

ROAD-TRAFFIC s.r.o.

Husova 220, Klimkovice, 742 83

www.road-traffic.cz



Orlické Podhůří – Chodník podél silnice III/3121

AUDIT BEZPEČNOSTI

ŘÍJEN 2022

ŘEŠITELSKÝ TÝM:

doc. Ing. Jan Petrů, Ph.D.

doc. Ing. Vladislav Křivda, Ph.D.

Bc. Jana Pospíšilová

OBJEDNAVATEL:

Obec Orlické Podhůří

Dobrá Voda 4

Orlické Podhůří 562 01

Okres Ústí nad Orlicí

Obsah

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZAKÁZKY	3
2.	ZADÁNÍ	4
2.1.	Identifikační údaje PD.....	4
2.2.	Zájmové území.....	5
3.	ZADÁNÍ PODKLADY K PROVEDENÍ ABPK.....	6
3.1.	Projektová dokumentace	6
3.2.	Další podklady.....	6
3.3.	Prohlídka lokality	6
3.4.	Analýza nehodovosti	9
4.	CELOSTÁTNÍ SCÍTÁNÍ DOPRAVY 2020.....	9
4.1.	Popis lokality a výsledky sčítání.....	9
5.	BEZPEČNOSTNÍ AUDIT	10
5.1.	Metodika zpracování	10
5.2.	Kontrolní listy BAPK	11
5.3.	Zjištěné dopravně – bezpečnostní nedostatky.....	15
6.	ZÁVĚR	21
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	22
	PŘÍLOHA č. 1	23
	PŘÍLOHA č. 2	25
	PŘÍLOHA č. 3	30
	HODNOTÍCÍ LIST	31

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZAKÁZKY

Název akce:

Zpráva o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací k projektové dokumentaci „Orlické Podhůří – Chodník podél silnice III/3121“.

Objednavatel:

Název: Obec Orlické Podhůří
Sídlo: Dobrá Voda 4, Orlické Podhůří, 562 01
IČO: 00279293
Zastoupené: Marie Kršková, starostka, tel.: 603 712 142, e-mail: starosta@orlickepodhuri.cz

Zhotovitel:

Název: ROAD-TRAFFIC s.r.o.
Sídlo: Husova 220, Klimkovice, 742 83
IČO: 099 73 338
Zastoupené: doc. Ing. Jan Petruš, Ph.D., jednatel, tel.: +420 608 007 462, e-mail: petru@road-traffic.cz

Řešitelský tým: doc. Ing. Jan Petruš, Ph.D. - auditor bezpečnosti pozemních komunikací
doc. Ing. Vladislav Křivda, Ph.D.
Bc. Jana Pospíšilová

2. ZADÁNÍ

Předmětem díla je zpracování auditu bezpečnosti pozemních komunikací (BAPK) pro projektovou dokumentaci stavby:

2.1. Identifikační údaje PD

Název: Orlické Podhůří – Chodník podél silnice III/3121

Zpracovatel PD: PČDP s.r.o.
Trstěnická 532, Litomyšl – Město, 570 01 Litomyšl
IČ: 08905738
tel.: 736 509 792
e-mail: michal.strestik@pcdp.cz

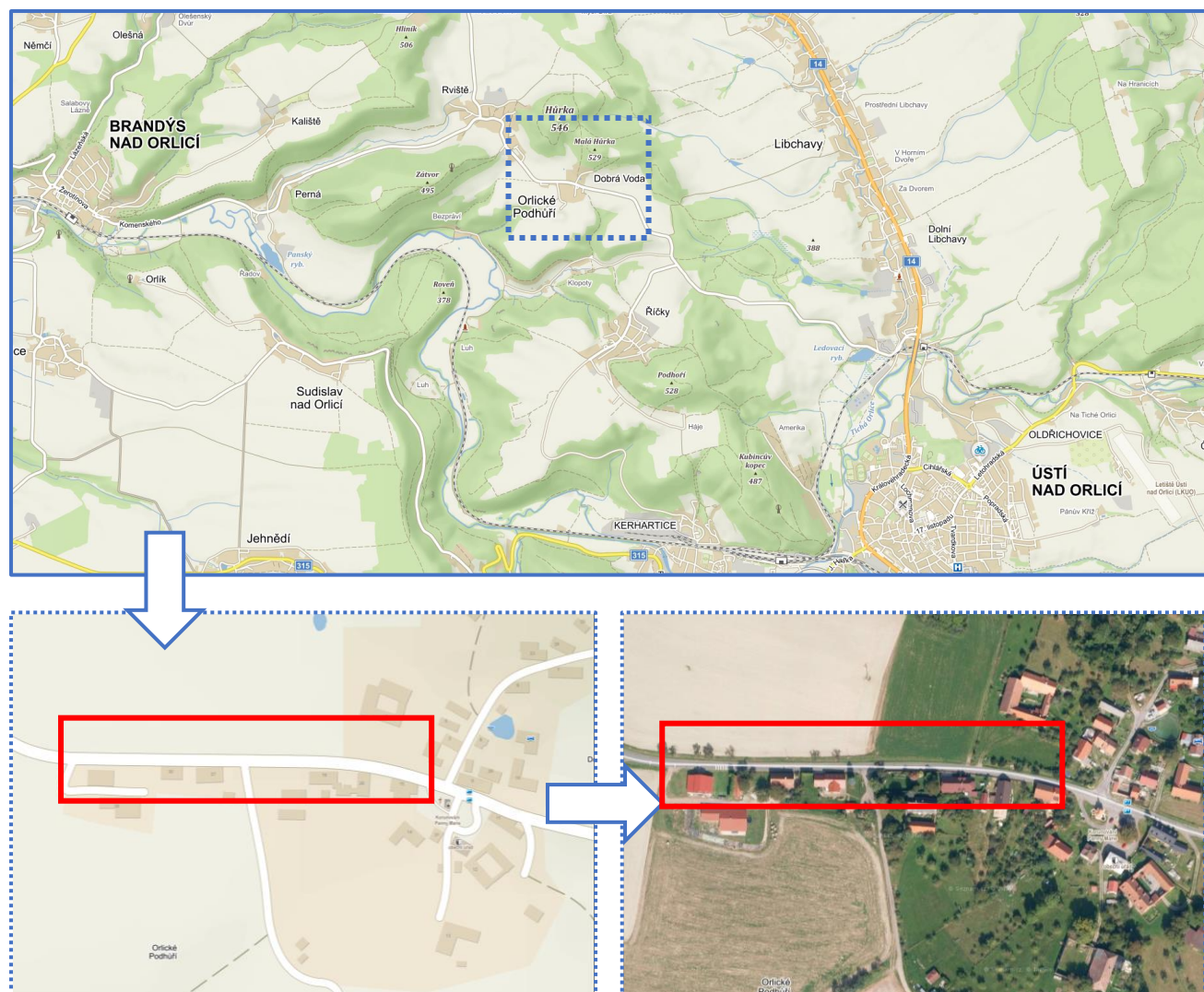
HIP: Ing. Michal Střeštík DiS.
ČKAIT – Dopravní stavby 1006881
Email: michal.strestik@pcdp.cz
Telefon: +420 736 509 792

Stupeň PD: PDPS – Projektová dokumentace pro provádění stavby

Projektová dokumentace SO 101 zpracovává technický návrh nové komunikace pro chodce – chodník v obci Dobrá Voda – Orlické Podhůří. Stávající stav dopravního prostoru, kde se nachází silnice III. třídy s šíří zpevněné části vozovky 5,70 – 6,00 m. V tomto šířkovém uspořádání ve stávajícím stavu probíhá motoristická, i nemotoristická doprava, jelikož není žádný prostor pro chodce vyhrazen. Z důvodů nemalé intenzity silnice III. třídy není možné zajistit bezpečný a bezbariérový pohyb chodců po obci. V minulosti již došlo k pár střetům motorového vozidla s chodci, návrh oddělí dopravní prostor vyhrazen chodcům.

2.2. Zájmové území

Zájmové území předloženého projektu pro audit bezpečnosti pozemních komunikací se nachází v intravilánu obce Orlického Podhůří u silnice III/3121 (Obr. 1).



Obr. 1: Zájmové území s řešenou PD (mapový zdroj: Mapy.cz)

Řešené území se nachází na vjezdu do obce Dobrá Voda ze směru Brandýs nad Orlicí. Ve stávajícím stavu zde nejsou řešeny komunikace pro pěší a pěší doprava se pohybuje po stávající silnici III. třídy. Některé úseky komunikace jsou velmi nepřehledné a může zde docházet ke konfliktním situacím mezi pěší a automobilovou dopravou. V řešeném území se nachází křižovatky místních komunikací, samostatné a hospodářské sjezdy.

