

ROAD-TRAFFIC s.r.o.

Husova 220, Klimkovice, 742 83

www.road-traffic.cz



**Dopravní zatížení komunikace p.č. 1981 v kat. území obce
Zašová**

AUDIT BEZPEČNOSTI A SPECIÁLNÍ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE

ŘÍJEN 2023

ŘEŠITELSKÝ TÝM:

doc. Ing. Jan Petrů, Ph.D.

doc. Ing. Vladislav Křivda, Ph.D.

Ing. Martin Zikmund

OBJEDNAVATEL:

Martin Halašta

HaCase s.r.o.

Zašová 817, 75651

Obsah

Obsah.....	2
1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZAKÁZKY	3
2. ZADÁNÍ	4
2.1. Identifikační údaje PD.....	4
2.2. Související dokumentace	4
2.3. Zájmové území.....	4
3. ZADÁNÍ PODKLADY K PROVEDENÍ ABPK.....	5
3.1. Projektová dokumentace	5
3.2. Související PD.....	5
3.3. Prohlídka lokality	5
3.4. Analýza nehodovosti	7
4. SČÍTÁNÍ DOPRAVY	8
4.1. Celostátní sčítání dopravy	8
4.2. Sčítání dopravy na pozemní komunikaci podle technických podmínek TP 189.....	8
5. ČÁST 1 - BEZPEČNOSTNÍ AUDIT	13
5.1. Metodika zpracování	13
5.2. Kontrolní listy BAPK.....	14
5.3. Zjištěné dopravně – bezpečnostní nedostatky.....	15
6. ČÁST 2 - BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE STÁVAJÍCÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE.....	16
6.1. Metodika zpracování	16
6.2. Zjištěná bezpečnostní rizika.....	22
7. ČÁST 3 – PROJEKT DOKUMENTACE PRO PĚŠÍ.....	23
7.1. Zjištěné dopravně – bezpečnostní nedostatky.....	23
8. ZÁVĚR	25
8.1. Sčítání dopravy	25
8.2. Část 1 - Bezpečnostní audit	25
8.3. Část 2 – Bezpečnostní inspekce stávající místní komunikace	25
8.4. Část 3 – Projekt dokumentace pro pěší a úprava místní komunikace	26
8.5. Závěrečné ustanovení.....	26
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	27
PŘÍLOHA č. 1	28
PŘÍLOHA č. 2	30

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZAKÁZKY

Název akce:

Zpráva o provedení speciální bezpečnostní inspekce a auditu bezpečnosti v části místní komunikace p.č. 1981 v katastrálním území Zašová [791164] obce Zašová.

Objednavatel:

Název: HaCase s.r.o.
Sídlo: Zašová 817, 75651
IČO: 27832236
Zastoupené: Martin Halašta, jednatel, tel.: 723 876 664, email: martin.halasta@hacase.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.
Ing. Martin Zikmund

2. ZADÁNÍ

Předmětem díla je rozdělen do tří částí:

- 1) **První část** se věnuje vyhotovení auditu bezpečnosti k dokumentaci „Sjezd z místní komunikace, parc. č. 1981 na pozemek parc. Č. 5095 v k.ú. Zašová, se zaměřením na analýzu možného ovlivnění dopravního zatížení místní komunikace p.č. 1981.
- 2) **Druhá část** díla se věnuje stávajícímu stavu komunikace, na které bude provedena speciální bezpečnostní inspekce se zaměřením na dopravní zatížení místní komunikace p.č. 1981.
- 3) **Třetí část** se věnuje zhodnocení dokumentace pro vybudování komunikace pro pěší na místní komunikaci v části posuzovaného úseku.

2.1. Identifikační údaje PD

Název: Sjezd z místní komunikace, parc. č. 1981 na pozemek parc. Č. 5095 v k.ú. Zašová

Zpracovatel PD: ING. PAVEL KRUPA
JANOVICE 632, 739 02
IČ: 87514249, mob: 604 519012

Stupeň PD: Povolení sjezdu

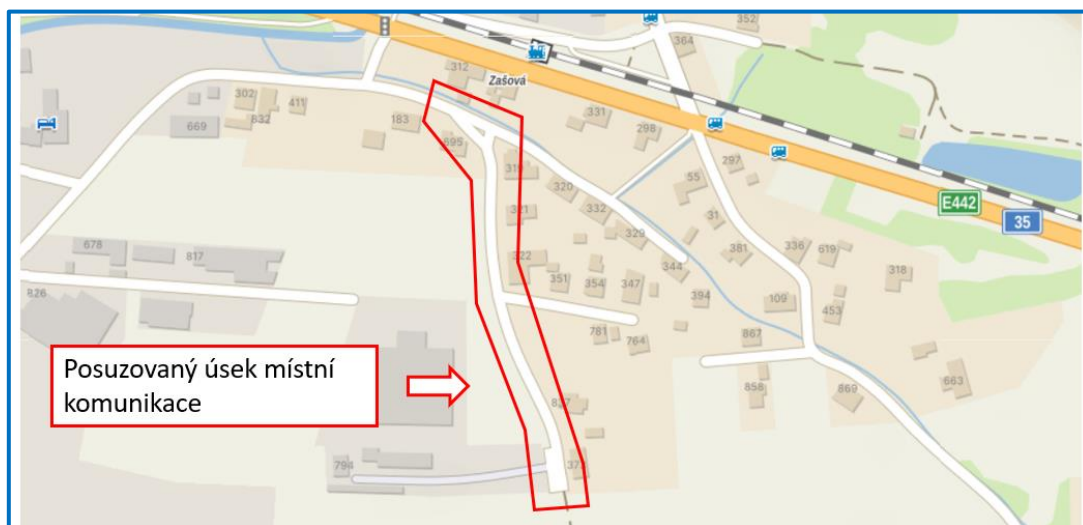
Předmětem projektové dokumentace je doložení povinných příloh pro povolení sjezdu/připojení na místní komunikaci.

2.2. Související dokumentace

Pro doplnění uvažovaných/souvisejících staveb v lokalitě bude analyzována situace s rozšířením místní komunikace a vybudováním komunikace pro pěší.

2.3. Zájmové území

Zájmové území předloženého projektu pro audit bezpečnosti pozemních komunikací a speciální bezpečnostní inspekci se nachází v intravilánu obce Zašová v blízkosti silnice I/35 (Obr. 1).



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

3. ZADÁNÍ PODKLADY K PROVEDENÍ ABPK

3.1. Projektová dokumentace

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

1. Technická zpráva
2. Situace širších vztahů
3. Situace sjezdu
4. Příčný řez sjezdem
5. Situace pro sjezd_Hacase

3.2. Související PD

Chodník Luhy – situace vedení komunikace pro pěší

3.3. Prohlídka lokality

V rámci procesu seznámení s lokalitou byla zhotovitelem bezpečnostního posouzení provedena prohlídka posuzovaného úseku. Jednalo se o místní šetření pro bližší pochopení lokální problematiky a odhalení případných dalších rizik. Proběhla na místě dne 21.09.2023

Následující obrázky 2-7 popisují současný stav zájmového území z provedených prohlídek.



