. 63 %, a 35 % jízdní kolo. Pouze 2 % dotazovaných odpověděly záporně. Výsledek je jednoznačně daný. Jedná se o indikátor toho, že komunikace pro pěší jsou v daném městě hojně využívané, potřebné a podstatné pro samotné bezpečí chodců a též i pro plynulý provoz dopravních prostředků na pozemních komunikacích.

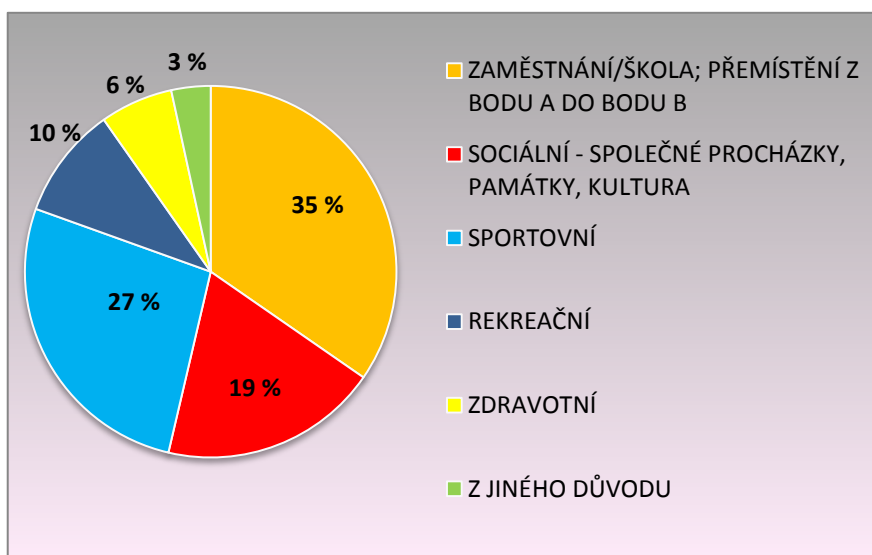


Obr. č. 4 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Čas věnovaný denně chůzi (autor)

V rámci druhé otázky (*grafické znázornění je vyobrazeno pod obr. č. 4*) bylo zjištěno, kolik čistého času denně respondenti průměrně tráví chůzí. Z tohoto výsledku se dá vydedukovat, že místní komunikace pro pěší jsou potřebné převážně pro přemístění z bodu A do bodu B, tzn., že pěší komunikace jsou využívány převážně při přemístění z místa bydliště do školských zařízení nebo zaměstnání a k návratu zpět do svého obydlí. Druhý graf z celkového počtu 98 správně vyplněných dotazníků prezentuje, kolik cca hodin oslovený občan věnuje chůzi. S počtem 38 odpovědí – 38 % dotazovaných uvádí, že věnují chůzi 1 hodinu denně. 34 % tázaných tráví chůzí 1-2 hodiny čistého času denně. Z celkového počtu 98 uvedlo 12 % oslovených lidí jako svůj denní čas chůze 2–4 hodiny. Překvapivé množství 16 respondentů odpovědělo, že jejich denní čas strávený chůzí je více jak 4 hodiny, tj. 16 % z celkového množství.



Obr. č. 5 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Zařazení chůze do kategorie (autor)

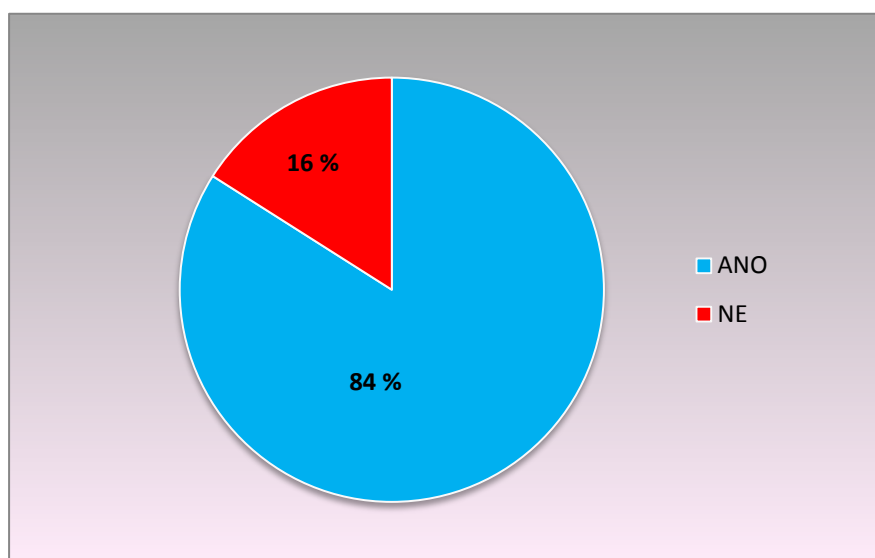


Obr. č. 6 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Důvody využití chůze (autor)

U výše uvedených dvou grafických vyobrazení, která se vážou na otázky z dotazníkového šetření s číslem 3 (obr. č. 5) a s číslem 4 (obr. č. 6), bylo možné zaškrtnout více odpovědí, čehož respondenti mnohokrát využili, a tudíž vycházím u otázky č. 3 (obr. č. 5) ze 154 reakcí od oslovených občanů a u otázky č. 4 (obr. č. 6) z 205 odpovědí. Otázka týkající se zařazení chůze samotnými respondenty do vyjmenovaných kategorií se skrývá pod č. 3 (obr. č. 5) a pod č. 4 (obr. č. 6), je důvod využití této formy dopravy. Jejich přesné grafické znázornění vidíme výše, kde jsou odpovědi vyobrazené. První otázka upozornila na situaci, kdy 41 občanů, tzn. 41 % z 98 dotazovaných, využívá chůzi

v nejnútnejších prípadech, jako jsou běžná chůze a doprava do zaměstnání/školy; přemístění z bodu A do bodu B u následující otázky bylo uvedeno s počtem 35 odpovědí, tj. 35 %. Z uvedených grafů je zřejmé, že své zastoupení v podobě chůze má i socializace v podobě setkávání se s přáteli, poznávání, turistika, památky a kultura, společné procházky, přesněji s 53 % odpovědí u otázky č. 3 (obr. č. 5), kde 38 respondentů zaznamenalo právě samotnou skupinu socializace. Odpověď z jiného důvodu zvolilo u otázky č. 3 (obr. č. 5) 6 % tázaných, kde byl zmíněn 2 krát Nordic Walking (Severská chůze), 1 krát odpočinek, 1 krát Dogtrekking, 1 krát nákup a 1krát hra Pokémon GO.

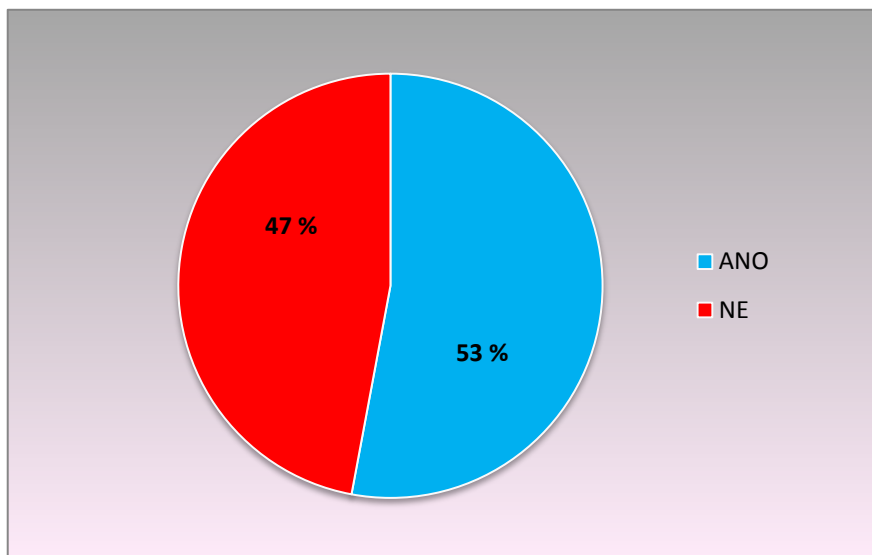
U grafu, který zastupuje otázku č. 4 (obr. č. 6), odpověď z jiného důvodu zvolili pouze 3 %. Dotazovaní v jednom případě uvedli, že důvodem využití chůze je kočárek a 2 krát procházka se psem.



Obr. č. 7 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Bezpečná chůze po Třeboni (autor)

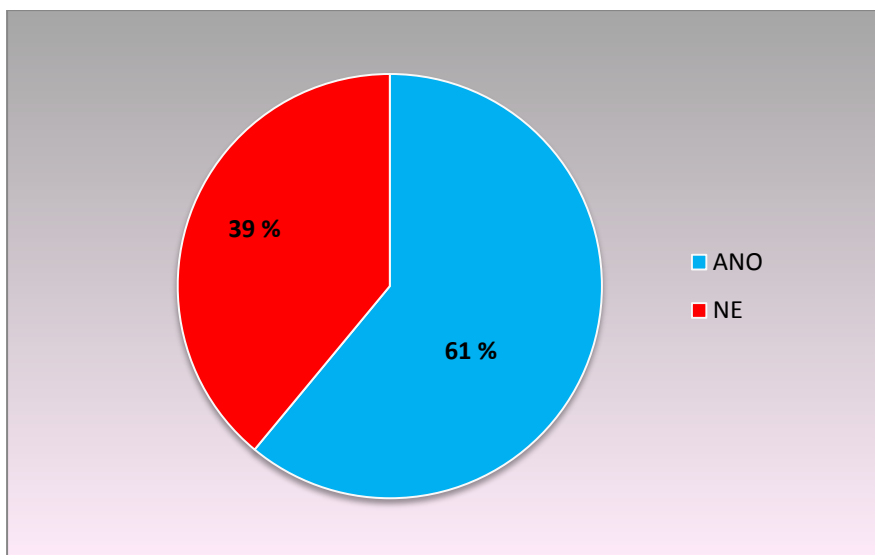
Touto otázkou bylo v dotazníkovém šetření shledáno, že oslovení občané vnímají chůzi jako takovou ve stanoveném městě pozitivně. Jak uvádí výše uvedený graf (obr. č. 7), více jak 80 % (přesně 84 respondentů) ji bere jako bezpečnou. Zbylá procenta, tzn. 16 %, se v tomto městě necítí při chůzi bezpečně. Tento výsledek lze zanedbat a dá se konstatovat, že město Třeboň v kategorii bezpečnosti při chůzi je na velmi dobré úrovni. Tedy i intenzita silničního provozu není na značně vysoké úrovni, aby závratně ohrožovala chodce. To odpovídá dokonce i samotné rozloze a rozmístění města a všechny ostatní aspekty

(např.: výstavba či rekonstrukce dosavadních chodníků) jsou k pocitu bezpečí při chůzi adekvátní.



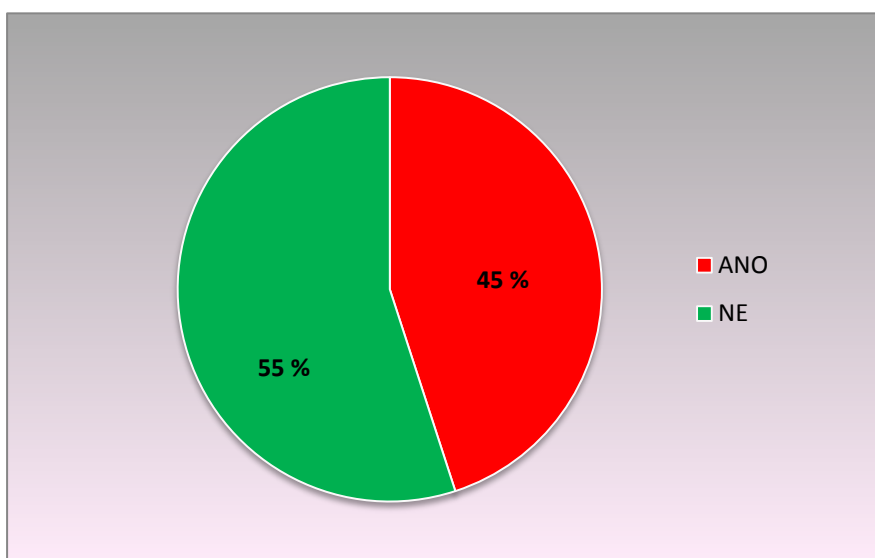
Obr. č. 8 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Bezpečnost v Třeboni při přecházení komunikace (autor)

Z grafu, který najdeme pod obrázkem výše (obr. č. 8), je zřejmé, že výsledek bezpečnosti při přecházení komunikace v Třeboni na vyznačeném místě pro chodce není tak pozitivní jako u předchozí otázky (obr. č. 7). Pro mne samotnou je až zarážející. 47 % tázaných – 47 oslovených – uvedlo nesouhlas s touto otázkou. 53 % respondentů – 53 oslovených občanů – s pocitem bezpečí na přechodu pro chodce souhlasí. Tímto šetřením se poukazuje na skutečnost nezbytného se zaměření na danou oblast a věnování se jí. Nestačí se jen spoléhat na předpisy o správném projektování přechodu z jedné strany místní komunikace na druhou. Je třeba se zaměřit i na občany města a hledat důvody, proč je tomu tak a ne onak, popř. nalézt společné řešení, abychom tento pocit místních obyvatel eliminovali či jednou vymizel úplně.