V rámci projektové dokumentace se jedná o návrh nových komunikací pro pěší. Navrhovaná komunikace pro chodce má celkovou délku 301,60 m, šířkově je chodník navržen následovně: Přilehlý chodník k silnici III. třídy, oddělen silničním obrubníkem s podsádkou +20 cm, má šířku pochozí plochy 1,65 m, šířka dlažby je 1,50m, šířka chodníku s palisádou je 1,77m. Chodník veden ve stávající zeleni, oddělen od silnice III. třídy zeleným pásem, má šířku pochozí plochy 2,05m, šířka dlažby 2,00m, celková šíře chodníku s obrubami 2,10m. Trasování chodníku se snaží co nejvíce separovat nemotoristickou dopravu od motoristické, kde je možnost vedení chodníku v samostatné stezce. Kryt chodníku je tvořen zámkovou dlažbou, v místě sjezdu na účelové komunikace / samostatný sjezd je konstrukce chodníku zesílena vrstvou z SC 8/10 MPa, aby byla

pojízdná. Návrh chodníku respektuje již stávající veřejné osvětlení obce, aby byla trasa chodcům nasvětlena. Směrové vedení chodníku je řešeno tak, aby v délce úseku chodníku byla sjednocena šíře silnice III/3123 na šířku 6,00 m zpevněné plochy. V místě stavby má komunikace proměnnou šířku od 5,70 do 6,00 m. Místy se komunikace tedy mírně rozšíří. Toto opatření má mít pozitivní vliv na plynulost dopravy a odstranění nežádoucího zúžení průjezdného profilu komunikace.

3. ZADÁNÍ PODKLADY K PROVEDENÍ ABPK

3.1. Projektová dokumentace

Pro provedení ABPK byla objednavatelem poskytnuta projektová dokumentace stavby v elektronické formě v rozsahu:

- A Průvodní zpráva
 - B Souhrnná technická zpráva
 - C1 Situace širších vztahů
 - C2 Katastrální situace
 - C3 Koordinační situace
 - D Dokumentace objektů
-
- 1 Technická zpráva SO 101
 - 1 Technická zpráva – příloha č.1
 - 2.1 Podrobná situace – začátek úseku
 - 2.2 Podrobná situace – sjezd na parcelu č.160/2
 - 3.1 Podélný profil chodníku
 - 3.2 Podélný profil dešťové trouby
 - 4.1 Vorové řezy chodníku
 - 4.2 Vzorové řezy propustkem č.1
 - 4.3 Vzorové řezy propustkem č.2
 - 4.4 Podélný řez propustkem č.2
 - 8 Situace dopravního značení a rozhledů
 - 9.1 Kladečské schéma obrubníků
 - 9.2.1 Detaily bezbariérových úprav č.1
 - 9.2.2 Detaily bezbariérových úprav č.2
 - 9.3 Kladečské schéma zábradlí

3.2. Další podklady

Dalšími podklady pro projekt bylo doloženo:

- Vyjádření k existenci sítí
- Fotodokumentace stávajícího stavu
- Dokladová část
- Soupis prací

3.3. Prohlídka lokality

V rámci procesu seznámení se se sledovanou lokalitou byla zhotovitelem bezpečnostního posouzení provedena prohlídka sledované lokality. Místní šetření pro bližší pochopení lokální problematiky a odhalení případných dalších rizik. Prohlídka proběhla na místě dne 14. 10. 2022 a 18.10.2022.

Následující obrázky 2-9 popisují současný stav zájmového území ze dne 14.10.2022 a 18.10.2022, kde byla provedena prohlídka.



Obr. 2: Začátek úseku, křižovatka místních komunikací



Obr. 3: Zúžení komunikace, velmi nebezpečné místo pro pohyb pěších



Obr. 4: Sjezdy na silnici III. Třídy



Obr. 5: Stávající stav komunikace pohled směrem na Brandýs nad Orlicí



Obr. 6: Úpravy na začátku obce



Obr. 7: Konec řešeného úseku



Obr. 8: Upozornění na chodce ve vozovce



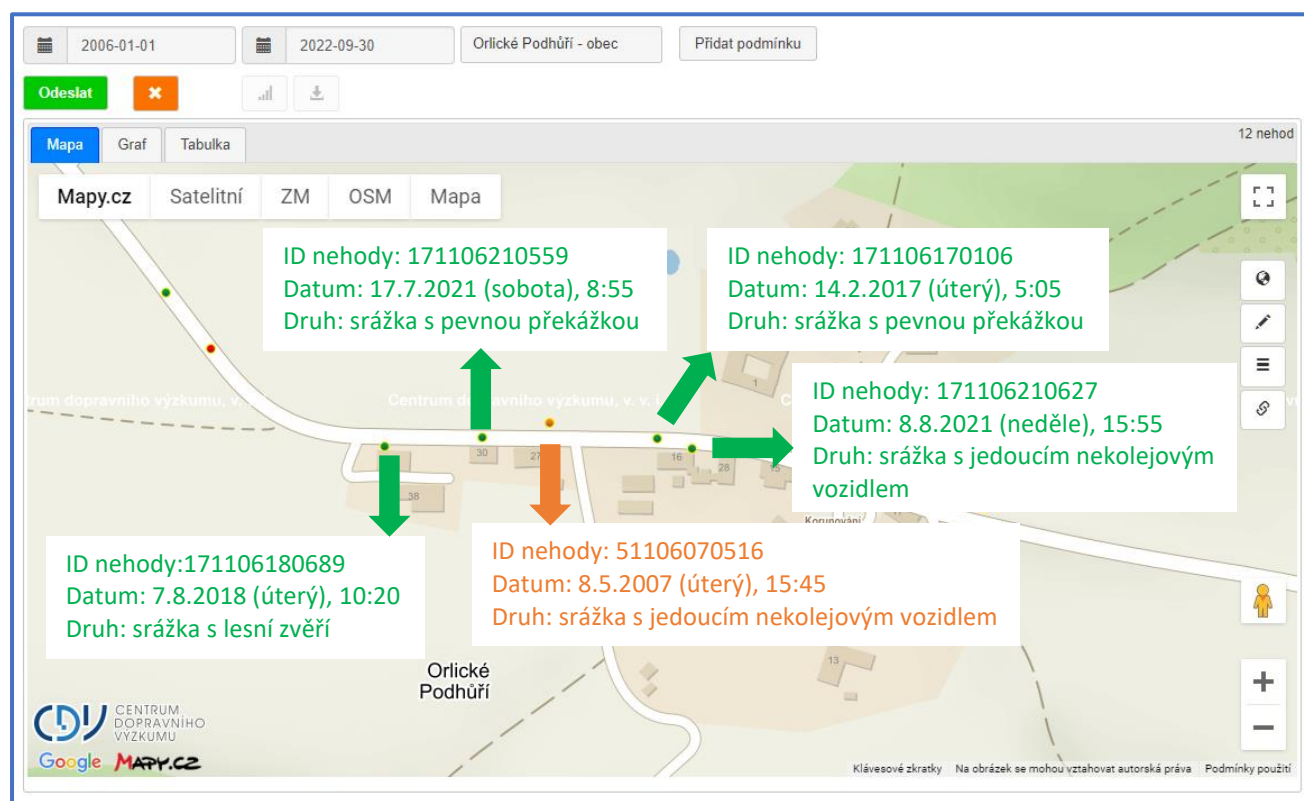
Obr. 9: Vstupy z nemovitostí do komunikace

V rámci prohlídky bylo zjištěno několik závažných rizik, jedná se například o:

- **Komunikace**
 - v řešeném úseku zcela chybí komunikace pro pěší a není logické navedení pěších v rámci pohybu po obci,
 - komunikace je v místech zúžena, pohyb pěších je v řešeném úseku veden tedy po stávající komunikaci a toto vedení je velmi nebezpečné,
 - v době prohlídky byly zaznamenány konfliktní situace mezi pěší a automobilovou dopravu,
 - vedení komunikace a následně umístění stávající zástavby v některých místech znamená zcela zamezení rozhledů pro zastavení při pohybu osob ve vozovce – jedná se o potenciálně velmi nebezpečné situace,
- **Osvětlení**
 - Nasvětlení komunikace je vyhovující
- **Odvodnění komunikace**
 - odvodnění komunikace je řešeno do příkopu a do vpustí.