Obr. 2: Místo plánovaného sjezdu



Obr. 3: Místo plánovaného sjezdu



Obr. 4: Křižovatky místních komunikací v blízkosti plánovaného sjezdu



Obr. 5: Šířkové uspořádání místní komunikace



Obr. 6: Šířkové uspořádání místní komunikace



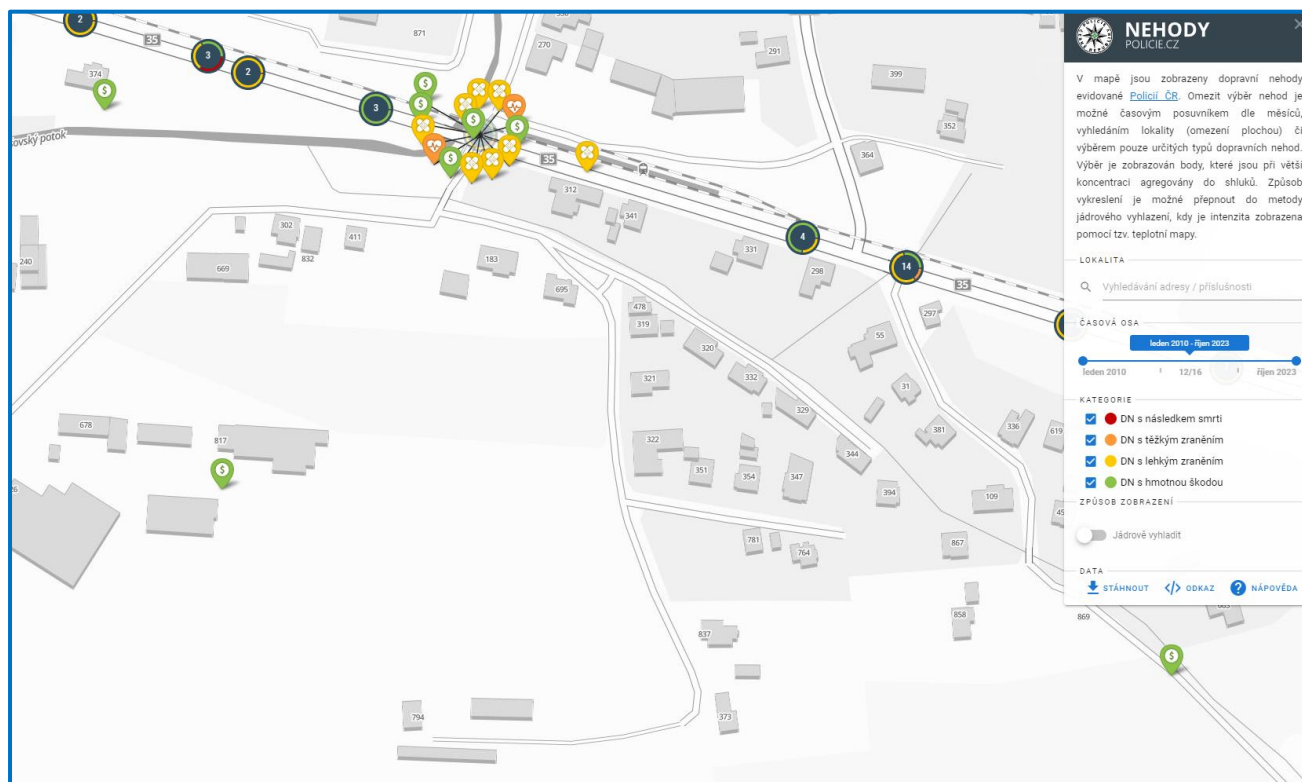
Obr. 7: Křižovatka místních komunikací na začátku posuzovaného úseku

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

- **Komunikace**
 - Stávající komunikace je jednopruhová obousměrná komunikace, se samostatnými sjezdy k nemovitostem. Nenachází se zde výhybny a míjení vozidel je zde komplikované, zejména pokud se jedná o větší než osobní vozidla. Sjezdy v tomto případě nemohou být využívány pro míjení vozidel. Pro míjení vozidel lze ale uvažovat místa křižovatek.
 - Na stávající komunikaci se nacházejí osobní vozidla, která stojí částečně na vozovce a částečně na svahu a zužují průjezdný profil.
 - Lokálně se na komunikaci vyskytují poruchy v krytu vozovky.
- **Křižovatky**
 - Stávající křižovatky mají neuspořádané plochy a není jednoznačně dána přednost.
 - Rozhledové poměry nejsou splněny, mohou být zastíněny zelení a zástavbou.
 - V místech křižovatek jsou odstavena vozidla.
- **Komunikace pro pěší**
 - Pěší doprava je vedena po místních komunikacích, nejsou zde zřízeny komunikace pro pěší. Zde nastává riziko i v případě průjezdu osobních vozidel z důvodu šířkového uspořádání komunikace.
- **Osvětlení**
 - V některých částech se jeví komunikace jako nedostatečně nasvětlena.
- **Odvodnění komunikace**
 - Odvodnění komunikace není v určitých úsecích komunikace vhodně řešeno, zejména kvalita povrchu komunikace znemožňuje odtoky srážkové vody.

3.4. Analýza nehodovosti

V rámci posuzované lokality byla zohledněna silniční nehodovost. Na řešeném úseku obr. 8 nebyla nalezena žádná nehoda z veřejně dostupných statistických údajů o nehodovosti Policie ČR - Dopravní nehody v ČR [1], a to za období leden 2010 – říjen 2023. Jedná se o údaje, které byly poskytnuty na webové stránky od Policie ČR.



Obr. 8: Analýza dopravní nehodovosti ze serveru Dopravní nehody v ČR za období leden 2010 – říjen 2023 [1]

Nutno ale také podotknout to, že nehodovost lokality 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 neskončily 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. SCÍTÁNÍ DOPRAVY

4.1. Celostátní sčítání dopravy

Výsledky Celostátního sčítání dopravy (CSD) na dálniční a silniční síti ČR v roce 2020 (realizované Ředitelství silnic a dálnic ČR) poskytují informace o průměrných intenzitách automobilové dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2020 a metodicky navazují na výsledky z předchozích CSD (především v roce 2016 a starší). Vypočítané hodnoty jsou ročním průměrem denních intenzit dopravy (RPDI) ve vozidlech za 24h.

Jelikož se jedná o místní komunikaci, zde nebylo celostátní sčítání provedeno.

