

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ



DIPLOMOVÁ PRÁCE
Řešení dopravy v Jiráskově čtvrti v Praze

Bc. Weinelt Petr

Studijní program: Dopravní systémy a technika (N2020CZ-DS)

Vedoucí práce: Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.



K612 Ústav dopravních systémů

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Petr Weinelt

Studijní program (obor/specializace) studenta:

navazující magisterský – DS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Řešení dopravy v Jiráskově čtvrti v Praze**

Název tématu (anglicky): **Transport Layout of District Jiráskova čtvrť in Prague**

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- analýza současné dopravy v Jiráskově čtvrti (úzká a nepřehledná místa, nároky na dopravu v klidu, nebezpečná křižení s chodci, vysoká rychlost vozidel) v ulicích Údolní a Psohlavců z pohledu bezpečnosti a potřeb dopravy v klidu ve vztahu k ČSN
- variantní návrh organizace dopravy (např. užitím jednosměrnosti komunikací) pomocí dopravního značení
- úpravy ulice Psohlavců (úprava šířky komunikace a parkovacích stání) a křižovatek Psohlavců x Na Výstupu (nedostatečná šířka) a Psohlavců x Ohnivcova (rozhledy a rozhledný prostor)
- řešení nebezpečného přechodu pro chodce (s důrazem na cestu dětí do školy) v křižovatce Údolní x Psohlavců x V Hodkovičkách
- návrh úprav křižovatek Kamenitá x Táhlá (špatný rozhled a chybějící chodník) a Psohlavců x Vavřanova (nedostatečná šířka)
- koncepce řešení celé lokality (řešení pomocí aplikace obytné zóny nebo zóny 30)



Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce

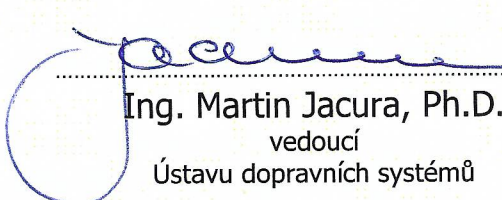
Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí diplomové práce


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.**

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2021**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **30. listopadu 2022**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


Ing. Martin Jacura, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů




prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.



Bc. Petr Weinelt
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 10. června 2022

PROHLÁŠENÍ

Nemám žádný důvod proti používání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Tímto prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Malých Svatoňovicích dne 28. listopadu 2022



Weinelt Petr

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval mým rodičům Renatě a Petrovi Weineltoým, kteří mě podporovali a měli se mnou obrovskou trpělivost nejen při tvorbě této diplomové práce, ale i během celého studia. Dále bych chtěl poděkovat své přítelkyni Lucii Petráčkové, která mě během celého studia podporovala a hnala mě kupředu. Díky patří také určitě mým přátelům Bc. Karolíně Kovářové a Richardu Myslivečkovi za jejich podporu během vytváření této práce. Zvláště bych pak chtěl poděkovat mému vedoucímu diplomové práce, panu Ing. Tomáši Padělkovi, Ph.D., za odborný dohled nad tvorbou práce, důležité připomínky a poznatky a v neposlední řadě za jeho trpělivost, ochotu a čas, který mi věnoval v průběhu mého studia.

ABSTRAKT

Tato diplomová práce se zabývá analýzou úrovně bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na území místní části Praha, Praha 4 – Jiráskova čtvrť, pomocí nástrojů bezpečnostní inspekce pozemních komunikací. Na základě zjištěných bezpečnostních rizik jsou navržena řešení úprav jednotlivých místních komunikací a křižovatek.

Klíčová slova: bezpečnost provozu; bezpečnostní inspekce; Praha; Jiráskova čtvrť

ABSTRACT

This master's thesis deals with analysis of particular urban road traffic safety in urban district Prague, Prague 4 – Jiráskova čtvrť, using tools of road safety inspection. Based on detected safety defects are designed adjustments of particular urban roads and intersections.

Keywords: road safety; road safety inspection; Prague; Jiráskova čtvrť

ZKRATKY A SYMBOLY

SDZ	Svislé dopravní značení
VDZ	Vodorovné dopravní značení
TP	Technické podmínky
MHD	Městská hromadná doprava
BI	Bezpečnostní inspekce
OOSPO	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Obsah

ZKRATKY A SYMBOLY.....	2
1 ÚVOD.....	2
1.1 Cíle a motivace práce	2
1.2 Členění práce.....	2
2 PRAHA	3
2.1 Základní informace o městě	3
2.2 Historie města	4
2.3 Rozložení města	4
2.4 Dopravní význam města.....	4
2.4.1 Silniční doprava	4
2.4.2 Železniční doprava.....	5
2.4.3 Veřejná hromadná doprava	5
2.4.4 Městská hromadná doprava	5
2.4.5 Letecká doprava	5
3 POPIS ŘEŠENÉ OBLASTI	6
4 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	8
4.1 Metodika provádění bezpečnostní inspekce pozemních komunikací	8
4.1.1 Vymezení rozsahu	8
4.1.2 Příprava prohlídek	8
4.1.3 Prohlídka úseku	9
4.1.4 Identifikace rizik a návrh nápravných opatření	9
4.1.5 Zpráva o provedení inspekce.....	9
5 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ŘEŠENÉ OBLASTI.....	10
5.1 Příprava	10
5.2 Dopravní zátěž v řešené oblasti	12
5.3 Nehodovost v řešené oblasti.....	13
5.4 Inspekce řešené oblasti a rozpoznání rizik	17
5.4.1 Křižovatky	17
5.4.1.1 Křižovatka č. 1	17
5.4.1.2 Křižovatka č. 2	17
5.4.1.3 Křižovatka č. 3	17
5.4.1.4 Křižovatka č. 4	17
5.4.1.5 Křižovatka č. 5	18
5.4.1.6 Křižovatka č. 6	19

5.4.1.7	Křižovatka č. 7	20
5.4.1.8	Křižovatka č. 8	20
5.4.1.9	Křižovatka č. 9	20
5.4.1.10	Křižovatka č. 10	22
5.4.1.11	Křižovatka č. 11	22
5.4.1.12	Křižovatka č. 12	23
5.4.1.13	Křižovatka č. 13	25
5.4.1.14	Křižovatka č. 14	27
5.4.1.15	Křižovatka č. 15	29
5.4.1.16	Křižovatka č. 16	30
5.4.1.17	Křižovatka č. 17	30
5.4.1.18	Křižovatka č. 18	31
5.4.1.19	Křižovatka č. 19	32
5.4.1.20	Křižovatka č. 20	33
5.4.2	Mezikřižovatkové úseky	35
5.4.2.1	Mezikřižovatkový úsek č. 1.....	35
5.4.2.2	Mezikřižovatkový úsek č. 2.....	37
5.4.2.3	Mezikřižovatkový úsek č. 3.....	38
5.4.2.4	Mezikřižovatkový úsek č. 4.....	39
5.4.2.5	Mezikřižovatkový úsek č. 5.....	41
5.4.2.6	Mezikřižovatkový úsek č. 6.....	42
5.4.2.7	Mezikřižovatkový úsek č. 7.....	43
5.4.2.8	Mezikřižovatkový úsek č. 8.....	44
5.4.2.9	Mezikřižovatkový úsek č. 9.....	45
5.4.2.10	Mezikřižovatkový úsek č. 10.....	46
5.4.2.11	Mezikřižovatkový úsek č. 11.....	46
5.4.2.12	Mezikřižovatkový úsek č. 12.....	49
5.4.2.13	Mezikřižovatkový úsek č. 13.....	50
5.4.2.14	Mezikřižovatkový úsek č. 14.....	51
5.4.2.15	Mezikřižovatkový úsek č. 15.....	52
5.4.2.16	Mezikřižovatkový úsek č. 16.....	53
5.4.2.17	Mezikřižovatkový úsek č. 17.....	54
5.4.2.18	Mezikřižovatkový úsek č. 18.....	55
5.4.2.19	Mezikřižovatkový úsek č. 19.....	55
5.4.2.20	Mezikřižovatkový úsek č. 20.....	56
5.4.2.21	Mezikřižovatkový úsek č. 21.....	57

5.4.2.22	Mezikřižovatkový úsek č. 22.....	58
5.4.2.23	Mezikřižovatkový úsek č. 23.....	59
5.4.2.24	Mezikřižovatkový úsek č. 24.....	60
5.4.2.25	Mezikřižovatkový úsek č. 25.....	60
5.4.2.26	Mezikřižovatkový úsek č. 26.....	61
5.4.2.27	Mezikřižovatkový úsek č. 27.....	61
5.4.2.28	Mezikřižovatkový úsek č. 28.....	62
5.4.2.29	Mezikřižovatkový úsek č. 29.....	63
6	NÁVRH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ.....	65
6.1	Křižovatky	66
6.1.1	Křižovatky v Zóně 30.....	66
6.1.2	Křižovatky v Obytné Zóně.....	66
6.1.3	Křižovatky mimo návrh Zóny 30 a Obytné zóny	67
6.2	Mezikřižovatkové úseky	67
6.2.1	Mezikřižovatkové úseky v Zóně 30.....	67
6.2.2	Mezikřižovatkové úseky v Obytné zóně	70
6.2.3	Mezikřižovatkové úseky mimo návrh Zóny 30 a Obytné zóny	70
7	ZÁVĚR	71
8	BIBLIOGRAFIE	72
9	PŘÍLOHY.....	73

1 ÚVOD

1.1 Cíle a motivace práce

Cíl této práce spočívá v analýze úrovně bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v zadaném území městské části Praha 4 v Praze, konkrétně v Jiráskově čtvrti, pomocí metod bezpečnostní inspekce na pozemních komunikacích a návrh řešení za účelem odstranění nedostatků zjištěných při inspekci a organizace zadaného území.

1.2 Členění práce

Práce je rozdělena celkem do 7 kapitol. Po této kapitole následuje kapitola, která stručně popisuje hlavní město Prahu (kap. 2), následující kapitola popisuje řešenou oblast (kap. 3), dále pak kapitola, která popisuje metodiku provádění bezpečnostních inspekcí na pozemních komunikacích (kap. 4). Další kapitola se zabývá aplikací metodiky bezpečnostní inspekce na pozemních komunikacích na řešenou oblast (kap. 5). Předposlední kapitola se věnuje návrhům nápravných opatření za účelem zklidnění dopravy v řešené oblasti, a to v několika variantách (kap. 6). Poslední kapitola (kap.7) je věnována shrnutí práce.

2 PRAHA

2.1 Základní informace o městě

Město Praha je hlavním městem České republiky. Nachází se ve středních Čechách. Praha je správním centrem Středočeského kraje, ale není jeho součástí, jelikož je samostatným samosprávným celkem. Je jedním z 13 krajských měst a je to největší město České republiky.

Praha se v současné době rozkládá na 496 km² a žije zde cca 1 262 000 obyvatel. Rozkládá se kolem řeky Vltavy, jež městem protéká v délce 31 km. Administrativní dělení města je takové, že je zde 22 správních obvodů a pak 57 městských částí. Průměrná nadmořská výška, ve které se město nachází je 235 m n. m.¹

Praha je velice často cílem mnohých turistů, denně jich do Prahy míří až několik desítek tisíc. Nejnavštěvovanější místa se nachází v historickém centru města, konkrétně v oblastech Staroměstského náměstí, Václavského náměstí, Hradčan, Malé Strany, Nového města a Vyšehradu. Hodně navštěvovaným místem je také nábřeží Vltavy.



Obr. 1: Mapa městských částí ²

¹ Město Praha: Základní informace o Praze. Praha.eu [online]. [cit. 2022-06-24]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html

² Město Praha: Mapa městských částí. Praha.eu [online]. [cit. 2022-06-24]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/mestske_casti/index.html

2.2 Historie města³

Kořeny Prahy sahají až do 4 století našeho letopočtu, posledních 11 stolení je Praha naším hlavním městem. Odjakživa byla Praha sídlem českých králů i císařů a nyní v ní má sídlo i prezident. Od roku 1348 je Praha jedním z velkoměst Evropy, a to díky Karlu IV. Lucemburskému, který založil Nové město a vytvořil tak už v té době středověké velkoměsto. Také zde založil první univerzitu ve střední Evropě. Během následujících století se Praha stávala proslulým místem pro umělce.

Během 30-tileté války nastal v Praze úpadek a z války Praha vyšla jako vylidněné město. Byla však obnovena ve slohu pražského baroka. Její nový rozkvet potom nastal v období industrializace.