3.4. Analýza nehodovosti

V rámci posuzované lokality byla zohledněna silniční nehodovost. Dopravní nehody v předmětné lokalitě byly vyhodnocovány z veřejně dostupných statistických údajů o nehodovosti Policie ČR – Dopravní nehody v ČR [1], a to za období od 1. ledna 2006 do 31. září 2022. Jedná se údaje, které byly poskytnuty webové stránky od Policie ČR. V dostupném časovém intervalu byla dostupná data o celkem 5 nehodách. Jedna nehoda měla následky na zdraví, jednalo se o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem. Ostatní nehody neměly následky na zdraví. Nehodové události jsou patrné z obr. 10.



Obr. 10: Analýza dopravní nehodovosti ze serveru Dopravní nehody v ČR za období 1.1.2006 - 31.9.2022

Při porovnání zjištěné četnosti a závažnosti nehod ve sledované lokalitě s urbanisticky a dopravně (ve vztahu k intenzitě vozidel) obdobnými lokalitami v ČR lze konstatovat, že nehodovost není nikterak výrazná, kdy z pohledu celorepublikové statistiky se jedná o podprůměrné hodnoty.

Nutno ale také podotknout to, že nehodovost lokality nikterak nemusí znamenat, že není úsek nebezpečný z hlediska bezpečnosti všech účastníků provozu. Dále statistika nevystihuje potenciální konfliktní situace, které mohou v řešeném úseku nastávat, ale neskončili nehodou. Statistika od roku 2009 nemusí zaznamenávat nehody, pokud výše škody způsobené při dopravní nehodě nepřekračuje částku 100.000,- Kč při sečtení škody na všech zúčastněných vozidlech.

4. CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY 2020

4.1. Popis lokality a výsledky sčítání

V řešené lokalitě nebylo prováděno Celostátního sčítání dopravy (CSD) na dálniční a silniční síti ČR, které by poskytovalo informace o poskytovalo informace o průměrných intenzitách automobilové dopravy na silniční síti v ČR. Z tohoto důvodu není možné v auditu bezpečnosti pozemních komunikací uvést roční průměrem denních intenzit dopravy (RPDI) ve vozidlech za 24h.

Nicméně objednatel auditu toto sčítání zadal PČDP s.r.o. Tato firma provedla průzkum intenzit dopravy, kde dle tohoto průzkumu vychází **Roční průměr denní intenzit RPD1 = 3646 [voz/den]**. Tento dokument je doložen v Příloze č. 2.

5. BEZPEČNOSTNÍ AUDIT

Za účelem dosažení adekvátní úrovně bezpečnosti provozu se zhotovitel předmětného posouzení nejprve s řešenou lokalitou seznámil (viz podkapitola 3.3.) a následně analyzoval poskytnuté podklady (seznam posuzovaných dokumentů podkapitola 3.1. a 3.2.). V rámci této kapitoly je provedeno posouzení vhodnosti navrhovaných stavebních úprav z pohledu bezpečnosti pozemních komunikací.

Následující kapitoly byly zpracovány podle **Přílohy č. 12** k vyhlášce **č. 104/1997 Sb.** „Minimální rozsah auditu bezpečnosti pozemních komunikací“ - **Fáze II**: Kritéria pro posouzení návrhu projektové dokumentace.

5.1. Metodika zpracování

K uskutečnění BAPK je potřeba nejprve znát základní charakteristické rysy, které potom mohou popisovat bezpečnost dopravy v kvantifikovaném chování. Hlavní cíle BAPK jsou:

- minimalizovat riziko dopravních nehod, a to pro všechny účastníky silničního provozu,
- rozpoznat míru bezpečnosti / nebezpečnosti pro účastníky provozu v navrženém dopravně – inženýrském projektu na všech typech komunikací,
- minimalizovat potřebu opravných prací u nově provedených dopravních staveb.

BA se může provádět v různých stupních rozpracovanosti studie či projektu: [2]

- během provádění projekčního návrhu,
- v průběhu přípravy projektu,
- při dokončení návrhu,
- při dokončování stavby / při otevření stavby,
- na stávajících komunikacích (aktuálně aplikovaná metodická fáze).

Nejdůležitějším přínosem BAPK je identifikace problému před tím, než se objeví. Není to nástroj pro kontrolu dodržování požadavků dle technických předpisů, sám o sobě nevyšetřuje nehodovost zkoumané lokality a ani nenavrhuje nová řešení.

Jednou z příčin toho, že se nehodové lokality vyskytují i na nově postavených komunikacích, je důvěra v to, že pokud se komunikace navrhuje podle nejnovějších technických předpisů, je přirozeně zaručena maximální možná míra jejich bezpečného uspořádání. Tato důvěra může vést k tomu, že bezpečnostní složka projektu je oproti ostatním aspektům (cena, čas, environmentální otázky, kvalita vozovky...) potlačena automaticky do pozadí.

Problematika bezpečného uspořádání PK je však natolik důležitá, že není možné ji, byť nevědomě, potlačit. Snaha o vytvoření bezpečné komunikace musí procházet celým projektem, od studie až po realizaci. Vhodným způsobem, jak toho dosáhnout, je provádět právě BAPK ve všech fázích realizace stavby. Stejně jako u bezpečnostních inspekci pozemních komunikací je nutné u nalezených deficitů stanovit úroveň rizika. Je zde aplikován obdobný přístup, kdy míra závažnosti je opět stanovena na tří škálové stupnici (viz tab 1).

Audit bezpečnosti PK byl proveden v souladu s platnou legislativou – zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, zákonem č. 152/2011 Sb. §18 g a §18 h, kterým se mění zákon o pozemních komunikacích a dále dle vyhlášky č. 317/2011 Sb., jíž se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Zohledněny byly i metodiky pro provádění bezpečnostních auditů, zejména „Metodika provádění auditu bezpečnosti PK“ (CDV, 12/2012). [3]

Tab. 1: Závažnost rizika a jeho charakteristika

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

Při vyhodnocení BAPK 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 a svislého dopravního značení);
- 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 ostatních účastníků silničního provozu v okolí křižovatky (přechody pro chodce, místa pro přecházení, přejezdy pro cyklisty atd.)

Při kalkulaci míry rizikovosti jednotlivých dopravně-bezpečnostních deficitů byl zohledněn také „lidský faktor“. Tento pojem 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. [2]

5.2. Kontrolní listy BAPK

Kontrolní listy pro provádění BAPK jsou předepsány ve vyhlášce MDČR č. 104/1 997 Sb. v platném znění, v příloze č. 12 a stanovují základní otázky pro komplexní provedení BAPK.

Otázky nerelevantní k auditovanému projektu byly vynechány

Audit v předchozích fázích

- **Byl proveden BAPK v předchozích fázích přípravy projektu? Pokud ano, byly případné připomínky auditorů akceptovány?**

BAPK v dřívějších fázích přípravy projektu nebyl proveden.

Obecné

- **Byly uvažovány vlivy projektu na bezpečnost stávající dopravní sítě?**
Projekt řeší úpravu stávající dopravní sítě a obsahuje návrhové prvky pro zajištění vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu – návrh chybějící komunikace pro pěší a úpravy stávajících sjezdů a úpravy křižovatky místních komunikací.
- **Odpovídají kategorie a funkce navrhovaných komunikací předpokládané dopravní situaci?**
Všechny v projektu navržené úpravy komunikace jsou uvažovány v souladu s návrhovými kategoriemi, které odpovídají výhledové dopravní situaci, tj. intenzitě pěší dopravy.