Obr. č. 9 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Třeboňské přechody pro chodce a jejich dostatečnost z hlediska bezpečnosti chodců (autor)

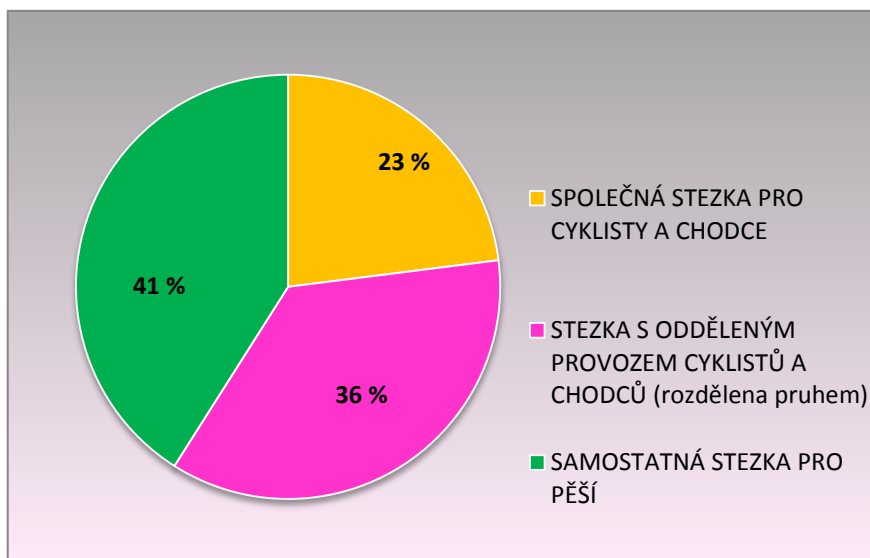
Grafické vyobrazení otázky č. 7 v dotazníkovém šetření najdeme výše (obr. č. 9). Otázka je opět zaměřena na konkrétní zjištění o přechodech v daném městě, které je pro tuto práci stěžejní. Otázkou bylo zjištěno, že více jak polovina oslovených lidí – přesně 61 % souhlasí, že přechody pro chodce jsou dostačující z hlediska samotné bezpečnosti chodců. Ovšem údaj, který s tímto tvrzením nesouhlasí, a to o velikost 39 % je pro mne dosti zásadní a důležitý. Opět upozorňuje na to, že bychom se o tuto skutečnost bezpečnosti měli zajímat a zabývat se jí.



Obr. č. 10 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Ohrožení vozidlem na přechodu pro chodce při zahájení přecházení (autor)

Na výše uvedeném grafickém vyobrazení (*obr. č. 10*) vidíme, zda osloveného respondenta ohrozilo vozidlo při zahájení úkonu přecházení na vyznačeném přechodu pro chodce. Procentuální vyjádření vypovídá o tom, že 45 % respondentů bylo na různých přechodech pro chodce v Třeboni ohroženo na životě. Ti respondenti, kteří byli ohroženi, dále uváděli konkrétní přechod pro chodce a zda byli či nebyli zraněni. Tuto otázku najdeme v dotazníkovém šetření pod č. 8.

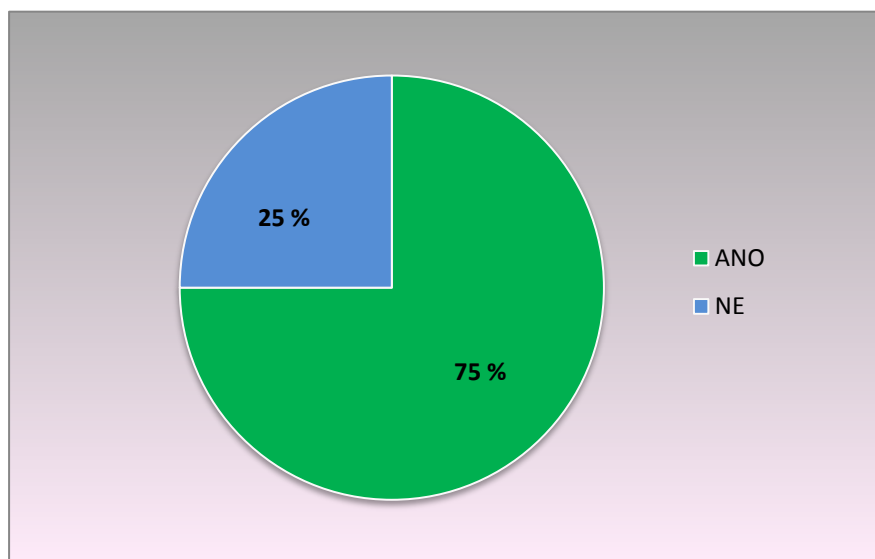
Respondenti nezávisle na sobě uváděli v hojném počtu přechod pro chodce na ulici Svobody u Pekařství a kavárny DéKáčko, na druhém místě skončil přechod na ulici Táboritská, Jablonského a Třebízského, který vede od praktického lékaře pro děti a dorost – MUDr. Aleny Mikešové Koutné – k prodejně Flop, kde bylo jednou respondentkou uvedeno dokonce i zranění. Na ostatních uvedených místech se jednalo o ohrožení vozidlem bez zranění. Dalším nebezpečným místem z pohledu tázaných je přechod v ulici Budovcova, který se nachází u pekařství U Adolfa. V ulici Sokolská, jde o přechod pod Budějovickou branou a posledním nebezpečným přechodem z pohledu respondentů je přechod na okružní křižovatce, jenž se nachází na hlavním tahu mezi městy České Budějovice a Jindřichův Hradec.



Obr. č. 11 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Upřednostnění stezky (autor)

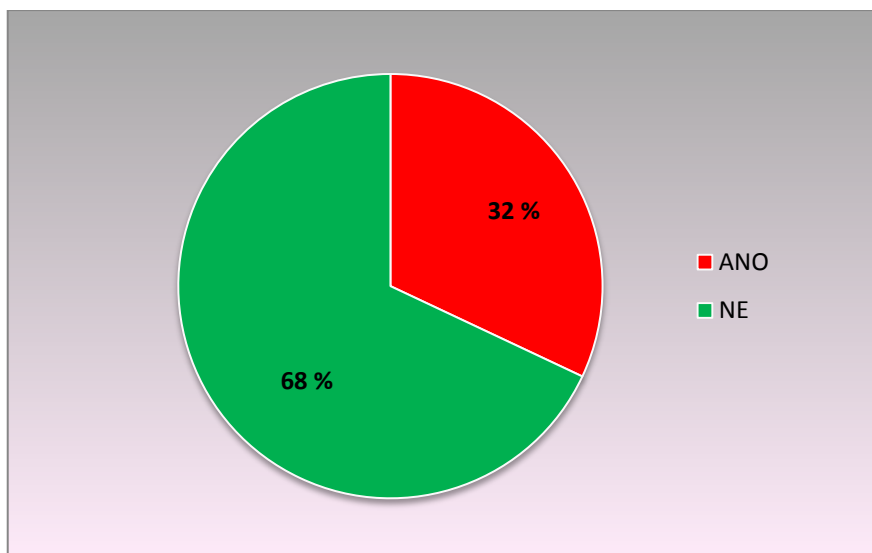
Výsledky v grafické podobě otázky č. 9 v dotazníkovém šetření nalezneme na obrázku výše (*obr. č. 11*) a tento graf uvádí, jaké druhy stezek oslovení respondenti preferují. Výsledky jsou vcelku vyrovnané, avšak s převahou 41 % je občanů upřednostňována

samostatná stezka pro pěší a s výsledkem 36 % se jedná o stezku, která je oddělena pruhem, kde se míjí cyklisté s chodci. Nutno podotknout, že ani společná stezka pro cyklisty a chodce z tohoto šetření není s 23 % překážkou. Tato otázka byla ve výzkumu výhradně doplňkovou a pouze mě upozornila na preference třeboňských občanů, které stezky jsou pro ně favorizující, a zda jsou v místech určených pro pěší vítáni i cyklisté. Jedná se čistě jen o mé obohacení.



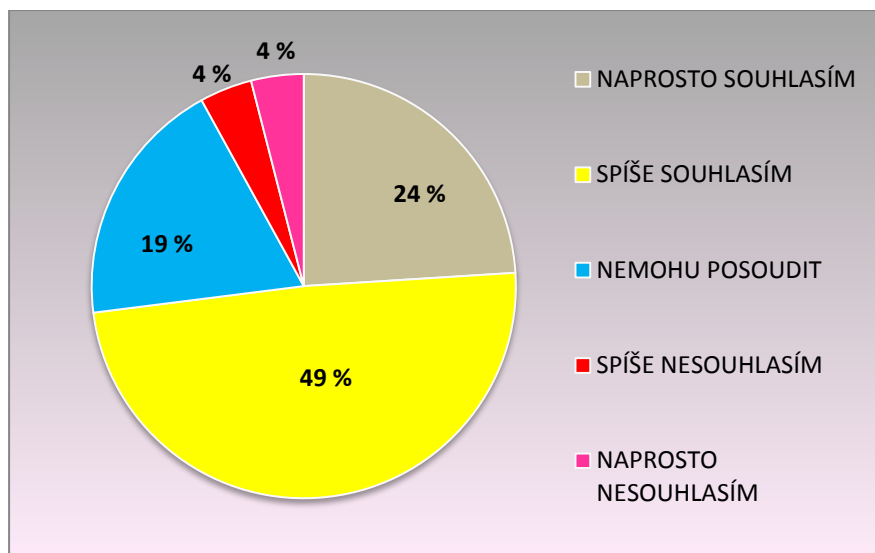
Obr. č. 12 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Opakované rozhlížení při přecházení komunikace (autor)

Výše uvedený graf (obr. č. 12) znázorňuje procentuální vyjádření respondentů k otázce č. 10 „Při přecházení komunikace se rozhlížím opakovaně. Minimálně 3x – doleva, doprava a opět doleva. Chováš/te se tak?“ Odpověď „ano“ zvolilo 75 respondentů (75 %). Dá se říci, že tento graf poukazuje a potvrzuje vrozené nutkání v podobě pudu sebezáchovy. Lidský instinkt v podobě strachu je natolik mocný, a z grafu je to zřejmé, že převládá u většiny dotázaných jedinců.



Obr. č. 13 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Absolutní přednost na přechodech pro chodce (autor)

Otázka č. 11 (grafické vyobrazení pod obr. č. 13) byla v dotazníkovém průzkumu pro šetření, společně s otázkami č. 6 (obr. č. 8), č. 7 (obr. č. 9) a č. 8 (obr. č. 10), stěžejní. Tyto otázky mi odpověděly na vše, co se týče bezpečnosti chodců v daném městě, a zároveň jejich výsledky vedly k potvrzení nebo vyvrácení mého předpokladu o bezpečnosti jako takové. Předpokládala jsem, že určité procento respondentů odpoví na tuto otázku kladně. Ovšem má domněnka byla několikanásobně překročena, a to počtem 32 tázaných. Takto vysoké číslo přisuzuji skutečnosti, že se výzkumu zúčastnili lidé ve věku nad 56 let a více a pro tuto věkovou kategorii jsou důležitá média a vše, co se v nich řekne. Pravidla silničního provozu jsou v tomto případě na místě a bohužel tito občané s nimi nejsou nikterak seznamováni. 68 tázaných s touto otázkou nesouhlasilo a ukázalo tím, že o bezpečnosti při zahájení samotného aktu přecházení na přechodech pro chodce něco vědí a respektují tím již zmiňovaná pravidla silničního provozu. Přesné procentuální vyjádření vidíme z uvedeného grafu (obr. č. 13).



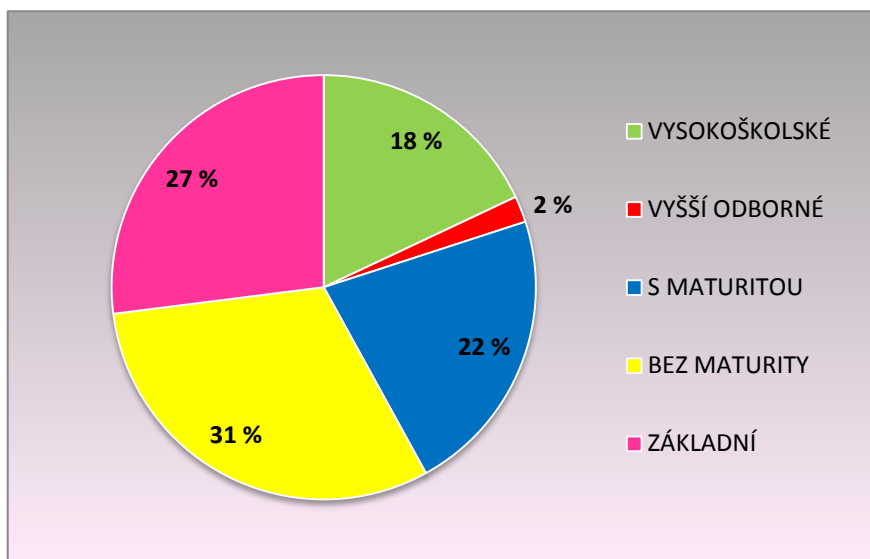
Obr. č. 14 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Dostatečné využití třeboňských stezek pro pěší (autor)

Z grafického zobrazení (obr. č. 14) je patrné, že na otázku č. 12 dotazníkového průzkumu odpovědělo kladně 73 % oslovených, tj. 73 chodců. Na této otázce si můžeme všimnout, jak respondenti vnímají město Třeboň z pohledu infrastruktury pro občany a zejména využitelnosti všech stezek pro pěší. Jedná se o významnou hodnotu spokojenosti s místními komunikacemi pod třeboňským označením „d“ v pasportu města. Pouhé 4 % nesouhlasí s dostatečným využitím stezek a stejný počet osob, tj. 4 %, zaznamenalo otázku s možností „Spíše nesouhlasím“. 19 %, tj. 19 dotázaných, odpovědělo „Nemohu posoudit“. Dle mého úsudku takto odpovídali ti chodci, kteří nejsou schopni při chůzi vnímat prostředí, jimž procházejí, nebo se chtěli pouze zdržet hlasování.

