



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Bc. Karolína Kovářová

**NÁVRH ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY  
V OBLASTI NOVÉ VOKOVICE NA PRAZE 6**

Diplomová práce

**2023**



**K612 ..... Ústav dopravních systémů**

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Bc. Karolína Kovářová**

Studijní program (obor/specializace) studenta:

**navazující magisterský – DS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Návrh zklidnění dopravy v oblasti Nové Vokovice na Praze 6**

Název tématu (anglicky): **Traffic Calming Proposal in Area Nové Vokovice in Praha 6**

### **Zásady pro vypracování**

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

- analýza současného stavu v oblasti Nových Vokovic (s důrazem na ulici Vokovická a přílehlou oblast k Červenému vrchu) z pohledu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích
- návrh úpravy organizace dopravy v zadané oblasti s využitím jednosměrných ulic k bezpečnému řešení dopravy v klidu a zajištění bezpečnosti na křižovatkách
- návrh bezpečného řešení zastávek městské hromadné dopravy v zadané oblasti se zajištěním bezpečného přístupu chodců
- uplatnění prvků pro bodové nebo úsekové zklidňování dopravy v zadané oblasti za účelem regulace rychlosti vozidel v místech, kde je to potřeba
- úprava uspořádání vybraných křižovatek v zadané oblasti za účelem jejich zjednodušení, zajištění přehlednosti a rozhledových poměrů



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:

**doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.**  
**Ing. Andreas Papadopoulos**

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)

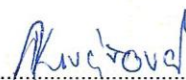
Datum odevzdání diplomové práce: **15. května 2023**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

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



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

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.



Bc. Karolína Kovářová  
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....16. prosince 2022

## Prohlášení

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

Nemám závažný důvod proti užívání 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).

V Praze dne 14. května 2023

.....Kovářová.....

Bc. Karolína Kovářová

## **Poděkování**

V první řadě bych ráda poděkovala vedoucímu práce doc. Ing. Jiřímu Čarskému, Ph.D. a Ing. Andreasovi Papadopulosovi za pomoc s výběrem tématu a za cenné rady a vedení celé práce. Dále bych chtěla poděkovat Richardu Myslivečkovi za pomoc při provádění bezpečnostní inspekce a v neposlední řadě bych chtěla poděkovat mé rodině, přátelům a spolužákům za pomoc a obrovskou podporu v průběhu celého studia.

# **Návrh zklidnění dopravy v oblasti Nové Vokovice na Praze 6**

## **Abstrakt**

Předmětem diplomové práce „Návrh zklidnění dopravy v oblasti Nové Vokovice na Praze 6“ je analýza současného stavu dopravní infrastruktury v oblasti Nové Vokovice pomocí nástrojů bezpečnostní inspekce pozemních komunikací. Na základě zjištěných bezpečnostních nedostatků jsou navržena koncepční řešení úprav jednotlivých místních komunikací a křižovatek.

## **Klíčová slova**

bezpečnost silničního provozu; bezpečnostní inspekce; zklidňování dopravy; Praha; Nové Vokovice

# **Traffic Calming Proposal in Area Nové Vokovice in Praha 6**

## **Abstract**

The subject of the diploma thesis „Traffic Calming Proposal in Area Nové Vokovice in Praha 6“ is an analysis of the current state of the traffic and the transport infrastructure in the area of Nové Vokovice using the tools of the road safety inspection. On the basis of the detected safety deficiencies, conceptual solutions for the modification of individual local roads and intersections are proposed.

## **Key words**

road safety, road safety inspection, traffic calming, Praha, Nové Vokovice

## Obsah

1	ÚVOD .....	2
2	PRAHA .....	3
2.1	Základní informace .....	3
2.2	Historie .....	3
2.3	Geografie.....	4
2.4	Dopravní význam.....	5
2.4.1	Železniční doprava .....	5
2.4.2	Silniční doprava .....	5
2.4.3	Veřejná hromadná doprava .....	6
2.4.4	Městská hromadná doprava .....	6
2.4.5	Letecká doprava .....	7
3	POPIS ŘEŠENÉ OBLASTI .....	8
4	BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	10
4.1	Procedura bezpečnostní inspekce pozemních komunikací .....	11
4.1.1	Vymezení rozsahu .....	11
4.1.2	Příprava prohlídek .....	11
4.1.3	Prohlídka úseku.....	11
4.1.4	Identifikace rizik, návrh nápravných opatření .....	11
4.1.5	Zpráva o provedení inspekce.....	12
5	BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ.....	13
5.1	Vymezení rozsahu bezpečnostní inspekce .....	13
5.2	Dopravní zátěž v řešené oblasti.....	16
5.3	Analýza dopravní nehodovost v řešené oblasti .....	16
5.4	Inspekční prohlídka a identifikace rizik.....	21
5.4.1	Křižovatky.....	22
5.4.1.1	Křižovatka č. 1 .....	22
5.4.1.2	Křižovatka č. 2.....	22
5.4.1.3	Křižovatka č. 3.....	22
5.4.1.4	Křižovatka č. 4.....	23

5.4.1.5	Křižovatka č. 5 .....	24
5.4.1.6	Křižovatka č. 6 .....	24
5.4.1.7	Křižovatka č. 7 .....	24
5.4.1.8	Křižovatka č. 8 .....	25
5.4.1.9	Křižovatka č. 9 .....	28
5.4.1.10	Křižovatka č. 10 .....	29
5.4.1.11	Křižovatka č. 11 .....	30
5.4.1.12	Křižovatka č. 12 .....	30
5.4.1.13	Křižovatka č. 13 .....	30
5.4.1.14	Křižovatka č. 14 .....	30
5.4.1.15	Křižovatka č. 15 .....	31
5.4.1.16	Křižovatka č. 16 .....	31
5.4.1.17	Křižovatka č. 17 .....	31
5.4.1.18	Křižovatka č. 18 .....	32
5.4.1.19	Křižovatka č. 19 .....	32
5.4.1.20	Křižovatka č. 20 .....	33
5.4.1.21	Křižovatka č. 21 .....	33
5.4.1.22	Křižovatka č. 22 .....	34
5.4.1.23	Křižovatka č. 23 .....	34
5.4.1.24	Křižovatka č. 24 .....	34
5.4.1.25	Křižovatka č. 25 .....	34
5.4.1.26	Křižovatka č. 26 .....	34
5.4.1.27	Křižovatka č. 27 .....	35
5.4.1.28	Křižovatka č. 28 .....	35
5.4.1.29	Křižovatka č. 29 .....	35
5.4.1.30	Křižovatka č. 30 .....	36
5.4.1.31	Křižovatka č. 31 .....	37
5.4.1.32	Křižovatka č. 32 .....	37
5.4.1.33	Křižovatka č. 33 .....	37



5.4.1.34	Křižovatka č. 34 .....	37
5.4.1.35	Křižovatka č. 35 .....	37
5.4.1.36	Křižovatka č. 36 .....	38
5.4.1.37	Křižovatka č. 37 .....	38
5.4.1.38	Křižovatka č. 38 .....	39
5.4.2	Mezikřižovatkové úseky .....	41
5.4.2.1	Mezikřižovatkový úsek č. 1 .....	41
5.4.2.2	Mezikřižovatkový úsek č. 2 .....	41
5.4.2.3	Mezikřižovatkový úsek č. 3 .....	42
5.4.2.4	Mezikřižovatkový úsek č. 4 .....	42
5.4.2.5	Mezikřižovatkový úsek č. 5 .....	43
5.4.2.6	Mezikřižovatkový úsek č. 6 .....	43
5.4.2.7	Mezikřižovatkový úsek č. 7 .....	44
5.4.2.8	Mezikřižovatkový úsek č. 8 .....	45
5.4.2.9	Mezikřižovatkový úsek č. 9 .....	45
5.4.2.10	Mezikřižovatkový úsek č. 10 .....	45
5.4.2.11	Mezikřižovatkový úsek č. 11 .....	45
5.4.2.12	Mezikřižovatkový úsek č. 12 .....	46
5.4.2.13	Mezikřižovatkový úsek č. 13 .....	46
5.4.2.14	Mezikřižovatkový úsek č. 14 .....	46
5.4.2.15	Mezikřižovatkový úsek č. 15 .....	47
5.4.2.16	Mezikřižovatkový úsek č. 16 .....	47
5.4.2.17	Mezikřižovatkový úsek č. 17 .....	47
5.4.2.18	Mezikřižovatkový úsek č. 18 .....	48
5.4.2.19	Mezikřižovatkový úsek č. 19 .....	50
5.4.2.20	Mezikřižovatkový úsek č. 20 .....	50
5.4.2.21	Mezikřižovatkový úsek č. 21 .....	51
5.4.2.22	Mezikřižovatkový úsek č. 22 .....	51
5.4.2.23	Mezikřižovatkový úsek č. 23 .....	52

5.4.2.24	Mezikřižovatkový úsek č. 24 .....	53
5.4.2.25	Mezikřižovatkový úsek č. 25 .....	54
5.4.2.26	Mezikřižovatkový úsek č. 26 .....	55
5.4.2.27	Mezikřižovatkový úsek č. 27 .....	55
5.4.2.28	Mezikřižovatkový úsek č. 28 .....	55
5.4.2.29	Mezikřižovatkový úsek č. 29 .....	57
5.4.2.30	Mezikřižovatkový úsek č. 30 .....	57
5.4.2.31	Mezikřižovatkový úsek č. 31 .....	58
5.4.2.32	Mezikřižovatkový úsek č. 32 .....	58
5.4.2.33	Mezikřižovatkový úsek č. 33 .....	59
5.4.2.34	Mezikřižovatkový úsek č. 34 .....	59
5.4.2.35	Mezikřižovatkový úsek č. 35 .....	59
5.4.2.36	Mezikřižovatkový úsek č. 36 .....	59
5.4.2.37	Mezikřižovatkový úsek č. 37 .....	59
5.4.2.38	Mezikřižovatkový úsek č. 38 .....	60
5.4.2.39	Mezikřižovatkový úsek č. 39 .....	60
5.4.2.40	Mezikřižovatkový úsek č. 40 .....	60
5.4.2.41	Mezikřižovatkový úsek č. 41 .....	60
5.4.2.42	Mezikřižovatkový úsek č. 42 .....	60
5.4.2.43	Mezikřižovatkový úsek č. 43 .....	60
5.4.2.44	Mezikřižovatkový úsek č. 44 .....	60
5.4.2.45	Mezikřižovatkový úsek č. 45 .....	60
5.4.2.46	Mezikřižovatkový úsek č. 46 .....	61
5.4.2.47	Mezikřižovatkový úsek č. 47 .....	61
5.4.2.48	Mezikřižovatkový úsek č. 48 .....	61
5.4.2.49	Mezikřižovatkový úsek č. 49 .....	61
5.4.2.50	Mezikřižovatkový úsek č. 50 .....	62
5.4.2.51	Mezikřižovatkový úsek č. 51 .....	63
5.4.2.52	Mezikřižovatkový úsek č. 52 .....	63

5.4.2.53	Mezikřižovatkový úsek č. 53 .....	64
5.4.2.54	Mezikřižovatkový úsek č. 54 .....	65
5.4.2.55	Mezikřižovatkový úsek č. 55 .....	65
5.4.2.56	Mezikřižovatkový úsek č. 56 .....	67
5.4.2.57	Mezikřižovatkový úsek č. 57 .....	67
5.4.2.58	Mezikřižovatkový úsek č. 58 .....	68
5.4.2.59	Mezikřižovatkový úsek č. 59 .....	69
5.4.2.60	Mezikřižovatkový úsek č. 60 .....	69
5.4.2.61	Mezikřižovatkový úsek č. 61 .....	69
5.4.2.62	Mezikřižovatkový úsek č. 62 .....	69
5.4.2.63	Mezikřižovatkový úsek č. 63 .....	70
6	NÁVRH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ .....	72
6.1	Křižovatky .....	74
6.1.1	Křižovatky v Zóně 30 .....	74
6.1.2	Křižovatky mimo Zónu 30 .....	75
6.2	Mezikřižovatkové úseky .....	76
6.2.1	Mezikřižovatkové úseky v Zóně 30 .....	76
6.2.2	Mezikřižovatkové úseky mimo Zónu 30 .....	83
7	ZÁVĚR .....	85
	Použité zdroje .....	86
	Seznam obrázků .....	88
	Seznam tabulek .....	91
	Seznam příloh .....	92

## **Seznam použitých zkratek**

OOSPO Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

ČSN Česká technická norma

SDZ Svislé dopravní značení

VDZ Vodorovné dopravní značení

TP Technické podmínky

HD Hromadná doprava

MHD Městská hromadná doprava

IZS Integrovaný záchranný systém

# 1 ÚVOD

Tématem diplomové práce je Návrh zklidnění dopravy v oblasti Nové Vokovice na Praze 6. Zklidňování dopravy je v moderní době nedílnou součástí podkladů pro stavby a úpravy pozemních komunikací. Cílem zklidňování dopravy je, aby nebyla automobilová doprava nadřazena ostatním druhům dopravy a zároveň se zvýšila bezpečnost provozu. Je důležité pojímat řešení uličního prostoru a veřejného prostranství komplexně, aby vyhovovalo všem jeho uživatelům.

Práce začíná seznámením s Hlavním městem Praha a následně se věnuje bližšímu popisu zkoumané oblasti Nové Vokovice. V následující kapitole je pak popsán způsob provádění bezpečnostní inspekce na pozemních komunikacích. Další kapitola obsahuje nalezené nedostatky provedené bezpečnostní inspekce ve zkoumané oblasti, která byla pro potřeby práce rozdělena na křižovatky a mezikřižovatkové úseky, včetně rozsáhlé fotodokumentace, na které pak navazují návrhy řešení pro odstranění již zmíněných bezpečnostních nedostatků. V závěru je pak celá práce stručně shrnuta.

Cílem diplomové práce je pomocí nástrojů bezpečnostní inspekce pozemních komunikací zanalyzovat úroveň bezpečnosti v oblasti Nové Vokovice na Praze 6 a navrhnout koncepční řešení pro odstranění zjištěných nedostatků a zvýšení bezpečnosti.

## 2 PRAHA

### 2.1 Základní informace

Praha je hlavním a zároveň největším městem České republiky. Město se nachází mírně na sever od středu Čech uvnitř Středočeského kraje, jehož je správním celkem i přes to, že není jeho součástí, protože je samostatným správním celkem.

Hlavní město Praha se rozkládá na ploše 496 km<sup>2</sup> v průměrné nadmořské výšce 235 m. n. m. a žije zde přibližně 1 262 000 obyvatel. Město se rozkládá kolem řeky Vltavy, jež protéká Prahou v délce 31 km. Hlavní město se od 1. 7. 2001 dělí na 22 správních obvodů a 55 městských částí.<sup>1</sup>



Obr. 1: Slepá mapa ČR s vyznačením polohy města Praha<sup>2</sup>

### 2.2 Historie<sup>3</sup>

Praha je již jedenáct století hlavním městem českého státu poté, co vznikla jako podhradí Pražského hradu, jež byl založen kolem roku 880. Ve 13. století vytvořily osady v podhradí dvojměstí Starého Města a Malé Strany.

Roku 1348 vytvořil Karel IV. Lucemburský, založením Nového Města, z Prahy jedno z velkoměst středověké Evropy a následně založil první univerzitu ve střední Evropě. V letech 1583-1612 se za působení Rudolfa II. Lucemburského na Pražském hradě se Praha stala

---

<sup>1</sup> *Portál hlavního města Prahy: Základní informace* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/co\\_delat\\_v\\_praze/o\\_praze/zakladni\\_informace/index.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html)

<sup>2</sup> *Wikipedia: Praha na mapě* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha#/media/Soubor:Hlavní\\_mesto\\_Praha\\_in\\_Czech\\_Republic.svg](https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha#/media/Soubor:Hlavní_mesto_Praha_in_Czech_Republic.svg)

<sup>3</sup> *Světový pohár ve vodním slalomu: Historie Prahy* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.slalomtroja.cz/cz/15-informace-k-zavodu-2006/25-historie-prahy>

proslulým místem umělců i učenců. Tento umělecký rozkvět byl ukončen stavovským povstáním, jímž začala 30. letá válka. Z konfliktu vyšla Praha jako Provinční město, jež bylo následně rekatolizováno a vylidněno válečnými útrapami i emigrací.

Roku 1784 spojil císař Josef II. Staré Město, Nové Město, Malou Stranu a Hradčany v jednotné hlavní město Prahu. Praha se stala v průběhu 19. století centrem českého národního obrození a 28.10.1918 hlavním městem samostatné Československé republiky. V průběhu následujících desetiletí byla Praha podstatně zvětšena připojením sousedních měst a obcí. Byla dějištěm Pražského jara a v listopadu 1989 se zde zrodila „sametová revoluce“. Od 1.1.1993 je Praha hlavním městem České republiky.

## 2.3 Geografie<sup>4</sup>

Praha leží mírně na sever od středu Čech a rozkládá se v údolí Vltavy a jejích přítoků v rozloze 496 km<sup>2</sup> a v průměrné nadmořské výšce 235 m. n. m. Místem s nejnižší nadmořskou výškou je hladina Vltavy v Sedleci u Vltavy s nadmořskou výškou 177 m. n. m. a nejvyšším bodem je pak vrch Teleček s nadmořskou výškou 399 m. n. m.

Praha se se svými přibližně 1 262 000 obyvateli dělí na 22 správních obvodů a 55 městských částí.



Obr. 2: Správní obvody hlavního města Prahy<sup>5</sup>

<sup>4</sup> *Portál hlavního města Prahy: Základní informace* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/co\\_delat\\_v\\_praze/o\\_praze/zakladni\\_informace/index.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html)

<sup>5</sup> *Český statistický úřad: Správní obvody hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xa/spravni\\_obvody](https://www.czso.cz/csu/xa/spravni_obvody)

## 2.4 Dopravní význam

### 2.4.1 Železniční doprava<sup>6</sup>

Praha je nejdůležitějším a zároveň největším železničním uzlem v České republice. Železnice spojuje Prahu jak s okolními městy a obcemi tak i s velkými městy České republiky a evropskými metropolemi. Pražané mohou využívat železnici k cestování z okrajových částí města do centra rychleji než klasickou MHD. Zároveň Prahou prochází 3 ze 4 Tranzitních železničních koridorů a to přesněji I, III. a IV.<sup>7</sup>

V Praze se nachází 43 železničních stanic a zastávek. Mezi nejvýznamnější železniční stanice patří: Praha-hlavní nádraží, jež odbavuje většinu spojů z města, dále pak Masarykovo nádraží a Smíchovské nádraží, jež slouží převážně pro regionální dopravu a nádraží Holešovice, které slouží k odbavování části mezinárodních i příměstských spojů.