V roce 1784 císař Josef II. spojil do té doby samostatná pražská města, Staré město, Nové město, Malou stranu a Hradčany, v jednotné hlavní město Prahu. Praha se následně 28. 10. 1918 stala hlavní městem samostatné Československé republiky.

Postupně se k Praze připojovala okolní města a vesnice. Byla dějištěm Pražského Jara, které násilně ukončila vojska Varšavské smlouvy 21. 8. 1968. V listopadu 1989 se zde zrodila sametová revoluce, která znamenala konec totality a znovuvybudování demokratického politického systému. Od 1. 1. 1993 je Praha hlavním městem České republiky.

2.3 Rozložení města

Hlavní město Praha je rozděleno do 10 obvodů a 57 městských částí. Praha se rozkládá na 496 km². Žije zde cca 1 262 000 obyvatel.

2.4 Dopravní význam města

Propojení Prahy s okolními sídly je silniční i železniční. V mezinárodním měřítku je Praha se světovými městy propojena letecky. Praha je železniční uzel, vedou přes ní, nebo v ní začínají všechny 4 železniční koridory v ČR a několik dalších tratí. Nachází se zde několik železničních uzlů jak osobní dopravy, tak nákladní dopravy (překladiště kontejnerů). Na území Prahy nebo v její blízkosti se nachází celkem 8 dálničních tahů (D1, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D10, D11) a část dálničního okruhu Prahy (D0).

2.4.1 Silniční doprava⁴

Napojení na silniční infrastrukturu je v Praze dobré, i přes neúplný vnější okruh města, který v současnosti existuje pouze v jihozápadní části města a spojuje dálnice D1 a D5. Odvádí z města tranzitní dopravu ve směru od Brna na Plzeň a obráceně. Vnitřní okruh města pak slouží pro převedení dopravy od severu a východu Prahy na západ a opačně, v současné době je však v některých svých úsecích na hraně kapacity a tvoří se zde

³ Historie Prahy. Slalom Trója [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: <https://www.slalomtroja.cz/cz/15-informace-k-zavodu-2006/25-historie-prahy>

⁴ Dálniční síť v české republice. České dálnice [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/>

kongesce, zejména v úseku od dálnice D11 k dálnici D1 (tzv. jižní spojka). Tento problém by měl být v následujících letech vyřešen výstavbou pokračování vnějšího okruhu Prahy, který by měl spojit dálnice D11 a D1.

Celkem 8 dálničních tahů je napojeno na okruh Prahy.

2.4.2 Železniční doprava

Na území Prahy se nachází velké množství železničních tratí. Mezi hlavní tratě procházející Prahou patří ty, které jsou součástí 1., 3. a 4. železničního koridoru.⁵ Dále je zde několik dalších regionálních tratí. Přímým vlakem se z Prahy dostanete do každého krajského města v ČR. Prahou procházejí, nebo v ní začínají i linky mezinárodní železniční dopravy.

2.4.3 Veřejná hromadná doprava

Praha jako hlavní město je napojena na síť mezinárodních autobusových linek. Autobusem se z Prahy dá dostat do celé Evropy. Regionální doprava spojuje Prahu se středočeským krajem

2.4.4 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava v Praze je zajišťována několika druhy dopravních prostředků – autobus, tramvaj, metro, vlak, přívoz. Páteřní síť tvoří metro a jeho linky A, B, C.

2.4.5 Letecká doprava

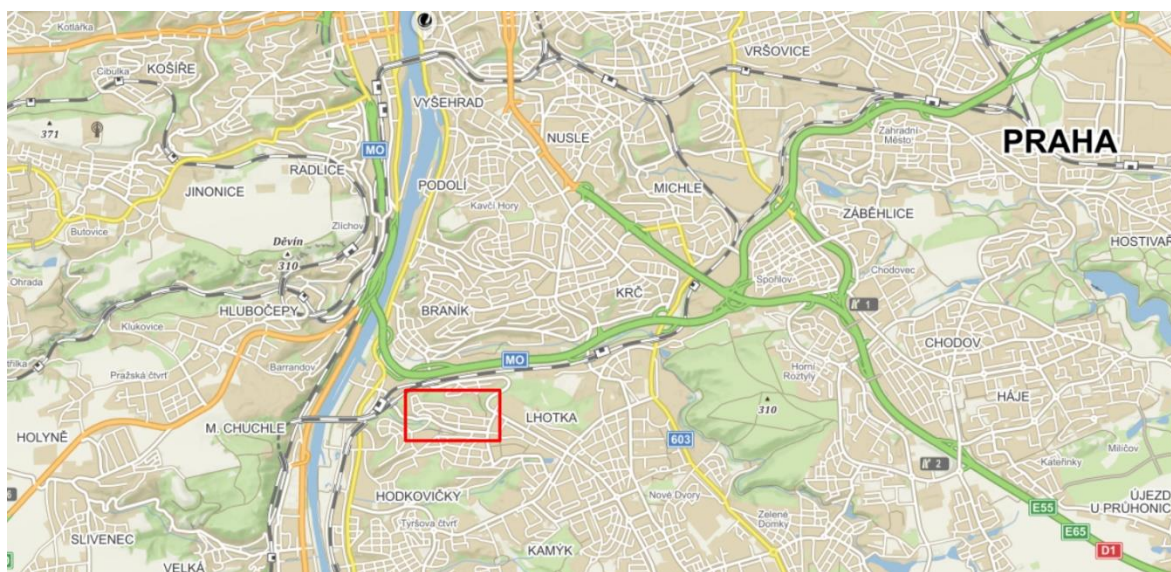
Na území Prahy se nachází několik letištních ploch. Mezi ně patří například letiště Praha-Kbely a samozřejmě letiště Václava Havla Praha jako největší osobní letiště v ČR. Letiště Václava Havla Praha spojuje Prahu s destinacemi po celém světě. Letecké linky do Prahy a z Prahy obsluhuje řada světových aerolinií.

⁵ Koridory: Charakteristika koridorů [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.k-report.net/koridory/histori3.htm>

3 POPIS ŘEŠENÉ OBLASTI

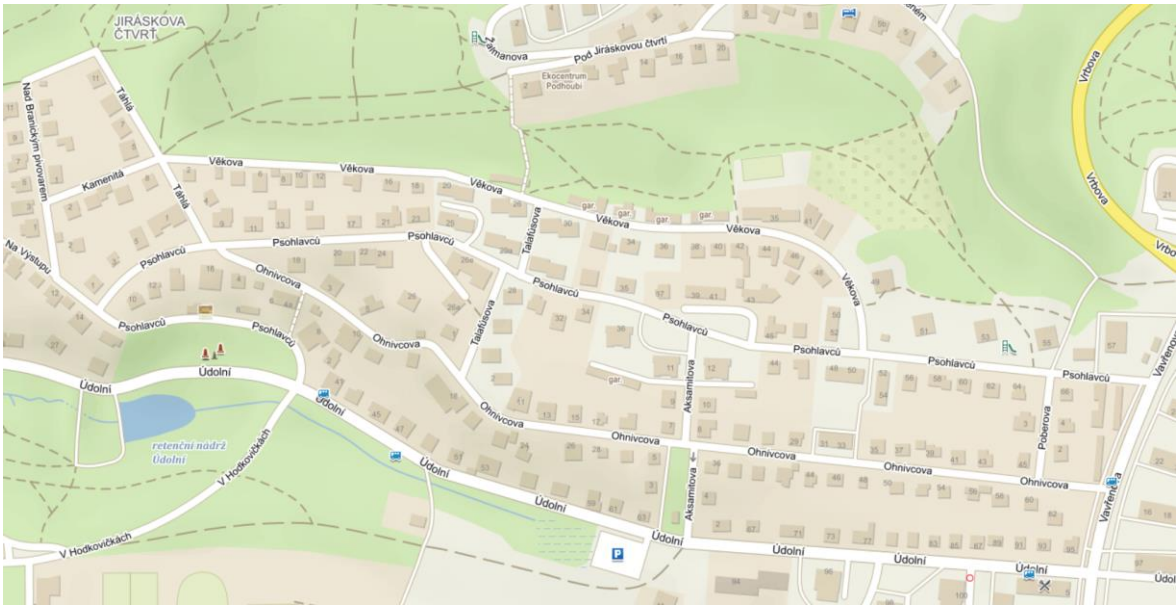
Řešená oblast se nachází v Praze, městské části Praha 4. Jedná se o Jiráskovu čtvrť (Obr. 2 a Obr. 3). Oblast ohraničují dvě ulice, a to sice ulice Vavřenova a ulice Údolní, obě tyto ulice jsou zahrnuty do předmětu této práce. Nachází se zde hlavně nízká zástavba v podobě rodinných domů a vil. V severovýchodní části Jiráskovi čtvrti jsou pak bytové domy. Podle územního plánu jsou v oblasti výhradně obytné plochy (Obr. 4). Nachází se zde mateřská škola a dvě zastávky autobusu.

Intenzita provozu v řešené oblasti není významná, při pěší pochůzce nebyli zaznamenány žádné náznaky tvorby kongescí. Nejvyšší dovolená rychlost je 50 km/h, v některých místech je omezena na 30 km/h. Žádná část oblasti není řešena jako Zóna 30 nebo Obytná zóna.

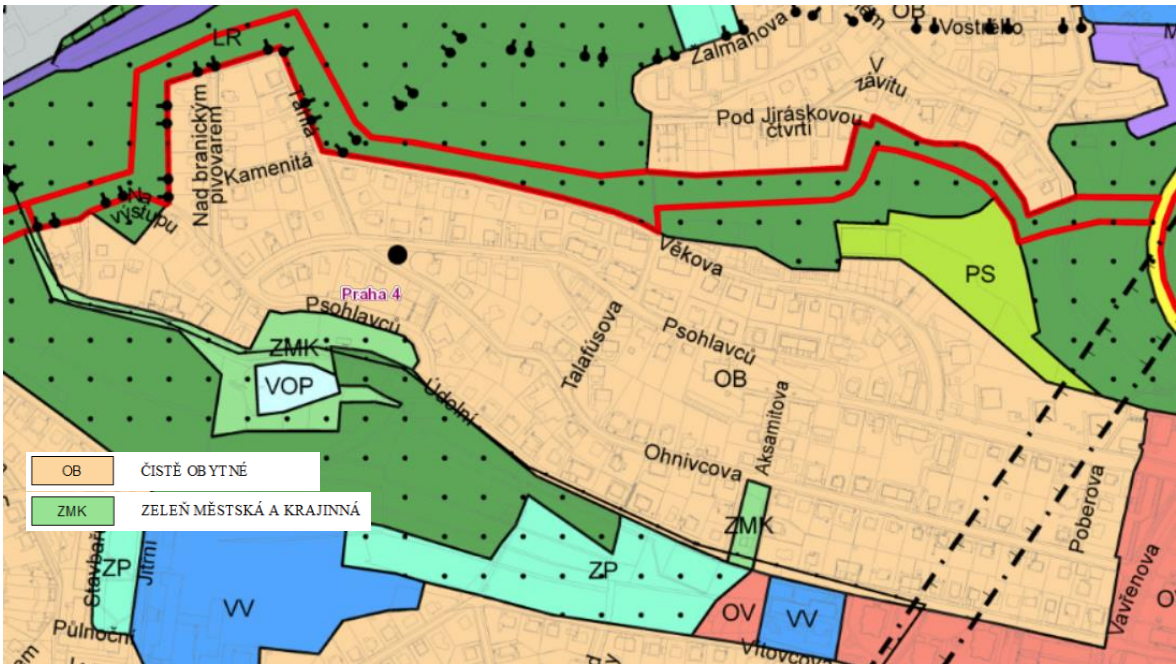


Obr. 2: Poloha řešené oblasti ve městě⁶

⁶ *Mapy.cz [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&x=14.4591443&y=50.0254190&z=14>*



Obr. 3: Řešená oblast⁷



Obr. 4: Výřez z územního plánu⁸

⁷ Mapy.cz [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&x=14.4591443&y=50.0254190&z=14>

⁸ Výkresy územního plánu. IPR Praha [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

4 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH⁹

Je známo, že nejdůležitější faktor vzniku dopravní nehody na pozemních komunikacích a nejen tam, je lidský faktor. Odborné studie říkají, že až 90 % nehod je způsobeno lidským faktorem, nebo alespoň z větší části je označen za viníka nehody člověk. Člověka je jednoduché vyrušit, nebo rozptýlit a pak dělá chyby vedoucí k dopravním nehodám. Typicky jsou to chyby jako nepřiměřená rychlost, nepozornost, nepřizpůsobený způsob jízdy povaze a stavu vozovky. Za tyto věci ale nemůže vždy člověk, má na to vliv i stav komunikace a její okolí, v neposlední řadě také povětrnostní podmínky. Například nepozornost člověka mohou významně ovlivnit reklamy podél silnic a dálnic.