- ***Je vhodně stanovena nejvyšší dovolená rychlost (začátek, konec, úsek, hodnota)?***
V projektu nebyla upravována nejvyšší dovolená rychlost. Jedná se o úsek na začátku/konce obce kde je uvažována rychlost 50 km/h, což odpovídá charakteru komunikací v lokalitě.
- ***Je v celé délce komunikace zajištěna délka rozhledu pro zastavení.***
Potřebné délky rozhledů pro zastavení jsou zajištěny na všech komunikacích a v projektu jsou rozhledové trojúhelníky doloženy v problematických místech.
- ***Jsou zohledněna bezpečnostní specifika všech kategorií účastníků silničního provozu?***
Projekt vhodně řeší požadavky a specifické nároky všech účastníků silničního provozu s ohledem na zajištění vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu.
- ***Není připojení pozemků nadbytečné?***
V rámci projektu jsou zachovány stávající sjezdy na okolní pozemky. V tomto ohledu je připojení pozemků zcela v souladu se zachováním požadavků na připojení i s ohledem na bezpečnost provozu.
- ***Je připojení pozemků bezpečné.***
V projektu jsou doloženy rozhledy k problematickým sjezdům, kde není předpoklad zajištění rozhledu. Ze situace se zdá usuzovat, že rozhledové poměry jsou splněny.
- ***Jsou pevné překážky (např. stožáry veřejného osvětlení, piliře, zídky) navrženy na vhodných místech (v dostatečné vzdálenosti, předvídatelné umístění) a vybaveny prvky pasivní bezpečnosti?***
Všechny v projektu uvažované překážky (sloupy veřejného osvětlení) jsou umístěny na vhodných místech v dostatečné vzdálenosti od okrajů jízdních prostorů komunikací. Veřejné osvětlení je stávající. V projektu je navrženo zábradlí, které je vzdáleno od hrany komunikace min. 0,50 m a jelikož se pohybujeme v obci s maximální rychlostí 50 km/h a nemusíme považovat zábradlí za překážku.
- ***Je zachován průjezdní či průchozí profil?***
Na pozemních komunikacích jsou zachovány požadované průjezdní profily na vozovkách, dostatečné průchozí profily pro pěší. Cyklistická doprava je vedena po stávajících komunikacích, kde je zachován průjezdní profil.
- ***Je zakázáno v některých úsecích z důvodu bezpečnosti předjíždění nákladním, popř. jiným vozidlům?***
Projekt řeší zejména komunikace pro pěší. V rámci úpravy změny začátku a konce obce není z projektové dokumentace patrna změna značení, která by upravovala zákaz předjíždění.
- ***Je případné zúžení komunikace provedeno bezpečně?***
Oproti stávajícímu stavu naopak projekt upravuje šířkové uspořádání silnice v místě těsného souběhu s komunikací pro pěší, a to na homogenní šířku. Toto rozšíření je žádoucí a bezpečné.
- ***Je přechod z intravilánu do extravilánu, popř. z osvětleného do neosvětleného úseku, navržen dostatečně bezpečně?***
Osvětlení je řešeno již ve stávajícím stavu. V rámci pohybu v lokalitě v nočních hodinách je možné posoudit osvětlení jako dostatečné a bezpečné. V případě přesunutí začátku obce nemusí být vjezd do obce nasvětlen. Pohyb pěší dopravy a sjezdy se ale již nacházejí v osvětleném úseku.
- ***Je krajnice navržena bez pevných překážek?***
Krajnice jsou navrženy bez pevných překážek.

- **Navazují parametry příčných řezů vhodně na stávající úseky komunikací?**

Všechny v projektu navržené části komunikací pro pěší mají uvažované příčné uspořádání skladebných prvků plynule navazující na úseky stávajících pozemních komunikací. Toto navázání je doloženo v rámci příčných řezů.

Odvodnění

- **Je dostatečně zajištěno odvodnění vozovky?**

Na navržené komunikace pro pěší je uvažováno odvodnění příčným sklonem, které je svedeno na stávající komunikaci, která je odvodněna směrem od posuzovaného chodníku. V dalším úseku je navrhovaná komunikace pro pěší odvodněna příčným sklonem do terénu, nebo do příkopu silnice III. třídy. V místech sjezdů jsou navrženy propustky.

- **Jsou mříže uliční vpusti orientované tak, aby bylo pro cyklisty bezpečné?**

Detailní provedení uliční vpustí není v projektu řešen.

Vybavení silnic

- **Jsou podél komunikací navrženy zábrany pro usměrnění pohybu chodců dopravy nebo pro zabránění vstupu chodců do vozovky?**

Podél projektu navržených komunikací pro pěší je navrženo zábradlí. Zábradlí slouží k navedení pěších a z důvodu bezpečnosti s ohledem na blízkost propustku. Další návrh zábrany pro usměrnění pohybu chodců nejsou řešeny a nejeví se jako nezbytné nebo účelné.

- **Jsou navrženy clony proti oslnění?**

Na v projektu navržených komunikacích nejsou, vzhledem k charakteru komunikací clony proti oslnění uvažovány. Oslnění řidičů motorových vozidel v míře vyřazující instalaci clon proti oslnění není předpokládáno.

- **Nejsou stožáry VO na chodnicích a přechodech pro chodce překážkou pro nevidomé?**

Stožáry veřejného osvětlení jsou umístěné mimo komunikace pro pěší, tj. nepředstavují překážku pro nevidomé.

Opatření ke zklidnění dopravy

- **Je zklidnění dopravy před vjezdem do obce navrženo vhodným způsobem?**

Ve stávajícím stavu je vjezd do obce řešen za pomoci psychologické brzdy v podobě příčného dopravního značení (optická brzda). Projekt uvažuje přesun svislého dopravního značení – začátek a konec obce. V projektu již není řešeno, zda bude toto značení také upraveno a přesunuto. Úprava značení by měla být, ale nyní řešena.

- **Jsou použita vhodná zklidňovací opatření?**

Na všech komunikacích v projektu řešených jsou uvažovány prvky pro zklidnění dopravy odpovídající kategorii jednotlivých komunikací (adekvátní šířky jízdních pruhů, absence urychlujících linií, úpravy nároží v rámci křižovatek).

Dopravní značení

- **Je vodorovné a svislé dopravní značení ve vzájemném souladu?**

V projektu navržené svislé a vodorovné dopravní značení uvedené v samostatném výkresu odpovídá řešené lokalitě a jejím potřebám. Svislé a vodorovné dopravní značení je ve vzájemném souladu.

V řešené lokalitě se při místní prohlídce v rámci auditu byla zaznamenána změna dopravního značení oproti dokumentaci. Obec by měla tuto změnu reflektovat. Ať již doplněním do stávající projektové

dokumentace nebo samostatným projektem na úpravu dopravního značení, jelikož tato úprava má vliv na bezpečnost provozu.

- ***Dává dopravní značení řidiči jednoznačnou a přesnou informaci o dopravní situaci, je logické a srozumitelné?***

V projektu navržené dopravní značení dává řidiči jasnou informaci o dopravní situaci. Byla ale zaznamenána změna dopravního značení oproti projektové dokumentaci. Je nutné tuto změnu reflektovat a dopravní značení upravit.

Křižovatky obecně

- ***Jsou dodrženy rozhledové trojúhelníky?***

Ve všech případech jsou v řešených místech zachovány dostatečné rozhledové trojúhelníky.

- ***Je na příjezdech do křižovatky nutné zajistit snížení nevyšší dovolené rychlosti?***

Všechny v projektu navržené úpravy křižovatek jsou v souladu s bezpečností provozu. Křižovatky jsou dostatečně postřehnutelné se snadno pochopitelným uspořádáním. Snížení nevyšší dovolené rychlosti na příjezdech není potřebné.

Komunikace pro chodce

- ***Jsou plochy určené pro čekání chodců dostatečně rozlehlé?***

Všechny v projektu nejsou řešeny přechody pro chodce a místa pro přecházení.

- ***Je navedení chodců na stávající infrastrukturu bezpečné a logické?***

Projekt je řešen v obci, kde nejsou realizovány komunikace pro pěší. Chodce jsou vedeni po stávajících komunikacích a vzhledem k intenzitě provozu můžeme toto vedení považovat za dostatečně bezpečné. Navržený projekt chodníku vhodně navádí chodce na stávající infrastrukturu. Toto navedení je logické v rámci lokality a můžeme ho považovat také za bezpečné s doporučením realizace dalších komunikací pro pěší, zejména v oblasti autobusové zastávky.

- ***Jsou přechody vybaveny sníženými obrubníky?***

Bezbariérové úpravy jsou v projektu navrženy dle požadavků splňující požadavky na zajištění bezbariérových tras, včetně snížení obruby v místě vstupu do vozovky.

- ***Není přechod příliš dlouhý?***

V projekty nejsou řešeny přechody ani místa pro přecházení. Projektu jsou realizovány pouze vstupy do vozovky.

- ***Jsou varovné pásy, vodící linie a signální pásy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace navrženy bezpečně a správně umístěny.***

Varovné pásy, vodící linie a signální pásy jsou v projektu vhodně umístěny a navrženy tak aby splňovaly požadavky na bezpečnost.

- ***Je osvětlení chodníku dostatečné?***

V projektu navržené řešení veřejného osvětlení se jeví být dostačující pro vedení pěší dopravy. V projektu je sice chodník navržen za tímto nasvětlením, ale s ohledem na kužely světla a intenzitu dopravy se jeví toto nasvětlení jako pro chodce dostatečné.

