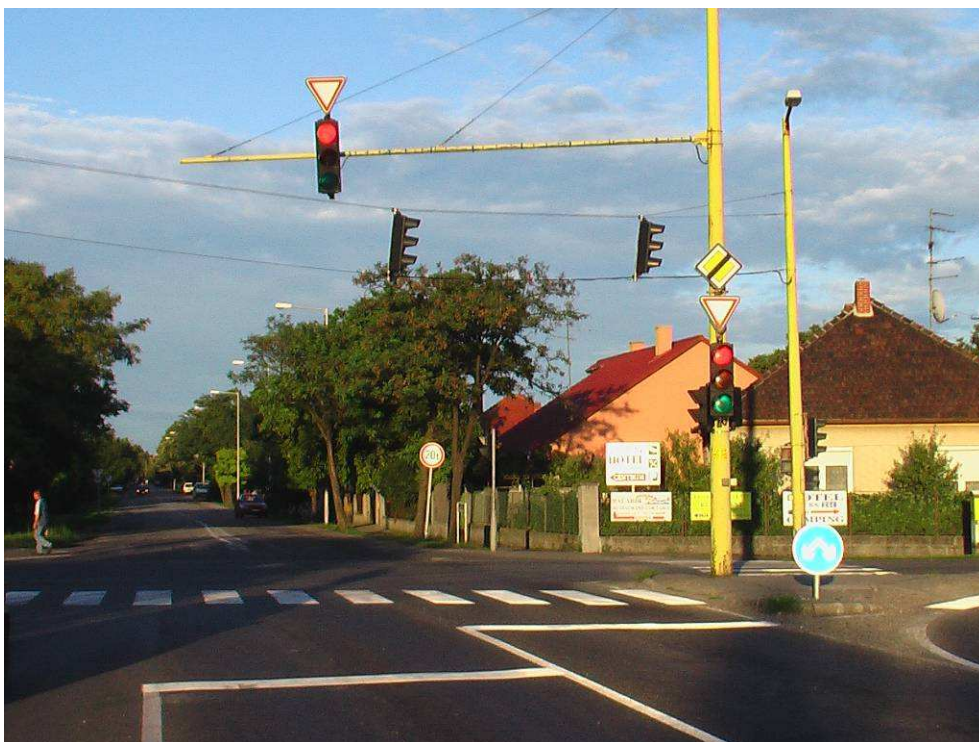




# Návrhy opatření ke snížení nehodovosti v silničním provozu



prosinec 2007

Objednatel : Ministerstvo dopravy ČR  
nábřeží Ludvíka Svobody 12  
PRAHA 1  
zastoupené : Ing.Alešem Řebíčkem, ministrem dopravy  
zmocněnec pro věcná jednání : Ing.Jiří Hodač, náměstek ministra

Zhotovitel : České vysoké učení technické v Praze  
Fakulta dopravní  
Konviktská 20  
110 00 PRAHA 1  
zastoupená : Prof.Ing.Petrem Moosem,CSc, děkanem fakulty  
zmocněnec pro věcná jednání  
a zodpovědný řešitel : Doc.Ing.Jindřich Šachl,CSc

Datum : prosinec 2007

Předmětem této zprávy je poradenská činnost ve věci tvorby úprav Zákona o provozu na pozemních komunikacích – zejména tyto provozní aspekty :

- posouzení režimu kamionové dopravy v pátek, sobotu a v neděli,
- posouzení současných úprav bodového systému,
- hodnocení celkové úrovně dopravního chování účastníků silničního provozu v ČR a návrhy vedoucí ke zlepšení,
- návrhy vedoucí ke snížení počtu dopravních nehod a snížení fatálních následků nehod.

Doporučení vycházejí ze soudně znalecké analýzy silničních nehod prováděné Ústavem soudního znalství Fakulty dopravní ČVUT v Praze.

## 0.1. To nejdůležitější ve zkratce

**Značky „Dej přednost v jízdě“ lze umisťovat viditelněji** – viz titulní stranu. Nejčastější příčinou tzv. nedání přednosti v jízdě není úmysl ani bezohlednost, ale prosté lidské přehlédnutí či opomenutí. **Viz str.34**

**Odbočování doleva na křižovatkách a předjíždění jsou jízdí manévry principiálně zcela neslučitelné.** Provádějí-li se současně, bývají následky střetů obzvláště těžké, neboť předjíždějící vozidlo naráží vysokou rychlostí na bok vozidla jedoucího při odbočování velmi pomalu. Spory o zavinění se vlečou léta, až k Nejvyššímu soudu. Pravidla provozu na pozemních komunikacích je nutno upravit tak, **aby předjíždění nebylo přípustné v prostorách křižovatek.**

**Viz str.13**

V problematice nárazů vozidel na pevné překážky v blízkosti vozovky doporučujeme **nesměšovat příčinu vzniku nehody** (vyjetí ze silnice) **a příčinu míry následků.** To souvisí nejen se sloupy reklam podél silnic a dálnic, ale i stromů – nezavíňují nehody, ale svou přítomností (polohou) přímo určují míru následků.

**Viz str.39**

Zkušenosti v silničním provozu **metodou pokus-omyl získávejme raději z omylů těch druhých** : Programy typu „Letecké katastrofy“ jsou divácky přitažlivé a proto i „zajímavé“ v boji o televizního diváka – toho by bylo možno **využít pro prevenci dopravních nehod osvětou.** Že letecká katastrofa se vyvíjí desítky minut, zatímco silniční nehoda jen pár sekund ? Zpomalené záběry crash-testů a animací dokáží i z těch okamžiků vytvořit napínavou podívanou. **Viz str.19**

Zákon č.200/1990 Sb. o přestupcích ve znění pozdějších změn (dosud jich bylo 58) umožňuje **za přestupek uložit tyto sankce** (§ 11 odst.1) :

- a) **napomenutí,**
- b) pokutu,
- c) zákaz činnosti,
- d) propadnutí věci.

**Viz str.7**

**Protiprávní jednání, za které není stanovena sankce, by bylo chápáno jako povolené.** Tedy i za jízdu bez osvětlení za dne je nutno ponechat sankci, byť třeba na poprvé napomenutí. Ostatně jízda bez osvětlení představuje zvýšené riziko přehlédnutí.

I v jiných státech Evropy a jejich regionech je podobná či dokonce vyšší hustota dopravy, a přesto je tam nehodovost výrazně nižší. Lidé se jen velmi málo řídí zákonnými předpisy – mnozí ani nevědí, že existuje například Občanský zákoník – ale dělají to, co vidí u ostatních, potažmo v televizi. **Bohužel jsme systematicky motivováni převážně k soutěživosti a vzájemná ohleduplnost nemá vzory.** **Dál bez komentáře.**

# OBSAH

<b>0.1. TO NEJDŮLEŽITĚJŠÍ VE ZKRATCE</b>	<b>4</b>
<b>0.2. ÚVOD</b>	<b>6</b>
<b>1. POSOUZENÍ REŽIMU KAMIONOVÉ DOPRAVY</b>	<b>6</b>
1.1. POSOUZENÍ REŽIMU KAMIONOVÉ DOPRAVY V PÁTEK, SOBOTU A V NEDĚLI	6
1.2. PROBLEMATIKA NÁPRAVOVÝCH TLAKŮ KAMIONOVÉ DOPRAVY	7
<b>2. POSOUZENÍ SOUČASNÝCH ÚPRAV BODOVÉHO SYSTÉMU</b>	<b>7</b>
2.1. RYCHLOSTNÍ LIMITY A JEJICH TOLERANCE	10
<b>3. ÚROVEŇ DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ</b>	<b>11</b>
3.1. DŮSLEDKY, JAKÉ BY MĚLO ZVÝŠENÍ LIMITU RYCHLOSTI NA DÁLNICÍCH	11
3.2. ÚLOHA POLICIE	13
3.3. NÁVRHY NA ÚPRAVU ZÁKONA 361/2000 SB.	13
3.3.1. ZÁKAZ PŘEDJÍZDĚNÍ NA KŘÍŽOVATKÁCH	13
3.3.2. NÁVRH NA ZMĚNU ZPŮSOBU ZASTAVOVÁNÍ VOZIDEL POLICISTY ČR	16
3.3.3. NÁVRHY NA DALŠÍ ÚPRAVY PŘÍSLUŠNÝCH USTANOVENÍ ZÁK.361/2000 SB.	17
3.3.4. NÁVRH NA ZÁKAZ ZVEŘEJŇOVÁNÍ MÍST SILNIČNÍCH KONTROL	19
3.4. PREVENCE TYPICKÝCH NEHODOVÝCH SITUACÍ OSVĚTOU	19
<b>4. NÁVRHY VEDOUcí KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU</b>	<b>34</b>
4.1. PROBLEMATIKA TZV. NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ	34
4.1.1. ZNAČKY „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“ LZE UMISŤOVAT VIDITELNĚJI	34
4.1.2. PŘIPOMENUTÍ PŘEDNOSTI ZPRAVA	38
4.2. NÁRAZY NA PEVNÉ PŘEKÁŽKY	39
4.3. PREVENCE TYPICKÝCH NEHODOVÝCH SITUACÍ ÚPRAVOU KOMUNIKACE	41

## 0.2. Úvod

Vydá-li se zákon, který je bezprostředně napadán dokonce i se strany některých zákonodárců, motivuje se tím všeobecné nerespektování takového předpisu.

Navýšení rychlostních limitů by mělo být ryze věcí odborníků. Jde o problém převážně technický, odborný, jenž nemá být předmětem „národního referenda“ kdo je pro a kdo je proti. To je věc, která nemá téměř nic společného s demokracií. Jestliže se o problému diskutuje na stránkách novin, v rozhlasu či v televizi, přirozeně vzniká dojem, že to jde : „*My se nebojíme jezdit rychle, to jen někteří zbabělci se bojí umožnit to zákonem. A když to jde, tak my tak budeme jezdit.*“ Ještě před rokem jezdili po dálnicích rychlostí nad 130 km/h jen někteří jedinci. V průběhu roku se z toho stal masový jev.

Obdobnou škodu vyvolává „lidová diskuse“ zda je opravdu nutno za dne svítit. Nikdo neřekne v televizi, jak je nebezpečné vyjet s neosvětleným vozidlem z aleje stromů na sluncem ozářenou křižovatku, kde se právě jiný řidič chystá odbočit. Přitom právě osvětlení vozidla je tím činitelem, který umožňuje spatřit blížící se vozidlo o kritický časový interval dříve, než pozdě. Tedy má-li se ušetřit energie (z ropy), pak nikoli za cenu snížení viditelnosti vozidel („vidět a být viděn“), ale zavedením úsporných světel na bázi LED. Vzpomeňme jak se kdysi zdály utopií bezpečnostní pásy, potom samonavíjecí pásy, pak airbagy – tak se brzy rozšíří i bílá přední světla na bázi LED, jejichž energetické nároky jsou při stejné svítivosti jen zlomkem toho, jaké energetické nároky mají žárové zdroje světla.

## 1. Posouzení režimu kamionové dopravy

### 1.1. Posouzení režimu kamionové dopravy v pátek, sobotu a v neděli

Doporučení :

*Česká republika jako součást Evropské unie by neměla přijmout a zavést žádné mírnější podmínky pro provoz kamionové dopravy v pátek, sobotu a v neděli, než jaké platí v sousedních státech, tj. v Německu, Rakousku, Maďarsku, Slovensku a Polsku. V tomto směru je nutno držet krok s nejpřísnějšími.*

Odůvodnění :

Pokud by se povolily v jakémkoli ohledu podmínky mírnější než ve kterémkoli z okolních států Unie, vedlo by to přirozeně k tomu, že provozovatelé a řidiči by plánovali své cesty tak, aby víkendy mohli využít k cestě přes Českou republiku – namísto zklidnění provozu by kamionová doprava doslova „natekla“ na území našeho státu právě o víkendech. Právě o víkendech by byla hustota kamionové přepravy na území České republiky nejintenzivnější v porovnání s pracovními dny. Tento trend by byl umocněn centrální polohou Česka v Evropě, neboť přes naše území vedou i transity severo-jihní a západo-východní.

Uvedená okolnost plyne z prosté logiky věci, nepovažujeme za účelné snažit se o jakékoli odhady trendů ze statistik dopravy či nehod.

Důsledky by se bezprostředně dotkly

- a) nejen celoročně obyvatel, jimž vedou hlavní silnice pod okny,
- b) ale i těch, kteří by takovou dopravu o víkendech povolili či prosadili : i ti v těch dnech mnohdy cestují za využitím svého volna.

V právním řádu ČR je zakotveno právo na odpočinek po práci, přitom za hlavní čas pravidelného odpočinku se považují víkendy. Zájem na možnosti jízd kamionů po silnicích a dálnicích ČR o víkendech je hlavně (možná výhradně) na straně provozovatelů dopravy.

Vedlejší nezanedbatelný přínos omezení provozu kamionů o víkendech lze spatřovat v přesunu určité dopravní zátěže na železnici, jejíž provoz na tunokilometr je energeticky méně náročný a ekologičtější.

## **1.2. Problematika nápravových tlaků kamionové dopravy**

Doporučení :

*Přijaté limity nápravových tlaků musejí platit bez výjimek (tedy i bez výjimek pro přepravu sypkých materiálů).*

Odůvodnění :

„Chytří“ přepravci vymyslí „trik“, jak projít přes váhu kolových tlaků i s přetížným vozidlem : řidič prohlásí, že se mu sypký náklad za jízdy v ložném prostoru sesypal. Máš opravdu smůlu – buď zaplať pokutu, nebo odstav kamion, vylez na korbu s lopatou a část nákladu přeházej nad méně zatíženou nápravu. Pak přijed' na váhu znovu. Brzy by byl „sesypávání“ nákladu konec.