4.2. Sčítání dopravy na pozemní komunikaci podle technických podmínek TP 189

Popis a účel měření

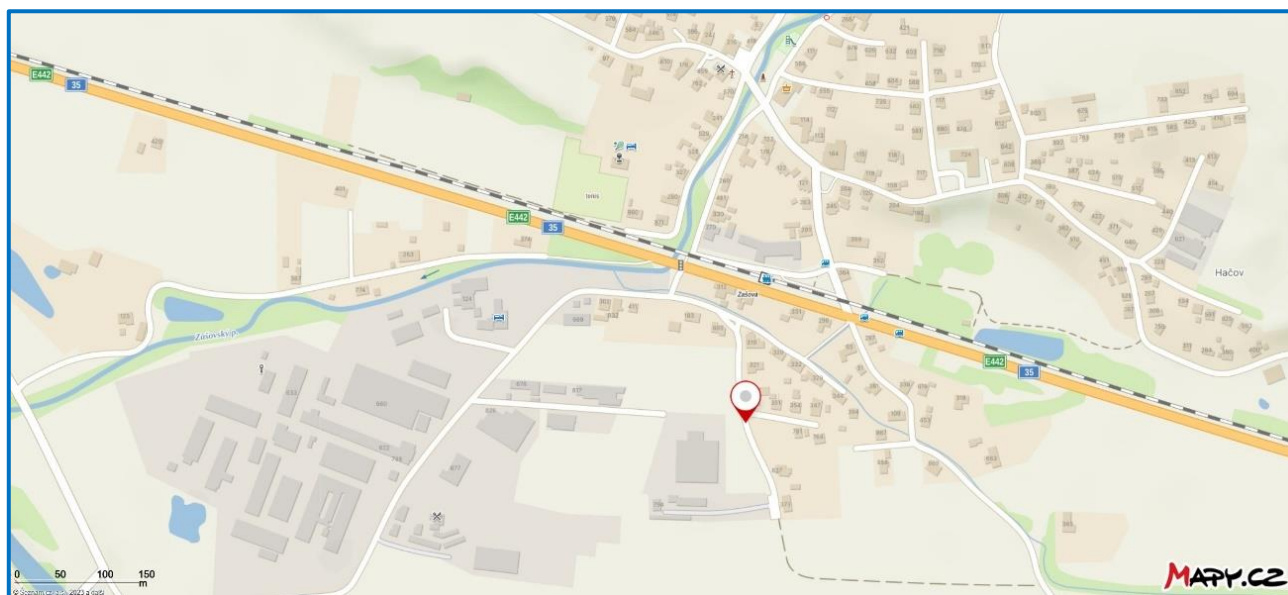
Za účelem analýzy dopravního zatížení místní komunikace a vyhodnocení bezpečnosti dopravy bylo provedeno místní šetření se sčítáním dopravy. Cílem sčítání dopravy na dané komunikaci bylo určení Ročního průměru denních intenzit (RPDI) podle metodiky uvedené v TP 189. Dopravní průzkum byl proveden v obci Zašová v běžný pracovní den 21. září 2023 po dobu 2 x 4 hodiny v rozlišení po 15 minutách.

Komunikace: místní komunikace (GPS 49°27'59.311"N, 18°2'27.904"E)

Stanoviště: Zašová (okr. Vsetín)

Datum průzkumu: 21. 9. 2023, čtvrtek, běžný pracovní den

Doba průzkumu: 7:00 – 11:00 a 13:00 – 17:00 (rozlišení po 15 minutách)



Obr. 9: Poloha sčítacího stanoviště

Výsledky měření

V níže uvedených tabulkách jsou uvedeny výsledky sčítání s rozlišením na jednotlivé směry, typy vozidel a časové období. **Celková intenzita dopravy za celou dobu průzkumu je 66 vozidel/8h** (vyjma cyklistů).

Tab. 1: Výsledky dopoledního sčítání dopravy – směr Sever (07:00 – 11:00)

Typ vozidla						
	O	M	N	A	K	Suma
7:00-7:15						1
7:15-7:30	2					2
7:30-7:45	1					1
7:45-8:00	1					1
8:00-8:15	1					1
8:15-8:30	1					1
8:30-8:45						0
8:45-9:00						0
9:00-9:15	2					2
9:15-9:30	1					1
9:30-9:45						0
9:45-10:00	1					1
10:00-10:15						0
10:15-10:30						0
10:30-10:45	1					1
10:45-11:00	3		1			4
Suma	15	0	1	0	0	16

Legenda: O – osobní automobily, M – motocykly, N – nákladní automobily, A – autobusy, K – nákladní soupravy.

Tab. 2: Výsledky odpoledního sčítání dopravy – směr Sever (13:00 – 17:00)

Typ vozidla						
	O	M	N	A	K	Suma
13:00-13:15	1					1
13:15-13:30	2		1			3
13:30-13:45	2					2
13:45-14:00			1			1
14:00-14:15	2					2
14:15-14:30	1		1			2
14:30-14:45	1					1
14:45-15:00						0
15:00-15:15	1					1
15:15-15:30						0
15:30-15:45			1			1
15:45-16:00						0
16:00-16:15	1					1
16:15-16:30						0
16:30-16:45						0
16:45-17:00	1					1
Suma	12	0	4	0	0	16

Legenda: O – osobní automobily, M – motocykly, N – nákladní automobily, A – autobusy, K – nákladní soupravy.

Tab. 3: Výsledky dopoledního sčítání dopravy – směr Jih (07:00 – 11:00)

Typ vozidla						
	O	M	N	A	K	Suma
7:00-7:15	1					1
7:15-7:30	1					1
7:30-7:45	4					4
7:45-8:00	2					2
8:00-8:15						0
8:15-8:30	2					2
8:30-8:45	2					2
8:45-9:00						0
9:00-9:15						0
9:15-9:30	3					3
9:30-9:45						0
9:45-10:00	1					1
10:00-10:15						0
10:15-10:30	1					1
10:30-10:45			1			1
10:45-11:00	1				1	2
Suma	18	0	1	0	1	20

Legenda: O – osobní automobily, M – motocykly, N – nákladní automobily, A – autobusy, K – nákladní soupravy.

Tab. 4: Výsledky odpoledního sčítání dopravy – směr Jih (13:00 – 17:00)

Typ vozidla						
	O	M	N	A	K	Suma
13:00-13:15			1			1
13:15-13:30						0
13:30-13:45	1					1
13:45-14:00						0
14:00-14:15	1					1
14:15-14:30			1			1
14:30-14:45	1		1			2
14:45-15:00						0
15:00-15:15						0
15:15-15:30	1		1			2
15:30-15:45						0
15:45-16:00	3					3
16:00-16:15						0
16:15-16:30	2					2
16:30-16:45						0
16:45-17:00	1					1
Suma	10	0	4	0	0	14

Legenda: O – osobní automobily, M – motocykly, N – nákladní automobily, A – autobusy, K – nákladní soupravy.

Tab. 5: Celkové výsledky sčítání dopravy – směr Sever

Typ vozidla						
	O	M	N	A	K	Suma
07:00-11:00	15	0	1	0	0	16
13:00-17:00	12	0	4	0	0	16
Suma	27	0	5	0	0	32

Legenda: O – osobní automobily, M – motocykly, N – nákladní automobily, A – autobusy, K – nákladní soupravy.

Tab. 6: Celkové výsledky sčítání dopravy – směr Jih

Typ vozidla						
	O	M	N	A	K	Suma
07:00-11:00	18	0	1	0	1	20
13:00-17:00	10	0	4	0	0	14
Suma	28	0	5	0	1	34

Legenda: O – osobní automobily, M – motocykly, N – nákladní automobily, A – autobusy, K – nákladní soupravy.

Tab. 7: Celkové výsledky sčítání dopravy – OBA SMĚRY

Typ vozidla						
	O	M	N	A	K	Suma
07:00-11:00	33	0	2	0	1	36
13:00-17:00	22	0	8	0	0	30
Suma	55	0	10	0	1	66

Legenda: O – osobní automobily, M – motocykly, N – nákladní automobily, A – autobusy, K – nákladní soupravy.

Tab. 8: Výsledky sčítání dopravy – cyklisti (nevstupují do výpočtu RPDI)

Směr			
	Sever	Jih	Suma
07:00-11:00	1	1	2
13:00-17:00	2	14	16
Suma	3	15	18

V době průzkumu se zde nacházela **osobní vozidla 55 vozidel, nákladní vozidla 10 vozidel (nejčastěji dodávky do 3,5 t) a 1 nákladní souprava** a 18 cyklistů, které se do výpočtu RPDI nezapočítávají.

Stanovení RPDl

Intenzitou dopravy na pozemních komunikacích se rozumí počet vozidel, která projedou určitým profilem komunikace v obou směrech za danou jednotku času. Nejčastěji se udává denní intenzitou dopravy představující počet vozidel, která projedou v obou směrech za 24 hodin (1 den).