K tomu, aby byla zajištěna a neustále zvyšována bezpečnost na pozemních komunikacích je potřeba působit nejen na řidiče, ale i na ostatní vlivy, některé z nich byli zmíněny výše.

Inspekci zajišťuje vlastník, nebo správce komunikace. Inspekci provádí auditor bezpečnosti pozemních komunikací alespoň s jednou další osobou. Inspekce se provádí vždy jednou za 5 let. Inspekce je systematická, periodická a formální prohlídka komunikací, kterou provádí auditor bezpečnosti pozemních komunikací, za účelem rozpoznání rizik, které mohou zhoršovat následky dopravních nehod, nebo napomáhat k jejich vzniku. Auditor by se měl také zaměřit na to, zda komunikace dostatečně splňuje principy samovysvětlující komunikace a promíjivé komunikace. Inspekce by měla být prováděna z pohledu všech účastníků provozu, kteří se mohou vyskytnout na dané komunikaci, tzn. například chodec, řidič motorového vozidla, nebo cyklista. Inspekce je preventivní nástroj, takže k ní nepotřebujeme znát detailní data o nehodovosti.

Cílem bezpečnostní inspekce je stanovit místa na pozemní komunikaci, která jsou z nějakého důvodu riziková, např. kvůli špatnému uspořádání komunikace.

4.1 Metodika provádění bezpečnostní inspekce pozemních komunikací

Metodiku a její zpracování můžeme rozdělit do 5 kroků.

4.1.1 Vymezení rozsahu

Řešenou síť pozemních komunikací je nutné rozdělit na několik úseků. Tyto úseky by měli vykazovat podobné dopravně-inženýrské charakteristiky hlavně z hlediska základního šířkového uspořádání (počty pruhů, směrové rozdělení) a charakteristik území (extravilán, intravilán). Úseky mohou mít různé délky, zaleží na kategorii komunikace, např. u dálnic mohou být úseky mnohem delší než u místních komunikací. Cílem tohoto kroku je sestavit pořadí úseků pozemní komunikace, které budou podrobeny bezpečnostní inspekci.

4.1.2 Příprava prohlídek

Cílem přípravných prací je získání maximálního počtu údajů o úseku komunikace, která bude podrobena inspekci. Údaje o bezprostředním okolí komunikace. Je potřeba také zjistit, zda návrhové prvky odpovídají

⁹ Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací. 3. vydání. CDV, 2013. ISBN 978-80-86502-49-6.

funkci a kategorii komunikace, složení dopravního proudu, nejvyšší dovolenou rychlost, převládající typ dopravy, podíl těžkých nákladních vozidel, intenzity chodců a cyklistů, aktuální dopravní situaci, povrch komunikace a jeho vlastnosti atd.

4.1.3 Prohlídka úseku

Prohlídka úseku představuje základ inspekce. Jejím cílem je identifikace zjevných problémů, rizikových faktorů a pochopení obtíží, se kterými se účastníci provozu na řešeném úseku setkávají. Během prohlídky probíhá také diskuse nad možnými nápravnými opatřeními. Členové inspekčního týmu musí při prohlídce dbát zvýšené opatrnosti. Pro umožnění pohybu osob po dálnici nebo rychlostní silnici je nutné, aby byli členové inspekčního týmu proškoleni.

4.1.4 Identifikace rizik a návrh nápravných opatření

Inspekční tým rozpozná na základě prohlídky úseku rizikové faktory, které souvisí s utvářením komunikace a jejího okolí a navrhne opatření k jejich odstranění nebo zmírnění. Rozpoznané rizikové faktory se dají ohodnotit třemi úrovněmi závažnosti: nízká, střední a vysoká. Toto ohodnocení usnadňuje stanovení priorit při rozhodování, jaké faktory řešit, a případně v jakém pořadí je řešit.

Nízká úroveň rizika je taková, že rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, nebo zvyšuje subjektivní riziko (snižuje pocit bezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod z osobními následky je málo pravděpodobný a vliv na zhoršení následků nehod je minimální.

Střední úroveň rizika je taková, že rizikový faktor má vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných dopravních nehod. Odstranění takového rizika je považováno za důležité.

Vysoká úroveň rizika je taková, že při neodstranění rizikového faktoru existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Vliv na zhoršení následků případných dopravních nehod je značný. Odstranění takového rizika je považováno za nezbytně nutné a prioritní.

4.1.5 Zpráva o provedení inspekce

Zpráva o provedení inspekce je výstupem inspekce.

5 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ŘEŠENÉ OBLASTI

Bezpečnostní inspekce (BI) byla provedena podle metodiky provádění bezpečnostní inspekce na pozemních komunikacích. Inspekci provedl autor této práce.

5.1 Příprava

Rozsah inspekce

Oblast, která byla zahrnuta do BI byla v rámci přípravy BI rozdělena na křižovatky a mezikřižovatkové úseky, které budou podrobeny inspekci. Mapa s čísly jednotlivých úseků je k vidění na Obr. 5 a Obr. 6, popis pomocí názvů ulic je pak v Tab. 1 a Tab. 2.

Řešená oblast je ohraničena ulicemi Údolní a Vavřenova, obě ulice jsou součástí bezpečnostní inspekce. Bezpečnostní inspekce bude dále zkoumat ulice: Psohlavců, Věkova, Talafúsova, Táhlá, Kamenitá, Nad Branickým pivovarem, Na Výstupu, Ohnivcova, Aksamitova a Poberova.

Tab. 1: Seznam křižovatek podrobených inspekci

číslo	Křižovatka	číslo	Křižovatka
1	Vavřenova X Psohlavců	11	Kamenitá X Nad Branickým pivovarem
2	Proberova X Psohlavců	12	Psohlavců X Nad Branickým pivovarem
3	Věkova X Psohlavců	13	Údolní X Psohlavců X V Hodkovičkách
4	Psohlavců	14	Ohnivcova X Talafúsova
5	Aksamitova X Psohlavců	15	Ohnivcova X Aksamitova
6	Talafúsova X Psohlavců	16	Aksamitova X Údolní
7	Věkova X Talafúsova	17	Aksamitova X Údolní
8	Psohlavců	18	Údolní X Vavřenova
9	Psohlavců X Ohnivcova X Táhlá	19	Ohnivcova X Vavřenova
10	Táhlá X Věkova X Kamenitá	20	Ohnivcova X Poberova

Tab. 2: Seznam mezikřižovatkových úseků podrobených inspekci

Úsek	Rozmezí úseku	Úsek	Rozmezí úseku
1	Ulice Psohlavců úsek Vavřenova - Poberova	16	Ulice Psohlavců úsek Nad Branickým pivovarem - Údolní
2	Ulice Psohlavců úsek Poberova - Věkova	17	Ulice Ohnivcova úsek Psohlavců - Talafúsova
3	Ulice Psohlavců úsek Věkova - Aksamitova	18	Ulice Talafúsova úsek Ohnivcova - Psohlavců
4	Ulice Věkova úsek Psohlavců - Talafúsova	19	Ulice Ohnivcova úsek Talafúsova - Aksamitova
5	Ulice Psohlavců úsek Aksamitova - Talafúsova	20	Ulice Údolní úsek Psohlavců - Aksamitova
6	Ulice Talafúsova úsek Psohlavců - Věkova	21	Ulice Aksamitova úsek Ohnivcova - Psohlavců
7	Ulice Věkova úsek Talafúsova - Táhlá	22	Ulice Aksamitova úsek Ohnivcova - Údolní
8	Ulice Psohlavců úsek Talafúsova - Psohlavců	23	Ulice Poberova úsek Ohnivcova - Psohlavců
9	Ulice Psohlavců úsek Psohlavců - Ohnivcova	24	Ulice Ohnivcova úsek Aksamitova - Poberova
10	Ulice Táhlá úsek Věkova - Psohlavců	25	Ulice Vavřenova úsek Údolní - Ohnivcova
11	Ulice Táhlá úsek Věkova - Nad Branickým pivovarem	26	Ulice Ohnivcova úsek Poberova - Vavřenova
12	Ulice Psohlavců úsek Táhlá - Nad Branickým pivovarem	27	Ulice Vavřenova úsek Ohnivcova - Psohlavců
13	Ulice Kamenitá úsek Nad Branickým pivovarem - Táhlá	28	Ulice Údolní úsek Akasmitova - Vavřenova
14	Ulice Nad Branickým pivovarem úsek Kamenitá - Táhlá	29	Ulice Aksamitova úsek Ohnivcova - Údolní
15	Ulice Nad Branickým pivovarem úsek Kamenitá - Psohlavců		



Obr. 5: Mapa s čísly mezikřižovatkových úseků



Obr. 6: Mapa s čísly křižovatek

5.2 Dopravní zátěž v řešené oblasti

Dopravní zátěž je v této oblasti spíše nevýznamná, mimo ulic Údolní a Vávřenova.

Pravidelné sčítání dopravy proběhlo na území Prahy v roce 2021, ani jedna ulice z oblasti nebyla zahrnuta do sčítání, nicméně během několika pěších pochůzek, nebo projížděním oblastí vozidlem nebyly zjištěny, ani zaznamenány žádné náznaky tvorby kongescí vlivem vysoké hustoty provozu. Bylo tak rozhodnuto, že není potřeba zde provádět průzkum dopravy za účelem zjištění intenzity dopravy.

V oblasti se nenachází žádný výrobní průmysl, není tak očekáváno zatížení komunikací těžkou nákladní dopravou.

5.3 Nehodovost v řešené oblasti

Nehodovost v oblasti byla vyhodnocena za pomoci veřejné databáze nehod poskytované Policií ČR.¹⁰ Nehody byly prověřeny v období od 30. 6. 2017 do 30. 6. 2022. Během tohoto období došlo v oblasti ke 41 nehodám. Při žádné z nehod nedošlo k usmrcení člověka. Byla zde jedna nehoda s těžkým zraněním a sedm nehod s lehkým zraněním.

Nejčastějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (20 nehod). Většina nehod byla pouze s hmotnou škodou. Větší množství nehod se nachází v mezikřižovatkových úsecích než v křižovatkách. Podrobnější popis nehod je zaznamenán v Tab. 3 a Tab. 4 a jsou také vyznačeny na Obr. 7.