Komentář :

Nákladní vozidla zatěžují konstrukce vozovek nejen mnohonásobně většími svislými silami než osobní vozidla, ale i výrazně vyššími měrnými tlaky pod pneumatikami, jejichž hustění je výrazně vyšší než hustění pneumatik osobních vozidel. Tyto parametry spolupůsobí na přetěžování a poškozování vozovek, vznikají nerovnosti, což vede k zvyšování dynamických účinků a devastace se stupňuje, urychluje.

## **2. Posouzení současných úprav bodového systému hodnocení porušení povinností stanovených zákonem**

Doporučení :

*Bodový systém zachovat a dále rozvíjet a prohlubovat jeho aplikaci – lze uvažovat o úpravě na podkladě zkušeností s dosavadního provozu. Současná praxe však opomíjí institut „napomenutí“ stanovený zákonem o přestupcích – viz dále. Navrhujeme využívat možnost „napomenutí“ a hovořit o tom v médiích. Přísnější by měl být bodový postih přestupků přímo ohrožujících bezpečnost ostatních účastníků*

*silničního provozu, nižší bodové hodnocení (nikoli však nulové) by se mohlo spojit s přestupky proti vlastní bezpečnosti (invalidita je na náklady těch, kteří se nezranili). Bodově by měla být ohodnocena i ta protiprávní jednání, která účastníky silničního provozu neohrožují, ale kráčí na jejich právech (např. neoprávněné parkování na stání vyhrazeném pro invalidu).*

Odůvodnění :

Pokuta nezasahuje všechny delikventy stejně : na některé bohaté jedince pokuta neplatí. Naopak bodový systém nerozlišuje společnost na bohaté a chudé – v tom je přednost bodového systému před pokutou. Nicméně je opomíjen institut „napomenutí“ :

### **Zákon č.200/1990 Sb. o přestupcích ve znění pozdějších změn**

stanovuje v § 11, že

(1) **za přestupek lze uložit tyto sankce :**

- a) **napomenutí,**
- b) pokutu,
- c) zákaz činnosti,
- d) propadnutí věci.

(2) Sankci lze uložit samostatně nebo s jinou sankcí; **napomenutí nelze uložit spolu s pokutou.**

(3) Od uložení sankce lze v rozhodnutí o přestupku upustit, jestliže k nápravě pachatele postačí samotné projednání přestupku.

Přestupkový řád už před lety stanovoval, že za přestupek se uděluje :

- a) napomenutí,
- b) důtka,
- c) veřejná důtka,
- d) pokuta,

a bylo stanoveno, že „nevede-li k nápravě občana napomenutí, použije se důtka ...“ – přesto většina policistů řešila přestupky rovnou pokutou. **Zaplatí-li člověk pokutu, bývá to pro něho vyřízená věc a rád na to zapomene.** Lidé mají podvědomou tendenci stavět se negativně ke každé „státní represii“. Pokud však policista napomene člověka, který se nechová vyzývavě, pak pro mnohé slušné lidi může být napomenutí účinnější. Neplatí to ovšem všeobecně. Proč to zde uvádíme ? Protože například v USA vás policista za rychlou jízdu napomene a poučí vás, že **napomenutí vkládá do elektronické databáze** : pokud byste v rychlé jízdě pokračovali a byli znovu přistiženi, pak **jeho kolega na jiném místě by proti vám postupoval velmi přísně. A to zabírá.** Ti, co se odtud vrátili, hovoří o tom systému velmi obdivně. Napomenutí se tam ovšem elektronicky eviduje jako předstupeň přísnější sankce. Je to obdoba bodového systému, ale není to totéž – je to psychologicky účinnější.



**Zákon č. 361/2000 Sb.,  
o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů  
(zákon o silničním provozu),**

ve znění zákona č.60/2001 Sb., zákona č.478/2001 Sb., zákona č.62/2002 Sb.,  
zákona č.311/2002 Sb., zákona č.320/2002 Sb., zákona č.436/2003 Sb., zákona  
č.53/2004 Sb., zákona č.229/2005 Sb., zákona č.411/2005 Sb., zákona  
č.76/2006 Sb., zákona č.226/2006 Sb., zákona č.264/2006 Sb., zákona  
č.342/2006 Sb. a zákona č.215/2007 Sb.

**v úplném znění účinném od 22.8.2007**

stanovuje :

**HLAVA V**

**BODOVÉ HODNOCENÍ PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH ZÁKONEM  
§ 123a**

*Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.*

**Započítávání bodů**

**§ 123b**

- (1) *Řidiči motorového vozidla, kterému byla za jednání zařazené do bodového hodnocení pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin, zaznamenaná příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností v registru řidičů stanovený počet bodů ke dni uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek nebo trestu za trestný čin.*

Udělení bodů je tady spojováno s uložení pokuty nebo s nabytím právní moci rozhodnutí o uložení sankce – tedy **ve smyslu § 11 odst.2 zákona o přestupcích nelze udělení bodů zahrnout pod pojem „napomenutí“**. Vpředu popsána americká praxe je – díky elektronickému přenosu dat – rychlá a operativní : poprvé tě napomeneme, budeš-li pokračovat v protiprávním jednání, pak bezprostředně budeš mít potíže.

Přísnější by měl být bodový postih přestupků **přímo ohrožujících bezpečnost** : parkování blízko před přechodem, předjíždění přes souvislou čáru, překračování dovolené rychlosti o více než 10 % , nebo jednání svědčící o nezodpovědnosti a bezohlednosti (alkohol, drogy apod.). Policie je tu od toho, aby zajistila dodržování zákonů a nikoliv, aby diskutovala o tolerancích.

Nižší bodové hodnocení (nikoli však nulové) by se mohlo spojit s přestupky proti bezpečnosti posádky vlastního vozidla (nepřipoutání za jízdy, dětské sedačky, lékárnička apod.) – není to však problém čistě osobní, neboť invalidita zatěžuje státní rozpočet. Motivace k dodržování předpisů i v této oblasti by mohla být zvýšena mediálně zveřejněním krácení pojistného plnění.

Bodově by měla být ohodnocena i ta protiprávní jednání, která účastníky silničního provozu neohrožují, ale krátí na jejich právech (např. neoprávněné parkování na stání vyhrazeném pro invalidu).

Ztráta řidičského oprávnění je údajně likvidační pro některé podnikatele. **Pro podnikatele ale přece nelze zavést „pozitivní diskriminaci“** – jsi-li na řidičském oprávnění existenčně závislý, pak dodržuj pravidla obzvláště úzkostlivě, jakmile „získáš“ nějaký bod, přestaň porušovat předpisy, jinak si budeš muset najmout osobního řidiče. Právě proto je limitem 12 bodů, přičemž za žádný přestupek se neuděluje rovnou tento plný počet. Příklad : Čech podnikající v Německu, jemuž tam bylo odebráno řidičské oprávnění, musel povolat svého bratra z Česka a zaměstnat jej, aby mu v Německu dělal řidiče po dobu trvání sankce.

V zákoně 361/2000 Sb. jsme nenalezli ustanovení, které by ukládalo úřadu povinnost informovat řidiče o tom, že dostal bod.

Pokud nebude oznámen přestupek do stanoveného počtu dnů či hodin, mělo by být možné udělit pouze pokutu a ne ještě body : body mají mít výchovný charakter, a tím, že se řidič nedozví o získání bodů, ztrácí bodový systém smysl. Jedná se o problém automatických radarů – od policisty se to řidič dozví, ale neví to od automatického radaru. Tím by se vyřešilo, aby nemohl být někdo „vybodován“, když mu bude po půl roce doručeno sdělení deseti přestupků. Ovšem pokutu za těch deset přestupků by měl zaplatit.

## **2.1. Rychlostní limity a jejich tolerance**

Stanovit rychlostní limit a pak tolerovat jeho překračování vychází zejména :

- z mylného výkladu přípustné tolerance rychloměrů (tachometrů), jež ve skutečnosti nesmí být záporná, tedy údaj tachometru smí být vyšší než je skutečná rychlost, ale nesmí být nižší,
- z argumentu, že přece řidič nemůže nepřetržitě sledovat tachometr, zda v obci jede ještě rychlostí 49 km/h nebo již 51 km/h – k tomu se naskýtá odpověď : „co ti brání jet pro jistotu rychlostí okolo 45 km/h ?“

V řadě civilizovaných států se žádné protiprávní navýšení rychlosti netoleruje.

### **Naskýtá se možnost řešení tohoto problému :**

Připustit, že řidič nemusí být nucen jet „pro jistotu“ rychlostí jen okolo 45 km/h aby v obci nepřekročil mez dovolené rychlosti 50 km/h, a **zavést sankci až na překročení dovolené rychlosti o více než +10 %** - pak ovšem nekompromisně.

Přínos :

- odpadnou diskuse, jaká tolerance překročení je ještě „přijatelná“,
- výrazně se sníží počet případů výrazného překračování rychlostních limitů (ve „spolupráci“ s bodovým systémem ovšem).

V zákoně je nejnižší sazba 2 body za překročení dovolené rychlosti o méně jak 20 km/h v obci a o méně jak 30 km/h mimo obec. Není tedy rozdíl mezi rychlostí 51 km/h a 69 km/h – tento rozdíl by měla zúžit právě zmíněná určitá tolerance (např. +10 %).

### 3. Úroveň dopravního chování účastníků silničního provozu

#### 3.1. Důsledky, jaké by mělo zvýšení limitu rychlosti na dálnicích na 160 km/h

Zvýšení míry nebezpečí netkví jenom v rychlosti samotné, ale zejména ve zvýšení vzájemných rozdílů rychlostí jednotlivých vozidel. Američanům na velké vzdálenosti na dálnicích stačí 65 či nejvýše 75 mph, to je 104 či nejvýše 120 km/h. Ve všech pruzích jedou stejnou rychlostí včetně kamionů, jako řeka, **téměř žádné rychlostní diference mezi vozidly**. Méně stresů, lepší plynulost, podstatně více bezpečí. My v naší malé zemi „potřebujeme“ na dálnici jezdit 160 km/h ?

**Kdo by nechtěl jet rychlostí 160 km/h, byl by zatlačen mezi kamiony, a tím vlastně výrazně zpomalen vůči stávajícímu stavu.**

Pokusy o opětné vyjetí do „rychlého“ pruhu by byly vysoce nebezpečné.

**Přirozeným zdrojem zvýšení nebezpečí by bylo zejména zvýšení diferencí rychlostí mezi vozidly.**

Již za současného stavu bývají naše dálnice blokovány nehodami nejméně jednou týdně. Úspora deseti či dvaceti minut z Prahy do Brna by se stala věcí náhody – pokud nikde nebude nehoda. **Při zvýšení rychlostních diferencí mezi vozidly by i nehody byly určitě čtenější**

Zvýšením rychlosti ze 130 na 160 km/h se pohybová energie automobilů zvýší o 51 % (roste totiž se druhou mocninou rychlosti) – nárazy při nehodách by byly **podstatně masivnější**.

Rychlosti nárazů vozidel by se významně zvýšily – všechny nosné konstrukce dopravního značení z válcovaných ocelových profilů by bylo nutno nejprve nahradit konstrukcemi příhradovými, jež jsou méně agresivní vůči narážejícím vozidlům.

K rozjetí svého vozidla na rychlost 160 km/h musíme ovšem dodat motoru přirozeně také o 51 % více paliva, než k rozjezdu na rychlost 130 km/h. Obdobně k zastavení musíme potom „napumpovat“ do brzd o 51 % více energie, tedy přeměnit ji do ohřevu brzd, současně také více opotřebovat brzdové mechanismy.

Délka brzdné dráhy vozidla roste rovněž s druhou mocninou rychlosti. Zvýšíme-li svoji rychlost ze 130 na 160 km/h, budeme potřebovat k zastavení brzdou dráhu prodlouženou o 51 % .

Pokud bychom z rychlosti 130 km/h brzdili na délce dráhy například 110 m, pak za stejných podmínek budeme potřebovat z počáteční rychlosti 160 km/h brzdou dráhu dlouhou 170 m – tedy o 60 m delší.

Bude-li nám v průběhu brzdění chybět do bezkolizního zastavení 60 m, bude to znamenat náraz do překážky rychlostí okolo 100 km/h. **Tedy v průběhu brzdění z rychlosti 160 km/h narazíme rychlostí okolo 100 km/h do překážky, před kterou bychom byli mohli z počáteční rychlosti 130 km/h bezkolizně zastavit. Před následky takových nárazových rychlostí již neochrání ani bezpečnostní pásy kombinované s airbagy.**

Prodloužení délek brzdných drah by si vynutilo prodloužení odstupů dopravního značení : dopravní značení by bylo nutno přemístit vzad – vstříc rychleji jedoucím vozidlům. Po dopravních nehodách by „chytří“ advokáti určitě přicházeli s námitkou, že řidič byl o avizované okolnosti informován pozdě s ohledem na přípustnou rychlost jízdy po dálnici.

Dálnice u nás byly projektovány na návrhovou rychlost nejvýše 120 km/h. Tomu odpovídají prvky prostorového uspořádání, jako např. délky rozhledu pro zastavení, poloměry směrových oblouků a příčné sklony vozovky. Pro podstatně delší nutné délky rozhledu pro zastavení mohou vytvářet překážky v rozhledu již i samotná dálniční svodidla (ve výškových obloucích nivelety). Všechny směrové oblouky („zatačky“) by proto musely být prověřeny z hlediska rozhledových poměrů, zda poskytují dostatečnou délku rozhledu pro zastavení. Nevyhovující úseky by musely být vybaveny dopravním značením omezujícím rychlost, jehož opodstatnění by nebylo pro řidiče na prvý pohled zřejmé, a proto by dodržování se strany Čechů bylo problematické.

Délka připojovacích pruhů by naprosté většině osobních automobilů nestačila ke zrychlení na 160 km/h. Ostatně v křižovatkách by se musela rychlost omezit dopravním značením – jako v Německu. Němci to však dodržují, za Čechy bychom nejspíš neručili.

