

II/215 - ul. Hlavní třída

Průtah městem včetně dopravních opatření



1. Celková situace

Mariánské Lázně leží v Karlovarském kraji přibližně 25 km východně od Chebu a 50 km jižně od Karlových Varů.

S okolím je město spojeno komunikací I/21 vedenou mezi dálnicí D5 (exit km 128) a Chebem (k hraničnímu přechodu Vojtanov se Spolkovou republikou Německo). Městem prochází jako páteřní průtahová silnice komunikace II/215 (ulice Plzeňská, Hlavní třída a Chebská).

Další silniční spojení má město Mariánské Lázně s Bečovem nad Teplou (II/230) a dále s I/20 na Karlovy Vary. Spojení s dalšími místy regionálního charakteru je zajištěno komunikacemi třetích tříd.

Město má koridorové železniční spojení s Chebem, a s Plzní, regionální trať pak s Karlovými Vary.

Rekonstrukce průtahu proběhla v roce 2006.

2. Intenzita dopravy

Intenzita dopravy na komunikaci II/215 v části ulice Hlavní třída byla v roce 2010 dle Celostátního sčítání dopravy celkem 9618 vozidel během 24 hodin, z toho 826 těžkých vozidel (8,58 %).

Obrázek 1: Část sledovaného úseku průtahu II/215 Mariánskými Lázněmi - ulice Hlavní třída, pohled směrem k Chebské křižovatce a dále do lázeňské části města. Uprostřed snímku je patrná křižovatka ulic Hlavní třída a Komenského včetně provedení levých odbočení do této ulice.

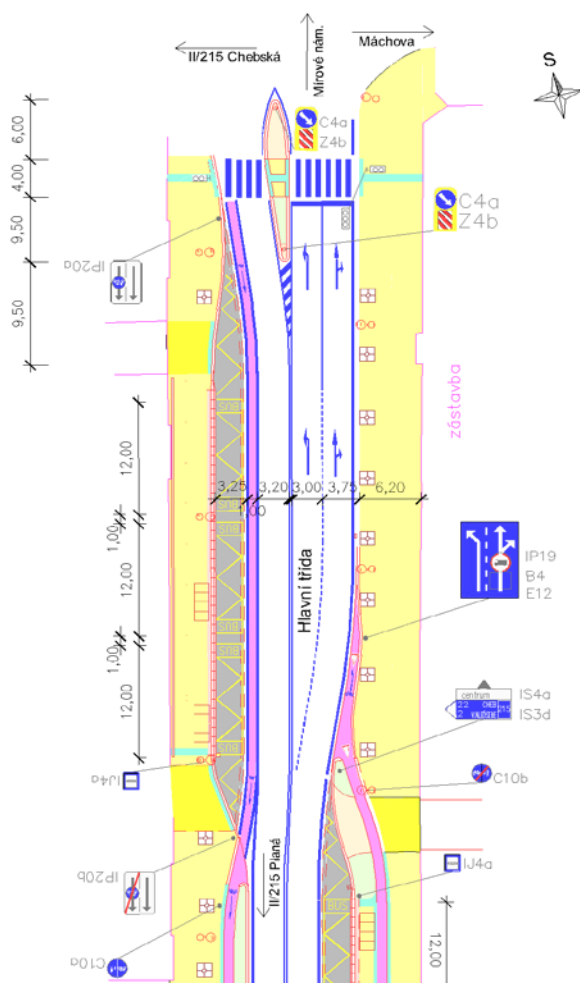


3. Popis opatření

Sledovaným úsekem je část průtahu silnice II/215 - ulice Hlavní třída mezi tzv. Chebskou křižovatkou - křižovatky ulic Chebská a Hlavní třída a zastávkou městské hromadné dopravy Úšovic-ká křižovatka, kde rekonstruovaný zklidněný úsek průtahu končí.

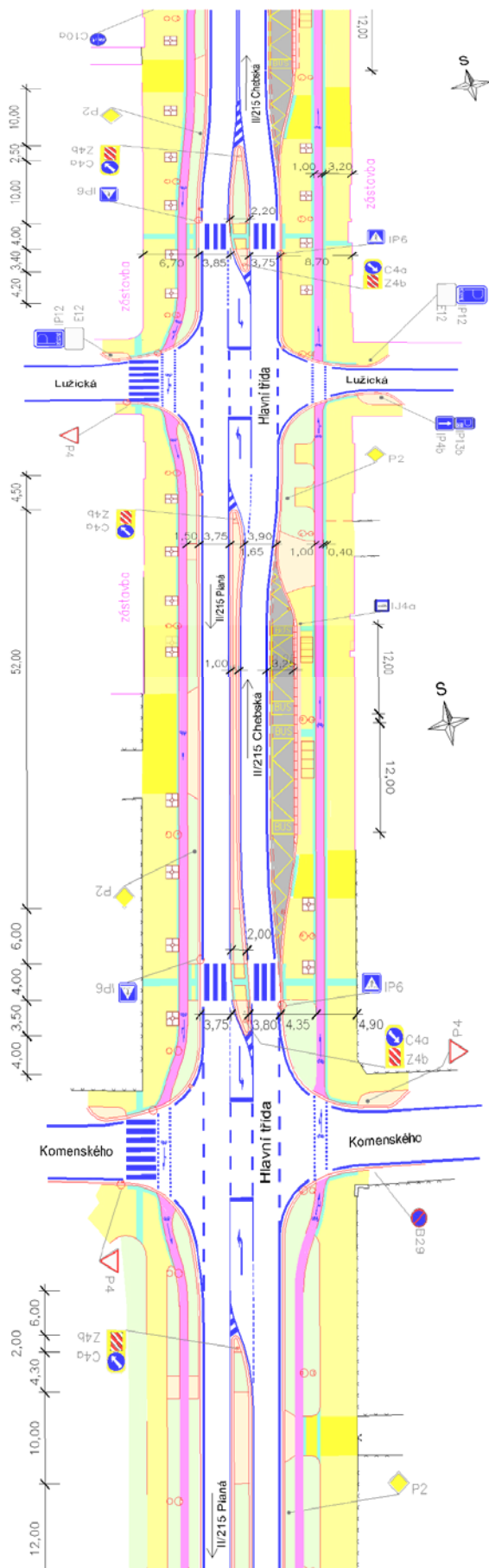
Vlastní opatření sestává z několika středových pásů a ploch zastávek MHD tvořící vzájemnou šikanu a ostrůvky pro ochranu levých odbočení, a dále ze samostatných jednosměrných cyklostezek vedených mimo jízdní pruhy po vlastním tělese v obou směrech s cyklopřejezdy přes příčně vedené boční ulice a s vlastními nájezdy.

