

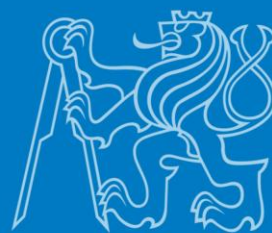
České vysoké učení technické v Praze

FAKULTA DOPRAVNÍ

Ústav dopravních systémů

Konviktská 20, 110 00 PRAHA 1

<http://www.fd.cvut.cz>



VYPRACOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE TŘEBÍČ

Říjen 2019

Řešitelský tým:

Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.

doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.

Objednatel:

**Kraj Vysočina
Žižkova 57
587 33 Jihlava**





IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

NÁZEV AKCE:

VYPRACOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE TŘEBÍČ

OBJEDNATEL:

Kraj Vysočina

Žižkova 57, 587 33 Jihlava

IČO..... 70890749

Bank. spojení 4050005000/6800

Zastoupený:

ve věcech smluvních Ing. Hanou Strnadovou

kontaktní osoba Ing. Miroslav Dokulil

ZHOTOVITEL:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

Ústav dopravních systémů

Konviktská 20, PRAHA 1, 110 00

zastoupený:

děkanem fakultydoc. Ing. Pavlem Hruběšem, Ph.D.

řešitelský tým..... Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.

.....doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.

E-mail kocarkova@fd.cvut.cz

..... kocourek@fd.cvut.cz



OBSAH

1. ÚVOD A STRUČNÝ POPIS LOKALITY	4
2. ANALÝZA KŘIŽOVATKY SILNIC II/152 A II/399	5
2.1. Popis řešené křižovatky	5
2.2. Dopravní průzkumy	6
2.3. Nalezení stávajících rizik z hlediska bezpečnosti všech účastníků dopravy	7
2.4. Nehodovost	17
2.5. Návrh dopravního řešení a organizace dopravy v prostoru křižovatky	20
3. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	22
4. SEZNAM POUŽITÉ A DOPORUČENÉ LITERATURY	24
PŘÍLOHY	24
Příloha 1 – Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě	
Příloha 2 - 11 – Základní informativní výpisy o nehodě 1 – 10	

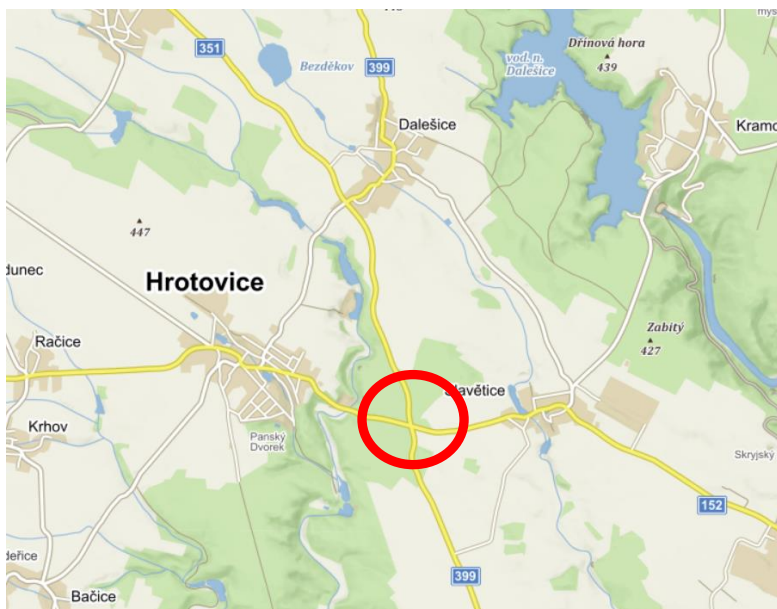
1. ÚVOD A STRUČNÝ POPIS LOKALITY

Bezpečnostní inspekce se týká průsečné křižovatky silnic II. třídy, a to silnic II/152 a II/399, která se nachází v k. ú. Hrotovice, v okrese Třebíč, kraji Vysočina. Poloha křižovatky je patrná z obr. 1.

Bezpečnostní inspekce byla provedena v místě křižovatky vlastním šetřením v pátek 20. září 2019 v dopoledních hodinách.

Křižovatka se nachází v extravilánu v mírném vrcholovém oblouku. Její plocha je poměrně rozlehlá. Provoz je usměrněn pomocí svislého a vodorovného dopravního značení. Hlavní komunikaci tvoří silnice II/152, vedlejší komunikace jsou napojeny v šikmém úhlu a je zde upravena přednost v jízdě pomocí svislého dopravního značení („SDZ“) P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ doplněné o příslušné vodorovné dopravní značení („VDZ“).

Křižovatka je z dlouhodobého hlediska nebezpečným místem a to jak z hlediska geometrie, resp. stavebního řešení, tak i častých dopravních nehod včetně nehod s osobními následky. Proto bylo správci komunikace uloženo vypracovat bezpečnostní inspekci daného místa.



Obr. 1 Situace širších vztahů – červeně je znázorněna předmětná křižovatka (zdroj: mapy.cz)

2. ANALÝZA KŘIŽOVATKY SILNIC II/152 A II/399

2.1. Popis řešené křižovatky

Řešenou průsečnou křižovatkou tvoří silnice II/152 a II/399. Křižovatka (obr. 2) se nachází v extravilánu v mírném vrcholovém oblouku, její plocha je poměrně rozlehlá a kanalizace je tvořena pouze vodorovným dopravním značením. Hlavní komunikaci tvoří silnice II/152, před křižovatkou je rychlost snížena pomocí SDZ na 70 km/hod, vedlejší komunikace jsou napojeny v šikmém úhlu a je zde upravena přednost v jízdě pomocí SDZ P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ V jihozápadní části křižovatky je umístěna autobusová zastávka.



Obr. 2 Pohled na oblast křižovatky (zdroj: mapy.cz)

Součástí řešení křižovatky bude:

- analýza stávajícího stavu (nalezení stávajících rizik z hlediska bezpečnosti všech účastníků silničního provozu),
- analýza umístění zastávek veřejné hromadné dopravy v prostoru křižovatky,
- analýza nehodovosti / analýza konfliktních situací a stanovení míry rizik,
- na základě zjištěných a dostupných dat rozbor řešení odstranění nalezených rizik a možná úprava prostoru křižovatky.

2.2. Dopravní průzkumy

Dopravní průzkum na řešené křižovatce nebyl předmětem provádění bezpečnostní inspekce. Zatížení křižovatky lze zjistit z výsledků Celostátního sčítání dopravy v roce 2016 (obr. 3), podrobnější informace jsou dostupné na <http://scitani2016.rsd.cz/content/doc/63.jpg?v=2016>.



Obr. 3 Výřez mapy v oblasti řešené křižovatky z CSD 2016

Tabulka 1 uvádí roční průměr denních intenzit („RPDI“) ve voz/den na silnicích II. tříd, které se protínají na sledované průsečné křižovatce.

Tab. 1 Hodnota RPDl na silnicích II. třídy v oblasti křižovatky [voz/den]

Číslo silnice	Sčítací úsek	Počet os. voz. [voz/den]	Počet nákl. voz. [voz/den]	Celkem RPDl [voz/den]
II/152	6 - 1816	3 262	760	4 068
II/152	6 - 1810	1 931	403	2 362
II/399	6 - 0026	1 243	266	1 532

Křižovatka je uspořádána jako průsečná, hlavní komunikace je vedena po silnici II/152. Z výše uvedených intenzit i vlastního pozorování v místě křižovatky je zřejmé, že nejvíce je zatíženo východní rameno křižovatky na silnici II/152, z tohoto směru je poměrně silné pravé odbočení směrem na severní rameno křižovatky na silnici II/399. Kapacitní výpočet křižovatky prováděn nebyl, ale je zřejmé, že výše uvedené intenzity nepředstavují problém pro jednotlivé křižovatkové pohyby.