Povolení navýšení rychlosti na vytipovaných úsecích by muselo být signalizováno proměnným dopravním značením : a povoleno pouze za nesnížené viditelnosti, za sucha, při teplotě nad 5°C.

Je otázkou, jaká by byla celková (součtová) délka úseků vytipovaných pro přijatelné navýšení rychlosti například na trase z Prahy do Brna, a zda by očekávaný efekt časové úspory posádek některých vozidel vyvážil vyvolané náklady. Vedlejším nepříznivým efektem, který by určitě nastal, by bylo to, že by řidiči jezdili navýšenou rychlostí i v místech a úsecích, kde to přijatelné není – podle úvahy „*když to jde tady, půjde to i jinde, jen se nebát (někoho ohrozit)*“.

Nezbytný by byl úplný zákaz předjíždění pro kamiony : řidič kamionu by na dvoupruhové jednosměrné vozovce nesměl předjíždět žádné jiné vozidlo.

Všechny reklamy by musely být nejprve z okolí dálnic zcela odstraněny, neboť mohou odvádět pozornost řidičů (viz rozbor vlivu opoždění reakce na nárazovou rychlost na str.22)

Ten, kdo v době zvýšené společenské poptávky po bezpečnějších silnicích a dálnicích veřejně hovoří o zvýšení rychlosti na dálnicích, si snad myslí, že tím nehodovost nezvýší ?

### **3.2. Úloha policie**

**Přítomnost policie by měla být na veřejnosti vidět** (zejména na silnicích a dálnicích).

Policisté by se měli pohybovat na motocyklech v kolonách stojících na dálnicích a pokutovat řidiče, jezdící v odstavných pruzích či za vozidly záchranné služby.

Policisté by měli pracovat na místech častých dopravních nehod a ne jen dohlížet na dodržování rychlosti na přímých přehledných úsecích (to ovšem i nadále).

### **3.3. Návrhy na úpravu zákona 361/2000 Sb. v aktuálním znění**

#### **3.3.1. Zákaz předjíždění na křižovatkách**

Naléhavě doporučujeme :

- a) *urychleně zajistit vypuštění negace zákazu předjíždění z § 17 odst.5 písm.f ze zák.č.361/2000 Sb.*
- b) *uvést, že zákaz předjíždění neplatí na dálničních křižovatkách*
- c) *uložit provedení úpravy v Technických podmínkách TP 65 (Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích) tak, aby dělicí čáry vozovek před křižovatkami se zřizovaly zásadně v provedení „podélná čára souvislá“ – s přiměřenou (krátkou) lhůtou zřízení této úpravy na všech stávajících křižovatkách*

Komentář :

Frekventovanou příčinou těžkých dopravních nehod je kombinace předjíždění s odbočováním. Proto je v zák.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v § 17 odst.5 písm.f) prozíravě zakázáno předjíždění na křižovatkách a v těsné blízkosti před nimi - **ale v témže odstavci je ten zákaz hned zase zrušen tak, že na většině křižovatek neplatí.**

*Citace zák.361/2000 Sb. § 17 "Předjíždění" odst.5 : "Řidič nesmí předjíždět - f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; tento zákaz neplatí*

- *na hlavní pozemní komunikaci;*
- *na křižovatce s řízeným provozem.*

Odbočování vlevo se bytostně neslučuje s předjížděním – jsou to manévry navzájem kolizní ze samého principu. Kombinace levého odbočení s předjížděním bývá častou příčinou těžkých dopravních nehod – zejména za situace, kdy za odbočujícím jede rozměrné vozidlo bránící odbočujícímu ve výhledu vzad na vozidlo předjíždějící zpomalenou kolonu ze třetí či další posice. Nehody tohoto typu zatěžují soudy na celá léta, neboť ani po řadě znaleckých posudků nebývá možno rozhodnout, který z obou řidičů nehodu „zavinil“. Na silnicích s velkou frekvencí

kamionové přepravy bývají tyto nehody dokonce typické (např. úsek Hradec Králové – Náchod, o němž vyšel článek nazvaný „Odbočí jen sebevrah“).

Není-li zakázáno předjíždění na křižovatkách, je to obdobné, jako kdyby nebyla zamezena možnost současného vjezdu dvou vlaků na jednu kolej.

Možnost předjíždění po hlavní silnici na křižovatce je krajně riziková i pro řidiče vjíždějící z boční komunikace, neboť

- a) sledují pohledem provoz hlavně z levé strany, přitom opomíjejí riziko střetu s vozidlem přijíždějícím zprava v režimu předjíždění,
- b) nemohou ze svého místa vidět vozidlo, které přijíždí zleva a předjíždí právě rozměrné vozidlo jedoucí pomaleji, jež brání ve výhledu.

Možnost předjíždět v prostoru křižovatek skrytě umožňuje paradoxní negace vysloveného zákazu předjíždění na křižovatce a v těsné blízkosti před ní (citace uvedená vpředu modrou barvou) – léta přetrvávající v pravidlech provozu na pozemních komunikacích (v platném znění §17 odst.5 písm.f) body 3 a 4). Nápravu lze řešit prostým vypuštěním negujícího dovětku za zákazem předjíždění na křižovatkách. Zrušení možnosti předjíždění na křižovatkách nebude na úkor plynulosti silničního provozu, ale bude významně ve prospěch bezpečnosti.

Předjíždění v prostoru křižovatek je vcelku neobvyklé, málo se to dělá, ale když už se to děje, bývá to mnohdy „za mrtvé“. **Můžeme přece předjíždět před i za křižovatkami, proč bychom to museli mít zachováno nutně v těch krátkých přejezdech přes křižovatky ?**

Položme si otázku: opravdu potřebujeme tak nezbytně předjíždět na křižovatkách, aby to stálo za mnoho nehod, jež jsou pak ještě právně téměř neřešitelné ?

Řidič automobilu jedoucí před nákladním automobilem či autobusem objektivně nemůže **bez nebezpečí** odbočit vlevo na takové křižovatce, kde není zřízen pruh pro odbočení, oddělený od pruhu pro jízdu v přímém směru. Řidič chystající se k odbočení totiž nemůže mít náležitý výhled dozadu přes rozměrné vozidlo jedoucí za ním. Musel by tedy vždy zcela zastavit, vyčkat až jej předjede nákladní automobil, a teprve pak provést odbočení. Určitě by ale měl dávat znamení o změně směru - pak by jej ale řidič nákladního automobilu nesměl předjíždět. Tedy **situaci nelze řešit bezpečně za stávajícího znění pravidel silničního provozu. Přitom by postačovalo vypustit předmětné dvě problematizující části dovětku** („tento zákaz neplatí ...“). **Vypuštění této části věty (negace zákazu) nejspíše nepřinese takovou újmu plynulosti provozu, aby to bylo vyváženo "přijatelným" rizikem z potenciálu nehod.**

Předjíždění a odbočování doleva jsou úkony principiálně kolizní. Při tisících takových manévru musí vznikat situace, kdy znamení o změně směru uvede do činnosti současně předjíždějící i odbočující řidič. Kdo dal znamení dříve, nelze "vypočíst" - stojí tvrzení proti tvrzení.

Situace jsou pak obzvláště záluďné a fakticky neřešitelné, chystá-li se k levému odbočení řidič vozidla majícího za sebou kamion či autobus, přes nějž řidiči jedoucí na třetích a dalších pozicích nemohou vidět, proč vlastně kolona před křižovatkou zpomalila – využívají situace k rasantnímu předjetí, přičemž se pak „logicky“ střetají s odbočujícím vozidlem, jehož řidič dával znamení o změně svého směru již dlouho předtím.

Řidič, chystající se odbočit, by měl zastavit a s ním i všechna vozidla jedoucí za ním (s rizikem nárazů zezadu), když je všechny předjíždí (vlastně předbíhá) milostpán ze zadní polovice. Předjíždění je akceptovatelné, pokud tím nejsou ostatní nuceni k zastavení - a to přichází v úvahu právě na křižovatkách při předjíždění těch, kteří se chystají odbočit. Ponechá-li se jim možnost plynule odbočit, projedou vozidla křižovatkou v tom pořadí, v jakém k ní přijela (jako je to předepsáno např. u železničních přejezdů) - a milostpán nebude muset ta vozidla předjíždět vůbec, neboť před ním uhnula z jeho cesty vlevo.

Určitě je bezpečnější, když křižovatkou projíždějí vozidla v nezměněném pořadí, než aby ten první musel zastavit a čekat, až jej minou (předjedou) vozidla jedoucí za ním přímým směrem.

Kolizní podtržené části dovětky za středníkem se týkají naprosté většiny křižovatek, neboť na většině křižovatek je rozlišena hlavní a vedlejší komunikace, či provozována světelná signalizace. Netýká se to jen ulic lokálního významu v obytných blocích, kde kvůli omezené šířce a parkujícím vozidlům se stejně předjíždět nedá, a dále se to nebezpečí netýká menšiny velkých křižovatek s řadicími pruhy pro odbočování.

Pokud by se úprava odkládala do doby, jež ukáže více nutných úprav, nebude to mít náležitý dopad do povědomí řidičů. Naopak úprava prezentovaná (též mediálně) jen eventuálně s několika málo dalšími změnami, bude veřejností registrována podstatně lépe, než obsáhlá změna celého zákona, očekávatelná až ve vzdáleném časovém horizontu.

Zavede-li se zásada (kterou rovněž navrhujeme) zřizovat dělicí čáry vozovek před křižovatkami zásadně v provedení „podélná čára souvislá“, určitě na pomůže k řešení popsané problematiky, nicméně v tom nelze spatřovat řešení univerzální, neboť motocyklisté mohou mnohdy předjíždět, aniž by přitom přesáhli podélnou čáru souvislou oddělující jízdní pruhy.

Problematiku lze na jednotlivých křižovatkách řešit zřízením středního jízdního pruhu pro levé odbočení, což však nebývá možné v místech prostorově stísněných, navíc takové úpravy něco stojí.

**Jednoduchá legislativní úprava podle předchozího textu bude řešením univerzálním.**

Bezpodmínečný zákaz předjíždění na křižovatkách

- určitě povede ke snížení počtu nehod popsaného typu (zůstanou jen nehody z nerespektování zákazu),
- orgánům projednávajícím přestupky a trestné činy či řešícím vleklé spory o náhradu škody umožní jednoduše rozhodovat,
- výrazně zjednoduší problematiku likvidace pojistných událostí.

Úmluva o silničním provozu (Vídeň 1968) ve znění pozdějších úprav v článku 11 (Předjíždění a jízda v proudech) stanovuje

**v odst. 8.** *Bez újmy ustanovení odstavce 2 tohoto článku a ostatních omezení, která smluvní strany nebo části jejich území mohou vyslovit pro předjíždění na křižovatkách a na železničních přejezdech, nesmí žádný řidič vozidla předjíždět jiné vozidlo než jízdní kolo o dvou kolech, motorové kolo o dvou kolech nebo motocykl o dvou kolech bez postranního vozíku:*

(a) *bezprostředně před křižovatkou a v křižovatce, nejde-li o křižovátku s kruhovým objezdem, s výjimkou:*

*(i) případu uvedeného v odstavci 1 (b) tohoto článku;*

*(ii) případu, kdy silnice, na níž se předjíždí má v jízdě přednost;*

*(iii) případu, kdy provoz na křižovatce řídí dopravní orgán nebo světelná znamení;*

z podtržené části textu vyplývá, že Vídeňská úmluva dává smluvní straně (Česká republika) výslovně možnost právě v otázce předjíždění na křižovatkách upravit pravidlo : vypustit negaci zákazu předjíždění na křižovatkách.

**Nejde jen o to „umět“ ukázat na viníka, ale mělo by jít především o to, aby k těmto nehodám vůbec nedocházelo.**

### **3.3.2. Návrh na změnu způsobu zastavování vozidel policisty ČR**

Doporučujeme :

*Převzít následující úpravu do instrukcí Policie ČR a do Pravidel provozu na pozemních komunikacích.*

Komentář :

Při zastavování vozidel oprávněnými osobami se dává znamení z jedoucího vozidla většinou až po předjetí zastavovaného vozidla. Předjíždění předpokládaného pachatele je spojeno se zvýšeným nebezpečím pro všechny zúčastněné a zejména pro policisty. Při prováděné kontrole či zásahu pak policejní vozidlo nestojí za zádi kontrolovaného vozidla, ale je i se svým vybavením (světelné výstražné zařízení modré barvy, nebo světelné zařízení Elsec) "skryto" v zákrytu před ním, aniž by se však za vozidla vůbec umísťoval výstražný trojúhelník.

Nevýhody lze eliminovat zavedením způsobu, který se používá v USA. Znamení k zastavení se tam z jedoucího vozidla dává zezadu (bez předjíždění) světelnou houkačkou v intervalech s trojicemi rozsvícení v jednom intervalu. Je-li takové znamení dáváno z policejního automobilu **při současné funkci světelného majáku**, jde o příkaz k zastavení ve smyslu pravidel provozu na silnicích a dálnicích. Policejní vozidlo potom stojí zásadně vždy za zádi kontrolovaného vozidla (policista přichází ke kontrolovanému zezadu), přičemž funkce světelného majáku, eventuálně dalších světel na policejním automobilu se považuje za dostatečné upozornění na vozidla stojící na silnici pro řidiče ostatních vozidel. Tento způsob je výhodnější i z hlediska taktiky zákroku s ohledem na možné použití zbraně řidičem zastavovaného vozidla.

Policista by měl zastavované vozidlo pod kontrolou, nemusel by tříštit svoji pozornost mezi řízení vlastního vozidla a zastavování delikventa.



### 3.3.3. Návrhy na další úpravy příslušných ustanovení zák.361/2000 Sb.

Publicita úprav a doplňků zahrnutých posléze do Pravidel provozu na pozemních komunikacích by neměla být ponechána na samotných novinářích, ale měla by být důsledně kontrolována (recenzována) odborným týmem, aby se neopakovala novinářská zjednodušení typu „absolutní přednost chodců na přechodech“, která pak stála zdraví a životy lidí, kteří byli informováni příliš zjednodušeně.