- ***Je šířka chodníku dostatečná?***

Všechny v projektu navržené chodníkové plochy mají dostatečnou šířku průchozího prostoru.

- **Neomezuje navržený mobiliář průchodnost (na pocházených plochách)?**
V projektu u komunikací pro pěší není omezena průchodnost.

Komunikace pro cyklisty

- **Je navedení cyklistů na stávající infrastrukturu bezpečné a logické?**
Vedení cyklistů je v obci řešeno po silnici III/3121, nejedná se ale o nestandardní řešení nebo řešení, které by mělo být nebezpečné pro cyklistickou dopravu.

Osvětlení

- **Je komunikace dostatečně nasvětlena?**
Osvětlení je řešeno již ve stávajícím stavu. V rámci pohybu v lokalitě v nočních hodinách je možné posoudit osvětlení jako dostatečné a bezpečné. V případě přesunutí začátku obce nemusí být vjezd do obce nasvětlen. Pohyb pěší dopravy a sjezdy se ale již nacházejí v osvětleném úseku.

Zeleň

- **Nezpůsobí růst zeleně problémy v budoucnosti (průměry kmenů nad 8 cm, zakrytí dopravních značek, efekt světla a stínu, padající listy)?**
V projektu je uvažována změna osazení dopravního značení. V okolí se nenachází množství vegetace, která by vyžadovala údržbu s ohledem na zakrytí dopravního značení.

5.3. Zjištěné dopravně – bezpečnostní nedostatky

V rámci provedeného bezpečnostního auditu byly v posuzovaném úseku zjištěno celkem 6 dopravně inženýrských nedostatků, které mohou snižovat úroveň bezpečnosti silničního provozu.

Auditor v textu uvádí jejich vyhodnocení a návrh doporučení na řešení. Auditorský tým považuje odstranění nebo alespoň zmírnění zjištěných nedostatků za nezbytné pro zjištění požadované vysoké úrovně bezpečnosti na připravovaných dopravních stavbách.

Všechny zjištěné nedostatky jsou snadno odstranitelné.

Seznam rizik je uveden níže, kdy rizika jsou zařazena podle závažnosti a následně dle jejich pořadí.

Střední riziko

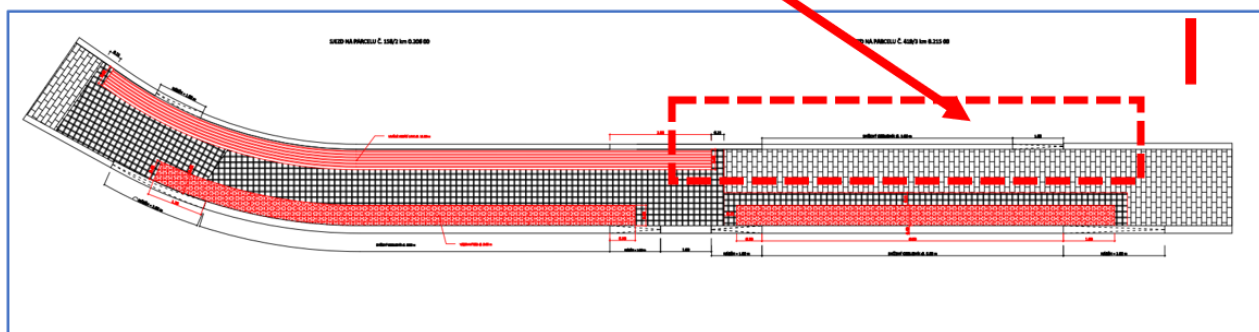
- Riziko č. 05 – Vstupy do vozovky od nemovitostí
- Riziko č. 06 – Navázání na stávající infrastrukturu

Nízké riziko

- Riziko č. 01 – Umělá vodící linie
- Riziko č. 02 – Navržené zábradlí – nutnost návrhu
- Riziko č. 03 – Osvětlení vjezdu do obce
- Riziko č. 04 – Dopravní značení – optická brzda

01 Umělá vodicí linie
Nízké riziko

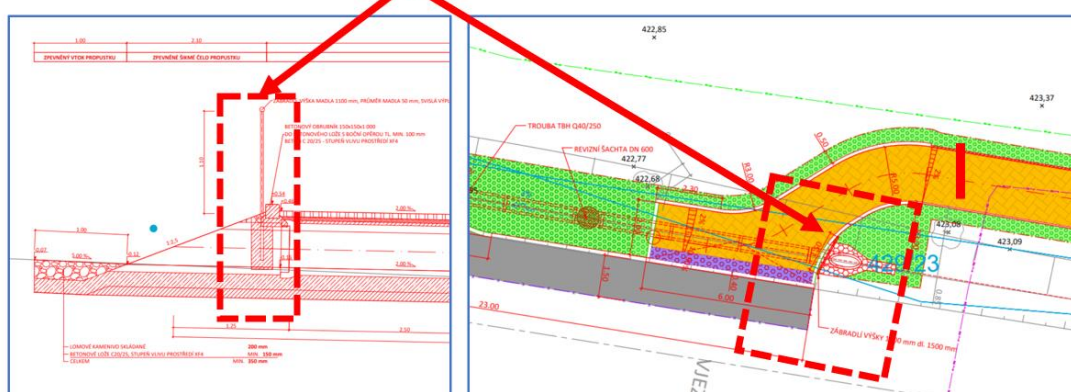
V místě sjezdů je navržena kombinace zvýšené obruby se sníženou a následně navedení na umělou vodicí linii. Jedná se o vhodně zvolené řešení, které nepředstavuje riziko s ohledem na bezpečnost. Jedná se ale o složitější kombinaci a striktní dodržení předepsané projektové dokumentace.

Protažení umělé vodicí linie

Návrh pro odstranění bezpečnostního nedostatku

Pro větší přehlednost s ohledem a zjednodušení stavebního uspořádání by bylo možné navrhnout umělou vodicí linii pro oba sjezdy a tím zjednodušit stavební úpravy i přehlednost v řešeném místě.

02 Navržené zábradlí – nutnost návrhu
Nízké riziko

V projektu je navržené zábradlí v místě propustku a vstupu do vozovky. Funkci zábradlí můžeme považovat za nasměrování chodců na místo vstupu do vozovky a také jako bezpečnostní prvek z důvodu propustku. Tento prvek může představovat pevnou překážku v blízkosti komunikace (přestože je vzdálená 0,50 m od hrany vozovky). Riziko je ale velmi nízké, jelikož je zábradlí v obci s maximální rychlostí 50 km/h.

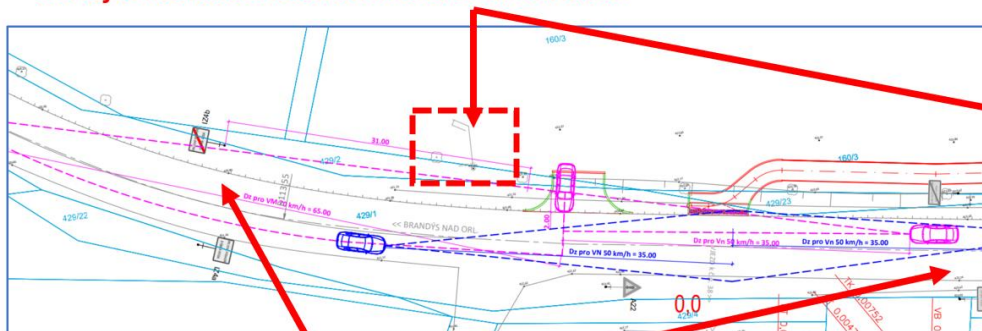
Návrh zábradlí v místě propustku

Návrh pro odstranění bezpečnostního nedostatku

Přes výše uvedené rizika lze ale souhlasit s umístěním zábradlí, ale považujeme za nutné na toto zábradlí upozornit jako na možnou překážku. Prosíme o vyjádření projektanta o zdůvodnění zábradlí a jeho nezbytnosti.

03 Osvětlení vjezdu do obce
Nízké riziko

V projektu není řešeno nasvětlení, jelikož bylo využito stávající. Projekt ale v rámci dopravního značení přesouvá začátek vjezdu do obce, což má za následek to, že již začátek obce nebude plně nasvětlen, jako je to v současném stavu.