A) Chebská křižovatka, středový ostrůvek - vlastní úprava této části průtahu začíná křižovatkou ulic Hlavní třída a Chebská. Sledovaný úsek pak pokračuje jižním směrem a prvním opatřením je ostrůvek, který slouží jako dělící a ochranný ostrůvek pro přecházející.



Obrázek 2: Schéma dopravního řešení Hlavní třídy mezi Chebskou křižovatkou a zastávkami hromadné dopravy. ▲

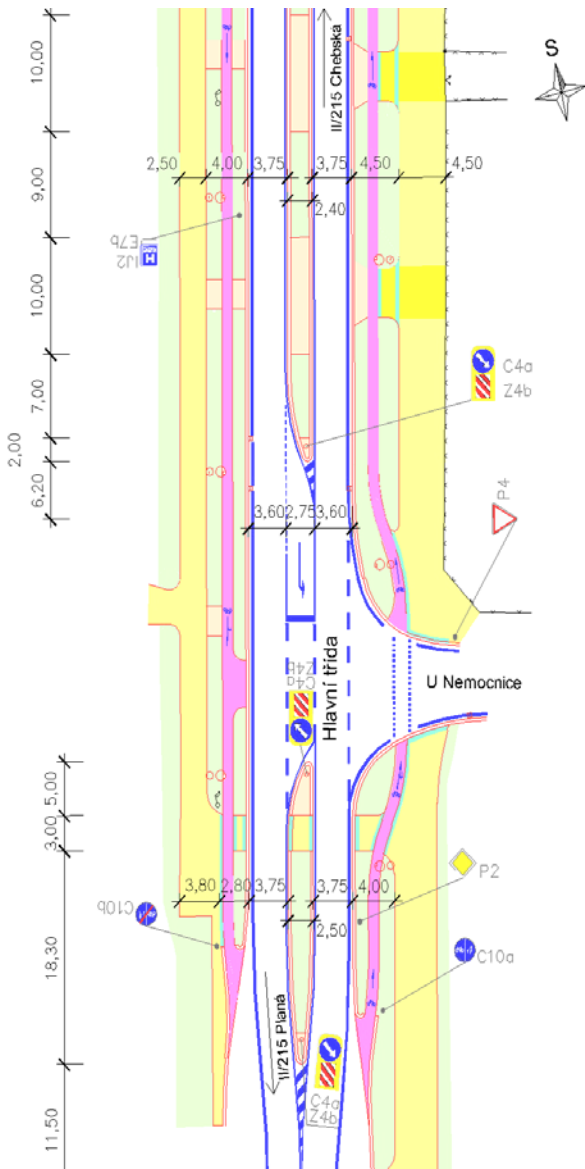
Obrázek 3: Část průtahu silnice II/215 ulice Hlavní třída mezi Chebskou křižovatkou a křižovatkou Hlavní třída x Lužická. Zdroj: Mapy.cz ▲



Obrázek 4: Schéma dopravního řešení ulice Hlavní třída mezi křižovatkami s ulicemi Lužická a Komenského. ▲



Obrázek 5: Část průtahu silnice II/215 mezi křižovatkami Hlavní třída x Lužická a Hlavní třída x U Nemocnice. Zdroj: Mapy.cz ▲



Obrázek 6: Schéma dopravního řešení ulice Hlavní třída v oblasti křižovatky ulic Hlavní třída x U Nemocnice.