Přehled měst		Počet odpovědí	Procentuální vyjádření
Třeboň		54	54 %
V okruhu do 10 km		34	34 %
Jinde:	Cep	2	
	České Budějovice	1	
	Chlum u Třeboně	3	
	Lišov	1	
	Novosedly nad Nežárkou	1	
	Praha	1	
	Suchdol nad Lužnicí	2	
	Vlkovice	1	
		12	12 %

Obr. č. 15 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Přehled, kde oslovený respondent žije (autor)

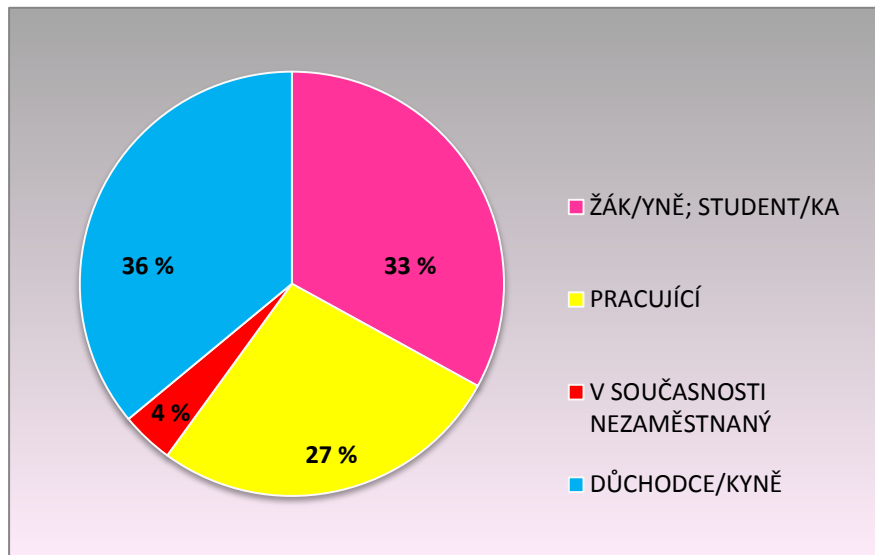
Dotazníkové šetření bylo zaměřeno na místní obyvatele, což výsledky, které nalezneme výše (obr. č. 15) z větší míry potvrzují. Výjimku tvoří pouze ti, jež pocházejí nebo žijí v jiném městě, ale město Třeboň znají, pravidelně ho navštěvují či v něm pracují a též se pohybují po místních komunikacích, využívají přechody pro chodce a vnímají na nich dopravní bezpečnost. Ostatní obce jako Cep, Chlum u Třeboně, Suchdol nad Lužnicí a Vlkov, které jsou v obrázku uvedeny, spadají do periférie Třeboňska.



Obr. č. 16 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Nejvyšší dosažené vzdělání respondenta (autor)

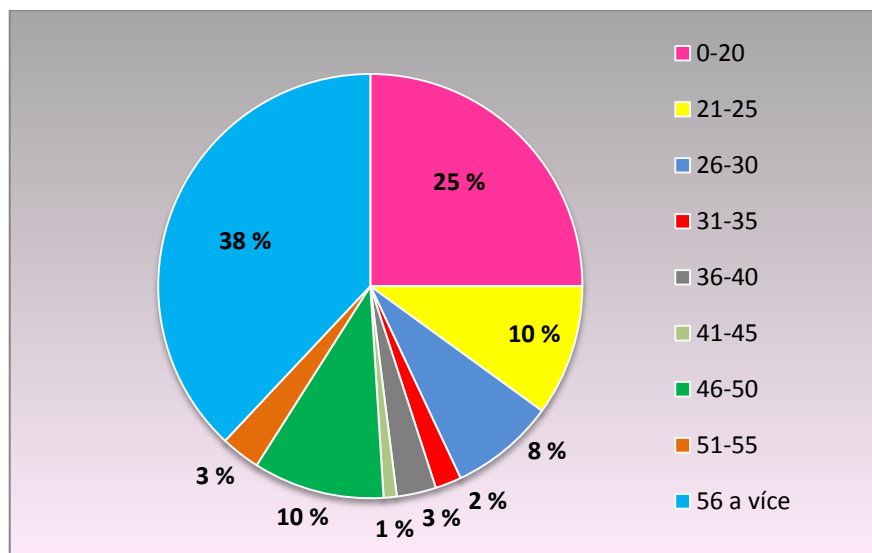
Výšečový graf (obr. č. 16), který je zaměřený na otázku č. 14 v dotazníku. Nejpočetnější procentuální část zaujímá dosažené vzdělání bez maturity s 31 % a rovněž i vzdělání základní s 27 %. Kategorie s maturitou zastupuje 22 %. 18 % představují vysokoškoláci a pouhé 2 % reprezentují lidé s vyšším odborným vzděláním. Tyto výsledky částečně korespondují s otázkou č. 16 (obr. č. 18), v níž jsme se ptali na věk. Právě díky samotnému věku respondentů se dá s velkou přesností stanovit i vazba na vzdělanost. Důkazem je toto zkoumání, které upozornilo, že nejvíce respondentů bylo ve věku nad 56 let. To odpovídá skutečnosti, že u otázky s nejvyšším dosaženým vzděláním zvítězila kategorie bez maturity. Vysvětlení je jednoduché. Občané, kteří jsou dnes v důchodovém věku, se jako mladí lidé učili pouze řemeslu. Školský vzdělávací systém nebyl tak rozvinutý jako dnes a studovat SŠ a následně VŠ mohl jen málokdo. Důležité je zmínit i skupinu do 20 let, která byla též hojně zastoupena. Zaujímá 25 % z celkového počtu tázaných a rovněž se prolíná s otázkou č. 14 (obr. č. 16). Celkem 27 % respondentů uvedlo základní vzdělání.

Příčinou této situace by mohlo být, že oslovení respondenti byli ve věku 15 let, kdy mají právě končenu povinnou školní docházku.



Obr. č. 17 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Status respondenta (autor)

Otázka č. 15 v dotazníkovém průzkumu (obr. č. 17) byla položena záměrně jako kontrolní pro správnost vyplnění dotazníku a vyplňovali ji všichni oslovení respondenti, jak bylo v dotazníku uvedeno. Společně s otázkou č. 14 (obr. č. 16) a otázkou č. 16 (obr. č. 18) potvrdila skutečnost, že respondenti byli pečliví a věnovali výzkumu dostatečnou pozornost. Zvolené otázky vyplňovali důsledně. Můj předpoklad statusu tázaných se naplnil, a to z důvodu výsledků u uvedených otázek. Dotazníkového šetření se s největším počtem respondentů zúčastnila kategorie důchodce/kyně (s počtem 36 %). Na druhé příčce s 33 odpověďmi, tj. 33 %, se umístila skupina žák/yně; student/ka. Hojně zastoupenou skupinou, s 27 %, byli pracující. Pouze 4 % všech tázaných, tj. 100 odpovědělo, že jsou v současnosti nezaměstnaní.



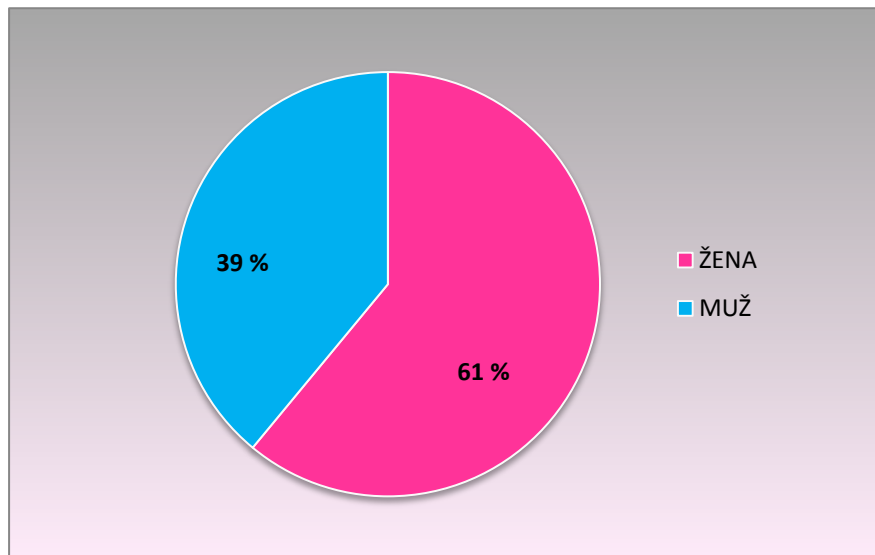
Obr. č. 18 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Věk respondenta (autor)

V dotazníkovém šetření jsem otázkou č. 16, která je graficky znázorněna výše (obr. č. 18) zjišťovala věk oslovených. Všichni, tzn. 100 tázaných, uvedli, do jaké věkové skupiny se zařazují a patří. Nezapisovali tedy do dotazníku svůj konkrétní věk. Domnívala jsem se, že výsledky budou hodně vyrovnané a budou zachyceny všemi věkovými kategoriemi. Z výsledného ukazatele lze pozorovat, že všechny věkové skupiny byly dotazovanými splněny a potvrdily mi moji hypotézu.

Uvedené výsledky současně negovaly můj první předpoklad, a to vyrovnanost věkových skupin. Nicméně si myslím, že v Třeboni shledáme dostačující počet všech věkových skupin, které se doplňují. Výsledek rozdílnosti přičítám malé účasti dotazovaných z celkového množství všech chodců ve městě. Nejpočetnější zastoupení, a to s celými 38 %, měla věková skupina 56 a více, kterou zvolilo celkem 38 tázaných. S 25 % věková skupina 0–20, kterou vybralo 25 dotázaných. Na třetí příčce skončila věková skupina 21–25 a 46–50, obě s 10 tázanými, tj. 10 %. Zbylé procentuální ztvárnění vidíme v grafu (obr. č. 18). Konkrétně: věkovou skupinu 26–30, kterou zvolilo 8 oslovených, věk 51–55 zaškrtili 3 respondenti a stejný počet oslovených, tzn. 3, uvedlo věkovou skupinu 36–40, kategorii mezi 31–35 rokem života zdůraznili 2 respondenti a 1 oslovený zvolil věkovou třídu mezi 41–45 rokem svého života. Uvedené množství respondentů je seřazeno sestupně.

Z dotazníkového šetření mohu dojít k závěru, že ve městě Třeboni převážně žijí lidé v důchodovém věku. Ti využívají pěší chůzi v nejnútnejších případech při běžném přemístění po městě. Dále se jedná o mládež, která se přemísťuje do školských institucí. Proto je potřeba

neustále tyto dvě věkové kategorie z pohledu pravidel silničního provozu vzdělávat a upozorňovat na novinky předpisů. Občané v produktivním věku, ať už jako řidiči nebo jen účastníci silničního provozu, již mají dostatečnou zodpovědnost. V první řadě za sebe samotné a dále i za ostatní bytosti na místních komunikacích.



Obr. č. 19 – Dotazníkové šetření, Třebon 2016; Pohlaví respondenta (autor)

Konečnou otázkou dotazníkového výzkumu, tedy otázkou č. 17 (*grafické znázornění na obr. č. 19*), je záležitost primární, která se týká pohlaví všech oslovených respondentů a představuje základní přehled chodců ve městě Třeboni. Samotný graf je vyobrazen výše (*obr. č. 19*). Žen odpovědělo 61, tj. 61 % z celkového množství 100 dotázaných. Odpověď „muž“ byla zvolena 39krát. Výsledky jsou rovnoměrné, avšak díky této skutečnosti můžeme konstatovat, že v Třeboni v roli chodce potkáme spíše ženy.

Tento výsledek také ukazuje na indikátor „žena versus muž“ a zároveň může být podkladem pro další výzkumné šetření, např. s názvem „Řídí vozidla častěji muži či ženy?“

3.4 VYBRANÁ MÍSTA DOPRAVNÍCH NEHOD

V této kapitole a následujících podkapitolách se budu věnovat dopravním nehodám, které se odehrály ve městě Třeboni. Dopravní nehody byly vybrány na základě výsledků dotazníkového šetření, které proběhlo s občany města. Dotazník najdeme v Příloze č. 5 a vyhodnocení dotazníkového šetření je uvedeno v kapitole 2.4 Výsledky dotazníkového šetření. Potřebné materiály k dopravním nehodám mi byly poskytnuty na Dopravním inspektorátu v Jindřichově Hradci, kam město Třeboň spadá, a kde jsou tyto dopravní nehody evidovány.

Zvoleny byly celkem tři dopravní nehody, a to nehoda A, nehoda B a nehoda C. Ve všech vystupuje pozemní komunikace, chodec a motorové vozidlo. U první jmenované dopravní nehody se jedná o střet motorového vozidla s chodcem na vyznačeném přechodu pro chodce s lehkým zraněním. Další dopravní nehoda se uskutečnila též na vyznačeném přechodu pro chodce, rovněž s lehkým zraněním. Poslední střet chodce s vozidlem se odehrál na pozemní komunikaci mimo vyznačené místo pro přecházení, tedy mimo přechod pro chodce, s jedním těžkým zraněním a s jedním úmrtím. Místa všech tří dopravních nehod jsou podle mínění samotných občanů města nebezpečná, ohrožující. Proto jsem se na zmiňovaná místa zaměřila a poukážu na tuto problematiku a možné řešení.