### 2.4.2 Silniční doprava<sup>8</sup>

Centrem Prahy vede severojižní magistrála, která plynule navazuje na dálnici D1 a pokračuje k dálnici D8. Další významnou roli hrají v Pražské silniční dopravě Městský okruh a Pražský okruh též nazývaný jako D0.

Městský okruh je pražskou vnitřní silniční komunikací, jež spojuje Břevnov se Smíchovem, Zbraslaví a Spořilovem a navazuje na další silniční úseky včetně dálnice D1. Okruh lze využít pro cestování mimo vnitřní městské části.

Pražský okruh je 40 km dlouhý nedokončený prstenec vedoucí kolem západně-jihovýchodních hranic hlavního města, jež propojuje dálnici D1 s možností odbočení na D5. Pražský okruh nabízí cestu bez zajištění do centra města. Praha je napojena na 9 dálničních tahů, a to konkrétně D1, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D10 a D11.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> *Portál hlavního města Prahy: Vlaková doprava* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/vlakova/index.html>

<sup>7</sup> *K-REPORT: charakteristika koridorů* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.k-report.net/koridory/histori3.htm>

<sup>8</sup> *Portál hlavního města Prahy: Automobilová doprava* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/automobilova/index.html>

<sup>9</sup> *Ceskedalnice.cz: Dálnice D0* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d0/>



### 2.4.3 Veřejná hromadná doprava<sup>10</sup>

Veřejná hromadná doprava spojuje hlavní město jak s jednotlivými částmi České republiky, tak i s celou Evropou. Blízké okolí hlavního města je pak obsluhováno systémem příměstských autobusových linek Pražské integrované dopravy.

Nejvýznamnějším autobusovým nádražím v Praze je Autobusové nádraží Praha – Florenc, jež odbavuje jak vnitrostátní, tak i mezinárodní autobusové spoje. Nádraží se nachází v centru města přímo nad přestupní stanicí linek metra B a C.

### 2.4.4 Městská hromadná doprava<sup>11</sup>

V Praze je rozsáhlá síť městské hromadné dopravy, která je hodnocena jako jedna z nejlepších a nejspolehlivějších v Evropě. Městská hromadná doprava je zajišťována několika druhy dopravních prostředků jako je autobus, tramvaj, metro, vlak či přívoz nebo lanovou dráhu. Nejvýznamnějším dopravcem městské hromadné dopravy je Dopravní podnik hl. m. Prahy a celý systém Pražské integrované dopravy organizuje společnost ROPID.

#### **Metro**

Páteřní síť městské hromadné dopravy tvoří linky metra A, B a C s přestupními uzly ve stanicích Můstek (A, B), Muzeum (A, C) a Florenc (B, C). Interval ve špičce se pohybuje v rozmezí 2-4 minuty a mimo špičku nepřekračuje interval 10 minut.

#### **Tramvaj**

Tramvajová doprava má v Praze 35 linek které obsluhuje 802 vozidel.<sup>12</sup> Intervaly ve špičce jsou 8-10 minut a mimo špičku 10-20 minut. Páteřní tramvajové linky 9, 17 a 22 jezdí v polovičních intervalech tedy ve špičce 4 minuty a mimo špičku 5-10 minut.

Noční provoz v čase cca 0:30 – 4: 30 zajišťuje devět tramvajových linek (91-99) v jednotném intervalu 30 minut. Všechny noční tramvajové linky na sebe navazují v centrální přestupní zastávce Lazarská.

---

<sup>10</sup> *Portál hlavního města Prahy: Autobusová doprava* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/autobusova/index.html>

<sup>11</sup> *Prague.eu: Po Praze městskou hromadnou dopravou* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.prague.eu/cs/prakticke-informace/po-praze-mestskou-hromadnou-dopravou-16807>

<sup>12</sup> *Dopravní podnik hlavního města Prahy: Statistiky DPP* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/spolecnost/o-spolecnosti/profil-spolecnosti/statistiky-dpp>

## **Autobus**

Autobusová doprava má v Praze 143 linek které obsluhuje 1216 vozidel.<sup>13</sup> Intervaly ve špičce jsou 6-8 minut a mimo špičku 15-30 minut.

Noční provoz zajišťuje 15 autobusových linek (901-915) které mají intervaly 30 nebo 60 minut. Ve vybraných bodech navazují na tramvajové nebo jiné autobusové linky.

### **2.4.5 Letecká doprava**

V Praze se nachází nejvýznamnější a největší letiště v České republice, a to Letiště Václava Havla Praha. Letiště má tři terminály. Terminály 1 a 2 slouží pro odbavení cestujících na místních a mezinárodních linkách, zatímco Terminál 3 je určen pro soukromá letadla a podobně. Letiště Václava Havla Praha nabízí přímou linku do více než 130 destinací po celém světě odbavenou více než 50 leteckými společnostmi.<sup>14</sup>

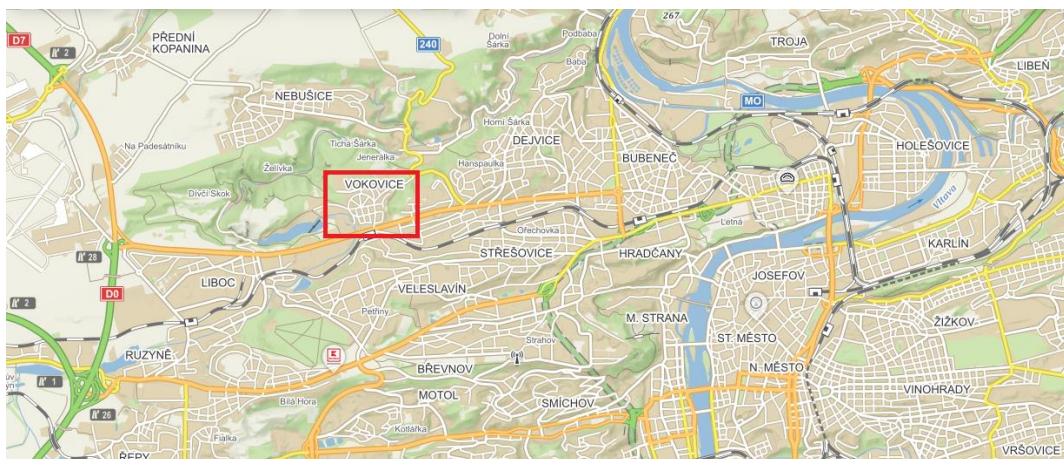
---

<sup>13</sup> *Dopravní podnik hlavního města Prahy: Statistiky DPP* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/spolecnost/o-spolecnosti/profil-spolecnosti/statistiky-dpp>

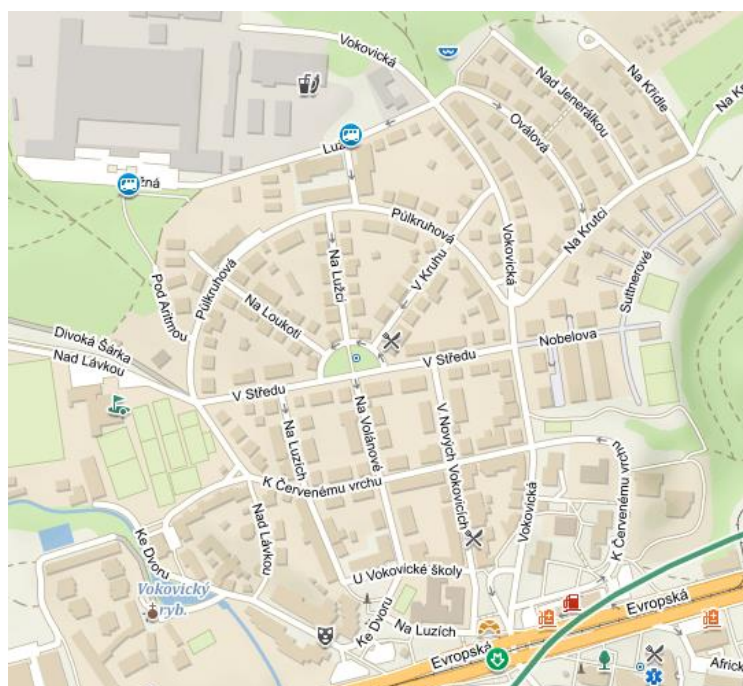
<sup>14</sup> *Letiště Praha: Údaje o společnosti* [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/udaje-o-spolecnosti>

### 3 POPIS ŘEŠENÉ OBLASTI

Řešená oblast Nové Vokovice se nachází v Praze, městské části Praha 6. V jižní části tvoří hranici oblasti ulice Evropská, na západě ulice Ke Dvoru, Nad Lávkou a Půlkruhová, na severu pak ulice Lužná a na východě ulice Na Křídle, Suttnerové a K červenému vrchu.<sup>15</sup> Kromě ulice Evropská, jsou všechny zmíněné ulice do šetření zahrnuty. Všechny ulice v řešené oblasti kromě ulic Nad Jenerálkou, Na Křídle a částí ulic Na Krutci a Vokovická jsou řešeny jako Zóna 30.



Obr. 3: Poloha řešené oblasti ve městě<sup>15</sup>



Obr. 4: Mapa řešené oblasti<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Mapy Cz [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.3451941&y=50.0986491&z=16>

Dle územního plánu se v řešené oblasti nachází převážně čistě obytné plochy a následně pak všeobecně obytné plochy, všeobecné smíšené plochy, plochy sportu a rekreace a plochy veřejného vybavení.<sup>16</sup>



Obr. 5: Územní plán řešené oblasti<sup>16</sup>

Řešenou oblast obsluhuje autobusová linka 225 která projíždí ulicemi Vokovická, Lužná, Na Pastvinách a Půlkruhová. Linka 225 zastavuje v oblasti na zastávkách Nádraží Veleslavin, Na Pastvinách a Nové Vokovice.<sup>17</sup>



Obr. 6: Výřez z vedení trasy autobusové linky 225<sup>17</sup>

<sup>16</sup> IPRPRAHA: Výkresy územního plánu [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

<sup>17</sup> Tram Bus VHD nejen v Praze a Středních Čechách: Linka 225 [online]. [cit. 2023-04-15]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-200-250/linka-225/>

## 4 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH<sup>18</sup>

Dle odborných studií je lidský činitel dominantní u více než 90 % všech dopravních nehod. Účastníci provozu často chybují, vykazují psychická či fyzická omezení, nebo dokonce vědomě porušují předpisy. Jako hlavní příčiny vzniku nehod převažují překročení rychlosti, nepozornost či nevhodný způsob jízdy. Tyto příčiny nejsou ovlivňovány pouze člověkem, popřípadě vozidlem, ale významně je také ovlivňuje utváření komunikace a jejího bezprostředního okolí.

Uspořádání komunikace jako jsou například poloměry směrových oblouků nebo šířka jízdnic pruhů mají vliv na volbu rychlosti. Monotónní dopravní prostředí a vedení trasy mohou ovlivnit únavu řidiče a nevhodně umístěné pevné překážky jako jsou například nechráněné konstrukce dopravních staveb či nebezpečné odvodnění pak mohou výrazně zhoršovat následky dopravních nehod.

Vlastníci a správci silnic by měli zajistit adekvátní úroveň bezpečnosti pozemních komunikací jak už plánovaných, tak stávajících. Nástroje snižující riziko vzniku dopravních nehod jsou audit bezpečnosti, hodnocení vlivů na bezpečnost, bezpečnostní inspekce, identifikace a řešení rizikových lokalit, hloubková analýza dopravních nehod, řízení bezpečnosti celé sítě a sledování chování, kdy má každý nástroj jiná specifika a používá se v různých fázích životnosti komunikace. Tyto nástroje lze rozdělit do dvou základních skupin: proaktivní nástroje a reaktivní nástroje. Cílem proaktivních nástrojů je odhalit rizika před samotným vznikem dopravní nehody a navrhnout opatření k zabránění vzniku nehod případně zlepšení jejich následků. Cílem reaktivních nástrojů je pomocí analýzy existujících dopravních nehod odhalit příčiny vzniku dopravních nehod a návrh vhodných nápravných opatření k nápravě stávajícího nebezpečného stavu.

Bezpečnostní inspekce je prováděna auditorem bezpečnosti pozemních komunikací společně s alespoň jednou další fyzickou osobou, a to jednou za pět let. Inspekční tým by se měl zaměřit na dodržení principů samovysvětlitelnosti a promíjivosti posuzované komunikace. Cílem inspekce je kromě odhalení rizikových faktorů také doporučení opatření k jejich odstranění či zmírnění.

---

<sup>18</sup> *Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací: Metodika provádění*. 3. vydání. Centrum dopravního výzkumu, 2013. ISBN 978-80-86502-49-6.

## 4.1 Procedura bezpečnostní inspekce pozemních komunikací

Provádění bezpečnostní inspekce lze rozdělit do pěti hlavních kroků.

### 4.1.1 Vymezení rozsahu

Silniční síť, jež má být podstoupena inspekci, je nutné nejprve rozdělit na úseky které vykazují podobné dopravně-inženýrské charakteristiky, a to zejména z hlediska základního šířkového uspořádání a charakteristik území. Délka úseků závisí na kategorii pozemní komunikace, charakteru provozu a okolí a na geometrických charakteristikách pozemní komunikace. Výsledkem prvotní fáze je sestavení pořadí, v jakém budou silniční úseky podstoupeny prohlídkám.

### 4.1.2 Příprava prohlídek

Cílem přípravných prací je, před provedením prohlídky v terénu, získání maximálního množství údajů o úseku komunikace, o jejím bezprostředním okolí, případně o navazujících úsecích křižujících komunikací. Je nezbytné zjistit, zda návrhové prvky odpovídají funkci a kategorii komunikace, jakým typem území komunikace prochází, složení dopravního proudu, nejvyšší dovolenou rychlost, převládající typ dopravy, podíl těžkých nákladních vozidel, intenzity chodců a cyklistů, aktuální dopravní situaci, trasy přepravy nebezpečných či nadrozměrných nákladů, povrch komunikace a jeho vlastnosti atd.

### 4.1.3 Prohlídka úseku

Prohlídka úseku je základem inspekce. Cílem prohlídky úseku je identifikace zjevných problémů, rizikových faktorů a pochopení obtíží, se kterými se účastníci provozu na řešeném úseku setkávají. Během prohlídky probíhá diskuze nad možnými nápravnými opatřeními. Při případném sledování provozu je důležité neovlivnit chování účastníků provozu.

### 4.1.4 Identifikace rizik, návrh nápravných opatření

Inspekční tým identifikuje na základě prohlídky úseku rizikové faktory, které souvisí s utvářením pozemní komunikace a jejího okolí a navrhne opatření k jejich odstranění či zmírnění. Rizikové faktory se ohodnocují třemi úrovněmi závažnosti rizika: nízkou, střední a vysokou. Inspekční tým stanovuje závažnost rizika na základě své kvalifikace a zkušeností a toto ohodnocení usnadňuje stanovit, zda a jaké rizikové faktory řešit, případně v jakém pořadí.

**Nízká úroveň** značí, že rizikový faktor 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. Vliv na zhoršení následků případných nehod je minimální.

**Střední úroveň** značí, že rizikový faktor má vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod. Inspekční tým považuje jeho odstranění za důležité.

**Vysoká úroveň** značí, že při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Vliv na zhoršení následků případných nehod je značný. Inspekční tým považuje jeho odstranění za prioritní a nezbytné.

#### **4.1.5 Zpráva o provedení inspekce**

Výstupem inspekce je zpráva o provedení inspekce.

## 5 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

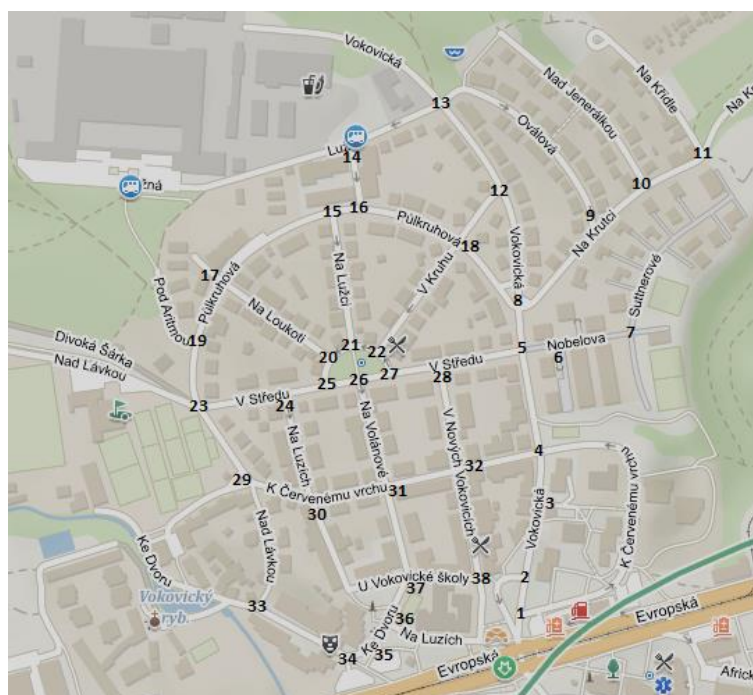
Bezpečnostní inspekce byla provedena autorkou této práce v souladu s metodikou provádění bezpečnostní inspekce na pozemních komunikacích.

### 5.1 Vymezení rozsahu bezpečnostní inspekce

Oblast bezpečnostní inspekce je vymezena ulicí Evropská, která do inspekce zahrnuta není a následně je pak oblast vymezena ulicemi Ke Dvoru, Na Luzích, Nad Lávkou, Pod Aritmou, Lužná, Na křídle, Suttnerové, Vokovická a K Červenému vrchu, které jsou všechny zahrnuty do bezpečnostní inspekce.

Bezpečnostní inspekce dále zahrnuje ulice Na Krutci, Nad Jenerálkou, Oválová, Nobelova, Na Pastvinách, Půlkruhová, Na Loukoti, Na Lužci, V Kruhu, V Středu, Coriových, Na Volánové, V Nových Vokovicích a U Vokovické školy, které se všechny nacházejí ve vymezené oblasti.

Řešená oblast byla rozdělena na křižovatky a mezikřižovatkové úseky a následně očíslovány a znázorněny do mapy. Mapy s čísly Křižovatek a mezikřižovatkových úseku jsou k vidění na obrázcích číslo 7, 8 a popis jednotlivých ulic v daných úsecích a křižovatkách je v tabulkách číslo 1 a 2.