*Pro širší (neodbornou) veřejnost by bylo vhodné zřetelněji vymežit, kde Pravidla provozu na pozemních komunikacích platí a kde neplatí (bez odvolávky na silniční zákon). Jde o problematiku parkovišť, benzinových čerpadel, přístavů, komunikací v areálech velkých továren, kam zajíždějí cizí vozidla dopravců a pod.*

Zák.361 obsahuje v § 2 „Vymezení základních pojmů“, chybí však pojem „vozovka je část silnice určená především pro provoz motorových vozidel“ – to je definice z dřívější vyhl.č.99/1989 Sb., z níž při novelizaci v roce 2000 nějakým nedopatřením vypadla.

§ 22 doplnit o odst.(6) : *Na dvou a vícepruhovém kruhovém objezdu musí řidič jedoucí v pravém (vnějším) jízdním pruhu odbočit vpravo na nejbližším výjezdu. Ostatní jízdní pruhy kruhového objezdu nejsou určeny pro odbočení na nejbližším výjezdu.*

Doporučujeme vhodně vyjádřit (třeba uvedením příkladu - viz dále), že rychlost v daném místě obecně dovolená, nemusí být za všech okolností rychlostí přiměřenou. Mnozí řidiči - zejména mladí - si to buď neuvědomují, anebo předstírají, že si to neuvědomují. Tedy navrhuje **upravit znění § 18/1** takto : *"Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit ..., které je možno předvídat (např. zvýšený pohyb chodců mezi chodníkem a nástupním ostrůvkem v době, kdy do zastávky přijíždí anebo v ní stojí vozidlo hromadné dopravy); smí jet jen takovou rychlostí ..."* Dosavadní formulace v § 13/1 *"... Při jízdě podél nástupního nebo ochranného ostrůvku je nutno dbát zvýšené opatrnosti. ..."* se jeví jako málo důrazná, jež nepronikla do povědomí široké veřejnosti. Proto by se měla objevit v ustanovení o rychlosti jízdy.

- § 5/2 doplnit takto : *Žádný řidič si nesmí vynucovat přednost troubením, najížděním či jiným jednáním. To neplatí pro řidiče vozidel se zvláštními výstražnými znameními.*
- § 5/2f) uvážit doplnění : *"ohrozit chodce ... přecházející na nástupní ostrůvek v době, kdy do zastávky přijíždí nebo zde stojí vozidlo hromadné dopravy, nebo ..."*
- § 5/2 doplnit dalším písmenem g) *"při odbočování ohrozit cyklistu jedoucího v přímém směru".*
- § 6/1 doplnit : *Řidič motorového vozidla či jízdní soupravy o celkové hmotnosti převyšující 7000 kg smí jet na úsecích silnic a dálnic označených značkou A5a "Nebezpečné klesání" rychlostí nejvýše 40 km/h v celé délce předmětného úseku.*

- § 15 uvážit vložení odstavce, jenž by zohledňoval vstup dospělého chodce do vozovky ze zákrytu autobusu, neboť takové jednání lze obecně předvídat. Tedy navrhuje upravit znění takto : *Při objíždění stojícího autobusu musí řidič předvídat přecházení chodců před nebo za autobusem a této situaci přizpůsobit rychlost své jízdy. Při objíždění stojícího autobusu s označením „Označení autobusu přepravujícího děti“ musí přihlídnout i k možnosti vběhnutí dětí do vozovky a jízdu přizpůsobit tak, aby nebyly ohroženy; to platí i pro protijedoucího řidiče.*
- § 17/3 uvážit možnost doplnění : *..., za mokra je nutno zvětšit vzdálenost zařazení před vozidlo tak, aby se omezilo znečištění jeho čelního skla; ... Řidiči si nejsou vědomi souvislosti s ustanovením*

## § 7

### (1) Řidič nesmí

a) předat řízení motorového vozidla osobě, která nesplňuje podmínky § 3 odst. 3,

**b) obtěžovat ostatní účastníky provozu** na pozemních komunikacích ani jiné osoby zejména

nadměrným hlukem, znečišťováním ovzduší, **rozstřikováním kaluží, bláta** nebo zbytečným ponecháním motoru stojícího vozidla v chodu,

Jde tedy o to, upozornit na předmětnou souvislost, jež mezi našimi řidiči zřejmě nevyplývá automaticky z vrozené ohleduplnosti.

- § 18/1 doplnit : *Na úsecích silnic, kde šířka vozovky není dostatečná pro plynulé míjení s protijedoucím osobním či nákladním vozidlem, smí řidič jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na polovině vzdálenosti, na kterou má rozhled.* Jde o objektivní nutnost, které si naprostá většina dotázaných řidičů není vůbec vědoma. Nestačí ji tedy zahrnout pod "okolnosti, které je možno předvídat", ale je nutno dát přímo návod, jak odvozovat přiměřenou rychlost na mimořádně úzké vozovce.
- § 23/1 doplnit 1.větu : *... a dbát přitom na okolnost, že na silnici může právě probíhat předjíždění vozidel.*
- § 30/4 doplnit : *Znamení paží je třeba dávat zřetelně, nelze se spokojit s ojedinělým mávnutím. Řidič odkázaný na znamení dávaná paží musí před odbočením dbát zvláštní opatrnosti.*
- § 30 doplnit o odstavec : *Řidič, který vyjíždí ze stání u okraje vozovky a hodlá pokračovat v jiném než v krajním jízdním pruhu anebo odbočovat či otáčet, musí dávat znamení o změně směru jízdy dvakrát s přerušením na nejméně 5 s. V době přerušení musí jet v krajním jízdním pruhu souběžně s osou komunikace.*
- Oddíl 5 : Znají-li Pravidla provozu na pozemních komunikacích institut "doporučené rychlosti (IP5)", mohly by se možná některé problémy řešit formou doporučení, když je nelze dost dobře uložit nařízením. Tedy navrhuje znění : *Chodec jdoucí za snížené viditelnosti po okraji silnice nebo po úzké krajnici by měl být vybaven reflexními nášivkami či odrazkami nebo alespoň světlým oděvem. Přitom musí jít po levé straně komunikace a dbát aktivně o svoji bezpečnost mimo jiné i častým sledováním, zda v jeho směru chůze za jeho zády neprobíhá právě předjíždění.*
- § 53/3 zrušit možnost chůze chodců vedle sebe, jdou-li po okraji vozovky za snížené viditelnosti.
- Upozornit řidiče, že i na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla přichází v úvahu pohyb chodců - například po dopravních nehodách a to i za snížené viditelnosti. *Lidé, kteří jsou po dopravní nehodě na dálnici, musejí prostor dálnice neprodleně*

*opustit, přitom musejí dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k ohrožení vlastnímu ani jiných účastníků silničního provozu.* - § 35/1 pohyb chodců na dálnici (přirozeně) zakazuje, je však opomenut stav po dopravní nehodě, technické závadě apod.

- Doporučujeme prostudovat předpisy okolních států EU a převzít formulace, které pojednávají o slušnosti - dávání přednosti apod.

Lze namítnout, že mnohé z navrhovaných úprav a doplnění lze vyčíst již z dosavadní úpravy - zejména je lze zahrnout pod formulaci : *"... které je možno předvídat."* Skutečné nehody se tak právně posuzují, ale soudním výrokem se většinou poučí pouze pachatel a dále jen nejbližší okolí. Zákon, který je **zvláštní** tím, že se obrací vlastně na každého občana včetně dětí (každý přichází v úvahu jako účastník silničního provozu) by měl být formulován přístupněji, s určitými duplicitami a nezakládat na předpokladu, že všichni jsou vybaveni vlohami pro exaktní uvažování a že jej budou se zaujetím podrobně studovat. Jde přece hlavně o to, aby se omezil počet zraněných - nikoli o usnadnění postihu za neznalost či nepochopení předpisů a souvislostí.

### **3.3.4. Návrh na zákaz zveřejňování míst silničních kontrol**

Doporučujeme :

*Zakázat zveřejňování poloh silničních kontrol – pod sankcí odebrání vysílací licence.*

Komentář :

Chování některých komerčních rozhlasových stanic, které v honbě za počtem posluchačů informují řidiče o polohách silničních kontrol, je neetické. Argument, že tím motivují řidiče k dodržování pravidel „alespoň v určitých úsecích“, je úsměvný. Takové jednání by mělo být zakázáno v České republice, jde přece o maření výkonu veřejného zájmu.

### **3.4. Prevence typických nehodových situací osvětou**

V prevenci nehod osvětou spatřujeme značné rezervy. Je dobré říkat : „jezděte opatrně, dodržujte předpisy“, **ale je to málo – jako kdybyste malému dítěti říkali jenom „dávej na sebe pozor“** – dítě poučujete, proč se nemá vyklánět z okna, sahat na cizího psa a jak se rozhlížet před vstupem na přechod pro chodce. **Tak i rady řidičům a dospělým chodcům by měly být konkrétní.**

Zkušenosti v silničním provozu **metodou pokus-omyl získávejme raději z omylů těch druhých** : Programy typu „Letecké katastrofy“ jsou divácky přitažlivé a proto i „zajímavé“ v boji o televizního diváka – toho by bylo možno **využít pro prevenci dopravních nehod osvětou**. Že letecká katastrofa se vyvíjí desítky minut, zatímco silniční nehoda jen pár sekund ? Zpomalené záběry crash-testů a animací dokáží i z několika okamžiků vytvořit napínavou podívanou.

### **Bezpečný odstup mezi vozidly :**

Dodržování bezpečného odstupů mezi vozidly by mělo být řidičům opakovaně připomínáno formou, jaká se osvědčuje například na dálnicích v Rakousku : místo od místa jsou na vozovce za sebou symboly 21 22 – to znamená, že řidič má udržovat za vozidlem jedoucím před ním odstup na délku dráhy projeté za dvě sekundy, tedy napočítat jednadvacet, dvaadvacet než přijede například pod most potom, co pod most vjelo vozidlo jedoucí před ním. Poznamenejme, že časové kritérium je exaktní (odstup rovnající se dráze projeté za reakční dobu – s rezervou), je snadné pro řidiče, a jednoduše kontrolovatelné dokonce i kamerovým systémem. Alternativní kritérium „odstup v metrech odpovídající polovině rychlosti v km/h“ udává bezpečný odstup o –10 % kratší (vzdálenost projetá za 1,8 s), ale hlavně je problematicky realizovatelné, neboť odhad vzdálenosti v metrech je subjektivní a u některých lidí značně nepřesný.

### **K všeobecným nešvarům (co je "v kraji zvykem")**

Jen malé procento řidičů jezdí při pravém okraji vozovky - a to i na širokých vozovkách, jako je například silnice č.12 Praha - Kolín. Po střetu protijedoucích vozidel u středové čáry se diskutuje o tom, který z řidičů přesáhl středovou čáru o 3 a který jen o 2 decimetry a uniká, že oba měli po pravém boku volný prostor k vodící čáře kolem dvou metrů. Kdyby za tím nebylo lidské neštěstí, bylo by někdy až úsměvné, jak řidiči argumentují, že ten druhý přesahoval s vozidlem přes střed šířky vozovky. Jde přitom například o mimořádně úzkou vozovku, na níž se středová dělicí čára nezřizuje a o střet širokého nákladáku jedoucího při okraji vozovky s Trabantem jedoucím jeden a půl metru od svého okraje. Pravidla silničního provozu neznají pojem „střed šířky vozovky“, ale ukládají, že na silnici se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky. Popisovaný nešvar bývá nejčastější příčinou nehod v nepřehledných zatáčkách, když žádný z řidičů protijedoucích vozidel nejede při svém pravém okraji vozovky. Nevíte, co je okraj vozovky ? Přece vnitřní okraj vodící čáry. Ta odděluje vozovku od krajnice, přičemž čára samotná je na krajnici.

**Vodící čára na silnici je u okraje vozovky, nikoli uprostřed.** Jezděte při okraji vozovky. Snížíte tak riziko střetu s protijedoucím nepozorným řidičem.

### **Dovolená rychlost nemusí být přiměřená**

Obžalovaný řidič u soudu popisoval viditelnost v místě nehody. Říkal, že objekt v jízdním pruhu spatřil za tmy a v dešti na tak krátkou vzdálenost, že stačil brzdit po dobu jen asi dvě desetiny sekundy, jen ťukl na pedál brzd - a byla rána. Prý kdyby tam byl chodec, nebylo by jej vůbec vidět. Poukazoval ale na to, že jel dovolenou rychlostí, že tam není přechod pro chodce a že tam nemělo nic být.

Asi víte, že nejvyšší dovolená rychlost se nesmí překračovat ani za slunečného dne. **Možná, že je mezi námi - bohužel - víc řidičů, kteří si nepřipouštějí pojem přiměřená rychlost.** Na otázku, zda se mohou na dálnici vyskytovat chodci, bývá vždycky doslova stejná odpověď : "chodci na dálnici nemají co dělat". Ale oni tam nic nedělají, oni tam prostě jsou a navíc v šoku po vlastní dopravní nehodě. Nebo tam stojí vrak jejich automobilu, většinou neosvětlený protože při deformacích došlo k elektrickému zkratu.

Dokud se vám nehoda nepříhoda a jste přitom řádnými lidmi s určitým morálním cítěním, nemáte představu o tom, jaké výčitky trápívají mnohé po nehodách. Jeden takový případ nebyl souzen, neboť viník spáchal sebevraždu. Zvláště těžké výčitky bývají, je-li usmrceno dítě. Mnohdy řidiče pronásledují i členové rodiny.

Tedy pojedete-li v noci či v mlze, pomyslete chvílemi na to, zda byste byli schopni zastavit vozidlo, kdyby se ve vaší jízdě nacházel tmavě oděný chodec. Nejspíše zpomalíte a ušetříte si nejen zmíněné výčitky, ale i patálie s policií, se soudy a vězením a koneckonců i výdaje za advokáty.