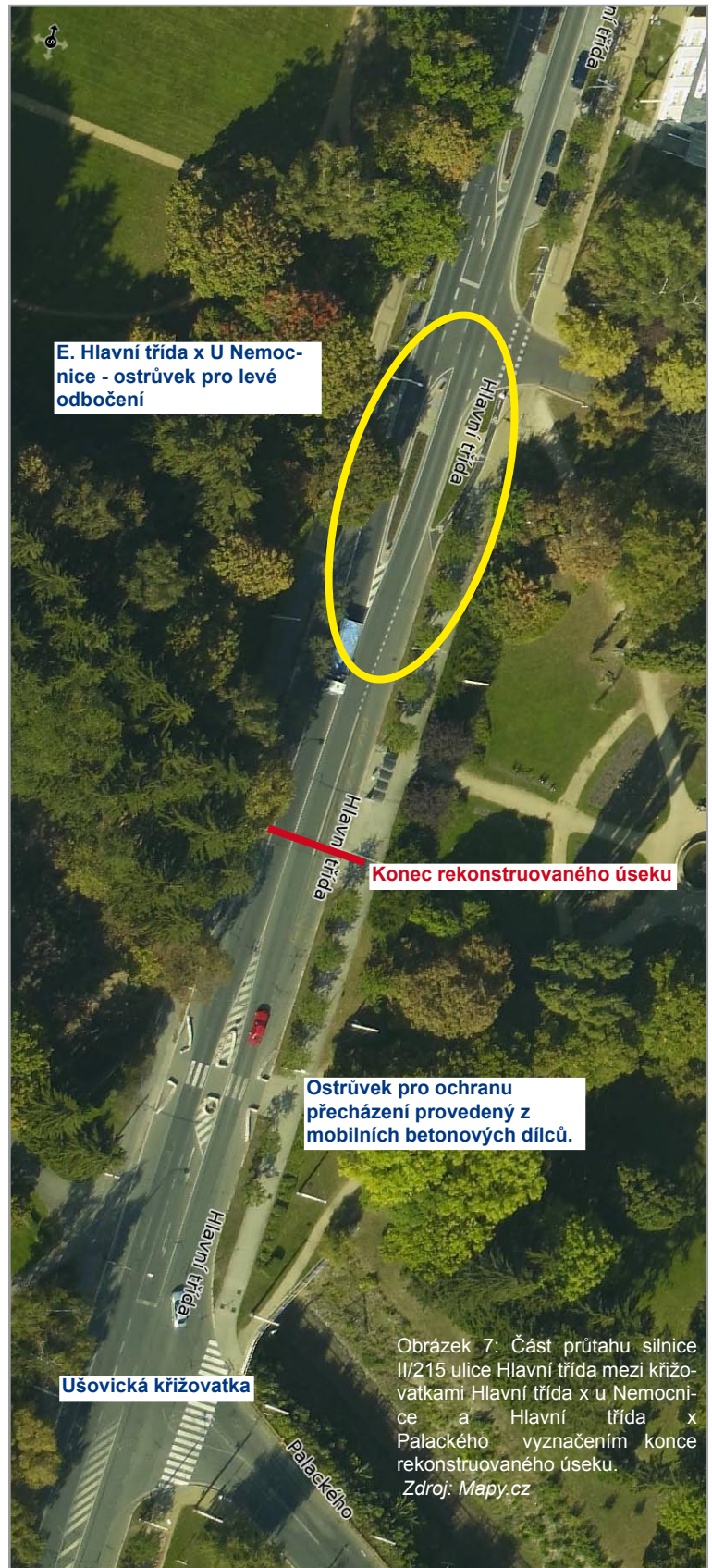
B) Hlavní třída x Lužická, dělicí ostrůvek - na předchozí úpravu navazuje další středový ostrůvek, který slouží jako dělicí a ochranný pro chodce a vozidla odbočující vlevo na ulici Lužická. Ostrůvek je proveden napůl jako dlážděný a ozeleněný.

C) středový pás mezi křižovatkami ulice Hlavní třída s ulicemi Lužická a Komenského - stranově vychýlený středový pás společně s přilehlou zastávkou MHD tvoří mezi křižovatkami ulice Hlavní třída s ulicemi Lužická a Komenského boční šikanu. Pás je z většiny své délky zádlažděný, jehož obruby jsou zkosené - lze jej tak přejíždět.

D) dělicí pás mezi křižovatkami ulice

Hlavní třída s ulicemi Komenského a U Nemocnice je proveden jako střídavě ozeleněný a zádlažděný. Po obou jeho koncích slouží zároveň jako ochranný pro levé odbočení vozidel do ulice Komenského a U Nemocnice.

E) dělicí ostrůvek, U Nemocnice - tento ostrůvek je posledním sledovaným opatřením na konci upraveného průtahu II/215 ulice Hlavní třída. Je proveden jako ozeleněný, jeho funkce je ochranná pro přecházející - místo pro přecházení.

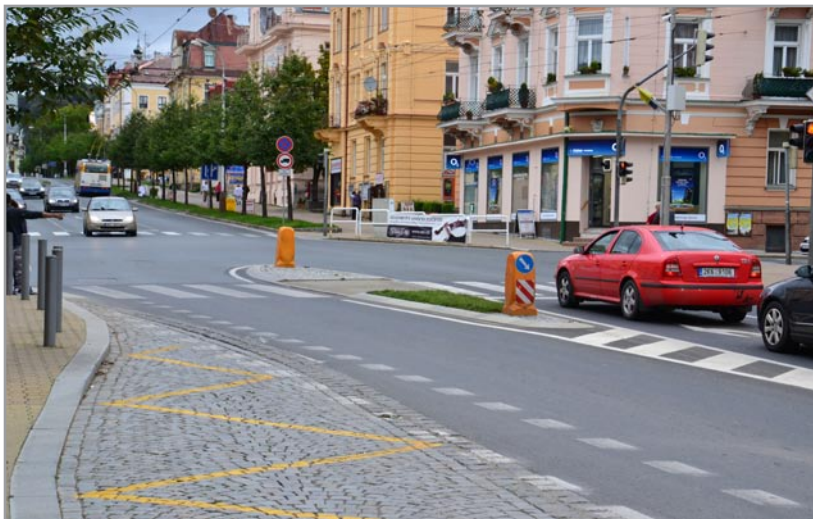


Obrázek 7: Část průtahu silnice II/215 ulice Hlavní třída mezi křižovatkami Hlavní třída x u Nemocnice a Hlavní třída x Palackého vyznačením konce rekonstruovaného úseku.
Zdroj: Mapy.cz