¹⁰ Dopravní nehody v ČR [online]. [cit. 2022-10-04]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Tab. 3: Seznam a popis nehod v křižovatkách

Číslo křiž.	Charakter nehody	Druh nehody	Zranění	Viník	Druh srážky	Hlavní příčina	Datum	Povětrnostní podmínky	Viditelnost
1	nnž	sch	LZ	ch	-	nř	19.10.2021	neztížené	noc - vřo
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	nh	snv	ne	řmv	čelní	P4	04.03.2019	neztížené	den - vn
	nh	snv	ne	řmv	z boku	P4	08.08.2018	neztížené	den - s
	nh	snv	ne	řmv	zezadu	nbv	11.03.2019	neztížené	den - vn
	nnž	snv	LZ	řmv	z boku	P4	16.06.2019	neztížené	den - vn
	nnž	h	LZ	řmv	-	nřv	18.12.2019	neztížené	noc - vřo
	nh	snv	ne	řmv	čelní	P4	21.08.2018	neztížené	den - vn
	nh	snv	ne	řmv	z boku	P4	16.03.2018	déšť	den - vn
nh	snv	ne	řmv	zezadu	noc	16.05.2018	neztížené	den - vn	
14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	nh	snv	ne	řmv	z boku	P4	27.03.2018	neztížené	noc - vřo
	nh	snv	ne	řmv	z boku	P4	28.11.2020	neztížené	noc - vřo
	nh	snv	ne	řmv	z boku	P4	09.09.2019	neztížené	den - vn
	nh	snv	ne	řmv	z boku	P4	14.09.2021	neztížené	den - vn
	nh	snv	ne	řmv	z boku	P4	12.06.2018	neztížené	den - vn
	nh	snv	ne	řmv	z boku	P4	15.10.2018	neztížené	den - vn
19	nnž	snv	LZ	řmv	zezadu	nbv	25.11.2017	neztížené	den - vn
20	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tab. 4: Seznam a popis nehod v mezikřížovatkových úsecích

Číslo úseku	Charakter nehody	Druh nehody	Zranění	Viník	Druh srážky	Hlavní příčina	Datum	Povětrnostní podmínky	Viditelnost
1	nh	svz	ne	řmv	-	noc	03.05.2021	neztížené	den - vn
	nh	svz	ne	řmv	-	srnv	11.12.2021	neztížené	den - vn
	nh	svz	ne	řmv	-	jnzj	23.11.2021	neztížené	den - vn
	nh	svz	ne	řmv	-	jnzj	03.12.2018	neztížené	den - vn
2	nh	svz	ne	řmv	-	jnzj	04.12.2019	neztížené	den - vn
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	nh	spp	ne	řmv	-	řnř	05.09.2018	neztížené	den - vn
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	nh	svz	ne	řmv	-	srv	17.07.2019	neztížené	den - vn
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8									
9	nh	svz	ne	řmv	-	jnzj	16.02.2018	neztížené	den - vn
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	nnž	snv	LZ	řmv	zezadu	nbv	11.08.2021	neztížené	den - vn
	nh	snv	ne	řmv	z boku	řnř	23.06.2018	neztížené	den - vn
13	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	nh	svz	ne	řmv	-	řmv	14.07.2021	neztížené	den - vn
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	nh	snv	ne	řmv	z boku	vbdv	15.11.2019	neztížené	den - vn
18	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	nh	svz	ne	řmv	-	noc	07.03.2021	neztížené	den - vn
20	nnž	sch	LZ	řmv	-	chvp	13.12.2018	neztížené	den - s
	nh	jdn	ne	řmv	-	řnř	23.11.2021	neztížené	noc - vřo
	nnž	jdn	TZ	jz	-	nř	30.03.2018	neztížené	den - vn
	nh	snv	ne	řmv	boční	vbdv	21.03.2021	neztížené	den - vn
	nnž	jdn	LZ	řmv	-	řnř	07.06.2018	neztížené	noc - vřo
21	nh	spp	ne	řmv	-	řnř	20.07.2018	neztížené	den - vn
22	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	nh	spp	ne	řmv	-	řnř	19.08.2017	neztížené	den - vn
	nh	snv	ne	řmv	z boku	noc	04.02.2022	neztížené	den - s
28	nh	spp	ne	řmv	-	srv	21.04.2021	neztížené	den - vn
	nh	spp	ne	řmv	-	bp	17.05.2022	neztížené	den - vn
	nnž	svz	LZ	řmv	-	řnř	26.06.2019	neztížené	den - vn
	nh	snv	ne	řmv	zezadu	noc	08.02.2021	mrholení	noc - vřo
29	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Legenda:

spp – srážka s pevnou překážkou

P4 – proti příkazu značky P4 „dej přednost v jízdě“

P6 – proti příkazu značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“

řňř – řidič se plně nevěnoval řízení

nřv – nezvládnutí řízení vozidla

svz – srážka s vozidlem zaparkovaným

nh – nehoda pouze s hmotnou škodou

oc – nesprávné otáčení nebo couvání

jns – jízda po nesprávné straně

vbdv – vyhýbání bez dostatečné boční vůle

snv – srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem

nnž – nehoda s následky na životě nebo zdraví

nrsv – nepřízpůsobení rychlost stavu vozovky

nř – nezaviněná řidičem

sch – srážka s chodcem

jnzj – jiný druh nesprávného způsobu jízdy

ndts – nepřízpůsobení rychlosti dopravně-technickému stavu vozovky

pov – při odbočování vlevo

nrv – nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu

den-s – soumrak

noc-vřo – veřejné osvětlení

den-vn – viditelnost nezhoršená

nbv – nedodržení bezpečné vzdálenosti

h – havárie

jdn – jiný druh nehody

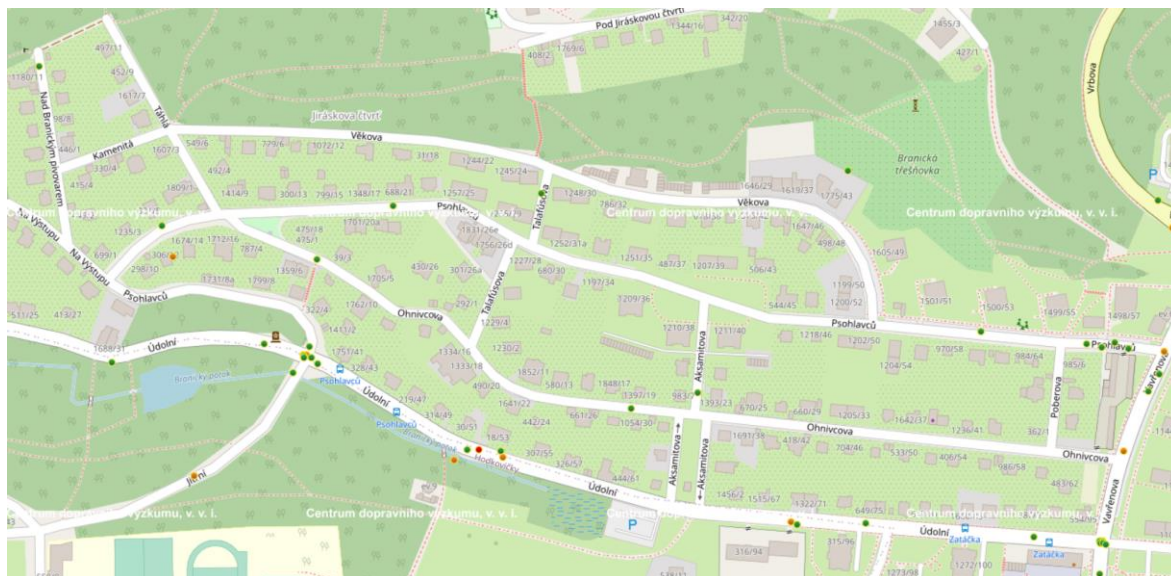
srv – samovolné rozjetí vozidla

bp – bránění v předjíždění

jz – jiné zavinění

chvp – chodci na vyznačeném přechodu

srnv – samovolné rozjetí nezajištěného vozidla



Obr. 7: Mapa s vyobrazenými nehodami¹¹

Většina nehod se stala v ulicích Vavřenova a Údolní, je to způsobeno tím, že v těchto ulicích je největší hustota provozu.

¹¹ Dopravní nehody v ČR [online]. [cit. 2022-10-04]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

5.4 Inspekce řešené oblasti a rozpoznání rizik

Bezpečnostní inspekce proběhla v úterý 11. října 2022 a byla provedena autorem této práce a slečnou Bc. Karolínou Kovářovou. Inspekce proběhla pěším průzkumem a také jízdou autem s kamerou, byla rozpoznána všechna možná rizika v celé řešené oblasti a byla pořízena fotodokumentace nalezených rizik.

5.4.1 Křižovatky

5.4.1.1 Křižovatka č. 1

Chybějící vodorovné značení pro OSSPO

V blízkosti přechodu ani na jednom rameni křižovatky se nenachází signální pás ani varovný pás, který by nevidomé osoby dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce. Nevidomé osoby tak nemohou samy a bez asistence bezpečně přecházet komunikaci. Tento rizikový faktor může vést k nehodám s následky na životě a zdraví a může zhoršovat následky nehody, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika a měl by být kladen důraz na jeho odstranění.



Obr. 8: Chybějící vodorovné značení pro OSSPO¹²

5.4.1.2 Křižovatka č. 2

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.3 Křižovatka č. 3

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.4 Křižovatka č. 4

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

¹² © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.5 Křižovatka č. 5

Parkování v křižovatce

V řešené oblasti je dostatek místa na parkování vozidel. Parkování v křižovatce zmenšuje prostor pro průjezd vozidel, ale také zhoršuje rozhledové poměry jak pro řidiče, tak i chodce, a tím je tak chodcům ztížena možnost bezpečně přejít, řidičům pak bezpečně projet křižovatkou. Jedná se o porušení zákona č.361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který striktně zakazuje řidiči zastavit a stát v křižovatce ve vzdálenosti kratší než 5 metrů před nebo 5 metrů za hranici křižovatky¹³. Při dávání přednosti v jízdě vozidlům na hlavní komunikaci může dojít k přehlédnutí vozidla a následné nehodě. Jestliže nedojde k odstranění rizika, existuje zde velká šance vzniku dopravních nehod s osobními následky, nebo nehod s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 9: Parkování v křižovatce¹⁴

¹³ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

¹⁴ © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.6 Křižovatka č. 6

Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

Toto nevhodné umístění kontejneru přímo ohrožuje bezpečnost účastníků provozu. V případě že by došlo k odbrzdění kontejnerů a vjetí před jedoucím vozidlo, může nejen dojít ke zranění cestujících ve vozidle, ale následné odmrštění kontejneru do prostoru křižovatky by mohlo vytvořit další nebezpečné situace. Mohou tak vznikat nehody s hmotnou škodou, nebo s následky na životě a zdraví.

Kontejnery na odpad také brání v rozhledu v rámci křižovatky, mohlo by tak dojít k nedání přednosti v jízdě a následné nehodě. Nehoda může způsobit následky na životě a zdraví.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední úrovní rizika.



Obr. 10: Nevhodné umístění kontejnerů na odpad¹⁵

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

Skutečnost, že tyto prvky nejsou v prostoru křižovatky může způsobovat libovolný pohyb chodců po komunikaci, tzn. hrozí, že chodci budou přecházet v místech, kde je to nebezpečné. Toto může vést k nehodě s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen jako střední úroveň rizika.



Obr. 11: Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení¹⁶

¹⁵ © Weinelt Petr, 2022

¹⁶ © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.7 Křižovatka č. 7

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.8 Křižovatka č. 8

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.9 Křižovatka č. 9

Příliš rozlehlá křižovatka

Řidič v příliš rozlehlé křižovatce ztrácí přehled o své poloze v křižovatce a není donucen zpomalit. Zvyšuje se zde tak šance vzniku nehod s následky na životě nebo zdraví, právě kvůli vysoké rychlosti při průjezdu křižovatkou.

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

Skutečnost, že tyto prvky nejsou v prostoru křižovatky může způsobovat libovolný pohyb chodců po komunikaci, tzn. hrozí, že chodci budou přecházet v místech, kde je to nebezpečné. Toto může vést k nehodě s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen jako střední úroveň rizika.



Obr. 12: Příliš rozlehlá křižovatka, Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení¹⁷

¹⁷ © Weinelt Petr, 2022

Chybějící vodorovné dopravní značení

Toto riziko může vést k neuspořádanému pohybu vozidel v křižovatce. Například najetí do protisměru, nebo vjetí do pruhu, se kterým se kříží trajektorie daného vozidla. Pravděpodobnost výskytu nehod s následky na životě a zdraví není vysoká.

Rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 13: Chybějící vodorovné značení¹⁸

Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

Toto nevhodné umístění kontejneru přímo ohrožuje bezpečnost účastníků provozu. Kontejnery brání rozhledovým poměrům v křižovatce, snadno tak může dojít k přehlédnutí vozidla a nedání tak přednosti v jízdě. Mohou tak vznikat nehody s hmotnou škodou, nebo s následky na životě a zdraví.

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 14: Nevhodné umístění kontejnerů na odpad¹⁹

¹⁸ © Weinelt Petr, 2022

¹⁹ © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.10 Křižovatka č. 10

Příliš vzrostlá zeleň

Příliš vzrostlá zeleň na jedné z větví křižovatky, brání v rozhledu v prostoru křižovatky. Tento rizikový faktor může způsobovat přehlédnutí vozidla a nedání přednosti v jízdě. To může vést k nehodám s hmotnou škodou nebo s následky na životě a zdraví. Z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 15: Příliš vzrostlá zeleň²⁰

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

Skutečnost, že tyto prvky nejsou v prostoru křižovatky může způsobovat libovolný pohyb chodců po komunikaci, tzn. hrozí, že chodci budou přecházet v místech, kde je to nebezpečné. Toto může vést k nehodě s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen jako střední úroveň rizika.