### **Omezení rychlosti platí i před koncem obce**

Mnozí řidiči zvyšují rychlost jízdy nad dovolenou mez ještě před výjezdem z obce. Stačí pak, aby z postranní uličky vyjel na silnici na kole malý chlapec a neštěstí je hotovo. Pravda - chlapec nutil řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici k náhlé změně směru a rychlosti jízdy. Ale soudní znalec vypočte rychlost, posoudí pohyb obou účastníků silničního provozu v prostoru a v času a mnohdy zjistí, že při dodržení dovolené rychlosti automobilu by byl cyklista stačil před automobilem přejet napříč na druhou stranu silnice a že dokonce bylo možno před dráhou cyklisty bezkolizně zastavit automobil. Je tu pak trestní řízení pro ublížení na zdraví v důsledku jízdy nedovolenou rychlostí - trest a většinou i morální výčitky zevně i vnitřní.

### **Vjetí do protisměru s předností v jízdě**

Uvědomme si, že ten, který v okamžiku možnosti vzájemného spatření již vjíždí z vedlejší silnice na hlavní, má pouze dvě možnosti:

- buď prudce zastavit,

- anebo se snažit váš koridor rychle vyklidit,

aby vás nenutil k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy - tedy aby vám dal přednost.

Protože nemáme možnost s ním domluvit, kterou alternativu zvolí, bude vždy lépe, když se připravíme k brzdění a nebudeme s jeho počátkem zbytečně otálet. Rozhodnete-li se vybočit do protisměru a "ještě projet", tedy si přednost vynutit, můžete s velikou pravděpodobností vsadit špatně : ten druhý se totiž může snažit uvolnit vám cestu tou druhou z výše uvedených metod. A vás pak srážka zastihne potom, co jste vjeli do protisměru, kde jste tomu druhému vlastně zahradili cestu, když vám ten váš příslušný pruh mezitím už celý vyklidil.

### **Ještě k přednosti v jízdě**

Většina řidičů si nesprávně vykládá ustanovení pravidel silničního provozu o přednosti v jízdě. Domnívají se, že při jízdě na hlavní silnici je nesmějí vůbec omezovat řidiči vozidel jedoucích z vedlejší silnice. V ustanovení o přednosti v jízdě v pravidlech silničního provozu se nevyskytuje pojem "neomezit". Je uložena povinnost nenutit k **náhlé** změně směru nebo rychlosti jízdy. V některých situacích by bylo stačilo, kdyby řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici pouze včas sundal nohu s pedálu plynu či mírně přibrzdil, což by přece nebyla vynucená náhlá změna rychlosti jízdy. Někteří řidiči při přednosti v jízdě v takové situaci však mění rychlost dokonce ještě směrem nahoru.

2.verze :

Vaše jízda nedovolenou rychlostí po hlavní silnici před křižovatkou může být příčinou, proč řidič z vedlejší silnice nebude schopen jet tak, aby vás nenutil k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy - tedy nebude schopen dát vám přednost v jízdě.

3.verze :

Na našich silnicích jsou dosud křižovatky, na nichž je rozhledové pole omezeno. Jízda rychlostí vyšší než dovolenou po hlavní silnici před takovou křižovatkou je nejen přestupkem, ale je (laskavý posluchač promine) lidskou hloupostí. Řidič vjíždějící z vedlejší na hlavní silnici na ne zcela přehledné křižovatce přece objektivně nemůže dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici libovolně vysokou rychlostí.

### **Otálení se začátkem brzdění**

S předchozí problematikou souvisí i běžné otálení se začátkem brzdění. Téměř nikdo asi neví, že narazí-li do překážky rychlostí 20 km/h vozidlo, které předtím brzdilo z rychlosti 50 km/h, bylo by postačovalo **začít brzdit jen o pouhé dvě desetiny sekundy dříve** k tomu, aby bylo možno před překážkou bezkolizně zastavit. Zdá se to neuvěřitelné ? Zde je jednoduchý důkaz: Narazí-li vozidlo do překážky rychlostí 20 km/h, chybí řidiči do bezkolizního zastavení na suché vozovce délka brzdné dráhy jen necelé tři metry. To znamená, že kdyby byla překážka náhodou o tři metry dál, nebylo by k nárazu došlo. Překážka je ale tam kde je, a v této situaci by bylo postačovalo posunout celý děj brzdění o tři metry vzad. To znamená začít brzdit o tři metry dřív. Rychlostí 50 km/h projede vozidlo za sekundu skoro čtrnáct metrů. Ony nešťastné pouhé tři metry tedy projede za dobu kratší než dvě desetiny sekundy, rychlostí 90 km/h za pouhou jednu desetinu sekundy. Když se před vozidlem vyvíjí nejistá situace, mnohý řidič na to hledí jako na televizi a přitom ani nepřendá nohu nad pedál brzdy - prootálí podstatně delší dobu, než jaká by byla stačila, aby se uchránil nárazu. Pokud jste narazili do překážky rychlostí 20 km/h po předchozím brzdění z rychlosti 60 či 50 km/h, pak vězte, že kdybyste byli začali brzdit jen o dvě desetiny sekundy dříve, nebylo by k nárazu vůbec došlo. Pokud jste předtím brzdili z rychlosti 90 km/h, pak vaše "opozdění" začátku brzdění činilo jen jednu desetinu sekundy.

**Brzděte včas.** Nehleďte na silnici před sebou jako na televizi.

### **Vliv opoždění počátku brzdění na rychlost nárazu**

Zatímco reakční doba je prodlevou objektivně neodstranitelnou, přichází ještě v úvahu její navýšení či spíše **zbytečný přídavek, který lze nazvat otálení**. A právě jeho trvání má tak veliký vliv, že následující výklad nejspíše mnohé překvapí.

Opozdí-li se začátek brzdění vozidla **o jedinou sekundu**, posune se celý proces brzdění

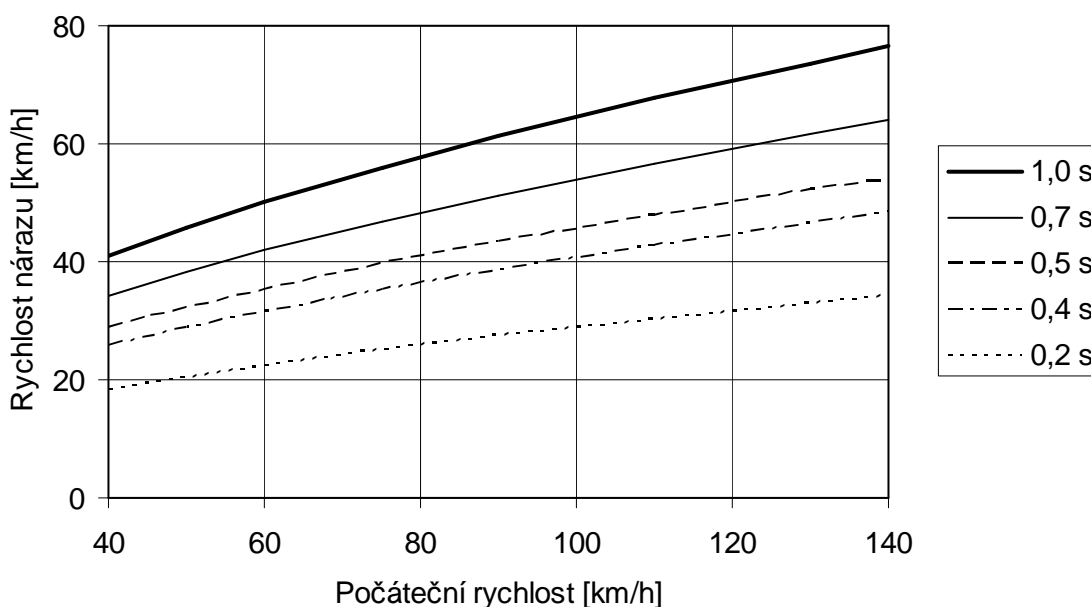
směrem k překážce **a vozidlo narazí rychlostí**  
 při rychlosti 50 km/h o 13,9 m **46 km/h**  
 při rychlosti 90 km/h o 25,0 m **61 km/h**  
 při rychlosti 130 km/h o 36,1 m **74 km/h**

do překážky, před níž by bylo možno bezkolizně zastavit, kdyby nebylo došlo k uvedenému sekundovému opoždění. Chybí-li v průběhu brzdění do zastavení délka 14 m, jede totiž vozidlo ještě rychlostí okolo 46 km/h, chybí-li 25 m, jede rychlostí okolo 60 km/h, a při chybějící dráze do zastavení 36 m, narazí rychlostí okolo 74 km/h. **To je cena za jedinou sekundu otálení.**

Hodnoty rychlosti nárazu do překážky v závislosti na opoždění začátku brzdění jsou pro různé počáteční rychlosti jízdy uvedeny v následující tabulce a v grafu.

**Tabulka 1 - Rychlosti nárazu do překážky při opožděném začátku brzdění**

Opoždění začátku brzdění (s)	Počáteční rychlost (km/h)					
	40	50	60	90	110	130
0,2 s	18	20	22	27	30	33
0,4 s	26	29	32	39	43	47
0,5 s	29	32	35	43	48	52
0,7 s	34	38	42	51	57	62
1,0 s	40	46	50	61	68	74



**Obrázek 1 - Rychlosti nárazu do překážky při opožděném začátku brzdění**

Z uvedené tabulky a grafu vyplývá například, že když se opozdíte se začátkem brzdění o jedinou sekundu při rychlosti 40 km/h, pak vaše prodloužená reakční doba skončí právě v okamžiku, kdy teprve začínáte brzdit – **narazíte původní (nesníženou) rychlostí do překážky**, před níž byste byli mohli bezkolizně zastavit, kdybyste byli začali brzdit o sekundu dříve.

Obdobně jako časové opoždění začátku brzdění (dle předchozí tabulky) lze uvážit i délkové opoždění (dle následující tabulky), jako důsledek zhoršené rozlišitelnosti kritického objektu v dráze vozidla. Délkové opoždění se pak projeví v místě střetu (nárazu) jako dráha chybějící do bezkolizního zastavení. **Délkové opoždění přirozeně nezávisí na okamžité rychlosti.**

**Tabulka 2 - Rychlost nárazu v závislosti na délce dráhy chybějící do zastavení**

<b>Dráha chybějící do zastavení [m]</b>	<b>Rychlost nárazu [km/h]</b>
2	17,3
5	27,4
10	38,7
20	54,8
30	67,1

Hodnoty v tabulkách jsou vypočteny pro brzdné zpomalení  $5,8 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ , které odpovídá brzdění relativně intenzivnímu, ale ne extrémnímu. Jde o zpomalení, jaké musí být schopny vyvodit brzdy plně zatíženého osobního automobilu ve vyhovujícím stavu na suché vodorovné vozovce. Při takovém brzdění ještě většinou nevznikají brzdné stopy a nedochází ke smyku vozidla.

Vyvíjí-li se před vozidlem dopravní situace způsobem, jehož pokračování nelze jednoznačně předvídat, neměl by na to řidič hledět jako na televizi. Není nutno reagovat intenzivním brzděním na každou změnu situace před vozidlem, ale je možno si včas připravit nohu na pedál brzd.

### **K čemu je dobrý výstražný trojúhelník za slunečného dne**

S délkovým opožděním začátku brzdění popsaným v předchozí kapitole souvisí i toto: Někdy dochází k **nárazům do zádě vozidel stojících na přehledných místech silnic a za plného denního světla**. Vysvětlení je jednoduché. Pohled z místa řidiče na záď jiného vozidla je něčím zcela obyčejným, není nijak alarmující. Teprve pozdě si mnohý řidič všimne, že vozidlo před ním nejede, ale že stojí. Při nouzovém stání za dne na přímém přehledném úseku silnice málokdo používá výstražný trojúhelník. Přitom právě výstražný trojúhelník (náležitě zatížený proti odfouknutí vířeným vzduchem) by mohl být tím neobvyklým alarmujícím objektem v zorném poli řidičů - a zabránit tak těžké nehodě - o velikém vlivu posunutí okamžiku brzdění na nárazovou rychlost jsme již hovořili.



## **Zastavení na konci kolony vozidel**

Musíte-li zastavit vozidlo na neobvyklém místě silnice, například na konci stojící kolony, použijte varovnou funkci směrových světel anebo šlapejte přerušovaně na pedál brzd, aby blikala brzdová světla do doby, než za vámi zastaví další vozidla. Uchráníte se nárazu vozidla nepozorného řidiče zezadu. **Nespoléhejte na neomylnost druhých.**

## **Vliv zvýšení rychlosti na rychlost nárazu**

Délka dráhy projeté za reakční dobu roste přímo úměrně s rychlostí, ale následující délka (čistě) brzdné dráhy vozidla roste s druhou mocninou rychlosti. Zvýšíme-li svoji rychlost o 23 % (například ze 130 na 160 km/h) budeme potřebovat čistou brzdnu dráhu prodlouženou o 51 % . Pokud bychom z rychlosti 130 km/h brzdili na celkové délce dráhy cca 120 m, pak za stejných podmínek budeme potřebovat z počáteční rychlosti 160 km/h brzdnu dráhu dlouhou cca 170 m – tedy o 50 m delší. Bude-li nám v průběhu brzdění chybět do bezkolizního zastavení 50 m, bude to znamenat náraz do překážky rychlostí okolo 100 km/h. Tedy v průběhu brzdění z rychlosti 160 km/h narazíme rychlostí 100 km/h do překážky, před kterou bychom byli mohli z počáteční rychlosti 130 km/h bezkolizně zastavit. Před následky takových nárazových rychlostí již neochrání ani bezpečnostní pásy kombinované s airbagy.

