

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ



Daniela Götzová

Studie bezpečnosti dopravy
v místní části Plzeň - Bory

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích (B 3710)
Studijní obor: Dopravní systémy a technika (3708R009)
Vedoucí práce: Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.

2019



K612 Ústav dopravních systémů

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Daniela Götzová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Studie bezpečnosti dopravy v místní části
Plzeň – Bory**

Název tématu (anglicky): Study of Traffic Safety in the District Plzeň – Bory

Zásady pro vypracování

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

- popis řešeného území a širších vztahů
- popis dopravní sítě v řešeném území vč. zjištění dopravní zátěže
- analýza dopravní nehodovosti v řešeném území
- bezpečnostní inspekce pozemních komunikací v řešeném území
- analýza územně-plánovací dokumentace a dřívějších návrhů
- koncepční návrh řešení problematiky bezpečnosti dopravy v řešeném území se zaměřením na zklidnění dopravy a humanizaci uličního prostoru
- podrobnější zpracování vybraných lokalit (přehledné situace křižovatek apod.)

Rozsah grafických prací: problémová mapa
doprovodné výkresy ke koncepčnímu návrhu
situační výkresy řešených lokalit


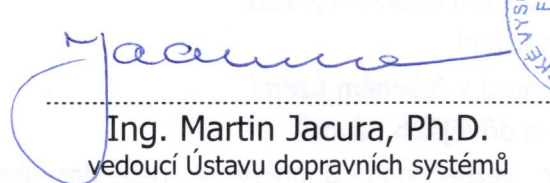
Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (vč. obrázků, tabulek a grafů)

Seznam odborné literatury: BIPK – Metodika provádění (CDV, 2013)
ČSN 73 6056, 73 6102, ČSN 73 6110
TP MDČR č. 65, 81, 85, 131, 132, 133, 135, 179, 188, 189, 234, 235

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

Datum zadání bakalářské práce: **29. června 2018**
(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 bakalářské práce: **26. srpna 2019**
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

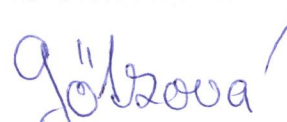


Ing. Martin Jacura, Ph.D.
vedoucí Ústavu dopravních systémů



doc. Ing. Pavel Hruběš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.



Daniela Götzová
jméno a podpis studenta

V Praze dne 29. června 2018

PROHLÁŠENÍ

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).

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

Plzeň, 25. srpen 2019



Daniela Götzová

PODĚKOVÁNÍ

V první řadě bych ráda poděkovala vedoucímu práce, panu Ing. Tomáši Padělkovi, Ph.D., za odborné vedení, věcné připomínky, ochotu a trpělivost, kterou mi v průběhu mé bakalářské práce věnoval. Dále bych ráda poděkovala své matce Jitce Götzové za bezednou trpělivost a ochotu v průběhu celého mého studia. Děkuji také mé sestřenici, Kristýně Schneiderové, za pomoc s prováděním průzkumů k bakalářské práci a za obrovskou podporu během celého mého studia. V neposlední řadě bych ráda poděkovala svým prarodičům Elišce a Jaroslavovi Hofmanovým a Marii a Janovi Götzovým, sestřenici Sophii Schneiderové a celé mojí rodině a přátelům za nekonečnou trpělivost, podporu a lásku během celého studia.

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou úrovně bezpečnosti silničního provozu na území místní části Plzeň - Bory 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; Plzeň; Bory

ABSTRACT

This bachelor's thesis deals with analysis of road traffic safety in urban district Plzeň - Bory by using tools of road safety inspection. Based on detected safety defects are designed conceptual adjustments of particular urban roads and intersections.

Keywords : road safety; road safety inspection; Plzeň; Bory

OBSAH

	Zkratky a symboly	4
1	Úvod	5
1.1	Cíle a motivace	5
1.2	Členění práce	5
2	Město Plzeň	6
2.1	Základní informace	6
2.2	Historie	6
2.3	Geografie	7
2.4	Dopravní význam	8
2.4.1	Železniční doprava	8
2.4.2	Silniční doprava	8
2.4.3	Městská hromadná doprava	9
2.4.4	Veřejná regionální hromadná doprava	9
2.4.5	Veřejná mezinárodní doprava	9
3	Popis zkoumané oblasti	10
3.1	Plánované a minulé stavby a opravy	11
4	Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací	13
5	Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací v řešeném území	15
5.1	Příprava bezpečnostní inspekce	15
5.2	Dopravní zátěž	17
5.3	Analýza dopravní nehodovosti	17
5.4	Inspekční prohlídka a identifikace rizik	20
5.4.1	Úsek č. 1	20
5.4.2	Úsek č. 2	21
5.4.3	Úsek č. 3	22
5.4.4	Úsek č. 4	23
5.4.5	Úsek č. 5	24
5.4.6	Úsek č. 6	24
5.4.7	Úsek č. 7	26
5.4.8	Úsek č. 8	26
5.4.9	Úsek č. 9	26
5.4.10	Úsek č. 10	27
5.4.11	Úsek č. 11	28
5.4.12	Úsek č. 12	29
5.4.13	Úsek č. 13	30
5.4.14	Úsek č. 14	30
5.4.15	Úsek č. 15	30
5.4.16	Úsek č. 16	31
5.4.17	Úsek č. 17	31
5.4.18	Úsek č. 18	32
5.4.19	Úsek č. 19	32
5.4.20	Úsek č. 20	33
5.4.21	Úsek č. 21	33

5.4.22	Úsek č. 22	33
5.4.23	Úsek č. 23	33
5.4.24	Úsek č. 24	34
5.4.25	Úsek č. 25	34
5.4.26	Úsek č. 26	35
5.4.27	Úsek č. 27	35
5.4.28	Úsek č. 28	36
5.4.29	Úsek č. 29	38
5.4.30	Úsek č. 30	38
5.4.31	Úsek č. 31	39
5.4.32	Úsek č. 32	39
5.4.33	Úsek č. 33	39
5.4.34	Úsek č. 34	40
5.4.35	Úsek č. 35	41
5.4.36	Úsek č. 36	41
5.4.37	Úsek č. 37	41
5.4.38	Úsek č. 38	41
5.4.39	Úsek č. 39	41
5.4.40	Úsek č. 40	41
5.4.41	Úsek č. 41	41
5.4.42	Úsek č. 42	42
5.4.43	Úsek č. 43	42
5.4.44	Úsek č. 44	42
5.4.45	Úsek č. 45	43
5.4.46	Úsek č. 46	44
5.4.47	Úsek č. 47	44
5.4.48	Úsek č. 48	44
5.4.49	Úsek č. 49	45
5.4.50	Úsek č. 50	45
5.4.51	Úsek č. 51	45
5.4.52	Úsek č. 52	46
5.4.53	Úsek č. 53	46
5.4.54	Úsek č. 54	47
5.4.55	Úsek č. 55	47
5.4.56	Shrnutí zjištěných bezpečnostních nedostatků.....	48
6	Návrh nápravných opatření.....	51
6.1	Stavební řešení zón 30.....	51
6.2	Stavební řešení obslužných místních komunikací.....	53
6.3	Stavební řešení křižovatek.....	53
7	Závěr	54
8	Bibliografie.....	55
9	Přílohy.....	57

ZKRATKY A SYMBOLY

ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
CSD	celostátní sčítání dopravy
DN	dopravní nehoda
JDVM	Jednotná dopravní vektorová mapa
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
SDZ	svislá dopravní značka
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty České republiky
TP	Technické podmínky Ministerstva dopravy České republiky
VDZ	vodorovná dopravní značka

1 ÚVOD

1.1 Cíle a motivace

Tato práce si klade za cíl zanalyzovat úroveň bezpečnosti silničního provozu na území místní části Bory v Plzni pomocí nástrojů bezpečnostní inspekce pozemních komunikací a navrhnout koncepční řešení pro odstranění zjištěných nedostatků.

1.2 Členění práce

Práce je rozdělena do sedmi samostatných kapitol. Po této úvodní kapitole následují kapitoly obsahující základní údaje o městě Plzni (kap. 2) a bližší popis zájmového území (kap. 3). Následující kapitola (kap. 4) pak představuje použitý nástroj – bezpečnostní inspekci pozemních komunikací. Další kapitoly obsahují nálezy provedené bezpečnostní inspekce ve zkoumané oblasti (kap. 5) a návrh řešení pro odstranění zjištěných bezpečnostních nedostatků (kap. 6). Závěrečná kapitola (kap. 7) je věnována stručnému shrnutí.

2 MĚSTO PLZEŇ

2.1 Základní informace

Plzeň je statutární město na západě Čech a metropole Plzeňského kraje. Leží na soutoku řek Radbuzy, Úhlavy, Úslavy a Mže, z nichž vzniká řeka Berounka. Dnešní Plzeň se rozkládá na ploše 13'767 ha, území se rozděluje do deseti městských obvodů. Celkem v Plzni žije zhruba 171 tis. obyvatel, je tak čtvrtým největším městem v České republice.

V západních Čechách zaujímá Plzeň výrazné dominantní postavení jako silné průmyslové, obchodní, kulturní a správní centrum. Mezi cenné stavební památky patří zejména gotický chrám sv. Bartoloměje, renesanční radnice, barokní přestavby budov arciděkanství a františkánského kláštera či židovská synagoga.

V období industrializace v 19. století byly v Plzni založeny známé průmyslové giganty – strojírenský komplex Škoda a Plzeňský Prazdroj. V roce 1991 zde byla založena Západočeská univerzita v Plzni. V roce 1993 bylo v Plzni založeno biskupství.

Plzeň je významným dějištěm kulturních akcí a festivalů mezinárodního významu. Nechybí zde ani desítky divadel, v čele s nejznámějším Divadlem J. K. Tyla. V roce 2015 se Plzeň stala Evropským hlavním městem kultury. Plzeň se v posledních letech profiluje i jako sportovní město. Plzeň se zapojila do celosvětového konceptu Smart Cities.¹



Obr. 1: Slepá mapa ČR s vyznačením polohy města Plzeň²

2.2 Historie

Město Plzeň bylo založeno na příkaz českého krále Václava II. asi roku 1295. Od počátku bylo důležitým obchodním střediskem na významné křižovatce cest do Norimberka a Řezna. Svoji rozlohou bylo po Praze a Kutné Hoře třetím největším městem v Čechách. Na konci 16. století byla Plzeň dočasně sídlem římského císaře a českého krále Rudolfa II. Habsburského. V období českého stavovského povstání bylo město obléháno a roku 1618 dobyt vojsky generála Petra Arnošta II. Mansfelda. Konec 17. století je v Plzni spojen s barokem

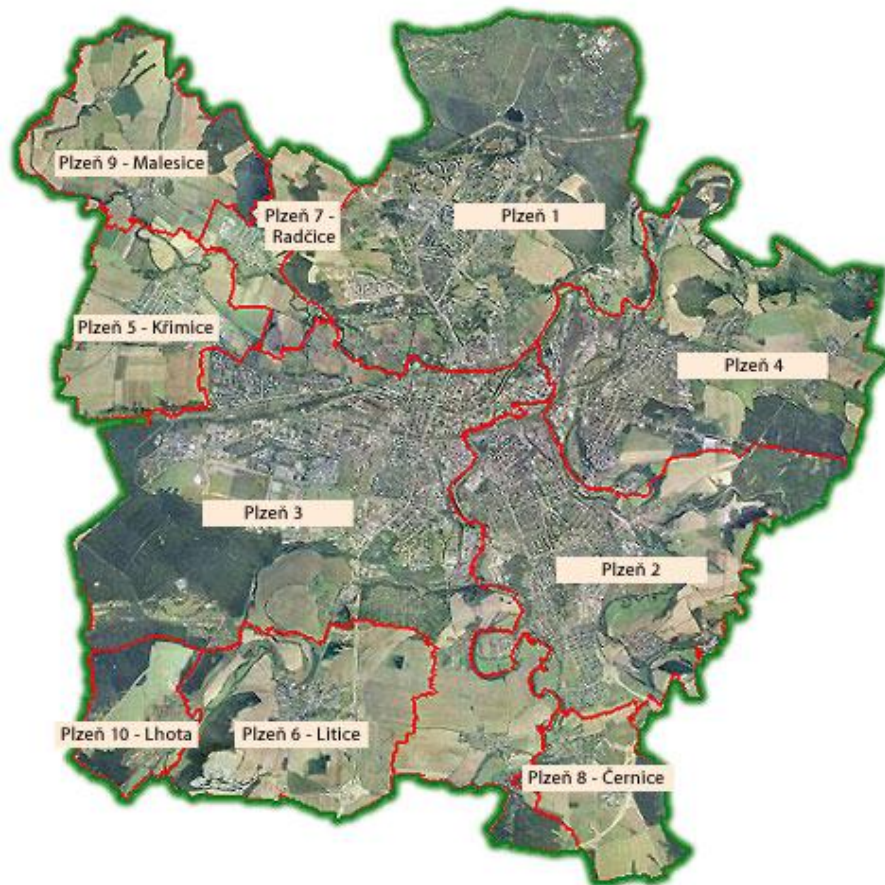
¹ O městě Plzeň; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/o-meste-plzen.aspx>>; citace 2019-08-14

² Slepá mapa ČR; *Mapa České republiky*; internet <<http://www.mapaceskerepubliky.cz/slepa-mapa-cr>>; citace 2019-08-14

a se jmény stavitele Jakuba Augustona a sochaře Kristiána Widmana. Historické jádro města bylo v roce 1989 prohlášeno městskou památkovou rezervací.³

2.3 Geografie

Město Plzeň je rozděleno do deseti městských obvodů. Městský obvod Plzeň 1 - Severní Předměstí, tvořen místními částmi Bolevec, Košutka, Lochotín, Vinice, Bílá Hora a Roudná.⁴ Městský obvod Plzeň 2 - Slovany tvořen místními částmi Božkov, Doudlevec (část), Hradiště, Koterov, Lobzy (část) a Východní Předměstí (část).⁵ Městský obvod Plzeň 3 tvořen historickou částí města a místními částmi Bory, Doudlevec, Skvrňany, Nová Hospoda, Zátíší, Valcha či Radobyčice.⁶ Městský obvod Plzeň 4 tvořen místními částmi Doubravka, Letná, a Lobzy a obcemi Bukovec, Červený Hrádek, Újezd a Zábělá.⁷ Dále Městský obvod Plzeň 5 - Křimice, Městský obvod Plzeň 6 - Litice, Městský obvod Plzeň 7 - Radčice, Městský obvod Plzeň 8 - Černice, Městský obvod Plzeň 9 - Malesice a Městský obvod Plzeň 10 - Lhota.⁸