Obr. 16: Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení²¹

5.4.1.11 Křižovatka č. 11

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

²⁰ © Weinelt Petr, 2022

²¹ © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.12 Křižovatka č. 12

Příliš rozlehlá křižovatka

Řidič v příliš rozlehlé křižovatce ztrácí přehled o své poloze v křižovatce a není donucen zpomalit. Zvyšuje se zde tak šance vzniku nehod s následky na životě nebo zdraví, právě kvůli vysoké rychlosti při průjezdu křižovatkou.

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

Skutečnost, že tyto prvky nejsou v prostoru křižovatky může způsobovat libovolný pohyb chodců po komunikaci, tzn. hrozí, že chodci budou přecházet v místech, kde je to nebezpečné. Toto může vést k nehodě s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen jako střední úroveň rizika.



Obr. 17: Příliš rozlehlá křižovatka, Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení²²

²² © Weinelt Petr, 2022

Nevyhovující povrch komunikace

V prostoru křižovatky byla z neznámého důvodu vytvořena hrana, která začíná na hranici křižovatky a pokračuje až středu křižovatky. Hrana navazuje na obrubník, nicméně neplní v křižovatce žádnou funkci. Právě naopak je spíše nebezpečná, protože je snadno přehlédnutelná řidičem vozidla. Mohou tak vznikat nebezpečné situace, kdy řidič bude prudce brzdit, nebo se hraně vyhýbat. Pravděpodobným rizikem je vznik spíše nehod s hmotnou škodou.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 18: Nevhodující povrch komunikace²³

²³ © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.13 Křižovatka č. 13

Příliš rozlehlá křižovatka

Řidič v příliš rozlehlé křižovatce ztrácí přehled o své poloze v křižovatce a není donucen zpomalit. Zvyšuje se zde tak šance vzniku nehod s následky na životě nebo zdraví, právě kvůli vysoké rychlosti při průjezdu křižovatkou.

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

Skutečnost, že tyto prvky nejsou v prostoru křižovatky může způsobovat libovolný pohyb chodců po komunikaci, tzn. hrozí, že chodci budou přecházet v místech, kde je to nebezpečné. Toto může vést k nehodě s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen jako střední úroveň rizika.



Obr. 19: Příliš rozlehlá křižovatka, Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení²⁴

²⁴ © Weinelt Petr, 2022

Chybějící vodorovné značení pro OSSPO

V blízkosti přechodu ani na jednom rameni křižovatky se nenachází signální pás ani varovný pás, který by nevidomé osoby dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce. Nevidomé osoby tak nemohou samy a bez asistence bezpečně přecházet komunikaci. Tento rizikový faktor může vést k nehodám s následky na životě a zdraví a může zhoršovat následky nehody, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika a měl by být kladen důraz na jeho odstranění.



Obr. 20: Chybějící vodorovné značení pro OSSPO²⁵

²⁵ © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.14 Křižovatka č. 14

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

Skutečnost, že tyto prvky nejsou v prostoru křižovatky může způsobovat libovolný pohyb chodců po komunikaci, tzn. hrozí, že chodci budou přecházet v místech, kde je to nebezpečné. Toto může vést k nehodě s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen jako střední úroveň rizika.

Parkování v křižovatce

V řešené oblasti je dostatek místa na parkování vozidel. Parkování v křižovatce nejen zmenšuje prostor pro průjezd vozidel, ale také zhoršuje rozhledové poměry jak pro řidiče, tak i chodce, a tím je tak chodcům ztížena možnost bezpečně přejít, řidičům pak bezpečně projet křižovatku. Jedná se o porušení zákona č.361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který striktně zakazuje řidiči zastavit a stát v křižovatce ve vzdálenosti kratší než 5 metrů před nebo 5 metrů za hranicí křižovatky²⁶. Při dávání přednosti v jízdě vozidlům na hlavní komunikaci může dojít k přehlédnutí vozidla a následné nehodě. Jestliže nedojde k odstranění rizika, existuje zde velká šance vzniku dopravních nehod s osobními následky, nebo nehod s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 21: Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení, Parkování v křižovatce²⁷

²⁶ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

²⁷ © Weinelt Petr, 2022

Špatné rozhledové poměry

V křižovatce nejsou dostatečné rozhledové poměry, které by umožňovaly bezpečně dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava. Nedodržení rozhledových poměrů je způsobeno přilehlými hranicemi pozemků a na nich rostoucími stromy a keři. V křižovatce je zvýšené riziko vzniku nehod s následky na životě a zdraví, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou mírou rizika.



Obr. 22: Špatné rozhledové poměry²⁸

²⁸ © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.15 Křižovatka č. 15

Parkování v křižovatce

V řešené oblasti je dostatek místa na parkování vozidel. Parkování v křižovatce nejen zmenšuje prostor pro průjezd vozidel, ale také zhoršuje rozhledové poměry jak pro řidiče, tak i chodce, a tím je tak chodcům ztížena možnost bezpečně přejít, řidičům pak bezpečně projet křižovatku. Jedná se o porušení zákona č.361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který striktně zakazuje řidiči zastavit a stát v křižovatce ve vzdálenosti kratší než 5 metrů před nebo 5 metrů za hranicí křižovatky²⁹. Při dávání přednosti v jízdě vozidlům na hlavní komunikaci může dojít k přehlédnutí vozidla a následné nehodě. Jestliže nedojde k odstranění rizika, existuje zde velká šance vzniku dopravních nehod s osobními následky, nebo nehod s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 23: Parkování v křižovatce³⁰

²⁹ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

³⁰ © Weinelt Petr, 2022

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

Skutečnost, že tyto prvky nejsou v prostoru křižovatky může způsobovat libovolný pohyb chodců po komunikaci, tzn. hrozí, že chodci budou přecházet v místech, kde je to nebezpečné. Toto může vést k nehodě s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen jako střední úroveň rizika.



Obr. 24: Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení³¹

5.4.1.16 Křižovatka č. 16

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.17 Křižovatka č. 17

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

³¹ © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.18 Křižovatka č. 18

Chybějící vodorovné značení pro OSSPO

V blízkosti přechodu ani na jednom rameni křižovatky se nenachází signální pás ani varovný pás, který by nevidomé osoby dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce. Nevidomé osoby tak nemohou samy a bez asistence bezpečně přecházet komunikaci. Tento rizikový faktor může vést k nehodám s následky na životě a zdraví a může zhoršovat následky nehody, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika a měl by být kladen důraz na jeho odstranění.



Obr. 25: Chybějící vodorovné značení pro OSSPO³²

³² © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.19 Křižovatka č. 19

Chybějící vodorovné značení pro OSSPO

V blízkosti přechodu ani na jednom rameni křižovatky se nenachází signální pás ani varovný pás, který by nevidomé osoby dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce. Nevidomé osoby tak nemohou samy a bez asistence bezpečně přecházet komunikaci. Tento rizikový faktor může vést k nehodám s následky na životě a zdraví a může zhoršovat následky nehody, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika a měl by být kladen důraz na jeho odstranění.



Obr. 26: Chybějící vodorovné značení pro OSSPO³³

³³ © Weinelt Petr, 2022

5.4.1.20 Křižovatka č. 20

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

Skutečnost, že tyto prvky nejsou v prostoru křižovatky může způsobovat libovolný pohyb chodců po komunikaci, tzn. hrozí, že chodci budou přecházet v místech, kde je to nebezpečné, nepřehledné. To může vést k nehodě s následky na životě nebo zdraví, proto je tento rizikový faktor hodnocen jako střední úroveň rizika.



Obr. 27: Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení³⁴

³⁴ © Weinelt Petr, 2022

Tab. 5: Seznam rizikových faktorů v křižovatce

Úsek	Parkování v křižovatce	Příliš vzrostlá zeleň	Příliš rozlehlá křižovatka	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Chybějící vodorovné značení pro OOSPO	Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení	Chybějící VDZ	Špatné rozhledové poměry	Nevyhovující povrch komunikace
1					X				
2									
3									
4									
5	X								
6				X		X			
7									
8									
9			X	X		X	X		
10		X				X			
11									
12			X			X		X	
13			X		X	X			
14	X					X	X		
15	X					X			
16									
17									
18					X				
19					X				
20						X			

5.4.2 Mezikřižovatkové úseky

5.4.2.1 Mezikřižovatkový úsek č. 1

Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

Takové umístění kontejnerů na odpad by mohlo v případě nezajištění kontejnerů brzdou a následného vjetí do prostoru komunikace ohrozit účastníky silničního provozu

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 28: Nevhodné umístění kontejnerů na odpad³⁵

Chybějící vodorovné dopravní značení

V tomto úseku nejsou na místech, kde parkují vozidla vyznačená kolmá parkovací stání. Dochází tak k parkování v nepravidelných rozestupech, to může vést ke snížení kapacity parkoviště. Nehrozí následky na životě nebo zdraví, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 29: Chybějící vodorovné značení³⁶

³⁵ © Weinelt Petr, 2022

³⁶ © Weinelt Petr, 2022

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry³⁷. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 30: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)³⁸

³⁷ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

³⁸ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.2 Mezikřižovatkový úsek č. 2

Chybějící vodorovné dopravní značení

V tomto úseku nejsou na místech, kde parkují vozidla vyznačená kolmá parkovací stání. Dochází tak k parkování v nepravidelných rozestupech, to může vést ke snížení kapacity parkoviště. Nehrozí následky na životě nebo zdraví, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 31: Chybějící vodorovné dopravní značení³⁹

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁴⁰. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 32: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁴¹

³⁹ © Weinelt Petr, 2022

⁴⁰ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁴¹ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.3 Mezikřižovatkový úsek č. 3

Chybějící prostor pro pěší

V této části komunikace není jakýkoliv oddělený prostor pro pěší, ve kterém by se mohli bezpečně chodci pohybovat. Chodci se tak pohybují přímo po vozovce. Mohou tak vznikat nebezpečné situace, které mohou vést k ohrožení chodců na jejich zdraví. Snaha chodců vyhnout se jedoucím vozům vyústila ve vyšlapání cesty vedle komunikace.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 33: Chybějící prostor pro pěší⁴²

⁴² © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.4 Mezikřižovatkový úsek č. 4

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁴³. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 34: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁴⁴

⁴³ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁴⁴ © Weinelt Petr, 2022

Špatné parkování

Vozidlo stojí na místě pro umístění kontejnerů na odpad. Místo je označeno žlutou čarou, na které je stání zakázáno. Tento rizikový faktor nevytváří nijak nebezpečné situace, které by způsobily následky na životě nebo zdraví, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 35: Špatné parkování⁴⁵

Nedostatečný průjezdný profil (šířka komunikace)

Šířka komunikace není uzpůsobena pro obousměrný provoz. Průjezdný profil není dostatečně široký, minimální průjezdný profil komunikace je podle zákona č. 361/2000 Sb. 6 metrů⁴⁶. Tento rozměr není dodržen, může tak docházet ke komplikacím při míjení vozidel. Toto může vést k hmotným škodám na vozidlech.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 36: Nedostatečný průjezdný profil (šířka komunikace)⁴⁷

⁴⁵ © Weinelt Petr, 2022

⁴⁶ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁴⁷ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.5 Mezikřižovatkový úsek č. 5

Chybějící prostor pro pěší

V této části komunikace není jakýkoliv oddělený prostor pro pěší, ve kterém by se mohli bezpečně chodci pohybovat. Chodci se tak pohybují přímo po vozovce. Mohou tak vznikat nebezpečné situace, které mohou vést k ohrožení chodců na jejich zdraví. Snaha chodců vyhnout se jedoucím vozům vyústila ve vyšlapání cesty vedle komunikace.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 37: Chybějící prostor pro pěší⁴⁸

⁴⁸ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.6 Mezikřižovatkový úsek č. 6

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁴⁹. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 38: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁵⁰

⁴⁹ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁵⁰ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.7 Mezikřižovatkový úsek č. 7

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁵¹. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 39: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁵²

Příliš vzrostlá zeleň

Příliš vzrostlá zeleň na tomto úseku zužuje prostor komunikace a mohla by poškodit vyšší vozidla, projíždějící tímto úsekem. Tento rizikový faktor způsobí pravděpodobně pouze hmotnou škodu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 40: Příliš vzrostlá zeleň⁵³

⁵¹ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁵² © Weinelt Petr, 2022

⁵³ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.8 Mezikřižovatkový úsek č. 8

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁵⁴. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 41: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁵⁵

Příliš vzrostlá zeleň

Příliš vzrostlá zeleň na tomto úseku zužuje prostor komunikace a mohla by poškodit vyšší vozidla, projíždějící tímto úsekem. Tento rizikový faktor způsobí pravděpodobně pouze hmotnou škodu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 42: Příliš vzrostlá zeleň⁵⁶

⁵⁴ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁵⁵ © Weinelt Petr, 2022

⁵⁶ © Weinelt Petr, 2022

Nevyhovující povrch komunikace

Povrch komunikace není celistvý, je narušen několika prasklinami. Na některých místech došlo ke vzniku hlubokých děr. Mohlo by dojít k poškození vozidel a hmotné škody. Pravděpodobnost nehody je malá, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 43: Nevyhovující povrch komunikace⁵⁷

5.4.2.9 Mezikřižovatkový úsek č. 9

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

⁵⁷ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.10 Mezikřižovatkový úsek č. 10

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁵⁸. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 44: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁵⁹

5.4.2.11 Mezikřižovatkový úsek č. 11

Nevyhovující povrch komunikace

Vytvoření povrchu z dlaždic, které v sobě mají vytvořené otvory není ideální pro poježdění vozidly, zvláště když na něj navazují asfaltové úseky komunikace. Řidič není nijak varován před změnou povrchu komunikace. Pravděpodobnost nehody je malá, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.