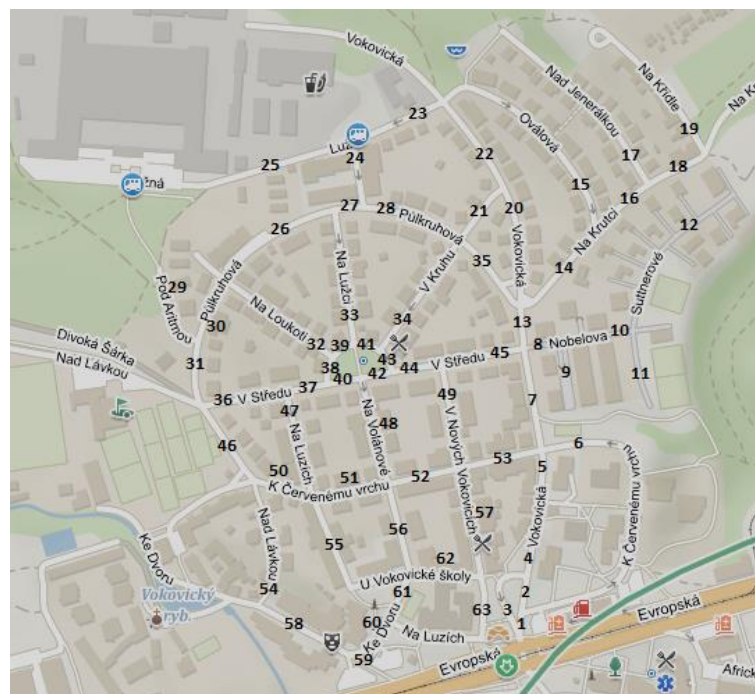
Obr. 7: Mapa s vyznačeným rozdělením křižovatek<sup>19</sup>

<sup>19</sup> *Mapy* Cz [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.3451941&y=50.0986491&z=16>



Tab. 1: Seznam křižovatek podrobených bezpečnostní inspekci

ČÍSLO	KŘÍŽOVATKA	ČÍSLO	KŘÍŽOVATKA
1	Vokovická X K Červenému vrchu	20	Na Loukoti X V Středu
2	Vokovická X Točna	21	Na Lužci X V Středu
3	Vokovická X Mateřská škola	22	V Kruhu X V Středu
4	Vokovická X K Červenému vrchu	23	V Středu X Půlkruhová X Nad Lávkou X Divoká Šárka
5	Vokovická X V Středu X Nobelova	24	V Středu X Na Luzích
6	Nobelova X Coriových	25	V Středu X V Středu
7	Nobelova X Suttnerová	26	V Středu X Na Volánové
8	Vokovická X Na Krutci X Půlkruhová	27	V Středu X V Středu
9	Na Krutci X Oválová	28	V Středu X V Nových Vokovicích
10	Na Krutci X Nad Jenerálkou	29	K Červenému vrchu X Nad Lávkou
11	Na Krutci X Na křídle	30	K Červenému vrchu X Na Luzích
12	Vokovická X V Kruhu	31	K Červenému vrchu X Na Volánové
13	Vokovická X Oválová X Lužná	32	K Červenému vrchu X V Nových Vokovicích
14	Lužná X Na Pastvinách	33	Nad Lávkou X Ke Dvoru
15	Půlkruhová X Na Lužci	34	Ke Dvoru X Parkoviště
16	Půlkruhová X Na Pastvinách	35	Ke Dvoru X Parkoviště
17	Půlkruhová X Na Loukoti	36	Ke Dvoru X Na Luzích
18	Půlkruhová X V Kruhu	37	Ke Dvoru X Na Volánové X U Vokovické školy
19	Půlkruhová X Pod Aritmou	38	Na Luzích X U Vokovické školy X V Nových Vokovicích



Obr. 8: Mapa s vyznačeným rozdělením mezikřižovatek úseků<sup>20</sup>

<sup>20</sup> *Mapy* Cz [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.3451941&y=50.0986491&z=16>

Tab. 2: Seznam mezikřižovatkových úseků podrobených bezpečnostní inspekci

ČÍSLO	VYMEZENÍ ÚSEKU	ČÍSLO	VYMEZENÍ ÚSEKU
1	ulice: Vokovická úsek: Evropská – K Červenému Vrchu	33	ulice: Na Lužci úsek: Půlkruhová – V Středu
2	ulice: Vokovická úsek: K Červenému vrchu – Točna	34	ulice: V Kruhu úsek: Půlkruhová – V Středu
3	Točna úsek: Vokovická – Vokovická	35	ulice: Půlkruhová úsek: Vokovická – V Kruhu
4	ulice: Vokovická úsek: Točna – Parkoviště	36	ulice: V Středu úsek: Půlkruhová – Na Lužích
5	ulice: Vokovická úsek: Parkoviště – K Červenému vrchu	37	ulice: V Středu úsek: Na Lužích – V Středu
6	ulice: K Červenému vrchu úsek: Vokovická – Vokovická	38	ulice: V Středu úsek: V Středu – Na Loukoti
7	ulice: Vokovická úsek: K červenému vrchu – V Středu	39	ulice: V Středu úsek: Na Loukoti – Na Lužci
8	ulice: Nobelova úsek: Vokovická – Coriových	40	ulice: V Středu úsek: V Středu – Na Volánové
9	ulice: Coriových úsek: celá ulice	41	ulice: V Středu úsek: Na Lužci – V Kruhu
10	ulice: Nobelova úsek: Coriových – Suttnerové	42	ulice: V Středu úsek: Na Volánové – V Středu
11	ulice: Suttnerové úsek: Nobelova – konec ulice	43	ulice: V Středu úsek: V Kruhu – V Středu
12	ulice: Suttnerové úsek: Nobelova – konec ulice	44	ulice: V Středu úsek: Na Volánové – V Nových Vokovicích
13	ulice: Vokovická úsek: V Středu – Na Krutci	45	ulice: V Středu úsek: V Nových Vokovicích – Vokovická
14	ulice: Na Krutci úsek: Vokovická – Oválová	46	ulice: Půlkruhová úsek: V Středu – K Červenému vrchu
15	ulice: Oválová úsek: Na Krutci – Vokovická	47	ulice: Na Luzích úsek: V Středu – K Červenému vrchu
16	ulice: Na Krutci úsek: Oválová – Nad Jenerálkou	48	ulice: Na Volánové úsek: V Středu – K Červenému vrchu
17	ulice: Nad Jenerálkou úsek: celá ulice	49	ulice: V Nových Vokovicích úsek: V Středu – K Červenému vrchu
18	ulice: Na Krutci úsek: Nad Jenerálkou – Na Křídle	50	ulice: K Červenému vrchu úsek: Nad Lávkou – Na Luzích
19	ulice: Na Křídle úsek: celá ulice	51	ulice: K Červenému vrchu úsek: Na Luzích – Na Volánové
20	ulice: Vokovická úsek: Na Krutci – V Kruhu	52	ulice: K Červenému vrchu úsek: Na Volánové – V Nových Vokovicích
21	ulice: V Kruhu úsek: Půlkruhová – Vokovická	53	ulice: K Červenému vrchu úsek: V Nových Vokovicích – Vokovická
22	ulice: Vokovická úsek: V Kruhu – Lužná	54	ulice: Nad Lávkou úsek: K Červenému vrchu – Ke Dvoru

ČÍSLO	VYMEZENÍ ÚSEKU	ČÍSLO	VYMEZENÍ ÚSEKU
23	ulice: Lužná úsek: Vokovická – Na Pastvinách	55	ulice: U Vokovické školy úsek: K Červenému vrchu – Na Volánové
24	ulice: Na Pastvinách úsek: Lužná – Půlkruhová	56	ulice: Na Volánové úsek: K Červenému vrchu – U Vokovické školy
25	ulice: Lužná úsek: Na Pastvinách – konec ulice	57	ulice: V Nových Vokovicích úsek: K Červenému vrchu – U Vokovické školy
26	ulice: Půlkruhová úsek: Na Loukoti – Na Lužci	58	ulice: Ke Dvoru úsek: Nad Lávkou – Parkoviště
27	ulice: Půlkruhová úsek: Na Lužci – Na Pastvinách	59	ulice: Ke Dvoru úsek: parkoviště – parkoviště
28	ulice: Půlkruhová úsek: Na Pastvinách – V Kruhu	60	ulice: Ke Dvoru úsek: parkoviště – Na Luzích
29	ulice: Pod Aritmou úsek: Půlkruhová – konec ulice	61	ulice: Ke Dvoru úsek: Na Luzích – U Vokovické školy
30	ulice: Půlkruhová úsek: Na Loukoti – Pod Aritmou	62	ulice: U Vokovické školy úsek: Na Volánové – V Nových Vokovicích
31	ulice: Půlkruhová úsek: Pod Aritmou – V Středu	63	ulice: Na Luzích úsek: Ke Dvoru – U Vokovické školy
32	ulice: Na Loukoti úsek: Půlkruhová – V Středu		

## 5.2 Dopravní zátěž v řešené oblasti

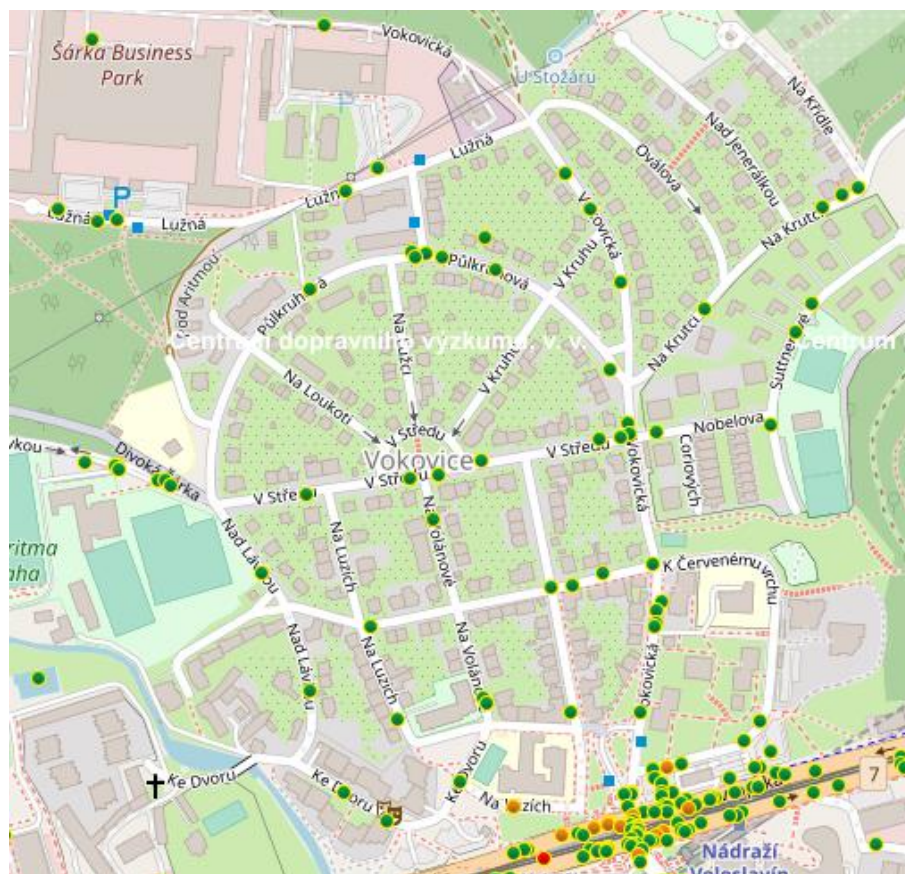
Dopravní zátěž všech komunikací v řešeném území je nevýznamná. Žádná z ulic v oblasti nebyla zahrnuta do pravidelného sčítání dopravy, které proběhlo na území Prahy naposledy v roce 2022.<sup>21</sup> Během pěší pochůzky nebyly zjištěny žádné znaky tvorby kongescí vlivem vysoké hustoty dopravy. Na základě pěší pochůzky bylo rozhodnuto, že není nutné provádět průzkum dopravy za účelem zjištění intenzity dopravy.

## 5.3 Analýza dopravní nehodovost v řešené oblasti

Údaje o dopravní nehodovosti v řešené oblasti byly získány z veřejné databáze Dopravních nehod v ČR, které poskytuje policie České republiky.<sup>22</sup> Údaje byly zjišťovány v období od 1. února 2018 do 1. února 2023. V řešené oblasti bylo v daném období zjištěno celkem 62 dopravních nehod. Zjištěné nehody jsou podrobně znázorněny v mapě na Obr. 9 a rozepsány v tabulkách číslo 3 a 4.

<sup>21</sup> TSK: *Intenzity dopravy v roce 2022* [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy>

<sup>22</sup> *DOPRAVNÍ NEHODY V ČR: Statistiky* [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>



Obr. 9: Mapa s vyznačenými dopravními nehodami<sup>23</sup>

Tab. 3: Seznam zjištěných dopravních nehod v křižovatkách

Číslo křiž.	Charakter nehody	Druh nehody	Zranění	Viník	Druh srážky	Hlavní příčina	Datum	Povětrnostní podmínky	Viditelnost
1	nphš	sjnv	ne	řmv	zezadu	nbvv	02.02.2021	neztížené	den-vn
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	nphš	sjnv	ne	řmv	z boku	vpzp	29.10.2021	neztížené	den-vn
5	nphš	sjnv	ne	řmv	z boku	vpzp	04.06.2020	neztížené	den-vn
	nphš	sjnv	ne	řmv	z boku	sdp	27.11.2019	neztížené	noc-vo,vn
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-

<sup>23</sup> DOPRAVNÍ NEHODY V ČR: Statistika [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Číslo kříž.	Charakter nehody	Druh nehody	Zranění	Viník	Druh srážky	Hlavní příčina	Datum	Povětrnostní podmínky	Viditelnost
16	nphš	sjnv	ne	řmv	z boku	vpzp	11.11.2018	neztížené	den-vn
17	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	15.11.2018	neztížené	den-zv
31	-	-	-	-	-	-	-	-	-
32	nphš	sjnv	ne	řmv	čelní	vpzp	28.02.2018	neztížené	den-vn
33	-	-	-	-	-	-	-	-	-
34	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
36	-	-	-	-	-	-	-	-	-
37	-	-	-	-	-	-	-	-	-
38	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tab. 4: Seznam zjištěných dopravních nehod v mezikřížovatkových úsecích

Číslo úseku	Charakter nehody	Druh nehody	Zranění	Viník	Druh srážky	Hlavní příčina	Datum	Povětrnostní podmínky	Viditelnost
1	nphš	svz	ne	řmv	-	nonc	03.01.2023	neztížené	noc-vo,vn
	nphš	sjnv	ne	řmv	zezadu	nbvv	02.02.2021	neztížené	den-vn
	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	11.06.2022	neztížené	den-vn
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	nphš	sjnv	ne	řmv	zezadu	nbvv	12.11.2020	neztížené	noc-vo,vn
4	nphš	jdn	ne	řmv	-	řpnřv	11.06.2022	neztížené	noc-vo,vn
	nphš	sjnv	ne	řmv	boční	vbdbó	04.03.2022	sněžení	den-vn
5	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	23.09.2022	neztížené	den-vn
	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	09.12.2018	neztížené	noc-vo,vn
	nphš	sjnv	ne	řmv	boční	vbdbó	14.11.2019	neztížené	den-zv
6	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	22.10.2018	neztížené	den-vn
	nnžz	sch	lz	řmv	-	nonc	13.10.2022	neztížené	den-zv
	nphš	spp	ne	řmv	-	jdnzj	02.03.2012	neztížené	den-vn
	nphš	sjnv	ne	řmv	zezadu	nonc	16.09.2020	neztížené	den-vn
	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	23.09.2022	neztížené	den-vn
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Číslo úseku	Charakter nehody	Druh nehody	Zranění	Viník	Druh srážky	Hlavní příčina	Datum	Povětrnostní podmínky	Viditelnost
8	nphš	spp	ne	řmv	-	nřv	31.07.2022	neztížené	noc-vo,vn
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	nphš	spp	ne	řmv	-	řpnřv	07.06.2019	neztížené	den-vn
12	nphš	svz	ne	řmv	-	nonc	18.12.2020	neztížené	den-vn
	nphš	spp	ne	řmv	-	nonc	23.06.2021	neztížené	den-vn
13	nphš	spp	ne	řmv	-	jdnzj	12.10.2018	neztížené	den-vn
14	nphš	spp	ne	řmv	-	řpnřv	18.08.2022	neztížené	den-vn
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	nphš	svz	ne	řmv	-	řpnřv	26.10.2020	neztížené	den-vn
	nphš	spp	ne	řmv	-	řpnřv	11.01.2022	neztížené	noc-vo,vn
	nphš	slz	ne	jz	-	nř	15.07.2021	neztížené	den-vn
19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	nphš	sjnv	ne	řmv	z boku	řpnřv	26.03.2018	neztížené	den-vn
21	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	01.07.2019	neztížené	den-vn
	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	04.02.2019	neztížené	den-vn
23	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	04.09.2022	neztížené	den-vn
	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	22.11.2019	neztížené	den-vn
	nphš	svz	ne	řmv	-	nonc	02.07.2018	neztížené	den-vn
	nphš	spp	ne	řmv	-	řpnřv	16.12.2020	neztížené	den-vn
26	nphš	spp	ne	řmv	-	řpnřv	13.12.2018	neztížené	den-vn
27	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	18.02.2022	neztížené	den-vn
	nphš	svz	ne	řmv	-	vbdbo	28.03.2019	neztížené	noc-vo,vn
28	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	09.11.2022	neztížené	den-vn
	nphš	sjnv	ne	řmv	zezadu	nbv	26.09.2018	neztížené	den-vn
29	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31	-	-	-	-	-	-	-	-	-
32	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	-	-	-	-	-	-	-	-	-
34	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	28.08.2020	neztížené	den-vn
36	nphš	spp	ne	řmv	-	jdnzj	11.11.2022	neztížené	noc-vo,vn
37	-	-	-	-	-	-	-	-	-
38	-	-	-	-	-	-	-	-	-
39	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	19.11.2019	neztížené	noc-vo,vn
41	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	05.11.2019	neztížené	den-vn
43	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Číslo úseku	Charakter nehody	Druh nehody	Zranění	Viník	Druh srážky	Hlavní příčina	Datum	Povětrnostní podmínky	Viditelnost
44	nphš	spp	ne	řmv	-	vbdb	14.02.2018	neztížené	den-vn
45	nphš	svz	ne	řmv	-	nrdtsv	14.09.2021	neztížené	den-vn
46	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	15.02.2019	neztížené	den-vn
47	-	-	-	-	-	-	-	-	-
48	nphš	svz	ne	řmv	-	řpnřv	23.07.2021	neztížené	den-vn
49	-	-	-	-	-	-	-	-	-
50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
51	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	15.11.2018	neztížené	den-vn
52	-	-	-	-	-	-	-	-	-
53	nphš	sjnv	ne	řmv	z boku	vbdb	12.06.2019	neztížené	den-vn
	nphš	sjnv	ne	řmv	boční	vbdb	06.08.2021	neztížené	den-vn
54	nphš	jdn	ne	zk	-	nř	03.01.2021	neztížené	noc-vo,vn
55	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	13.08.2021	neztížené	den-vn
56	nphš	svz	ne	řmv	-	srnv	10.07.2019	neztížené	den-vn
	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	21.10.2018	slabý déšť	noc-vo,vn
57	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	22.06.2022	neztížené	den-vn
58	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	27.04.2018	neztížené	den-zv
	nphš	svz	ne	řmv	-	jdnzj	21.10.2018	neztížené	den-vn
59	-	-	-	-	-	-	-	-	-
60	nphš	svz	ne	řmv	-	řpnřv	02.12.2022	neztížené	noc-vo,vn
61	-	-	-	-	-	-	-	-	-
62	-	-	-	-	-	-	-	-	-
63	nnžz	sch	lz	ch	-	nř	02.05.2022	neztížené	den-vn

Vysvětlivky:

**den-vn** = ve dne, viditelnost nezhoršena vlivem povětrnostních podmínek

**den-zv** = ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)

**ch** = chodec

**jdn** = jiný druh nehody

**jdnzj** = jiný druh nesprávného způsobu jízdy

**jz** = jiné zavinění

**lz** = lehké zranění

**nbvv** = nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem

**nnžz** = nehoda s následky na životě nebo zdraví

**noc-vo,vn** = v noci, s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek

**nonc** = nesprávné otáčení nebo couvání

**nphš** = nehoda pouze s hmotnou škodou

**nrdtsv** = nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka vozovky apod.)

**nř** = nezaviněna řidičem

**nřv** = nezvládnutí řízení vozidla

**řmv** = řidičem motorového vozidla

**řpnřv** = řidič se plně nevěnoval řízení vozidla

**sdp** = Proti příkazu dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“

**sch** = srážka s chodcem

**sjnv** = srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem

**slz** = srážka s lesní zvěří

**spp** = srážka s pevnou překážkou

**srnv** = samovolné rozjetí nezajištěného vozidla

**svz** = srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným

**vbdb** = vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu

**vpzp** = vozidlu přijíždějícímu zprava

**zk** = závadou komunikace

Dle mapy s vyznačenými dopravními nehodami je viditelné, že dopravní nehody v řešené oblasti jsou rozmístěny náhodně. Dle tabulek je pak zřejmé, že v mezikřižovatkových úsecích došlo k 55 dopravním nehodám, zatímco v křižovatkách pouze k 7 dopravním nehodám ve zkoumaném období.