4. Technické provedení

A) Chebská křižovatka, dělicí ostrůvek

- ostrůvek slouží především pro přecházející v režimu SSZ, odděluje dva pruhy ve směru ke křižovatce a k lázeňské části města a jeden pruh směrem k Úšovické křižovatce,
- ostrůvek je proveden ve zkosené obrubě je zčásti zadlážděný (směrem ke křižovatce) a částečně ozeleněný, je osazen deformovatelnými majáčky s dopravním značením C4a a Z4b
- délka ostrůvku je 19,50 m,
- šířka ostrůvku je proměnlivá, ve směru k Úšovické křižovatce se ostrůvek zužuje (v kombinaci s rozšiřující se návaznou plochou zastávek pro MHD ve stejném směru lze hovořit o směrové šikaně), šířka se pohybuje od 2,50 m - 1,5 m; šířka přechodu činí 4,00 m.



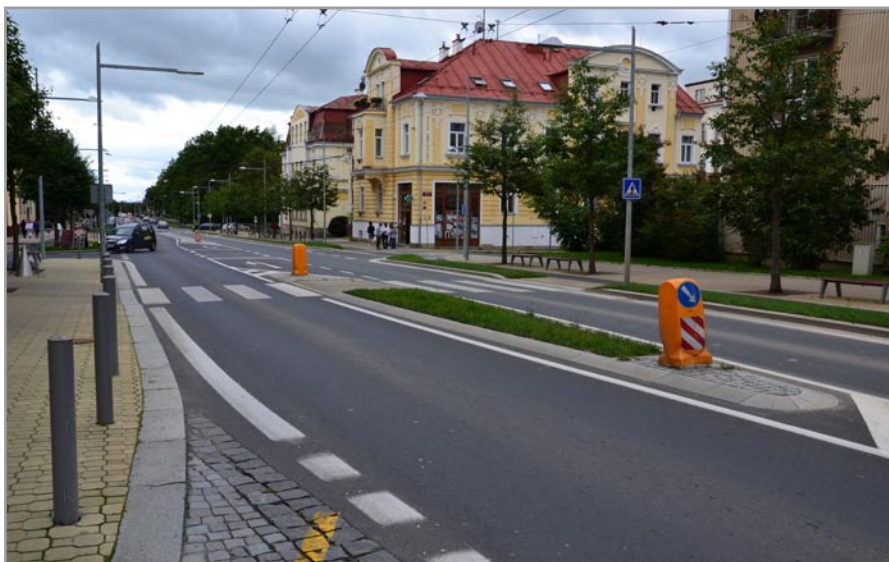
Obrázek 8: Středový dělicí ostrůvek v prostoru Chebské křižovatky, pohled směrem ke křižovatce. Na snímku jsou patrné šířkové dispozice ostrůvku, jízdního pruhu směrem k Úšovické křižovatce a pruhu pro cyklisty vedeného okolo prostoru zastávky. ▲

C) středový pás mezi křižovatkami ulice Hlavní třída s ulicemi Lužicka a Komenského

- dělicí pás je v celé délce proveden ve zkosené obrubě a v podstatné většině své délky je zadlážděný (ozeleněná část o délce 6,00 m se nachází před přechodem pro chodce při ulici Komenského), pás je tak ve většině délky přejížděný,
- středový pás je z jedné strany vyosený (zúžený) vůči přilehlé ploše zastávky veřejné dopravy, se kterou tvoří směrově vychýlenou šikanu (vychýlen je jízdní pruh ve směru k Chebské křižovatce),
- celková délka středového pásu je 65,50 m, délka zúžené části pásu činí 32,00 m,
- šířka pásu je v zúžené části 1,00 m, v širší části 2,00 m,
- oba konce pásu slouží jako ochrana pro levé odbočení do ulice Lužická a Komenského - při konci pásu u křižovatky s ul. Komenského se nachází přechod pro chodce, jehož šířka činí 4,00 m.

B) Hlavní třída x Lužická, dělicí ostrůvek

- tento středový ostrůvek je stavebně podobný předchozímu, je proveden ve zkosené obrubě je zčásti zadlážděný (směrem k Úšovické křižovatce) a částečně ozeleněný, je osazen deformovatelnými majáčky s dopravním značením C4a a Z4b,
- délka ostrůvku je 19,90 m,
- šířka ostrůvku je opět proměnlivá, ve směru k Chebské křižovatce se ostrůvek zužuje (v kombinaci s rozšiřující se návaznou plochou zastávek pro MHD ve stejném směru - směrová šikana), šířka se pohybuje od 2,20 m do 1,50 m, šířka jízdních pruhů podél ostrůvku je 3,75/3,65 m.
- šířka přechodu činí 4,00 m.