Obr. 2 : Rozdělení města Plzně do městských obvodů v mapě⁸

³ Po stopách historie města Plzně; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/historie/po-stopach-historie/>>; citace 2019-08-14

⁴ Městský obvod Plzeň 1; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestsky-obvod-plzen-1/mestsky-obvod-plzen-1.aspx>>; citace 2019-08-14

⁵ Městský obvod Plzeň 2 - Slovany; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestsky-obvod-plzen-2-slovany/mestsky-obvod-plzen-2-slovany.aspx>>; citace 2019-08-14

⁶ Městský obvod Plzeň 3; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestsky-obvod-plzen-3/mestsky-obvod-plzen-3.aspx>>; citace 2019-08-14

⁷ Městský obvod Plzeň 4; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestsky-obvod-plzen-4/mestsky-obvod-plzen-4.aspx>>; citace 2019-08-14

⁸ Městské obvody Plzeň; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestske-obvody-plzen.aspx>>; citace 2019-08-14

2.4 Dopravní význam

Město Plzeň je propojeno s ostatními městy silniční a železniční sítí. Letecky je Plzeň obsluhována letištěm LKLN Plzeň – Líně, které má statut „Veřejné vnitrostátní letiště“ a „Neveřejné mezinárodní letiště“ pro lety za viditelnosti (VFR) ve dne.⁹

2.4.1 Železniční doprava

Plzeň prochází III. tranzitní železniční koridor, který spojuje Mosty u Jablunkova s Chebem. III. tranzitní železniční koridor představuje tranzitní spojení Slovenska s Německem.¹⁰ V Plzni se nachází 11 železničních stanic a zastávek.¹¹ Z centrální stanice Plzeň - hlavní nádraží se větví trať SŽDC č. 160 Plzeň – Žatec¹², trať SŽDC č. 170 Praha – Plzeň¹³, trať SŽDC č. 170 Plzeň – Cheb¹⁴, trať SŽDC č. 180 Plzeň – Česká Kubice, st. hr.¹⁵, trať SŽDC č. 183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda¹⁶ a trať SŽDC č. 190 Plzeň – České Budějovice.¹⁷

2.4.2 Silniční doprava

Dobré napojení Plzně na silniční síť je dáno její polohou na dálnici D5 spojující Prahu s Německem, kde na hraničním přechodu Rozvadov / Waidhaus navazuje německá dálnice A6. Tato dálnice vede od českých hranic přes celé Německo až do Francie.¹⁸

Plzeň procházejí silnice na české a evropské úrovni. Česká silnice I/20 Karlovy Vary – Plzeň – Písek – České Budějovice, po jejíž celé délce je vedena evropská silnice E 49 spojující Německo s Rakouskem.¹⁹ Česká silnice I/26 Ejovice – Plzeň – Folmava.²⁰ Česká silnice I/27 Železná Ruda – Klatovy – Plzeň – Žatec – Most – Litvínov – Dubí.²¹ Evropská silnice E 53 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda – Německo.²² Evropská silnice E 50 Francie – Německo – Rozvadov – Plzeň – Praha – Slovensko – Ukrajina – Rusko.²³ Česká silnice II/203 Plzeň – Vejprnice – Blatnice – Kladruhy.²⁴ Česká silnice II/233 Rakovník – Plzeň.²⁵ Česká silnice II/231 Plzeň – Kozojedy. Česká silnice II/605 Plzeň – Rozvadov – Německo.²⁶

⁹ Technické parametry letiště; *Airportplzen*; internet <<http://www.airportplzen.com/letiste/technicke-parametry/>>; citace 2019-08-14

¹⁰ Třetí železniční koridor; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/T%C5%99et%C3%AD_%C5%BElezn%C4%8Dn%C3%AD_koridor>; citace 2019-08-14

¹¹ Železniční doprava v Plzni a v okolí; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BElezn%C4%8Dn%C3%AD_doprava_v_Plzni_a_v_okol%C3%AD>; citace 2019-08-14

¹² Železniční trať Plzeň – Žatec; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BElezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_%C5%BDatec>; citace 2019-08-14

¹³ Železniční trať Praha – Plzeň; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BElezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Praha_%E2%80%93_Plze%C5%88>; citace 2019-08-14

¹⁴ Železniční trať Plzeň – Cheb; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BElezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_Cheb>; citace 2019-08-14

¹⁵ Železniční trať Plzeň – Furth im Wald; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BElezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_Furth_im_Wald>; citace 2019-08-14

¹⁶ Železniční trať Plzeň – Klatovy – Železná Ruda; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BElezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_Klatovy_%E2%80%93_%C5%BElezn%C3%A1_Ruda>; citace 2019-08-14

¹⁷ Železniční trať Plzeň – České Budějovice; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BElezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_%C4%8Cesk%C3%A9_Bud%C4%9Bjovice>; citace 2019-08-14

¹⁸ Doprava; *Plzen.eu*; internet <https://www.plzen.eu/doprava-1/vize-dopravy/chap_135796415/doprava.aspx>; citace 2019-08-14

¹⁹ Silnice I/20; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_I/20>; citace 2019-08-14

²⁰ Silnice I/26; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_I/26>; citace 2019-08-14

²¹ Silnice I/27; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_I/27>; citace 2019-08-14

²² Evropská silnice E 53; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Evropsk%C3%A1_silnice_E53>; citace 2019-08-14

²³ Evropská silnice E 50; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Evropsk%C3%A1_silnice_E50>; citace 2019-08-14

²⁴ Silnice II/203; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_II/203>; citace 2019-08-14

²⁵ Silnice II/233; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_II/233>; citace 2019-08-14

²⁶ Silnice II/605; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_II/605>; citace 2019-08-14

2.4.3 Městská hromadná doprava

Plzeň obsluhují tři typy dopravních prostředků – tramvaje, trolejbusy a autobusy. Tramvaje, trolejbusy a autobusy jsou barevně odlišeny. Tramvaje jsou žluté s bílým pruhem, autobusy červené s bílým pruhem a trolejbusy zelené s bílým pruhem. Barvy bílá, červená, zelená a žlutá jsou součástí znaku města Plzně. Městskou hromadnou dopravu v Plzni zajišťují Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Tramvajové linky jsou tři. Linka 1 spojuje Slovany – Sady Pětatřicátníků – Bolevec. Linka číslo 2 spojuje Skvrňany – Sady Pětatřicátníků – Světovar. Linka číslo 4 spojuje Bory – Sady Pětatřicátníků – Košutku. Zastávka Sady Pětatřicátníků slouží jako přestupní uzel. Tramvajové linky tvoří páteř plzeňské městské hromadné dopravy. Propojují velké městské části s centrem města a s vlakovým a autobusovým nádražím.²⁷

Trolejbusové linky jsou označeny čísly 10 až 18. Autobusové linky jsou označeny čísly 20 až 37, 40, 41, 51 až 57. Noční autobusové linky jsou označeny čísly N1 až N6, N11 až N13 a noční trolejbusová linka s označením N7. Noční linky zajišťují spojení mezi částmi Plzně, ale také zajišťují dopravu mezi Plzní a přílehlými obcemi. Vyplňují tak časovou mezeru mezi prvním a posledním spojem.²⁸

2.4.4 Veřejná regionální hromadná doprava

V Plzeňském kraji je veřejná osobní doprava zajišťována regionální železniční dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Díky projektu Integrovaná doprava Plzeňska (IDP) je možné používat při cestování v Plzni a okolí jednotný jízdní doklad – předplatné jízdné IDP nahrané na Plzeňské kartě. Organizátorem integrované dopravy je společnost POVED s.r.o. – Plzeňský organizátor veřejné dopravy. Území IDP je od 1. 1. 2019 rozděleno na 72 tarifních zón – zóna 001 Plzeň (území města Plzně) a 71 vnějších zón (označeny čísly 021 – 131).²⁹

2.4.5 Veřejná mezinárodní doprava

Plzeň je spojena s Evropou prostřednictvím autobusových linek směřujících do těchto významných měst: Amsterdam, Barcelona, Bern, Bonn, Brusel, Frankfurt nad Mohanem, Lucemburk, Londýn, Madrid, Mnichov, Paříž, Rotterdam, Stuttgart, Curych atd. Mezinárodní vlaky EX Západní expres přímo spojují Plzeň s Mnichovem.³⁰

²⁷ O nás; *PMDP*; internet <<http://www.pmdp.cz/o-nas/zakladni-udaje/>>; citace 2019-08-14

²⁸ Jízdní řády; *PMDP*; internet <<http://jizdnirady.pmdp.cz/LinesList.aspx>>; citace 2019-08-14

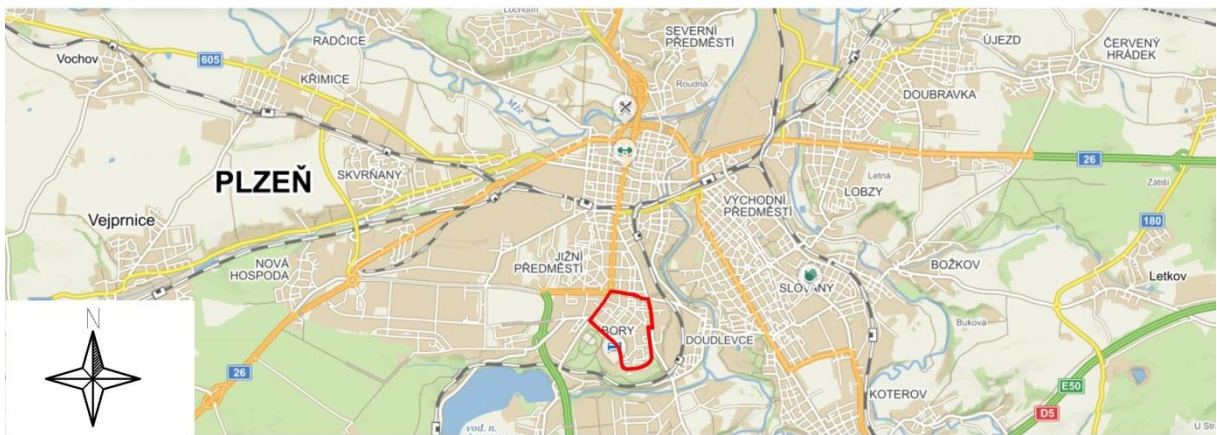
²⁹ Zóny a integrovaná doprava; *PMDP*; internet <<http://www.pmdp.cz/jizdne/zony-a-integrovana-doprava/>>; citace 2019-08-14

³⁰ Doprava; *Plzen.eu*; internet <https://www.plzen.eu/doprava-1/vize-dopravy/chap_135796415/doprava.aspx>; citace 2019-08-14

3 POPIS ZKOUMANÉ OBLASTI

Zkoumaná oblast se nachází v jižní části Plzně, v městské části Plzeň 3 - Bory.

Oblast je ohraničena ulicemi Klatovská třída, 17. listopadu, Edvarda Beneše a ulicemi U Borského parku a Heyrovského, které jsou do šetření zahrnuty. Oblast je obsluhována místními komunikacemi obslužnými.³¹ Dle územního plánu města Plzně je zkoumaná lokalita tvořena z ploch smíšených obytných a část ulice Skupova a Heyrovského je určena pro plochy občanského vybavení.³² Celé území je zastavěné. Na šetřených komunikacích jsou intenzity provozu motorových vozidel a chodců nízké. V celé oblasti je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h. V závislosti na charakteru oblasti se v přidruženém prostoru komunikací nacházejí pásy zeleně se stromy a sloupy veřejného osvětlení.



Obr. 3 : Mapa širších vztahů s vyznačením vyšetřované oblasti³³

³¹ Dopravní infrastruktura; *Útvar koncepce a rozvoje města Plzně*; internet <https://ukr.plzen.eu/Files/ukr/pdf/06_2016_09_22_UP_PLZEN_6_DOPRAVNI%20INFRASTRUKTURA_CELEK_10000_www.pdf>; citace 2019-08-14

³² Hlavní výkres, plochy s rozdílným způsobem využití; *Útvar koncepce a rozvoje města Plzně*; internet <https://ukr.plzen.eu/Files/ukr/pdf/02_2016_09_16_UP_PLZEN_2_HLAVNI_VYKRES_10000_www.pdf>; citace 2019-08-14

³³ Mapový podklad: © *Mapy.cz*; internet <<http://www.mapy.cz>>



Obr. 4 : Mapa vyšetřované oblasti³⁴

3.1 Plánované a minulé stavby a opravy

Od roku 2011 probíhá v lokalitě postupná regenerace sídliště.³⁵ V roce 2016 byl v ulici Skupova, v blízkosti nákupního centra OC Luna vybudován průšlap.³⁶ V roce 2017 začala výstavba nových parkovacích stání v ulici

³⁴ Mapový podklad: © Mapy.cz; internet <<http://www.mapy.cz>>

³⁵ Zpracované regenerace; Útvar koncepce a rozvoje města Plzeň; internet <<https://ukr.plzen.eu/rozvoj-mesta/probihajici-projekty/regenerace-sidlist/zpracovane-regenerace/zpracovane-regenerace.aspx>>; citace 2019-08-14

³⁶ Městský obvod Plzeň 3; Plzen.eu; internet <<https://umo3.plzen.eu/urad-a-samosprava/transparentni-urad/investice-obvodu/investice-pro-rok-2016/investice-obvodu-pro-rok-2016.aspx>>; citace 2019-08-14

U Borského parku, v blízkosti ulice Skupova.³⁷ V roce 2018 začala revitalizace ulice Baarova a začala výstavba nových parkovacích stání v ulici U Borského parku, v blízkosti ulice Baarova.³⁸ V roce 2019 byla zahájena výstavba nových parkovacích míst v ulici U Borského parku, u hotelu Parkhotel.³⁹

V budoucnu se počítá s výstavbou parkovacího domu se zelenou střechou v ulici Skupova, u OC Luna, namísto stávajícího parkoviště. Počítá se se zahájením stavby v roce 2021 a dokončením stavby v roce 2023.⁴⁰

³⁷ Městský obvod Plzeň 3; *Plzen.eu*; internet <<https://umo3.plzen.eu/urad-a-samosprava/transparentni-urad/investice-obvodu/investice-pro-rok-2017/investice-obvodu-pro-rok-2017.aspx>>; citace 2019-08-14

³⁸ Městský obvod Plzeň 3; *Plzen.eu*; internet <<https://umo3.plzen.eu/urad-a-samosprava/transparentni-urad/investice-obvodu/investice-pro-rok-2018/investice-pro-rok-2018.aspx>>; citace 2019-08-14

³⁹ Městský obvod Plzeň 3; *Plzen.eu*; internet <<https://umo3.plzen.eu/urad-a-samosprava/transparentni-urad/investice-obvodu/investice-pro-rok-2019/investice-pro-rok-2019.aspx>>; citace 2019-08-14

⁴⁰ Akční plán; *Útvar koncepce a rozvoje města Plzně*; internet <https://ukr.plzen.eu/Files/strategickyplan/akcni_plan_final.pdf>; citace 2019-08-14

4 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ⁴¹

Nejdůležitějším faktorem vzniku dopravních nehod je lidský činitel. Konání člověka je pak ovlivňováno nejen jím samým, ale i ostatními účastníky provozu, vozidlem, komunikací samotnou a jejím okolím. Bezpečnost tvoří komplexní systém, kde dochází k neustálým interakcím mezi účastníky provozu, vozidly a infrastrukturou, je pro její zvýšení nezbytné působit na všechny složky tohoto systému. Komunikace by měla v maximální možné míře dodržovat principy samovysvětlitelnosti a promíjivosti.