Chybějící prostor pro pěší

V této části komunikace není jakýkoliv oddělený prostor pro pěší, ve kterém by se mohli bezpečně chodci pohybovat. Chodci se tak pohybují přímo po vozovce. Mohou tak vznikat nebezpečné situace, které mohou vést k ohrožení chodců na jejich zdraví. Snaha chodců vyhnout se jedoucím vozům vyústila ve vyšlapání cesty vedle komunikace.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední mírou rizika.

⁵⁸ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁵⁹ © Weinelt Petr, 2022

Nedostatečný průjezdný profil (šířka komunikace)

Šířka komunikace není uzpůsobena pro obousměrný provoz. Průjezdný profil není dostatečně široký, minimální průjezdný profil komunikace je podle zákona č. 361/2000 Sb. 6 metrů⁶⁰. Tento rozměr není dodržen, může tak docházet ke komplikacím při míjení vozidel. Toto může vést k hmotným škodám na vozidlech.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 45: Nevyhovující povrch komunikace, Chybějící prostor pro pěší, Nedostatečný průjezdný profil (šířka komunikace)⁶¹

⁶⁰ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁶¹ © Weinelt Petr, 2022

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁶². Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 46: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁶³

Příliš vzrostlá zeleň

Příliš vzrostlá zeleň na tomto úseku zužuje prostor komunikace a mohla by poškodit vyšší vozidla, projíždějící tímto úsekem. Tento rizikový faktor způsobí pravděpodobně pouze hmotnou škodu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 47: Příliš vzrostlá zeleň⁶⁴

⁶² Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁶³ © Weinelt Petr, 2022

⁶⁴ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.12 Mezikřižovatkový úsek č. 12

Nevyhovující povrch komunikace

Povrch komunikace není celistvý, je narušen několika prasklinami. Na některých místech došlo ke vzniku hlubokých děr. Mohlo by dojít k poškození vozidel a hmotné škody. Pravděpodobnost nehody je malá, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 48: Nevyhovující povrch komunikace⁶⁵

⁶⁵ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.13 Mezikřižovatkový úsek č. 13

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁶⁶. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 49: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁶⁷

⁶⁶ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁶⁷ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.14 Mezikřižovatkový úsek č. 14

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁶⁸. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 50: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁶⁹

⁶⁸ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁶⁹ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.15 Mezikřižovatkový úsek č. 15

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁷⁰. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 51: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁷¹

⁷⁰ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁷¹ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.16 Mezikřižovatkový úsek č. 16

Příliš vzrostlá zeleň

Příliš vzrostlá zeleň zde zakrývá svislé dopravní značení P07 „Přednost protijedoucích vozidel“, která je umístěna na sloupu pouličního osvětlení. Přehlédnutí tohoto značení může vyústit v nedání přednosti v jízdě a následné nehodě nebo jiného incidentu.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 52: Příliš vzrostlá zeleň⁷²

⁷² © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.17 Mezikřižovatkový úsek č. 17

Nedostatečný průjezdný profil (šířka komunikace)

Šířka komunikace není uzpůsobena pro obousměrný provoz. Průjezdný profil není dostatečně široký, minimální průjezdný profil komunikace je podle zákona č. 361/2000 Sb. 6 metrů⁷³. Tento rozměr není dodržen, může tak docházet ke komplikacím při míjení vozidel. Toto může vést k hmotným škodám na vozidlech.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 53: Nedostatečný průjezdný profil (šířka komunikace)⁷⁴

Chybějící prostor pro pěší

V této části komunikace není jakýkoliv oddělený prostor pro pěší, ve kterém by se mohli bezpečně chodci pohybovat. Chodci se tak pohybují přímo po vozovce. Mohou tak vznikat nebezpečné situace, které mohou vést k ohrožení chodců na jejich zdraví. Snaha chodců vyhnout se jedoucím vozům vyústila ve vyšlapání cesty vedle komunikace, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 54: Chybějící prostor pro pěší⁷⁵

⁷³ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁷⁴ © Weinelt Petr, 2022

⁷⁵ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.18 Mezikřižovatkový úsek č. 18

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁷⁶. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 55: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁷⁷

5.4.2.19 Mezikřižovatkový úsek č. 19

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

⁷⁶ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁷⁷ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.20 Mezikřižovatkový úsek č. 20

Špatné parkování

Vozidlo parkující v prostoru autobusové zastávky brání ve vjezdu do zastávky autobusu MHD. Vytváří tak nebezpečnou situaci, která může vzniknout při příjezdu autobusu, který se kvůli parkujícímu vozidlu do zastávkového zálivu nevejde. Nehrozí vznik nehod s následky na životě a zdraví.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 56: Špatné parkování⁷⁸

Chybějící vodorovné dopravní značení

Autobus nemá přesně vymezené místo k zastavení, protože chybí vodorovné dopravní značení V7a „zastávka autobusu nebo trolejbusu“. Tento rizikový faktor nemá velký vliv na vznik dopravních nehod.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 57: Chybějící vodorovné značení⁷⁹

⁷⁸ © Weinelt Petr, 2022

⁷⁹ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.21 Mezikřižovatkový úsek č. 21

Nedostatečný průjezdný profil (šířka komunikace)

Šířka komunikace není uzpůsobena pro obousměrný provoz. Průjezdný profil není dostatečně široký, minimální průjezdný profil komunikace je podle zákona č. 361/2000 Sb. 6 metrů⁸⁰. Tento rozměr není dodržen, může tak docházet ke komplikacím při míjení vozidel. Toto může vést k hmotným škodám na vozidlech.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou mírou rizika.

Chybějící prostor pro pěší

V této části komunikace není jakýkoliv oddělený prostor pro pěší, ve kterém by se mohli bezpečně chodci pohybovat. Chodci se tak pohybují přímo po vozovce. Mohou tak vznikat nebezpečné situace, které mohou vést k ohrožení chodců na jejich zdraví. Snaha chodců vyhnout se jedoucím vozům vyústila ve vyšlapání cesty vedle komunikace.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 58: Nedostatečný průjezdný profil (šířka komunikace), Chybějící prostor pro pěší⁸¹

⁸⁰ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁸¹ © Weinelt Petr, 2022

Nevyhovující povrch komunikace

Povrch komunikace není celistvý, je narušen několika prasklinami. Na některých místech došlo ke vzniku hlubokých děr. Mohlo by dojít k poškození vozidel a hmotné škody. Pravděpodobnost nehody je malá, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 59: Nevyhovující povrch komunikace⁸²

5.4.2.22 Mezikřižovatkový úsek č. 22

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

⁸² © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.23 Mezikřižovatkový úsek č. 23

Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)

Kvůli možnosti stání po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁸³. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste riziko vzniku kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 60: Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)⁸⁴

⁸³ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

⁸⁴ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.24 Mezikřižovatkový úsek č. 24

Chybějící prostor pro pěší

V této části komunikace není jakýkoliv oddělený prostor pro pěší, ve kterém by se mohli bezpečně chodci pohybovat. Chodci se tak pohybují přímo po vozovce. Mohou tak vznikat nebezpečné situace, které mohou vést k ohrožení chodců na jejich zdraví. Snaha chodců vyhnout se jedoucím vozům vyústila ve vyšlapání cesty vedle komunikace.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední mírou rizika.

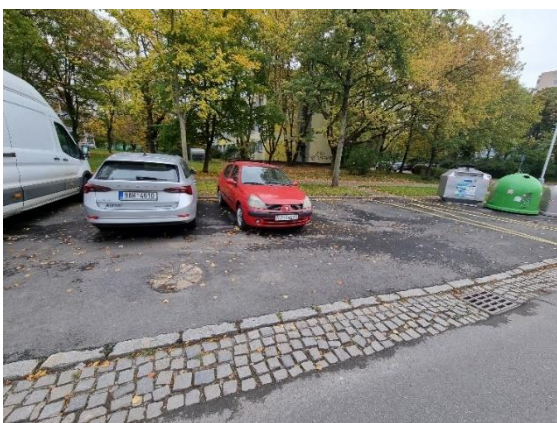


Obr. 61: Chybějící prostor pro pěší⁸⁵

5.4.2.25 Mezikřižovatkový úsek č. 25

Chybějící vodorovné dopravní značení

V tomto úseku nejsou na místech, kde parkují vozidla vyznačená kolmá parkovací stání. Dochází tak k parkování v nepravidelných rozestupech, to může vést ke snížení kapacity parkoviště. Nehrozí následky na životě nebo zdraví, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 62: Chybějící vodorovné dopravní značení⁸⁶

⁸⁵ © Weinelt Petr, 2022

⁸⁶ © Weinelt Petr, 2022

Chybějící svislé dopravní značení

Nenachází se zde značení IP11b „Parkoviště (kolmé nebo šikmé)“. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 63: Chybějící svislé dopravní značení⁸⁷

5.4.2.26 Mezikřižovatkový úsek č. 26

Chybějící prostor pro pěší

V této části komunikace není jakýkoliv oddělený prostor pro pěší, ve kterém by se mohli bezpečně chodci pohybovat. Chodci se tak pohybují přímo po vozovce. Mohou tak vznikat nebezpečné situace, které mohou vést k ohrožení chodců na jejich zdraví. Snaha chodců vyhnout se jedoucím vozům vyústila ve vyšlapání cesty vedle komunikace.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední mírou rizika.



5.4.2.27 Mezikřižovatkový úsek č. 27

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

⁸⁷ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.28 Mezikřižovatkový úsek č. 28

Chybějící vodorovné dopravní značení

Autobus nemá přesně vymezené místo k zastavení, protože chybí vodorovné dopravní značení V11a „zastávka autobusu nebo trolejbusu“. Tento rizikový faktor nemá velký vliv na vznik dopravních nehod, proto je hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 64: Chybějící vodorovné značení (V11a)⁸⁸

Chybějící vodorovné značení pro OSSPO

V blízkosti přechodu ani na jednom rameni křižovatky se nenachází signální pás ani varovný pás, který by nevidomé osoby dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce. Nevidomé osoby tak nemohou samy a bez asistence bezpečně přecházet komunikaci. Tento rizikový faktor může vést k nehodám s následky na životě a zdraví a může zhoršovat následky nehody, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika a měl by být kladen důraz na jeho odstranění.