V 95 % dopravních nehod byl viníkem řidič motorového vozidla. Došlo pouze ke 3 dopravním nehodám kdy nebyl viníkem řidič motorového vozidla, v těchto případech bylo zavinění na straně chodce, závadě komunikace a jiném zavinění. Nejčastějším druhem dopravní nehody byla srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným, ke které došlo 31krát, srážka s jedoucím nemotorovým vozidlem nastala 15krát a ke srážce s pevnou překážkou pak došlo 11krát. Dále v řešené oblasti došlo 2krát ke srážce s chodcem a jiné dopravní nehodě a jednou pak ke srážce s lesní zvěří.

V řešené oblasti došlo k 60 nehodám pouze s hmotnou škodou a ke dvěma nehodám s následky na životě nebo zdraví, kdy se v obou případech jednalo pouze o lehká zranění.

Hlavní příčinou dopravní nehody byl nejčastěji jiný druh nesprávného způsobu jízdy, ke kterému došlo 25krát. V deseti případech se pak jednalo o to, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla a dále pak došlo k dopravním nehodám z důvodu vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu, nesprávného otáčení nebo couvání, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, nezvládnutí řízení vozidla, samovolné rozjetí nezajištěného vozidla a nedodržení příkazu dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“

Druhy srážky se ve zjištěných dopravních nehodách objevili čtyři, a to přesněji srážka z boku, ke které došlo 6krát, srážka zezadu 5krát, srážka boční 3krát a srážka čelní, ke které došlo v řešené oblasti pouze jednou.

#### **5.4 Inspekční prohlídka a identifikace rizik**

Bezpečnostní inspekční prohlídka proběhla v pondělí 3. dubna 2023 v odpoledních hodinách za neztížených světelných a povětrnostních podmínek. Prohlídka byla provedena autorkou této práce a panem Richardem Myslivečkem peším průzkumem. Při peším průzkumu byla pořízena fotodokumentace zjištěných rizikových faktorů.



## 5.4.1 Křižovatky

### 5.4.1.1 Křižovatka č. 1

#### Chybějící vodorovné značení pro OOSPO

V prostoru křižovatky se na jedné straně přechodu pro chodce nenachází signální ani varovný pás, který by osoby s omezenou schopností orientace dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce a neumožňuje jim bezpečně přecházet komunikaci.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 10: Křižovatka č. 1 - Chybějící vodorovné značení pro OOSPO<sup>24</sup>

### 5.4.1.2 Křižovatka č. 2

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

### 5.4.1.3 Křižovatka č. 3

#### Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v místě pro přecházení

V prostoru křižovatky se ani na jedné straně místa pro přecházení nenachází signální pás, který by osoby s omezenou schopností orientace dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce a neumožňuje jim bezpečně přecházet komunikaci. V místě pro přecházení se nachází pouze varovný pás, takže bude osoba s omezenou schopností orientace alespoň upozorněna na možné nebezpečí.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>24</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 11: Křižovatka č. 3 Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v místě pro přecházení<sup>25</sup>

#### 5.4.1.4 Křižovatka č. 4

##### Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v prostoru křižovatky

V prostoru křižovatky je na čtyřech místech chybně provedeno vodorovné značení pro osoby s omezenou schopností orientace. Signální pásy jsou příliš krátké. Dle ČSN 73 6110 má být signální pás dlouhý minimálně 1,50 m.<sup>26</sup>

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 12: Křižovatka č. 4 - Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v prostoru křižovatky<sup>25</sup>

<sup>25</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>26</sup> ČSN 73 6110: *Projektování místních komunikací*. Praha: ČESKÝ NORMALIZAČNÍ INSTITUT, 2006.

#### 5.4.1.5 Křižovatka č. 5

##### Chybějící vodorovné značení pro OOSPO

V prostoru křižovatky se ani na jednom rameni křižovatky nenachází signální ani varovný pás, který by osoby s omezenou schopností orientace dovedl na hranu komunikace k místu pro přecházení a neumožňuje jim bezpečně přecházet komunikaci.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 13: Křižovatka č. 5 - Chybějící vodorovné značení pro OOSPO<sup>27</sup>

#### 5.4.1.6 Křižovatka č. 6

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.1.7 Křižovatka č. 7

##### Chybějící vodorovné značení pro OOSPO

V prostoru křižovatky se nenachází signální pás, který by osoby s omezenou schopností orientace dovedl na hranu komunikace a neumožňuje jim bezpečně přecházet komunikaci.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.

---

<sup>27</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 14: Křižovatka č. 7 - Chybějící vodorovné značení pro OOSPO<sup>28</sup>

#### 5.4.1.8 Křižovatka č. 8

##### Příliš rozlehlá křižovatka

Prostor křižovatky je příliš rozlehlý, což může způsobit, že řidiči ztrácejí přehled a nejsou nuceni zpomalit. Rychlý průjezd křižovatkou či nedání přednosti v jízdě zvyšuje šanci vzniku nehody.

Při neodstranění tohoto rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky a vliv na zhoršení následků případných nehod je značný, proto je hodnocen vysokou mírou rizika a jeho odstranění je považováno za prioritní a nezbytné.



Obr. 15: Křižovatka č. 8 - Příliš rozlehlá křižovatka<sup>28</sup>

##### Parkování v křižovatce

Z důvodu příliš rozlehlé křižovatky dochází v jejím prostoru k parkování u směrovacího ostrůvku. Tento druh parkování zhoršuje rozhledové poměry a řidičům je tak ztížena možnost bezpečně projet křižovatkou. V blízkosti křižovatky se nachází dostatek míst pro parkování

<sup>28</sup> © Karolína Kovářová, 2023

vozidel. Stáním v prostoru křižovatky dochází k porušení §27 zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který zakazuje řidiči zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní.<sup>29</sup>

Při neodstranění tohoto rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky a vliv na zhoršení následků případných nehod je značný, proto je hodnocen vysokou mírou rizika a jeho odstranění je považováno za prioritní a nezbytné.



Obr. 16: Křižovatka č. 8 - Parkování v křižovatce<sup>30</sup>

### Nevyhovující povrch komunikace

Povrch komunikace není celistvý. V povrchu vozovky se nachází praskliny, které v některých místech vytvořily díry v komunikaci. Špatný povrch by mohl způsobit poškození vozidla. Pravděpodobnost nehody je však velmi nízká.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>29</sup> §27 zákona č. 361/2000 Sb.

<sup>30</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 17: Křižovatka č. 8 - Nevyhovující povrch komunikace<sup>31</sup>

### Chybějící vodorovné značení pro OOSPO

V prostoru křižovatky se na přechodu pro chodce nenachází signální ani varovný pás, který by osoby s omezenou schopností orientace dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce a neumožňuje jim bezpečně přecházet komunikaci.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 18: Křižovatka č. 8 - Chybějící vodorovné značení pro OOSPO<sup>31</sup>

### Svislé dopravní značení v nevyhovujícím stavu

Svislá dopravní značka IP6 „Přechod pro chodce“ jež označuje přechod pro chodce vyznačený vodorovnou dopravní značkou je na sloupku otočena a tím pádem se zvyšuje riziko jejího přehlédnutí.

---

<sup>31</sup> © Karolína Kovářová, 2023

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

#### 5.4.1.9 Křižovatka č. 9

##### Chybějící svislé dopravní značení

Na křižovatce chybí svislá dopravní značka B24b „Zákaz odbočování vlevo“, která zakazuje odbočování vlevo na nejbližší křižovatce. Bez dopravní značky tak řidič není upozorněn na zákaz odbočení do ulice Oválová, jež je jednosměrná a na vjezdu je osazena svislou dopravní značkou B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 19: Křižovatka č. 9 - Chybějící svislé dopravní značení<sup>32</sup>

##### Svislé dopravní značení v nevyhovujícím stavu

Svislá dopravní značka B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ jež zakazuje vjezd všem druhům vozidel na jednosměrnou pozemní komunikaci, v níž je provoz veden opačným směrem má velmi vybledlé barvy a tím pádem se zvyšuje riziko jejího přehlédnutí.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>32</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 20: Křižovatka č. 9 – Svislé dopravní značení v nevyhovujícím stavu<sup>33</sup>

### Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

V prostoru křižovatky se nenachází přechod pro chodce ani místo pro přecházení což může způsobit libovolný pohyb chodců v místech, která jsou nebezpečná nebo nepřehledná.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.

#### 5.4.1.10 Křižovatka č. 10

##### Zeleň zakrývá svislé dopravní značení

Svislá dopravní značka IP10a „Slepá pozemní komunikace“, jež označuje pozemní komunikaci, po které nelze dále pokračovat v jízdě je zakryta příliš vzrostlou zelení, což může napomáhat k jejímu přehlédnutí.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>33</sup> © Karolína Kovářová, 2023





Obr. 21: Křižovatka č. 10 – Zeleň zakrývá svislé dopravní značení<sup>34</sup>

#### **5.4.1.11 Křižovatka č. 11**

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.1.12 Křižovatka č. 12**

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.1.13 Křižovatka č. 13**

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.1.14 Křižovatka č. 14**

##### **Parkování v křižovatce**

Tento druh parkování zhoršuje rozhledové poměry a řidičům je tak ztížena možnost bezpečně projet křižovatku. V blízkosti křižovatky se nachází dostatek míst pro parkování vozidel. Stáním v prostoru křižovatky dochází k porušení §27 zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který zakazuje řidiči zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní.<sup>35</sup>

Při neodstranění tohoto rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky a vliv na zhoršení následků případných nehod je značný, proto je hodnocen vysokou mírou rizika a jeho odstranění je považováno za prioritní a nezbytné.

---

<sup>34</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>35</sup> §27 zákona č. 361/2000 Sb.



Obr. 22: Křižovatka č. 14 - Parkování v křižovatce<sup>36</sup>

#### 5.4.1.15 Křižovatka č. 15

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.1.16 Křižovatka č. 16

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.1.17 Křižovatka č. 17

##### Nevyhovující povrch komunikace

Povrch komunikace není celistvý. V povrchu vozovky se nachází praskliny, které v některých místech vytvořily díry v komunikaci. Špatný povrch by mohl způsobit poškození vozidla. Pravděpodobnost nehody je však velmi nízká.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 23: Křižovatka č. 17 - Nevhodující povrch komunikace<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### 5.4.1.18 Křižovatka č. 18

##### Parkování v křižovatce

Vozidlo parkuje v prostoru křižovatky mimo vyznačené stání. Tento druh parkování zhoršuje rozhledové poměry a řidičům je tak ztížena možnost bezpečně projet křižovatku. V blízkosti křižovatky se nachází dostatek míst pro parkování vozidel. Stáním v prostoru křižovatky dochází k porušení §27 zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který zakazuje řidiči zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní.<sup>37</sup>

Při neodstranění tohoto rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky a vliv na zhoršení následků případných nehod je značný, proto je hodnocen vysokou mírou rizika a jeho odstranění je považováno za prioritní a nezbytné.



Obr. 24: Křižovatka č. 18 - Parkování v křižovatce<sup>38</sup>

#### 5.4.1.19 Křižovatka č. 19

##### Parkování v křižovatce

Vozidlo parkuje v prostoru křižovatky mimo vyznačené stání. Tento druh parkování zhoršuje rozhledové poměry a řidičům je tak ztížena možnost bezpečně projet křižovatku. V blízkosti křižovatky se nachází dostatek míst pro parkování vozidel. Stáním v prostoru křižovatky dochází k porušení §27 zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který zakazuje řidiči zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> §27 zákona č. 361/2000 Sb.

<sup>38</sup> © Karolína Kovářová, 2023

Při neodstranění tohoto rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky a vliv na zhoršení následků případných nehod je značný, proto je hodnocen vysokou mírou rizika a jeho odstranění je považováno za prioritní a nezbytné.



Obr. 25: Křižovatka č. 19 - Parkování v křižovatce<sup>39</sup>

#### 5.4.1.20 Křižovatka č. 20

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.1.21 Křižovatka č. 21

##### Nevyhovující povrch komunikace

Povrch komunikace není celistvý. V povrchu vozovky se nachází praskliny, které v některých místech vytvořily díry v komunikaci. Špatný povrch by mohl způsobit poškození vozidla. Pravděpodobnost nehody je však velmi nízká.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 26: Křižovatka č. 21 - Nevhodující povrch komunikace<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### 5.4.1.22 Křižovatka č. 22

##### Parkování v křižovatce

Vozidlo parkuje v prostoru křižovatky mimo vyznačené stání. Tento druh parkování zhoršuje rozhledové poměry a řidičům je tak ztížena možnost bezpečně projet křižovatku. V blízkosti křižovatky se nachází dostatek míst pro parkování vozidel. Stáním v prostoru křižovatky dochází k porušení §27 zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který zakazuje řidiči zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní.<sup>40</sup>

Při neodstranění tohoto rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky a vliv na zhoršení následků případných nehod je značný, proto je hodnocen vysokou mírou rizika a jeho odstranění je považováno za prioritní a nezbytné.



Obr. 27: Křižovatka č. 22 - Parkování v křižovatce<sup>41</sup>

#### 5.4.1.23 Křižovatka č. 23

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.1.24 Křižovatka č. 24

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.1.25 Křižovatka č. 25

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.1.26 Křižovatka č. 26

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

---

<sup>40</sup> §27 zákona č. 361/2000 Sb.

<sup>41</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### 5.4.1.27 Křižovatka č. 27

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.1.28 Křižovatka č. 28

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.1.29 Křižovatka č. 29

##### Zeleň zakrývá svislé dopravní značení

Svislá dopravní značka IP10a „Slepá pozemní komunikace“, jež označuje pozemní komunikaci, po které nelze dále pokračovat v jízdě je zakryta příliš vzrostlou zelení, což může napomáhat k jejímu přehlédnutí.

Tento rizikový faktor může případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 28: Křižovatka č. 29 - Zeleň zakrývá svislé dopravní značení<sup>42</sup>

##### Chybějící svislé dopravní značení

V křižovatce chybí na směrovacím ostrůvku svislá dopravní značka C4a „Příkazaný směr objíždění vpravo“ která příkazuje objíždět ostrůvek ve směru vpravo. Bez dopravní značky tak řidič není upozorněn na příkazaný směr objíždění ostrůvku.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.

---

<sup>42</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 29: Křižovatka č. 29 - Chybějící svislé dopravní značení<sup>43</sup>

### 5.4.1.30 Křižovatka č. 30

#### Příliš rozlehlá křižovatka

Prostor křižovatky je příliš rozlehlý, což může způsobit, že řidiči ztrácejí přehled a nejsou nuceni zpomalit. Rychlý průjezd křižovatkou či nedání přednosti v jízdě zvyšuje šanci vzniku nehody.

Při neodstranění tohoto rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky a vliv na zhoršení následků případných nehod je značný, proto je hodnocen vysokou mírou rizika a jeho odstranění je považováno za prioritní a nezbytné.



Obr. 30: Křižovatka č. 30 - Příliš rozlehlá křižovatka<sup>43</sup>

#### Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

Kontejnery jsou umístěny blízko křižovatky. Nachází se sice ve vyznačeném prostoru, ale komunikace má výrazný sklon a nenachází se zde žádná pevná překážka, která by oddělovala prostor křižovatky a kontejnery na odpad. Při odjíždění kontejneru na odpad, nebo silnému

<sup>43</sup> © Karolína Kovářová, 2023

větru hrozí srážka kontejneru s vozidlem, při které mohou vzniknout nehody s hmotnými škodami nebo s následky na životě a zdraví.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.

#### **5.4.1.31 Křižovatka č. 31**

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.1.32 Křižovatka č. 32**

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.1.33 Křižovatka č. 33**

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.1.34 Křižovatka č. 34**

##### **Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v místě pro přecházení**

V prostoru křižovatky se ani na jedné straně místa pro přecházení nenachází signální pás, který by osoby s omezenou schopností orientace dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce a neumožňuje jim bezpečně přecházet komunikaci. V místě pro přecházení se nachází pouze varovný pás, takže bude osoba s omezenou schopností pohybu a orientace alespoň upozorněna na možné nebezpečí.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 31: Křižovatka č. 34 - Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v místě pro přecházení<sup>44</sup>

#### **5.4.1.35 Křižovatka č. 35**

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

<sup>44</sup> © Karolína Kovářová, 2023



#### 5.4.1.36 Křižovatka č. 36

##### Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v místě pro přecházení

V prostoru křižovatky se ani na jedné straně místa pro přecházení nenachází signální pás, který by osoby s omezenou schopností orientace dovedl na hranu komunikace k přechodu pro chodce a neumožňuje jim bezpečně přecházet komunikaci. V místě pro přecházení se nachází pouze varovný pás, takže bude osoba s omezenou schopností pohybu a orientace alespoň upozorněna na možné nebezpečí.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 32: Křižovatka č. 36 - Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v místě pro přecházení<sup>45</sup>

#### 5.4.1.37 Křižovatka č. 37

##### Parkování v křižovatce

Vozidla parkují v prostoru křižovatky mimo vyznačené stání. Tento druh parkování zhoršuje rozhledové poměry a řidičům je tak ztížena možnost bezpečně projet křižovatku. V blízkosti křižovatky se nachází dostatek míst pro parkování vozidel. Stáním v prostoru křižovatky dochází k porušení §27 zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který zakazuje řidiči zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní.<sup>46</sup>

Při neodstranění tohoto rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky a vliv na zhoršení následků případných nehod je značný, proto je hodnocen vysokou mírou rizika a jeho odstranění je považováno za prioritní a nezbytné.