Na základě krátkodobějšího sčítání dopravy lze s využitím TP 189* určit tzv. Roční průměr denních intenzit RPDl [voz/den]. V rámci výpočtu RPDl jsou mj. zohledněny denní, týdenní a roční variace dopravy. Denní variace dopravy zohledňuje dobu provedení sčítání dopravy a typ pozemní komunikace. Týdenní variace dopravy pak zohledňuje den, kdy bylo sčítání prováděno, roční období a rovněž typ pozemní komunikace. A nakonec roční variace zohledňuje kromě typu komunikace také měsíc, ve kterém bylo sčítání prováděno. Na základě RPDl pak lze určit další parametry, jako například odhad přesnosti výpočtu, roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny a intenzitu špičkové hodiny, resp. padesátirázovou intenzitu dopravy.

Výsledný výpočet RPDl a dalších parametrů je uveden v závěrečném Protokolu výpočtu (Příloha č. 2).

Pro celkový počet vozidel za dobu měření 66 voz/8h byly získány tyto výsledky:

- **roční průměr denních intenzit (RPDI):** **97 voz/den,**
- odhad přesnosti určení RPDl: 7,6 %,
- roční průměr denních intenzit v pracovní dny: 112 voz/den,
- intenzita špičkové hodiny: 10 voz/h.

* Technické podmínky – TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích.
Ministerstvo dopravy ČR. EDIP s.r.o. Plzeň. 3. vyd. Zář 2018. Dostupné na www.pjpk.cz

5. ČÁST 1 - 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 viz 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 inspekcí 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. 9).

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. 9: 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 specifickou lidskou povahu. 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 připojení sjezdu z areálu HaCase s.r.o. a to zejména pro osobní automobilovou dopravu. Pokud by byl sjezd využíván i v budoucnu na přepravu nákladních automobilů (uvažované hodnoty z připojení - 30 osobních vozidel a 10 nákladních – do 3,5t.), **tak by nezaváděl jiný druh dopravy na místní komunikaci, než je ve stávajícím využívána (zjištěno z měření - např. nákladní vozidla, návěsová souprava).** **Nebyla shledána žádná rizika na kapacitu stávající dopravní sítě.**

- **Odpovídají kategorie a funkce navrhovaných komunikací předpokládané dopravní situaci?**
Projekt navazuje na stávající stav, která je v souladu s návrhovými kategoriemi, které odpovídají stávající dopravní situaci.
- **Je v celé délce komunikace zajištěna délka rozhledu pro zastavení.**
Potřebné délky rozhledů pro zastavení jsou zajištěny v místě sjezdu a na komunikaci do areálu.
- **Jsou zohledněna bezpečnostní specifika všech kategorií účastníků silničního provozu?**
Projekt neřeší bezpečnostní specifika pěší dopravy, jedná se totiž o připojení sjezdu do areálu.
- **Je připojení pozemků bezpečné.**
V projektu jsou doloženy ke sjezdům rozhledové poměry. Ze situace se dá usuzovat, že jsou rozhledové poměry splněny a jsou bezpečné.
- **Je zachován průjezdní či průchozí profil?**
V místě sjezdu je zachován průjezdní i průchozí profil, není zde ničím ovlivněn.
- **Je případné zúžení komunikace provedeno bezpečně?**
Oproti stávajícímu stavu, projekt komunikaci naopak rozšiřuje, a to v místě sjezdu, což je možné využít pro míjení vozidel jako výhybna.

Odvodnění

- **Je dostatečně zajištěno odvodnění vozovky?**
V místě komunikace i sjezdu je odvodnění řešeno dostatečně. Voda v místě připojení nestéká na stávající komunikaci.

Opatření ke zklidnění dopravy

- **Jsou použita vhodná zklidňovací opatření?**
Projekt neřeší zklidnění dopravy. Je zde řešeno připojení sjezdu.

Dopravní značení

- **Je vodorovné a svislé dopravní značení ve vzájemném souladu?**
V projektu není navrženo svislé ani vodorovné dopravní značení.

Křižovatky obecně – v projektu nejsou řešeny

Komunikace pro chodce – v projektu nejsou řešeny

Komunikace pro cyklisty – v projektu nejsou řešeny

Osvětlení

- **Je komunikace dostatečně nasvětlena?**
V blízkosti připojení sjezdu je navrženo osvětlení, toto osvětlení se jeví jako dostatečné.

5.3. Zjištěné dopravně – bezpečnostní nedostatky

V rámci provedeného bezpečnostního auditu nebyla zjištěna žádná rizika, která by mohla snižovat úroveň bezpečnosti silničního provozu.

6. ČÁST 2 - BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE STÁVAJÍCÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE

6.1. Metodika zpracování

Je zde použita metodika pro zpracování bezpečnostní inspekci na stávající místní komunikace p.č. 1981 v kat. území Zašová. Metodika bezpečnostní inspekce vychází z „Metodiky bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění“, 3. vydání (kterou vydalo CDV v. v. i. v roce 2013 – viz lit. [18]).

Pro vyhodnocení bezpečnostní inspekce konkrétní lokality nebo porovnání problematických úseků mezi sebou, je třeba nejprve definovat riziková kritéria a popřípadě jim přiřadit váhy dle důležitosti (tab. 2)

Tab. 2: Složitost řešení

Barva	Charakteristika
Vysoké	Finančně a časově náročné řešení (např. stavba okružní křižovatky), které v sobě zahrnuje projednávání a schvalovací procesy, tvorbu dokumentace, bezpečnostní audit apod.
Střední	Zvýšená administrativa – návrh umístění vhodného svislého nebo vodorovného značení popř. drobných stavebních úprav.
Nízké	Jednoduché řešení (např. prořezání bujné zeleně, která zakrývá svislé dopravní značení, zvýraznění nebo obnova dopravního značení, instalace vodicích sloupků u pozemní komunikace)

Jsou uvedeny identifikované bezpečnostní nedostatky, závady a rizika. Inspekční tým může identifikovaná rizika ohodnotit dle jejich závažnosti třemi úrovněmi: nízkou, střední a vysokou. Ohodnocení rizika usnadňuje objednateli inspekce stanovení priorit při rozhodování o tom, zda a jaká rizika řešit, případně v jakém pořadí. Inspekční tým stanovuje závažnost rizika na základě své kvalifikace a zkušeností. Následující tabulka 3 uvádí stručně charakteristiky jednotlivých úrovní rizika

Tab. 3: 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.

Tato kapitola byla zpracována podle Přílohy č. 11 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. „Minimální rozsah bezpečnostní inspekce“

BI 01	Stav vozovky	Závažnost
GPS	V celém úseku řešené místní komunikace	Nízké

Ve speciální bezpečnostní inspekci bylo identifikováno riziko poruchy konstrukce vozovky stávající místní komunikace. Na komunikaci se nacházejí podélné a příčné trhliny, odlamování krytu hrany vozovky, výmoly atp. Jedná se místa, která nejsou vhodná jak pro pohyb vozidel, tak následný pohyb chodců ve vozovce, zejména při zhoršených povětrnostních vlivech.

Příklad poruch konstrukce vozovky místní komunikace



Opatření č. 1 – střední náklady:

Náklady na lokální opravy krytu vozovky.