2.3. Nalezení stávajících rizik z hlediska bezpečnosti všech účastníků dopravy

V rámci prohlídky lokality byla provedena bezpečnostní inspekce a současně byla hledána další rizika, která ovlivňují bezpečnost všech účastníků dopravy v prostoru křižovatky a jejím okolí.

2.3.1 Bezpečnostní inspekce

V rámci procesu seznámení se se sledovanou lokalitou byla zhotovitelem zpracována zpráva o provedení prohlídky řešené lokality ve stylu bezpečnostní inspekce, která byla provedena v pátek 20. září 2019. Hodnocení dopravně – bezpečnostní úrovně bylo provedeno zejména z hlediska motorových účastníků silničního provozu.

Metodika zpracování

Technika provedené inspekce vycházela z „Metodiky bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění“, 3. vydání (kterou vydalo CDV v. v. i. v roce 2013) [1] a z vlastních poznatků.



Pro vyhodnocení bezpečnostní inspekce konkrétní lokality nebo porovnání problematických úseků mezi sebou bylo třeba nejprve definovat riziková kritéria a popřípadě jim přiřadit váhy dle důležitosti. Inspekční tým má možnost identifikovaná rizika ohodnotit dle jejich závažnosti třemi úrovněmi: nízkou, střední a vysokou. Ohodnocení rizika usnadňuje objednateli posouzení stanovit priority při rozhodování o tom, zda a jaká rizika řešit, případně v jakém pořadí. Inspekční tým stanovuje závažnost rizika na základě své kvalifikace a zkušeností. Tabulka 2 uvádí stručně charakteristiky jednotlivých úrovní rizika.

Tab. 2 Charakteristiky úrovní rizika

Úroveň rizika	Charakteristika
Vysoká	Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za prioritní a nezbytné.
Střední	Riziko má vliv na vznik nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za důležité.
Nízká	Riziko má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě zvyšuje subjektivní riziko (snižuje pocit nebezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod s osobními následky je velmi málo pravděpodobný.

Případné návrhy sanačních úprav je možné podle složitosti řešení rozdělit také do tří kategorií. Názorné rozdělení uvádí následující Tabulka 3, která současně obsahuje stručný popis jednotlivých stupňů náročnosti sanačních úprav.



Tab. 3 Popis jednotlivých stupňů náročnosti sanačních úprav

Barva	Popis
Složitě řešení	Finančně a časově náročné řešení (např. stavba okružní křižovatky), které v sobě zahrnuje projednávací a schvalovací procesy, tvorbu dokumentace, BA apod.
Administrativní řešení	Zvýšená administrativa – návrh umístění vhodného svislého nebo vodorovného značení, popř. drobných stavebních úprav.
Jednoduché řešení	Jednoduché řešení (např. prořezání bujné zeleně, která zakrývá svislé dopravní značení, zvýraznění nebo obnova dopravního značení, instalace vodicích sloupků u PK).

V rámci procesu vyhodnocení bezpečnostní inspekce je míra rizika stanovena na základě následujících kritérií:

- rozhledové poměry (zakrytí svislým dopravním značením, parkujícími vozidly, zelení, reklamou apod.),
- dopravní značení (včetně souladu vodorovného dopravního značení „VDZ“ a svislého dopravního značení „SDZ“),
- rozlehlost křižovatky (psychologická přednost),
- bezpečné napojení přilehlých pozemků,
- nebezpečné stavební prvky (tangenciální průjezdy okružními křižovatkami, počet řadicích pruhů na vjezdu nesouhlasí s počtem jízdních pruhů na výjezdu apod.),
- bezpečnost pohybu nejzranitelnějších účastníků silničního provozu v okolí křižovatky (přechody pro chodce, místa pro přecházení, přejezdy pro cyklisty, provedení a vzájemná poloha zastávek veřejné hromadné dopravy „VHD“ atd.).

Při kalkulaci míry rizikovosti jednotlivých dopravně – bezpečnostních deficitů byl zohledněn i „lidský faktor“. Toto slovní spojení zohledňuje proměnlivost a specifičnost



lidské povahy. Podle definice se jedná o odvozený termín pro psychologické a fyziologické pochody, které mohou být identifikovány jako přispívající k provozním chybám při řízení strojů a vozidel.

Aby bylo dosaženo primárního cíle bezpečnostní inspekce, kterým je zvýšení úrovně bezpečnosti na celospolečensky přijatelnou úroveň, je na sledovanou lokalitu nahlíženo z negativního pohledu. Resp. v rámci hodnocení aktuálního stavu provedení jednotlivých stavebních a dopravně – organizačních řešení ve sledované lokalitě je při kalkulaci míry rizikovosti uvažováno i s méně pravděpodobnými rizikovými interakcemi mezi jednotlivými účastníky silničního provozu, které však v průběhu času užívání stavby mohou nastat. Jedině tímto způsobem lze dosáhnout vytyčeného cíle, který je definován v úvodu předmětného posouzení.

Prohlídka lokality v terénu

V rámci procesu zpracování bezpečnostní inspekce byla provedena v pátek 20. září 2019 prohlídka lokality. Tuto prohlídku lze označit za hlavní zdroj informací o lokální úrovni bezpečnosti. Nejprve zhotovitelé uskutečnili fyzickou prohlídku sledované lokality, během které byla pořízena fotodokumentace. V průběhu prohlídky řešené lokality byla ověřena postřehnutelnost a srozumitelnost sledovaného území. Primárním deficitem sledované křižovatky se jeví to, že se zde kříží silnice II. třídy obdobného dopravního zatížení a dopravního významu, což může z hlediska psychologického navozovat pocit přednosti v jízdě na všech ramenech. Křižovatka se nachází v extravilánu v blízkosti horizontu a její plocha je rozlehlá, což může svádět k vyšším rychlostem.

Identifikace dopravně – bezpečnostních rizik

Na základě výše popsané metodiky [1] byla identifikována dopravně – bezpečnostní rizika a obecná doporučení v místě sledované lokality. Doporučení navrhuje úpravu za účelem dosažení požadované úrovně bezpečnosti a upozorňuje na rizika, která se často vyskytují na obdobných křižovatkách v ČR.

**Riziko č. BI.1 – rozlehlá plocha křižovatky
a nevhodný úhel křížení silnic**

**Vysoké
riziko**

**Složité
řešení**

Primární deficit křižovatky silnic II/152 a II/399 lze spatřit především v její rozlehlosti (obr. 4, 5) a nevhodném úhlu křížení silnic (obr. 2). Vzhledem k tomu, že se jedná o křižovatku v extravilánu, pohybují se zde vozidla vyššími rychlostmi, což zvyšuje rizikovost jednotlivých manévrů.



Obr. 4 Pohled na rozlehlou plochu křižovatky

Obr. 5 Pohled na rozlehlou plochu křižovatky

Doporučení nápravných opatření

Nápravná opatření lze realizovat pouze celkovou úpravou prostoru křižovatky. Je zapotřebí zmenšit rozlehlou plochu křižovatky, lépe ji kanalizovat pomocí vodorovného dopravního značení, případně pomocí pojížděných dopravních ostrůvků a tím vhodněji usměrnit pohyby vozidel v křižovatce. Tím vznikne bezpečnější prostor pro všechny křižovatkové pohyby.

Deficity jednotlivých ramen křižovatky jsou popsány jako rizika BI.2 – BI.5.

Dalším možným řešením je přestavba průsečné křižovatky na křižovatku okružní.