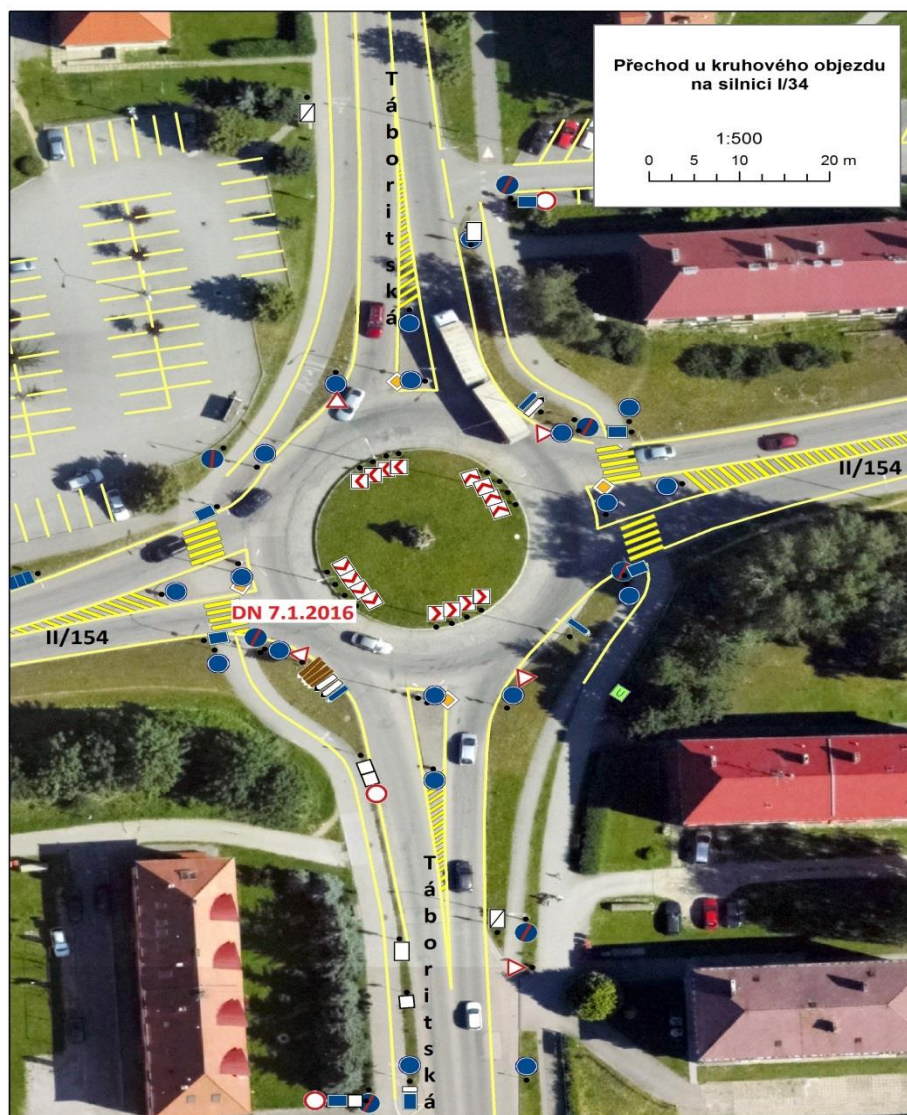
Na následujícím obrázku (*obr. č. 20, s. 78*) jsou zaznamenány dopravní nehody, a to v rámci střetů vozidel s chodci. Mapa je vygenerovaná z příslušného portálu Geografického informačního systému. Obrázek se opírá o statistické údaje nehod od roku 2007 do dubna 2017, s celkovým počtem 15 dopravních nehod.



Obr. č. 20 – Výskyt střetů vozidel s chodci; ulice Táborská a Svobody, Třeboň (24)

3.4.1 Dopravní nehoda A – přechod, lehké zranění

Tato dopravní nehoda se stala na silnici I. třídy č. 34, která propojuje kraje Jihočeský, Vysočinu a Pardubický. Řadí se mezi nejdelší a nejvýznamnější celostátní tahy, po jejím úseku jsou směřovány i evropské silnice jako je E551 a E49. V Jindřichohradeckém okrese začíná silnice I/34 svoji trasu před Třeboní a dále míří přes obce Stará Hlína, Mláka, Stráž nad Nežárkou, Lásenice a Horní Žďár do Jindřichova Hradce a následně do již zmiňovaných krajů Vysočina a kraj Pardubický. Ve městě Třeboni se tedy jedná o silnici na hlavním průtahu mezi bývalým největším městem Jindřichovým Hradcem a největším jihočeským městem Českými Budějovicemi. Zmiňovaná silnice je tudíž hojně využívána motorovými vozidly. Ve velké míře je zde zastoupena i tranzitní doprava. V minulých letech bylo v místě, kde vede silnice I/34 a kříží se s ulicí Táborská, světelné signalizační zařízení. V roce 2000 zde byla vybudována okružní křižovatka. Přes tuto rušnou komunikaci jsou v celé délce města vybudovány dle norem a předpisů celkem 3 přechody pro chodce. Z toho se dva přechody nacházejí na kruhovém objezdu, kde jsou rozděleny bezpečnostním ostrůvkem, a jeden přechod s nejvíce bezpečnostními opatřeními pro pěší je na této silnici I. třídy s křížící se ulicí Boženy Němcové.



Obr. č. 21 – Místo dopravní nehody A, silnice I/34 – okružní křižovatka v Třeboní (19)

Byl čtvrtek, 7. ledna 2016, a ručičky na hodinách ukazovaly 05:55, když se na silnici I. třídy č. 34 v 21,802 km na okružní křižovatce s ulicí Táboritá stala dopravní nehoda. Jednalo se o střet vozidla s chodcem s lehčím zraněním na vyznačeném místě pro přecházení. Řidič s vozidlem z místa dopravní nehody ujel a neposkytl první pomoc.



Obr. č. 22 – Fotodokumentace z místa dopravní nehody A (17)



Obr. č. 23 – Fotodokumentace z místa dopravní nehody A (17)

59letá chodkyně z Třeboně byla zraněna lehce. Vůz byl při dopravní nehodě nezjištěn. Z bezpečnostní kamery a výpovědi přítomných svědků se jednalo o vozidlo Mazda 3, které jelo ve směru od Českých Budějovic do Jindřichova Hradce po silnici č. I/34.

Řidič uvedeného vozu přehlídl chodkyni, jež se pohybovala od centra při zahájení úkonu přecházení na vyznačeném místě, tedy na přechodu pro chodce. Z pohledu řidiče se vyskytovala z pravé strany a ohrozil ji tím, že do ní narazil. Do dnešního dne, tj. 24. prosince 2016, je věc v šetření – o pachateli přestupku, resp. trestném činu, nebylo rozhodnuto.

Ohledání místa dopravní nehody: [3]

„Předmětné místo dopravní nehody se nachází v Třeboni, na silnici č. I/34, na kruhovém objezdu u Obchodního domu Penny market, na křižovatce se silnicí č. II/154, ulicí Táboritská. Jedná se o kruhový objezd. Silnice č. I/34 prochází kruhovým objezdem v přímém směru ve směru od českých Budějovic na Jindřichův Hradec. Silnice č. II/154 prochází kruhovým objezdem v přímém směru jako ulice Táboritská, vedoucí od centra Třeboně na Lomnici nad Lužnicí. Na vjezdu na kruhový objezd jsou ze všech čtyř stran osazeny svislé dopravní značky P 4 „Dej přednost v jízdě!“, C 1 „Kruhový objezd“ a na středovém vyvýšeném ostrůvku mezi protisměrnými jízdními pruhy je osazena svislá dopravní značka C 4a „Příkázaný směr objíždění vpravo“, Při jízdě na kruhovém objezdu jsou na sloupech veřejného osvětlení osazeny svislé dopravní značky P 2 „Hlavní pozemní komunikace“, a na vyvýšených ostrůvcích na výjezdech z kruhového objezdu jsou osazeny svislé dopravní značky C 4c „Příkázaný směr objíždění vpravo a vlevo“. Uprostřed

kruhového objezdu naproti jednotlivým vjezdům na kruhový objezd jsou na vyvýšeném ostrůvku osazena dopravní zařízení Z 3 „Vodící tabule“. Kruhový objezd je na vnějším okraji označen vodorovnou dopravní značkou V 4 „Vodící čára“. Na silnici č. I/34 jsou na obou stranách kruhového objezdu na vjezdových a výjezdových větvích vyznačeny vodorovné dopravní značky V 7 „Přechod pro chodce“. Na chodnících před přechody pro chodce jsou osazeny svislé dopravní značky C 10b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“ a na opačné straně jsou osazeny svislé dopravní značky C 10a „stezka pro chodce a cyklisty“. Na pozemní komunikaci jsou přechody pro chodce z obou stran označeny svislou dopravní značkou IP 6 „Přechod pro chodce“. Dále jsou na kruhovém objezdu osazeny svislé dopravní značky „Směrová tabule“. Kruhový objezd je osazen sloupy veřejného elektrického osvětlení. Uprostřed kruhového objezdu je vyvýšená zatravněná a z části zasněžená plocha kruhového tvaru se skulpturou kaprů. Na vyvýšený středový ostrůvek se napojuje menší kruhová plocha kruhového objezdu s povrchem z černé živičné směsi. V době ohledání místa dopravní nehody je povrch pozemní komunikace mokrý, v dobrém stavu, bez výmolů a výtluků, bez závad ve sjízdnosti, kdy krajnice jsou z části zasněžené. Jednotlivé pozemní komunikace, které ústí a vycházejí z kruhového objezdu, mají povrch rovněž z černé živičné směsi. Okolí kruhového objezdu tvoří na jeho vnějších okrajích vyvýšené travnaté pásy a plochy, dále stezka pro chodce a cyklisty, kdy vše je z části zasněžené. Šířka zpevněného povrchu pozemní komunikace kruhového objezdu je 7,7 metru. Šířka stezky pro chodce a cyklisty je 3,9 metru. Jedná se o úsek pozemní komunikace bez spádových poměrů. Jedná se o rovný, přehledný úsek pozemní komunikace, dopravní značení a dopravní zařízení je dobře viditelné, nezakryté. Hustota provozu v době ohledání místa dopravní nehody je vysoká a je denní doba – svítání, polojasno, bezvětrí, mokro, viditelnost do dálky je dobrá a není snížena povětrnostními vlivy. Teplota vzduchu minus 2.“

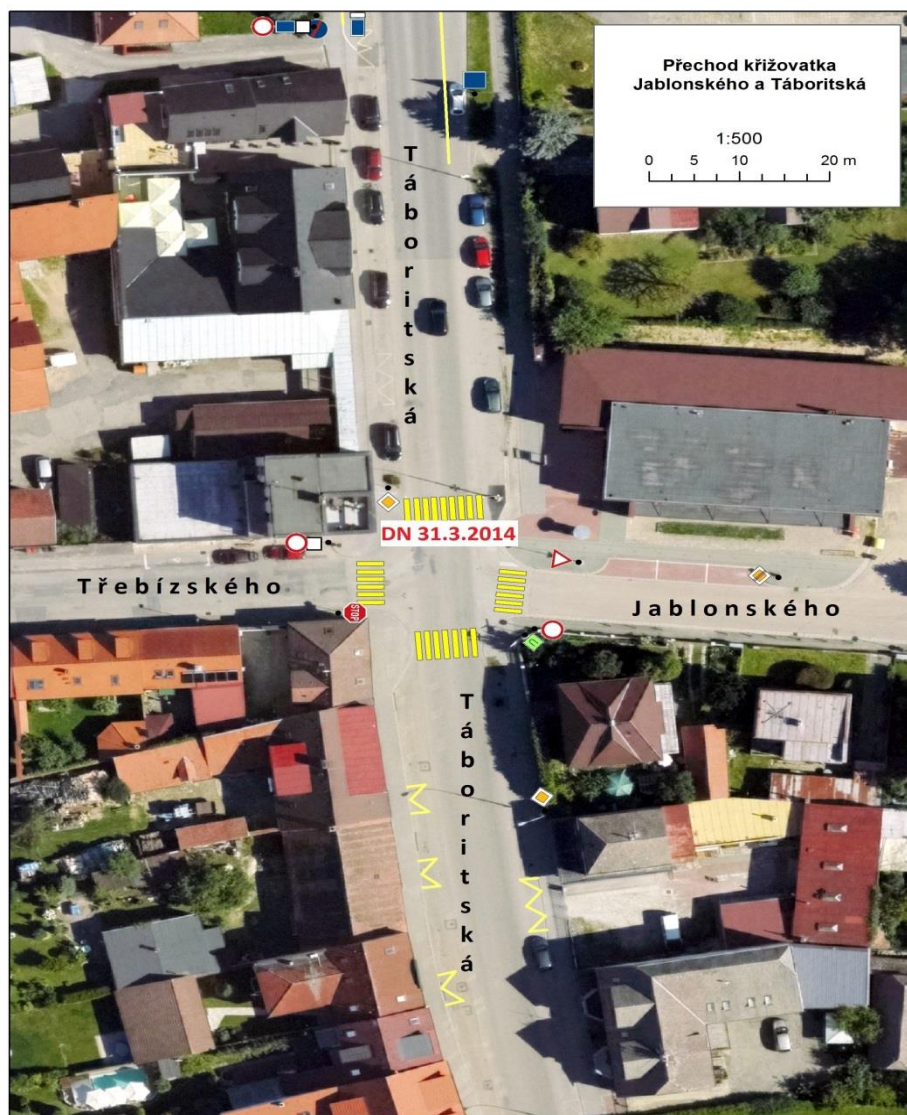
3.4.2 Dopravní nehoda B – přechod, DN s lehkým zraněním

Nehoda osobního automobilu se střetem s chodcem se stala na silnici vlastněné Jihočeským krajem, tedy na silnici II. třídy. Konkrétně se jednalo o silnici II/154. Tato silnice číslo 154 vede z Třeboně přes obce Šalmanovice, Nové Hrady, dále pak přes Horní Stropnici, přes Benešov nad Černou a svůj úsek končí v Kaplici v okrese Český Krumlov.