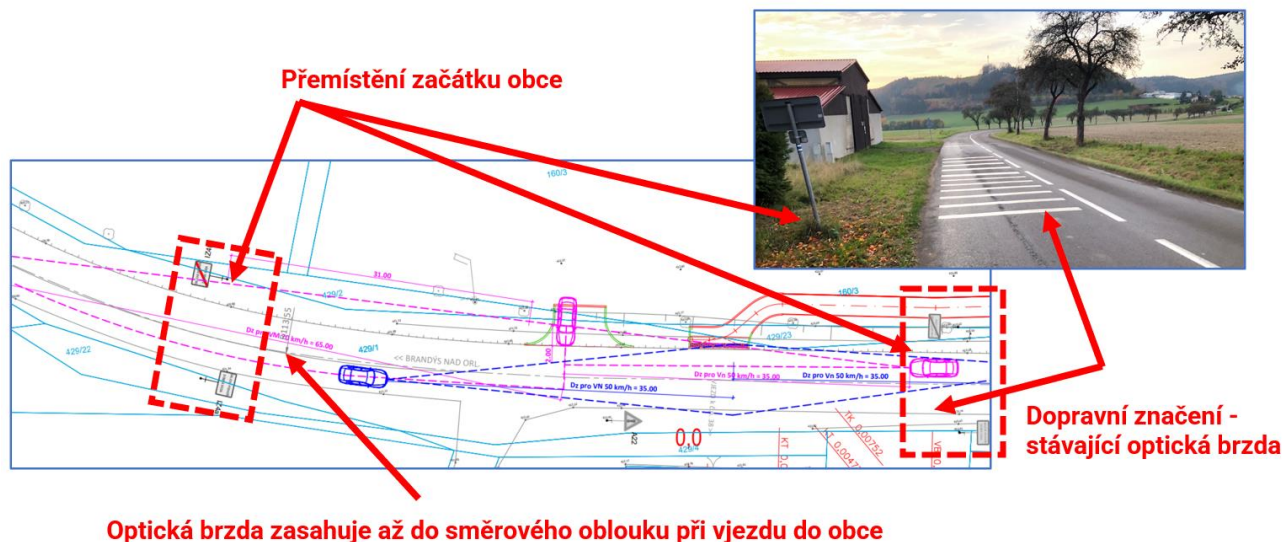
Jedná se o nízké riziko při vjezdu do obce, kde začátek obce nemusí být zcela osvětlen. Nízké riziko bylo zvoleno ze dvou důvodů. Prvním důvodem je to, že sjezdy jsou umístěny v obci a budou jasně zřetelné, jelikož stávající stožár veřejného osvětlení tuto lokalitu osvětluje. Druhým důvodem pro nízké riziko je to, že pohyb pěších je řešen až v nasvětleném úseku, kde bude riziko bezpečnosti neosvětlení pěších sníženo na minimum.

Stávající nasvětlení včetně mírného zastínění zelení

Přemístění začátku obce
Návrh pro odstranění bezpečnostního nedostatku

Ověření nasvětlení začátku do obce. Případná úprava stávající zeleně pro plné nasvětlení by mohla být dostatečná než doplnění dalšího stožáru veřejného osvětlení.

04 Dopravní značení – optická brzda
Nízké riziko

Ve stávajícím stavu je vjezd do obce řešen za pomoci psychologické brzdy v podobě příčného dopravního značení (optická brzda). Projekt uvažuje přesun svislého dopravního značení – začátek a konec obce. V projektu již není řešeno, zda bude toto značení také upraveno a přesunuto. S ohledem na přehlednost a bezpečnost dopravy je nutné provést úpravu stávajícího vodorovného značení.


Návrh pro odstranění bezpečnostního nedostatku

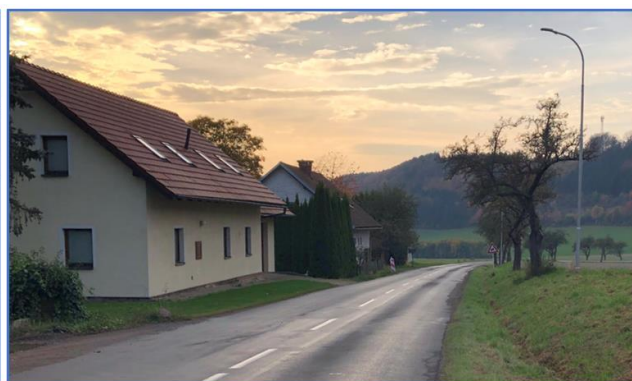
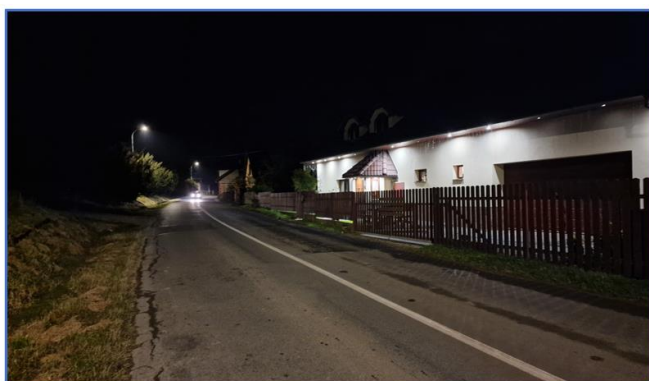
Doporučujeme úpravu stávajícího dopravního značení a to v podobě opětovného použití psychologické brzdy v podobě příčného dopravního značení (optická brzda) s posunem na nový začátek obce.

05 Vstupy do vozovky od nemovitostí
Střední riziko

V projektu navržený chodník je veden ve směru staničení po levé straně. Po pravé straně se ale nacházejí nemovitosti, u kterých není zřízena chodníková plocha. V projektu jsou ale navrženy sjezdy a vstupy do vozovky v průběhu celé trasy chodníku. Tato místa mohou být využita obyvateli nemovitostí jako „místa pro přecházení“, kde po překonání šířky vozovky jsou již vedeni bezpečně mimo silnici po samostatném chodníku. V místě nemovitostí není ale zřízen chodník, čekací plocha atp., jedná se tedy o riziková místa.



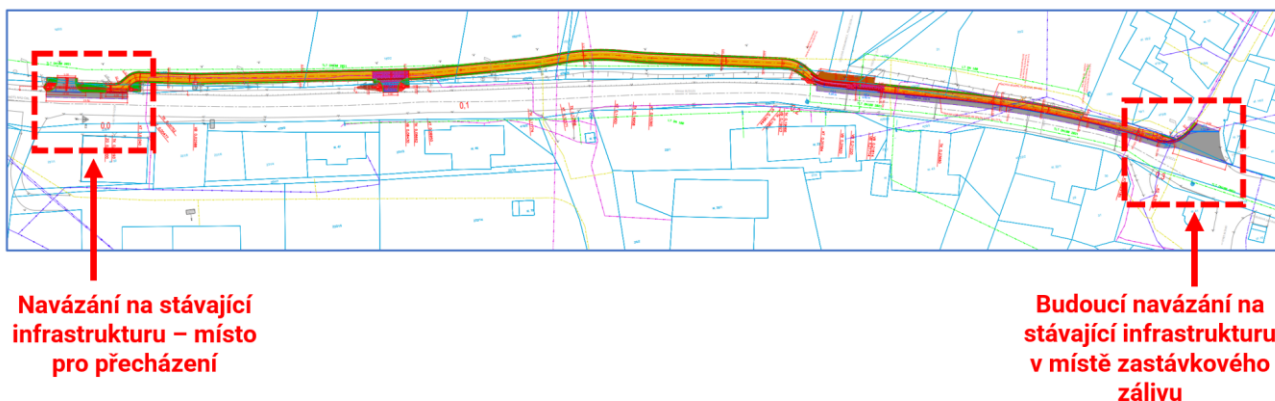
Místa, kde budou docházet k přecházení pěších do nemovitostí a další trasy pěších


Návrh pro odstranění bezpečnostního nedostatku

Pokud je to možné doporučujeme zřízení aspoň minimální zpevněné plochy u nemovitostí. Bylo by vhodně doplnit do dokumentace, že osoby u nemovitostí mají zajištěnou čekací min. 0,5 m od hrany vozovky a zároveň jsou zde zajištěny rozhledové poměry.

06 Navázání na stávající infrastrukturu
Střední riziko

V projektu navržený chodník je veden ve směru staničení po levé straně. Po pravé straně se ale nacházejí nemovitosti a další propojení s obytnou zástavbou a autobusovými zastávkami. Na projektovou dokumentaci na začátku a na konci trasy jasně nenavazuje stávající infrastruktura. Jedná se o místa, kde by měla být větší koncentrace pěší dopravy a z tohoto důvodu i větší riziko.