<sup>45</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>46</sup> §27 zákona č. 361/2000 Sb.



Obr. 33: Křižovatka č. 37 - Parkování v křižovatce<sup>47</sup>

#### 5.4.1.38 Křižovatka č. 38

Při bezpečnostní inspekci této křižovatky nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

---

<sup>47</sup> © Karolína Kovářová, 2023

Tab. 5: Seznam rizikových faktorů v křižovatkách

Křižovatka	Chybějící VDZ pro OOSPO	Chybně provedené VDZ pro OOSPO	Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení	Příliš rozlehlá křižovatka	Parkování v křižovatce	Nevyhovující povrch komunikace	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Chybějící SDZ	SDZ v nevyhovujícím stavu	Zeleň zakrývá SDZ
1	x									
2										
3		x								
4		x								
5	x									
6										
7	x									
8	x			x	x	x			x	
9			x					x	x	
10										x
11										
12										
13										
14					x					
15										
16										
17						x				
18					x					
19					x					

Křižovatka	Chybějící VDZ pro OOSPO	Chybně provedené VDZ pro OOSPO	Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení	Příliš rozlehlá křižovatka	Parkování v křižovatce	Nevyhovující povrch komunikace	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Chybějící SDZ	SDZ v nevyhovujícím stavu	Zeleň zakrývá SDZ
20										
21						x				
22					x					
23										
24										
25										
26										
27										
28										
29								x		x
30				x			x			
31										
32										
33										
34		x								
35										
36		x								
37					x					
38										

## 5.4.2 Mezikřižovatkové úseky

### 5.4.2.1 Mezikřižovatkový úsek č. 1

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

### 5.4.2.2 Mezikřižovatkový úsek č. 2

#### Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu

Chybí vodorovné dopravní značení V11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, což způsobuje, že autobus nemá přesně vymezené místo pro zastavení. Vzhledem k přítomnosti svislé dopravní značky IJ4c „Zastávka autobusu“ je riziko vzniku nehody velmi nízké.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 34: Úsek č. 2 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu<sup>48</sup>

#### Chybějící vodorovné značení pro OOSPO

Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se nástupiště autobusů vybavují vodicí linií a signálním pásem. Signální pás označuje místo odbočení z vodicí linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy, respektive k označníku zastávky.<sup>49</sup> Tato autobusová zastávka zmíněným vodorovným dopravním značením pro osoby s omezenou schopností orientace vybavena není.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

<sup>48</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>49</sup> Vyhláška č. 398/2009 Sb.: O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: . 2009.

### 5.4.2.3 Mezikřižovatkový úsek č. 3

#### Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu

Chybí vodorovné dopravní značení V11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, což způsobuje, že autobus nemá přesně vymezené místo pro zastavení. Vzhledem k přítomnosti svislé dopravní značky IJ4c „Zastávka autobusu“ je riziko vzniku nehody velmi nízké.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 35: Úsek č. 3 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu<sup>50</sup>

#### Chybějící vodorovné značení pro OOSPO

Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se nástupiště autobusů vybavují vodicí linií a signálním pásem. Signální pás označuje místo odbočení z vodicí linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy, respektive k označníku zastávky.<sup>51</sup> Tato autobusová zastávka zmíněným vodorovným dopravním značením pro osoby s omezenou schopností orientace vybavena není.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

### 5.4.2.4 Mezikřižovatkový úsek č. 4

#### Parkování na chodníku

V tomto úseku se nenachází žádná parkovací místa, ale v celé řešené oblasti je parkovacích míst dostatek. Parkování vozidla na chodníku v tomto případě nijak neomezuje ani neohrožuje

<sup>50</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>51</sup> Vyhláška č. 398/2009 Sb.: O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: . 2009.

chodce a je zde zachován prostor i pro průjezd kočárku či osob s omezenou schopností pohybu.

Tento rizikový faktor může zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, a proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 36: Úsek č. 4 - Parkování na chodníku<sup>52</sup>

#### **5.4.2.5 Mezikřižovatkový úsek č. 5**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.6 Mezikřižovatkový úsek č. 6**

##### **Zeleň zakrývá svislé dopravní značení**

Přenosná svislá dopravní značka A9 „Provoz v obou směrech“, jež upozorňuje na úsek pozemní komunikace, kde je dočasně veden provoz vozidel v obou směrech, je zakryta vzrostlou zelení. Zvyšuje se tak možnost přehlédnutí dopravního značení.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika

---

<sup>52</sup> © Karolína Kovářová, 2023

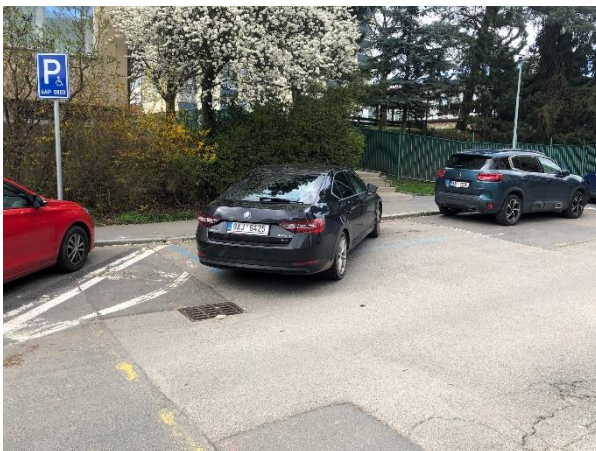


Obr. 37: Úsek č. 6 - Zeleň zakrývá svislé dopravní značení<sup>53</sup>

### Parkování mimo vyznačená místa

Vozidlo je zaparkované mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 38: Úsek č. 6 - Parkování mimo vyznačená místa<sup>53</sup>

#### 5.4.2.7 Mezikřižovatkový úsek č. 7

##### Zeleň zakrývá svislé dopravní značení

Svislá dopravní značka A12b „Děti“, jež upozorňuje na místo nebo úsek, kde se v blízkosti komunikace děti často pohybují, shromažďují, nebo přecházejí vozovku a hrozí tak zvýšené nebezpečí jejich nedbalého vběhnutí do vozovky, je zakryta příliš vzrostlou zelení. Dopravní

<sup>53</sup> © Karolína Kovářová, 2023

značka A12b je sice zvýrazněna žlutozeleným retroreflexním podkladem, ale přes vzrostlou zeď je možnost přehlédnutí značky vysoká.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika



Obr. 39: Úsek č. 7 - Zeď zakrývá svislé dopravní značení<sup>54</sup>

#### **5.4.2.8 Mezikřižovatkový úsek č. 8**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.9 Mezikřižovatkový úsek č. 9**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.10 Mezikřižovatkový úsek č. 10**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.11 Mezikřižovatkový úsek č. 11**

##### **Nevhodné umístění kontejnerů na odpad**

Nenachází se zde žádná pevná překážka, která by oddělovala prostor komunikace a kontejnery na odpad. Při odjištění kontejneru na odpad nebo silném větru hrozí srážka kontejneru s vozidlem, při které mohou vzniknout nehody s hmotnými škodami nebo s následky na životě a zdraví.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod proto, je hodnocen střední mírou rizika.

---

<sup>54</sup> © Karolína Kovářová, 2023





Obr. 40: Úsek č. 11 - Nevhodné umístění kontejnerů na odpad<sup>55</sup>

#### **5.4.2.12 Mezikřižovatkový úsek č. 12**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.13 Mezikřižovatkový úsek č. 13**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.14 Mezikřižovatkový úsek č. 14**

##### **Zeleň zakrývá svislé dopravní značení**

Svislá dopravní značka IZ8a „30“ „Zóna s dopravním omezením“, jež označuje oblast, kde platí zákaz, výstraha, omezení nebo příkaz, je zakryta příliš vzrostlou zelení. Dopravní značka IZ8a upravuje maximální rychlost provozu v dané oblasti a vzrostlá zezeň může napomáhat k jejímu přehlédnutí.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>55</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 41: Úsek č. 14 - Zeleň zakrývá svislé dopravní značení<sup>56</sup>

#### **5.4.2.15 Mezikřižovatkový úsek č. 15**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.16 Mezikřižovatkový úsek č. 16**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.17 Mezikřižovatkový úsek č. 17**

##### **Parkování na chodníku**

V tomto úseku se nenachází žádná parkovací místa, ale v celé řešené oblasti je parkovacích míst dostatek. Parkování na chodníku v tomto úseku zužuje průjezdný profil a zároveň omezuje a ohrožuje chodce, protože zde není zachován prostor pro průjezd kočárku či osob s omezenou schopností pohybu.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.

---

<sup>56</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 42: Úsek č. 17 - Parkování na chodníku<sup>57</sup>

#### Nevyhovující povrch komunikace

Povrch komunikace není celistvý. V povrchu vozovky se nachází praskliny, které v některých místech vytvořily díry v komunikaci. Špatný povrch by mohl způsobit poškození vozidla. Pravděpodobnost nehody je však velmi nízká.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 43: Úsek č. 17 - Nevhodný povrch komunikace<sup>57</sup>

#### 5.4.2.18 Mezikřižovatkový úsek č. 18

##### Parkování mimo vyznačená místa

Vozidla jsou zaparkována mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

<sup>57</sup> © Karolína Kovářová, 2023

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 44: Úsek č. 18 - Parkování mimo vyznačená místa<sup>58</sup>

#### Svislé dopravní značení v nevhovujícím stavu

Svislá dopravní značka P02 „Hlavní pozemní komunikace“, jež označuje hlavní pozemní komunikaci v nejbližší křižovatce má velmi vybledlé barvy a tím pádem se zvyšuje riziko jejího přehlédnutí.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 45: Úsek č. 18 - Svislé dopravní značení v nevhovujícím stavu<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### 5.4.2.19 Mezikřižovatkový úsek č. 19

##### Parkování mimo vyznačená místa

Vozidla jsou zaparkována mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 46: Úsek č. 19 - Parkování mimo vyznačená místa<sup>59</sup>

#### 5.4.2.20 Mezikřižovatkový úsek č. 20

##### Parkování mimo vyznačená místa

Vozidla jsou zaparkována mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>59</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 47: Úsek č. 20 - Parkování mimo vyznačená místa<sup>60</sup>

#### 5.4.2.21 Mezikřižovatkový úsek č. 21

##### Parkování na chodníku

V tomto úseku se nachází dostatek parkovacích míst. Parkování na chodníku omezuje a ohrožuje chodce, protože zde není zachován prostor pro průjezd kočárku či osob s omezenou schopností pohybu.

Tento rizikový faktor může zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, a proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 48: Úsek č. 21 - Parkování na chodníku<sup>60</sup>

#### 5.4.2.22 Mezikřižovatkový úsek č. 22

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

---

<sup>60</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### 5.4.2.23 Mezikřižovatkový úsek č. 23

##### Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu

Chybí vodorovné dopravní značení V11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, což způsobuje, že autobus nemá přesně vymezené místo pro zastavení. Vzhledem k přítomnosti svislé dopravní značky IJ4c „Zastávka autobusu“ je riziko vzniku nehody velmi nízké.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 49: Úsek č. 23 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu<sup>61</sup>

##### Chybějící vodorovné značení pro OOSPO

Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se nástupiště autobusů vybavují vodicí linií a signálním pásem. Signální pás označuje místo odbočení z vodicí linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy, respektive k označníku zastávky.<sup>62</sup> Tato autobusová zastávka zmíněným vodorovným dopravním značením pro osoby s omezenou schopností orientace vybavena není.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

<sup>61</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>62</sup> Vyhláška č. 398/2009 Sb.: O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: . 2009.

#### 5.4.2.24 Mezikřižovatkový úsek č. 24

##### Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu

Chybí vodorovné dopravní značení V11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, což způsobuje, že autobus nemá přesně vymezené místo pro zastavení. Vzhledem k přítomnosti svíslé dopravní značky IJ4c „Zastávka autobusu“ je riziko vzniku nehody velmi nízké.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 50: Úsek č. 24 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu<sup>63</sup>

##### Chybějící vodorovné značení pro OOSPO

Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se nástupiště autobusů vybavují vodicí linií a signálním pásem. Signální pás označuje místo odbočení z vodicí linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy, respektive k označníku zastávky.<sup>64</sup> Tato autobusová zastávka zmíněným vodorovným dopravním značením pro osoby s omezenou schopností orientace vybavena není.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

<sup>63</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>64</sup> Vyhláška č. 398/2009 Sb.: O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: . 2009.



#### 5.4.2.25 Mezikřižovatkový úsek č. 25

##### Parkování na chodníku

V tomto úseku se nachází dostatek parkovacích míst. Parkování na chodníku v tomto úseku zužuje průjezdný profil a zároveň omezuje a ohrožuje chodce, protože zde není zachován prostor pro průjezd kočárku či osob s omezenou schopností pohybu.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.



Obr. 51: Úsek č. 25 - Parkování na chodníku<sup>65</sup>

##### Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu

Na obou autobusových zastávkách v tomto úseku chybí vodorovné dopravní značení V11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, což způsobuje, že autobus nemá přesně vymezené místo pro zastavení. Vzhledem k přítomnosti svislé dopravní značky IJ4c „Zastávka autobusu“ je riziko vzniku nehody velmi nízké.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>65</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 52: Úsek č. 25 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu<sup>66</sup>

### Chybějící vodorovné značení pro OOSPO

Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se nástupiště autobusů vybavují vodicí linií a signálním pásem. Signální pás označuje místo odbočení z vodicí linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy, respektive k označníku zastávky.<sup>67</sup> Ani jedna z autobusových zastávek zmíněným vodorovným dopravním značením pro osoby s omezenou schopností orientace vybavena není.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

#### 5.4.2.26 Mezikřižovatkový úsek č. 26

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.2.27 Mezikřižovatkový úsek č. 27

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.2.28 Mezikřižovatkový úsek č. 28

##### Parkování mimo vyznačená místa

Vozidlo je zaparkované mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

<sup>66</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>67</sup> Vyhláška č. 398/2009 Sb.: O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: . 2009.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 53: Úsek č. 28 - Parkování mimo vyznačená místa<sup>68</sup>

### Parkování na chodníku

V tomto úseku se nachází dostatek parkovacích míst. Parkování vozidla na chodníku v tomto případě nijak neomezuje ani neohrožuje chodce a je zde zachován prostor i pro průjezd kočárku či osob s omezenou schopností pohybu.

Tento rizikový faktor může zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, a proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 54: Úsek č. 28 - Parkování na chodníku<sup>68</sup>

---

<sup>68</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### 5.4.2.29 Mezikřižovatkový úsek č. 29

##### Nevyhovující povrch komunikace

Povrch komunikace není celistvý. V povrchu vozovky se nachází praskliny, které v některých místech vytvořily díry v komunikaci. Špatný povrch by mohl způsobit poškození vozidla. Pravděpodobnost nehody je však velmi nízká.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 55: Úsek č. 29 - Nevhodující povrch komunikace<sup>69</sup>

#### 5.4.2.30 Mezikřižovatkový úsek č. 30

##### Parkování na chodníku

V tomto úseku se nachází dostatek parkovacích míst. Parkování vozidla na chodníku v tomto případě omezuje a ohrožuje chodce, protože zde není zachován prostor pro průjezd kočárku či osob s omezenou schopností pohybu.

Tento rizikový faktor může zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, a proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>69</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 56: Úsek č. 30 - Parkování na chodníku<sup>70</sup>

#### 5.4.2.31 Mezikřižovatkový úsek č. 31

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### 5.4.2.32 Mezikřižovatkový úsek č. 32

##### Parkování mimo vyznačená místa

Vozidlo je zaparkované mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 57: Úsek č. 32 - Parkování mimo vyznačená místa<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### **5.4.2.33 Mezikřižovatkový úsek č. 33**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.34 Mezikřižovatkový úsek č. 34**

##### **Parkování mimo vyznačená místa**

Vozidlo je zaparkované mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



*Obr. 58: Úsek č. 34 - Parkování mimo vyznačená místa<sup>71</sup>*

#### **5.4.2.35 Mezikřižovatkový úsek č. 35**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.36 Mezikřižovatkový úsek č. 36**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.37 Mezikřižovatkový úsek č. 37**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

---

<sup>71</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### **5.4.2.38 Mezikřižovatkový úsek č. 38**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.39 Mezikřižovatkový úsek č. 39**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.40 Mezikřižovatkový úsek č. 40**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.41 Mezikřižovatkový úsek č. 41**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.42 Mezikřižovatkový úsek č. 42**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.43 Mezikřižovatkový úsek č. 43**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.44 Mezikřižovatkový úsek č. 44**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.45 Mezikřižovatkový úsek č. 45**

##### **Parkování na chodníku**

V tomto úseku se nachází dostatek parkovacích míst. Parkování vozidla na chodníku v tomto případě nijak neomezuje ani neohrožuje chodce a je zde zachován prostor i pro průjezd kočárku či osob s omezenou schopností pohybu.

Tento rizikový faktor může zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, a proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 59: Úsek č. 45 - Parkování na chodníku<sup>72</sup>

#### **5.4.2.46 Mezikřižovatkový úsek č. 46**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.47 Mezikřižovatkový úsek č. 47**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.48 Mezikřižovatkový úsek č. 48**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.49 Mezikřižovatkový úsek č. 49**

##### **Nedostatečný průjezdný profil**

Možnost stání po obou stranách komunikace zmenšuje průjezdný profil komunikace. V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>73</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>72</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>73</sup> *Technická norma: Navrhování zón 30*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.





Obr. 60: Úsek č. 49 - Nedostatečný průjezdný profil<sup>74</sup>

#### 5.4.2.50 Mezikřižovatkový úsek č. 50

##### Nedostatečný průjezdný profil

Možnost stání na straně komunikace zmenšuje průjezdný profil komunikace. V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>75</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 61: Úsek č. 50 - Nedostatečný průjezdný profil<sup>74</sup>

<sup>74</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>75</sup> *Technická norma: Navrhování zón 30*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.