**Riziko č. BI.2 – silnice II/152 – západní rameno
křižovatky, absence odbočovacího pruhu**

**Vysoké
riziko**

**Složité
řešení**

Západní rameno křižovatky klesá směrem ke středu křižovatky (obr. 6), při příjezdu ke křižovatce předchází vrcholový oblouk. Rychlost na hlavní silnici je snížena SDZ Nejvyšší dovolená rychlost č. B 20a na 70 km/hod, následuje SDZ Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací č. P1. Rizikem je absence odbočovacího pruhu pro levé odbočení, byť se jedná o hlavní komunikaci a intenzity odbočovacích vozidel nejsou zanedbatelné. Pravděpodobně i z tohoto důvodu zde mírně problematický manévr

konají vozidla, zejména rozměrnější (obr. 8), která přijíždějí z tohoto směru a odbočují doleva do severního ramene křižovatky na silnici II/399. Jak je vidět z trajektorie stop na fotografii (obr. 9), pořízené na místě při konání prohlídky, je tímto místem pohyb vozidel běžný. Vozidla při odbočování vlevo přejíždějí nejen rozlehlý dopravní stín, ale protisměrně vjíždějí do řadícího pruhu na severním rameni.



Obr. 6 Příjezd ke křižovatce po silnici II/152 od západu (zdroj: googlemaps.cz)



Obr. 7 Příjezd ke křižovatce po silnici II/152 od západu (zdroj: googlemaps.cz)



Obr. 8 Odbočování vozidel přijíždějících po silnici II/152 od západu



Obr. 9 Stopy vozidel, dokumentující levé odbočování vozidel

Doporučení nápravných opatření

Pro eliminaci rizikových manévřů vozidel je vhodné realizovat odbočovací pruh pro levé odbočení na hlavní komunikaci, případně komplexně upravit celý prostor křižovatky.

Riziko č. BI.3 – silnice II/399 – severní rameno křižovatky

**Vysoké
riziko**

**Složité
řešení**

Jako nejrizikovější rameno křižovatky se jeví severní rameno křižovatky na silnici II/399. Silnice je označena jako vedlejší pozemní komunikace a je zde umístěno VDZ

P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Pro směr přímo a odbočení vlevo (směrem k východnímu rameni křižovatky) je vyhrazen jeden řadící pruh, druhý řadící pruh pro odbočení vpravo (směrem k západnímu rameni křižovatky) je oddělen velmi rozlehlým dopravním stínem (obr. 10). Rozhledové poměry při jízdě rovně a vpravo jsou relativně dobré, mírně jsou zhoršeny vzrostlou vegetací (obr. 12). Při odbočování vpravo se vozidla napojují na hlavní komunikaci pod velmi ostrým úhlem, který zhoršuje rozhledové poměry, ty jsou ještě zhoršeny čekajícími vozidly (obr. 11).



Obr. 10 Pohled na severní rameno křižovatky



Obr. 11 Vozidlo zakrývající výhled



Obr. 12 Pohled ze severního ramene ze silnice II/399

Doporučení nápravných opatření

Řešením problému je komplexní úprava prostoru křižovatky. Je třeba zmenšit prostor křižovatky v tomto sektoru, pruh pro odbočení vpravo nakolmit kvůli rozhledovým poměrům a nahradit rozlehlý dopravní stín menším dělicím ostrůvkem. Celkově tak dojde ke zlepšení usměrnění pohybu vozidel (kanalizaci dopravních proudů).

Riziko č. BI.4 – silnice II/152 – východní rameno křižovatky

**Vysoké
riziko**

**Složité
řešení**

Východní rameno křižovatky přichází do křižovatky v přímém směru. Rychlost na hlavní silnici je snížena SDZ Nejvyšší dovolená rychlost č. B 20a na 70 km/hod, následuje SDZ Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací č. P1. Riziko bylo shledáno při odbočení vpravo, kdy řidiči vjíždějí až do nebezpečné části krajnice (obr. 13). Příčinou mohou být poměrně silné intenzity pro odbočení vpravo v kombinaci s absencí odbočovacího pruhu vpravo, kdy se pravděpodobně řidiči snaží rychle vyklidit hlavní komunikaci a neodhadnou při tomto manévru velikost odbočovacího poloměru. Dalším rizikem je absence odbočovacího pruhu pro levé odbočení, byť se jedná o hlavní komunikaci a levé odbočení se odehrává pod nepříznivým úhlem. Jak naznačují trajektorie stop vozidel na fotografii (obr. 14), odbočující vozidla vjíždějí při levém odbočení do protisměrného jízdního pruhu, ve kterém by měla čekat vozidla přijíždějící z jižní větve křižovatky.



Obr. 13 Stav krajnice ve směru odbočení vpravo



Obr. 14 Stopy vozidel, dokumentující levé odbočování vozidel

Doporučení nápravných opatření

Řešením problému je komplexní úprava prostoru křižovatky. Je třeba zlepšit usměrnění pohybu vozidel a nakolmit křížení komunikací.

Riziko č. BI.5 – silnice II/399 – jižní rameno křižovatky

**Střední
riziko**

**Složité
řešení**

Na jižním rameni křižovatky na silnici II/399 je komunikace označena jako vedlejší pozemní komunikace a je zde umístěno VDZ P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Pro všechny křižovatkové pohyby je vyhrazen jeden řadící pruh (obr. 15). Rozhledové poměry při všech křižovatkových manévrech jsou relativně dobré. Při odbočování

vpravo se vozidla napojují na hlavní komunikaci pod ostrým úhlem, který zhoršuje rozhledové poměry (obr. 16). Z obr. 16 je patrné, že odbočující vozidla využívají i části zpevněné krajnice.



Obr. 15 Jižní rameno křižovatky



Obr. 16 Rozhledové poměry při odbočení vpravo a stav krajnice

Doporučení nápravných opatření

Řešením problému je komplexní úprava prostoru křižovatky. Je třeba zlepšit usměrnění pohybu vozidel a nakolmit křížení komunikací.

Riziko č. BI.6 – propustek na východním rameni křižovatky

**Střední
riziko**

**Administrativní
řešení**

Na východním rameni křižovatky v oblouku pro pravé odbočení do severní větve křižovatky je patrný betonový propustek, který se nachází v bezprostřední blízkosti jízdního pruhu. Jak bylo zmíněno u rizika BI.4, vozidla využívají při odbočovacím manévru i část krajnice, jak je patrné z obr. 17. Vozidla se tedy nacházejí v přímém kontaktu s pevnou překážkou, která představuje riziko.



Obr. 17 Propustek na odbočovací větví



Obr. 18 Propustek na odbočovací větví
(zdroj: googlemaps.cz)

Doporučení nápravných opatření

Nápravným opatřením může být přestavba propustku na vhodnější typ se šikmým čelem, vhodné by bylo tuto úpravu realizovat při přestavbě křižovatky. Případně lze osadit v místě pevné překážky svodidlo odpovídající délky.

Riziko č. BI.6 – umístění autobusové zastávky a přístup k ní

**Střední
riziko**

**Složité
řešení**

V jihozápadním sektoru křižovatky se nachází zastávka autobusu Slavětice, rozc.2.0 (obr. 19, 20). Zastávka postrádá veškeré atributy, které by měla, dle ČSN 73 6425-1 Autobusové a trolejbusové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek, mít. Není jasné, v jaké poloze autobus zastavuje, ale pravděpodobně přímo v nároží křižovatky, což představuje značné bezpečnostní riziko. Zastávka postrádá prvky vybavení pro cestující (nástupní hrana), resp. chodce a představuje vysoké riziko. Není jasné ani návazné vedení chodců k zastávce a od ní.