Z příslušné dokumentace o „Oznámení záměru“ – „Průjezdni úsek silnice II/154 v Třeboni“ jsem shledala, že tato komunikace byla v roce 2009 v celém svém úseku zrekonstruována po etapách, které na sebe navzájem navazovaly. Předmětnou komunikaci tvoří jednotlivé ulice města s celkovou délkou cca 2,3 km. Podle abecedního pořadí se jedná

o ulice Budovcova, Novohradská, Světská hráz, Svobody a Táboritská. Na komunikaci jsou dále napojeny další městské ulice, které zároveň tvoří křižovatky se jmenovanou komunikací. Dle abecedního pořadí se jedná o ulice Jablonského, Přemyslova, Riegrova, Sádecká, Seifertova, Sokolská, Sportovní, Třebízského, U Světa a Vrchlického.

Na křižovatce ulic Táboritská, Jablonského a Třebízského, kde se tato dopravní nehoda stala, nacházíme průsečnou křižovatku, po jejímž obvodu jsou celkem 4 přechody pro chodce. Směrem do centra po silnici II/154 ulicí Táboritská nalezneme jeden přechod pro chodce. Dalším bodem pro oficiální přecházení je místo na ulici Svobody mezi sídlištěm Hliník a Pekařstvím a kavárnou DéKáčko a druhé je mezi sídlištěm Svobody a Potravinyami Fresh. Dále na tuto silnici číslo 154 navazuje místní ulice Budovcova, kde jsou celkem dvě místa na přecházení. A to na jejím začátku mezi sídlištěm Svobody a pekařstvím U Adolfa a druhé se nachází mezi sídlištěm Svobody a ulicí Přemyslova. Na Světské hrázi se jedná o jeden přechod pro pěší v místě výpusti rybníka Svět a o přechod pod hrází rybníka Svět směrem na Trocnovské náměstí. Na tuto část komunikace navazuje ulice s názvem Novohradská, kde je místo přechodu u autobusové zastávky „Třeboň, Dřevnice“ označeno svislou dopravní značkou „Přechod pro chodce“. Na silnici druhé třídy číslo 154 vedoucí městem Třeboní je v evidenci celkem 10 oficiálních přechodů pro chodce. Kolem této páteřní komunikace předměstím Třeboně najdeme např.: MěÚ Třeboň, sídlo Městské policie, služby pro občany a návštěvníky v podobě restaurací, kaváren, obchodů s potravinami, lékárny a též i celou řadu ubytovacích zařízení. Předměstí je zastoupeno i největším treboňským sídlištěm Svobody a Hliník, kde je v samotném jádru umístěna Mateřská škola Sluníčko. Z uvedených příkladů se dá vyvodit, že celé předměstí je obyvateli denně hojně navštěvované a stává se i velmi frekventovaným místem.



Obr. č. 24 – Místo dopravní nehody B, silnice II/154 – průsečná křižovatka Táboritcká, Jablonského a Třebízského v Třeboní (19)

Dne 31. března roku 2014 v dopoledním čase, přesně v 11:45, byla zaznamenána dopravní nehoda na ulici Táboritcká – silnice II/154 – Jablonského, s místní komunikací ulice Třebízského.



Obr. č. 25 – Fotodokumentace dopravní nehody B (17)



Obr. č. 26 – Fotodokumentace dopravní nehody B (17)

I u této dopravní nehody jde o vozidlo a střet s chodcem na přechodu pro pěší. Řidič vozidla z místa dopravní nehody ujel a neposkytl zraněné první pomoc. Následně byl PČR Třeboň vypátrán a zastaven u nákupního centra Penny Market, kde byl zkontrolován strážníky. Policií bylo zjištěno, že ŘP byl úřadem odňat, a to ze zdravotních důvodů. Řidič měl tedy v době řízení motorového vozidla platnou blokaci všech řidičských oprávnění. Na vozidle byla dále shledána neplatná technická kontrola. Vozidlo tedy v době řízení nebylo technicky způsobilé k provozu na pozemní komunikaci. 56letý řidič u sebe neměl žádné potřebné doklady a následně se podrobil dechové zkoušce, která byla pozitivní. Celkově bylo naměřeno 3,52 g/kg alkoholu, a to bezprostředně po dopravní nehodě v čase 12:14. Při druhém měření v čase 12:45 bylo v krvi 2,03 g/kg alkoholu. Odběr vzorku krve byl tedy proveden.

V roli chodce byla 69letá žena žijící v Třeboni. Na přechod pro chodce vstupovala s jízdním kolem, které bylo jí vedeno. Chodkyně utrpěla zhmožděny na více částech těla a byla převezena k ošetření k místnímu lékaři. Dechová zkouška na alkohol u chodkyně byla negativní. Škoda na bicyklu byla vyčíslena na 1 000 Kč. Na vozidle tovární značky Škoda 135 LSE Favorit vznikla škoda taktéž 1 000 Kč. Podle příslušného spisu je věc v šetření a o pachateli přestupku, resp. trestném činu, nebylo rozhodnuto.

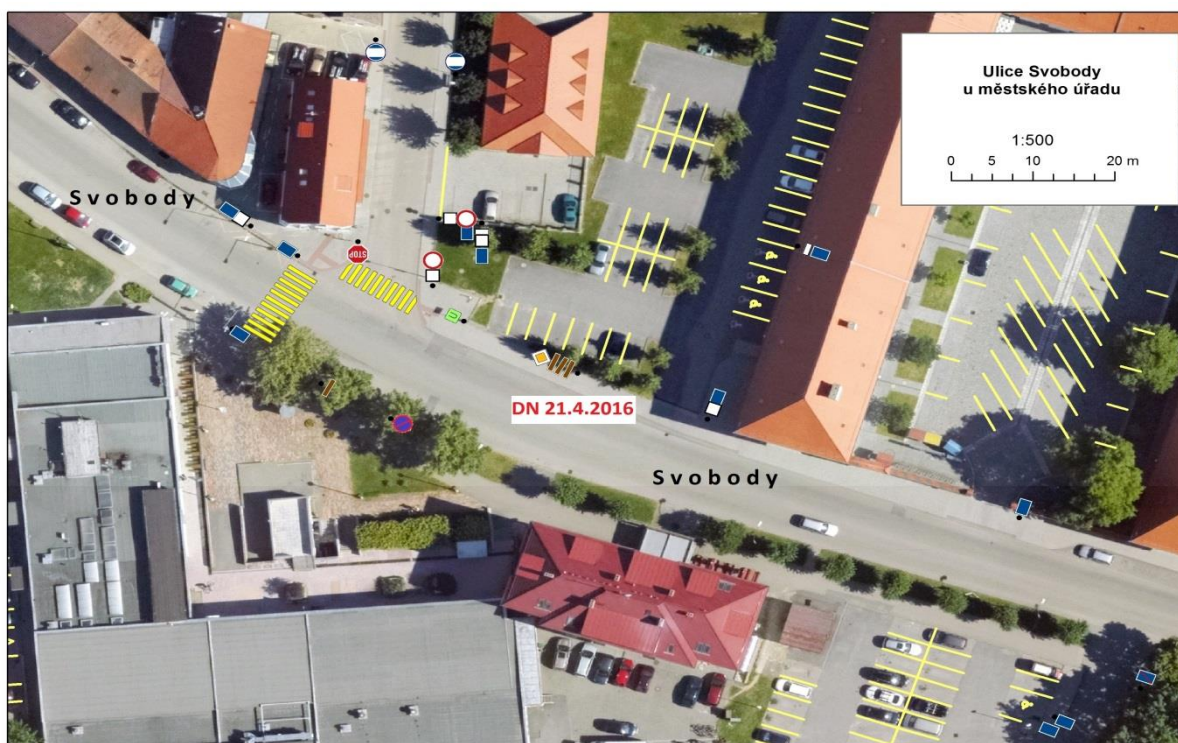
Ohledání místa dopravní nehody: [3]

„Předmětné místo dopravní nehody se nachází na křižovatce silnice II. třídy číslo 154, ulice Táborská a místních komunikací ulic Třebízského a Jablonského v uzavřené obci Třeboň. Jedná se o přehlednou, průsečnou čtyřramennou křižovatku bez spádových poměrů. Jako hlavní pozemní komunikace je v křižovatce značena silnice II/154, ulice Táborská, vedoucí od centra obce ke kruhovému objezdu. Na hlavní pozemní komunikaci je z obou stran před křižovatkou osazena svislá dopravní značka P2 „Hlavní pozemní komunikace“. Šířka hlavní vozovky je před křižovatkou 12,7 m, kdy je po obou stranách vozovky pruh pro parkování vozidel, kdy pravý je o šíři 2,4 m a levý je o šíři 3,0 m. Za křižovatkou je šířka hlavní pozemní komunikace o šíři 13,6 m, kdy je po obou stranách pruh pro parkování vozidel, pravý o šíři 2,2 m a levý o šíři 2,0 m. Před křižovatkou je po obou stranách vyvýšený chodník, pravý o šíři 2,0 m a levý 2,6 m. za křižovatkou je vyvýšený chodník po levé straně o šíři 3,0 m, po pravé straně je chodník o šíři 2,7 m. Z levé strany se v křižovatce na hlavní pozemní komunikaci napojuje vedlejší místní komunikace ulice Třebízského vedoucí ke křižovatce. Před vyústěním do křižovatky je na pravé straně této komunikace osazena svislá DZ P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V opačném směru jízdy je na této komunikaci osazena svislá DZ B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů s dodatkovou tabulkou E 12 Text (Mimo dopravní obsluhy). Šířka vozovky této komunikace je 6,8 m, kdy po pravé straně je vyvýšený chodník o šíři 1,8 m a po levé straně je pruh pro parkování vozidel o šíři 2,0 m a dále vyvýšený chodník o šíři 1,5 m. Naproti MK ul. Třebízského vyúsťuje v křižovatce na hlavní pozemní komunikaci vedlejší pozemní komunikace MK ulice Jablonského. Před vyústěním do křižovatky je na pravé straně této komunikace osazena svislá DZ P4 „Dej přednost v jízdě!“. V opačném směru jízdy je osazena svislá DZ B5 „Zákaz vjezdu autobusů. Dále je zde osazeno odrazové zrcadlo. Její šířka je 6,5 m, po obou stranách je vyvýšený chodník, kdy levý je o šíři 1,5 m, pravý tvoří prostranství před nákupním centrem FLOP. Místo je osazeno sloupy veřejného osvětlení a na všech komunikacích jsou před křižovatkou vodorovně vyznačeny přechody pro chodce vodorovnou DZ V7 „Přechod pro chodce“. Povrch vozovky v křižovatce je tvořen černou živíčnou směsí. V době ohledání místa DN je povrch vozovky bez výmolů a výtluků, v době ohledání suchý, neznečištěný, na okrajích hlavní pozemní komunikace jsou zbytky posypového materiálu. Okolí místa dopravní nehody tvoří zástavba domů. Přehlednost dopravního značení je dobrá, dopravní značení je čitelné, nezakryté. Provoz v době ohledání místa DN je vysoký. V době ohledání místa dopravní nehody je denní doba, zataženo, mírný vítr, sucho, viditelnost do dálky není snížena

povětrnostními vlivy. Teplota + 13 stupňů C. Řidič OA Škoda Favorit, který měl účast na dopravní nehodě, se v době ohledání místa DN nenachází na místě. Chodkyně, která měla účast na dopravní nehodě, se v době ohledání místa DN nenachází na místě. Před příjezdem hlídky DI SDN J. Hradec na místo DN byla chodkyně převezena vozidlem RLP na vyšetření a ošetření k lékaři v Třeboni.“

3.4.3 Dopravní nehoda C – mimo přechod, usmrcení a těžké zranění

Tento střet s chodcem se stal rovněž na silnici II. třídy číslo 154, a to v úseku treboňského předměstí v blízkosti Městského úřadu Třeboň. Konkrétně na ulici Svobody u domu č. p. 106. Jednalo se o dopravní nehodu osobního vozu a dvou chodkyň, které přecházely komunikaci mimo vyznačený přechod pro chodce. Jak už bylo uvedeno u dopravní nehody B, jedná se o velmi rušnou komunikaci a dalo by se konstatovat, že tato silnice patří k té nejvíce využívané v Třeboni nejen díky tomu, že je zde umístěno „centrum“ Třeboně, ale je to dáno i tím, že zde vede hlavní průtah přes hráz rybníka Svět směrem na Nové Hrady. Charakteristika komunikace a ostatní potřebné náležitosti jsou uvedeny u předchozí dopravní nehody (Dopravní nehoda B), poněvadž se jedná o totožnou komunikaci.



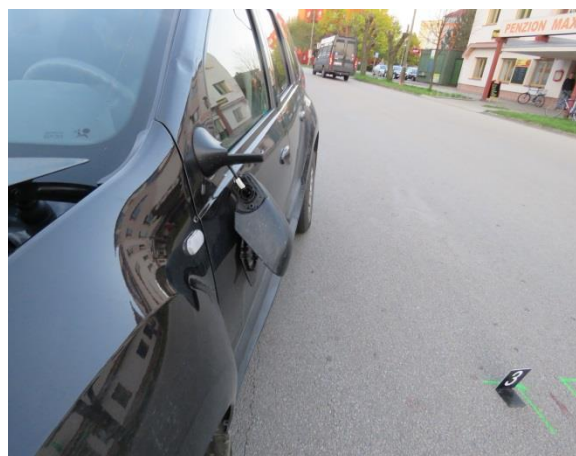
Obr. č. 27 – Místo dopravní nehody C, silnice II/154 – ulice Svobody u domu č. p. 106 v Třeboni (19)

Úsek, kde se dopravní nehoda odehrála, je rovný, pro všechny účastníky silničního provozu přehledný, komunikace je široká a je evidována jako hlavní pozemní komunikace. Povrch vozovky je tvořen černou živičnou směsí bez výmolů a výtluků. Ve směru od okružní křižovatky do centra je po pravé straně pruh pro parkování vozidel, který končí cca 20 m před budovou č. p. 106. V místě je z obou dvou stran chodník s vyvýšeným obrubníkem, který je z pravé strany tvořen živící a z levé zámkovou dlažbou. Mezi chodníkem s živící a příslušnou komunikací jsou travnaté pásy, jež jsou přerušovány nájezdy na chodník. Toto můžeme spatřit na fotodokumentaci místa (*obr. č. 37 a obr. č. 38, s. 95*).