#### 5.4.2.51 Mezikřižovatkový úsek č. 51

##### Nedostatečný průjezdný profil

Možnost stání po obou stranách komunikace zmenšuje průjezdný profil komunikace. V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>76</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen z důvodu nevhodně provedeného střídavého parkování.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 62: Úsek č. 51 - Nedostatečný průjezdný profil<sup>77</sup>

#### 5.4.2.52 Mezikřižovatkový úsek č. 52

##### Nedostatečný průjezdný profil

Možnost stání po obou stranách komunikace zmenšuje průjezdný profil komunikace. V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>76</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

<sup>76</sup> *Technická norma: Navrhování zón 30*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.

<sup>77</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 63: Úsek č. 52 - Nedostatečný průjezdný profil<sup>78</sup>

#### 5.4.2.53 Mezikřižovatkový úsek č. 53

##### Parkování mimo vyznačená místa

Vozidlo je zaparkované mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 64: Úsek č. 53 - Parkování mimo vyznačená místa<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### 5.4.2.54 Mezikřižovatkový úsek č. 54

##### Nedostatečný průjezdný profil

V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>79</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 65: Úsek č. 54 - Nedostatečný profil komunikace<sup>80</sup>

#### 5.4.2.55 Mezikřižovatkový úsek č. 55

##### Nedostatečný průjezdný profil

Možnost stání po obou stranách komunikace zmenšuje průjezdný profil komunikace. V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>79</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen. V další části úseku je pak možnost stání na jedné straně komunikace, ale ani tam není minimální průjezdný profil dodržen.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

<sup>79</sup> *Technická norma: Navrhování zón 30*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.

<sup>80</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 66: Úsek č. 55 - Nedostatečný průjezdný profil<sup>81</sup>

### Parkování mimo vyznačená místa

Vozidlo je zaparkované mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 67: Úsek č. 55 - Parkování mimo vyznačená stání<sup>81</sup>

<sup>81</sup> © Karolína Kovářová, 2023

#### 5.4.2.56 Mezikřižovatkový úsek č. 56

##### Nedostatečný průjezdný profil

Možnost stání na straně komunikace zmenšuje průjezdný profil komunikace. V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>82</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 68: Úsek č. 56 - Nedostatečný průjezdný profil<sup>83</sup>

#### 5.4.2.57 Mezikřižovatkový úsek č. 57

##### Nedostatečný průjezdný profil

Možnost stání po obou stranách komunikace zmenšuje průjezdný profil komunikace. V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>82</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>82</sup> *Technická norma: Navrhování zón 30*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.

<sup>83</sup> © Karolína Kovářová, 2023



Obr. 69: Úsek č. 57 - Nedostatečný průjezdný profil<sup>84</sup>

#### Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

Nenachází se zde žádná pevná překážka, která by oddělovala prostor komunikace a kontejnery na odpad a kontejner na odpad tak stojí v parkovacím pruhu. Při odjištění kontejneru na odpad nebo silném větru hrozí srážka kontejneru s vozidlem, při které mohou vzniknout nehody s hmotnými škodami nebo s následky na životě a zdraví.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, proto je hodnocen střední mírou rizika.

#### 5.4.2.58 Mezikřižovatkový úsek č. 58

##### Nedostatečný průjezdný profil

Možnost stání po obou stranách komunikace zmenšuje průjezdný profil komunikace. V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>85</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>84</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>85</sup> *Technická norma: Navrhování zón 30*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.



Obr. 70: Úsek č. 58 - Nedostatečný průjezdný profil<sup>86</sup>

#### **5.4.2.59 Mezikřižovatkový úsek č. 59**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.60 Mezikřižovatkový úsek č. 60**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.61 Mezikřižovatkový úsek č. 61**

Při bezpečnostní inspekci tohoto mezikřižovatkového úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

#### **5.4.2.62 Mezikřižovatkový úsek č. 62**

##### **Parkování mimo vyznačená místa**

Vozidlo je zaparkované mimo vyznačené plochy stání. Dle TP 218 má živelné parkování negativní vliv na bezpečnost dopravy a pobytovou kvalitu prostředí. Zaparkované automobily mohou omezovat rozhledové poměry a také omezovat pohyb chodců a cyklistů.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.

---

<sup>86</sup> © Karolína Kovářová, 2023





Obr. 71: Úsek č. 62 - Parkování mimo vyznačená místa<sup>87</sup>

#### 5.4.2.63 Mezikřižovatkový úsek č. 63

##### Nedostatečný průjezdný profil

Možnost stání po obou stranách komunikace zmenšuje průjezdný profil komunikace. V ulicích s oboustranným provozem musí být, dle TP 218 Navrhování zón 30, průjezdný profil komunikace minimálně 5 metrů, tedy 2,5 metru pro každý směr jízdy.<sup>88</sup> Tento rozměr v daném úseku není dodržen.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací, případně zvyšovat subjektivní riziko účastníků silničního provozu, proto je hodnocen nízkou mírou rizika.



Obr. 72: Úsek č. 63 - Nedostatečný průjezdný profil<sup>87</sup>

<sup>87</sup> © Karolína Kovářová, 2023

<sup>88</sup> *Technická norma: Navrhování zón 30*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.

Tab. 6: Seznam rizikových faktorů v mezikřižovatkových úsecích

Úsek	Chybějící VDZ zastávky autobusu	Chybějící VDZ pro OOSPO	Parkování na chodníku	Zeleň zakrývá SDZ	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Parkování mimo vyznačená místa	Nevyhovující povrch komunikace	SDZ v nevyhovujícím stavu	Nedostatečný průjezdný profil
1									
2	x	x							
3	x	x							
4			x						
5									
6				x		x			
7				x					
8									
9									
10									
11					x				
12									
13									
14				x					
15									
16									
17			x				x		
18						x		x	
19						x			
20						x			
21			x						
22									
23	x	x							
24	x	x							
25	x	x	x						
26									
27									
28			x			x			
29							x		
30			x						
31									
32						x			

Úsek	Chybějící VDZ zastávky autobusu	Chybějící VDZ pro OOSPO	Parkování na chodníku	Zeleň zakrývá SDZ	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Parkování mimo vyznačená místa	Nevyhovující povrch komunikace	SDZ v nevyhovujícím stavu	Nedostatečný průjezdný profil
33									
34						x			
35									
36									
37									
38									
39									
40									
41									
42									
43									
44									
45			x						
46									
47									
48									
49									x
50									x
51									x
52									x
53						x			
54									x
55						x			x
56									x
57					x				x
58									x
59									
60									
61									
62						x			
63									x

## 6 NÁVRH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ

Podoba a úprava veřejných prostranství a komunikací ovlivňuje chování účastníků silničního provozu. Je kladen důraz na navrácení městského prostoru občanům a místní komunikace se tak stávají místem nejen pro aktivity nezbytné, ale také sociální a volitelné. Moderní vzhled komunikací motivuje řidiče vozidel k ohleduplnější jízdě a nižším rychlostem a v kombinaci se smíšeným provozem, se jedná o důležitý faktor pro zlepšení bezpečnosti chodců a cyklistů. Přítomnost chodců a cyklistů je z pohledu bezpečnosti provozu také pozitivním faktorem, protože je signálem k opatrnější jízdě.

Plošné zklidňování dopravy má za cíl nejen regulaci rychlosti, ale také redukci intenzit motorové dopravy. Hlavními charakteristikami je obvykle přednost zprava na křižovatkách a minimální užití jak svislého, tak vodorovného dopravního značení. Mezi typy plošného zklidnění dopravy patří: Obytné zóny, Pěší zóny, Zóny 30 a Sdílené prostory. Dále mohou být použity jednotlivé dopravně zklidňující opatření, jež je možno klasifikovat do tří kategorií: Informační opatření, Naznačující opatření a Fyzická (stavební) opatření. Informační opatření upozorňují účastníky provozu, že je od nich očekáváno určité dopravní chování, například svislé dopravní značky s nejvyšší dovolenou rychlostí. Naznačující opatření se pokouší dosáhnout požadovaného dopravního chování pomocí vizuálního působení nebo iluze. Jedná se o takzvané opticko – psychologické opatření a jeho příkladem je zdůraznění pobytové funkce použitím zvláštního povrchu vozovky. Fyzická neboli stavební opatření ovlivňují dopravní chování díky nutnosti snížit rychlost jízdy při jejich projíždění. Stavební opatření se klasifikují podle jejich působení na trajektorii jízdy a nejběžněji se dělí na vertikální a horizontální. Vertikální opatření způsobují výškové vychýlení a jedná se například o příčné prahy nebo zvýšené plochy. Horizontální opatření nutí řidiče ke změně směru jízdy, například v případě lokálního zúžení. Fyzická opatření musí zohlednit provoz HD, vozidel IZS a pohyb cyklistů.

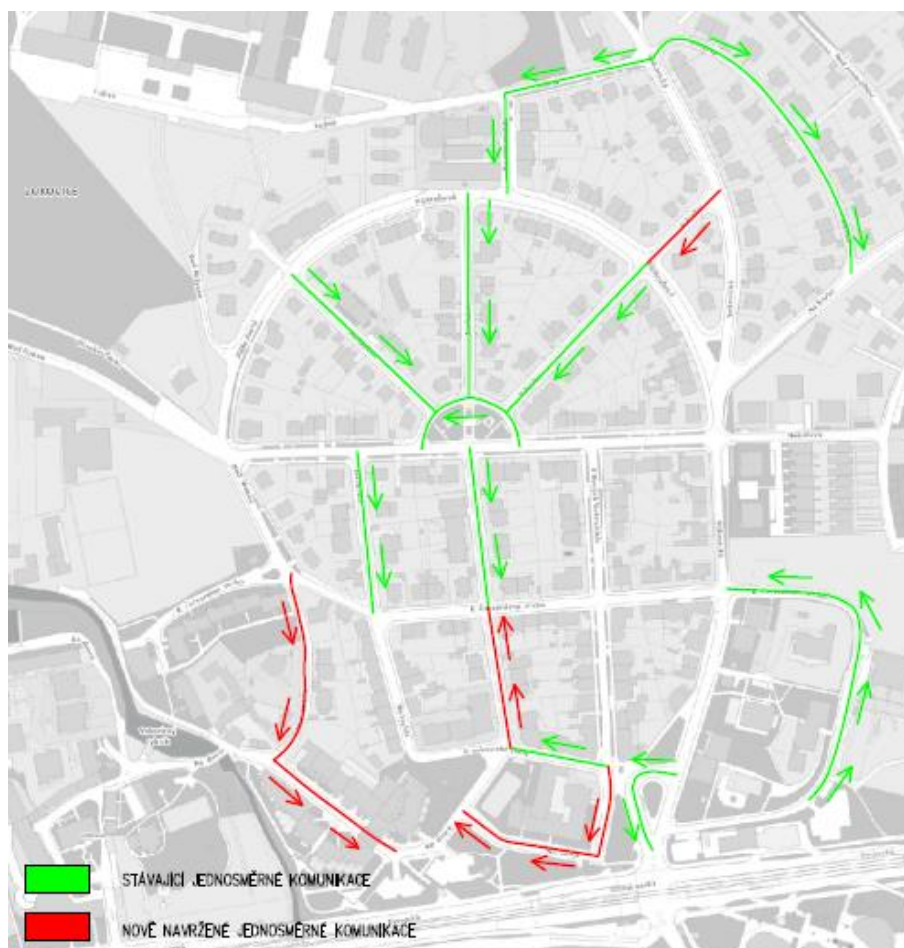
Jedním z důvodů pro zklidňování dopravy je zvýšení bezpečnosti. Z hlediska možnosti odvrácení kolizní situace a snížení následků dopravních nehod je zásadní význam nízkých rychlostí. V rezidenčních oblastech jsou ve většině případů nehody rozptýleny a plošné zklidnění oblasti tak přináší možnost plošného zvýšení bezpečnosti, a to zejména pro nejzranitelnější účastníky provozu jimiž jsou chodci. V oblastech, kde je zavedeno plošné zklidnění dopravy je možné předpokládat výrazné snížení počtu nehod s následkem těžkého zranění a počtu smrtelných nehod.<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> *Technická norma: Navrhování zón 30*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.

Celá oblast bude kromě části ulice Vokovická řešena jako Zóna „30“ a bude tak řešena podle TP 218 „Navrhování zón 30“.

V rámci dodržení minimálních rozměrů pro šířku jízdních pruhů a zároveň zachování možnosti parkování budou některé ulice navrženy jako jednosměrné místo dosavadních obousměrných. Nové směrové uspořádání ulic je znázorněno v mapě na Obr. 73.



Obr. 73: Směrové uspořádání komunikací v řešené oblasti

Zastávky MHD budou v řešené oblasti všechny navrženy jako zastávky na jízdním pruhu, s objížděním. Všechny zastávky budou osazeny zastávkovým označником SDZ IJ4c „Zastávka autobusu“ a vyznačeny vodorovným dopravním značením V11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“. Na všech nástupištích budou zřízeny hmatné prvky pro osoby s omezenou schopností orientace, v podobě signálních pásů směřujících k místu nástupu do vozidel MHD a kontrastní nehmatné pásy. Typové situační výkresy jsou zpracovány v přílohách č. 1, 5 a 6.

## 6.1 Křižovatky

V řešeném území budou využity ke zklidnění dopravy v křižovatkách převážně úprava přednosti v jízdě na přednost zprava a následně pak vysezené chodníkové plochy, které opticky zužují prostor komunikace a nutí tak řidiče motorových vozidel ke snížení rychlosti a zároveň zkracují délku přecházení. Křižovatky v Zóně „30“ přes které není vedena autobusová doprava budou řešeny jako křižovatky se zvýšenou plochou. Typové situační výkresy jsou zpracovány v přílohách č. 4, 7, 8 a 9. Všechny křižovatky budou uzpůsobeny pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

### 6.1.1 Křižovatky v Zóně 30

Křižovatka č. 8 bude řešena ve třech variantách. První variantou řešení, bude zaslepení ulice Půlkruhová vysazením zeleně pro úplné znemožnění průjezdu a zřízení parkování soustavou šikmých stání pod úhlem 45° při rozměrech parkovacích stání 4,80 × 3,55 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m. Dále bude změněn původní tvar dělicího ostrůvku, aby zůstala zajištěna možnost průjezdu autobusové linky. Dopravní stíny a balisety na rameni křižovatky mezi ulicemi Vokovická a Na Krutci budou nahrazeny vysazenou plochou zeleně, aby bylo zabráněno pojíždění dopravního stínu. V ulicích Vokovická a Půlkruhová budou vysazené chodníkové plochy u podélných stání. Křižovatka bude řešena jako křižovatka s předností zprava. Situační výkres je zpracován v příloze č. 3.1 a průjezd autobusové linky je pomocí vlečných křivek znázorněn v příloze č. 3.1.1. Druhá varianta bude řešena celkovou přestavbou křižovatky a vytvořením průsečné čtyřramenné křižovatky za pomoci zkolmení příjezdů z jednotlivých ulic. Poloměry v křižovatce budou navrženy tak, aby byl zajištěn průjezd autobusové linky. Dopravní stíny a balisety na rameni křižovatky mezi ulicemi Vokovická a Na Krutci budou nahrazeny vysazenou plochou zeleně, aby bylo zabráněno pojíždění dopravního stínu. V ulicích Vokovická a Půlkruhová dojde k posunutí chodníku směrem k prostoru křižovatky a zbylý nabytý prostor bude vysázen zelení. Ulice Vokovická bude zúžena za pomoci vysázení zeleně. Křižovatka bude řešena jako křižovatka s předností zprava. Situační výkres je zpracován v příloze č. 3.2 a průjezd autobusové linky je pomocí vlečných křivek znázorněn v příloze č. 3.2.1. Třetí variantou řešení křižovatky je zákaz průjezdu všech vozidel, kromě autobusové linky částí ulice Půlkruhová. V tomto řešení dojde ke zvětšení dělicího ostrůvku. Dopravní stíny a balisety na rameni křižovatky mezi ulicemi Vokovická a Na Krutci budou nahrazeny vysazenou plochou zeleně, aby bylo zabráněno pojíždění dopravního stínu. Křižovatka bude řešena jako křižovatka s předností zprava. V ulicích Vokovická a Půlkruhová budou vysazené chodníkové plochy u podélných stání. Situační výkres je zpracován v příloze č. 3.3.

Křižovatky č. 9 a 10 budou stavebně nezměněny a jsou znázorněny v příloze č. 4.

Křižovatka č. 11 bude stavebně změněna. Křižovatka bude stavebně rozšířena a osazena vysazenou plochou zeleně. Křižovatka bude řešena jako křižovatka s předností s předností zprava. Situační výkres je zpracován v příloze č. 4.

Křižovatky č. 12, 14, 15, 16, 17, 19, 24, 25, 26, 27, 28, 34, 35, 36 a 38 budou řešeny jako stykové křižovatky. Křižovatky budou řešeny jako křižovatky s předností zprava a s vysazenými chodníkovými plochami pro zkrácené délky přecházení. Chodníkové plochy budou vysazeny stavebně. Typový situační výkres je zpracován v příloze č. 10.

Křižovatky č. 13, 18, 29, 30, 31, 32 a 37 budou řešeny jako křižovatky s předností zprava a s vysazenými chodníkovými plochami pro zkrácené délky přecházení. Chodníkové plochy budou vysazeny stavebně. Typový situační výkres je zpracován v přílohách č. 8 a 9.

Křižovatka č. 23 bude řešena jako křižovatka s předností zprava a s vysazenými chodníkovými plochami pro zkrácené délky přecházení. Chodníkové plochy budou vysazeny stavebně. Křižovatka bude opatřena vodorovným dopravním značením V7a „Přechod pro chodce“ a svislým dopravním značením IP6 „Přechod pro chodce“. Situační výkres je zpracován v příloze č. 7.

Křižovatka č. 33 bude řešena jako styková křižovatka s podélným parkováním na protější straně vyúsťující pozemní komunikace. Křižovatka bude řešena jako křižovatka s předností zprava a její situační výkres je zpracován v příloze č. 11.

Křižovatky č. 3, 4, 5, 6, 7, 20, 21 a 22 budou stavebně nezměněny.

### **6.1.2 Křižovatky mimo Zónu 30**

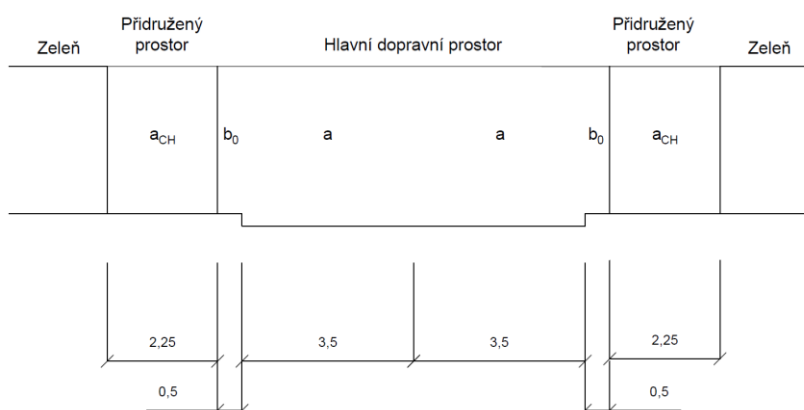
Křižovatky č. 1 a 2 budou stavebně nezměněny a jsou znázorněny v příloze č. 1.