## **Chtěli jste ještě stihnout zelenou ?**

Svítlí-li v dálce před vámi na křižovatce zelená, nepodléhejte pokušení stihnout ji tím, že zvýšíte rychlost nad dovolenou mez. Nebudete pak totiž schopni zastavit na žlutou, vjedete do křižovatky příliš pozdě, kdy se už z bočního směru rozjíždějí řidiči netušící nebezpečí.

## **Řidič nemá oči kočky.**

Chodci za snížené viditelnosti **nedbají aktivně o vlastní bezpečnost na silnici**. Chodí po nesprávné straně silnice, nenosí světlý oděv nebo alespoň bílé tenisky, žádné bílé igelitové tašky, o kapesní svítilně ani nemluvě. Spoléhají, že řidič je nesmí přejet. **Skládají tak své zdraví i život do rukou neznámých, často nezkušených a mnohdy i nezodpovědných řidičů.** Až půjdete za šera po silnici, vzpomeňte si, jak sami v takové situaci na místě řidiče mnohdy těžko rozlišujete chodce. Vozidlům ustupujte z cesty stranou a ohlížejte se, zda se za vámi nepředjíždí. Je zde podobnost s černým divadlem. Je třeba si uvědomit pojem jas a kontrast (třeba i v analogii s regulací monitoru počítače): tmavě oděný chodec spoře osvětlený potkávacími světly vozidla zaniká na pozadí, které za soumraku není ještě zcela černé. Proto je období soumraku nejnebezpečnější. Potkávacími světly si řidiči svítí na cestu, tedy na zem. Potkávací světla jsou konstruována tak, aby neoslňovaly protijedoucí řidiče. Odtud také název potkávací (dříve tlumené). Svítí tedy šikmo dolů. Na vzdálenost dosahu potkávacích světel je na levé straně vozidla chodec osvětlen jen do úrovně výšky podrážek bot a není ještě rozlišitelný pohledem z místa řidiče, který ale na tuto vzdálenost dobře vidí změny ve vedení bílých čar na vozovce a má dojem dobré viditelnosti. A tak i když

potkávací světlomety osvětlují účinně rovinu vozovky do vzdálenosti třeba 60 metrů, bývá tmavě oděný chodec rozlišitelný teprve ze vzdálenosti okolo 26 metrů.

Zlobí vás, když jsou za šera na silnici tmavě oděni chodci nebo cyklisté bez odrazek a světel ? Míjíte je často jen o vlásek a otíráte si pak pot s čela ? Proč si myslíte, že by ostatní řidiči měli bez problémů vidět v obrácené situaci vás, když sami chodíte za tmy po silnici bez baterky či bez bílé tašky a jezdíte na kole bez odrazek a bez osvětlení ?

Řidiči jsou v silničním provozu odkázáni pouze na zrak. Proto **co je v silničním provozu špatně vidět, je nebezpečné.**

### **Zkrácení dosahu světlometů**

Když vozidlo přejíždí z vodorovného úseku do stoupání, anebo z klesání do vodorovného úseku, "zabodávají se" paprsky světlometů do protisvahu a jejich dosah se **výrazně** zkracuje. Před takovým místem je třeba snížit rychlost jízdy, jsme-li odkázáni jen na vidění ve světlech vlastních světlometů.

### **Špinavá skla ve dne nevadí, ale ...**

Za šera a za tmy se výhled z automobilů značně zhoršuje při znečištěných oknech, i když stejný stupeň znečištění za denního světla předtím téměř nevadil. Zvláště nepříznivě působí v tomto smyslu déšť.

Nasedneme-li do nevyhřátého automobilu, velmi rychle se opocují okna. To ví snad každý. Přesto mnozí podceňují zhoršení viditelnosti tímto efektem a jedou, jako kdyby měli skla křišťálově čistá. Je to nebezpečné zejména ve vztahu k viditelnosti chodců a cyklistů za ranního svítání.

### **Ještě k viditelnosti**

Odrasné plochy světlometů, tzv. paraboly, se mohou zdát při povrchní kontrole v pořádku. Podíváte-li se na ně ale důkladněji, zjistíte mnohdy, že jsou našedlé nebo dokonce narezivělé.

### **Nebezpečná změna jízdního pruhu**

Běžný chodec většinou dokáže vcelku správně odhadnout situaci, zda před příjezdem vozidla stačí přejít nebo přeběhnout přes jeho jízdní pruh. Řidič, který se v této situaci rozhodne přejet do druhého jízdního pruhu, se mnohdy s chodcem střetá. **Řidič by neměl měnit dopravní situaci, kterou před ním mění již ten druhý, to jest chodec. Pamatujte na včasný začátek brzdění !**

### **Výjezd autobusu ze zastávky**

Řidiči autobusů, **netrubte nerozvážně na chodce**, kteří vám přecházejí před příjídí - mnohý chodec v takové situaci pak vbíhá před vozidlo, projíždějící právě okolo levého boku vašeho autobusu. Uvažte, že v době, kdy v levém zrcátku můžete vidět vozidlo, které vás právě objíždí, byste stejně nemohli bezprostředně vyjet ze zastávky do jeho dráhy. Případná chvilka zdržení by neměla stát za riziko popohnání dítěte či dospělého chodce do srážky s vozidlem. Uvažte cenu jejich života a zdraví v porovnání se zdržením vaší linky. Nejprve se pohledem do zrcátka profesionálně přesvědčte, zda nehrozí popsání nebezpečí, než se rozhodnete zatroubit na chodce.

## **Ještě k problematice troubení na chodce**

Zatroubíte-li na skupinu chodců přecházejících vozovku, "zaděláte si" na nehodu : někdo se zastaví, jiný ucouvne a další zrychlí - najednou je budete mít roztaženy přes celou šířku vozovky. Brzděte včas.

## **Umíte odbočovat ?**

Pro motocyklisty je nejnebezpečnějším manévrem předjíždění pomalu jedoucího vozidla. Velmi často se stává, že řidič tohoto vozidla se chystá odbočit vlevo v místě, kde není křižovatka a kde motocyklista jeho odbočení (na místo ležící mimo silnici) neočekává. Spolupůsobí zde hned několik nehodových činitelů. Za prvé **motocykl lze snadno v zrcátku přehlédnout - to je důvod, proč je nezbytné, aby motocyklisté ve vlastním zájmu jezdili i za nesnížené viditelnosti s rozsvíceným osvětlením** dle ustanovení pravidel silničního provozu. Druhým nehodovým činitelem bývá okolnost, že motocyklistovi se po spatření jeví pomalu jedoucí vozidlo jako takové, které se právě rozjíždí od okraje vozovky. Motocyklisté potom mnohdy nedbají činnosti směrových světel, která mají možnost včas před sebou vidět, a předjíždějí. Třetím činitelem bývá takový způsob jízdy motocyklisty, který lze označit jako nedostatek předvídavosti. Spočívá v tom, že motocyklista jede v zákrytu za zadí nákladního automobilu, kam jeho řidič v zrcátkách nevidí, a pak motocyklista vybočuje doleva k předjetí až na poslední chvíli. Neposkytuje řidiči automobilu dostatek času, aby mohl světlo motocyklu spatřit v zrcátku, do něhož se přece nelze dívat nepřetržitě. Čtvrtým a nejvýznamnějším činitelem bývá nedostatek pozornosti na místech řidičů odbočujících vozidel. Ti přece jediná znají předem svůj úmysl odbočit. Pravidla silničního provozu ukládají při odbočování na místa ležící mimo silnici zvláštní opatrnost. Zvláštnost opatrnosti by měla spočívat nejen v občasném pohledu do zrcátek, ale v otočení hlavy vzad, neboť jenom tak lze vidět i do míst tzv. mrtvého úhlu zrcátek, což je prostor, kde se může "schovat" nejen motocyklista ale někdy i podstatná část osobního automobilu při předjíždění.

## **Záludné traktory**

Často dochází k nehodám při odbočování traktorů. Čas na boční přemístění je téměř nezávislý na rychlosti jízdy. Pomalu jedoucí traktor se přemístí přes šířku jízdního pruhu za stejnou dobu, jako rychleji jedoucí osobní automobil. Záludnost tkví ale v tom, že traktor provede své odbočení téměř "na místě", zatímco osobní automobil přitom před vámi ujíždí dopředu. Navíc traktory mívají někdy rozbitá zrcátka a blinkry nefunkční či zakryté vlečenou technikou a odbočují často na místa ležící mimo silnici, tedy tam, kde to ostatní neočekávají. Proto je radno předjíždět traktory uvážlivě a v uctivém bočním odstupu, případně (mimo obec) předem zatroubit.

## **Když chodec zablokuje možnost odbočit**

Při odbočování vlevo je radno počítat s tím, že přes vozovku, na kterou odbočujeme, se může rozběhnout chodec. A nám pak nezůstane, než zastavit v dráze vozidla, které jede s předností v jízdě v přímém směru po silnici, ze které jsme

odbočili, a které bychom nebyli nijak omezili, kdybychom nebyli museli nečekaně zastavit kvůli chodci. Před odbočováním doleva se přesvědčte pohledem, zda celý zamýšlený manévr budete moci plynule dokončit.

### **Na jízdním kole nestačí jen blikačka vzadu**

Jízda bez osvětlení je morbidní hazard s vlastním zdravím. Do neosvětlených cyklistů často narážejí nejen vozidla zezadu. Zvláště těžko zvladatelná a tudíž mimořádně nebezpečná situace vzniká při předjíždění dvou automobilů, přičemž neosvětlený cyklista jede předjíždějícímu vstříc. V takové situaci není účinná blikačka vzadu - bez světla či bílé blikačky vpředu vás protijedoucí předjíždějící řidič přehlédne - a zdraví vám nevrátí.

### **Předjíždí-li cyklista**

Cyklisté někdy předjíždějí kolonu pomalu jedoucích nebo stojících vozidel zprava. Dochází ke střetům, když řidič některého z vozidel náhle zajede více vpravo, anebo když na vozidle stojícím v řadě (např. před železničním přejezdem) někdo náhle otevře dveře na pravé straně (třeba jen kvůli horku). Zde je třeba apelovat na cyklisty, aby si nebezpečí uvědomili.

### **Témata letní**

Vysoký pleveľ může omezit rozhled v místě, kde často jezdíme a které známe jako přehledné. Dochází pak k nehodám v "přehledných" zatáčkách a u železničních přejezdů.

Snad nikdo z majitelů zahrádek při pěstování krásy kolem sebe nemyslí na to, jestli třeba zeleň u jeho plotu neznemožní výhled přes nároží, které bylo dosud skrze drátěný plot přehledné.

### **Obytný přívěs se snadno převrátí**

Majitelé obytných přívěsů nebývají informováni o tom, jak je třeba rozložit náklad, aby těžiště přívěsu bylo nízko, a jak lehký přívěs s relativně velkou boční plochou zajistit kotvením proti převrácení větrem v kempu. A pak se stane, že vichřice může zpřevracet patnáct přívěsů v jednom kempinku, jako se už skutečně stalo. Situace je pak zvláště nebezpečná, když je v obytném přívěsu právě v provozu vařič.

### **Míč na vozovce**

Téma léto a děti - hrají-li si na chodníku děti, je třeba dát hned nohu nad pedál brzdy a raději hned začít brzdit. Brzdit je nutno začít hned, jakmile vidíme míč vykoulet se na silnici, protože lze předvídat, že za ním vyběhne dítě.

### **Kdy jsou vozovky nejkluzčí**

Řidiči většinou nevědí, že vozovky jsou za mokra nejkluzčí po déletrvajícím teplém a suchém období, kdy se provozem vozidel obrušují a uvolněné částičky se zatlačují do textury povrchu, to jest v létě. Po déletrvajícím vlhkém a chladném období se drsnost vozovek regeneruje, tedy v zimě. Jinými slovy : tatáž vozovka je za mokra kluzčí v létě než v zimě.

### **Brzděte před blátem - na něm už je pozdě**

Uježděné bláto po zaschnutí a opětném namočení vrchní vrstvy může být kluzké jako náledí. Délka brzdné dráhy vzrůstá s druhou mocninou rychlosti. Dají-li se tyto dvě skutečnosti dohromady, vychází například, že délka brzdné dráhy z rychlosti 80 km/h na blátě bude dvacetkrát delší, než délka brzdné dráhy z rychlosti 40 km/h na čisté mokré vozovce. Proto je třeba zpomalit brzděním ještě než přijedeme k té vrstvě bláta (například v řepné kampani).

### **Věděli jste, že ... ?**

Bezpečnostní pásy na zadních sedadlech jsou zejména pro bezpečnost osob sedících vpředu. Při nárazu vozidla do překážky totiž brání tomu, aby ti, kteří sedí na zadních sedadlech vlétli setrvačností na záda těm vpředu, když ti jsou upoutáni v pásech. Efekt je podobný, jako kdybyste leželi na břiše a někdo by vám hodil na záda pytel cementu z výšky několika metrů. Zádové opěry předních sedadel mnohdy nezadrží náraz neupoutaného těla zezadu, deformují se vpřed do prostoru, kde je řidič či spolucestující upoután.

### **Když vozidlo před vámi „uskočí“ stranou**

Jedete-li v pravém jízdním pruhu za nákladním vozidlem, jehož řidiči se podaří na poslední chvíli předjet kamion jedoucí v pruhu levém a předřadit se před něj do levého pruhu, může se vám odkrýt před očima hrozný pohled: stojící vozidlo, za kterým nelze zastavit, nebyla-li vaše vzdálenost za nákladním vozidlem zvláště veliká, to jest delší, než z jaké byste byli schopni zastavit za vozidlem, které by před vámi náhle zastavilo vlastním brzděním. Analogická situace může nastat i v levém (tzv. rychlém) pruhu, kde někdy stojí havarované vozidlo. Za tmy bývá situace ještě zhoršena tím, že takový vrak většinou nesvítí.