Byl čtvrtek 21. dubna 2016 a v čase 18:57 se stala dopravní nehoda na předměstí Třeboně. Řidič jedoucí od centra města směrem k okružní křižovatce po silnici II/154 ulicí Svobody u domu č. p. 106 přední částí svého vozu narazil do žen, které v danou dobu přecházely komunikaci mimo vyznačený přechod, z pohledu řidiče z levé strany.



Obr. č. 28 – Fotodokumentace dopravní nehody C; vozidlo Dacia Duster SD (17)



Obr. č. 29 – Fotodokumentace dopravní nehody C; vozidlo Dacia Duster SD (17)

U této dopravní nehody figuruje osobní vozidlo tovární značky Dacia Duster SD, u něhož byla policisty odhadnuta škoda ve výši 50 000 Kč. Dvašedesátiletý řidič vozu Dacia Duster se na místě dopravní nehody podrobil dechové zkoušce, která byla negativní. Policií mu byl zadržen řidičský průkaz a vyšetřovací komisař nařídil soudní pitvu zemřelé a zahájil úkony trestního řízení pro podezření ze spáchání trestného činu usmrcení z nedbalosti.

Dalšími účastníky dopravní nehody byly dvě chodkyně, přičemž obě měly ročník narození 1948. Jedna žena byla usmrcena a druhá byla z místa dopravní nehody odvezena do nemocnice s těžkým zraněním. Dle policejního zápisu je chodkyně B podezřelá z porušení

ustanovení § 54 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a tím je důvodně podezřelá ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písmene k) zákona č. 361/2000 Sb. Věc je v šetření – o pachateli přestupku, resp. trestném činu, nebylo rozhodnuto.

„Řidič se z důvodu oslnění sluncem nechoval dostatečně ohleduplně a ukázněně a nevěnoval se plně řízení vozidla a nesledoval řádně situaci v silničním provozu, kdy na komunikaci přehlédl přecházející chodkyně, které přecházely poblíž řidiče z levé strany mimo přechod pro chodce. Došlo ke střetu přední části vozidla s přecházejícími chodkyněmi, které po střetu upadly na vozovku.“ [3]

Pozn. autora: „Ve vzdálenosti 45,3 m od místa nehody se nachází přechod pro chodce“.

Ohledání místa dopravní nehody:

Komunikace v místě dopravní nehody je o šíři 11,2 m a její povrch je tvořen živíci a v době ohledání je suchý, neznečištěný. Chodník, který je tvořen zámkovou dlažbou, je široký 2,2 m a nájezdy, jež přerušují travnaté pásy, jsou o šíři 5,0 m a chodník s živíci o šířce 4,3 m. V místě dopravní nehody je nejméně 100 m rovný, přehledný úsek. Hustota provozu v době dopravní nehody je na čísle 3, tedy střední. Nebyly nalezeny žádné vlivy, které by ovlivnily řidiče – bylo jasno, mírný vítr, bez srážek, s teplotou 18 °C. U řidiče byla provedena orientační dechová zkouška a test na řízení pod vlivem návykových látek. Obě zkoušky negativní.

V policejním spise je uvedeno: „VBM stanoven jako roh budovy č. p.: 106. Stopy ve směru jízdy vozidla. Pravý zadní roh vozu 17,1 m od VBM a 0,4 m vlevo od pravého okraje vozovky. Pravý přední roh vozu 21,2 m za VBM a 1,8 m vlevo od pravého okraje vozovky. Tělo usmrcené ženy odhozeno ve směru jízdy, hlava 26,0 m za VBM a 3,2 m vlevo od pravého okraje vozovky, nohy ve vzdálenosti 24,4 m za VBM a 2,3 m vlevo od pravého okraje vozovky. Biologická stopa (krevní) začíná na 19,5 m za VBM a 3,2 m vlevo od pravého okraje komunikace pokračuje v přímém směru a končí u hlavy mrtvé.“ [3]

Na místě dopravní nehody nebyly nalezeny brzdné, smykové a ani rycí stopy.

3.5 NÁVRHOVÁ OPATŘENÍ VEDOUcí KE ZVÝŠENí BEZPEČNOSTI V MÍSTECH DOPRAVNíCH NEHOD

V této podkapitole se zaměřím na vhodná návrhová opatření, která by mohla v místech dopravních nehod pomoci k zvýšení bezpečnosti chodců. Tato opatření jsou z mého pohledu pro město Třeboň jednak doporučující a z hlediska projektování i reálným řešením. Nutno upozornit, že finanční prostředky k realizaci projektů nejsou součástí návrhových opatření. Náklady nebyly vyčísleny.

Z dotazníkového šetření byla zjištěna celkem 3 místa, která jsou dotazovanými vnímána jako nejvíce ohrožující jejich bezpečnost při přecházení pozemní komunikace. Proto nemám žádné pochyby o tom, že navrhovaná opatření by nebyla chodci využívána.

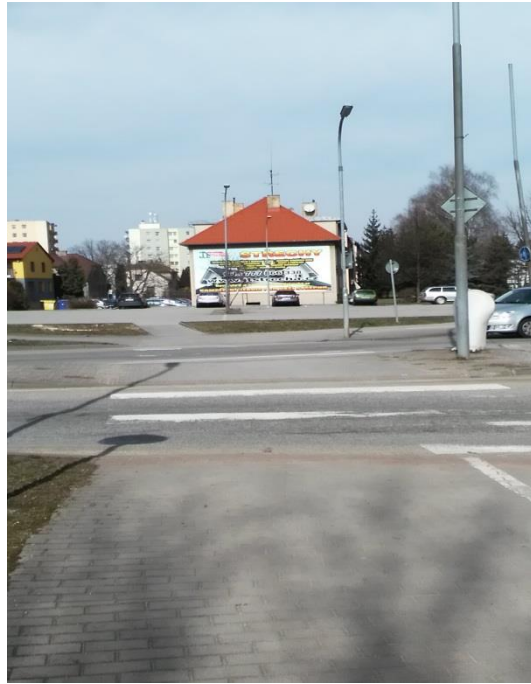
3.5.1 Návrhová opatření v místě dopravní nehody A

Příjezdová pozemní komunikace od Českých Budějovic, směrem na Jindřichův Hradec je při průjezdu městem Třeboní přerušena okružní křižovatkou, která se nachází cca 200 m od svislé dopravní značky označující tuto obec. Od příjezdu z Jindřichova Hradce po dvouproude pozemní komunikaci se jedná o délku cca 300 m rovněž od jmenovaného svislého značení obce. Dle mého subjektivního hodnocení tato skutečnost přispívá k větší rychlosti motorových vozidel na příjezdu/výjezdu z tohoto města, zejména pak při nízkých intenzitách dopravy, jako je např.: ranní doba, podvečerní, večerní a noční čas. Tento kruhový objezd byl vybudován v roce 2000 a od této doby nebyl větší měrou rekonstruovaný nebo modernizovaný tak, aby odpovídal dnešním moderním trendům vedoucím ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. K významnému problému tohoto místa tedy patří zvýšená rychlost motorových vozidel, nerespektování pravidel silničního provozu. Vodorovné značení k dnešnímu datu⁵ je ve stavu, který čeká na opravu, což lze říci i o vyjetých kolejích v místě samotného přechodu pro chodce (*obr. č. 30 a obr. č. 31, s. 90*). Dopravní značka „Přechod pro chodce“ upozorňující na chodce je umístěna v bezprostřední blízkosti vjezdu či výjezdu z OK a bez reflexních prvků. Dále pak na tomto místě neodpovídá světelné označení přechodů pro chodce. Ochranným prvkem je pouze bezpečnostní ostrůvek, který byl projektován již při vzniku OK, tedy v roce 2000.

⁵ 17. 4. 2017



Obr. č. 30 – Okružní křižovatka; silnice I/34 Třeboň (archív autora)



Obr. č. 31 – Detail okružní křižovatky; silnice I/34 Třeboň (archív autora)

V tomto místě, které má zvýšené riziko střetů vozidel s chodci, je zapotřebí upozornit na výskyt chodců, a to ve větší míře, než je tomu dnes. Trendy ochranných prvků se v této problematice každým novým dnem rozvíjejí a v této lokalitě přechodu pro chodce doslovně chybí a volají tak po povšimnutí. Jak již bylo uvedeno, v roce 2010 proběhla realizace okružní křižovatky, kdy u přechodů pro chodce vznikly bezpečnostní ostrůvky, a přechod pro chodce byl osazen příslušnou dopravní značkou. Ostrůvek je tedy jediným bezpečnostním prvkem ochrany chodců. Opatření tohoto přechodu pro chodce tak spočívají v doplnění všech možných bezpečnostních prvků napomáhajících k eliminaci střetů vozidel s chodci. Zejména se jedná o kvalitní osvětlení samotného prostoru přechodu (*obr. č. 32, s. 91*), které je nyní vyřešeno pouze pouličním osvětlením. Spatřit tak chodce v běžném denním oblečení na vzdálenost bezpečného zastavení motorového vozidla je takřka neuskutečnitelné. Kromě toho je třeba se v daném místě zaměřit na dopravní značení v podobě svislé dopravní značky doplněné o současné reflexní prvky. Pro lepší účinnost upozornění a zvýšení bezpečnosti chodců lze na přechod pro chodce též upozornit v podobě blikajícího solárního výstražného svítidla umístěného na svislém dopravním značení (*obr. č. 33, s. 91*). Všechny tyto bezpečnostní prvky umožňují včasnou reakci řidičů motorových vozidel na výskyt chodců a vedou tak k zvyšování jejich bezpečnosti.



Obr. č. 32 – Dopravní značení se solárním výstražným svítidlem (22)



Obr. č. 33 – Osvětlení přechodu pro chodce (20)

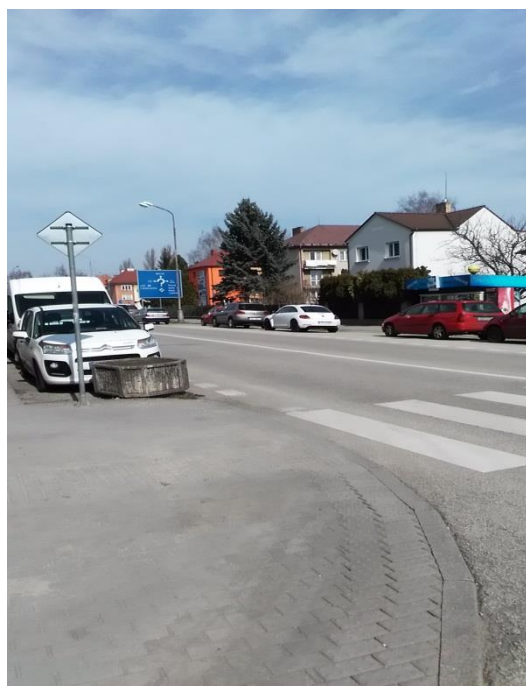
3.5.2 Návrhová opatření v místě dopravní nehody B

Křižovatka ulic Táboritská, Jablonského a Třebízského a především přechod pro chodce v této části patří bezesporu k jednomu z nejhůře projektovaných, nepřehledných a nejnebezpečnějších míst ve městě Třeboni. Toto je již patrné z příslušné fotodokumentace (obr. č. 34 a obr. č. 35, s. 92). Problémů v tomto místě je několik. Nejprve bych chtěla zmínit hustý silniční provoz směrem do centra města a naopak. V době turistické sezóny, dlouhé několik měsíců, se bezpochyby zvyšuje. Mezi velké problémy řadím jednak parkovací záliv, který je z obou stran ulice Táboritská, řešený podélným parkováním – končící/začínající u samotného přechodu pro chodce, tak i končící stezku pro cyklisty, jež vede od okružní křižovatky, a bezprostředně po jejím projetí cyklisté nekontrolovatelně sjíždějí na pozemní komunikaci a pokračují v jízdě společně s motorovými vozidly. Nutno podotknout, že v místě podélného stání často stojí vysoké vozy, které se starají o zásobování přilehlých obchodů, což přispívá k velké eliminaci možnosti výhledu řidiče a i chodců. Příslušná fotodokumentace (obr. č. 40, obr. č. 41 a obr. č. 42, s. 116) znázorňuje výhled řidiče vozidla jedoucího od okružní křižovatky. Spatření chodce řidičem vozidla je jednoznačně v řádu 1 až 2 m od hranice přechodu pro chodce, a to je zapříčiněno i stojící dodávkou v místě podélného parkování. Zachycen byl i samotný postoj chodce, jenž značí překážku v podobě vozidel,

a to v rozhledu a zahájení bezpečného přecházení komunikace (obr. č. 43, s. 116). K dalším negativním faktorům jednoznačně patří neoznačení přechodu pro chodce příslušnou dopravní značkou, a to ani v opačném směru jízdy. Osvětlení přechodu pro chodce neodpovídá příslušným normám. Je zde zastoupeno klasickým pouličním osvětlením, a to pouze z jedné strany přechodu pro chodce, které za tmy neosvětlí druhou část přechodu a rovněž ani samotného chodce. Ve směru od okružní křižovatky v místě, kde končí podélné parkování a navazuje místo určené pro chodce, který hodlá zahájit úkon přecházení komunikace, je umístěný nežádoucí městský mobiliář – betonový květináč. Z pohledu chodce jakožto účastníka silničního provozu je tento přechod nepřehledný, často nebezpečný, s výskytem střetu s vozidlem.