## 6.2 Mezikřižovatkové úseky

V řešeném území budou využity ke zklidnění dopravy v mezikřižovatkových úsecích úzké jízdní pruhy a následné zjednosměrnění některých ulic, aby byl zachován dostatečný průjezdný profil. Všechny mezikřižovatkové úseky budou uzpůsobeny pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

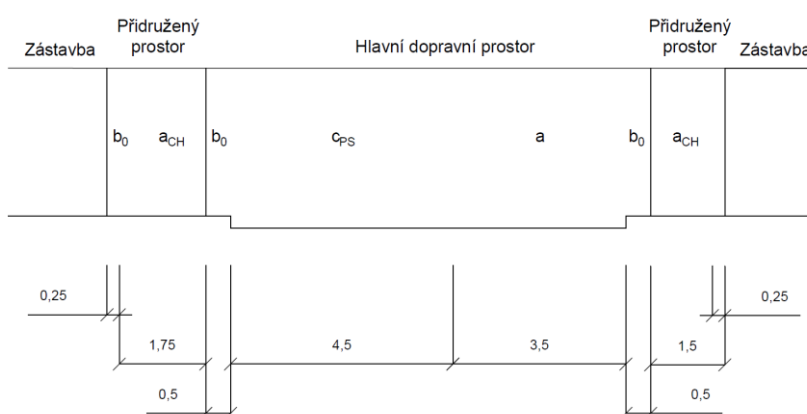
### 6.2.1 Mezikřižovatkové úseky v Zóně 30

Mezikřižovatkové úseky č. 4 a 5 budou řešeny jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 3,5 m bez parkování. Typový příčný řez je na Obr. 74 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 1.



Obr. 74: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (3,5 m) bez parkování

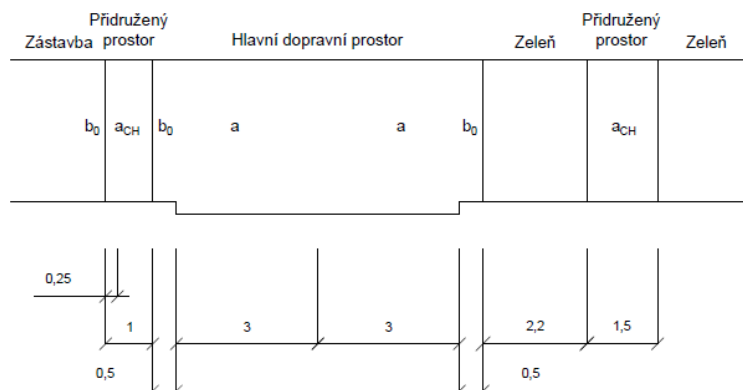
Část úseku č. 6 bude řešena jako jednosměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 3,5 m s parkovacím pásem po levé straně. Typový příčný řez je na Obr. 75 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 2.



Obr. 75: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3,5 m) s parkovacím pásem po levé straně

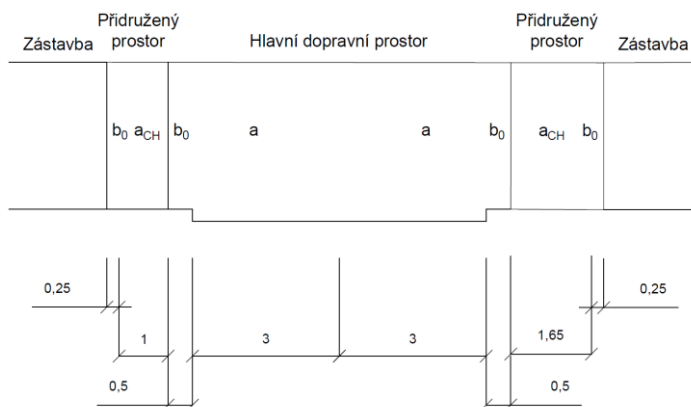
Mezikřižovatkové úseky č. 7 a 11 budou řešeny jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 3 m bez parkování. Chodník bude na jedné straně od komunikace oddělen

zeleným pásem. Typový příčný řez je na Obr. 76 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 1.



Obr. 76: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (3 m) bez parkování se zeleným pásem mezi komunikací a chodníkem

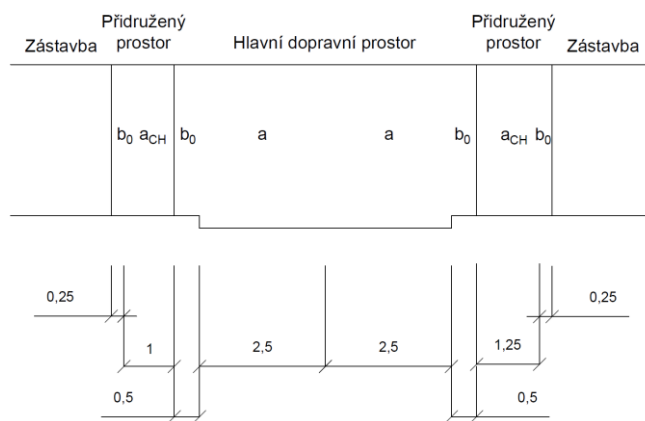
Mezikřižovatkové úseky č. 8, 10 a 50 budou řešeny jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 3 m bez parkování. Typový příčný řez je na Obr. 77 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 8.



Obr. 77: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (3 m) bez parkování

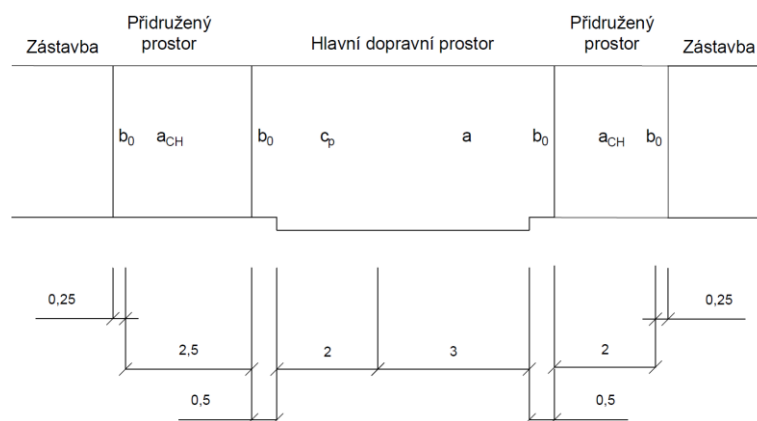
Mezikřižovatkové úseky č. 14, 16, 17, 46 a část úseků 18 a 6 budou řešeny jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 2,5 m bez parkování. Typový příčný řez je na Obr. 78 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 3.





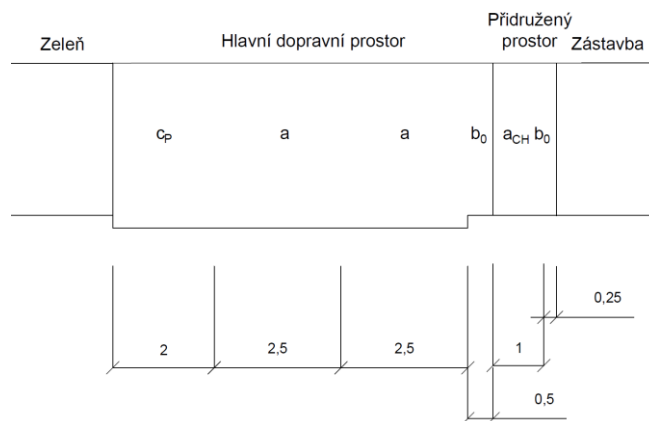
Obr. 78: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) bez parkování

Mezikřižovatkové úseky č.15, 21, 32, 33, 34, 47, 48, 56 a 62 a část úseku 63 budou řešeny jako jednosměrná komunikace s šířkou jízdního pruhu 3 m a parkovacím pruhem po levé straně. Typový příčný řez je na Obr. 79 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 10.



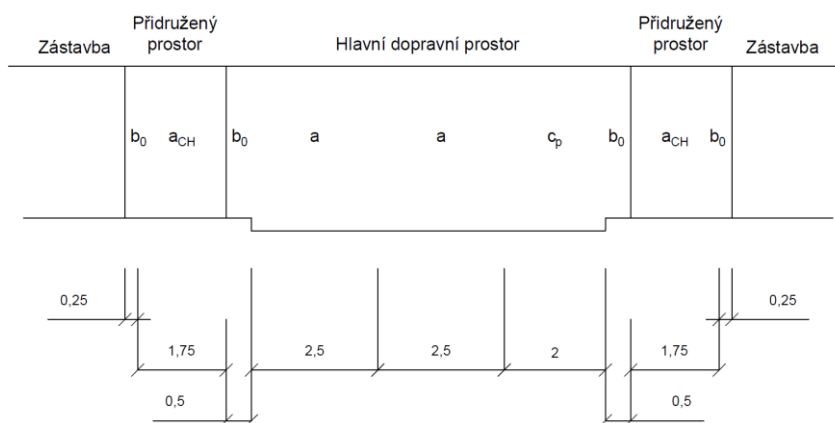
Obr. 79: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3 m) s parkovacím pruhem po levé straně

Mezikřižovatkový úsek č. 19 bude řešen jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 2,5 m s parkovacím pruhem na jedné straně. Typový příčný řez je na Obr. 80 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 4.



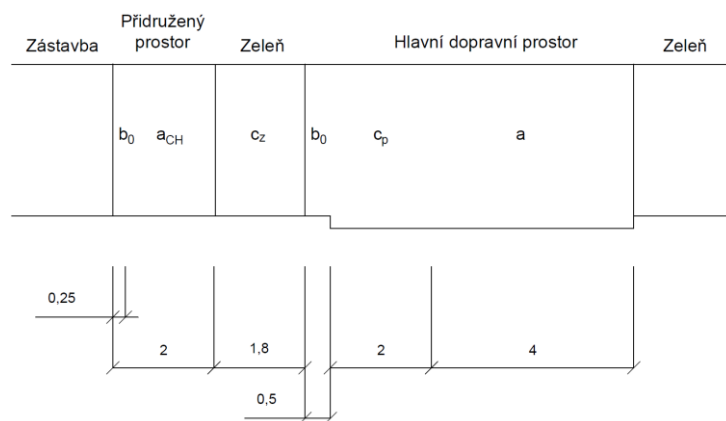
Obr. 80: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) s parkovacím pruhem na jedné straně

Mezikřižovatkové úseky č. 20, 22, 25, 51, 52, 55, 59, 60 a 61 budou řešeny jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 2,5 m s parkovacím pruhem na jedné straně. Úsek je z obou stran lemován zástavbou. Typový příčný řez je na Obr. 81 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 10.



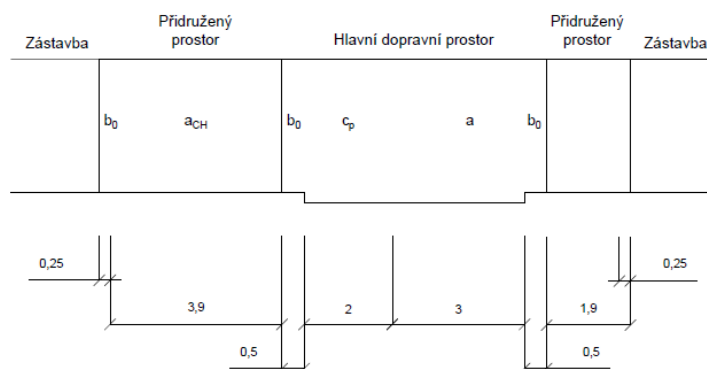
Obr. 81: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) s parkovacím pruhem na jedné straně se zástavbou

Mezikřižovatkový úsek č. 23 bude řešen jako jednosměrná komunikace s šířkou jízdního pruhu 4 m s parkovacím pruhem po levé straně. Typový příčný řez je na Obr. 82 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 5.



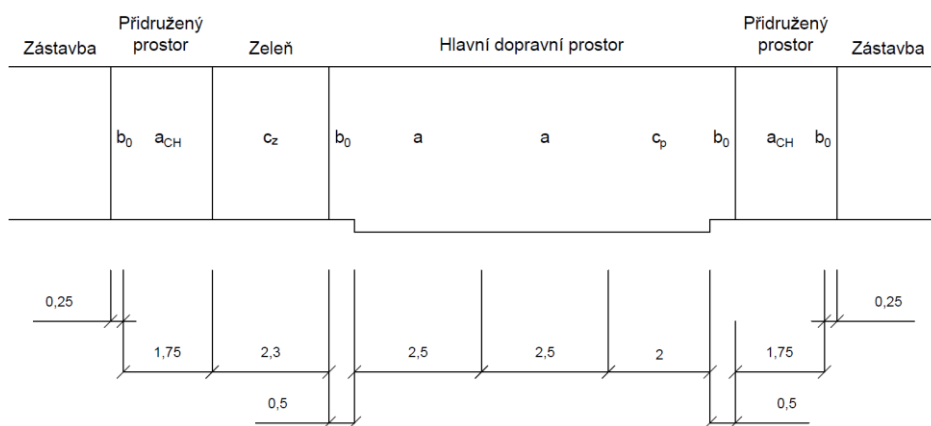
Obr. 82: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (4 m) s parkovacím pruhem po levé straně

Mezikřižovatkový úsek č. 24 a část úseku 6 budou řešeny jako jednosměrná komunikace s šířkou jízdního pruhu 3 m s parkovacím pruhem po levé straně. Typový příčný řez je na Obr. 83 a vzorový situační výkres je zpracován v přílohách č. 5 a 2.



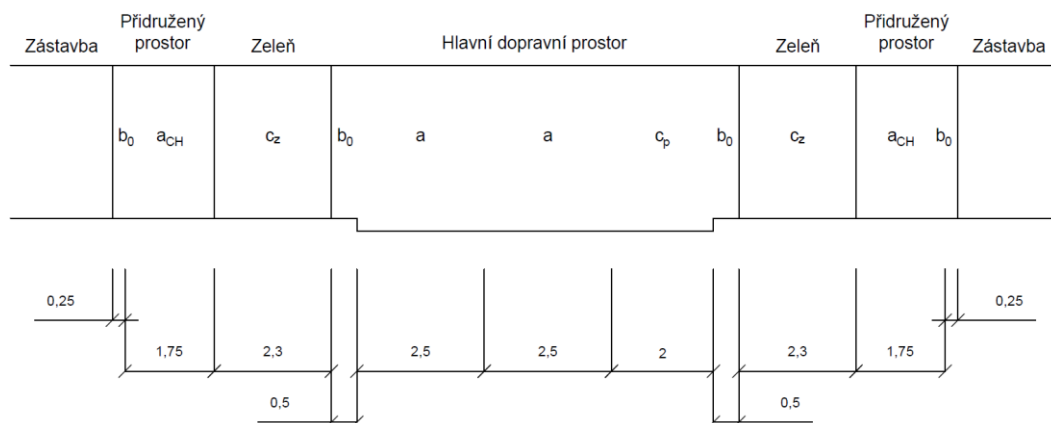
Obr. 83: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3 m) s parkovacím pruhem po levé straně

Mezikřižovatkový úsek č. 26 bude řešen jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 2,5 m s parkovacím pruhem na jedné straně. Typový příčný řez je na Obr. 84 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 3.



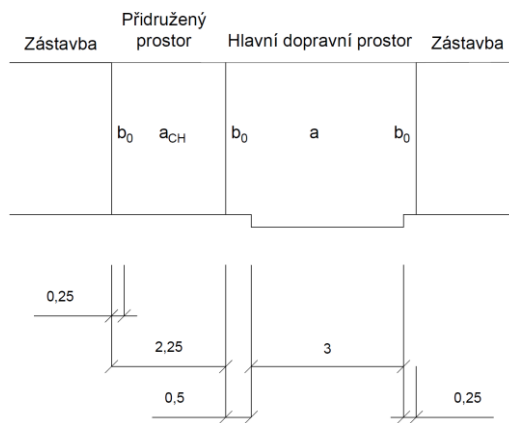
Obr. 84: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) s parkovacím pruhem na jedné straně se zeleným pásem

Mezikřižovatkové úseky č. 27, 28, 30, 31, 35, 36, 37, 40, 42, 44, 45, 49 a 57 budou řešeny jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 2,5 m s parkovacím pruhem na jedné straně a zeleným pásem po obou stranách. Úsek je z obou stran lemován zástavbou. Typový příčný řez je na Obr. 85 a vzorový situační výkres je zpracován v přílohách č. 7 a 10.



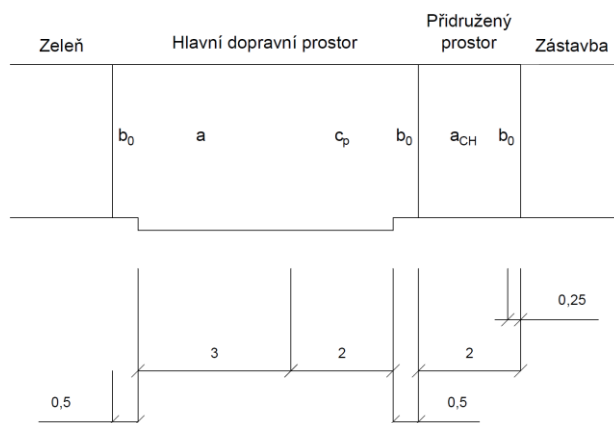
Obr. 85: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) s parkovacím pruhem na jedné straně se zelenými pásy

Mezikřižovatkové úseky č. 29 a 54 budou řešeny jako jednosměrná komunikace s šířkou jízdního pruhů 3 m bez parkování. Typový příčný řez je na Obr. 86 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 11.