### **Projedeme oba na žlutou, nebo bude rána ?**

Jedete-li za vozidlem rychle ke křižovatce, může se stát, že řidič toho vozidla se rozhodne zastavit na žlutou, ač vy jste přesvědčeni, že byste stihli za ním ještě projet před rozsvícením červené. Následkem je rozbitá před vaším automobilem a zád toho před vámi.

### **Když toho vezeme hodně na dovolenou**

Přetížíte-li si vozidlo například vybavením na dovolenou nebo jiným nákladem a (nebo) máte-li za vozidlem nebrzděný přívěs, je třeba počítat se snížením účinnosti brzdění.

### **Proč je nutné náklad zajistit proti posunutí**

Vezete-li na vozidle náklad, je nutno se postarat o to, aby nemohlo dojít k posouvání nákladu do stran odstředivou silou v zatáčkách ani dopředu při brzdění či dozadu při rozjezdu. Když se totiž dá náklad do pohybu po ložné ploše, nastává analogie úderu kladivem. Často a snadno dochází k proražení bočnic rázovou silou, zatímco síle odstředivé či brzdné by bočnice dobře odolaly, kdyby se náklad o bočnice stále opíral a nemohl se po ploše posouvat.

## Ulomená zatáčka

Správný odhad poloměru zatáčky není problémem, jestliže se zatáčkou mění směr silnice o větší úhel. Z místa řidiče lze vidět, zda je zatáčka "ostrá". Je-li změna směru ale malá (jen o 5 až 30°), snadno unikne pozornosti řidiče okolnost, že zatáčka má malý poloměr - trasa silnice je jakoby ulomená, bez zaoblení zatáčkou. Během příjezdu k takové zatáčce si ji prohlédněte pozorněji.

## Oslnění sluncem

Na silnicích orientovaných ve směru východ-západ přichází v úvahu oslnění sluncem. V takové situaci lze například přehlédnout chodce nezakrytého autobusem, ale pohybujícího se v jeho stínu. Lze přehlédnout světelné signalizační zařízení na silnicích a obdobně i světelné zabezpečovací zařízení železničních přejezdů. Máme-li slunce nízko nad obzorem za zády, je problematické nepřehlédnout ve zpětném zrcátku předjíždějícího motocyklistu.

## Přiměřená rychlost na úzké vozovce

Zeptáte-li se řidičů, jakou nejvyšší rychlostí se může jet nepřehledným úsekem na mimořádně úzké vozovce (vedoucí například k chatové osadě), nejspíše uslyšíte odpověď, že jen takovou rychlostí, aby řidič byl schopen zastavit vozidlo na délce, na jakou má rozhled. Ano takové ustanovení existuje. Ale je tu ještě jiné : **řidič je povinen přizpůsobit rychlost jízdy okolnostem, které je možno předvídat.** Položme si otázku : je na úzké vozovce možno předvídat protijedoucí široké vozidlo - nákladní automobil ? Nejspíše odpovíte, že určitě ano. Pokud je vozovka tak úzká, že se svým vozidlem se na ní nemůžete bezpečně minout běžnou provozní rychlostí s protijedoucím nákladním automobilem, musíte přece protijedoucímu řidiči nechat druhou polovinu délky rozhledu, aby také on mohl zastavit a abyste se pak mohli velmi pomalu minout. Tedy : **přiměřená rychlost jízdy na úzké vozovce je taková, ze které je řidič schopen zastavit vozidlo na polovině délky, na jakou má rozhled.** Pomyslete na to, až pojedete po úzké vozovce.

## Jízda nalevo podél nástupního ostrůvku

Riziko při jízdě nalevo od nástupního ostrůvku, když napravo se skládá zboží nebo nakládá komunální odpad : lidé stojící na ostrůvku očekávají příjezd vysokého vozidla (tramvaje), ale nízký osobní automobil nikoli - ve výhledu na váš automobil si stojící lidé na ostrůvku navzájem překáží. Do vaší dráhy na koleji může sestoupit někdo, kdo se náhle rozhodl dojít pro něco na druhou stranu ulice. Jízda vlevo od nástupního ostrůvku patří mezi zvláštní režimy - jeďte proto obzvlášť pomalu, opatrně a vždy s rozsvícenými světly.

**V místech, kde se dva jízdní pruhy sbíhají v jeden,** vznikají kongesce. Celý proud vozidel natrvalo zpomalí a stupeň "čtyři" tam natrvalo vytvoří ten řidič, který zastaví, aby před sebe "ohleduplně" pustil toho neuvážlivého, kdo arogantně předjížděl až těsně k místu zúžení. Zařazování formou zipu lze realizovat s délkovým předstihem před "trychtýřem", kde potom nemusí nikdo zastavovat, všichni mohou plynule jet už seřazení v jednom pruhu. Tato okolnost ale vyžaduje trpělivou opakovanou publikaci v médiích.

### **Přecházení vozovky :**

Šikmým přecházením se prodlužuje dráha a tím i doba chůze v prostoru vozovky. Mezitím může přijet vozidlo ze značné vzdálenosti. V noci vás mnohý řidič spatří až když je pozdě - viditelnost je obzvlášť špatná, když v té době prší.

Není-li na rozlehlé ploše vozovky náležitě viditelné vodorovné značení, ztrácí chodec orientaci o vlastní poloze vůči jízdním koridorům, a tak když na něj svítí světla vozidla, dopouští se ve stresu tragické chyby - rozbíhá se. O ucouvnutí nejspíše neuvažuje, neboť v časové tísní nemá zkontrolován opačný směr jízdy vozidel. Modelovat takový případ v televizi, upozornit na popsané záludnosti, nabádat k uvážlivosti při přecházení širokých ploch za snížené viditelnosti.

Přechází-li vozovku skupina chodců třeba turistů před přijíždějícím vozidlem, pak se lidé chovají mnohdy značně nejednotně. Někteří zastaví již po pravé straně, někteří zastaví až před vozidly v protisměru a někteří budou dobíhat přední skupinku. Je lépe "blahosklonně" zastavit a pokynout, že jim dáváte přednost. Amatéri, kteří za vámi začnou troubit až potom, co sami zastavili, jsou ti, kteří nevědí, že zvukové výstražné znamení smí řidič dávat jen tehdy, jestliže je to nutné k odvrácení hrozícího nebezpečí.

S hloučkem lidí u přechodu souvisí ještě jedna záludnost : Někteří zejména staří lidé hůře vidí, ale není to ještě na slepeckou hůl. Ti pak přecházejí "s ostatními". Když ti "ostatní" ucouvnu nebo se rozeběhnou, zůstává handicapovaný člověk na přechodu ohrožen. Je to jenom jeho problém ? Řidič přece nemá žádné opodstatnění pro předpoklad, že všichni lidé v přecházející skupině budou přecházet shodně. Na to by bylo radno veřejnost vhodným způsobem upozornit.

Parkuje-li vozidlo protiprávně blízko před přechodem tak, že přes něj nevidíte na okraj vozovky u přechodu, nejeďte k takovému místu rychle. Vzpomeňte na povinnost přizpůsobit rychlost jízdy okolnostem, které je možno předvídat - **myslíte si, že soud bude sdílet váš názor, že jste chodce na přechodu nemohli předvídat ?**

Když do zastávky přijíždí tramvaj, lze předvídat zvýšený pohyb chodců s chodníku na nástupní ostrůvek. Když automobil v takové situaci porazí chodce, soud pak většinou vychází z ustanovení, že řidič je povinen přizpůsobit rychlost jízdy okolnostem, které je možno předvídat - zejména, když to bylo na přechodu pro chodce.

Pohyb (běh) chodce a jeho tendenci dostat se k tramvaji bývá většinou možno z místa řidiče sledovat už před vstupem chodce s chodníku do vozovky.

### **Ještě k chodcům ale nejen pro ně**

Chodci při přecházení vozovky se chovají ležérně a přistupují ke koridoru dráhy vozidel nebezpečně blízko. Stačí pak, aby řidič musel reagovat ještě na jiný nečekaný podnět (např. na pohyb dalšího chodce) a nehodová situace může být neodvratná.

Přecházíte-li za tmy za autem, které kolem vás právě projelo, vcházíte pak do protisměrného jízdního pruhu, kde jede řidič oslněný světly toho prvého, tedy vás nejspíše nebude moci včas uvidět.

Vychází-li slunce či zapadá ve směru silnice, přes kterou přecházíte, pak řidiči oslnění sluncem vás rozpoznají později, než za denního světla. Raději jim nevstupujte do cesty na krátkou vzdálenost.

### **Jak přecházejí vozovku staří lidé**

Modelovat v televizi přecházení starých lidí, upozornit na záludnosti, nabádat k uvážlivosti a k ohleduplnosti řidičů vůči starším osobám : jízda na zelenou není jediným kritériem - pravidla ukládají ohledy vůči osobám starým a handicapovaným.

Všichni můžeme být jednou staří. Zamysleme se nad tím, jak přecházejí vozovku staří lidé. Mnohdy se sice rozhlédnou, pak chvíli váhají a nakonec přecházejí vozovku za změněné dopravní situace. Přitom se již nerozhlízejí, neboť je zcela zaměstnává to, kam šlapou, a pak vlastní starosti. Řidič má mnohdy možnost vidět zdaleka starého člověka, který se pomalu šourá přes širokou vozovku, a řidič bez přiměřeného důvodu spoléhá, že se chodec zastaví. Najíždí do těsné blízkosti chodce, aby "babku poučil" pro příště. Přitom sám jede téměř středem vozovky a brzdí, až když je pozdě.

### **Chodci a dešť**

Chodci a dešť - to je také nehodová situace. Lidé čekají pod přístřeškem, až přijede jejich autobus či tramvaj a pak odtud bez náležité pozornosti vybíhají. Mnohdy jim v rozhledu brání vlastní deštník. Leccos z toho by mohl poučený řidič předvídat, když vidí přijíždět do zastávky autobus nebo tramvaj. Je to přece otázka ohleduplnosti - ale také instruktáže.

Chodci za deště spěchají, v rozhledu jim mnohdy brání vlastní deštníky. **Za volantem je radno předvídat to, co se předvídat dá.**

### **Umíte přecházet vozovku s kočárkem ?**

Někdy může vzniknout problém při obyčejném přecházení vozovky s dětským kočárkem. Maminky s ním umějí nastupovat do tramvaje, jezdit na eskalátoru v metru, ale neumějí si s ním poradit, když chtějí přejít vozovku za překážkou v rozhledu: napřed vystrčí kočárek. A přece by stačilo poradit jim, že má jít napřed maminka a kočárek táhnout do vozovky za sebou.

### **Myslet za druhé**

Nikdo není neomylný. Riziko nehody bude pro vás menší, když se v rámci svých možností a dle své úvahy pokusíte v určitých situacích předvídat, jakou chybu by mohl udělat ten druhý řidič. Není to povinnost, ale možná, že usoudíte, že je to ve vašem zájmu. **Jezděte profesionálně - mnozí profesionálové umějí předvídat chyby druhých.**



### **Záludnost zatáčení autobusů :**

Modelovat v televizi proces zatáčení autobusu (zadní kola jedou blíže u okraje vozovky než přední roh autobusu - s diferencí až 2 metry), upozornit chodce na popsané záludnosti, nabádat je k uvážlivosti.

### **Záludnost spojená s odbočováním vlevo :**

Při odbočování vlevo je radno počítat s tím, že přes vozovku, na kterou odbočujeme, se může rozběhnout chodec. A nám pak nezbude, než zastavit v dráze vozidla, které jede s předností v jízdě v přímém směru po silnici, ze které jsme odbočili, a které bychom nebyli nijak omezili, kdybychom nemuseli nečekaně zastavit kvůli chodci.

### **Záludnost změny jízdního pruhu před chodcem :**

Běžný chodec většinou dokáže vcelku správně odhadnout situaci, zda před příjezdem vozidla stačí přejít (s malou rezervou přeběhnout) přes jeho jízdni pruh. Když se řidič náhodou současně rozhodne přejet z pruhu do pruhu, změní se dopravní situace významně v porovnání s tou, k níž vedlo chodcovo rozhodnutí - a dochází ke střetu. Chodec bývá totiž nečekanou změnou zaskočen a někdy tragicky zmatkuje. Řidič by neměl měnit dopravní situaci, kterou před ním mění již ten druhý, to jest chodec.

### **Jízda bez osvětlení :**

Většina dopravních nehod má původ v přehlédnutí druhého účastníka silničního provozu. Nemusí jít vždy jen o nepozornost, ale naopak o soustředění pozornosti na jiný objekt. Pravděpodobnost, že někdo přehlédne vaše vozidlo, výrazně snížíte, budete-li jezdit vždy s rozsvícenými světly.

### **Přecházení těsně před přídí stojícího nákladního vozidla :**

V těsné blízkosti přídě a boků kabin velkých nákladních automobilů je prostor, kam řidič ze svého místa nemůže přímo vidět. Proto nepřecházejte v těsné blízkosti takových vozidel když stojí, neboť se mohou dát do pohybu právě v kritické chvíli.

### **Couvá-li na nás vozidlo :**

Modelovat takový případ v televizi, upozornit řidiče i chodce na záludnosti, nabádat je k uvážlivosti. Pokud se člověk ocitne za zadí couvajícího vozidla, pak je třeba uskočit co nejdále stranou, tedy neběžet ve směru couvání jako zajíc ve světlech reflektorů.

### **Chůze po silnici za tmy :**

Modelovat takový případ v televizi, upozornit řidiče i chodce na problémy viditelnosti (kontrast objektu vůči pozadí). Chodci odkázaní na chůzi podél okraje vozovky za snížené viditelnosti by měli jít po levé straně za sebou, a to i v době, kdy proti nim nejede žádné vozidlo, ale kvůli bezpečí ve vztahu k eventuálnímu předjíždění vozidel za svými zády.

### **Kluzká vozovka :**

Jedete-li po mokré vozovce viditelně zcela hladké, lesklé, myslete na to, že jedete po vozovce kluzké.