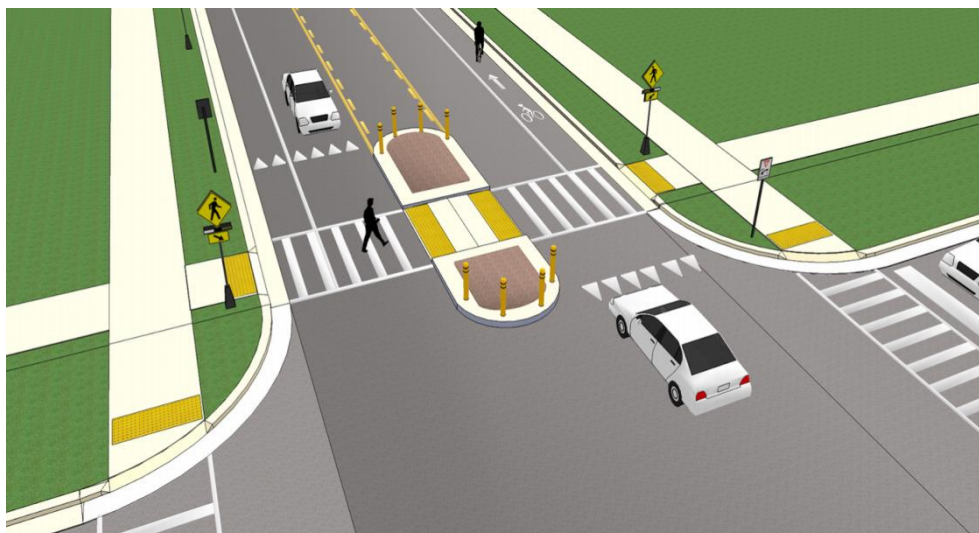
Obr. č. 34 – Celkový pohled na křižovatku
Táboritská, Jablonského a Třebízského;
Třeboň (archív autora)



Obr. č. 35 – Detailní pohled na křižovatku
Táboritská, Jablonského a Třebízského;
Třeboň (archív autora)

V celkovém opatření uspořádání tohoto problémového dopravního místa, bych se ráda zaměřila na rozdělení části vozovky, a to jak pro řidiče motorových vozidel, tak i pro cyklisty, na něž v této části města není nikterak myšleno a ani poukazováno. K vybrání této úpravy mne vedly především vhodné parametry křižovatky ulice Táboritská, Jablonského a Třebízského. V této úpravě je zapotřebí počítat s využitím podélného parkování, které v tomto místě pouze zvyšuje riziko nebezpečí – špatné výhledové úhly pro řidiče

i chodce. Ze zrušeného parkovacího stání z obou stran vozovky by vznikl jízdní pruh pro cyklisty, který by byl napojen na cyklistickou stezku přes OK. Byl by tak vyřešen problém, jenž vzniká ukončením cyklistické stezky přes okružní křižovatku a bezmyšlenkovité vjíždění cyklistů na pozemní komunikaci. Parkovací místa by byla přesunuta do vedlejších ulic, a to do ulice Třebízského a Jablonského, kde budou zajišťovat stejný komfort pro parkující při návštěvách okolních prodejen a restauračních zařízení a nebudou zabraňovat plynulému a bezpečnému silničnímu provozu na ulici Táboritská. Současně s tímto opatřením by měl vzniknout před hranicí křižovatky ve směru od OK bezpečnostní ostrůvek pro chodce zajišťující spolehlivé přejití obyvatel po celé délce vozovky a jejich lepší monitoring dopravní situace. Toto opatření můžeme vidět na obrázku níže (obr. č. 36).



Obr. č. 36 – Navrhované opatření křižovatky Táboritská, Jablonského a Třebízského; Třeboň (21)

Z moderního hlediska ochrany pěších a i s ohledem na nebezpečnost popisovaného místa křižovatky je zapotřebí doplnit celkové značení přechodu pro chodce dopravními značkami, a to takovými, které by standardně nesplynuly s dalšími naváděcími tabulemi či reklamními prvky vyskytujícími se v hojném počtu podél této komunikace. Svislé dopravní značení doplněné o reflexní prvky.

Dalším doporučeným bezpečnostním prvkem křižovatky s ohledem na přechod pro chodce by bezesporu mělo být jeho kvalitní osvětlení, zajištěné odpovídajícím světelným

zařízením určeným k přechodům, doplněným o dopravní značení v jeho horní části jakožto přehledné upozornění řidiče nákladního vozidla na výskyt chodce na vozovce.

3.5.3 Návrhová opatření v místě dopravní nehody C

Hlavní tah od OK, který pokračuje přes samotné předměstí města směrem na Nové Hrady, se mění z ulice Táboritská na ulici Svobody. Kolizní místo se nachází na ulici Svobody před MěÚ Třeboň. V této části města Třeboně byla v 60. letech minulého století vybudována poměrně rozsáhlá síť panelových domů. Dnes je toto místo největším bytovým sídlištěm ve městě. Lokalitu tvoří tzv. sídliště Svobody a Hliník. V jádru sídliště se nachází jedna z největších Mateřských škol v Třeboni. V roce 2008 byla v bývalých kasárnách zahájena rekonstrukce a o rok později byl do celého objektu přesunut MěÚ s rozšířenou působností. Předměstí dále tvoří Policie ČR – Obvodní oddělení Třeboň, sídlo Městské policie, výjezdové místo pro záchrannou službu, lékárny, služby pro občany a návštěvníky v podobě obchodů s potravinami, restauracemi, rovněž i s celou řadou soukromých objektů s možností ubytování. Z uvedených příkladů se dá konstatovat, že předměstí už jen díky místním obyvatelům, kteří využívají všech zmiňovaných služeb, je denně velmi rušným místem. Měli bychom se proto zasloužit o možnost bezpečnějšího přecházení ulice Svobody, protože tato silnice II/154 je jedinou příjezdovou komunikací směrem na Světskou hráz a rovněž i do centra. V letních měsících se toto předměstí mění doslova v neuspořádaný, chaotický úsek, plný přebíhajících občanů na již zmiňovaném kolizním místě při vysokém silničním provozu. Problémem je zde v první řadě hustý silniční provoz – osobní i nákladní vozy. Dále výskyt podélného parkování pro vozidla směrem od OK do centra. Tato možnost parkování je využívána pouze řidiči, kteří do několika minut prostor opustí. Vysoká koncentrace občanů všech věkových skupin, jež přebíhají přes pozemní komunikaci, a to i mimo označený přechod pro chodce nacházející se v místě u Pekařství a kavárny DéKáčko. K tomuto kroku přispívá i skutečnost, že travnatý pás vedoucí od zmiňovaného přechodu pro chodce po celé délce ulice Svobody je na několika místech za sebou přerušen asfaltovou úpravou – nejedná se o prostor vedený k přechodu pro chodce a ani o místo určené k přecházení (*obr. č. 38*). Lze prohlásit, že tento fakt vede k bezmyšlenkovému přecházení či přebíhání obyvatel, vzniká vysoké nebezpečí, a tak zde hrozí střet chodce s vozidlem.

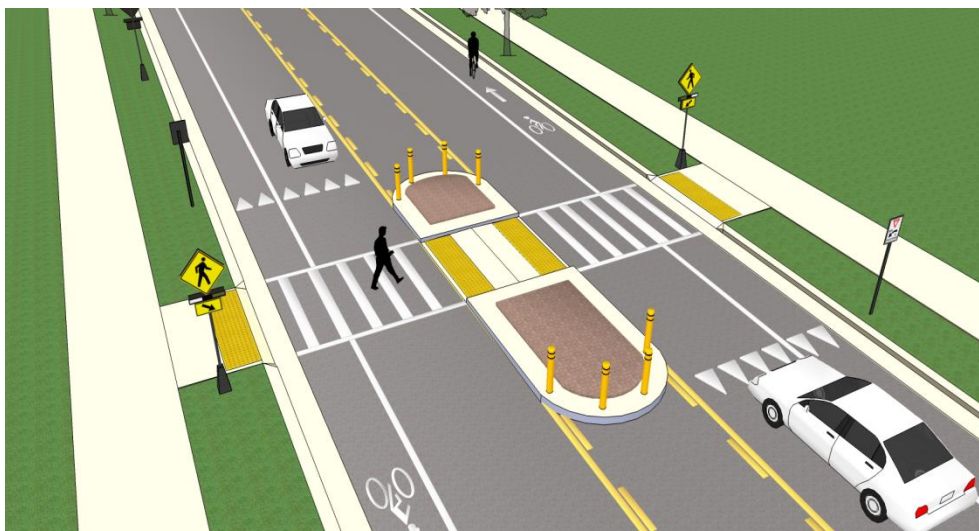


Obr. č. 37 – Ulice Svobody; Třeboň (archív autora)



Obr. č. 38 – Asfaltová úprava na ulici Svobody, Třeboň (archív autora)

Opatření v tomto úseku města Třeboně přímo vybízí k vybudování zcela nového přechodu pro chodce se všemi potřebnými prvky bezpečnosti chodců a celého silničního provozu. Realizace dle potřebných předpisů a norem by vznikla přímo před vstupem do budovy č. p. 653 a MěÚ Třeboň. Obdobně jako u předchozího opatření křižovatky ulic Táboritká, Jablonského a Třebízského je i zde důležité jasně stanovit a vyznačit místo pro cyklisty a motorová vozidla. Dle parametrů pozemní komunikace lze pro vybudování přechodu pro chodce navrhnout řešení, které vidíme na obrázku níže (*obr. č. 39, s. 96*). Pro vznik normovaného jízdního pruhu pro cyklisty z obou stran je zapotřebí úplného zrušení travnatého pásu, který rozděluje chodník a komunikaci ve směru od OK do centra města. Při zúžení tohoto travnatého pásu by dle norem vznikla cyklistická stezka pouze na jedné straně komunikace. Nutno podotknout, že ani tato část města Třeboň není nikterak upravena pro účastníky silničního provozu v roli cyklistů. Daný krok by zapříčinil zánik všech bezvýznamných asfaltových ploch, jež jsou jednoznačně podporující složkou k přebíhání občanů v tomto místě.



Obr. č. 39 – Navrhované opatření ulice Svobody před MěÚ; Třeboň (18)

Při realizaci samotného přechodu by byl použit bezpečností ostrůvek, doplněný svislou dopravní značkou „Přechod pro chodce“ s reflexními prvky. Z důvodu častého průjezdu nákladních vozidel je vhodné umístění příslušné značky i na horní část světelného osvětlení přechodu.

Realizací nového přechodu pro chodce a vymezením vozovky pro všechny účastníky silničního provozu se v tomto místě provoz usměrní a výrazně by stoupla bezpečnost chodců, zároveň by se vyřešila i otázka cyklistů, která též vede ke zvýšené bezpečnosti.

4 ZÁVĚR

Zvýšení bezpečnosti chodců ve městě Třeboni

Na základě poznatků získaných z této diplomové práce se město Třeboň může zasloužit o významné a velmi důležité zvyšování bezpečnosti v urbánním prostoru. To platí zejména u chodců, ale nutno podotknout, že díky využití všech zmiňovaných opatření lze tuto bezpečnost na vybraných místech zvýšit i u ostatních účastníků silničního provozu. Toho může město dosáhnout především modernizací stávajících přechodů pro chodce, dále pak použitím příslušných součástí v podobě různých zařízení a značení společně se všemi bezpečnostními prvky, v neposlední řadě i pozemním stavitelstvím.

Nejvíce nebezpečná místa byla stanovena jak na základě počtu dopravních nehod ve městě, tak i z dotazníkového šetření za pomoci místních obyvatel dle jejich vlastních zkušeností a vnímání bezpečnosti jako takové na přechodech pro chodce. Po seznámení se s danými místy a jejich zdokumentováním, jsem se ve vybraných místech zaměřila na konkrétní dopravní nehody za účasti chodců, což je důležité i pro znaleckou činnost. Návrhy na zvyšování bezpečnosti chodců v silničním provozu v daném městě jsou uvedeny pomocí návrhových opatření, jejichž realizace zvýší bezpečnost a zároveň povede ke snížení počtu silničních dopravních nehod, zejména pak střetů vozidel s chodci.

Město Třeboň by se proto mělo zaměřit na celkovou přestavbu přechodů pro chodce na stanovených místech a doplnit je o chybějící příslušenství odpovídající všem bezpečnostním požadavkům a trendům zvyšujícím bezpečnost.

Přehled nejdůležitějších doporučení pro Třeboň na vybraných místech ve městě:

- výstavba nového přechodu pro chodce,
- rekonstrukce stávajících přechodů pro chodce,
- zvýraznění přechodů pro chodce,
- umístění dopravních značek s reflexními prvky,
- doplnění o moderní bezpečnostní prvky – LED osvětlení vozovky, výstražná světla před přechodem,
- odpovídající světelná zařízení určená pro přechody pro chodce,
- financování všech realizací v podobě grantů, dotací a rozpočtu města.

Z vlastní znalosti Třeboně mohu usoudit, že město přispívá ke zvyšování bezpečnosti chodců především mimo frekventovaná místa v podobě modernizací a doplnění příslušných bezpečnostních prvků (fotodokumentaci najdeme v Příloze č. 7). V této době, tedy v roce 2017, je nezbytné, aby se město zaměřilo na velmi frekventovanou pozemní komunikaci, jež vede do samotného jádra Třeboně a zamyslelo se nad zvýšením bezpečnosti i na těchto přechodech pro chodce. Umožnit tedy místním obyvatelům a návštěvníkům Třeboně bezrizikové, klidné a zejména bezpečné přecházení pozemní komunikace. Všechna návrhová opatření jsou v práci popsána v předchozí kapitole (*3.5 Návrhová opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti v místech dopravních nehod, s. 89*), avšak je i zde vhodné připomenout, že nutnost zvýšení bezpečnosti chodců v místě před MěÚ Třeboň, je již neodkladné a loňská ztráta lidského života tomu jenom nasvědčuje. Nynějším a hlavním problémem je zde velký počet přebíhajících občanů přes pozemní komunikaci mimo přechod pro chodce. Důvodem je návštěva městského úřadu s rozšířenou působností, kam denně přijdou desítky místních či okolních občanů. Výstavba zcela nového přechodu pro chodce v tomto prostoru je tedy, společně s úpravou příslušného okolí místa včetně veřejné zeleně, nezbytností. To povede ke zkvalitnění dopravy, jejímu zklidnění a snížení počtu dopravních nehod za účasti chodců na této komunikaci. Výstavba přechodu pro chodce před tímto podstatným městským objektem je nesrovnatelná s modernizací přechodů mimo takto frekventovaná místa. Eliminaci počtu přebíhajících chodců přes tuto pozemní komunikaci, nelze vyřešit lepším způsobem, než je právě umístění nového přechodu pro chodce s náležitými prvky. O využití tohoto přechodu chodci není nutné pochybovat.