Opatření č. 2 – vysoké:

Náklady na zjištění diagnostiky celého stavu krytu vozovky a výměna porušených konstrukčních vrstev se zajištěním dostatečného odvodnění srážkových vod.

BI 02	Stání vozidel na místní komunikaci a ve křižovatce	Závažnost
GPS	V celém úseku řešené místní komunikace	Střední

Ve speciální bezpečnostní inspekci bylo identifikováno riziko stojících vozidel v místě křižovatky a stojících vozidel podél místní komunikace.

V místě křižovatky stojící vozidla negativně ovlivňují rozhledové poměry v křižovatce a tím zde vzniká riziko kolizních situací při výjezdu vozidel z místní komunikace s ostatními účastníky silničního provozu.

Dále zde bylo shledáno riziko stojících vozidel na vozovce podél místní komunikace. Mnoho vozidel stojí na samostatných sjezdech – tato vozidla stojí mimo komunikaci a neovlivňují provoz. V průběhu průzkumu se zde vyskytovala také vozidla, která stála částečně mimo vozovku a částečně na jízdním pruhu. V těchto případech dochází ke zmenšení průjezdného profilu komunikace a tím riziko srážky vozidla se stojícím vozidlem. Dále je zde také riziko při pohybu pěších po komunikaci, kde při obcházení vozidla může vzniknout konfliktní situace mezi vozidlem a chodcem (špatný rozhled na zastavení, nečekané vběhnutí dětí do vozovky atp.).

Stání vozidla v místě, křižovatky



Opatření č. 1 – nízké náklady:

Osazení svislého dopravního značení pro zákaz zastavení, jedná se o dodatečné řešení, jelikož vozidla stojící na vozovce a v místě křižovatek porušují dopravní předpisy.

Opatření č. 2 – vysoké:

Stavební úpravy – návrh nové křižovatky a stavební úpravy podél komunikace - vybudování komunikace pro pěší.

BI 03	Nevhodný tvar křižovatky	Závažnost
GPS	49.4675394N, 18.0409281E	Vysoké

Ve speciální bezpečnostní inspekci bylo identifikováno riziko nevhodného křížení místních komunikací, kde se nachází neuspořádaný prostor, není jednoznačně zajištěna přednost vozidel a nejsou dodrženy rozhledové poměry. Nastává na křižovatce náhodný pohyb pěších a cyklistů. Oblast křižovatky je využívána jako místo pro vyhnutí vozidel a pokračuje do místní komunikace, která má charakter jednopruhové obousměrné komunikace. Vzniká zde vysoké riziko konfliktních situací.



Opatření č. 2 – vysoké:

Stavební úpravy – návrh nové křižovatky s jednoznačným místem pro vyhnutí vozidel a vybudování komunikace pro pěší.

BI 04	Míjení vozidel na jednopruhovém obousměrném komunikaci	Závažnost
GPS	V celém úseku řešené místní komunikace	Střední

V auditu bezpečnosti bylo identifikováno riziko v podobě míjení vozidel. Místní komunikace je ve stávajícím stavu řešena jako jednopruhová obousměrná komunikace, na které se nenacházejí výhybny. Místo vyhnutí vozidel je uvažováno v rámci stávajících křižovatek, které s ohledem na normu mají vyhovující vzdálenosti i rozhledové poměry. Za místo vyhnutí osobní vozidel je možné uvažovat i do jisté míry i sjezdy k nemovitostem, ale na těchto sjezdech bývají často odstavena vozidla a v tomto případě nelze využít místo sjezdu pro míjení vozidel. Rizikové míjení vozidel je právě cca v polovině místní komunikace (křižovatka místních komunikací k zástavbě), kde s ohledem na geometrické rozměry je možné míjení pouze pro osobní vozidla. S ohledem na provoz na komunikaci a typy vozidel, které se na ni pohybují (dle průzkumu - lehká nákladní vozidla, nákladní souprava a nutno uvažovat vozidla pro svoz komunálního odpadu), nastává riziko při průjezdu vozidla. Zejména když se větší vozidla vzájemně míjejí. Šířka zpevněné části komunikace je v tomto ohledu nedostatečná.

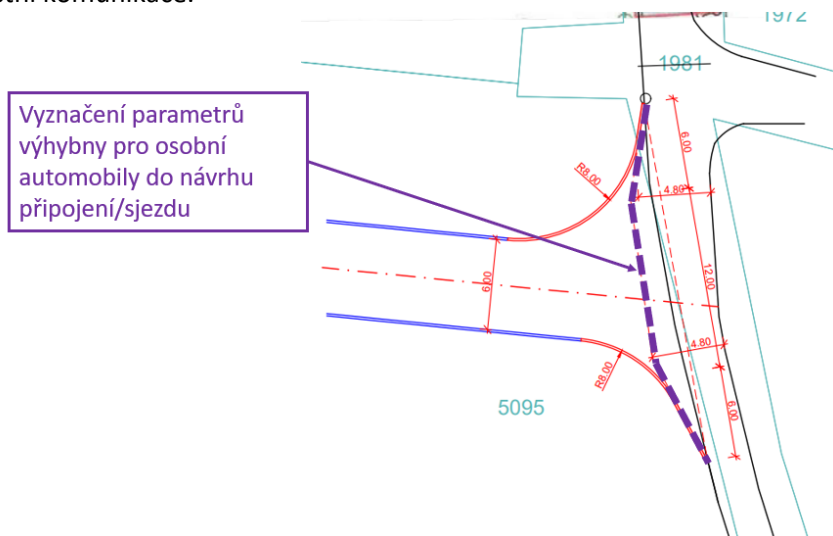
Možné míjení vozidel

Výhled - Nově navržený sjezd z důvodu rozměru a výhodnější pozice oproti blízké křižovatce

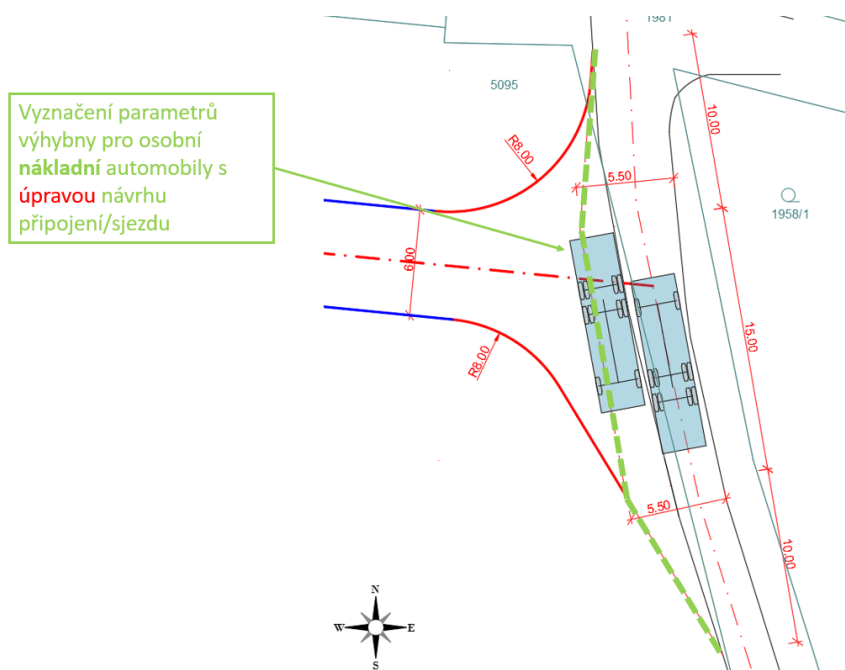


Opatření č. 1 – nízké náklady:

Pro míjení vozidel je možné při stávajícím stavu využít i nově navrhovaný sjezd. Jedná se zde o místo pro vyhnutí - s zřetelem na rozměry pro osobní vozidla. **Toto místo je s ohledem na geometrii, rozhledové poměry v rámci celého úseku více vhodné než stávající křižovatka** (křižovatka místních komunikací) cca v polovině řešeného úseku místní komunikace.