Obrázek 9: Pohled na ostrůvek (B) v blízkosti ul. Lužická směrem k Úšovické křižovatce. ▲

D) dělicí pás mezi křižovatkami ulice Hlavní třída s ulicemi Komenského a U Nemocnice

- středový dělicí pás je v celé délce proveden ve zkosené obrubě a je střídavě zadlážděný a ozeleněný - v místě zadláždění se většinou nachází místo pro přecházení, kde při obou krajnicích navazují opět zadlážděné chodníkové plochy,
- středový dělicí pás slouží jednak jako ochranný pro přecházející a jednak pro odbočení vlevo do ulic Komenského a U Nemocnice na obou jeho koncích,
- středový pás je dlouhý 66,30 m, široký 2,40 m, šířka jízdních pruhů v místě pásu je v obou směrech 3,75 m,
- šířka zadlážděných částí je 4 x 10,00 m, ozeleněných 4,30/12,00/9,00 a 7,00 m (dle schématu na obr. 5 a 6).

E) dělicí ostrůvek, U Nemocnice

- středový ostrůvek v blízkosti křižovatky ulic Hlavní třída a U Nemocnice slouží jako ochranný pro levé odbočení vozidel jedoucích z Hlavní třídy do ulice U Nemocnice a zároveň pro ochranu přecházejících - místa pro přecházení,
- ostrůvek je dlouhý 28,30 m, z toho délka ozeleněné části je 15,30 m,
- šířka ostrůvku činí 2,50 m, šířka zadlážděné části - místa pro přecházení jsou 3,00 m,
- šířka jízdních pruhů v blízkosti ostrůvku je v obou směrech 3,75 m,
- ostrůvek je jako ve všech předcházejících případech osazen deformova-



Obrázek 10: Dělicí pás mezi křižovatkami Hlavní třídy s ulicí Lužická a Komenského pohledem směrem k Chebské křižovatce. Na snímku patrné jednostranné směřové vychýlení pásu díky vychýlené ploše zastávky. ▲



telnými majáčky s dopravním značením C4a a Z4b,

- tento ostrůvek je prvním zklidňujícím opatřením upraveného průtahu silnice II/215 na ulici Hlavní třída ve směru jízdy od Plané (D5) - v jeho úrovni začíná těleso jednosměrných cyklostezek vedených vždy mimo jízdní pruhy.

Obrázek 11: Dělicí pás se nachází v mezikřižovatkovém úseku ulice Hlavní třída s ul. Komenského a U Nemocnice. Pro tento dělicí pás je typické střídání ozeleněných částí se zadlážděnými, které lze návazností na zadlážděné plochy po obou stranách komunikace použít jako místo pro přecházení. ▲

Cyklostezky

Součástí upraveného průtahu silnice II/215 ulice Hlavní třída je samostatné vedení jednosměrných cyklostezek situovaných mimo jízdní pruhy. Obě jednosměrné cyklostezky tvoří samostatný stavebně odlišný pruh od chodníkové plochy (viz obr. 14 a 17). Na obou koncích sledovaného průtahu mají cyklostezky vlastní sjezdy a nájezdy z jízdních pruhů, křížení bočních ulic Lužická, Komenského a U Nemocnice je provedeno pomocí samostatných cyklopřejezdů. Cyklostezky jsou od vozovky odděleny ozeleněným pruhem, případně chodníkovou částí osazenou městským mobiliářem nebo stromovou alejí. Podobně je cyklostezka vymezena vůči chodníkům. Vymezení obou ploch je zřejmo z odlišného asfaltového povrchu cyklostezek.



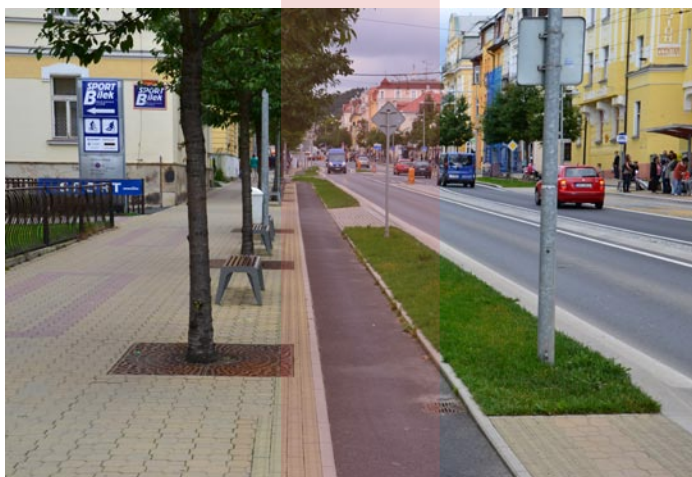
Obrázek 12: Dělicí ostrůvek při ulici U Nemocnice - první zklidňující opatření při jízdě směrem od Plané (Úšovické křižovatky) na upraveném průtahu ulice Hlavní třída. ▲