Pro utváření bezpečné komunikace rozlišujeme dva hlavní nástroje – nástroje proaktivní a reaktivní. Cílem proaktivních nástrojů je odhalit rizika související s utvářením pozemní komunikace a možným vznikem dopravních nehod před tím, než se dopravní nehody stanou a navrhnout nápravná opatření k zabránění vzniku nehod, popř. zlepšení jejich následků (tzn. prevence vzniku dopravních nehod). Cílem reaktivních nástrojů je odhalit faktory související se vznikem dopravních nehod a utvářením pozemní komunikace pomocí analýzy dopravních nehod, které se na pozemní komunikaci již staly a napravit stávající nebezpečný stav návrhem vhodných nápravných opatření. Proaktivní nástroje tedy používáme častěji, nečekáme, až se nehody stanou. Proaktivní nástroje jsou také mnohdy účinnější, protože mohou odhalit kritická místa silniční sítě dříve, než k nehodám dojde a ušetří tak značně vysoké celospolečenské náklady spojené s nehodovostí.

Bezpečnostní inspekce posuzuje dopady stavebních, technických a provozních vlastností komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím používání a vyhodnocuje rizika, která plynou z vlastností komunikace pro účastníky silničního provozu.

Provádění bezpečnostní inspekce lze rozdělit do pěti hlavních kroků:

Vymezení rozsahu

Silniční síť, která má být podstoupena inspekci, je nutné nejprve rozdělit na úseky. Tyto úseky by měly vykazovat podobné dopravně-inženýrské charakteristiky zejména z hlediska základního šířkového uspořádání (počty pruhů, směrové rozdělení) a charakteristik území (extravilán / intravilán). Délka úseků závisí na kategorii pozemní komunikace, charakteru provozu a okolí a na geometrických charakteristikách pozemní komunikace.

Příprava prohlídek

Cílem přípravných prací je získání maximálního množství údajů o úseku komunikace, která bude podstoupena inspekci, o jejím bezprostředním okolí, případně o navazujících úsecích křižujících komunikací před provedením prohlídky v terénu. 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 (dálková či místní), podíl těžkých nákladních (popř. hospodářských) vozidel, intenzity chodců a cyklistů, aktuální dopravní situaci, trasy přepravy nebezpečných či nadrozměrných nákladů, povrch komunikace a jeho vlastnosti atd.

Prohlídka úseku

Prohlídka úseku představuje základ inspekce. Jejím cílem je identifikace zjevných problémů, rizikových faktorů a pochopení obtíží, se kterými se účastníci provozu na řešeném úseku setkávají. Během prohlídky probíhá také diskuze nad možnými nápravnými opatřeními. V rámci prohlídky úseku se také vyhotovují doplňkové analýzy.

⁴¹ CDV; *Metodika bezpečnostní inspekce pozemních komunikací*; Brno (CZ): CDV, 2013; ISBN 978-80-86502-49-6

Identifikace rizik a návrh nápravných opatření

Na základě prohlídky úseku jsou identifikovány rizikové faktory, které souvisí s utvářením pozemní komunikace a jejího okolí a navrhnou se opatření k jejich odstranění nebo zmírnění. Identifikované rizikové faktory se ohodnotí jednou ze tří úrovní závažnosti rizika: nízkou, střední a vysokou.

Nízká úroveň je taková úroveň, kdy má rizikový faktor 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** je taková úroveň, kdy má rizikový faktor vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod. Inspekční tým považuje jeho odstranění za důležité. **Vysoká úroveň** je taková úroveň, kdy 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.

Zpráva o provedení inspekce

Výstupem inspekce je zpráva o provedení inspekce.

5 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

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

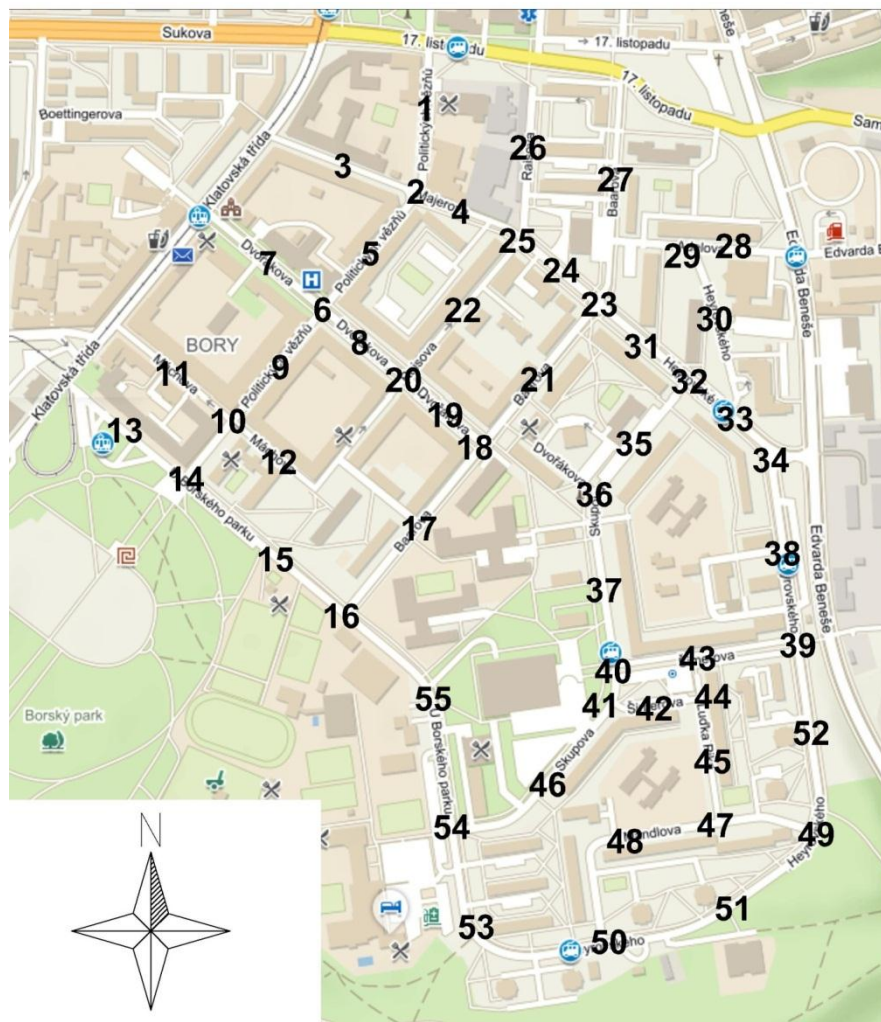
5.1 Příprava bezpečnostní inspekce

Vymezení rozsahu

Oblast je vymezena ulicemi U Borského parku a Heyrovského, které jsou do inspekce zahrnuty a dále ulicemi Edvarda Beneše, 17. listopadu a Klatovská třída, které do inspekce zahrnuty nejsou.

Bezpečnostní inspekce probíhala v ulicích U Borského parku, Heyrovského, Skupova, Mandlova, Luďka Pika, Politických vězňů, Dvořákova, Majerova, Raisova, Máchova, Baarova, Adelova a Šimerova.

Zkoumaná oblast byla rozdělena na mezikřižovatkové úseky a křižovatky. Úseky a křižovatky byly očíslovány. Rozdělení je znázorněno na Obr. 5 a detailně popsáno v Tab. 1.



Obr. 5 : Mapa s vyznačeným rozdělením vyšetřované oblasti ⁴²

⁴² Mapový podklad: © Mapy.cz; internet <<http://www.mapy.cz>>

Tab. 1 : Seznam úseků pro bezpečnostní inspekci

úsek	vymezení úseku	úsek	vymezení úseku
1	ulice Politických vězňů úsek: 17. listopadu – Majerova	29	křižovatka Heyrovského × Adelova
2	křižovatka Politických vězňů × Majerova	30	ulice Heyrovského úsek: Adelova – Heyrovského
3	ulice Majerova úsek: Klatovská třída – Politických vězňů	31	ulice Heyrovského úsek: Skupova – Baarova
4	ulice Majerova úsek: Politických vězňů – Raisova	32	křižovatka Heyrovského × Skupova
5	ulice Politických vězňů úsek: Majerova – Dvořákova	33	ulice Heyrovského úsek: Skupova – Edvarda Beneše
6	křižovatka Politických vězňů × Dvořákova	34	křižovatka Heyrovského × Edvarda Beneše
7	ulice Dvořákova úsek: Klatovská třída – Politických vězňů	35	ulice Skupova úsek: Heyrovského – Dvořákova
8	ulice Dvořákova úsek: Politických vězňů – Raisova	36	křižovatka Skupova × Dvořákova
9	ulice Politických vězňů úsek: U Borského parku – Dvořákova	37	ulice Skupova úsek: Dvořákova – Šimerova
10	křižovatka Politických vězňů × Máchova	38	ulice Heyrovského úsek: Šimerova – Edvarda Beneše
11	ulice Máchova úsek: Klatovská třída – Politických vězňů	39	křižovatka Heyrovského × Šimerova
12	ulice Máchova + ulice Raisova úsek: Politických vězňů – Dvořákova – Baarova	40	křižovatka Skupova × Šimerova (severní)
13	ulice U Borského parku úsek: Klatovská třída – Politických vězňů	41	křižovatka Skupova × Šimerova (jižní)
14	křižovatka Politických vězňů × U Borského parku	42	ulice Šimerova úsek: Skupova – Ludka Pika
15	ulice U Borského parku úsek: Politických vězňů – Baarova	43	křižovatka Šimerova (severní) × Ludka Pika
16	křižovatka U Borského parku × Baarova	44	křižovatka Šimerova (jižní) × Ludka Pika
17	ulice Baarova úsek: U Borského parku – Dvořákova	45	ulice Ludka Pika úsek: Ludka Pika – Mandlova)
18	křižovatka Baarova × Dvořákova	46	ulice Skupova úsek: Šimerova – U Borského parku)
19	ulice Dvořákova úsek: Baarova – Raisova	47	křižovatka Ludka Pika × Mandlova
20	křižovatka Dvořákova × Raisova	48	ulice Mandlova úsek: U Borského parku – Heyrovského)
21	ulice Baarova úsek: Dvořákova – Heyrovského	49	křižovatka Heyrovského × Mandlova
22	ulice Raisova úsek: Dvořákova – Majerova	50	křižovatka Heyrovského × U Borského parku × Mandlova
23	křižovatka Baarova × Majerova × Heyrovského	51	ulice Heyrovského úsek: U Borského parku – Mandlova)
24	ulice Majerova úsek: Baarova – Raisova	52	ulice Heyrovského úsek: Mandlova – Šimerova
25	křižovatka Raisova × Majerova	53	ulice U Borského parku úsek: Mandlova – Skupova
26	ulice Raisova úsek: 17. listopadu – Majerova	54	křižovatka U Borského parku × Skupova
27	ulice Baarova úsek: 17. listopadu – Heyrovského	55	ulice U Borského parku úsek: Baarova – Skupova
28	ulice Adelova úsek: Baarova – Edvarda Beneše		

5.2 Dopravní zátěž

Všechny komunikace v řešeném území mají nevýznamnou dopravní zátěž. Při pravidelně prováděných průzkumech intenzit dopravy (např. CSD) nejsou tyto úseky sledovány.

Pro ověření dopravní zátěže byla provedena krátkodobá ověřovací sonda v „tranzitní“ ulici Majerova dle TP 189 Stanovení intenzit na pozemních komunikacích. Průzkum proběhl v úterý 9. dubna 2019 v odpoledních hodinách (15 hod – 17 hod). Při průzkumu byla zjištěna profilová obousměrná dopravní zátěž ve špičkové hodině 39 voz/hod.

5.3 Analýza dopravní nehodovosti

Údaje o dopravní nehodovosti ve sledované oblasti byly získány z veřejně dostupné databáze JDVM⁴³. Analýza byla provedena období od 1. ledna 2016 do 8. srpna 2019. Ve sledované oblasti bylo zjištěno celkem 42 dopravních nehod. Zjištěné dopravní nehody jsou přehledně sepsány v Tab. 2 a graficky zaznačeny v mapě na Obr. 6.