Opatření č. 2 – střední náklady:

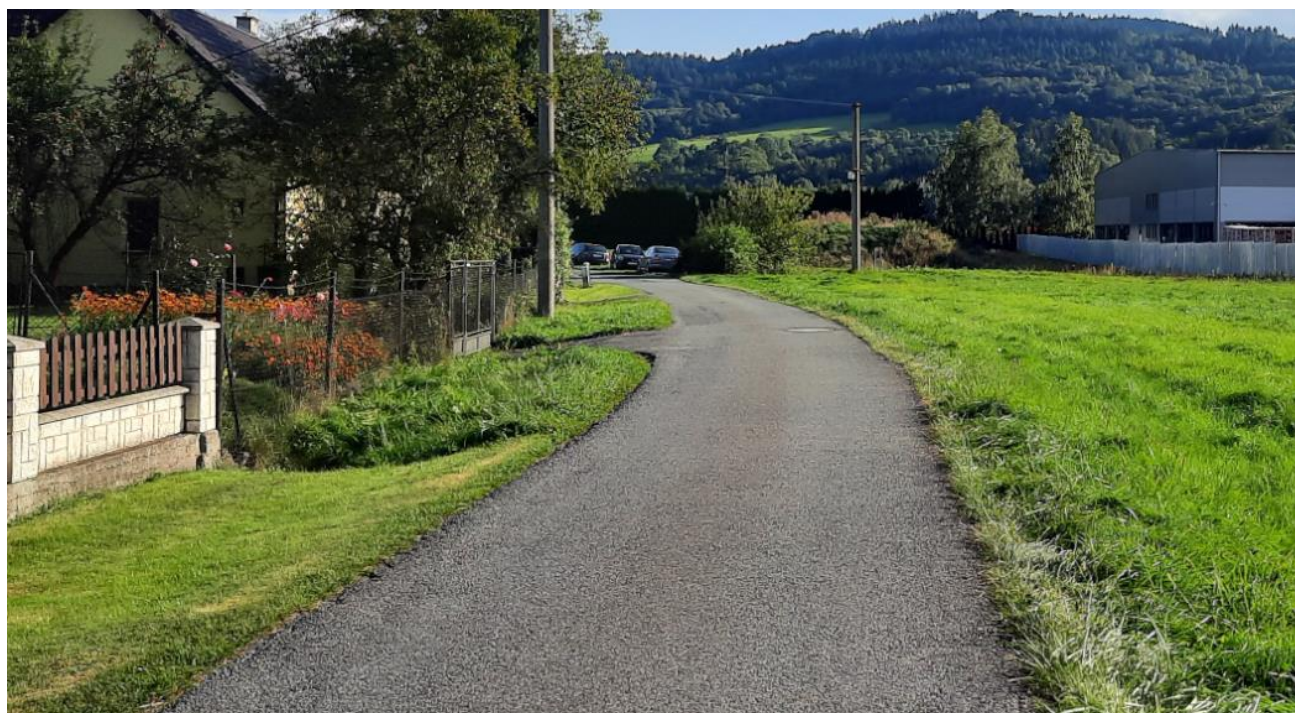
Využití nově navrženého sjezdu s náklady na úpravu dokumentace a realizace sjezdu, tak aby byl sjezd upraven pro stávající dopravní zatížení místní komunikace. Úprava sjezdu by spočívala ve zřízení výhybny v tomto sjezdu s parametry pro nákladní automobily.


Opatření č. 3 – vysoké:

Náklady na úpravu stávající křižovatky místních komunikací, tak aby vyhovovala stávajícímu dopravnímu zatížení a zároveň splňovala bezpečnostní aspekt pro osobní, nákladní vozidla, cyklisty a pěší dopravu.

BI 05	Bezpečnost pěší dopravy	Závažnost
GPS	V celém úseku řešené místní komunikace	Střední

V auditu bezpečnosti bylo identifikováno riziko s pohybem pěších ve vozovce. Při dopravní průzkum a stávající intenzitě dopravy nastávali rizikové situace při absenci komunikace pro pěší při míjení osob s vozidly. Vyšší riziko nastává při míjení vozidel (vozidla využívají nebezpečnou část komunikace, nebo sjezdy k rodinným domům - nedostatečná šířka pro větší vozidla, případně vyčkávat v oblasti křižovatky) s chodci kteří se v danou domu se nacházejí na komunikaci.



Opatření – vysoké:

Náklady na úpravu stávající křižovatky a vybudování komunikací pro pěší dopravu.

6.2. Zjištěná bezpečnostní rizika

Provedená speciální bezpečnostní inspekce **zjistila pět nedostatků** (viz. pak. 6.1), které mohou negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu. Jedná se o následující rizika:

- [1] [Nízké riziko] Stav vozovky;
- [2] [Střední riziko] Stání vozidel na místní komunikaci a ve křižovatce;
- [3] [Vysoké riziko] Nevhodný tvar křižovatky;
- [4] [Střední riziko] Míjení vozidel na jednopruhovém obousměrném komunikaci;
- [5] [Střední riziko] Bezpečnost pěší dopravy;

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 při přípravě projektových dokumentací by měli být následně odstraněny.

7. ČÁST 3 – PROJEKT DOKUMENTACE PRO PĚŠÍ

Pro kompletní posouzení lokality byla auditorskému týmu předložena část dokumentace (situace návrhu) pro vybudování komunikace pro pěší na místní části posuzovaného úseku. **Některá rizika nelze z dokumentace posoudit, jelikož nebyla k dispozici kompletní a podrobná projektová dokumentace.**

Auditorský tým postupoval obdobně jako u části 1 kapitola 5 a vycházel z metodiky zpracování viz kapitola 5.1. a 5.2.

7.1. Zjištěné dopravně – bezpečnostní nedostatky

V rámci provedeného bezpečnostního auditu byly zjištěny celkem 2 dopravně inženýrské nedostatky, 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 odstranitelné a před realizací stavby by měly být odstraněny.

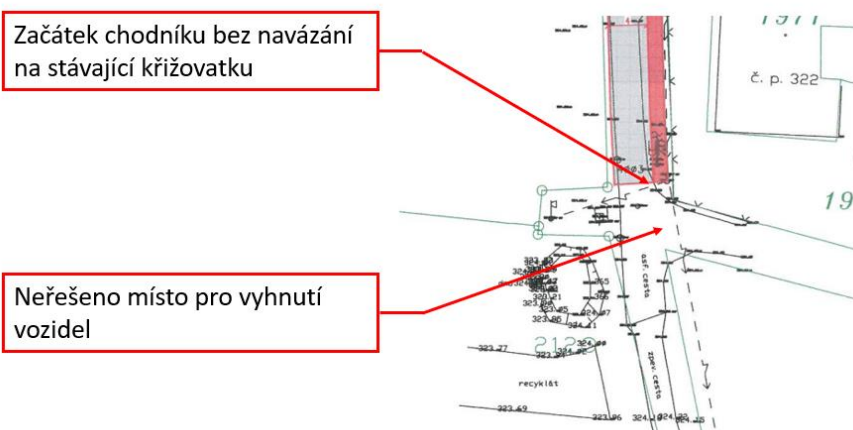
Seznam rizik je uveden níže, kdy rizika jsou zařazena podle závažnosti a následně dle jejich pořadí.

