

# Kartografický poster

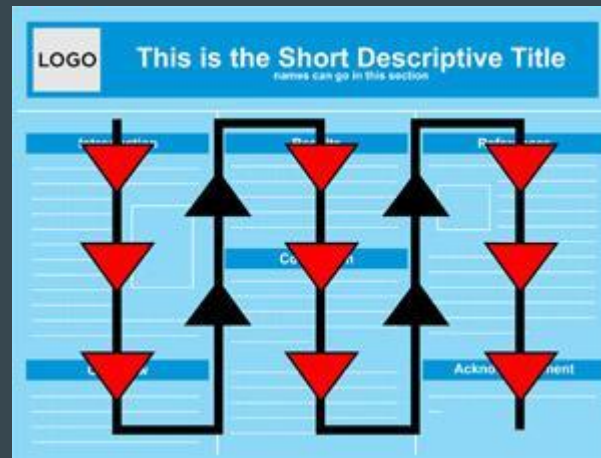
...

# Zadání

1. A1
2. PDF, 250MB max
3. Mapa tvoří podstatnou část posteru
  - a. Tematická nebo mapa se speciálním obsahem
  - b. Nejméně 2 mapová pole
  - c. Topografický obsah redukovaný, vlastní symbolizace, i u tematických map i jiná reference než administrativní hranice
  - d. má všechny nutné kartografické náležitosti (min. legendu, matematické reference)
4. Mimo mapy vědecká vizualizace
5. Pokud je to v intencích tématu další ilustrace
6. Text 20 - 30% posteru
7. Citace zdrojů

# Doporučení

- mimo grafické bloky maximálně 3 barvy
- pozadí ve světlých tónech
- nekomplikované pozadí
- text tmavý
- nadpis co nejstručnější
- úvod - obsah - závěr



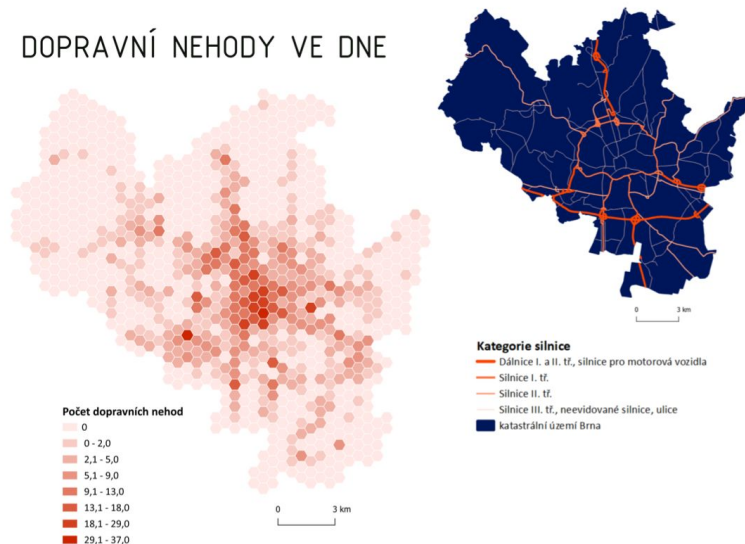
# Text

- Bezpatkové, neproporciální
- Zarovnání doleva
- Prostor kolem bloku
- Jeden font pro vlastní text, nadpisy mohou být v jiném fontu
- Stejný význam - stejná velikost
- Zdůraznění bold nebo bold a italics
- Referenční velikosti
  - 85 hlavní nadpis
  - 36 nadpisy v textu
  - 24-30 vlastní text

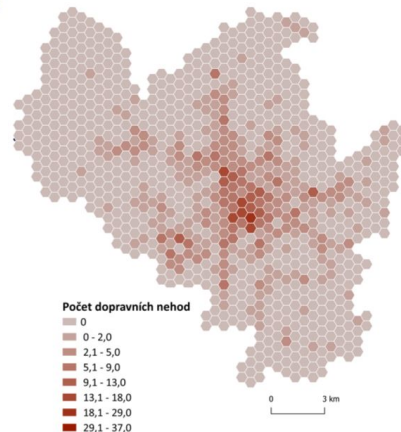
# DOPRAVNÍ NEHODY V BRNĚ V ROCE 2018



## DOPRAVNÍ NEHODY VE DNE



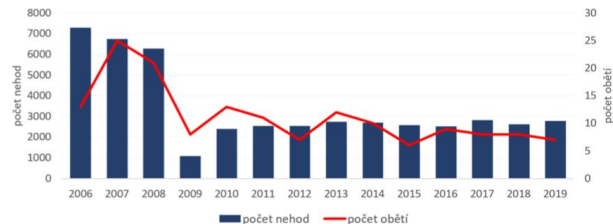
## DOPRAVNÍ NEHODY V NOCI



Za dopravní nehodu je považována událost v provozu na pozemních komunikacích, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Dopravní nehodovost by se dala chápat jako statistický údaj svědčící právě o celkovém vývoji počtu dopravních nehod, frekvenci nebo o jejich následcích. Současně je tento ukazatel základním pilířem, kterým se v současné době určuje bezpečnost dopravy (bakule). Počty dopravních nehod a vyčíslení jejich hmotných škod má poté vazbu na dopravní infrastrukturu ve městě. Jedním z předpokladů snížení hodnot ukazatelů nehodovosti je kvalitní a moderní dopravní infrastruktura. Vliv mají přirozeně i další faktory: např. legislativní změny či ohleduplnost řidičů (a lidský faktor jako takový, jehož selhání se bude na nehodovosti vždy nezanedbatelnou měrou podílet (Novotný, 2016).

Ve sloupcovém grafu můžeme vidět jak do roku 2008 postupně klesá počet dopravních nehod v katastrálním území města Brna. V roce 2009 potom dochází k velmi prudkému poklesu dopravních nehod. To je způsobené tím, že v té době došlo k novelizaci silničního zákona (zákon č. 361/2000 Sb.), který omezil nutnost vjezdů jednotek Policie ČR k méně závažným nehodám. Lehčí nehody bez zranění a vyšších hmotných škod proto od roku 2009 nespadají do oficiální policejní statistiky. Počet usmrcených osob nebyl výše uvedeným legislativním opatřením dotčen a je tedy patrné, že je v jednotlivých letech proměnlivý. I přesto, že se postupně zvyšuje počet automobilů, současně se zvyšuje i jejich kvalita a bezpečí. Brno také pomohlo snižování obětí dopravních nehod vybudováním dopravních infrastruktur a dalšími opatřeními (DATA.BRNO, 2020).

## VÝVOJ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD V BRNĚ





# Legenda

- Úplná – obsahuje právě jen ty znaky, které se vyskytují na příslušné mapě
- Srozumitelná – zpracovává se s ohledem na předpokládaný okruh uživatelů, upřednostňuje se jednoduchost, hierarchizace, čitelnost a zapamatovatelnost
- V souladu s mapovým polem – grafická podoba znaku v legendě musí být totožná s grafickou podobou znaku v mapovém poli
- Logicky uspořádaným systémem – prvky obsahu mapy jsou členěny do skupin, v jejichž rámci je zachována posloupnost

# Ukončení

Polovina hodnocení 3 protokoly

Polovina hodnocení poster

2 úkoly odevzdat 1 týden ve zkouškovém období

2 do konce zkouškového