Tab. 2 : Dopravní nehody ve sledované oblasti za období 01.01.2016 – 08.08.2019 zjištěné z databáze JDVM

úsek	charakter DN	zranění	typ DN	druh srážky	viník	hlavní příčina	datum
1	nhs	ne	spp	-	řmv	otáčení	23.10.2017
	nhs	ne	spp	-	řmv	otáčení	09.04.2019
	nsn	1 LZ	sch	-	chodec	nezříd	19.01.2017
2	nhs	-	nek	boční	řmv	P4	22.06.2018
	nsn	1 LZ	sch	-	chodec	nezříd	03.09.2018
	nhs	-	nek	z boku	řmv	P4	16.02.2017
	nsn	1 LZ	nek	z boku	řmv	P4	26.07.2016
3		1 LZ	nek	čelní	řmv	při odbočování vlevo	07.08.2018
	nsn	1 LZ	nek	boční	řmv	P4	19.08.2018
	nsn	1 LZ	sch	-	řmv	chvp	19.12.2018
4	-	-	-	-	-	-	-
5	nhs	ne	spp	-	řmv	nevříz	15.04.2019
6	-	-	-	-	-	-	-
7	nsn	1 LZ	sch	-	řmv	otáčení	28.05.2018
8	-	-	-	-	-	-	-
9	nhs	ne	odstv	-	řmv	nevříz	02.04.2016
10	-	-	-	-	-	-	-
11	nhs	ne	spp	-	řmv	nezvl	17.05.2017
12	-	-	-	-	-	-	-
13	-	-	-	-	-	-	-
14	-	-	-	-	-	-	-
15	nhs	-	spp	-	řmv	nezvl	03.10.2017
16	-	-	-	-	-	-	-
17	nhs	-	odstv	-	řmv	otáčení	23.04.2019
18	nhs	-	spp	-	řmv	nevříz	22.11.2018
19	-	-	-	-	-	-	-
20	-	-	-	-	-	-	-
21	-	-	-	-	-	-	-
22	-	-	-	-	-	-	-
23	-	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	-	-
25	-	-	-	-	-	-	-
26	-	-	-	-	-	-	-

⁴³ Jednotná dopravní vektorová mapa; internet <<http://maps.jdvm.cz>>; citace 2019-08-14

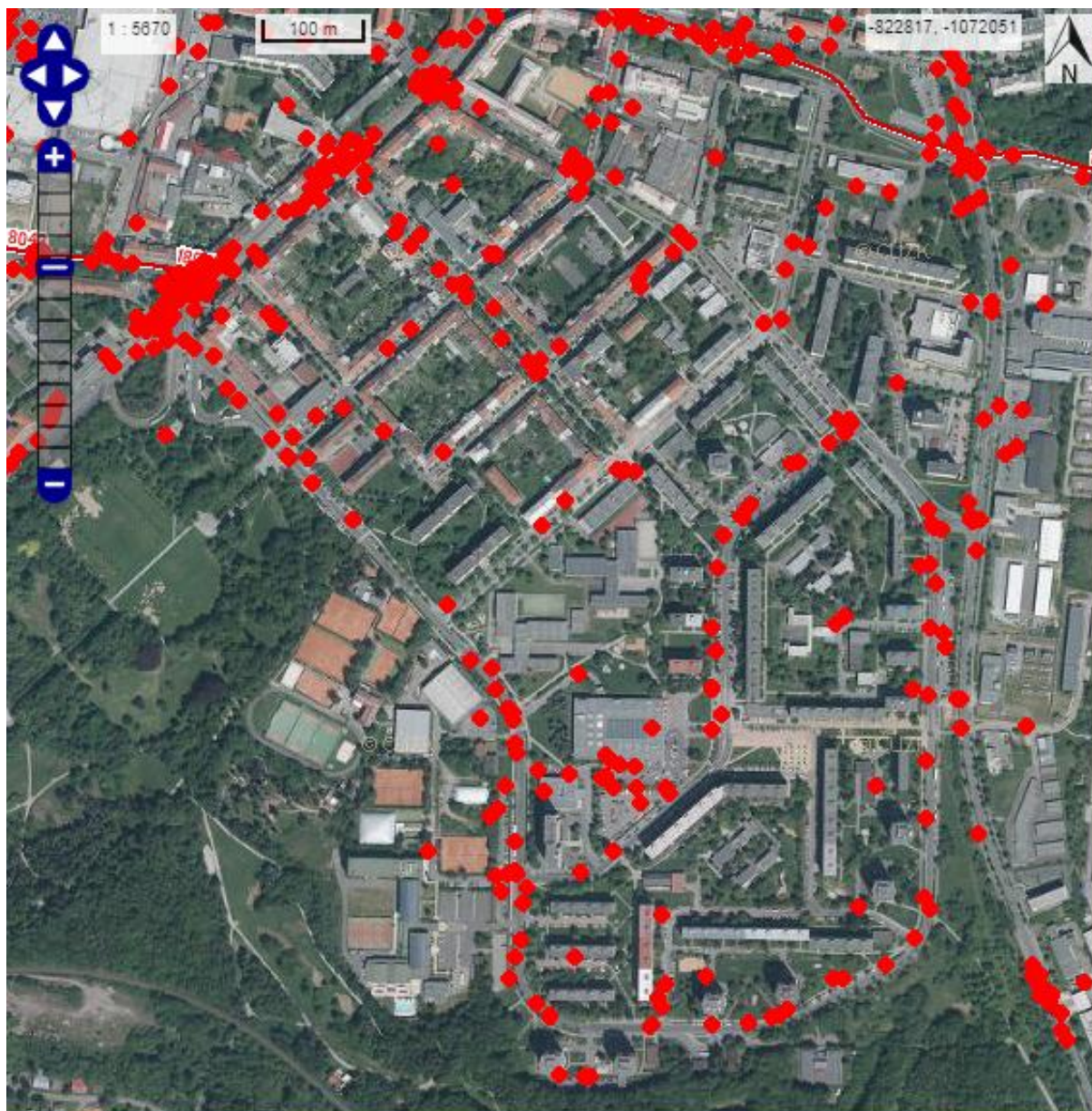
Tab. 2 : Dopravní nehody ve sledované oblasti za období 01.01.2016 – 08.08.2019 zjištěné z databáze JDVM

							<i>pokračování</i>
úsek	charakter DN	zranění	typ DN	druh srážky	viník	hlavní příčina	datum
27	nhs	ne	nek	z boku	řmv	nezvl	17.04.2016
28	-	-	-	-	-	-	-
29	-	-	-	-	-	-	-
30	-	-	-	-	-	-	-
31	-	-	-	-	-	-	-
32	nsn	1 LZ	havárie	-	řmv	rychlost	22.08.2018
33	-	-	-	-	-	-	-
34	nhs	ne	nek	boční	řmv	P4	30.09.2017
35	nsn	1 TZ	spp	-	řmv	rychlost	18.08.2017
	nsn	2 LZ	jiný	-	chodec	nezříd	19.02.2019
36	-	-	-	-	-	-	-
37	nsn	1 LZ	nek	z boku	řmv	při vjíždění	18.04.2018
38	nhs	ne	odstv	-	řmv	otáčení	13.01.2019
39	-	-	-	-	-	-	-
40	-	-	-	-	-	-	-
41	-	-	-	-	-	-	-
42	-	-	-	-	-	-	-
43	-	-	-	-	-	-	-
44	-	-	-	-	-	-	-
45	-	-	-	-	-	-	-
46	nhs	ne	sch	-	chodec	nezříd	12.09.2017
47	-	-	-	-	-	-	-
48	-	-	-	-	-	-	-
49	nhs	ne	spp	-	řmv	rychlost	16.01.2018
50	-	-	-	-	-	-	-
51	nhs	ne	spp	-	řmv	otáčení	02.04.2016
52	nsn	1 LZ	jiný	-	řmv	jiný	31.05.2019
	nhs	ne	odstv	-	řmv	rychlost	03.03.2017
	nhs	ne	havárie	-	řmv	rychlost	24.12.2018
	nsn	1 LZ	spp	-	řmv	rychlost	29.01.2017
53	nsn	1 LZ	spp	-	řmv	rychlost	02.02.2017
	nsn	1 LZ	nek	zezadu	řmv	nevříz	16.05.2019
	nsn	1 LZ	havárie	-	řmv	nezvl	10.07.2018
54	-	-	-	-	-	-	-
55	nhs	ne	odstv	-	řmv	vyhýbání	18.02.2019
	nhs	ne	spp	-	řmv	nezvl	13.03.2017
	nhs	ne	spp	-	řmv	otáčení	06.01.2017
	nhs	ne	odstv	-	řmv	nevříz	28.05.2019
	nhs	ne	odstv	-	řmv	vyhýbání	27.05.2019
	nhs	ne	nek	boční	řmv	vyhýbání	11.05.2019
	nsn	2 LZ	spp	-	řmv	nevříz	14.02.2018
	nhs	ne	nek	zezadu	řmv	bvzd	14.02.2018

Vysvětlivky

bvzd = nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
 chvp = chodec na vyznačeném přechodu pro chodce
 nek = srážka s jedoucím nekolajovým vozidlem
 nevříz = řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
 nezvl = nezvládnutí řízení vozidla
 nezříd = nezaviněná řídicím
 nhs = nehoda pouze s hmotnou škodou
 nsn = nehoda s následky na životě nebo zdraví
 odstv = srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným

otáčení = nesprávné otáčení nebo couvání
 P4 = proti příkazu značky P4 „Dej přednost v jíždě!“
 rychlost = nepřiměřená rychlost
 řmv = řidič motorového vozidla
 řnv = řidič nemotorového vozidla
 sch = srážka s chodcem
 spp = srážka s pevnou překážkou
 při vjíždění = při vjíždění na silnici



Obr. 6 : Mapa s vyznačeným dopravních nehod ve sledované oblasti za období 01.01.2016 – 08.08.2019 ⁴⁴

Z mapy a seznamu nehodových událostí je patrné, že nehody jsou téměř rovnoměrně rozptýleny v celé oblasti. Výjimku tvoří některé křižovatkové úseky, kde je koncentrace dopravních nehod nepatrně vyšší. V celé oblasti mírně převažují nehody s hmotnými škodami, kterých se stalo 25. O něco méně bylo nehod s následky na životě a zdraví, a to 16. Co se týká hlavních příčin nehod, tak nejvíce nehod se stalo z důvodu nesprávného otáčení nebo couvání. Dále se ve statistice objevuje problém s nevěnováním se řízení, s nedodržením rychlosti a s nedáním přednosti v jízdě. Všechny výše uvedené příčiny dopravních nehod odpovídají povaze vyšetřovaných úseků.

⁴⁴ Jednotná dopravní vektorová mapa; internet <<http://maps.jdvm.cz>>; citace 2019-08-14

5.4 Inspekční prohlídka a identifikace rizik

Inspekční prohlídka celé oblasti proběhla ve dnech 13. a 14. října 2018 v odpoledních hodinách. Světelné a povětrnostní podmínky byly výborné. Prohlídka úseku probíhala pěším průzkumem. Při inspekčním průzkumu byla pořízena rozsáhlá fotodokumentace všech zjištěných rizikových faktorů.

5.4.1 Úsek č. 1

Nevhodné umístění kontejneru na odpady

Kontejner na odpady je volně umístěn v prostoru komunikace. Hrozí zde riziko odbrždění kontejneru a následné srážky s vozidlem. Při srážce kontejneru s vozidlem mohou vzniknout nehody s hmotnými škodami a nehody s následky na životě nebo zdraví. Nehody s následky na životě nebo zdraví jsou v této rizikové situaci velmi málo pravděpodobné.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 7 : Úsek č. 1 – Nevhodné umístění kontejneru na odpady ⁴⁵

Nevhodně umístěné svíslé dopravní značení o přednosti v jízdě

Dopravní značení o přednosti v jízdě je příliš vzdáleno od hrany křižovatky. Dopravní značení o přednosti v jízdě je také nevhodně umístěno mezi stromy, kde může být řidičem lehce přehlédnuto.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, avšak přihlédneme-li k charakteru komunikace, tento rizikový faktor je hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 8 : Úsek č. 1 – Nevhodně umístěné SDZ o přednosti v jízdě ⁴⁵

⁴⁵ © Daniela Götzová, 2018

Parkování na místech se zákazem zastavení

Parkování v místě označeném svislým dopravním značením B 28 „Zákaz zastavení“ a parkování na vodorovném dopravním značení vyznačeném širokými šikmými čarami, které není určeno k poježdění ani stání.⁴⁶

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 9 : Úsek č. 1 – Parkování na místech se zákazem zastavení⁴⁷

5.4.2 Úsek č. 2

Nevhodně umístěné svislé dopravní značení o přednosti v jízdě

Dopravní značení o přednosti v jízdě je příliš vzdáleno od hrany křižovatky. Dopravní značení o přednosti v jízdě je také nevhodně umístěno mezi stromy, kde může být řidičem lehce přehlédnuto.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, avšak přihlédneme-li k charakteru komunikace, tento rizikový faktor je hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 10 : Úsek č. 2 – Nevhodně umístěné SDZ o přednosti v jízdě⁴⁸

Příliš rozlehlá křižovatka

Tento křižovatkový úsek je příliš rozlehlý. Křižovatka má příliš velkorysé poloměry nároží. Řidiči na rozlehlých křižovatkách ztrácejí přehled a nejsou nuceni zpomalit. Zvyšuje se tak riziko nehody z důvodu nedání přednosti v jízdě a také se zvyšuje riziko nehod s osobními následky v závislosti na absenci snížení rychlosti při průjezdu křižovatkou.

⁴⁶ TP MDČR č. 65; *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*; 2013; internet <http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_65.pdf>; citace 2019-08-14

⁴⁷ © Daniela Götzová, 2018

Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 11 : Úsek č. 2 – Příliš rozlehlá křižovatka ⁴⁸

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké zejména v místech pro přecházení. Ani jedno rameno křižovatky není opatřeno varovným ani vodícím pásem.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.