Střední riziko

- Riziko č. 01 - Komunikace pro pěší a křižovatka místních komunikací
- Riziko č. 02 - Křižovatka místních komunikací s přechodem pro chodce

01	Komunikace pro pěší a křižovatka místních komunikací	Závažnost
GPS	49.4665842N, 18.0410717E	Střední

V projektu je začátek úpravy komunikace pro pěší navržen bez úpravy křižovatky. Komunikace pro pěší nenavazuje na stávající křižovatku a tím jsou chodci zataženi více do vozovky, nebo přecházejí přes zelený pás. Dále toto místo neřeší míjení vozidel z pozice výhybny tak, aby se zde mýjela osobní nebo i nákladní vozidla.



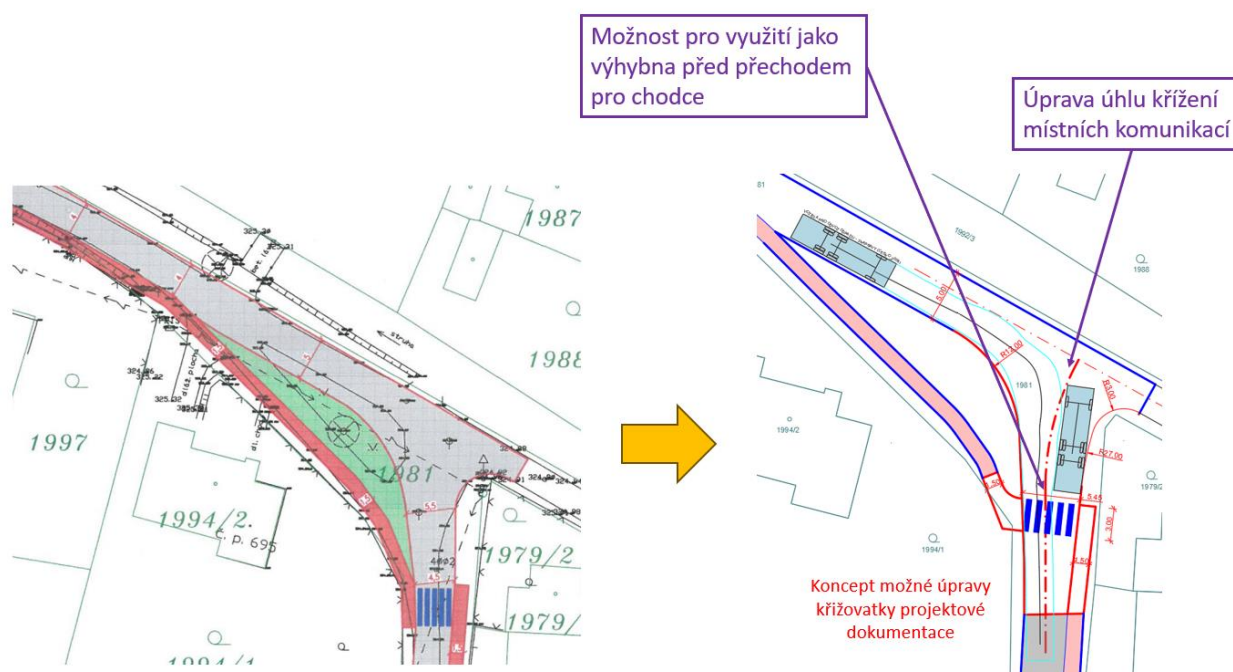
02	Křižovatka místních komunikací s přechodem pro chodce	Závažnost
GPS	49.4675072N, 18.0409558E	Střední

V bezpečnostní inspekci byla vyhodnocena křižovatka se závažností vysokého rizika, kde má nevhodný tvar. V předloženém projektu je stávající křižovatka geometricky upravena a byly zde doplněny komunikace pro pěší. Nebyla však odstraněna všechna rizika.

Křižovatka by měla být více uzpůsobena pro vyhnutí vozidel (nejen osobních vozidel), se zachováním rozhledu na další místo vyhnutí na místní komunikaci. Přechod by měl být nasvětlen – to z předložené projektové dokumentace není patrné. V křižovatce by měl být co nejvíce eliminován úhel křížení místních komunikací.

Návrh pro odstranění bezpečnostního nedostatku

Příklad návrhu úpravy projektové dokumentace pro eliminaci úhlu křížení místních komunikací a zvětšení šířky komunikace před přechodem pro chodce pro vyhnutí vozidel.



8. ZÁVĚR

Bylo provedeno zhodnocení dopravního zatížení komunikace p.č. 1981 v kat. území obce Zašová. Jako podklad pro celkové zhodnocení byla provedena bezpečnostní inspekce stávajícího stavu komunikace, zpracován audit bezpečnosti na projektovou dokumentaci sjezdu a zjednodušený audit na projekt vedení komunikace pro pěší s úpravou místní komunikace. Jako nezbytný podklad bylo provedeno sčítání dopravy a analýza nehodovosti řešené lokality.

8.1. Sčítání dopravy

Na základě provedeného sčítání dopravy, kde po dobu měření bylo nasčítáno 66 voz/8 h. Po provedení výpočtů činil roční průměr denních intenzit **RPDI 97 voz/den**. **Důležitým údajem je klasifikace vozidel, které v době sčítání projíždělo řešeným úsekem.** V době průzkumu se zde nacházela osobní vozidla 55 vozidel, nákladní vozidla 10 vozidel (nejčastěji dodávky do 3,5 t) a 1 nákladní souprava a 18 cyklistů. Pro kategorii komunikace je zásadní pohyb nákladních vozidel v současném i výhledovém stavu.

Na základě výpočtů TP 188 a kategorizace komunikace dle ČSN 73 6110 lze stanovit závěr, že stávající místní komunikace odpovídá kategorii pro provoz nákladních vozidel v současném stavu i pro výhledové intenzity včetně dopravy generované novým připojením (uvažované hodnoty z připojení - 30 osobních vozidel a 10 nákladních – do 3,5t).

Na základě provedené inspekce je ale doporučeno s ohledem na bezpečnost provozu navrhnout úpravy pro stávající stav. Tyto návrhy jsou v dalších kapitolách popsány (např. úpravy křižovatky, zajištění výhyben, zřízení komunikací pro pěší).

8.2. Část 1 - Bezpečnostní audit

Byl proveden bezpečnostní audit na projektovou dokumentaci pro připojení sjezdu „Sjezd z místní komunikace, parc. č. 1981 na pozemek parc. Č. 5095 v k.ú. Zašová“.

V rámci provedeného bezpečnostního auditu nebyla zjištěna žádná rizika, která by mohla snižovat úroveň bezpečnosti silničního provozu.