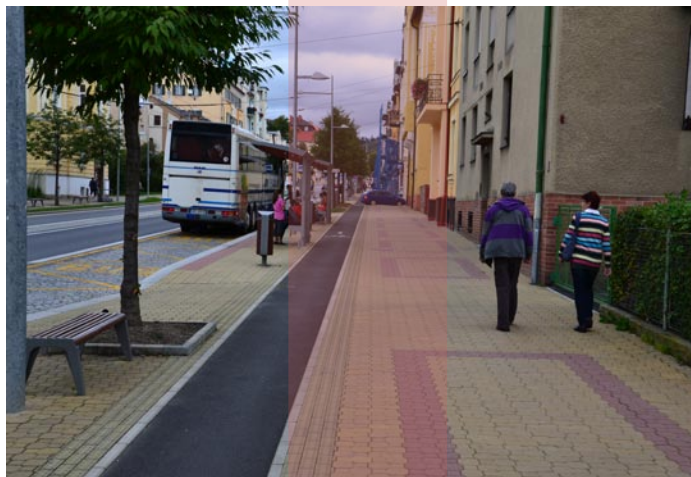
Obrázek 13: Vedení cyklostezky (ve směru od Chebské křižovatky k Úšovické křižovatce) podél zastávky hromadné dopravy v samostatném pruhu s nájezdem na vlastní těleso. ▲



Obrázek 16: Nájezd na cyklostezku ve směru jízdy k Chebské křižovatce u středového ostrůvku u křižovatky Hlavní třída x U Nemocnice. ▲



Obrázek 14: Šířkové uspořádání prostoru pro cyklisty a chodce včetně průtahové komunikace II/215. Cyklostezka je od vozovky oddělena zeleným pásem a od chodníku pásem stromů, mezi nimiž se nachází lavičky městského mobiliáře. ▲



Obrázek 17: Vedení jednosměrné cyklostezky (směrem k Chebské křižovatce) podél zastávky hromadné dopravy. Ze snímku je patrné šířkové uspořádání prostoru pro cyklisty a pěší. ▲



Obrázek 15: Princip křížení cyklostezky přes boční křižující ulici (Komenského) pomocí cyklopřejezdu a jeho odsazením k přechodu pro chodce. ▲



Obrázek 18: Sjezd cyklostezky do jízdního pruhu před Chebskou křižovatkou. ▲

6. Dopravní nehody

Dopravní nehody na průtahu silnice II/215 jsou z let 10/2006 - 12/2010, tedy pouze z doby po rekonstrukci této části ulice Hlavní třída.

Za tuto dobu došlo celkem k 22 nehodám. Podstatná část nehod se stala v oblasti Chebské křižovatky (Chebská x Hlavní třída), kdy příčinou nehody bylo většinou nedání přednosti v jízdě - 5 nehod. Dalším častým typem nehody na sledované části průtahu bylo nepřípustné řízení stavu a povaze vozovky, případně nevěnování se řízení - celkem 5 nehod. Další častou příčinou nehod je nesprávné otáčení nebo couvání a z toho plynoucí kolize - celkem 4 nehody.

Z hlediska jednotlivých let se nejvíce nehod stalo v roce 2007 (11), nejméně v roce 2010 (1). Pokles nehod po roce 2007 lze vysvětlit změnou nařízení povinnosti oznamování dopravních nehod PČR, která přesahuje hmotnou škodu 100 000,- Kč.

Po celou dobu sledovaného období došlo ke dvěma nehodám s následkem těžkého zranění a ke třem nehodám s lehkým zraněním. Ostatní nehody měly charakter hmotné škody o celkové výši 1 108 000,- Kč.

Nehody

Známa je nehodovost pouze v době po rekonstrukci ulice Hlavní třída, data před rekonstrukcí nejsou k dispozici.

Nehodovost v místě části průtahu silnice II/215 v ulici Hlavní třída je během let 10/2006 - 12/2010 celkem 22 nehod.

Z tohoto počtu však spadá 9 nehod do prostoru křižovatky Hlavní třída x Chebská.

U 77 % nehod šlo pouze o nehodu s hmotnou škodou.

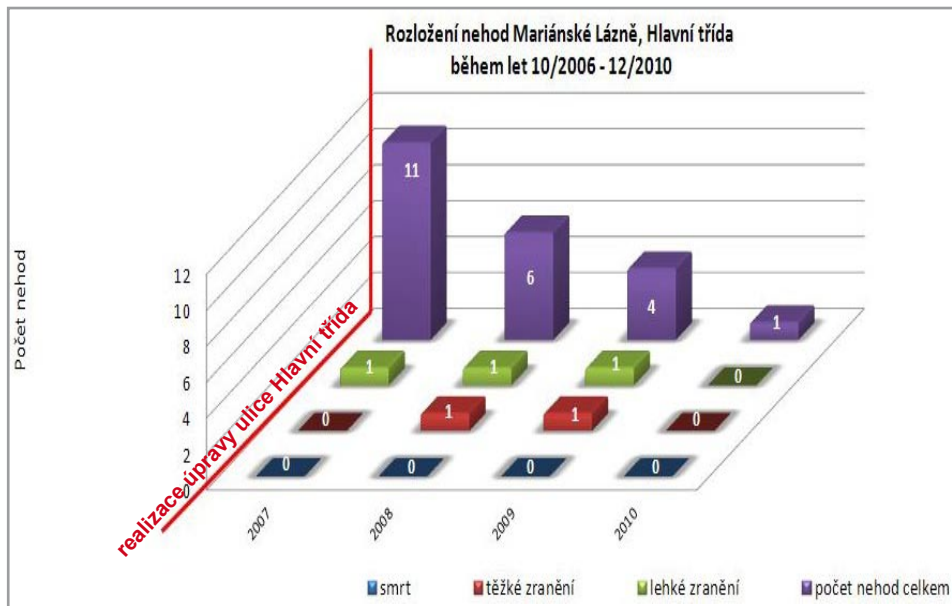
Místo, obec: Mariánské Lázně, Hlavní třída