Obr. 19 Umístění zastávky autobusu



Obr. 20 Umístění zastávky autobusu

Doporučení nápravných opatření

Posun zastávky mimo rozhledová pole křižovatky, doplnění prvků pro cestující resp. chodce.

Závěr bezpečnostní inspekce

V rámci bezpečnostní inspekce prostoru křižovatky bylo identifikováno 6 dopravně – bezpečnostních deficitů, **závažnost evidovaných rizik byla v polovině případů stanovena jako vysoká**. Pro řešenou křižovatku bylo doporučeno opatření z kategorie náročnosti **složitého řešení** v 5 případech, neboť všechna nalezená rizika vzájemně souvisejí a prolínají se a jejich náprava souvisí s celkovou přestavbou nebo úpravou stávající průsečné křižovatky.



2.4. Nehodovost

V místě sledované křižovatky byla bezpečnost provozu analyzována prostřednictvím nehodovosti evidované Policií ČR (dále jen „PČR“) a sledováním při vlastní prohlídce lokality. Vhodné by bylo rovněž provést sledování konfliktních situací, to však nebylo v rámci bezpečnostní inspekce provedeno. Přestože se jedná o standardně používané nástroje pro vyjádření bezpečnosti provozu, lze obecně považovat nehodová data pouze za informativní nástroj a větší váhu je vhodné přikládat závěrům vyplývajícím ze sledování dopravních konfliktů případně dalšího sledování dopravního chování účastníků dopravy.

2.5.1 Analýza dopravních nehod

Nehodovost ve sledované lokalitě byla hodnocena z veřejně dostupných statistických údajů o nehodovosti PČR – Jednotné dopravní vektorové mapy (<http://maps.jdvm.cz>). Dopravní nehody byly sledovány za období od 1. 1. 2013 do 2. 10. 2019. Protokol „Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě“ je uveden v tabulce 4. Data v tomto formuláři neobsahují bližší popis místa, průběhu či vzniku nehodového děje a slouží zejména pro statistické účely, avšak pro potřeby posouzení mají dostatečnou vypovídající hodnotu. Z metodických důvodů byly při analýze bezpečnosti řešené lokality uvažovány pouze dopravní nehody, které se staly do vzdálenosti 100 metrů od středu křižovatky silnic II/152 a II/399.

Tab. 4 Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tiskový výstup z GIS JDVM



Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2013/01/01 - 2019/10/02

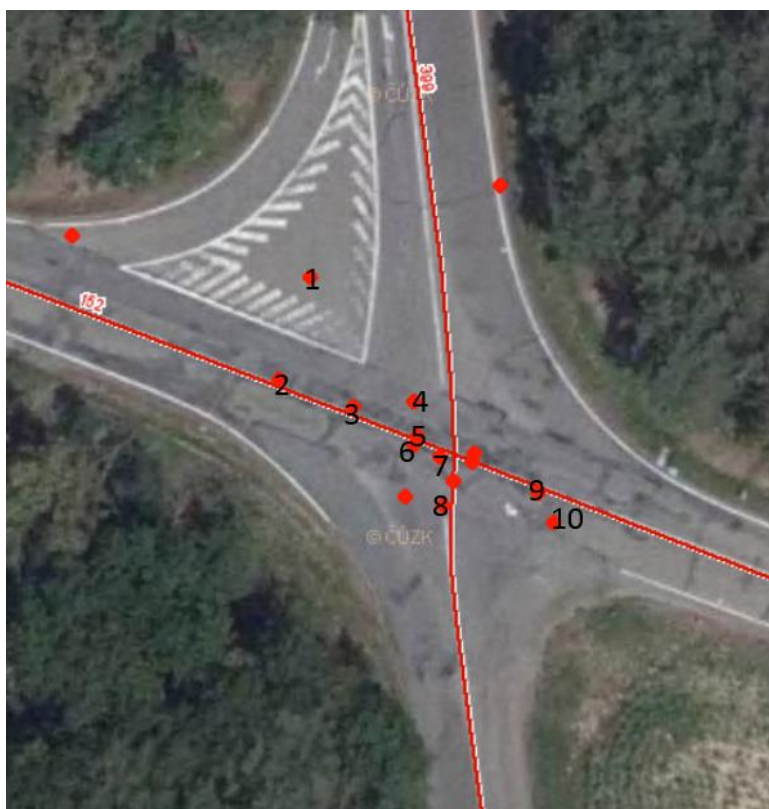
Správní území vybrané lokality: Hrotovice (Kraj Vysočina), Slavětice (Kraj Vysočina)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě		
Počet nehod celkem		10
Počet nehod s následky na zdraví		9
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	26

Za sledované období od 1. 1. 2013 do 2. 10. 2019 došlo na sledované křižovatce k 10 dopravním nehodám („DN“), z toho 9 bylo s následky na zdraví. Byla usmrcena („SZ“) 1 osoba a 26 osob bylo zraněno lehce („LZ“). Jelikož opakovaně dochází k nehodám s následky na zdraví a nehody se kumulují v blízkosti středu křižovatky, byla provedena podrobnější analýza všech 10 dopravních nehod. Poloha evidovaných dopravních nehod je uvedena v obr. 21, číslo uvedené u nehody je pouze orientační a slouží pro upřesnění polohy dopravní nehody a její popis. Bližší popis základních

údajů o nehodě (tab. 5) je převzat ze „Základního informativního výpisu o nehodě“, který je evidován ke každé nehodě, ke které je přivolána Policie ČR.



Obr. 21 Znázornění dopravních nehod s číslem DN v období 1. 1. 2013 – 2. 10. 2019

Tab. 5 Hlavní údaje k jednotlivým nehodám

Číslo DN	Datum Čas	Den	Druh nehody	Druh srážky	Hlavní příčina	Následky
1	11.11.17 19:30	so	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	čelní	při odbočování vlevo	3 LZ
2	27.05.19 15:55	po	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	čelní	proti příkazu P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“	1 SZ + 2 LZ
3	18.03.13 21:40	po	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	boční	náledí	3 LZ
4	19.04.13 15:00	pá	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	boční	proti příkazu P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“	2 LZ
5	21.09.14 14:30	ne	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	boční	proti příkazu P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“	5 LZ
6	28.08.18 13:45	út	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	čelní	proti příkazu P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“	5 LZ
7	10.07.16 19:25	ne	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	boční	proti příkazu P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“	4 LZ
8	28.09.18 16:15	pá	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	boční	proti příkazu P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“	0
9	17.02.14 05:35	po	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	boční	proti příkazu P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“	1 LZ
10	12.02.15 06:30	čt	srážka s jedoucím nekolej. vozidlem	boční	proti příkazu P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“	1 LZ



Z tab. 5 je patrné, že v 8 případech je popsána jako hlavní příčina nehody „proti příkazu značky Stůj, dej přednost v jízdě!“ a 1x „při odbočování vlevo“, zpravidla se jednalo o boční druh srážky vozidel. V případě SZ došlo k čelnímu střetu vozidel. Nehody se odehrály (s výjimkou jedné) na suchém povrchu, 3x za tmy.

Jak je výše uvedeno, konfliktní situace nebyly sledovány, nicméně během prohlídky lokality byly zaznamenány jisté nedostatky, které napovídají o chování řidičů v prostoru křižovatky. Nejzávažnějšími shledanými nedostatky je manévr při odbočování vlevo při jízdě po hlavní silnici II/152, a to v obou směrech, kdy řidiči odbočující na vedlejší silnici vjíždějí do protisměru (popsáno v rámci kapitoly 2.3.1 jako rizika BI.1, BI.2 a BI.4).