Projekt řeší připojení sjezdu z areálu HaCase s.r.o. a to zejména pro osobní automobilovou dopravu. Pokud by byl sjezd využíván i v budoucnu na přepravu nákladních vozidel (z důvodu realizace stavby Ředitelství silnic a dálnic dle územního plánu – dojde k rozdělení pozemků areálu společnosti HaCase s.r.o.), **tak ani za těchto okolností by sjezd nezaváděl jiný druh dopravy na místní komunikaci, než je ve stávajícím využívána.** Uvažované hodnoty z připojení - 30 osobních vozidel a 10 nákladních – do 3,5t. **Nebyla tedy shledána žádná rizika na kapacitu stávající dopravní sítě.**

8.3. Část 2 – Bezpečnostní inspekce stávající místní komunikace

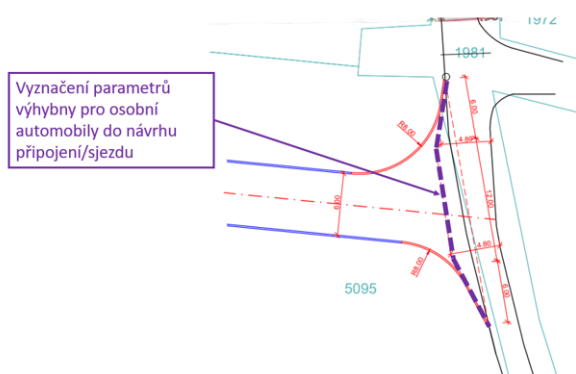
Provedená speciální bezpečnostní inspekce **zjistila pět nedostatků** (viz. pak. 6.1), které mohou negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu. Jedná se o následující rizika:

[BI 01]	[Nízké riziko]	Stav vozovky;
[BI 02]	[Střední riziko]	Stání vozidel na místní komunikaci a ve křižovatce;
[BI 03]	[Vysoké riziko]	Nevhodný tvar křižovatky;
[BI 04]	[Střední riziko]	Míjení vozidel na jednopruhovém obousměrném komunikaci;
[BI 05]	[Střední riziko]	Bezpečnost pěší dopravy;

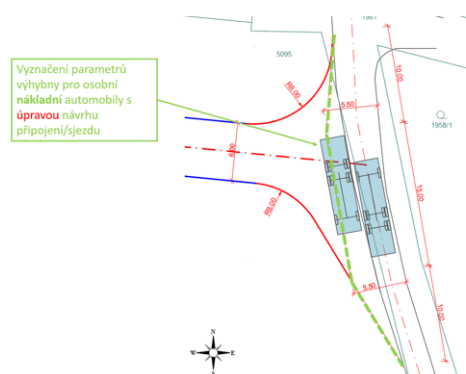
Odstranění nebo alespoň zmírnění zjištěných závad je nezbytné pro zajištění požadované vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu na připravovaných dopravních stavbách. Všechny zjištěné nedostatky jsou odstranitelné a při přípravě projektových dokumentací by měli být následně odstraněny.

Ve vztahu k posuzovanému novému sjezdu, je možné řešit riziko míjení vozidel právě s využitím tohoto sjezdu, který má pozitivní vliv na míjení vozidel ať již osobních (var. 1), ale zejména nákladních vozidel (var. 2), které se v již v lokalitě ve stávajícím stavu pohybují. Místo sjezdu je s ohledem na geometrii, rozhledové poměry v rámci celého úseku více vhodné než stávající křižovatka (křižovatka místních komunikací) která je cca v polovině řešeného úseku místní komunikace. Úprava sjezdu ve variantě 1 a 2.

Var. 1 stávající návrh – sjezd jako výhybna pro osobní vozidla



Var. 2 upravený návrh – sjezd jako výhybna pro nákladní vozidla



8.4. Část 3 – Projekt dokumentace pro pěší a úprava místní komunikace

V rámci provedeného bezpečnostního auditu byly **zjištěny celkem 2 dopravně inženýrské nedostatky**, které mohou snižovat úroveň bezpečnosti silničního provozu.

- | | | |
|------|-------------------------|---|
| [01] | [Střední riziko] | Komunikace pro pěší a křižovatka místních komunikací; |
| [02] | [Střední riziko] | Křižovatka místních komunikací s přechodem pro chodce |

Auditor v kapitole 7.1. 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 odstranitelné a před realizací stavby by měly být odstraněny.

8.5. Závěrečné ustanovení

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 2023

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 Petřů, 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] Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění, Brno, CDV, v.v.i., 2013
- [19] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [20] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [21] 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

Protokol o výpočtu odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy dle TP 189

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189

Komunikace		místní (49°27'59.311"N, 18°2'27.904"E)	Stanoviště		Zašová				
Datum průzkumu		21. září 2023	Den týdne		čtvrtek				
Měsíc		září	Období roku		podzimní				
Doba průzkumu		7:00 - 11:00 a 13:00 - 17:00							
Vypracoval		ROAD-TRAFFIC s.r.o.	Datum zpracování		22.09.2023				
1	Kategorie a třída komunikace		místní komunikace						
2	Nedělní faktor	f_{Ne} [-]	-						
3	Charakter provozu (pouze pro silnice II. a III. třídy)		-						
4	Skupina přepočtových koeficientů		-						
			Druh vozidel						
			O	M	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz.]	55	0	10	0	1	66	
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	1,78	1,79	1,76	1,89	1,98	x	
7	Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I_d [voz./den]	98	0	18	0	2	117	
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	0,87	1,03	0,85	0,85	0,84	x	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz./den]	85	0	15	0	2	101	
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0,96	0,67	0,94	0,91	1,03	x	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	$RPDI$ [voz./den]	81	0	14	0	2	97	
12	Odhad přesnosti určení RPDI	[%]							7,6
13	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	$k_{d,t}^{PD}$ [-]	1,00	0,94	1,02	1,00	1,02	x	
14	Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	$RPDI^{PD}$ [voz./den]	93	0	17	0	2	112	
15	Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]							x
16	Padesátirázová intenzita dopravy	I_{50} [voz./h]							x
17	Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	$k_{RPDI,sh}$ [-]							0,103
18	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz./h]							10
Komentář:									

Rozdělení vozidel pro dopravní průzkum dle TP 189

Tabulka 1 – Druhy vozidel

Druh vozidla	Popis	Označení při celostátním sčítání dopravy	Ilustrační obrázek
O Osobní automobily	osobní automobily bez přívěsů i s přívěsy, dodávkové automobily	O, LN *	
M Motocykly	jednostopá motorová vozidla bez postranního vozíku i s postranním vozíkem	M	
N Nákladní automobily	lehké, střední a těžké nákladní automobily, traktory, speciální nákladní automobily	LN *, SN, TN, TR, TRP	
A Autobusy	vozidla určená pro přepravu osob a jejich zavazadel, která mají víc než 9 míst (včetně kloubových autobusů a autobusů s přívěsy)	A, AK	
K Nákladní soupravy	přívěsové a návěsové soupravy nákladních vozidel	SNP, TNP, NSN	
C Jízdní kola	všechny druhy jízdních kol - silniční, horská, ...	C	

* LN - podle celostátního sčítání dopravy se jedná o lehké nákladní automobily s užitečnou hmotností do 3,5t. Tuto definici však splňují i některé osobní automobily vybavené dělicí přepážkou za zadními sedadly. Jinak tyto automobily splňují všechny standardy osobního automobilu, tzn. není nijak homologačně snížen počet míst pro posádku. Při provádění dopravního průzkumu ručním způsobem se doporučuje z důvodu potřeby jednoznačného začlenění pro sčítače řadit dodávkové automobily bez ložného prostoru mezi osobní automobily a dodávkové automobily s ložným prostorem mezi automobily lehké nákladní.
Užitečnou hmotností vozidla se rozumí rozdíl mezi jeho maximální technicky přípustnou hmotností a hmotností v provozním stavu podle vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů [5].