Obr. 65: Chybějící vodorovné značení pro OSSPO⁸⁹

⁸⁸ © Weinelt Petr, 2022

⁸⁹ © Weinelt Petr, 2022

5.4.2.29 Mezikřižovatkový úsek č. 29

Nevyhovující povrch komunikace

Povrch komunikace není celistvý, je narušen několika prasklinami. Na některých místech došlo ke vzniku hlubokých děr. Mohlo by dojít k poškození vozidel a hmotné škody. Pravděpodobnost nehody je malá, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 66: Nevyhovující povrch komunikace⁹⁰

⁹⁰ © Weinelt Petr, 2022

Tab. 6: Rizikové faktory v mezikřižovatkových úsecích

Úsek	Nedostatečný průjezdný profil (Stání vozidel)	Nedostatečný průjezdný profil (šířka komunikace)	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Příliš vzrostlá zeleň	Špatné parkování	Chybějící VDZ	Nevyhovující povrch komunikace	Chybějící SDZ	Chybějící prostor pro pěší	Chybějící vodorovné značení pro OOSP
1	X		X			X				
2	X					X				
3									X	
4	X	X			X					
5									X	
6	X									
7	X			X						
8	X			X			X			
9										
10	X									
11	X	X		X			X		X	
12							X			
13	X									
14	X									
15	X									
16				X						
17		X							X	
18	X									
19										
20					X	X				
21		X					X		X	
22										
23	X									
24									X	
25						X		X		
26									X	
27										
28						X				X
29							X			

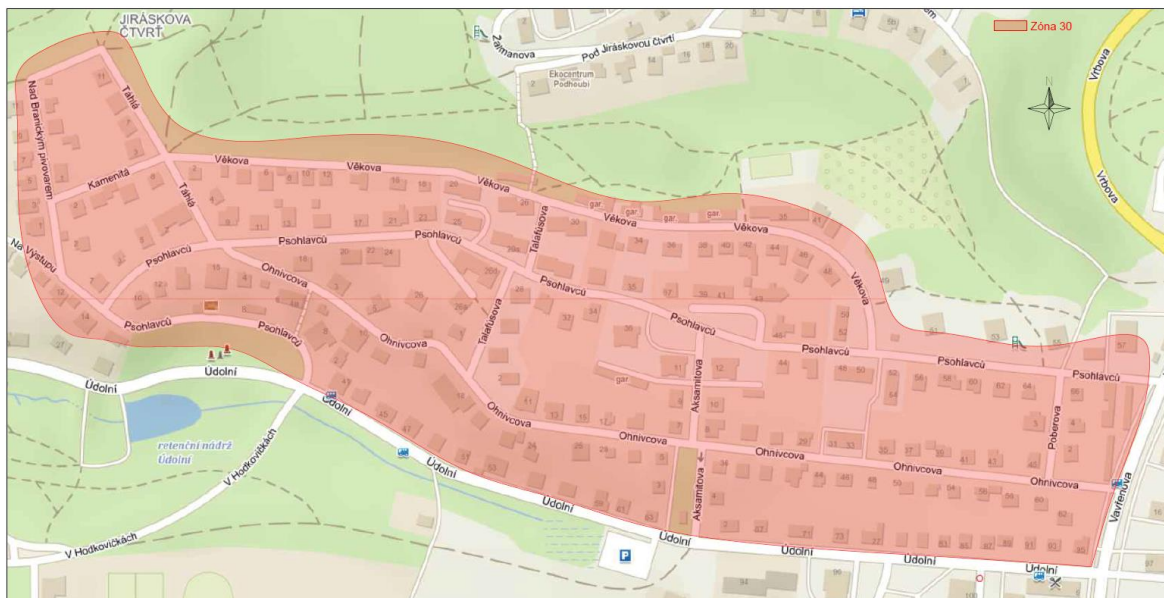
6 NÁVRH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ

Je kladen stále větší důraz na rekonstrukce a uspořádání ulic, můžeme to také nazvat humanizací území. Humanizované uliční prostory nutí dnes řidiče k ohleduplnější a bezpečnější jízdě. Cílem je donutit řidiče vnímat komunikaci jako veřejný prostor, který využívá více druhů dopravních prostředků. Mělo by tak dojít ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, pro všechny účastníky provozu.

Důležitým krokem ke zvýšení bezpečnosti je tak zklidňování dopravy, toho lze dosáhnout různými způsoby, mezi ně patří například vytvoření Zóny 30 nebo Obytné zóny. Tyto dvě možnosti můžeme také nazvat jako plošné zklidňování dopravy. Dále pak existují dopravně-zklidňující opatření. Mezi tyto opatření patří například informační opatření (řidič dostává z prostoru komunikace informace o tom, jak by se měl v konkrétním úseku komunikace chovat), další možností dopravně-zklidňujících opatření jsou fyzická (stavební) opatření, díky nimž je řidič donucen změnit rychlost nebo směr jízdy.

Jeden z nejvíce nebezpečných faktorů je rychlost, hlavní důraz je tedy kladen na snížení rychlosti. Pokud se nám podaří snížit rychlost, dojde ke snížení rizika vzniku dopravních nehod a nebezpečných situací, v případě že už k nějaké nehodě dojde, tak díky nižší rychlosti budou i následky nehody mírnější. V námi řešeném území je nejlepší snížit rychlost plošně (na celém území), nenachází se zde pouze některá problémová místa, ale problémy jsou rozprostřeny po celém území.

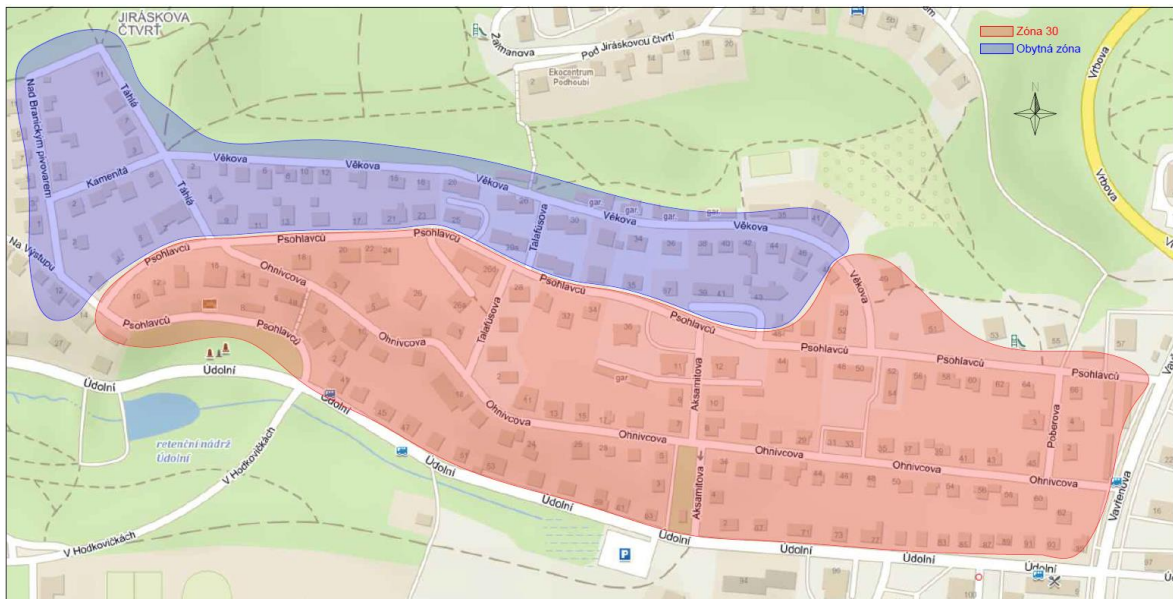
Území jako celek je řešeno ve dvou variantách, kdy jedna varianta spočívá ve vytvoření tzv. Zóny 30. Druhá varianta je pak kombinací Zóny 30 a Obytné zóny viz. Obr. 67 a Obr. 68.



Obr. 67: Oblast Zóny 30^{91,92}

⁹¹ © Weinelt Petr, 2022

⁹² Mapy.cz [online]. [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&x=14.4591443&y=50.0254190&z=14>



Obr. 68: Oblast kombinace Zóny 30 a Obytné zóny^{93,94}

Dále byla oblast řešena z pohledu směrového uspořádání ulic, v případě řešení oblasti pouze jako zóny 30 je směrové uspořádání v příloze č. 8, v případě kombinace zóny 30 a obytné zóny je směrové uspořádání v příloze č. 9.

6.1 Křižovatky

Zklidňování dopravy v křižovatkách je prováděno například pomocí vysazených chodníkových ploch. Vysazené chodníkové plochy opticky zužují prostor komunikace a řidiči tak sníží rychlost a do křižovatky vjíždějí pomaleji. Mezi další hodně používané prvky zklidnění dopravy je úprava přednosti v jízdě na přednost zprava, dále pak také zvýšené křižovatkové plochy, kdy je řidič donucen před křižovatkou výrazně snížit rychlost.

6.1.1 Křižovatky v Zóně 30

Křižovatky č. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 20, 22 řešeny jako křižovatky s předností zprava. Vyjmenované křižovatky budou řešeny se zvýšenou křižovatkovou plochou. Vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 2.

Křižovatky č. 2 a č. 8 budou řešeny jako křižovatky s přechodem pro chodce (VDZ V7a). Bude zde platit přednost zprava příjezdějících vozidel. Vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 5.

6.1.2 Křižovatky v Obytné Zóně

Křižovatky č. 7, 10, 11 budou řešeny jako křižovatky s předností zprava. Vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 6.

⁹³ © Weinelt Petr, 2022

⁹⁴ Mapy.cz [online]. [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&x=14.4591443&y=50.0254190&z=14>

Křižovatky č. 6, 9, 12 budou řešeny jako křižovatky se zvýšenou křižovatkovou plochou, platit zde bude přednost zprava přijíždějících vozidel. V každé ze tří křižovatek je na jednom rameni křižovatky navržen vjezd nebo výjezd z obytné zóny. Vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 6.

Některá čísla křižovatek se mohou shodovat s čísly křižovatek navrhovaných jako součást Zóny 30, to nastává z důvodu dvou různých variant návrhu celé řešené oblasti.

6.1.3 Křižovatky mimo návrh Zóny 30 a Obytné zóny

Křižovatky č. 1, 16, 17, 19, 21 budou řešeny jako křižovatky s předností upravenou pomocí SDZ. Křižovatky jsou tak osazeny svislým dopravním značením P4 „Dej přednosti v jízdě“ a P2 „Hlavní pozemní komunikace“. Vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 4. Křižovatka č. 19 je také výjezdem ze zóny 30, je tak osazena svislým dopravním značením IP 25b „Konec zóny s dopravním omezením“.

Křižovatka č. 18 nebude nijak řešena.

Křižovatka č. 13 bude řešena jako křižovatka se zvýšenou plochou, kvůli vyššímu účinku zklidnění dopravy, protože je zde vyšší nehodovost, než na jiných místech v oblasti. Přednost je zde upravena pomocí SDZ. Křižovatka bude osazena svislým dopravním značením P4 „Dej přednosti v jízdě“ a P2 „Hlavní pozemní komunikace“ s doplněním o SDZ E02b „Tvar křižovatky“ z důvodu zalomené přednosti. Vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 1. Křižovatka je také místem výjezdu ze zóny 30, je zde tak svislé dopravní značení IP 25b „Konec zóny s dopravním omezením“.

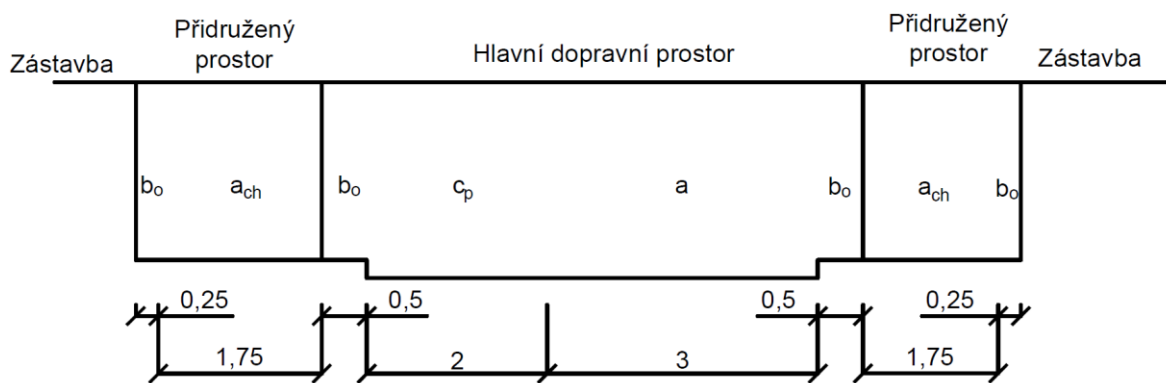
6.2 Mezikřižovatkové úseky

Mezikřižovatkové úseky mohou být řešeny několika způsoby. Řešení závisí také na tom, zda jsou úseky například v zóně 30 nebo obytné zóně. Několik možných řešení použitých v této práci je uvedeno níže.

6.2.1 Mezikřižovatkové úseky v Zóně 30

Mezikřižovatkové úseky v Zóně 30 mohou být řešeny například jako jednosměrná komunikace s podélným parkováním na jedné straně komunikace. Typový příčný řez je na Obr. 69 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 2.