2.5. Návrh dopravního řešení a organizace dopravy v prostoru křižovatky

Návrh úprav křižovatky silnic II/152 a II/399 je doporučen ve dvou variantách. První varianta je nízkonákladová a představuje úpravu křižovatky pomocí svislého a vodorovného dopravního značení, doplněného o fyzické prvky. Druhá varianta je vysokonákladová a předpokládá kompletní přebudování průsečné křižovatky na křižovatku okružní. V obou variantách je třeba řešit umístění zastávky autobusu a návazné pěší trasy.

Návrh křižovatek a dopravního zařízení v prostoru řešené křižovatky je třeba realizovat podle platných technických norem a technických podmínek, tj. návrh křižovatky dle ČSN 73 6102 [3], resp. podle TP 135 [7], vodorovné dopravní značení realizovat podle TP 133 [4] a svislé dopravní značení podle TP 65 [5].

2.5.1 Varianta 1 „dopravní značení“

Ve variantě 1 „dopravní značení“ jsou navrhovány úpravy křižovatky pomocí VDZ, případně pojížděných směrovacích ostrůvků. Při úpravách je důležité prověřit rozhledové poměry na vedlejší komunikaci.

V této variantě je navrženo zachování uspořádání křižovatky jako průsečné. Pro zvýšení bezpečnosti je doporučeno, aby došlo ke zmenšení plochy křižovatky, což je možné provést pomocí kombinace VDZ a fyzických prvků. Vhodné by bylo upravit zejména vedlejší komunikace, tedy severní a jižní rameno křižovatky. U severního ramene je třeba zmenšit plochu rozlehlého dopravního stínu a ideálně nahradit tento



stín vybudováním směrovacího ostrůvku z pojížděné dlažby. Zmenšením plochy ostrůvku dojde i k přiblížení a nakolmení odbočovacího pruhu pro pravé odbočení do západní větve, čímž se zlepší rozhledové poměry pro pravé odbočení. Současně, při vybudování pojížděného ostrůvku, dojde i k usměrnění pohybu vozidel, která přijíždějí po hlavní komunikaci ze západního směru a odbočují vlevo do severní větve. Po provedení úprav by tak již nemělo docházet ke stávající situaci, kdy odbočující vozidla přejíždějí dopravní stín a vjíždějí do protisměru. Na jižním rameni je vhodné vybudovat kapkovitý ostrůvek, aby došlo k lepšímu usměrnění pohybu vozidel v tomto prostoru. Veškeré navržené úpravy je vhodné ověřit na průjezdnost pomocí vlečných křivek.

2.5.2 Varianta 2 „OK“

Ve variantě 2 „OK“ je doporučena přestavba stávající průsečné křižovatky na křižovatku okružní. Návrh okružní křižovatky se provádí v souladu s TP 135 [7] a je nutné zvážit možnost záboru pozemků v blízkosti křižovatky, neboť od toho se bude mimo jiné odvíjet i návrh rozměrů této křižovatky. Navrhovaná okružní křižovatka by měla být navržena jako jednopruhová o vnějším průměru v rozpětí 30 – 36 m, tomu odpovídá dle [7] tab. 2 šířka okružního pásu 6,0 – 5,4 m, šířka pojížděného prstence 1,8 – 1,3 m a průměr středového ostrova 14,4 – 22,6 m. Návrh rozměrů je nutné upravit podle vlečných křivek směrodatného vozidla. Je možné zvážit vybudování odděleného bypassu pro pravé odbočení z hlavní komunikace z východního ramene křižovatky směrem na severní rameno, neboť zde jsou vyšší intenzity. Při návrhu okružní křižovatky je třeba nejprve provést směrový dopravní průzkum v křižovatce, aby bylo možné správně zvolit jednotlivé skladebné prvky křižovatky.

2.5.3 Úprava prostoru autobusové zastávky

Součástí řešení úprav křižovatky by měla být i úprava autobusové zastávky, která se nachází na jižním rameni křižovatky (podrobněji popsáno jako riziko BI.6). Při prohlídce lokality v terénu nebylo zcela jasné, v jaké poloze autobus zastavuje. Zastávkové označníky jsou umístěny pouze na jedné straně komunikace, a to při výjezdu z křižovatky na jižním rameni. Pravděpodobně však dochází k zastavování autobusu na obou stranách komunikace v obou směrech. Prostor autobusové zastávky v současné době postrádá veškeré atributy vyžadované normou ČSN 73 6425-1 [9], je



třeba zastávku upravit v souladu s touto normou a současně řešit i přístup pěších na zastávku.

3. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Zpracovaná bezpečnostní inspekce řešila průsečnou křižovatku silnic II. třídy II/152 a II/399 v extravilánu v k. ú. Hrotovice, v okrese Třebíč, kraji Vysočina. Bezpečnostní inspekce měla za cíl popsat nedostatky současného stavu, stanovit míru rizika a navrhnout možnosti odstranění těchto rizik.

Řešená křižovatka je ve stávající úpravě kanalizována pouze pomocí VDZ a vykazuje střední dopravní zatížení. Z prohlídky mimo jiné vyplynulo, že zde lze provádět nestandardní manévry (zejména vozidel odbočujících vlevo z hlavní komunikace), které jsou rizikové pro všechny účastníky dopravy, a že jsou mírně zhoršené rozhledové poměry na vedlejších větvích křižovatky. Současně byl podroben analýze prostor zastávky veřejné hromadné dopravy v blízkosti křižovatky (autobusová zastávka v nároží křižovatky), umístění a podoba zastávky jsou nevyhovující, chybí náležitosti bezpečné zastávky a návaznosti pro pěší.

Nalezená bezpečnostní rizika jsou popsána v kapitole 2.3.1.

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu představuje křižovatka rizikovou lokalitu, což dokládá i provedené vyhodnocení statistik nehodovosti PČR. Z něho vyplývá, že v období od 1. 1. 2013 do 2. 10. 2019 došlo na sledované křižovatce k 10 dopravním nehodám, při nichž byla 1 osoba usmrcena a 26 osob zraněno lehce. Jako hlavní příčina nehody byla jízda „proti příkazu značky Stůj, dej přednost v jízdě!“. Z pohledu bezpečnostní inspekce křižovatka vzhledem ke své rozlehlosti a umístění v extravilánu umožňuje řidičům projíždět vyšší rychlostí, zejména na hlavní pozemní komunikaci. Toto může přispět k tomu, že vozidla vyjíždějící z vedlejší komunikace neodhadnou vzdálenost vozidla přijíždějícího po hlavní a do prostoru křižovatky vjedou, pro příslušný manévr mají potom mnohem kratší dobu a může dojít ke kolizi. Pro ověření skutečných rychlostí vozidel by bylo nezbytné provést měření rychlosti.

Návrh úprav křižovatky je předložen ve dvou variantách. Ve variantě 1 „dopravní značení“ jsou navrhovány úpravy křižovatky pomocí VDZ a pojižděných směrovacích ostrůvků. Ve variantě 2 „OK“ je doporučena přestavba stávající průsečné křižovatky na křižovatku okružní. V obou variantách je navržena úprava stávající autobusové zastávky.



Na základě analýzy a vyhodnocení všech rizik na křižovatce silnic II/152 a II/399 doporučuje tým zpracovatelů pro přestavbu křižovatky využít Variantu 2 „OK“, která je vhodnější z hlediska bezpečnosti pro všechny účastníky provozu. Variantu 1 „dopravní značení“ lze doporučit pouze jako přechodnou úpravu.

V Praze, 31. října 2019

Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.

doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.