V práci jsou dále uvedeny i obecné návrhy, jež vedou k vylepšení nepříznivé situace dopravní nehodovosti a úbytku jejích následků, což se i dále týká např. otázky vzdělávání dětí a poukazování na dopravní situaci v konkrétním městě.

Poznatky získané ze zpracování diplomové práce vedou k realizaci všech návrhových opatření ve městě Třeboni, tudíž ke zvýšení bezpečnosti zdejších chodců.

5 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Knižní publikace:

- [1] ANDRES, Josef. Hlubková analýza dopravních nehod: (In-depth analysis of road accidents). Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2015. 200 s. ISBN 978-80-88074-26-7.
- [2] Doležalová, Lucie. *Rozvoj cyklistické infrastruktury na Třeboňsku*. 2015. Bakalářská práce. Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, Katedra dopravy a logistiky. Vedoucí práce Ladislav Bartuška.
- [3] Dopravní inspektorát SDN Jindřichův Hradec. Protokol o DN.
- [4] KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). 413 s. ISBN 978-80-87212-10-3.
- [5] KROB, Miroslav. *Třeboňsko*. 1. vydání. Praha: Pressfoto, 1986. 32 s. ISBN není
- [6] *Metodika komplexní analýzy střetu vozidla s chodcem*. 1. vydání. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2015. 58 s. ISBN 978-80-88074-21-2.
- [7] POSPÍŠIL, Karel. *Udržitelná doprava - šance pro budoucnost: úspory energie a ochrana životního prostředí v dopravě*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2008. 90 s. ISBN 978-80-86502-51-9.
- [8] SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. 1. vydání. Brno: Novpress, 2010. 247 s. ISBN 978-80-87342-12-1.
- [9] STRNADOVÁ, Zuzana, Richard TUREK, Jiří AMBROS, Martin KYSELÝ a Petr ANDĚL. *Vzdělávání mládeže k udržitelné dopravě*. V Brně: [Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.], 2015, 143 s. ISBN 978-80-88074-11-3.
- [10] ŠMÍD, Zdeněk. *Lužnice: putování s řekou*. 1. vydání. Praha: Paseka, 2008. 360 s. ISBN 978-80-7185-933-8.
- [11] VYKOPALOVÁ, Hana. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. 57 s. ISBN 978-80-214-4553-6.

Elektronické prameny:

- [12] HOLUBOVÁ, Věra. Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku [online]. 1. Ostrava: VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2014 [cit. 2017-03-10]. ISBN 978-80-248-3500-6. Dostupné z: https://fbiweb.vsb.cz/safeteach/images/pdf/Materialy/Bezpecnost_silnicni_dopravy_a_ochrana_majetku.pdf
- [13] Přejechy pro chodce. BESIP [online]. 2012 [cit. 2017-02-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/bezpecna-obec/dopravni-inzenyrstvi/prechody-pro-chodce>
- [14] Zákon o pozemních komunikacích. *Zákony pro lidi* [online]. 2017 [cit. 2017-02-10]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>
- [15] Zákon o provozu na pozemních komunikacích. *Zákony pro lidi* [online]. 2017 [cit. 2017-02-06]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Zdroje obrázků:

- (16) ANDRES, Josef. Hloubková analýza dopravních nehod: (In-depth analysis of road accidents). Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2015. 200 s. ISBN 978-80-88074-26-7.
- (17) *Archív fotodokumentace k DN*. DI SDN Jindřichův Hradec.
- (18) Ferndale Moves Road Crossings. *Google* [online]. [cit. 2017-04-25]. Dostupné z: https://www.google.cz/search?q=ferndale+moves+road+crossings&client=firefox-b&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjFjd_9nvHTAhXFVROKHSstBkUQ_AUICigB&biw=1333&bih=658#imgrc=3zNSBU0tTWKMeM
- (19) *Ortofotografie snímky města Třeboně*. Město Třeboň a TopGis, s. r. o. Třeboň, 2016.
- (20) Přejechy pro chodce znamení pěší varování, Belisha ma. *Depositphotos* [online]. [cit. 2017-04-14]. Dostupné z: <https://cz.depositphotos.com/61731587/stock-photo-zebra-crossing-sign-pedestrian-warning.html>
- (21) Road Crossings. *Google* [online]. [cit. 2017-04-25]. Dostupné z: https://www.google.cz/search?q=crosswalk&client=firefox-b&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjUzoT-6qDTAhXI7RQKHXPoAUIQ_AUICCGB&biw=1333&bih=658#q=road+safety+cros

swalk&tbm=isch&tbs=ring:CZ75QLLanG8SIjhLXrvi20AduNecPaGpZG8WpDLca
Mi43x2JPdbEN7S5QIHCC8xka713W_1IfpVvzLtxYt-KL38UslCoSCUteu-
LbQB24EQPkZ5kDAPIjKhIJ15w9oalkbxYR34O_1-
UpAcmUqEgmkMtxoyLjfHRG6-
Why7vBaQyoSCYk91sQ3tLICEdp38SrQpMSqKhIJUcILzGRrvXcRleebChSVJNEq
Eglb8h-
IW_1Mu3BHpqEe72YY7PSoSCVi34ovfxSyUEaLyjXlvK3EE&imgrc=W_IfpVvzLt
wweM:

- (22) Semafor dopravní značení poháněné solární panely – Stock obrázek. *Depositphotos* [online]. [cit. 2017-04-14]. Dostupné z: <https://cz.depositphotos.com/95915310/stock-photo-traffic-light-traffic-signs-powered.html>
- (23) Umístění kamer. *Město Třeboň* [online]. [cit. 2017-03-23]. Dostupné z: <http://www.mesto-trebon.cz/cz/mesto-3/mestska-police-10/kamerovy-system-2/umisten-1-kamer.html>
- (24) Výskyt střetů vozidel s chodci. *Statistické vyhodnocení nehod v mapě* [online]. [cit. 2017-04-02]. Dostupné z: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmapě/Search.aspx>

6 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. č. 1 – Vztah mezi rychlostí jízdy a vzdáleností, již ujede vozidlo během reakční doby řidiče a v průběhu brzdění (16).....	32
Obr. č. 2 – Umístění kamerového systému ve městě Třeboni (23).....	41
Obr. č. 3 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Ekologické formy dopravy (autor).....	63
Obr. č. 4 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Čas věnovaný denně chůzi (autor).....	64
Obr. č. 5 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Zařazení chůze do kategorie (autor).....	65
Obr. č. 6 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Důvody využití chůze (autor).....	65
Obr. č. 7 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Bezpečná chůze po Třeboni (autor).....	66
Obr. č. 8 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Bezpečnost v Třeboni při přecházení komunikace (autor).....	67
Obr. č. 9 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Třeboňské přechody pro chodce a jejich dostatečnost z hlediska bezpečnosti chodců (autor).....	68
Obr. č. 10 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Ohrožení vozidlem na přechodu pro chodce při zahájení přecházení (autor).....	68
Obr. č. 11 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Upřednostnění stezky (autor).....	69
Obr. č. 12 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Opakované rozhlížení při přecházení komunikace (autor).....	70
Obr. č. 13 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Absolutní přednost na přechodech pro chodce (autor).....	71
Obr. č. 14 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Dostatečné využití třeboňských stezek pro pěší (autor).....	72
Obr. č. 15 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Přehled, kde oslovený respondent žije (autor).....	72
Obr. č. 16 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Nejvyšší dosažené vzdělání respondenta (autor).....	73
Obr. č. 17 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Status respondenta (autor).....	74
Obr. č. 18 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Věk respondenta (autor).....	75
Obr. č. 19 – Dotazníkové šetření, Třeboň 2016; Pohlaví respondenta (autor).....	76
Obr. č. 20 – Výskyt střetů vozidel s chodci; ulice Táboritská a Svobody, Třeboň (24).....	78
Obr. č. 21 – Místo dopravní nehody A, silnice I/34 – okružní křižovatka v Třeboni (19).....	79
Obr. č. 22 – Fotodokumentace z místa dopravní nehody A (17).....	80
Obr. č. 23 – Fotodokumentace z místa dopravní nehody A (17).....	80
Obr. č. 24 – Místo dopravní nehody B, silnice II/154 – průsečná křižovatka Táboritská, Jablonského a Třebízského v Třeboni (19).....	83
Obr. č. 25 – Fotodokumentace dopravní nehody B (17).....	84
Obr. č. 26 – Fotodokumentace dopravní nehody B (17).....	84

Obr. č. 27 – Místo dopravní nehody C, silnice II/154 – ulice Svobody u domu č. p. 106 v Třeboni (19).....	86
Obr. č. 28 – Fotodokumentace dopravní nehody C; vozidlo Dacia Duster SD (17).....	87
Obr. č. 29 – Fotodokumentace dopravní nehody C; vozidlo Dacia Duster SD (17).....	87
Obr. č. 30 – Okružní křižovatka; silnice I/34 Třeboň (archív autora).....	90
Obr. č. 31 – Detail okružní křižovatky; silnice I/34 Třeboň (archív autora).....	90
Obr. č. 32 – Dopravní značení se solárním výstražným svítidlem (22)	91
Obr. č. 33 – Osvětlení přechodu pro chodce (20).....	91
Obr. č. 34 – Celkový pohled na křižovatku Táboritská, Jablonského a Třebízského; Třeboň (archív autora).....	92
Obr. č. 35 – Detailní pohled na křižovatku Táboritská, Jablonského a Třebízského; Třeboň (archív autora).....	92
Obr. č. 36 – Navrhované opatření křižovatky Táboritská, Jablonského a Třebízského; Třeboň (21)	93
Obr. č. 37 – Ulice Svobody; Třeboň (archív autora).....	95
Obr. č. 38 – Asfaltová úprava na ulici Svobody, Třeboň (archív autora)	95
Obr. č. 39 – Navrhované opatření ulice Svobody před MěÚ; Třeboň (18).....	96
Obr. č. 40 – Výhled na projíždějící vozidlo 1 (archív autora) Chyba! Záložka není definována.	
Obr. č. 41 – Výhled na projíždějící vozidlo 2 (archív autora) Chyba! Záložka není definována.	
Obr. č. 42 – Výhled na projíždějící vozidlo 3 (archív autora) Chyba! Záložka není definována.	
Obr. č. 43 – Chodec (archív autora)	Chyba! Záložka není definována.
Obr. č. 44 – Přechod pro chodce a přejezd cyklisty, ulice Jiráskova (archív autora).....	Chyba! Záložka není definována.
Obr. č. 45 – Přechod pro chodce, ulice U Světa (archív autora) Chyba! Záložka není definována.	
Obr. č. 46 – Přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty, ulice Dukelská (archív autora) Chyba! Záložka není definována.	
Obr. č. 47 – Přechod pro chodce, silnice I/34 (archív autora) Chyba! Záložka není definována.	
Obr. č. 48 – Upozornění na přechod pro chodce, ulice Novohradská (archív autora)	Chyba! Záložka není definována.
Obr. č. 49 – Řídící skříňka pro LED osvětlení přechodu pro chodce ve vozovce, ulice Novohradská (archív autora)	Chyba! Záložka není definována.
Obr. č. 50 – LED osvětlení ve vozovce, ulice Novohradská (archív autora) Chyba! Záložka není definována.	
Obr. č. 51 – Led osvětlení ve vozovce za šera (archív autora) Chyba! Záložka není definována.	

7 SEZNAM TABULEK

Tab. č. 1 – Přehled ulic a jejich označení v pasportu města, počtu přechodů a označení nebezpečnosti přechodu ve městě Třeboni (*autor*).....50

Tab. č. 2 – Přehled označení ostatních míst v pasportu města Třeboně (*autor*).....61

8 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Přehled chodníků ve městě Třeboni

Příloha 2: Přehled přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty ve městě Třeboni

Příloha 3: Ukázka pasportu města Třeboně; Třeboň – západ

Příloha 4: Legenda k pasportu města Třeboně

Příloha 5: Dotazník – dotazníkové šetření Třeboň, říjen 2016

Příloha 6: Fotodokumentace k výhledovým úhlům na křižovatce Táboritská, Jablonského a Třebízského ve městě Třeboni

Příloha 7: Fotodokumentace – ukázka zrekonstruovaných přechodů pro chodce ve městě Třeboni

9 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka	Úplný význam zkratky
ČB	České Budějovice
ČSN	Česká technická norma
ČSR	Československá republika
DI SDN	Dopravní inspektorát skupina dopravních nehod
DN	dopravní nehoda
DZ	dopravní značka
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IDS	Integrovaný dopravní systém
JH	Jindřichův Hradec
MěÚ	Městský Úřad
MK	místní komunikace
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
OA	osobní automobil
OK	okružní křižovatka
ON	Obecná norma
RLP	Rychlá lékařská pomoc
RVP ZV	Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání
ŘP	řidičský průkaz
SSZ	světelné signalizační zařízení
TP	Technický předpis
VBN	výchozí bod měření