5.4.3 Úsek č. 3

Parkování na místech se zákazem zastavení

Parkování v místě označeném svislým dopravním značením B 28 „Zákaz zastavení“ a parkování na vodorovném dopravním značení vyznačeném širokými šikmými čarami, které není určené k pojiždění ani stání. ⁴⁹

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 12 : Úsek č. 3 – Parkování na místech se zákazem zastavení ⁴⁸

Parkování v odbočovacímu pruhu

Parkování v místě odbočovacího pruhu. V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují i na místech, kde je parkování zakázáno. Dle § 27 zákona

⁴⁸ © Daniela Götzová, 2018

⁴⁹ TP MDČR č. 65; *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*; 2013; internet <http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_65.pdf>; citace 2019-08-14

č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, řidič nesmí zastavit a stát v přípojevacím nebo odbočovacím pruhu.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 13 : Úsek č. 3 – Parkování v odbočovacím pruhu⁵⁰

5.4.4 Úsek č. 4

Nedostatečný průjezdný profil

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují po obou stranách vozovky. V místech s obousměrným provozem není dodržen, při parkování po obou stranách vozovky, minimální průjezdný profil, tj. 6 m. Dle § 25 zákona č 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Tento rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě snižuje pocit bezpečí účastníků provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 14 : Úsek č. 4 – Nedostatečný průjezdný profil⁵⁰

Nevhodně umístěné svíslé dopravní značení o přednosti v jízdě

Dopravní značení o přednosti v jízdě je příliš vzdáleno od hrany křižovatky. Dopravní značení o přednosti v jízdě je také nevhodně umístěno mezi stromy, kde může být řidičem lehce přehlédnuto.

⁵⁰ © Daniela Götzová, 2018

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod, avšak přihlédneme-li k charakteru komunikace, je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 15 : Úsek č. 4 – Nevhodné umístění SDZ o přednosti v jízdě⁵¹

5.4.5 Úsek č. 5

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.6 Úsek č. 6

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké zejména v místech pro přecházení. Ani jedno rameno křižovatky není opatřeno varovným ani vodícím pásem.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.

⁵¹ © Daniela Götzová, 2018



Obr. 16 : Úsek č. 6 – Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké⁵²

Parkování na místě pro přecházení

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují i na místech, kde je parkování zakázáno.

Parkování na místě pro přecházení omezuje přecházející chodce jak v prostoru, tak v možnosti rozhledu. Rozhled je také problematický pro vozidla, která přijíždějí do křižovatky. Například malé dítě na místě pro přecházení může být zcela přehlédnuto a naopak, takovéto dítě má nedostatečný rozhled pro přecházení.

Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 17 : Úsek č. 6 – Parkování na místě pro přecházení⁵²

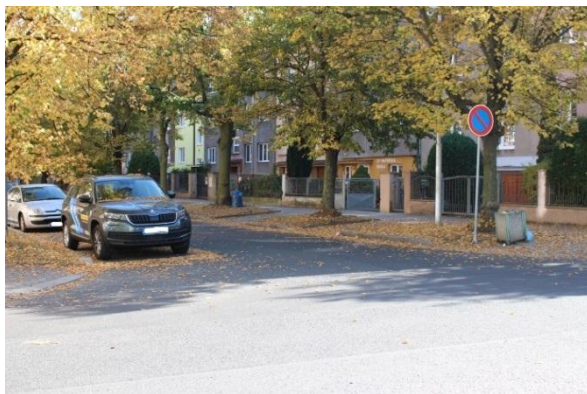
Parkování v křižovatce

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují i na místech, kde je parkování zakázáno. Dle § 27 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích řidič nesmí zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křižovatce tvaru „T“ na protější straně vyústující pozemní komunikace.

Parkování v křižovatce omezuje přecházející chodce jak v prostoru, tak v možnosti rozhledu. Rozhled je také problematický pro vozidla, která přijíždějí do křižovatky. Například malé dítě na místě pro přecházení může být zcela přehlédnuto a naopak, takovéto dítě má nedostatečný rozhled pro přecházení.

Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní stupně závažnosti rizika.

⁵² © Daniela Götzová, 2018



Obr. 18 : Úsek č. 6 – Parkování v křižovatce ⁵³

5.4.7 Úsek č. 7

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.8 Úsek č. 8

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.9 Úsek č. 9

Nedostatečný průjezdný profil

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují po obou stranách vozovky. V místech s obousměrným provozem není dodržen, při parkování po obou stranách vozovky, minimální průjezdný profil, tj. 6 m. Dle § 25 zákona č 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Tento rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě snižuje pocit bezpečí účastníků provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 19 : Úsek č. 9 – Nedostatečný průjezdný profil ⁵³

⁵³ © Daniela Götzová, 2018

Nevhodné umístění kontejnerů na odpady

Kontejnery na odpady jsou volně umístěny v prostoru komunikace. Hrozí zde riziko odbrždění kontejneru a následné srážky s vozidlem. Při srážce kontejneru s vozidlem mohou vzniknout nehody s hmotnými škodami a nehody s následky na životě nebo zdraví. Nehody s následky na životě nebo zdraví jsou v této rizikové situaci velmi málo pravděpodobné.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 20 : Úsek č. 9 – Nevhodné umístění kontejnerů na odpady ⁵⁴

5.4.10 Úsek č. 10

Parkování v křižovatce

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují i na místech, kde je parkování zakázáno. Dle § 27 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích řidič nesmí zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křižovatce tvaru „T“ na protější straně vyústující pozemní komunikace.

Parkování v křižovatce omezuje přecházející chodce jak v prostoru, tak v možnosti rozhledu. Rozhled je také problematický pro vozidla, která přijíždějí do křižovatky. Například malé dítě na místě pro přecházení může být zcela přehlédnuto a naopak, takovéto dítě má nedostatečný rozhled pro přecházení.

Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 21 : Úsek č. 10 – Parkování v křižovatce ⁵⁴

⁵⁴ © Daniela Götzová, 2018

Nevhodné umístění kontejnerů na odpady

Kontejnery na odpady jsou nevhodně umístěny v prostoru pro přecházení. Hrozí zde riziko odbrždění kontejneru a následné srážky s vozidlem nebo chodcem. Při srážce kontejneru s vozidlem nebo chodcem mohou vzniknout nehody s hmotnou škodou a nehody s následky na životě nebo zdraví.

Při přecházení může být chodec za kontejnery přehlédnut projíždějícím vozidlem a naopak, chodec nemá zajištěn dostatečný rozhled pro přecházení.

Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 22 : Úsek č. 10 – Nevhodné umístění kontejnerů na odpady⁵⁵

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké zejména v místech pro přecházení. Ani jedno rameno křižovatky není opatřeno varovným ani vodícím pásem.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.

5.4.11 Úsek č. 11***Parkování v křižovatce***

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují i na místech, kde je parkování zakázáno. Dle § 27 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích řidič nesmí zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křižovatce tvaru „T“ na protější straně vyústující pozemní komunikace.

Parkování v křižovatce omezuje přecházející chodce jak v prostoru, tak v možnosti rozhledu. Rozhled je také problematický pro vozidla, která přijíždějí do křižovatky. Například malé dítě na místě pro přecházení může být zcela přehlédnuto a naopak, takovéto dítě má nedostatečný rozhled pro přecházení.

Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní stupně závažnosti rizika.

⁵⁵ © Daniela Götzová, 2018



Obr. 23 : Úsek č. 11 – Parkování v křižovatce⁵⁶

Parkování v místě zastávky

Dle § 27 Zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích řidič nesmí zastavit a stát u zastávky tramvaje, autobusu nebo trolejbusu bez nástupního ostrůvku v úseku, který začíná dopravní značkou "Zastávka autobusu", "Zastávka tramvaje" nebo "Zastávka trolejbusu" a končí ve vzdálenosti 5 m za označníkem zastávky, a tam, kde taková dopravní značka není, ve vzdálenosti kratší než 30 m před a 5 m za označníkem zastávky; je-li prostor zastávky vyznačen vodorovnou dopravní značkou "Zastávka autobusu nebo trolejbusu" nebo "Zastávka tramvaje", platí tento zákaz jen pro vyznačený prostor.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 24 : Úsek č. 11 – Parkování v místě zastávky⁵⁶

5.4.12 Úsek č. 12

Parkování na místech se zákazem zastavení

Parkování v místě označeném vodorovným dopravním značením V 12c „Zákaz zastavení“ a parkování na travnatých plochách. Dle § 27 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích řidič nesmí zastavit a stát, na silniční vegetaci, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.

⁵⁶ © Daniela Götzová, 2018



Obr. 25 : Úsek č. 12 – Parkování na místech se zákazem zastavení⁵⁷

5.4.13 Úsek č. 13

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké zejména v místech pro přecházení.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.

5.4.14 Úsek č. 14

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké zejména v místech pro přecházení a na přechodech pro chodce. Ani jedno rameno křižovatky není opatřeno varovným ani vodícím pásem.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.

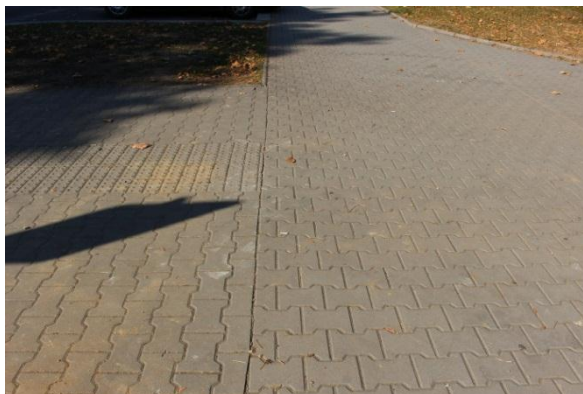
5.4.15 Úsek č. 15

Chybně provedené bezpečnostní prvky v místě přechodu pro chodce pro nevidomé a slabozraké

Přechod pro chodce je opatřen varovným i vodícím pásem, vodící pás však končí uprostřed chodníku. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, ale nebude odvedena k přirozené nebo umělé vodící linii.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.

⁵⁷ © Daniela Götzová, 2018



Obr. 26 : Úsek č. 15 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké v místě přechodu pro chodce⁵⁸

5.4.16 Úsek č. 16

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.17 Úsek č. 17

Nedostatečný průjezdný profil

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují po obou stranách vozovky. V místech s obousměrným provozem není dodržen, při parkování po obou stranách vozovky, minimální průjezdný profil, tj. 6 m. Dle § 25 zákona č 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Tento rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě snižuje pocit bezpečí účastníků provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 27 : Úsek č. 17 – Nedostatečný průjezdný profil⁵⁸

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodicí pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodicímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

⁵⁸ © Daniela Götzová, 2018

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 28 : Úsek č. 17 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení⁵⁹

5.4.18 Úsek č. 18

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.19 Úsek č. 19

Nedostatečný průjezdný profil

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují po obou stranách vozovky. V místech s obousměrným provozem není dodržen, při parkování po obou stranách vozovky, minimální průjezdný profil, tj. 6 m. Dle § 25 zákona č 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Tento rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě snižuje pocit bezpečí účastníků provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 29 : Úsek č. 19 – Nedostatečný průjezdný profil⁵⁹

⁵⁹ © Daniela Götzová, 2018

5.4.20 Úsek č. 20***Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké***

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké zejména v místech pro přecházení. Ani jedno rameno křižovatky není opatřeno varovným ani vodícím pásem.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.

5.4.21 Úsek č. 21***Chybně provedené místo pro přecházení pro nevidomé a slabozraké***

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.

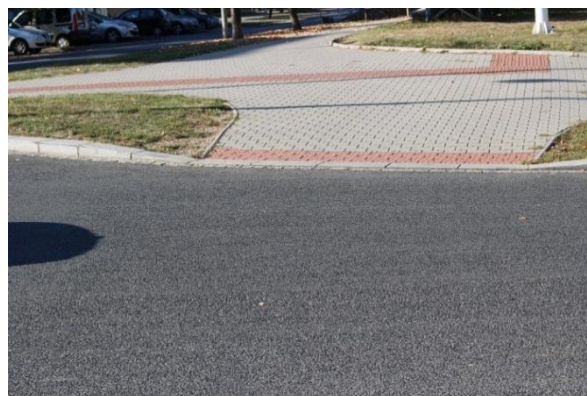
5.4.22 Úsek č. 22

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.23 Úsek č. 23***Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení***

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 30 : Úsek č. 23 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení⁶⁰

⁶⁰ © Daniela Götzová, 2018

5.4.24 Úsek č. 24

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.25 Úsek č. 25

Příliš rozlehlá křižovatka

Tento křižovatkový úsek je příliš rozlehlý. Křižovatka má příliš velkorysé poloměry nároží. Řidiči na rozlehlých křižovatkách ztrácejí přehled a nejsou nuceni zpomalit. Zvyšuje se tak riziko nehody z důvodu nedání přednosti v jízdě a také se zvyšuje riziko nehod s osobními následky v závislosti na absenci snížení rychlosti při průjezdu křižovatkou.

Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 31 : Úsek č. 25 – Příliš rozlehlá křižovatka ⁶¹

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 32 : Úsek č. 25 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁶¹

⁶¹ © Daniela Götzová, 2018

5.4.26 Úsek č. 26

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.27 Úsek č. 27

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno varovným pásem, který přímo navazuje na pás vodící. Bezpečnostní prvky jsou provedeny tak, že nevidomý nebo slabozraký očekává přechod pro chodce, kde má přednost před vozidlem, ale přechod pro chodce zde není. Vodící pás končí uprostřed chodníku. Nevidomý nebo slabozraký tedy není veden k přirozené nebo umělé vodící linii. Varovný pás je přerušen šachtovým kanalizačním poklopem.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 33 : Úsek č. 27 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁶²

Nedostatečný průjezdný profil

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují po obou stranách vozovky. V místech s obousměrným provozem není dodržen, při parkování po obou stranách vozovky, minimální průjezdný profil, tj. 6 m. Dle § 25 zákona č 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Tento rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě snižuje pocit bezpečí účastníků provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.

⁶² © Daniela Götzová, 2018



Obr. 34 : Úsek č. 27 – Nedostatečný průjezdny profil⁶³

Nevhodné umístění kontejneru na odpady

Kontejner na odpady je volně umístěn v prostoru komunikace. Hrozí zde riziko odbrždění kontejneru a následné srážky s vozidlem. Při srážce kontejneru s vozidlem mohou vzniknout nehody s hmotnými škodami a nehody s následky na životě nebo zdraví. Nehody s následky na životě nebo zdraví jsou v této rizikové situaci velmi málo pravděpodobné.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 35 : Úsek č. 27 – Nevhodné umístění kontejneru na odpady⁶³

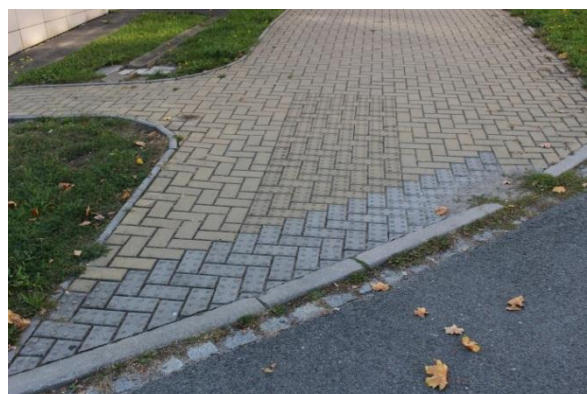
5.4.28 Úsek č. 28

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místech pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno varovným pásem, který přímo navazuje na pás vodicí. Bezpečnostní prvky jsou provedeny tak, že nevidomý nebo slabozraký očekává přechod pro chodce, kde má přednost před vozidlem, ale přechod pro chodce zde není. Vodicí pás končí uprostřed chodníku. Nevidomý nebo slabozraký tedy není veden k přirozené nebo umělé vodicí linii.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.