Soupis ke koliznímu diagramu sledované období od 10/2006 do 12/2010

Poř. č.	Datum	Čas	Následky nehody				Slovní popis nehody sledované období od 10/2006-12/2010
			Postižené osoby			Hmotné škody Kč (policejní odhad)	
			U	TZ	LZ		
1	12.2.07	9:15	0	0	0	40 000	II/215; srážka dvou osobních vozidel; nehoda pouze s hmotnou škodou; nesprávné otáčení nebo couvání; směr jízdy Úšovická křižovatka; km 2,564.
2	22.2.07	08:00	0	0	0	1 000	Srážka dvou osobních vozidel, z boku, řidič se plně nevěnoval řízení vozidel, místo řízení SSZ; směr centrum; Hlavní třída x Chebská.
3	3.3.07	23:40	0	0	0	40 000	II/215, kolize osobního vozidla s pevnou překážkou; nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky; v blízkosti přechodu pro chodce; déšť - mokrá povrch vozovky; směr jízdy k Chebské křižovatce; Hlavní třída x Chebská.
4	10.3.07	22:15	0	0	0	40 000	II/215, srážka osobního vozidla s pevnou překážkou; nezvládnutí řízení vozidla; směr jízdy vozidla směrem k centru; v noci - s veřejným osvětlením; v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m); viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek; km 2,6.
5	9.4.07	14:05	0	0	0	2 000	Kolize dvou osobních vozidel zezadu, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem v místě křižovatky, dopravní režim řízen SSZ; v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m); směr jízdy k Chebské křižovatce; Hlavní třída x Chebská.
6	20.4.07	23:50	0	0	0	43 000	II/215, srážka osobního vozu s pevnou překážkou; nezvládnutí vozidla řidičem; přímý úsek po projetí zatáčkou; směr jízdy k Chebské křižovatce; Hlavní třída x Chebská.
7	26.6.07	8:35	0	0	0	48 000	II/215, kolize zezadu nákladním vozidlem do osobního vozu; nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem; povrch mokrá; směr jízdy k Chebské křižovatce; km 2,528.
8	21.8.07	15:50	0	0	0	30 000	II/215, kolize s vozidlem zaparkovaným, odstaveným, obě osobní; nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu; v blízkosti křižovatky Hlavní třída x Komenského; směr jízdy k Úšovické křižovatce.
9	22.8.07	5:55	0	0	1	40 000	II/215, kolize dvou osobních vozidel, náraz z boku - proti příkazu značky STÚJ DEJ PŘEDNOST - jeden lehce zraněn; povrch mokrá; směr Úšovická křižovatka; Hlavní x Chebská.
10	30.11.07	17:00	0	0	0	15 000	II/215, kolize osobního vozidla s osobním vozidlem zaparkovaným, odstaveným - nesprávné otáčení nebo couvání; ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak); povrch mokrá; směr jízdy k Chebské křižovatce; km 2,53.
11	3.12.07	20:00	0	0	0	33 000	II/215, kolize osobního vozu s pevnou překážkou, nepřízpůsobení dopravní technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šlika apod.); na vozovce bylo náledí, ujetý sníh - posypaný; v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost zhoršená vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.); na křižovatce; směr jízdy směrem k Chebské křižovatce.
12	18.1.08	10:00	0	1	0	0	II/215, kolize osobního vozu s chodcem; řidič se plně nevěnoval řízení vozidla; mokrá povrch; Hlavní třída, jízda směrem k Chebské křižovatce; km 2,545.
13	19.2.08	20:30	0	0	1	190 000	II/215, kolize dvou osobních vozidel; srážka z boku oproti DZ STÚJ. Dej přednost v jízdě, v noci - s veřejným osvětlením; viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek; na křižovatce, směr jízdy k Chebské křižovatce.
14	13.9.08	10:50	0	0	0	50 000	II/215, kolize dvou osobních vozidel zezadu; proti příkazu značky STÚJ DEJ PŘEDNOST, Hlavní třída x Chebská.
15	19.10.08	15:00	0	0	0	31 000	II/215, kolize osobního vozu s pevnou překážkou; v noci bez veřejného osvětlení; v místě křižovatky Hlavní třída x U Nemounice; km 2,783.
16	9.10.08	7:30	0	0	0	65 000	II/215, boční kolize dvou osobních vozidel; viník se plně nevěnoval řízení vozidla; směr jízdy k Chebské křižovatce.
17	21.11.08	14:15	0	0	0	25 000	II/215, boční kolize NV (V1) a osobního vozidla, viník se nesprávně otočil nebo couval; mokrá povrch vozovky; zhoršená viditelnost díky zhoršenému počasí; směr jízdy k Chebské křižovatce; Hlavní třída x Chebská.
18	17.5.09	11:30	0	0	0	180 000	II/215, boční kolize dvou osobních vozidel, viník nerespektoval červený signál na SSZ; směr jízdy k Chebské křižovatce; Hlavní třída x Chebská.
19	26.8.09	9:00	0	0	1	0	II/215, kolize osobního vozu (V1) s trolejbusem; nehoda byla zaviněna jiným účastníkem silničního provozu; směr jízdy směrem k Úšovické křižovatce; km 2,618.
20	1.9.09	7:15	0	1	0	0	II/215, srážka osobního vozu s chodci na přechodu pro chodce; nedání přednosti chodcům. Jeden chodec (žena) těžce raněn; směr jízdy k Chebské křižovatce; km 2,587.
21	31.10.09	21:40	0	0	0	200 000	II/215, boční kolize dvou osobních vozidel, viník nerespektoval DZ STÚJ, dej přednost v jízdě. V noci, s veřejným osvětlením; směr jízdy k Chebské křižovatce; Hlavní třída x Chebská.
22	4.6.2010	21:30	0	0	0	35 000	II/215, kolize autobusu s pevnou překážkou díky nesprávnému otáčení nebo couvání; směr jízdy k Chebské křižovatce; km 2,538.