4. SEZNAM POUŽITÉ A DOPORUČENÉ LITERATURY

- [1] Metodika bezpečnostní inspekce pozemních komunikací, 3. vydání, Brno, CDV, v.v.i., 2013
- [2] Kocourek J.: Metodika sledování dopravních konfliktů, *monografie*, Praha, ČVUT v Praze, 2010
- [3] ČSN 73 6102 Projektování křižovatek, 2012
- [4] TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, 2013
- [5] TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, 2013
- [6] TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích, 2017
- [7] TP 135 Projektování křižovatek na silnicích a místních komunikacích, 2017
- [8] TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací, 2005
- [9] ČSN 73 6425-1 Autobusové a trolejbusové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek



PŘÍLOHY

Příloha 1



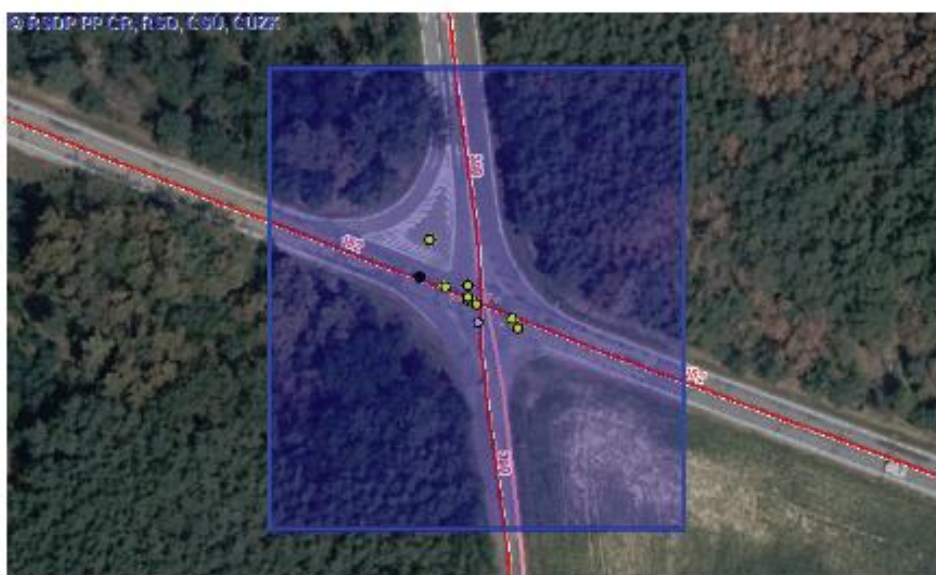
Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tiskový výstup z GIS JDMV



Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2013/01/01 - 2019/10/02

Správní území vybrané lokality: Hrotovice (Kraj Vysočina), Slavětice (Kraj Vysočina)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		10
Počet nehod s následky na zdraví		9
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	26

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	10	1	0	26



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (J) Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST	7	1	0	19
při odbočování vlevo	1	0	0	3
nepr. rychlostí stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokry povrch apod.)	1	0	0	3
proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	1	0	0	1

Statistika nehod podle druhu				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s jedoucím nekolajovým vozidlem	10	1	0	26

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidičem motorového vozidla	10	1	0	26

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přívěsu	10	1	0	26

Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepříchází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou	10	1	0	26

Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobrý, bez závad	10	1	0	26

Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	6	1	0	18
v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost zhoršená vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)	2	0	0	6
v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	2	0	0	2

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	10	1	0	26

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místě nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	9	1	0	25
zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nást.rostřívku	1	0	0	1

© CDV, v.v.i., ředitelství služby dopravní policie

Naposledy vytisknuto 30.10.2019 08:20:24
Strana 2

JDVM 2019



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (J)
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tiskový výstup z GIS JDVM

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Žádné z uvedených	10	1	0	26

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místě nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	10	1	0	26



Příloha 2



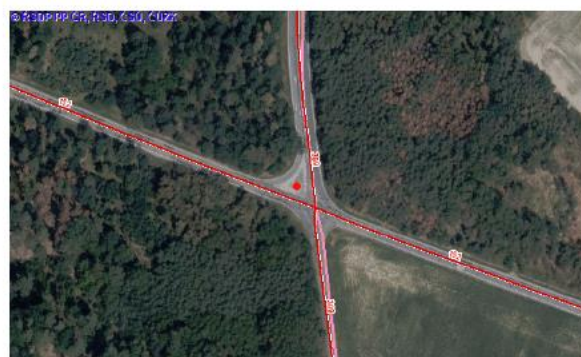
Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační listový výstup z GIS JDMH



Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006170696

Základní vlastnosti	
Obec	Hrochovice (Kraj Vysočina)
Datum nehody	11.11.2017 19:30 sobota
Druh pozemní komunikace	silnice 2.třídy
Číslo pozemní komunikace	399



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny C
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Úmrtí osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	3

© CDV, s.r.l., ředitelství služby dopravní policie PP ČR

JDMH 2019

Naposledy vytištěno 30.10.2019 8:36:14
Strana 1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační listový výstup z GIS JDMH



Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	BMW
Rok výroby vozidla	06
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	1900
Škoda na vozidle (100 Kč)	1500
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Způsob vyprázdnění osob z vozidla	nebylo třeba ušít náslí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	sračka s jedoucím neokolegovým vozidlem
Druh sračky jedoucích vozidel	železniční
Druh pevné překážky	nepřecházet v úvahu, nejde o sračku s pev. překážkou
Hlavní příčiny nehody	při odbočování vlevo
Druh povrchu vozovky	železniční
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch mokrá
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	na počátku deště, slabý déšť
Viditelnost	v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost zhoršená vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, znečištění apod.)
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyplní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyhrazena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka styková - třímramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Druh křižující komunikace	silnice 2.třídy
Směr	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou

© CDV, s.r.l., ředitelství služby dopravní policie PP ČR

JDMH 2019

Naposledy vytištěno 30.10.2019 8:36:15
Strana 2



Příloha 3



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (JDM)
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tabový výstup z GIS JDM



Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006190324

Základní vlastnosti	
Obec	Hrochovice (Kraj Vysočina)
Datum nehody	27.5.2019 15:55 pondělí
Druh pozemní komunikace	silnice 2. třídy
Číslo pozemní komunikace	152



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny B
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	1
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	2

© CDV a.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

JDM 2019

Naposledy vytisknuto 30.10.2019 8:38:12
Strana 1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (JDM)
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tabový výstup z GIS JDM



Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	PEUGEOT
Rok výroby vozidla	00
Vozidlo po nehodě	došlo k požáru
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	850
Škoda na vozidle (100 Kč)	350
Únik provozních, přepravovaných hmot	došlo k úniku pohonných hmot, oleje, chladicího média apod.
Zužeb vypořádaní osob z vozidla	použitím speciální vypořádací techniky

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s jedoucím neokolejovým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	čelní
Druh pevné překážky	nepřecház v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky STÍŽ DĚJ PŘEDNOST
Druh povrchu vozovky	žlutá
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, nezmrzlý
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neutřelené
Viditelnost	ve dne, viditelnost neshoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyplní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka průsečná - čtyřramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (cizí ú)
Druh křižující komunikace	silnice 2. třídy
Směr	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou

© CDV a.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

JDM 2019

Naposledy vytisknuto 30.10.2019 8:38:13
Strana 2



Příloha 4



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (J) Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru Informační tabulový výstup z GIS JZVM



Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006130120

Základní vlastnosti	
Obec	Hrochovice (Kraj Vysočina)
Datum nehody	18.3.2013 21:40 pondělí
Druh pozemní komunikace	silnice 2. třídy
Číslo pozemní komunikace	152



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny C
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	3

© CDV v.v.i., Ředitelství služeb dopravní policie PP ČR

JZVM 2019

Naposledy vytvářeno 30.10.2019 8:40:23
Strana 1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (J) Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru Informační tabulový výstup z GIS JZVM



Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	FORD
Rok výroby vozidla	98
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	1500
Škoda na vozidle (100 Kč)	700
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Závažnost vypořádání osob z vozidla	použitím speciální vypořádací techniky