Je-li vozovka mokrá, měli by nejen řidiči ale i chodci počítat s prodlouženou brzdou dráhou vozidel.

**Člověk ležící na vozovce** Označení "chodec" neodpovídá definici dle zák.361/2000 Sb., a tak používáme výraz "ležec".

Těžce opilý člověk se ukládá na vozovku s pocitem, že uléhá doma, nebo prostě ztrácí vědomí. Řidičům lze prostřednictvím médií vzkázat, že ležení na silnici není výjimečné tak, jak by mnozí odhadovali : více než každý čtvrtý ze sta střetů vozidel s chodci představuje přejetí ležícího člověka. Z hlediska následného trestního postihu bývá věc závažnější v tom, že ležec představuje nepohyblivou překážku, tedy nelze argumentovat tím, že vytvořil náhlou překážku zbrklým vběhnutím do dráhy vozidla.

## **" H e s l a "**

**Řidiči nemají oči kočičí.** Proto za šera a za tmy na silnici raději chodte ve světlém oděvu, s bílou plastickou taškou, s kapesní svítilnou nebo s odrazkou. Pokud musíte jet na kole, pak jedině s osvětlením vpředu i vzadu.

**Vodící čára na silnici je u okraje vozovky, nikoli uprostřed.** Jezděte při okraji vozovky. Snížíte tak riziko střetu s protijedoucím nepozorným řidičem.

**Brzděte včas.** Nehleďte na silnici před sebou jako na televizi.

## **4. Návrhy vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu**

### **4.1. Problematika tzv. nedání přednosti v jízdě**

#### **4.1.1. Značky „Dej přednost v jízdě“ lze umisťovat viditelněji**

Navrhujeme :

*Nařídit umístění dopravních značek „Dej přednost v jízdě“ (resp. „Stůj, dej přednost v jízdě“) nad vozovku nad příslušné jízdni pruhy namontováním na stávající portály (nesoucí značky upravující řazení do jízdni pruhů) a na výložníky nesoucí opakovací návěstidla SSZ (světelné signalizační zařízení).*

Komentář :

Za nejčastější příčiny dopravních nehod se považují m.j. rychlá jízda a nedání přednosti v jízdě. Na rychlou jízdu lze nesporně ukázat jako na příčinu určitých konkrétních nehod : řidič má možnost kontrolovat na rychloměru, jak rychle jede, a **pokud jede zakázanou rychlostí**, je s tím srozuměn, **činí tak úmyslně**. Nedání přednosti v jízdě nebývá přímou (bezprostřední) příčinou dopravních nehod :

v naprosté většině případů (až na tzv. „ruskou ruletu“) **nedání přednosti v jízdě bývá důsledkem jiného fenoménu**, například :

- c) řidič nevěděl o tom, že má přednost dát, nebyl náležitě informován o dopravním režimu, plus psychologická přednost,
- d) řidič věděl, že má přednost dát, ale v kritické chvíli se uplatnila některá z možných (ve veřejnosti málo známých) technických překážek v rozhledu (např. fenomén A–sloupku),
- e) řidič se v kritické chvíli snažil vyklidit příslušný jízdní pruh, ale (druhý) řidič jedoucí s předností v jízdě „řešil“ situaci vjetím do protisměru, kde se střetli,
- f) řidič při odbočování doleva přehlédl v zrcátku předjíždějící motocykl,
- g) zvláštní okolnosti viditelnosti (např. oslnění sluncem)
- h) lidská nepředvídatost,
- i) složité poměry : „zavinění“ střetu oběma řidiči,
- j) rychlá jízda v místě omezeného rozhledu či mimořádně vysoká akcelerace vozidla na hlavní silnici.

Značnou rezervu lze spatřovat v nevyužití možnosti **umístovat dopravní značky „Dej přednost v jízdě“ viditelněji : nad vozovku** po vzoru Německa či Maďarska (viz následující snímky). V souladu se „Zásadami pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ (TP 65) lze značky prostě namontovat na výložníky nesoucí opakovací návěstidla světelné signalizace nebo na stávající portály ke značkám upravujícím řazení do jízdních pruhů. Řidiči na vícepruhových komunikacích vědí, do kterého pruhu se mají zařadit, ale uniká jim, že mají dát přednost v jízdě, když jim výhled na příslušnou značku stojící vpravo od vozovky právě zakrývá rozměrné vozidlo jedoucí v pravém sousedním jízdním pruhu. Řidič, nucený sledovat řadu podnětů v městském provozu, by měl mít možnost zjistit úpravu přednosti pohledem kdykoli během svého příjezdu ke křižovatce.



Umístění značek „Dej přednost v jízdě“ nad vozovku v Německu



### Umístění značek „Dej přednost v jízdě“ nad vozovku v Maďarsku

Účinnost této úpravy byla již ověřena a to v Praze 9 na křižovatce ulice Černokostelecké s ulicí Průmyslovou, jež byla z hlediska nedání přednosti v jízdě absolutně nejnehodovější v celé Praze. Zmíněná úprava tam byla zřízena již před rokem 1990 (viz následující obrázek) a **počet nehod z nedání přednosti rapidně klesl téměř na nulu**. V té době už byla ale v plánu přestavba na křižovatku mimoúrovňovou a po její realizaci se na možnost umístování značek „Dej přednost v jízdě“ nad vozovku zase pozapomnělo.



**Takto byly umístěny značky „Dej přednost v jízdě“ nad vozovku na křižovatce ulic Černokostelecká x Průmyslová v Praze 9 nejnehodovější z nedání přednosti v Praze před rokem 1990 (později přestavěna na mimoúrovňovou)**

Obrázek z časopisu Motoristická současnost č.5/1990

#### 4.1.2. Připomenutí přednosti zprava

##### Křižovatky bez rozlišení komunikací na hlavní a vedlejší

Navrhujeme :

*Křižovatky nerozlišené dopravním značením vybavit značkami A3 (viz obrázek) podle vzoru Německa.*

Komentář :

Minimalizace počtu dopravních značek je nesnadným problémem kompromisu. Nicméně jsou místa bez dopravního značení, kde osazení jediné svislé a vodorovné dopravní značky je účinným prostředkem ke snížení nehodovosti. Tak například v České republice je zcela vzácně k vidění výstražná značka A3 (Křižovatka). V Německu se osazuje tam, **kde často dochází k nehodám z nedání přednosti v jízdě zprava**, řidiči jsou tak vcelku účinně upozorněni, že přijíždějí do místa, kde je třeba dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava. Svislou značku A3 v Německu doplňují příčnou čarou ("STOP-čarou") přerušovanou (viz následující obrázek), jež byla z našeho souboru dopravních značek vypuštěna v roce 1989 (jako značka V5a), když vyhláška č.100/1975 Sb. byla nahrazena vyhláškou č.99/1989 Sb.

- zřejmě proto, že příčná čára přerušovaná neměla opodstatnění v porovnání s příčnou čarou souvislou. Zdůrazněme, že úprava podle tohoto návrhu by ve většině případů nebyla „dopravní značkou navíc“, neboť jde vesměs o křižovatky, kde nejsou vůbec žádné dopravní značky.



**Značka A3 „Křižovatka“ v Německu upozorňuje na přednost vozidel přijíždějících zprava.**  
V České republice je značka A3 stále platná dle vyhl.30/2001 Sb., ale téměř vůbec se nepoužívá

#### **4.2. Nárazy na pevné překážky**

Když se řekne příčina nehody, všichni si pod tím představí zhruba totéž : důvod, proč nehodový děj vznikl. To se přirozeně hlavně zkoumá, mimo jiné i statisticky.

Když se řekne, že příčinou nehody byla nepřiměřená rychlost jízdy, většině z nás se vybaví pocit něčeho odsouzeníhodného. **Kdybychom řekli, že řidič nepřesně odhadl hodnotu součinitele adheze pneumatik, už by to neznělo tak hazardérsky.**

Tedy příčiny nehod se všude zkoumají jako příčiny vzniku nehodové situace. Zabýváme se ale dostatečně **příčinami následků nehod** ? Ukažme si velmi stručně, že v této oblasti pojem "příčina následku" není nesmyslem.

Představme si situaci, že motocyklista nepřesně odhadl adhezi a s motocyklem upadl. To se stane nejspíše téměř všem motocyklistům. Po pádu se smývá setrvačností po vozovce či po trávě, a pokud do něčeho nenarazí, působí na

jeho tělo přetížení rovné jen zlomku (0,6 až 0,8-násobku) gravitačního zrychlení. Má-li koženou kombinézu a pokud nepadl právě na hlavu, nemusí se mu stát vůbec nic – opravdu : vůbec nic. Pokud ale narazil na strom, obvykle se zabije. **Tatáž příčina vzniku nehody a tak diametrálně odlišná příčina následku.**

U automobilu je tomu obdobně : lidé jsou v něm jako rytíř v brnění. A tak i když se automobil při havarijním pohybu převrací přes střechu, obejde se to bez větších zranění, pokud nenarazí na překážku anebo pokud z něj někdo neupoutaný nevypadne a není jím přimáčknut. Pokud ale automobil narazí na pevnou překážku, bývá to mnohdy "za mrtvé".

Jezdíme relativně velkými rychlostmi v jízdnicích pruzích, jen o jeden až dva metry širších, než jsou naše automobily. Jak veliká pravděpodobnost je, že z takového pásu jednou či párkrát za život každý z nás vybočí !

Představme si, že by u tisíců kilometrů celé naší silniční sítě v ČR stál blízko vozovky jeden jediný strom. Kolem by jezdily tisíce vozidel denně. Přesto by zde byla vysoká pravděpodobnost - za dostatečně dlouhou dobu desítek let jistota - že do toho jediného stromu nějaké vozidlo narazí. Řekli bychom, že ten řidič měl smůlu, že si osud vybral právě jeho. Co ale říci, máme-li kolem silnic nejen desetitisíce stromů, ale doplnili jsme si je ještě o sloupy reklam ? Pak se to obrací, že můžeme říci, že ten a ten měl štěstí, že náhodou nenarazil při své havárii do pevné překážky. Stromy jsou ve vzájemných odstupech např. 11 m, ale když v aleji stromů vybočí automobil z vozovky, pak při šikmosti vyjetí a šířce automobilu je náraz do stromu v aleji prakticky jistý : automobil o jeden kmen stromu „škrtná“ a na následující kmen naráží zplna. Tedy alej stromů působí jako **dlouhá souvislá pevná překážka**. O tom, jak četné jsou kolize se stromy svědčí prosté zjištění, že **téměř všechny kmene stromů v alejích podél silnic mají sedřenou kůru na straně přivrácené k vozovce**.

Automobilové a motocyklové závody nejsou principiálně nezbytné. Pořádají se pro zábavu. S napětím sledujeme, jak hrozné havárie tam probíhají - ale následky bývají relativně malé. Motocyklista vstane se země a jde do boxů : protože okolí je bezpečně uspořádáno. **Pro zábavu se o to staráme a když jde o nás všechny, tak to bereme, jako že s tím nic nenaděláme.**

Chrání-li se lokalita s endemickým výskytem vzácného tvora, je to něco jiného, než ochrana toho, co může být docela dobře někde jinde, než právě u silnice, o co se v ČR zmrzačí několik lidí denně. Ze statistiky dopravních nehod vyplývá, že **denně dochází v České republice průměrně k patnácti nárazům vozidel na stromy !**

Poměr plochy osázené stromy a reklamami podél silnic k celkové ploše zeleně v ČR je určitě menší než jedno promile. Možná, že to bylo řečeno sugestivně, ale takový je real.

Vichřice vždycky byly a určitě budou. **Staré stromy stojící podél silnic ohrožují silniční provoz pádem na vozovku za silného větru, staré větve zasahující nad vozovku se lámou pod tíhou sněhu.** Proč musejí stromy stát tak blízko u vozovek ? Proč by se za poražené stromy nemohly nové vysadit v dostatečném odstupu ? Protože podél silnic je to „státní“, na soukromém pozemku stromy „nepotřebujeme“.



### **4.3. Prevence typických nehodových situací úpravou komunikace**

Uveďme příklady :

#### **Přechody pro chodce :**

Přechody pro chodce by měly být osvětleny. Zcela nevhodné (nebezpečné) je umístění přechodu okolo středu úseku mezi dvěma sloupy veřejného osvětlení. Nejlepším řešením je osvětlení speciálním tělesem nad přechodem

Udržovat vodorovné značení v dobře viditelném stavu v místech, kde chodci často přecházejí vozovku. Není-li na rozlehlé ploše vozovky náležitě viditelné vodorovné značení, ztrácí chodec orientaci o vlastní poloze vůči jízdním koridorům, a tak když na něj svítí světla vozidla, dopouští se ve stresu tragické chyby - rozbíhá se. O ucouvnutí nejspíše neuvažuje, neboť v časové tísní nemá zkontrolován opačný směr jízdy vozidel.

Na chodnících nesmí být v blízkosti přechodů žádné překážky, které by mohly zakrývat výhled na pohyb chodce před jeho vstupem na přechod (např. stromy, telefonní budky, prodejní stánky, zastávkové přístřešky apod.)

Přecházení přes dělený čtyřpruh je vhodné řídit dvoufázově, tedy se signálními skupinami SSZ i na dělicím pásu.

#### **Záludnost zatáčení autobusů :**

Místa, kde dochází k zatáčení dlouhých vozidel na malých poloměrech, by měla být náležitě souvisle osvětlena veřejným osvětlením - zejména prostory autobusových nádraží a příchodů k nim. Autobusová nádraží musejí být osvětlena s předstihem před výjezdem prvých ranních spojů.

Zhotovitel : České vysoké učení technické v Praze  
Fakulta dopravní  
Konviktská 20  
110 00 PRAHA 1  
zastoupená : Prof.Ing.Petrem Moosem,CSc, děkanem fakulty  
zmocněnec pro věcná jednání  
a zodpovědný řešitel : Doc.Ing.Jindřich Šachl,CSc

Datum : prosinec 2007