Tabulka 1: Vývoj dopravních nehod ve sledovaném období 10/2006 - 12/2010. V1 - viník nehody, V2 - další účastník nehody

Graf 1: Dopravní nehody v období 10/2006 - 12/2010





Obrázek 19: Ulicí Hlavní třída vede několik linek městské hromadné dopravy (autobusy a trolejbusy). Příklad zastavení dvou trolejbusů v zastávce MHD Chebská křižovatka ve srovnání šířkového uspořádání jízdního pruhu a cyklopruhu. ▲

7. Výhody opatření:

- zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu na sledovaném místě díky usměrnění dopravních proudů opatřeními jako jsou dělící pásy i v kombinaci s ostatními prvky směrové šikany, středové ostrůvky pro ochranu přecházení - podpora přecházení nadvakrát, popř. pro levé odbočení,
- snížení nehodovosti zúžením původní široké a neuspořádané plochy, která měla vliv na vyšší rychlosti vozidel,
- zúžení jízdních pruhů, rozdělení dopravního prostoru, vymezení prostoru pro veřejnou dopravu pomocí zálivů,
- přechody pro chodce jsou bezbariérové, umožňují bezpečnější přecházení nadvakrát,
- zvýšení významu a především bezpečnosti cyklistů vybudování samostatných jednosměrných cyklostezek vedených mimo jízdní pruhy,
- zvýšení estetického dojmu místa vyzdvihuje lázeňský význam města.

Obrázek 20: Šířkové uspořádání uličního prostoru Hlavní třídy, pohled směrem k Úšovické křižovatce. Obrázek ukazuje rozdělení jednotlivých dopravních druhů na pěší plochu, oddělenou od jednosměrné cyklostezky městským mobiliářem (lavičky), stromoradiem a sloupy veřejného osvětlení; cyklostezka je od jízdních pruhů oddělena zeleným pásem, přičemž protisměrné jízdní pruhy jsou opět fyzicky rozděleny středovým dělícím pásem. ▼





Obrázek 21: Pěší přechod přes středový ostrůvek u křižovatky Hlavní třídy s ulicí Lužická. ▲

8. Nevýhody opatření

- chybějící přechody pro chodce přes boční ulice U Nemocnice, Komenského a Lužická po pravé straně od ulice Hlavní třída ve směru jízdy k centru města (Chebské křižovatce),
- malé čekací plochy před přechody pro chodce po levé straně ulice při směru jízdy k centru města (přibližně 1,0 m šířky),
- možné kolizní situace cyklistů s vozy veřejné dopravy při vedení cyklopruhu vně plochy zastávek veřejné dopravy,
- odsazení cyklopřejezdů společně s přechody pro chodce přes boční křižující ulice ve srovnání s trasami pěších může mít za následek zkracování chůze právě přes prostor pro cyklisty.



Obrázek 22: Místo pro přecházení přes pruhy cyklostezky, komunikaci poblíž křižovatky Hlavní třídy s ulicí U Nemocnice. ▲



Obrázek 23: Vysazená chodníková plocha proti jedné ze zadlážděných ploch na středovém ostrůvku (označený C) coby místo pro přecházení. ▲

9. Účinnost opatření

Realizací zklidnění této části průtahu silnice II/215 - ulice Hlavní třída (v roce 2006) pomocí zklidňujících prvků jako jsou středové dělicí pásy, ostrůvky pro ochranu levých odbočení, pro ochranu přecházejících a okružní křižovatky, došlo k uspořádání celého uličního prostoru, a k jasnému vymezení dopravních proudů.

Z hlediska dopravních nehod nelze určit účinnost opatření, protože k dispozici jsou data nehodovosti pouze z období po realizaci úpravy ulice Hlavní třída. Z dopravně-inženýrského pohledu však lze říci, že narozdíl od stavu před rekonstrukcí, usměrnění jednotlivých dopravních proudů, jasné vymezení křižovatek, užití ostrůvků na přechodech pro chodce, vybudování zastávkových zálivů pro linky MHD a v neposlední řadě zúžení jízdních pruhů nesporně vedlo ke snížení rychlostí vozidel projíždějích místem a k jasnějšímu pochopení dopravní situace. Včetně zvýšení bezpečnosti pro cyklistickou dopravu.

Nehody za období po rekonstrukci ulice Hlavní třída jsou většinou dvojího druhu - nerespektování přednosti v jízdě v křižovatce Hlavní třída x Chebská, dále nepřizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky, či nevěnování se řízení vozidla a v neposlední řadě nesprávné otáčení, popřípadně couvání.

Řešením těchto nehod je možné např. zdůraznění přednosti v jízdě na křižovatce Chebská x Hlavní třída, popřípadě častější dopravně policejní kontroly na vymezeném úseku.