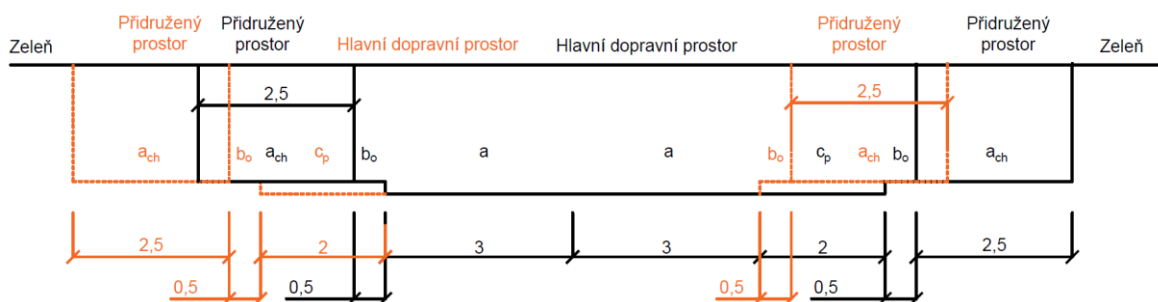
Tímto způsobem budou řešeny mezikřižovatkové úseky č. 6, 7, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 29 a část úseku č. 4.



Obr. 69: Vzorový příčný řez, jednosměrná komunikace s podélným parkováním na jedné straně komunikace

Dále může být zóna 30 řešena také jako obousměrná komunikace s podélným parkováním střídavě na jedné a druhé straně komunikace. Typový příčný řez komunikací je na Obr. 70 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 2.

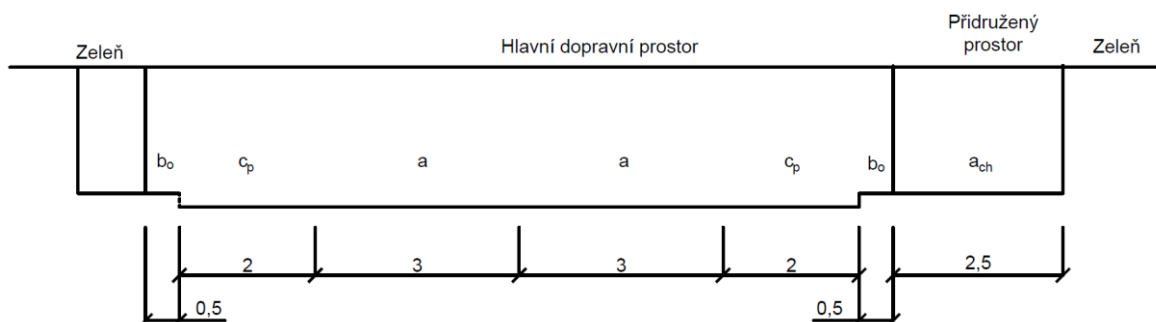
Tímto způsobem budou řešeny mezikřižovatkové úseky č. 8, 9, 12.



Obr. 70: Vzorový příčný řez, obousměrná komunikace s podélným parkováním střídavě na jedné a na druhé straně komunikace

Může být také aplikováno řešení formou obousměrné komunikace s podélným parkováním po obou stranách komunikace. Typový příčný řez je na Obr. 71 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 4.

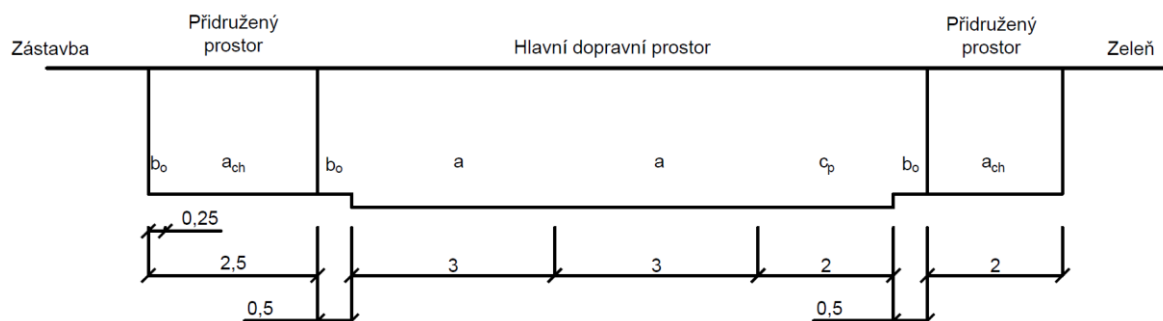
Tímto způsobem budou řešeny mezikřižovatkové úseky č. 3, 5.



Obr. 71: Vzorový příčný řez, obousměrná komunikace s podélným parkováním po obou stranách komunikace

Dalším navrhovaným řešením je obousměrná komunikace s podélným parkováním na jedné straně komunikace. Typový příčný řez je na Obr. 72 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 3.

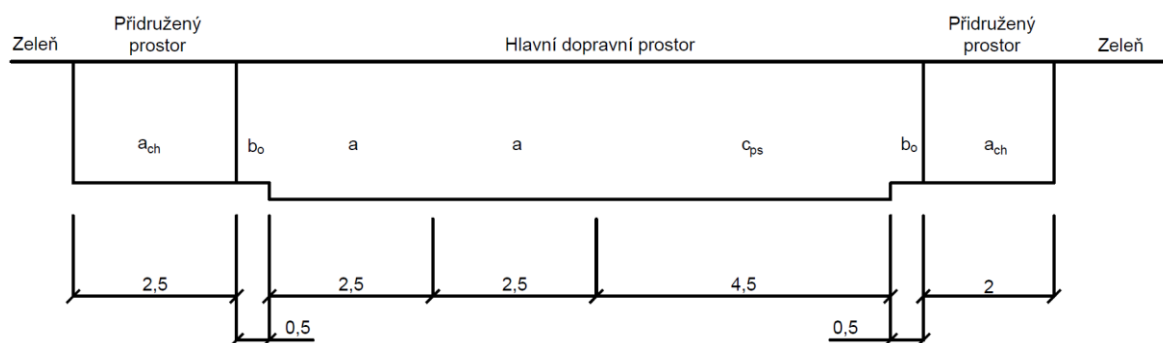
Tímto způsobem budou řešeny mezikřižovatkové úseky č. 19, 24, 26.



Obr. 72: Vzorový příčný řez, obousměrná komunikace s podélným parkováním na jedné straně komunikace

Další řešení může být například obousměrná komunikace s kolmým parkováním na jedné straně komunikace. Typový příčný řez je na Obr. 73 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 7.

Tímto způsobem budou řešeny mezikřižovatkové úseky č. 1, 2 a část úseku č. 4.



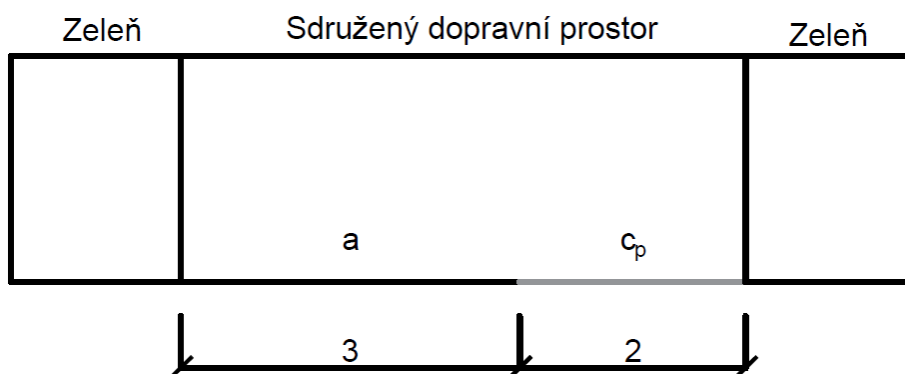
Obr. 73: Vzorový příčný řez, obousměrná komunikace s kolmým parkováním na jedné straně komunikace

Na stranách komunikace, kde není parkování vyznačeno je možnost parkování zakázat značením B28 „Zákaz zastavení“. V návrhu tak není učiněno, protože podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry⁹⁵. V případě že toto řidiči nedodržují, porušují tak zákon.

⁹⁵ Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.

6.2.2 Mezikřižovatkové úseky v Obytné zóně

Mezikřižovatkové úseky č. 4, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 15 budou řešeny podle ustanovení, které vyplývají ze zákona č. 361/2000 Sb. Bude navržena jedna výšková úroveň a parkování bude umožněno pouze na vyznačených místech. Parkovací stání budou mít odlišný povrch, žulové kostky. Typový příčný řez je na Obr. 74 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 6 a 7. Aby bylo zajištěno dokonalé zklidnění dopravy, budou v jednotlivých úsecích komunikace vybudovány zpomalovací polštáře.



Obr. 74: Vzorový příčný řez, Obytná zóna

Některá čísla křižovatek se mohou shodovat s čísly křižovatek navrhovaných jako součást Zóny 30, to nastává z důvodu dvou různých variant návrhu celé řešené oblasti.

6.2.3 Mezikřižovatkové úseky mimo návrh Zóny 30 a Obytné zóny

Mezikřižovatkové úseky č. 20, 25, 27, 28 budou zachovány ve stávající podobě s výjimkou o doplnění chybějícího vodorovného značení.

7 ZÁVĚR

Tato práce se zabývala bezpečnostní inspekcí části Jiráskovi čtvrti v Praze, v místní části Praha 4. Oblast, která byla zahrnuta do bezpečnostní inspekce se skládá převážně z rodinných domů a vil, nachází se zde také několik bytových domů. Dopravní význam komunikací není nijak významný.

Bezpečnostní inspekce byla provedena podle metodiky provádění bezpečnostních inspekcí na pozemních komunikacích, jedná se o ověřenou metodiku určenou pro hledání rizik v dopravním prostředí. Inspekce byla provedena pěší obchůzkou s fotoaparátem a také projíždkou vozidlem s kamerou.

Podle zjištěných nedostatků bylo navrženo několik různých opatření za účelem zvýšení bezpečnosti provozu. Navrhovaná opatření můžeme rozdělit do dvou skupin – úprava křižovatek a mezikřižovatek podle pravidel návrhu zóny 30 a úprava křižovatek a mezikřižovatek podle pravidel návrhu obytné zóny.

Návrhy byly zpracovány a vzorové situační výkresy jsou k nahlédnutí v přílohové části této práce.

Práce splnila zadání a nastavené cíle.

8 BIBLIOGRAFIE

Čísla odkazů odpovídají číselnému označení odkazů v textu.

- [1] Město Praha: Základní informace o Praze. Praha.eu [online]. [cit. 2022-06-24]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html
- [2] Město Praha: Mapa městských částí. Praha.eu [online]. [cit. 2022-06-24]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/mestske_casti/index.html
- [3] Historie Prahy. Slalom Trója [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: <https://www.slalomtroja.cz/cz/15-informace-k-zavodu-2006/25-historie-prahy>
- [4] Dálniční síť v české republice. České dálnice [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/>
- [5] Koridory: Charakteristika koridorů [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.k-report.net/koridory/histori3.htm>
- [6] Mapy.cz [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&x=14.4591443&y=50.0254190&z=14>
- [7] Mapy.cz [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&x=14.4591443&y=50.0254190&z=14>
- [8] Výkresy územního plánu. IPR Praha [online]. [cit. 2022-10-24]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>
- [9] Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací. 3. vydání. CDV, 2013. ISBN 978-80-86502-49-6.
- [10] Dopravní nehody v ČR [online]. [cit. 2022-10-04]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>
- [11] Dopravní nehody v ČR [online]. [cit. 2022-10-04]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>
- [13] Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: . Praha, ročník 2000, 361/2000.
- [92] Mapy.cz [online]. [cit. 2022-11-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&x=14.4591443&y=50.0254190&z=14>

9

PŘÍLOHY

- 1 Křižovatka ulic Údolní, V Hodkovičkách, Psohlavců (1:500)
- 2 Ulice Nad Branickým pivovarem, Kamenitá, Na Výstupu, Táhlá, Psohlavců, Věkova (1:500)
- 3 Ulice Psohlavců, Ohnivcova, Talafúsova (1:500)
- 4 Ulice Údolní, Ohnivcova, Psohlavců, Aksamitova (1:500)
- 5 Ulice Psohlavců, Ohnivcova, Vavřenova, Poberova (1:500)
- 6 Ulice Kamenitá, Táhlá, Věkova, Psohlavců, vjezd do obytné zóny (1:500)
- 7 Ulice Věkova, vjezd do obytné zóny (1:500)
- 8 Směrové uspořádání komunikací – zóna 30 (1:1000)
- 9 Směrové uspořádání komunikací – zóna 30 a obytná zóna (1:1000)