⁶³ © Daniela Götzová, 2018



Obr. 36 : Úsek č. 28 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místech pro přecházení⁶⁴

Nedostatečný průjezdný profil

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují po obou stranách vozovky. V místech s obousměrným provozem není dodržen, při parkování po obou stranách vozovky, minimální průjezdný profil, tj. 6 m. Dle § 25 zákona č 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Tento rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě snižuje pocit bezpečí účastníků provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 37 : Úsek č. 28 – Nedostatečný průjezdný profil⁶⁴

⁶⁴ © Daniela Götzová, 2018

5.4.29 Úsek č. 29

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno varovným pásem, který přímo navazuje na pás vodící. Bezpečnostní prvky jsou provedeny tak, že nevidomý nebo slabozraký očekává přechod pro chodce, kde má přednost před vozidlem, ale přechod pro chodce zde není. Vodící pás končí uprostřed chodníku. Nevidomý nebo slabozraký tedy není veden k přirozené nebo umělé vodící linii.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 38 : Úsek č. 29 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁶⁵

5.4.30 Úsek č. 30

Nedostatečný průjezdný profil

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují po obou stranách vozovky. V místech s obousměrným provozem není dodržen, při parkování po obou stranách vozovky, minimální průjezdný profil, tj. 6 m. Dle § 25 zákona č 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Tento rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě snižuje pocit bezpečí účastníků provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 39 : Úsek č. 30 – Nedostatečný průjezdný profil ⁶⁵

⁶⁵ © Daniela Götzová, 2018

5.4.31 Úsek č. 31

Při inspekci tohoto úseku nebyly nalezeny žádné rizikové faktory.

5.4.32 Úsek č. 32

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 40 : Úsek č. 32 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁶⁶

5.4.33 Úsek č. 33

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

⁶⁶ © Daniela Götzová, 2018

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 41 : Úsek č. 33 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁶⁷

5.4.34 Úsek č. 34

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



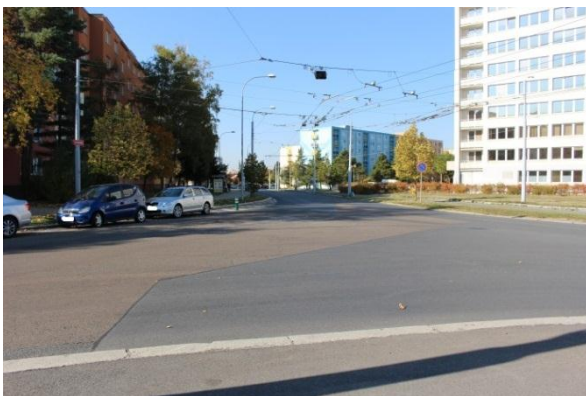
Obr. 42 : Úsek č. 34 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁶⁷

Příliš rozlehlá křižovatka

Tento křižovatkový úsek je příliš rozlehlý. Křižovatka má příliš velkorysé poloměry nároží. Řidiči na rozlehlých křižovatkách ztrácejí přehled a nejsou nuceni zpomalit. Zvyšuje se tak riziko nehody z důvodu nedání přednosti v jízdě a také se zvyšuje riziko nehod s osobními následky v závislosti na absenci snížení rychlosti při průjezdu křižovatkou. Tento úsek je také problematický tím, že jsou zde umístěny dvě křižovatky v těsné blízkosti. Křižovatky tak pro řidiče mohou být nepřehledné.

Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní stupně závažnosti rizika.

⁶⁷ © Daniela Götzová, 2018



Obr. 43 : Úsek č. 34 – Příliš rozlehlá křižovatka⁶⁸

5.4.35 Úsek č. 35

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.36 Úsek č. 36

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.37 Úsek č. 37

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.38 Úsek č. 38

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.39 Úsek č. 39

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.40 Úsek č. 40

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.41 Úsek č. 41

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

⁶⁸ © Daniela Götzová, 2018

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 44 : Úsek č. 41 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁶⁹

5.4.42 Úsek č. 42

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 45 : Úsek č. 42 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁷⁰

5.4.43 Úsek č. 43

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.44 Úsek č. 44

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

⁶⁹ © Daniela Götzová, 2018

5.4.45 Úsek č. 45

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 46 : Úsek č. 45 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁷⁰

Nedostatečný průjezdný profil

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují po obou stranách vozovky. V místech s obousměrným provozem není dodržen, při parkování po obou stranách vozovky, minimální průjezdný profil, tj. 6 m. Dle § 25 zákona č 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Tento rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě snižuje pocit bezpečí účastníků provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 47 : Úsek č. 45 – Nedostatečný průjezdný profil ⁷⁰

⁷⁰ © Daniela Götzová, 2018

5.4.46 Úsek č. 46

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.47 Úsek č. 47

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.48 Úsek č. 48***Nedostatečný průjezdný profil***

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují po obou stranách vozovky. V místech s obousměrným provozem není dodržen, při parkování po obou stranách vozovky, minimální průjezdný profil, tj. 6 m. Dle § 25 zákona č 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Tento rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě snižuje pocit bezpečí účastníků provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 48 : Úsek č. 48 – Nedostatečný průjezdný profil ⁷¹

Parkování na chodníku

V oblasti, kde probíhala inspekce, je velký problém s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tedy parkují i na místech, kde parkování není povoleno. Ve většině případů chodce parkování na chodnicích nijak neomezuje. Na chodnicích vedle zaparkovaného auta je místo pro projetí dětského kočárku nebo osoby tělesně postižené na kolečkovém křesle.

Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.

⁷¹ © Daniela Götzová, 2018



Obr. 49 : Úsek č. 48 – Parkování na chodniku ⁷²

5.4.49 Úsek č. 49

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.50 Úsek č. 50

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodící pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodícímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 50 : Úsek č. 50 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁷²

5.4.51 Úsek č. 51

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké

Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké zejména v místech pro přecházení.

Tento rizikový faktor může mít vliv na vznik nehody s osobními následky a má značný vliv na zhoršení následků případných nehod, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní stupně závažnosti rizika.

⁷² © Daniela Götzová, 2018



Obr. 51 : Úsek č. 51 – Chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké ⁷³

5.4.52 Úsek č. 52

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodicí pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodicímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 52 : Úsek č. 52 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁷³

5.4.53 Úsek č. 53

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodicí pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodicímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.

⁷³ © Daniela Götzová, 2018



Obr. 53 : Úsek č. 53 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁷⁴

5.4.54 Úsek č. 54

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyly identifikovány žádné rizikové faktory.

5.4.55 Úsek č. 55

Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení

Místo pro přecházení je opatřeno pouze varovným pásem, vodicí pás chybí. Osoba slabozraká nebo nevidomá tedy nebude bezprostředně ohrožena, pokud se dostane ke hraně vozovky, protože varovný pás ji upozorní na možné nebezpečí. Avšak díky chybějícímu vodicímu pásu místo pro přecházení ztrácí smysl pro osoby nevidomé a slabozraké, nejsou k němu patřičně odvedeny.

Rizikový faktor nemá vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen velmi nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.



Obr. 54 : Úsek č. 55 – Chybně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přecházení ⁷⁴

Parkování v obytné zóně mimo vyznačená parkování místa

Dle § 39 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je v obytné zóně a pěší zóně stání dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.

Rizikový faktor může mít vliv na vznik kolizních situací. Tento rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní stupně závažnosti rizika.

⁷⁴ © Daniela Götzová, 2018



Obr. 55 : Úsek č. 55 – Parkování v obytné zóně mimo vyznačená parkovací místa ⁷⁵

5.4.56 Shrnutí zjištěných bezpečnostních nedostatků

Bezpečnostní nedostatky identifikované při bezpečnostní inspekci jsou přehledně shrnuty v Tab. 3.

Tab. 3 : Bezpečnostní nedostatky zjištěné při bezpečnostní inspekci

úsek	nevhodně umístěné SDZ o přednosti v jízdě	nedostatečný průjezdný profil	příliš rozlehlá křižovatka	chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké	chybné prvky pro nevidomé a slabozraké na přechodu pro chodce	chybné prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přech.	parkování v křižovatce	parkování na místech se zákazem zastavení	parkování v odbočovacím pruhu	parkování na místě pro přecházení	parkování v místě zastávky	parkování na chodníku	parkování v obytné zóně mimo vyzn. parkoviště	nevhodné umístění kontejneru na odpady
1	x							x						x
2	x		x	x										
3								x	x					
4	x	x												
5														
6				x			x			x				
7														
8														
9		x												x
10				x			x							x
11							x				x			
12								x						
13				x										
14				x										
15					x									
16														

⁷⁵ © Daniela Götzová, 2018

Tab. 3 : Bezpečnostní nedostatky zjištěné při bezpečnostní inspekci

pokračování

úsek	nevhodně umístěné SDZ o přednosti v jízdě	nedostatečný průjezdný profil	příliš rozlehlá křižovatka	chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké	chybné prvky pro nevidomé a slabozraké na přechodu pro chodce	chybné prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přech.	parkování v křižovatce	parkování na místech se zákazem zastavení	parkování v odbočovací pruhy	parkování na místě pro přecházení	parkování v místě zastávky	parkování na chodníku	parkování v obytné zóně mimo vyzn. parkoviště	nevhodné umístění kontejneru na odpady
17	x					x								
18														
19	x													
20				x										
21						x								
22														
23						x								
24														
25			x			x								
26														
27		x				x								x
28		x				x								
29						x								
30		x												
31														
32						x								
33						x								
34			x			x								
35														
36														
37														
38														
39														
40														
41						x								
42						x								
43														
44														
45		x				x								
46														
47														
48		x										x		
49														
50						x								

Tab. 3 : Bezpečnostní nedostatky zjištěné při bezpečnostní inspekci

pokračování

úsek	nehodně umístěné SDZ o přednosti v jízdě	nedostatečný průjezdný profil	příliš rozlehlá křižovatka	chybějící bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké	chybné prvky pro nevidomé a slabozraké na přechodu pro chodce	chybné prvky pro nevidomé a slabozraké na místě pro přech.	parkování v křižovatce	parkování na místech se zákazem zastavení	parkování v odbočovací pruhy	parkování na místě pro přecházení	parkování v místě zastávky	parkování na chodníku	parkování v obytné zóně mimo vyzn. parkoviště	nehodně umístění kontejneru na odpady
51				x										
52						x								
53						x								
54														
55							x						x	

Z tabulky je patrné, že v oblasti se mezi hlavní problémy řadí chybějící nebo nesprávně provedené bezpečnostní prvky pro nevidomé a slabozraké a nelegální a nebezpečné parkování.

6 NÁVRH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ

Současným trendem v oblasti dopravy je humanizace prostředí. Je kladen důraz na kvalitní podobu a úpravu veřejného prostranství a komunikací, což má mít za následek navrácení městského prostoru občanům. Moderní vzhled komunikace motivuje řidiče vozidel k ohleduplnější jízdě a k vnímání komunikace jako veřejného prostoru, ne jen jako dopravního koridoru. Řidič by měl být motivován k jízdě nižší rychlostí, čímž by se zvýšila bezpečnost chodců i ostatních účastníků provozu.

Dopravu můžeme zklidňovat plošně nebo pomocí jednotlivých opatření. Plošně dopravu zklidníme tvorbou obytných zón, pěších zón, zón 30 a sdílených prostor. Mezi jednotlivé dopravně zklidňující opatření patří informační opatření, která upozorňují účastníky provozu na určité očekávané dopravní chování, naznačující opatření, která působí opticko-psychologicky a fyzická (stavební) opatření, která řidiče donutí fyzicky snížit rychlost.

Význam nízkých rychlostí je z hlediska možnosti odvrácení kolizních situací a snížení následků dopravních nehod zásadní. V rezidenčních oblastech jsou nehody ve většině případů rozptýleny v oblasti a její plošné zklidnění tak přináší možnost plošného zvýšení bezpečnosti. Plošné zklidňování dopravy znamená vyšší úroveň bezpečnosti zejména pro nejzranitelnější účastníky provozu – chodce.

Jako dopravně zklidňující prvky v křižovatkách se používají vysazené chodníkové plochy, které zabraňují nelegálnímu a nebezpečnému parkování v oblasti křižovatky. Zlepšují rozhledové poměry, přispívají ke snížení rychlosti a zkracují délku přecházení. Dále se například používají střídavě uspořádaná parkovací stání při jednostranném parkování, která plní podobnou funkci jako vysazené chodníkové plochy. Dále je možné využít ke zpomalení zpomalovací polštáře či zvýšené křižovatkové plochy. Tyto dopravně zklidňující prvky se řadí k fyzickým opatřením. Z naznačujících opatření je možné použít úpravu povrchu křižovatky nebo vodorovné dopravní značení.⁷⁶

Při návrhu nápravných opatření je kladen důraz především na bezpečí všech účastníků provozu a na jednotnost celého území. Celé území je typově rozřazeno do tří částí – zóny 30, obslužné místní komunikace a křižovatky.