Návrh pro odstranění bezpečnostního nedostatku

Doporučením je návrh koncepce pěší dopravy, která dále navazuje stávající infrastrukturu s ohledem na zřízení míst pro přecházení.

Jedná se doplnění těchto míst v rámci související (budoucí) projektové dokumentaci v rámci rozvoje obce. Nutno podotknout, že místa jsou vhodně zvolena s ohledem na bezpečnost dopravy a již zmíněné následné doplnění další projektové dokumentace.

6. ZÁVĚR

Auditovaný projekt „Propojovací chodník podél silnice III/3121“ je zpracován velmi kvalitně a v návrzích jsou promítnuty aktuální poznatky o bezpečném utváření pozemních komunikací.

Navržená dopravní stavby významně zlepší dopravní situaci na v místě vjezdu do obce a přispěje k větší přehlednosti a bezpečnosti silniční dopravy a zejména napomůže bezpečnému vedení pěších v rizikovém úseku komunikace a při napojení na stávající infrastrukturu. **Z provedeního auditu tedy jasné vyplývá, že projekt zásadně přispívá ke zvýšení bezpečnosti dopravy.**

Provedený **bezpečnostní audit** v posuzovaném projektu zjistil celkem šest bezpečnostních nedostatků (viz. kap. 5.3.), které mohou negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu:

- [1] [Nízké riziko] Umělá vodicí linie;
- [2] [Nízké riziko] Navržené zábradlí – nutnost návrhu
- [3] [Nízké riziko] Osvětlení vjezdu do obce.
- [4] [Nízké riziko] Dopravní značení – optická brzda.
- [5] [Střední riziko] Vstupy do vozovky od nemovitostí;
- [6] [Střední riziko] Navázání na stávající infrastrukturu;

Odstranění nebo alespoň zmírnění zjištěných závad je nezbytné pro zajištění požadované vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu na připravovaných dopravních stavbách. Všechny zjištěné nedostatky jsou odstranitelné a dále by se tedy již neměly vyskytovat.

Bezpečnostní audit pozemních komunikací nemůže identifikovat veškeré dopravně – bezpečnostní závady, které se mohou v projektu dopravní stavby vyskytovat. Posouzení je vždy vztaženo k projektové dokumentaci předložené k auditování, její kvalitě a úplnosti a jejímu stupni v rámci projektové přípravy.

V Klimkovicích, říjen 2022

za autorský tým


ROAD-TRAFFIC s.r.o.
Husova 220, 742 83 Klimkovice
IČ: 099 73 338 | CZ09973338
info@road-traffic.cz
www.road-traffic.cz

doc. Ing. Jan Petrů, Ph.D.
auditor bezpečnosti pozemních komunikací

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Jednotná dopravní vektorová mapa, [Online]. Přístupné z: <http://nehody.cdv.cz/statistics.php> [Přístup získán 12. 9. 2022].
- [2] Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o PK, ve znění pozdějších předpisů.
- [3] Audit bezpečnosti pozemních komunikací - metodika provádění, Brno, CDV, v.v.i., 2012.
- [4] ELVIK R., VAA T.: The Handbook of Road Safety Measures: Elsevier, 2004, ISBN 0-08-044091-6.
- [5] Road Safety Manual, Recommendations from the World Road Association PIARC, (Příručka bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, doporučení Světového silničního sdružení PIARC), 2004.
- [6] ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic, 2018.
- [7] ČSN 76 6102 ed. 2 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 2012.
- [8] ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací, 2006.
- [9] ČSN 73 6425-1 - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek, 2007.
- [10] TP 65 - Zásady pro dopravní značení na PK, 2013.
- [11] TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (III. vydání), 2015.
- [12] TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK, 2013.
- [13] TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi, CDV, v.v.i., 2001.
- [14] TP 169 - Zásady pro označování dopravních situací na PK, 2014.
- [15] TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty
- [16] Audit bezpečnosti pozemních komunikací - metodika provádění, Brno, CDV, v.v.i., 2012.
- [17] Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod, Brno, CDV, v.v.i., 2001.
- [18] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [19] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [20] Obdržená PD.

PŘÍLOHA č. 1

Povolení k výkonu činnosti auditora bezpečnosti pozemních komunikací



Ministerstvo dopravy – Odbor pozemních
komunikací

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Č. j.: 22/2018-120-ORG2/6



ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako věcně příslušný správní orgán státní správy podle § 18h odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), rozhodlo na základě žádosti pana Ing. Jana Petrů, Ph.D., narozeného dne 4. března 1985, trvale bytem Horymírova 2918/120, 700 30 Ostrava-Zábřeh (dále jen „účastník řízení“) doručené dne 7. března 2018, kterou bylo zahájeno správní řízení ve věci vydání povolení pro auditora bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18h odst. 2 zákona, takto:

Účastníkovi řízení se tímto podle § 18h odst. 2 zákona vydává

p o v o l e n í

provádět audit bezpečnosti pozemních komunikací a zpracovávat zprávu o výsledku auditu podle § 18g odst. 3 zákona.

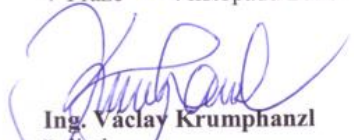
O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo dopravy na základě posouzení žádosti předložené účastníkem řízení doložené příslušnými podklady zjistilo, že účastník řízení je v souladu s § 18h odst. 2 zákona bezúhonný, což bylo Ministerstvem dopravy ověřeno podle § 18h odst. 5 zákona, a prokázal odbornou způsobilost k provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18i odst. 1 zákona.

P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení v souladu s § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat rozklad k ministru dopravy cestou Ministerstva dopravy do 15 dnů od jeho doručení. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po doručení rozhodnutí.

V Praze 30. listopadu 2018


Ing. Václav Krumphanzl
ředitel
Odbor pozemních komunikací



PŘÍLOHA č. 2

Průzkum intenzit dopravy

GENERÁLNÍ PROJEKTANT PČDP s.r.o. TRSTĚNICKÁ 532 570 01 LITOMYŠL IČO: 08905738 ID SCHRÁNKY: 9yypxpx PCDP.PROJEKCE@GMAIL.COM ZPRACOVATEL SO PČDP STAVEBNÍ OBJEKT VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BPV SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK AUTORIZAČNÍ RAZÍTKO		
VYPRACOVAL Ing. MICHAL STŘEŠTÍK	KONTROLOVAL Ing. MARTIN DLABÁČ	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT Ing. MICHAL STŘEŠTÍK
TRATOVÝ ÚSEK ORLICKÉ PODHŮŘÍ - DOBRÁ VODA		
OBJEDNATEL OBEC ORLICKÉ PODHŮŘÍ		
AKCE ORLICKÉ PODHŮŘÍ - CHODNÍK PODÉL SILNICE III/3121		
PŘÍLOHA PRŮZKUM INTENZIT DOPRAVY		
FORMÁT A4		ČÍSLO KOPIE
DATUM 10/2022		
Č. ZAKÁZKY 05/2021		
STUPEŇ		
MĚŘÍTKO		PŘÍLOHA Č.
PŘÍLOHA Č.		