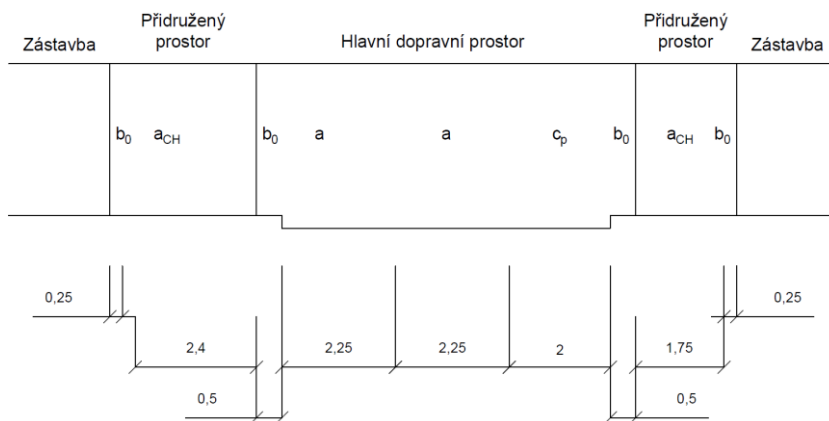
Obr. 86: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3 m) bez parkování

Mezikřižovatkové úseky č. 38, 39, 41, a 43 budou řešeny jako jednosměrná komunikace s šířkou jízdního pruhu 3 m s parkovacím pruhem po pravé straně. Typový příčný řez je na Obr. 87 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 8.



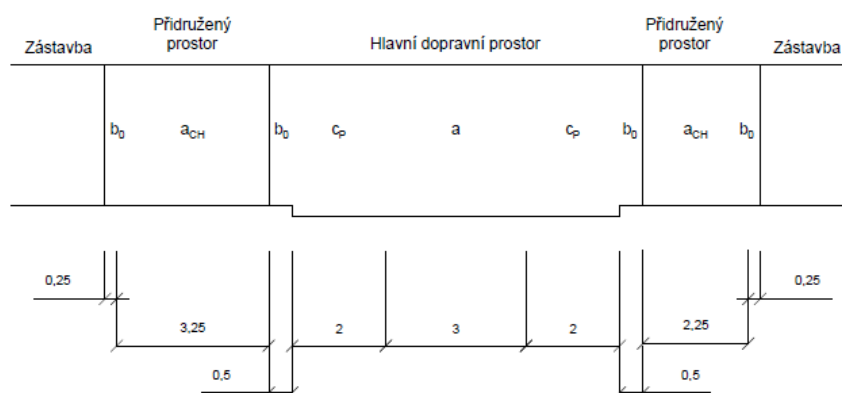
Obr. 87: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3 m) s parkovacím pruhem po pravé straně

Mezikřižovatkový úsek č. 53 bude řešen jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 2,25 m s parkovacím pruhem na jedné straně. Typový příčný řez je na Obr. 88 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 9.



Obr. 88: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,25 m) s parkovacím pruhem na jedné straně

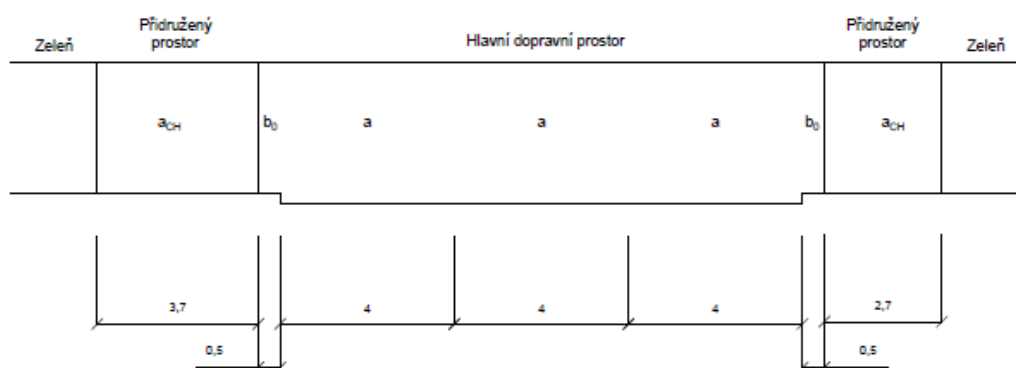
Mezikřižovatkové úseky č. 58 a část úseku 63 budou řešeny jako jednosměrná komunikace s šířkou jízdního pruhu 3 m a parkovacími pruhy po obou stranách. Typový příčný řez je na Obr. 89 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 11.



Obr. 89: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (3 m) s parkovacími pruhy po obou stranách

### 6.2.2 Mezikřižovatkové úseky mimo Zónu 30

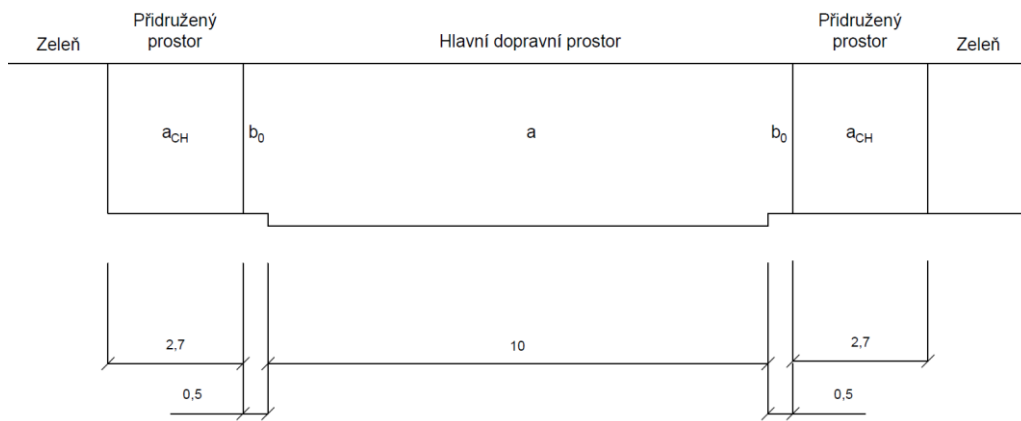
Mezikřižovatkový úsek č. 1 je řešen jako obousměrná komunikace se dvěma pruhy v jednom směru s šířkou jízdních pruhů 4 m bez parkování. Typový příčný řez je na Obr. 90 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 1.



Obr. 90: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (4 m) bez parkování

Mezikřižovatkový úsek č. 2 bude řešen jako obousměrná komunikace s šířkou jízdních pruhů 3,5 m bez parkování. Typový příčný řez je na Obr. 74 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 1.

Mezikřižovatkový úsek č. 3 bude řešen jako jednosměrná neuspořádané komunikace o šířce 10 m bez parkování. Typový příčný řez je na Obr. 91 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 1.



Obr. 91: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (10 m) bez parkování

## 7 ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo pomocí nástrojů bezpečnostní inspekce pozemních komunikací analyzovat úroveň bezpečnosti v oblasti Nové Vokovice na Praze 6 a navrhnout koncepční řešení pro odstranění zjištěných nedostatků a zvýšení bezpečnosti.

Řešená oblast se skládá převážně z čistě obytných ploch a následně pak všeobecně obytných ploch a všeobecně smíšených ploch. Dopravní význam komunikací v řešené oblasti není nijak významný.

Bezpečnostní inspekce byla provedena na základě metodiky provádění bezpečnostních inspekcí na pozemních komunikacích. Inspekce byla provedena pěší obchůzkou a byla při ní pořízena rozsáhlá fotodokumentace která je zahrnuta v práci.

Podle zjištěných nedostatků a bezpečnostních rizik byla navržena bezpečnostní opatření za účelem zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Navrhovaná opatření byla rozdělena na úpravu křižovatek a úpravu mezikřižovatkových úseků. Celé řešené území bylo uzpůsobeno pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Návrhy bezpečnostních opatření byly zpracovány a typové situační výkresy jsou k dispozici v přílohové části diplomové práce.



## Použité zdroje

Portál hlavního města Prahy: Základní informace [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/co\\_delat\\_v\\_praze/o\\_praze/zakladni\\_informace/index.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html)

Wikipedia: Praha na mapě [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha#/media/Soubor:Hlavní\\_mesto\\_Praha\\_in\\_Czech\\_Republic.svg](https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha#/media/Soubor:Hlavní_mesto_Praha_in_Czech_Republic.svg)

Světový pohár ve vodním slalomu: Historie Prahy [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.slalomtroja.cz/cz/15-informace-k-zavodu-2006/25-historie-prahy>

Portál hlavního města Prahy: Základní informace [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/co\\_delat\\_v\\_praze/o\\_praze/zakladni\\_informace/index.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html)

Český statistický úřad: Správní obvody hlavního města Prahy [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xa/spravni\\_obvody](https://www.czso.cz/csu/xa/spravni_obvody)

Portál hlavního města Prahy: Vlaková doprava [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/vlakova/index.html>

K-REPORT: charakteristika koridorů [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.k-report.net/koridory/histori3.htm>

Portál hlavního města Prahy: Automobilová doprava [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/automobilova/index.html>

Ceskedalnice.cz: Dálnice D0 [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d0/>

Portál hlavního města Prahy: Autobusová doprava [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/autobusova/index.html>

Prague.eu: Po Praze městskou hromadnou dopravou [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.prague.eu/cs/prakticke-informace/po-praze-mestskou-hromadnou-dopravou-16807>

Dopravní podnik hlavního města Prahy: Statistiky DPP [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/spolecnost/o-spolecnosti/profil-spolecnosti/statistiky-dpp>

Letiště Praha: Údaje o společnosti [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/udaje-o-spolecnosti>

Mapy Cz [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.3451941&y=50.0986491&z=16>

IPRPRAHA: Výkresy územního plánu [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

Tram Bus VHD nejen v Praze a Středních Čechách: Linka 225 [online]. [cit. 2023-04-15]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-200-250/linka-225/>

Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací: Metodika provádění. 3. vydání. Centrum dopravního výzkumu, 2013. ISBN 978-80-86502-49-6.

Mapy Cz [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.3451941&y=50.0986491&z=16>

TSK: Intenzity dopravy v roce 2022 [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy>

DOPRAVNÍ NEHODY V ČR: Statistiky [online]. [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

ČSN 73 6110: Projektování místních komunikací. Praha: ČESKÝ NORMALIZAČNÍ INSTITUT, 2006.

§27 zákona č. 361/2000 Sb.

Vyhláška č. 398/2009 Sb.: O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: . 2009.

Technická norma: Navrhování zón 30. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.

## Seznam obrázků

Obr. 1: Slepá mapa ČR s vyznačením polohy města Praha	3
Obr. 2: Správní obvody hlavního města Prahy	4
Obr. 3: Poloha řešené oblasti ve městě	8
Obr. 4: Mapa řešené oblasti	8
Obr. 5: Územní plán řešené oblasti	9
Obr. 6: Výřez z vedení trasy autobusové linky 225	9
Obr. 7: Mapa s vyznačeným rozdělením křižovatek	13
Obr. 8: Mapa s vyznačeným rozdělením mezikřižovatkových úseků	14
Obr. 9: Mapa s vyznačenými dopravními nehodami	17
Obr. 10: Křižovatka č. 1 - Chybějící vodorovné značení pro OOSPO	22
Obr. 11: Křižovatka č. 3 Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v místě pro přecházení	23
Obr. 12: Křižovatka č. 4 - Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v prostoru křižovatky	23
Obr. 13: Křižovatka č. 5 - Chybějící vodorovné značení pro OOSPO	24
Obr. 14: Křižovatka č. 7 - Chybějící vodorovné značení pro OOSPO	25
Obr. 15: Křižovatka č. 8 - Příliš rozlehlá křižovatka	25
Obr. 16: Křižovatka č. 8 - Parkování v křižovatce	26
Obr. 17: Křižovatka č. 8 - Nevyhovující povrch komunikace	27
Obr. 18: Křižovatka č. 8 - Chybějící vodorovné značení pro OOSPO	27
Obr. 19: Křižovatka č. 9 - Chybějící svislé dopravní značení	28
Obr. 20: Křižovatka č. 9 – Svislé dopravní značení v nevyhovujícím stavu	29
Obr. 21: Křižovatka č. 10 – Zeleň zakrývá svislé dopravní značení	30
Obr. 22: Křižovatka č. 14 - Parkování v křižovatce	31
Obr. 23: Křižovatka č. 17 - Nevyhovující povrch komunikace	31
Obr. 24: Křižovatka č. 18 - Parkování v křižovatce	32
Obr. 25: Křižovatka č. 19 - Parkování v křižovatce	33
Obr. 26: Křižovatka č. 21 - Nevyhovující povrch komunikace	33
Obr. 27: Křižovatka č. 22 - Parkování v křižovatce	34
Obr. 28: Křižovatka č. 29 - Zeleň zakrývá svislé dopravní značení	35
Obr. 29: Křižovatka č. 29 - Chybějící svislé dopravní značení	36
Obr. 30: Křižovatka č. 30 - Příliš rozlehlá křižovatka	36
Obr. 31: Křižovatka č. 34 - Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v místě pro přecházení	37
Obr. 32: Křižovatka č. 36 - Chybně provedené vodorovné značení pro OOSPO v místě pro přecházení	38
Obr. 33: Křižovatka č. 37 - Parkování v křižovatce	39
Obr. 34: Úsek č. 2 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu	41
Obr. 35: Úsek č. 3 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu	42
Obr. 36: Úsek č. 4 - Parkování na chodníku	43
Obr. 37: Úsek č. 6 - Zeleň zakrývá svislé dopravní značení	44

Obr. 38: Úsek č. 6 - Parkování mimo vyznačená místa	44
Obr. 39: Úsek č. 7 - Zeleň zakrývá svislé dopravní značení	45
Obr. 40: Úsek č. 11 - Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	46
Obr. 41: Úsek č. 14 - Zeleň zakrývá svislé dopravní značení	47
Obr. 42: Úsek č. 17 - Parkování na chodníku	48
Obr. 43: Úsek č. 17 - Nevhodný povrch komunikace	48
Obr. 44: Úsek č. 18 - Parkování mimo vyznačená místa	49
Obr. 45: Úsek č. 18 - Svislé dopravní značení v nevyhovujícím stavu	49
Obr. 46: Úsek č. 19 - Parkování mimo vyznačená místa	50
Obr. 47: Úsek č. 20 - Parkování mimo vyznačená místa	51
Obr. 48: Úsek č. 21 - Parkování na chodníku	51
Obr. 49: Úsek č. 23 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu	52
Obr. 50: Úsek č. 24 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu	53
Obr. 51: Úsek č. 25 - Parkování na chodníku	54
Obr. 52: Úsek č. 25 - Chybějící vodorovné dopravní značení zastávky autobusu	55
Obr. 53: Úsek č. 28 - Parkování mimo vyznačená místa	56
Obr. 54: Úsek č. 28 - Parkování na chodníku	56
Obr. 55: Úsek č. 29 - Nevyhovující povrch komunikace	57
Obr. 56: Úsek č. 30 - Parkování na chodníku	58
Obr. 57: Úsek č. 32 - Parkování mimo vyznačená místa	58
Obr. 58: Úsek č. 34 - Parkování mimo vyznačená místa	59
Obr. 59: Úsek č. 45 - Parkování na chodníku	61
Obr. 60: Úsek č. 49 - Nedostatečný průjezdný profil	62
Obr. 61: Úsek č. 50 - Nedostatečný průjezdný profil	62
Obr. 62: Úsek č. 51 - Nedostatečný průjezdný profil	63
Obr. 63: Úsek č. 52 - Nedostatečný průjezdný profil	64
Obr. 64: Úsek č. 53 - Parkování mimo vyznačená místa	64
Obr. 65: Úsek č. 54 - Nedostatečný profil komunikace	65
Obr. 66: Úsek č. 55 - Nedostatečný průjezdný profil	66
Obr. 67: Úsek č. 55 - Parkování mimo vyznačená stání	66
Obr. 68: Úsek č. 56 - Nedostatečný průjezdný profil	67
Obr. 69: Úsek č. 57 - Nedostatečný průjezdný profil	68
Obr. 70: Úsek č. 58 - Nedostatečný průjezdný profil	69
Obr. 71: Úsek č. 62 - Parkování mimo vyznačená místa	70
Obr. 72: Úsek č. 63 - Nedostatečný průjezdný profil	70
Obr. 73: Směrové uspořádání komunikací v řešené oblasti	73
Obr. 74: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (3,5 m) bez parkování	76
Obr. 75: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3,5 m) s parkovacím pásem po levé straně	76

Obr. 76: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (3 m) bez parkování se zeleným pásem mezi komunikací a chodníkem	77
Obr. 77: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (3 m) bez parkování	77
Obr. 78: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) bez parkování	78
Obr. 79: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3 m) s parkovacím pruhem po levé straně	78
Obr. 80: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) s parkovacím pruhem na jedné straně	79
Obr. 81: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) s parkovacím pruhem na jedné straně se zástavbou	79
Obr. 82: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (4 m) s parkovacím pruhem po levé straně	80
Obr. 83: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3 m) s parkovacím pruhem po levé straně	80
Obr. 84: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) s parkovacím pruhem na jedné straně se zeleným pásem	81
Obr. 85: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,5 m) s parkovacím pruhem na jedné straně se zelenými pásy	81
Obr. 86: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3 m) bez parkování	82
Obr. 87: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (3 m) s parkovacím pruhem po pravé straně	82
Obr. 88: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (2,25 m) s parkovacím pruhem na jedné straně	82
Obr. 89: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (3 m) s parkovacími pruhy po obou stranách	83
Obr. 90: Typový příčný řez obousměrnou komunikací (4 m) bez parkování	83
Obr. 91: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací (10 m) bez parkování	84

## Seznam tabulek

Tab. 1: Seznam křižovatek podrobených bezpečnostní inspekci.....	14
Tab. 2: Seznam mezikřižovatkových úseků podrobených bezpečnostní inspekci .....	15
Tab. 3: Seznam zjištěných dopravních nehod v křižovatkách.....	17
Tab. 4: Seznam zjištěných dopravních nehod v mezikřižovatkových úsecích .....	18
Tab. 5: Seznam rizikových faktorů v křižovatkách .....	40
Tab. 6: Seznam rizikových faktorů v mezikřižovatkových úsecích .....	71

## Seznam příloh

- 1 Ulice Vokovická
- 2 Ulice K Červenému vrchu
- 3.1.1 Křižovatka ulic Na Křídle x Na Krutci Varianta 1
- 3.1.2 Křižovatka ulic Na Křídle x Na Krutci Varianta 1 Vlečné Křivky MHD
- 3.2.1 Křižovatka ulic Na Křídle x Na Krutci Varianta 2
- 3.2.2 Křižovatka ulic Na Křídle x Na Krutci Varianta 2 Vlečné Křivky MHD
3. Křižovatka ulic Na Křídle x Na Krutci Varianta 3
- 4 Ulice Na Křídle
- 5 Křižovatka ulic Lužná x Na Pastvinách
- 5.1 Křižovatka ulic Lužná x Na Pastvinách Vlečné křivky MHD
- 6 Ulice Lužná
- 7 Křižovatka ulic Půlkruhová x Nad Lávkou x V Středu
- 8 Křižovatka ulic K Červenému vrchu x Na Luzích
- 9 Křižovatka ulic K červenému vrchu x V Nových Vokovicích
- 10 Křižovatka ulic Vokovická x V Kruhu
- 11 Křižovatka ulic Nad lávkou x Ke Dvoru