6.1 Stavební řešení zón 30

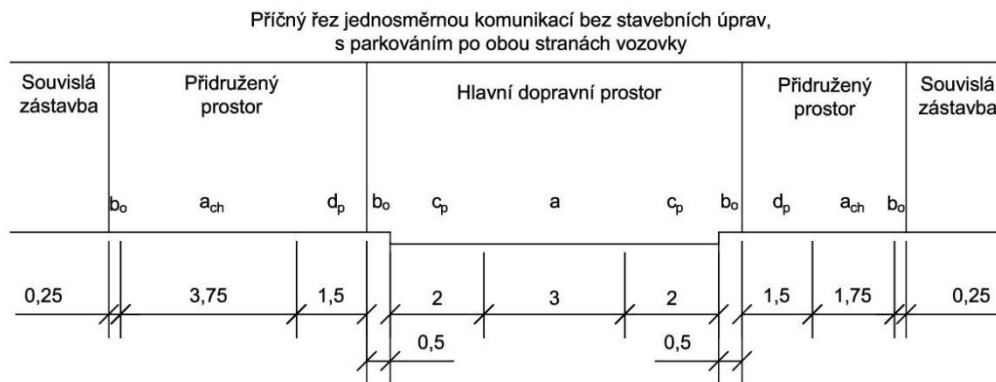
Úseky 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 26, 27, 28, 29, 30, 42, 43, 44, 45, 47 a 48, budou projektovány jako zóny 30.

Zóny 30 mohou být projektovány jako jednosměrné s podélným parkováním po obou stranách. Typový příčný řez je znázorněn na Obr. 56 a typový situační výkres v příloze č. 1. Dále se nabízí varianta s obousměrným provozem a s podélným parkováním po jedné straně, kde by parkování bylo na protější straně zakázáno svislým dopravním značením B 28 „Zákaz zastavení“. Typový příčný řez je znázorněn na Obr. 57 a typový situační výkres v příloze č. 2. Třetí varianta zahrnuje stavební úpravy, které by umožnily obousměrný provoz s možností parkování po obou stranách komunikace. Typový příčný řez znázorněn je znázorněn na Obr. 58 a typový situační výkres v příloze č. 3.

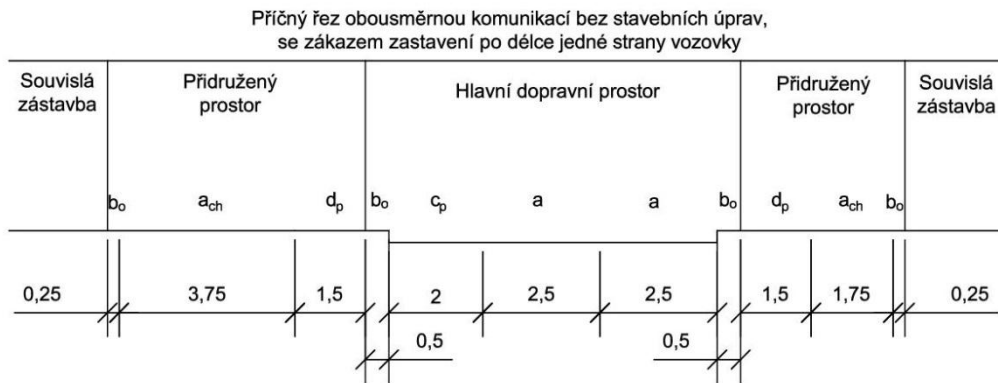
Ve všech variantách bude umístěn patřičný počet vyhrazených míst v poměru k celkovému počtu parkovacích míst podle § 4 odst. 2 vyhlášky č. 398/2009 Sb. Ve všech variantách se počítá s vysazením chodníkových ploch v oblasti míst pro přecházení. Ve všech variantách je také uvažováno stavebně oddělené místo pro kontejnery na odpad. Celé území bude přizpůsobeno pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Místa pro přecházení budou opatřena varovnými pásy a nevidomí nebo slabozrací k nim budou přivedeni pomocí vodicích pásů a přirozených nebo uměle vytvořených vodicích linií. Místa pro přecházení budou mít snížené

⁷⁶ TP MDČR č. 218; *Navrhování zón 30*; 2010; internet <http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_218.pdf>; citace 2019-08-14

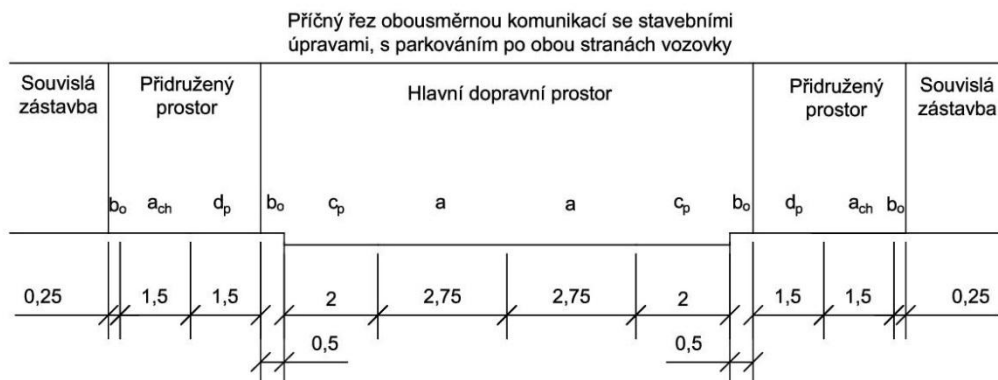
chodníkové hrany pro usnadnění přecházení osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Ulice budou opatřeny veřejným osvětlením a veřejnou zelení.



Obr. 56 : Typový příčný řez jednosměrnou komunikací bez stavebních úprav, s parkováním po obou stranách komunikace ⁷⁷



Obr. 57 : Typový příčný řez obousměrnou komunikací bez stavebních úprav, s parkováním po jedné straně komunikace ⁷⁷



Obr. 58 : Typový příčný řez obousměrnou komunikací se stavebními úpravami, s parkováním po obou stranách komunikace ⁷⁷

⁷⁷ © Daniela Götzová, 2019

6.2 Stavební řešení obslužných místních komunikací

Úseky 2, 3, 4, 13, 14, 15, 16, 23, 24, 25, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 budou řešeny jako obslužné místní komunikace.

Veškeré křižovatky v uvedených úsecích budou opatřeny vodorovným dopravním značením V 7a „Přechod pro chodce“. Na obslužných místních komunikacích bude provoz veden obousměrně. Pokud bude mít úsek dostatečné rozměry pro obousměrný provoz a podélné parkování, budou v úseku zřízena parkovací místa po jedné nebo po obou stranách, dle konkrétních dispozic. V případě zřízení parkovacích míst bude v úseku umístěn patřičný počet vyhrazených míst v poměru k celkovému počtu parkovacích míst podle § 4 odst. 2 vyhlášky č. 398/2009 Sb. Celé území bude přizpůsobeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Přechody pro chodce budou opatřeny varovnými pásy a nevidomí nebo slabozrací k nim budou přivedeni pomocí vodících pásů a přirozených nebo uměle vytvořených vodících linií. Přechody pro chodce budou mít snížené chodníkové hrany pro usnadnění přecházení osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V těchto úsecích není uvažováno s umístěním kontejnerů na odpad. Uliční prostor bude opatřen veřejným osvětlením a veřejnou zelení. Typový situační výkres obousměrné komunikace bez stavebních úprav, s parkováním po jedné straně vozovky je zpracován v příloze č. 4. Typový situační výkres obousměrné komunikace se stavebními úpravami, s parkováním po obou stranách vozovky je zpracován v příloze č. 5.

6.3 Stavební řešení křižovatek

Křižovatkové úseky číslo 6, 10, 17, 18, 20, 29, 43, 44, 47 budou řešeny jako křižovatky s místy pro přecházení (vodorovné dopravní značení V 7b) a s vysazenými chodníkovými plochami pro zkrácení délky přecházení. Úprava přednosti v jízdě bude nerozlišená, tedy bude řešena předností zprava. Chodníkové plochy mohou být vysazeny stavebně, nebo pomocí vodorovného dopravního značení V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“, které tvoří dopravní stín. Varianta se stavebním vysazením je zpracována v příloze č. 3 a varianta s vysazením pomocí dopravních stínů je zpracována v přílohách č. 1 a č. 2.

Křižovatkové úseky číslo 2, 14, 16, 23, 25, 32, 36, 39, 40, 41, 49, 50, 54 budou řešeny jako křižovatky s přechody pro chodce (vodorovné dopravní značení V 7a) a s vysazenými chodníkovými plochami pro zkrácení délky přecházení. Chodníkové plochy mohou být vysazeny stavebně, nebo pomocí vodorovného dopravního značení V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“, které tvoří dopravní stín. Varianta se stavebním vysazením chodníkových ploch je zpracována v příloze č. 5 a vysazením pomocí dopravního stínu je zpracována v příloze č. 4. Přednost v jízdě v uvedených křižovatkách bude řešena osazením křižovatek svislým dopravním značením P4 „Dej přednost v jízdě!“ a P2 „Hlavní pozemní komunikace“.

Křižovatka číslo 34, bude řešena jako okružní, z důvodu přílišné blízkosti dvou vedle sebe ležících stykových křižovatek. Typový situační výkres je zpracován v příloze č. 6.

Díky vysazeným chodníkovým plochám bude eliminováno parkování v křižovatkách. Chodcům tak bude zajištěn potřebný rozhled pro přecházení a naopak řidič bude schopen chodce na přechodu včas zaregistrovat.

U příliš rozlehlých křižovatek bude zmenšen poloměr jejich nároží. Tuto změnu bude možné provést v několika variantách. Poloměr nároží je možné zmenšit tak, že se do prostoru rozdílů nároží umístí vodorovné dopravní značení V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“ a ve volném místě vznikne dopravní stín. Je vhodné do dopravního stínu umístit směrové sloupky Z 11H (tzv. balisety) nebo krátké příčné prahy (Z12), kvůli znemožnění parkování v oblasti křižovatky.

Další variantou je stavební zmenšení poloměrů nároží v křižovatce a dále aplikace vysazených chodníkových ploch v místech přechodů pro chodce, nebo míst pro přecházení. Varianta se stavebními úpravami je zpracována v příloze č. 5 a úpravami pomocí dopravních stínů a je zpracována v příloze č. 4.

7 ZÁVĚR

Tato práce se zabývala analýzou úrovně bezpečnosti provozu na území místní části Plzeň - Bory. Řešená oblast (kap. 3) sestává z několika dopravních komunikací nevýznamné dopravní funkce a ploch smíšených obytných, na které jsou podle dopravního standardu kladeny zvýšené nároky v oblasti bezpečnosti a humanizace.

K analýze stávajícího stavu byly použity nástroje bezpečnostní inspekce pozemních komunikací (kap. 4), která je certifikovanou metodou pro vyhledávání bezpečnostních deficitů v dopravním prostředí. V celém řešeném území byla provedena bezpečnostní inspekce pěší prohlídkou lokalit (kap. 5) a bylo zjištěno množství opakujících se bezpečnostních nedostatků. Jako doplněk k provedené bezpečnostní inspekci byla zpracována analýza dopravních nehod za období posledních tří let, přičemž data byla získána z veřejně dostupné databáze JDVM.

Na základě zjištěných bezpečnostních nedostatků a s přihlédnutím k charakteru území a místním komunikacím, byl zpracován koncepční návrh úprav jednotlivých komunikací a křižovatek (kap. 6). Návrh předpokládá úpravy ve třech skupinách, podle typu a významu komunikací:

- *úpravy méně významných komunikací na zóny 30* – jednosměrné komunikace s podélným parkováním po obou stranách bez stavebních úprav, obousměrné komunikace s podélným parkováním po jedné straně bez stavebních úprav a obousměrné komunikace s možností parkování po obou stranách komunikace zahrnující stavební úpravy;
- *úpravy významnějších komunikací na obslužné zklidněné komunikace* – provoz zde bude veden obousměrně, křižovatky budou opatřeny přechody pro chodce a kontejnery na odpady v těchto typech komunikací umístěny nebudou;
- *úpravy křižovatek* na křižovatky s přechody pro chodce nebo s místy pro přecházení.

Celé území bude opatřeno bezpečnostními prvky pro nevidomé a slabozraké a bude uzpůsobeno pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

Typové situační výkresy navržených úprav jsou přiloženy v přílohové části práce.

Práce splnila zadání a stanovené cíle.