Stavba:	Orlické Podhůří - Chodník podél silnice III/3121			
Místo	Orlické Podhůří - Dobrá Voda			
Silnice	III/3121			
Datum:	6. 10. 2022 úterý 7:00 - 11:00			
Způsob průzkumu	Ruční	Automatické prostředky		Kombinovaný
Druhy Vozidel	1. Hodina 7:00 - 7:59	2. Hodina 8:00 - 8:59	3. Hodina 9:00 - 9:59	4. Hodina 10:00 - 10:59
O Osobní Automobil	 	 	 	
Suma	214	190	193	164
M Motocykl	I	II	I	II
Suma	1	2	1	2
N Nákladní automobil				
Suma	17	15	21	6
A Autobusy		II		II
Suma	6	2	4	2
K Nákladní soupravy	III	III	II	
Suma	3	3	2	5
L Jízdní kola	I	II	I	0
Suma	1	2	1	0
Chodci	I	III		I
Suma	1	3	4	1

Ing. Michal Štrešák

Průzkum intenzity dopravy

Stavba:	Orlické Podhůří - Chodník podél silnice III/3121			
Místo:	Orlické Podhůří - Dobrá Voda			
Silnice:	III/3121			
Datum:	6.10.2022 <i>čtrtěk</i> 13:00 - 17:00			
Způsob průzkumu:	Ruční	Automatické prostředky	Kombinovaný	
Druhy Vozidel	5. Hodina	6. Hodina	7. Hodina	8. Hodina
	13:00 - 13:59	14:00 - 14:59	15:00 - 15:59	16:00 - 16:59
Osobní Automobil				
Suma	321	303	295	269
Motocykl	11	1111	11	11
Suma	2	4	2	2
Nákladní automobil				
Suma	21	25	19	9
Autobusy				
Suma	7	3	6	2
Nákladní soupravy				
Suma	6	5	4	3
Jízdní kola				
Suma	3	3	4	3
Chodci				
Suma	3	4	12	9

Ing. Michal Stěsík

Výpočet RPDl dle TP 189

Místo:	Dobrá voda, Orlické Podhůří	Datum průzkumu:	06.10.2022					
Číslo kom.:	Silnice III. Třídy	Den, měsíc:	čtvrtek, říjen					
Stanoviště:	Dobrá Voda, č.p. 38	Doba průzkumu:	7:00-11:00 ; 13:00-17:00 (8 hodin)					
1	Kategorie a třída komunikace		III/3121					
2	Období roku		Podzimní					
3	Charakter provozu		hospodářský	smíšený	rekreační			
4	Skupina přepočtových koeficientů		II					
Druh dopravy			O	M	N	A	K	S
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu	I_m [voz]	1955	16	133	32	31	2167
6	Přepočtový koeficient denních variací	$k_{m,d}$ [-]	1,81	1,79	1,71	1,89	1,88	-
7	Denní intenzity dopravy (v den průzkumu)	I_d [voz/den]	3547	28,7	227	60,6	58,3	3921
8	Přepočtový koeficient týdenních variací	$k_{d,t}$ [-]	0,92	1,03	0,81	0,85	0,78	-
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	3263	29,4	183	51,5	45,2	3572
10	Přepočtový koeficient ročních variací	$k_{t,RPDI}$ [voz/den]	1,02	1,71	0,94	0,95	0,92	-
11	Roční průměr denních intenzit	$RPDI$ [voz/den]	3333	50,4	172	49,1	41,6	3646
12	Odhad přesnosti určení RPDl	δ [%]	8,19					
13	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	$k_{d,t}^{PD}$ [-]	-	-	-	-	-	-
14	Roční průměr denních intenzit v pracovní dny	$RPDI^{PD}$ [voz/den]	-	-	-	-	-	-
15	Přepočtový koeficient	$k_{RPDI,50}$ [voz/h]	0,119					
16	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]	434					
17	Přepočtový koeficient	$k_{RPDI,15}$ [voz/h]	0,113					
18	Intenzita špičkové hodiny	I_{SH} [voz/h]	412					
Komentář: Charakter dopravy a provozu na silnici III/3121 je zpracovateli průzkumu znám								

PŘÍLOHA č. 3

Hodnotící list

HODNOTÍCÍ LIST

Příloha ke zprávě Auditů bezpečnosti podzemních komunikací

Objednatel dopravně – bezpečnostního posouzení se v rámci tohoto dokumentu vyjádří k jednotlivým identifikovaným nedostatkům a současně níže uvede, jakým způsobem bude s lokalizovanými riziky naloženo. Zpráva o provedení auditu bezpečnostních komunikací a vyplněný tento „Hodnotící list“ by měly být nedílnou součástí posuzované projektové dokumentace.

1. Identifikační údaje PD

Název: Orlické Podhůří – Chodník podél silnice III/3121

Stupeň PD: PDPS – Projektová dokumentace pro provádění stavby

Objednavatel:

Název: Obec Orlické Podhůří
Sídlo: Dobrá Voda 4, Orlické Podhůří, 562 01
IČO: 00279293
Zastoupené: Marie Kršková, starostka, tel.: 603 712 142, e-mail: starosta@orlickepodhuri.cz

Zhotovitel:

Název: ROAD-TRAFFIC s.r.o.
Sídlo: Husova 220, Klimkovice, 742 83
IČO: 099 73 338
Zastoupené: doc. Ing. Jan Petrů, Ph.D., jednatel, tel.: +420 608 007 462,
e-mail: petru@road-traffic.cz

Řešitelský tým: doc. Ing. Jan Petrů, Ph.D. - auditor bezpečnosti pozemních komunikací
doc. Ing. Vladislav Křivda, Ph.D.
Bc. Jana Pospíšilová

Datum odevzdání: říjen.2022

2. Vyhodnocení auditu

V hodnotícím listu jsou stručně vypsána identifikovaná rizika v rámci auditu bezpečnosti pozemních komunikací a zároveň jsou i uvedeny orientační návrhy sanačních opatření, ke kterým se vyjadřuje objednatel auditu. Z důvodu přehlednosti jsou identifikovaná rizika a sanační opatření uvedeny ve zkrácené formě, jejich přesný popis je uveden ve zprávě o provedení BA

V rámci provedení bezpečnostního auditu bylo celkem identifikováno 6 nedostatků.

Riziko č. 1	Umělá vodicí linie (viz kap. 5.3).		
Poloha:	Zdvojený sjezd		
Doporučení:	Pro větší přehlednost s ohledem a zjednodušení stavebního uspořádání by bylo možné navrhnout umělou vodicí linii pro oba sjezdy a tím zjednodušit stavební úpravy i přehlednost v řešeném místě.		
Závažnost rizika:	Nízké riziko		
☐ Akceptujeme	☐ Neakceptujeme	☐ Akceptujeme částečně	
Zdůvodnění:			

Riziko č. 2	Navržené zábradlí – nutnost návrhu (viz kap. 5.3).		
Poloha:	Sjezd		
Doporučení:	Přes uvedená rizika lze ale souhlasit s umístěním zábradlí, ale považujeme za nutné na toto zábradlí upozornit jako na možnou překážku. Prosíme o vyjádření projektanta o zdůvodnění zábradlí a jeho nezbytnosti.		
Závažnost rizika:	Nízké riziko		
☐ Akceptujeme	☐ Neakceptujeme	☐ Akceptujeme částečně	
Zdůvodnění:			

Riziko č. 3	Osvětlení vjezdu do obce (viz kap. 5.3).	
Poloha:	Vjezd do obce	
Doporučení:	Ověření nasvětlení začátku do obce. Případná úprava stávající zeleně pro plné nasvětlení by mohla být dostatečné, než doplnění dalšího stožáru veřejného osvětlení	
Závažnost rizika:	Nízké riziko	
☐ Akceptujeme	☐ Neakceptujeme	☐ Akceptujeme částečně
Zdůvodnění:		

Riziko č. 4	Dopravní značení – optická brzda (viz kap. 5.3).	
Poloha:	Vjezd do obce	
Doporučení:	Úprava stávajícího dopravního značení a to v podobě opětovného použití psychologické brzdy v podobě příčného dopravního značení (optická brzda) s posunem na nový začátek obce.	
Závažnost rizika:	Nízké riziko	
☐ Akceptujeme	☐ Neakceptujeme	☐ Akceptujeme částečně
Zdůvodnění:		

Riziko č. 5	Vstupy do vozovky od nemovitostí (viz kap. 5.3).	
Poloha:	Řešený úsek	
Doporučení:	Pokud je to možné, doporučujeme zřízení aspoň minimální zpevněné plochy u nemovitostí. Bylo by vhodně doplnit do dokumentace, že osoby u nemovitostí mají zajištěnou čekací min. 0,5 m od hrany vozovky a zároveň jsou zde zajištěny rozhledové poměry.	
Závažnost rizika:	Střední riziko	
☐ Akceptujeme	☐ Neakceptujeme	☐ Akceptujeme částečně
Zdůvodnění:		

Riziko č. 6	Navázání na stávající infrastrukturu (viz kap. 5.3).	
Poloha:	Řešený úsek	
Doporučení:	Doporučením je návrh koncepce pěší dopravy, která dále navazuje stávající infrastrukturu s ohledem na zřízení míst pro přecházení. Jedná se doplnění těchto míst v rámci související (budoucí) projektové dokumentaci v rámci rozvoje obce. Nutno podotknout, že místa jsou vhodně zvolena s ohledem na bezpečnost dopravy a již zmíněné následné doplnění další projektové dokumentace.	
Závažnost rizika:	Střední riziko	
☐ Akceptujeme	☐ Neakceptujeme	☐ Akceptujeme částečně
Zdůvodnění:		