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s jedoucím neekologickým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	boční
Druh pevné překážky	nepřecházeli v úvalu, nejde o srážku s pev. překážkou
Hlavní příčiny nehody	nepř. rychlostí stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokré povrchy apod.)
Druh povrchu vozovky	živitce
Stav povrchu vozovky v době nehody	na vozovce je náledí, ujetý sníh - neposypané
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	sněžení
Viditelnost	v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost zhoršená vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	místní (práva (vyplní se pol. 24))
Místní úprava přehlednosti v jízdně	přednost vyhrazena přepravními značkami nebo zařízeními
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka průsečná - čtyřramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Druh křižovatky komunikace	silnice 2. třídy
Směr	ano
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou

© CDV v.v.i., Ředitelství služeb dopravní policie PP ČR

JZVM 2019

Naposledy vytvářeno 30.10.2019 8:40:24
Strana 2



Příloha 5



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (JDM)
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tabulky výstup z GIS JDM



Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006130157

Základní vlastnosti	
Obec	Hrochovice (Kraj Vysočina)
Datum nehody	19.4.2013 15:00 pátek
Druh pozemní komunikace	silnice 2.třídy
Číslo pozemní komunikace	152



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny b
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nestál ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	2

© ČDÚ v.v.i., ředitelství služby dopravní policie PP ČR

JDM 2019

Naposledy vytvářeno 30.10.2019 8:41:53
Strana 1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (JDM)
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tabulky výstup z GIS JDM



Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	DACIA
Rok výroby vozidla	11
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru
Vlastník vozidla	soukromá organizace (podnikatel, s.r.o., v.o.s., a.s., atd.)
Celková hmotná škoda (100 Kč)	1000
Škoda na vozidle (100 Kč)	800
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Zužlob vypořádaní osob z vozidla	nebylo třeba užít náslí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s jedoucím neekologickým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	boční
Druh pevné překážky	nepřechází v úvahu, nejde o srážku s pev. překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST
Druh povrchu vozovky	žlvice
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch mokvý
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neutřelené
Viditelnost	ve dne, viditelnost neohrožená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Řízení komunikace	dvostruhová
Stužení nehody na komunikaci	na řidičském
Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyplní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka průsečná - čtyřramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (cílna 9)
Druh křižující komunikace	silnice 2.třídy
Směr	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou

© ČDÚ v.v.i., ředitelství služby dopravní policie PP ČR

JDM 2019

Naposledy vytvářeno 30.10.2019 8:41:54
Strana 2



Příloha 6



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (JDM)
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tabový výstup z GIS JDM



Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006140423

Základní vlastnosti	
Oheč	Hrochovice (Kraj Vysočina)
Datum nehody	21.9.2014 14:30 nečíte
Druh pozemní komunikace	silnice 2.třídy
Číslo pozemní komunikace	399



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	Řidičem motorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny b
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	Řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	5

© ČD V. s.r.l., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

30VM 2019

Naposledy vytisknuto 30.10.2019 9:04:57
Strana 1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (JDM)
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tabový výstup z GIS JDM



Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	CITROEN
Rok výroby vozidla	98
Vozidlo po nehodě	nedošlo k poškození
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	1000
Škoda na vozidle (100 Kč)	100
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Ztráta vyprázdnění osob z vozidla	použitím pádidel apod.

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s jedoucím neekologickým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	z boku
Druh pevné překážky	nepřítel v úvalu, neje o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky STUJ DEJ PŘEDNOST
Druh povrchu vozovky	žulové
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečištěný
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neutřelené
Viditelnost	ve dne, viditelnost neshoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyplní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka průsečná - čtyřramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (cílně 9)
Druh křižovatky komunikace	silnice 2.třídy
Směr	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou

© ČD V. s.r.l., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

30VM 2019

Naposledy vytisknuto 30.10.2019 9:04:58
Strana 2



Příloha 7



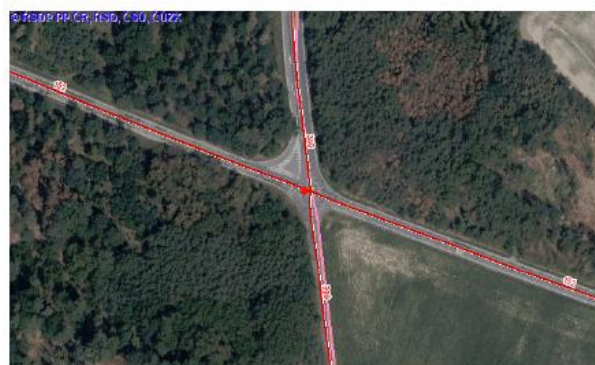
Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (J)
Účel: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační výstup z GIS JDMV



Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006180490

Základní vlastnosti	
Obec	Hroslavice (Kraj Vysočina)
Datum nehody	28.8.2018 13:45 (úterý)
Druh pozemní komunikace	silnice 2.třídy
Číslo pozemní komunikace	152



Charakteristika řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla
Alkohol u vlnka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny c
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristika následků osob - stav do 24 hod	
Uzavřeno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	5

© CDV, v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

30VM 2019

Naposledy vytištěno 30.10.2019 9:06:18
Strana 1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (J)
Účel: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační výstup z GIS JDMV



Charakteristika vozidla, vlnka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	SKODA
Řek výroby vozidla	18
Vozidlo po nehodě	žádné z uvedených
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	2900
Škoda na vozidle (100 Kč)	2500
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Zuřiček vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít náslí

Charakteristika druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	sračka s jedoucím neekologickým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	čelní
Druh pevné překážky	nepřekážel v úvahu, nejde o srážku s pevnou překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky ST01 DÍL PŘEDNOST
Druh povrchu vozovky	bitum
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, nezmračený
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neutřené
Viditelnost	ve dne, viditelnost neohrožená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Číselní komunikace	dvostranná
Situování nehody na komunikaci	na láním pruhu
Řízení provozu v době nehody	místní úprava (výpíní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdt	přednost vyhrazena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka průsečná - bytřramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Druh křižující komunikace	silnice 2.třídy
Smýk	ano
Směr lánů nebo postavení vozidla	zachycuje směr lánů křižovatky

© CDV, v.v.i., Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

30VM 2019

Naposledy vytištěno 30.10.2019 9:06:19
Strana 2



Příloha 8



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační listový výstup z GIS JDMV

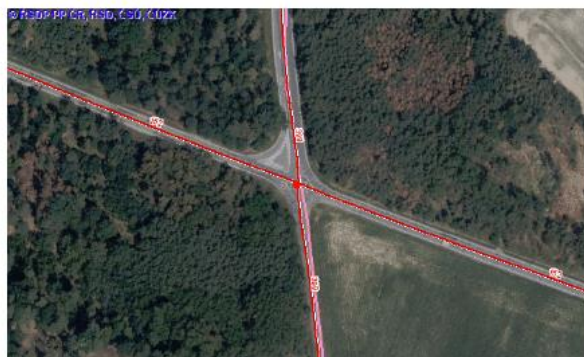


Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006160361

Základní vlastnosti	
Obec	Hrochovice (Kraj Vysočina)
Datum nehody	10.7.2016 19:25 neděle
Druh pozemní komunikace	silnice 2.třídy
Číslo pozemní komunikace	152

© P3DP PP ČR, ŘSD, ČSD, ČUZP



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny b
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříjemné okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	4

© ČD, v.v.i., ředitelství služby dopravní policie PP ČR

JDMV 2019

Naposledy vytištěno 30.10.2019 9:07:29
Strana 1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační listový výstup z GIS JDMV



Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	ŠKODA
Rok výroby vozidla	99
Vozidlo po nehodě	došlo k požáru
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	1110
Škoda na vozidle (100 Kč)	300
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Zažito vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užit náslí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s jedoucím neokolejovým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	z boku
Druh pevné překážky	nepřekážka v úvahu, nejde o srážku s pev. překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky STŮJ DĚJ PŘEDNOST
Druh povrchu vozovky	živitce
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečištěný
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neutřelené
Viditelnost	ve dne, viditelnost neohrožená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyplní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka průsečná - čtyřramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (cílna 5)
Druh křižující komunikace	silnice 2.třídy
Směr	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zastavuje směr jízdy křižovatkou

© ČD, v.v.i., ředitelství služby dopravní policie PP ČR

JDMV 2019

Naposledy vytištěno 30.10.2019 9:07:31
Strana 2



Příloha 9



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (JDM)
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační deskový výstup z GIS JDM



Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006180587

Základní vlastnosti	
Obec	Hroslavice (Kraj Vysočina)
Datum nehody	28.9.2018 16:15 pátek
Druh pozemní komunikace	silnice 2.třídy
Číslo pozemní komunikace	399



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	Řidičem motorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny B
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříjemné okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	0

© CDV, v.v.i., Ředitelství služeb dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 30.10.2019 9:11:22
Strana 1

JDM 2019



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (JDM)
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační deskový výstup z GIS JDM



Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	ŠKODA
Rok výroby vozidla	00
Vozidlo po nehodě	nedošlo k poškození
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výšlečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	2300
Škoda na vozidle (100 Kč)	300
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Zažláb vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užit náslí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda pouze s hmotnou škodou
Druh nehody	sračka s jedoucím neokolejovým vozidlem
Druh sračky jedoucích vozidel	boční
Druh pevné překážky	nepřekážka v úvahu, nejde o sračku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky STUJ DEJ PŘEDNOST
Druh povrchu vozovky	žulové
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, nemečtený
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neutřelené
Viditelnost	ve dne, viditelnost neohrožená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na lizním pruhu
Řazení provozu v době nehody	místní úprava (výpň se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdi	přednost vyznačena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka průsečná - bytřanenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (číslo 9)
Druh křižující komunikace	silnice 2.třídy
Směr	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou

© CDV, v.v.i., Ředitelství služeb dopravní policie PP ČR

Naposledy vytištěno 30.10.2019 9:11:24
Strana 2

JDM 2019



Příloha 10



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační výstup z GIS JDMH



Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006140060

Základní vlastnosti	
Obec	Slavětice (Kraj Vysočina)
Datum nehody	17.2.2014 05:35 pondělí
Druh pozemní komunikace	silnice 2.třídy
Číslo pozemní komunikace	152



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny B
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	1

© CDV s.r.l., Ředitelství služeb dopravní policie PP ČR

JDMH 2019

Naposledy vytištěno 30.10.2019 9:12:49
Strana 1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační výstup z GIS JDMH



Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	RENAULT
Rok výroby vozidla	10
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	105
Škoda na vozidle (100 Kč)	100
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Způsob vypořádání osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s jedoucím nekočejovým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	z boku
Druh pevné překážky	nepřecház v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky STÓJ DEJ PŘEDNOST
Druh povrchu vozovky	žulové
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch mokrý
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neutřelené
Viditelnost	v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhodující s vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	místní úprava (výpň se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nást. ostrůvku
Směrové poměry	křižovatka průsečí - čtyřramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Druh křižující komunikace	silnice 2.třídy
Smrk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou

© CDV s.r.l., Ředitelství služeb dopravní policie PP ČR

JDMH 2019

Naposledy vytištěno 30.10.2019 9:12:51
Strana 2



Příloha 11



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (J) Úloha: Dopravní nehody, grafické a tabulkové zobrazení dat dle uživatelského výběru Informační tabulkový výstup z GIS J0VM



Základní informativní výpis o nehodě číslo:

161006150054

Základní vlastnosti	
Obec	Slavětice (okres Vysočina)
Datum nehody	12.2.2015 06:30 čtvrtek
Druh pozemní komunikace	silnice 2.třídy
Číslo pozemní komunikace	152



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody	
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla
Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny B
Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod	
Usmrceno osob (počet)	0
Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	1

© J0VM v.x.x.L., Ředitelství služeb dopravní policie PP ČR

J0VM 2019

Napoleody vytisknuto 30.10.2019 9:13:55
Strana 1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa (J) Úloha: Dopravní nehody, grafické a tabulkové zobrazení dat dle uživatelského výběru Informační tabulkový výstup z GIS J0VM



Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle	
Počet zúčastněných vozidel	2
Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	MAZDA
Rok výroby vozidla	05
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru
Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výšlečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	3500
Škoda na vozidle (100 Kč)	500
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
Zažloub vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užit náslí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody	
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví
Druh nehody	srážka s jedoucím neekologickým vozidlem
Druh srážky jedoucích vozidel	z boku
Druh pevné překážky	nepřecház v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST
Druh povrchu vozovky	žulové
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch mokrá
Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neutřené
Viditelnost	v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhodná s výhledem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré
Dělení komunikace	dvouprůhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyjímá se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka průsečná - čtyřramenná
Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Druh křižující komunikace	silnice 2.třídy
Smyk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou

© J0VM v.x.x.L., Ředitelství služeb dopravní policie PP ČR

J0VM 2019

Napoleody vytisknuto 30.10.2019 9:13:55
Strana 2



Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1
110 15 Praha

Číslo povolení: 004
Č.j.: 21/2012-120-ORG2/4

Povolení k výkonu činnosti

AUDITOR BEZPEČNOSTI POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

podle § 18h zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění
pozdějších předpisů, se vydává na základě prokázání bezúhonnosti a odborné
způsobilosti podle § 18i uvedeného zákona.

Jméno a příjmení: **Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.**

Datum narození: **4.5.1966**

Datum vydání povolení: **10.2.2012**

*Úspěšné složení zkoušky dle § 18i, odst. 1, písm. c) výše uvedeného zákona je doloženo
protokolem o výsledku zkoušky k prokázání odborné způsobilosti auditors bezpečnosti
pozemních komunikací č.j. 443/2011-120-ORG2/4 konané dne 1.12.2011.*

*Auditor bezpečnosti pozemních komunikací je povinen účastnit se pravidelného školení do
konce třetího roku ode dne vydání povolení nebo konání předchozího pravidelného
školení.*

Ing. Milan Dont, Ph.D.
ředitel Odboru pozemních komunikací
předseda zkušební komise



Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1
110 15 Praha

Číslo povolení: 003
Č.j.: 21/2012-120-ORG2/3

Povolení k výkonu činnosti

AUDITOR BEZPEČNOSTI POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

podle § 18h zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění
pozdějších předpisů, se vydává na základě prokázání bezúhonnosti a odborné
způsobilosti podle § 18i uvedeného zákona.

Jméno a příjmení: **doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.**

Datum narození: **26.8.1978**

Datum vydání povolení: **10.2.2012**

*Úspěšné složení zkoušky dle § 18i, odst. 1, písm. c) výše uvedeného zákona je doloženo
protokolem o výsledku zkoušky k prokázání odborné způsobilosti auditora bezpečnosti
pozemních komunikací č.j. 443/2011-120-ORG2/3 konané dne 1.12.2011.*

*Auditor bezpečnosti pozemních komunikací je povinen účastnit se pravidelného školení do
konce třetího roku ode dne vydání povolení nebo konání předchozího pravidelného
školení.*

Ing. Milan Dont, Ph.D.
ředitel Odboru pozemních komunikací
předseda zkušební komise