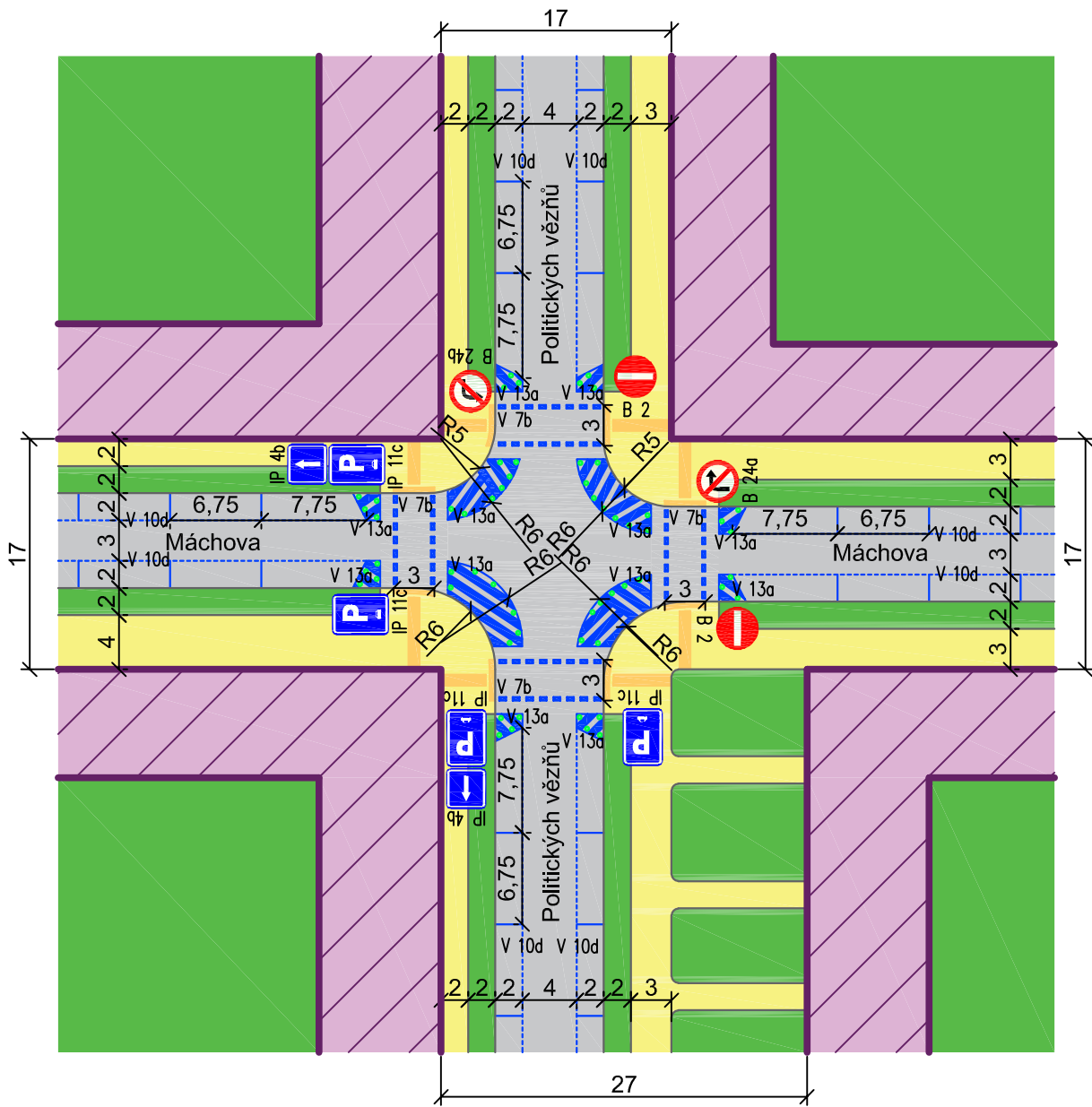
8 BIBLIOGRAFIE

- [1] O městě Plzeň; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/o-meste-plzen.aspx>>; citace 2019-08-14
- [2] Slepá mapa ČR; *Mapa České republiky*; internet <<http://www.mapaceskerekrepubliky.cz/slepa-mapa-cr>>; citace 2019-08-14
- [3] Po stopách historie města Plzně; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/historie/po-stopach-historie/>>; citace 2019-08-14
- [4] Městský obvod Plzeň 1; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestsky-obvod-plzen-1/mestsky-obvod-plzen-1.aspx>>; citace 2019-08-14
- [5] Městský obvod Plzeň 2 - Slovany; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestsky-obvod-plzen-2-slovany/mestsky-obvod-plzen-2-slovany.aspx>>; citace 2019-08-14
- [6] Městský obvod Plzeň 3; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestsky-obvod-plzen-3/mestsky-obvod-plzen-3.aspx>>; citace 2019-08-14
- [7] Městský obvod Plzeň 4; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestsky-obvod-plzen-4/mestsky-obvod-plzen-4.aspx>>; citace 2019-08-14
- [8] Městské obvody Plzeň; *Plzen.eu*; internet <<https://www.plzen.eu/o-meste/mestske-obvody/mestske-obvody-plzen.aspx>>; citace 2019-08-14
- [9] Technické parametry letiště; *Airportplzen*; internet <<http://www.airportplzen.com/letiste/technicke-parametry/>>; citace 2019-08-14
- [10] Třetí železniční koridor; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/T%C5%99et%C3%AD_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_koridor>; citace 2019-08-14
- [11] Železniční doprava v Plzni a v okolí; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_doprava_v_Plzni_a_v_okol%C3%AD>; citace 2019-08-14
- [12] Železniční trať Plzeň – Žatec; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_%C5%BDatec>; citace 2019-08-14
- [13] Železniční trať Praha – Plzeň; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Praha_%E2%80%93_Plze%C5%88>; citace 2019-08-14
- [14] Železniční trať Plzeň – Cheb; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_Cheb>; citace 2019-08-14
- [15] Železniční trať Plzeň – Furth im Wald; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_Furth_im_Wald>; citace 2019-08-14
- [16] Železniční trať Plzeň – Klatovy – Železná Ruda; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_Klatovy_%E2%80%93_%C5%BDelezn%C3%A1_Ruda>; citace 2019-08-14
- [17] Železniční trať Plzeň – České Budějovice; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Plze%C5%88_%E2%80%93_%C4%8Cesk%C3%A9_Bud%C4%9Bjovice>; citace 2019-08-14
- [18] Doprava; *Plzen.eu*; internet <https://www.plzen.eu/doprava-1/vize-dopravy/chap_135796415/doprava.aspx>; citace 2019-08-14
- [19] Silnice I/20; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_I/20>; citace 2019-08-14
- [20] Silnice I/26; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_I/26>; citace 2019-08-14
- [21] Silnice I/27; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_I/27>; citace 2019-08-14

- [22] Evropská silnice E 53; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Evropsk%C3%A1_silnice_E53>; citace 2019-08-14
- [23] Evropská silnice E 50; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Evropsk%C3%A1_silnice_E50>; citace 2019-08-14
- [24] Silnice II/203; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_II/203>; citace 2019-08-14
- [25] Silnice II/233; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_II/233>; citace 2019-08-14
- [26] Silnice II/605; *Wikipedia*; internet <https://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_II/605>; citace 2019-08-14
- [27] O nás; *PMDP*; internet <<http://www.pmdp.cz/o-nas/zakladni-udaje/>>; citace 2019-08-14
- [28] Jízdní řády; *PMDP*; internet <<http://jizdnirady.pmdp.cz/LinesList.aspx>>; citace 2019-08-14
- [29] Zóny a integrovaná doprava; *PMDP*; internet <<http://www.pmdp.cz/jizdne/zony-a-integrovana-doprava/>>; citace 2019-08-14
- [30] Dopravní infrastruktura; *Útvar koncepce a rozvoje města Plzně*; internet <https://ukr.plzen.eu/Files/ukr/pdf/06_2016_09_22_UP_PLZEN_6_DOPRAVNI%20INFRASTRUKTURA_CELEK_10000_www.pdf>; citace 2019-08-14
- [31] Hlavní výkres, plochy s rozdílným způsobem využití; *Útvar koncepce a rozvoje města Plzně*; internet <https://ukr.plzen.eu/Files/ukr/pdf/02_2016_09_16_UP_PLZEN_2_HLAVNI_VYKRES_10000_www.pdf>; citace 2019-08-14
- [32] Zpracované regenerace; *Útvar koncepce a rozvoje města Plzně*; internet <<https://ukr.plzen.eu/rozvoj-mesta/probihajici-projekty/regenerace-sidlist/zpracovane-regenerace/zpracovane-regenerace.aspx>>; citace 2019-08-14
- [33] Městský obvod Plzeň 3; *Plzen.eu*; internet <<https://umo3.plzen.eu/urad-a-samosprava/transparentni-urad/investice-obvodu/investice-pro-rok-2016/investice-obvodu-pro-rok-2016.aspx>>; citace 2019-08-14
- [34] Městský obvod Plzeň 3; *Plzen.eu*; internet <<https://umo3.plzen.eu/urad-a-samosprava/transparentni-urad/investice-obvodu/investice-pro-rok-2017/investice-obvodu-pro-rok-2017.aspx>>; citace 2019-08-14
- [35] Městský obvod Plzeň 3; *Plzen.eu*; internet <<https://umo3.plzen.eu/urad-a-samosprava/transparentni-urad/investice-obvodu/investice-pro-rok-2018/investice-pro-rok-2018.aspx>>; citace 2019-08-14
- [36] Městský obvod Plzeň 3; *Plzen.eu*; internet <<https://umo3.plzen.eu/urad-a-samosprava/transparentni-urad/investice-obvodu/investice-pro-rok-2019/investice-pro-rok-2019.aspx>>; citace 2019-08-14
- [37] Akční plán; *Útvar koncepce a rozvoje města Plzně*; internet <https://ukr.plzen.eu/Files/strategickyplan/akcni_plan_final.pdf>; citace 2019-08-14
- [38] *Mapy.cz*; internet <<http://www.mapy.cz>>; citace 2019-08-14
- [39] CDV; *Metodika bezpečnostní inspekce pozemních komunikací*; Brno (CZ): CDV, 2013; ISBN 978-80-86502-49-6
- [40] *Jednotná dopravní vektorová mapa*; internet <<http://maps.jdvm.cz>>; citace 2019-08-14
- [41] (CZ) TP MDČR č. 65; *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*; 2013; internet <http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_65.pdf>; citace 2019-08-14
- [42] (CZ) TP MDČR č. 189; *Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích*; 2018; internet <http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_189_2018_final.pdf>; citace 2019-08-19
- [43] (CZ) TP MDČR č. 218; *Navrhování zón 30*; 2010; internet <http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_218.pdf>; citace 2019-08-14
- [44] (CZ) Zákon č. 361/2000 Sb.; *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*; platné znění 2019-08-14

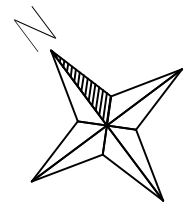
9 PŘÍLOHY

- 1 Jednosměrná komunikace bez stavebních úprav, s parkováním po obou stranách vozovky
Křižovatka Máchova × Politických vězňů
- 2 Obousměrná komunikace bez stavebních úprav, s parkováním po jedné straně vozovky
Křižovatka Máchova × Politických vězňů
- 3 Obousměrná komunikace se stavebními úpravami, s parkováním po obou stranách vozovky
Křižovatka Máchova × Politických vězňů
- 4 Obousměrná komunikace bez stavebních úprav, s parkováním po jedné straně vozovky
Křižovatka Majerova × Politických vězňů
- 5 Obousměrná komunikace se stavebními úpravami, s parkováním po obou stranách vozovky
Křižovatka Majerova × Politických vězňů
- 6 Okružní křižovatka Heyrovského × Edvarda Beneše

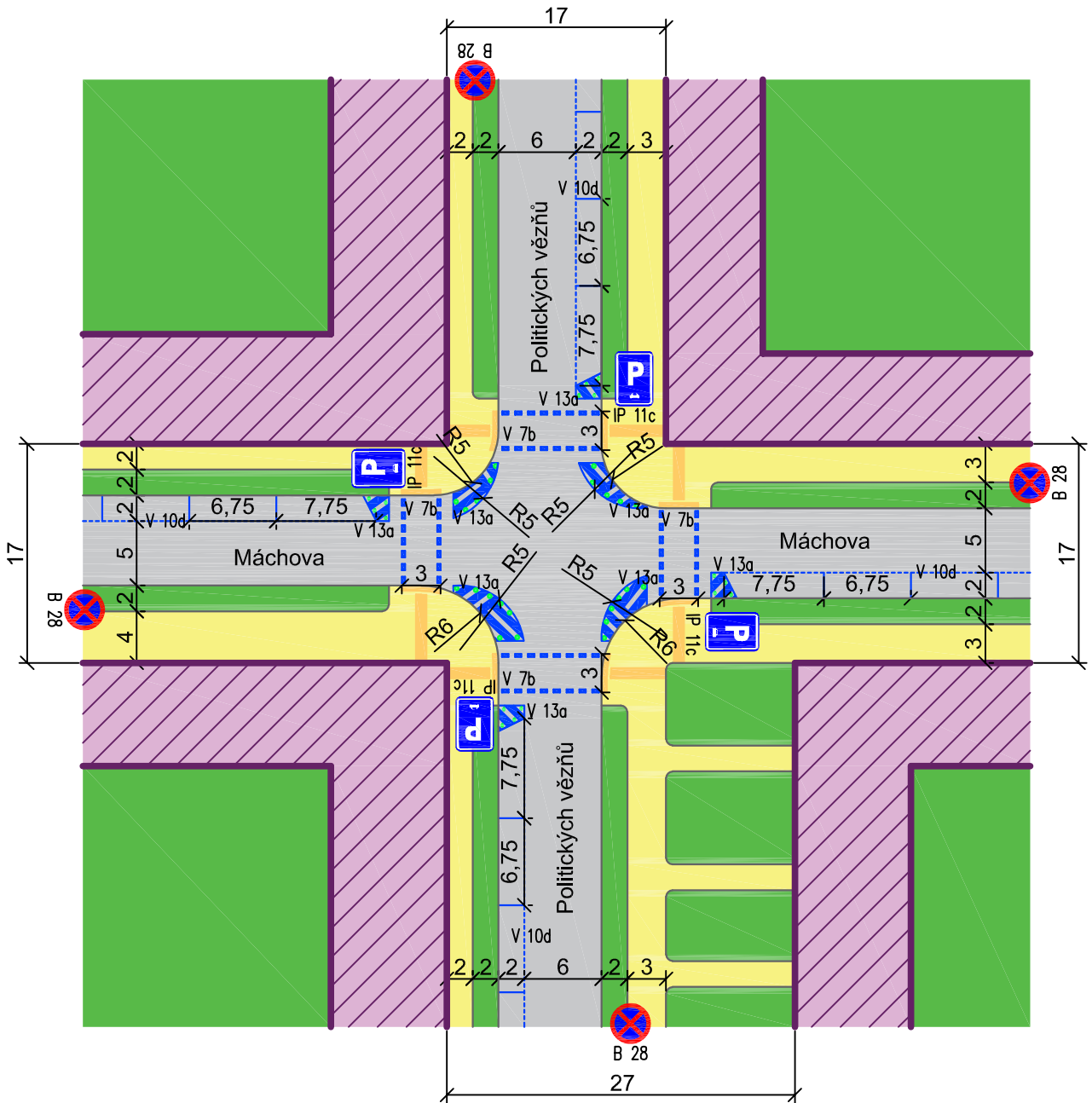


LEGENDA:

- PLOCHY PRO CHODCE
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ HRANY
- VOZOVKA
- NAV. PRVKY PRO OsSSPaO
- VDZ
- ZELEŇ
- KÓTY A POPISKY
- BUDOVI
- BALISETY - Z11 h

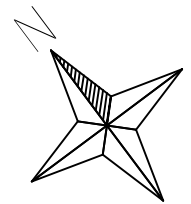


BAKALÁŘSKÁ PRÁCE				
JMÉNO	Daniela Götzová	ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ v Praze Fakulta dopravní		
VEDOUČÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.			
ROK	2018/2019			
NÁZEV	Křižovatka Máchova x Politických vězňů jednosměrná komunikace bez stavebních úprav, s parkováním po obou stranách vozovky		DATUM	18.08.2019
			MĚŘITKO	1:500
			Č. VÝKRESU	1

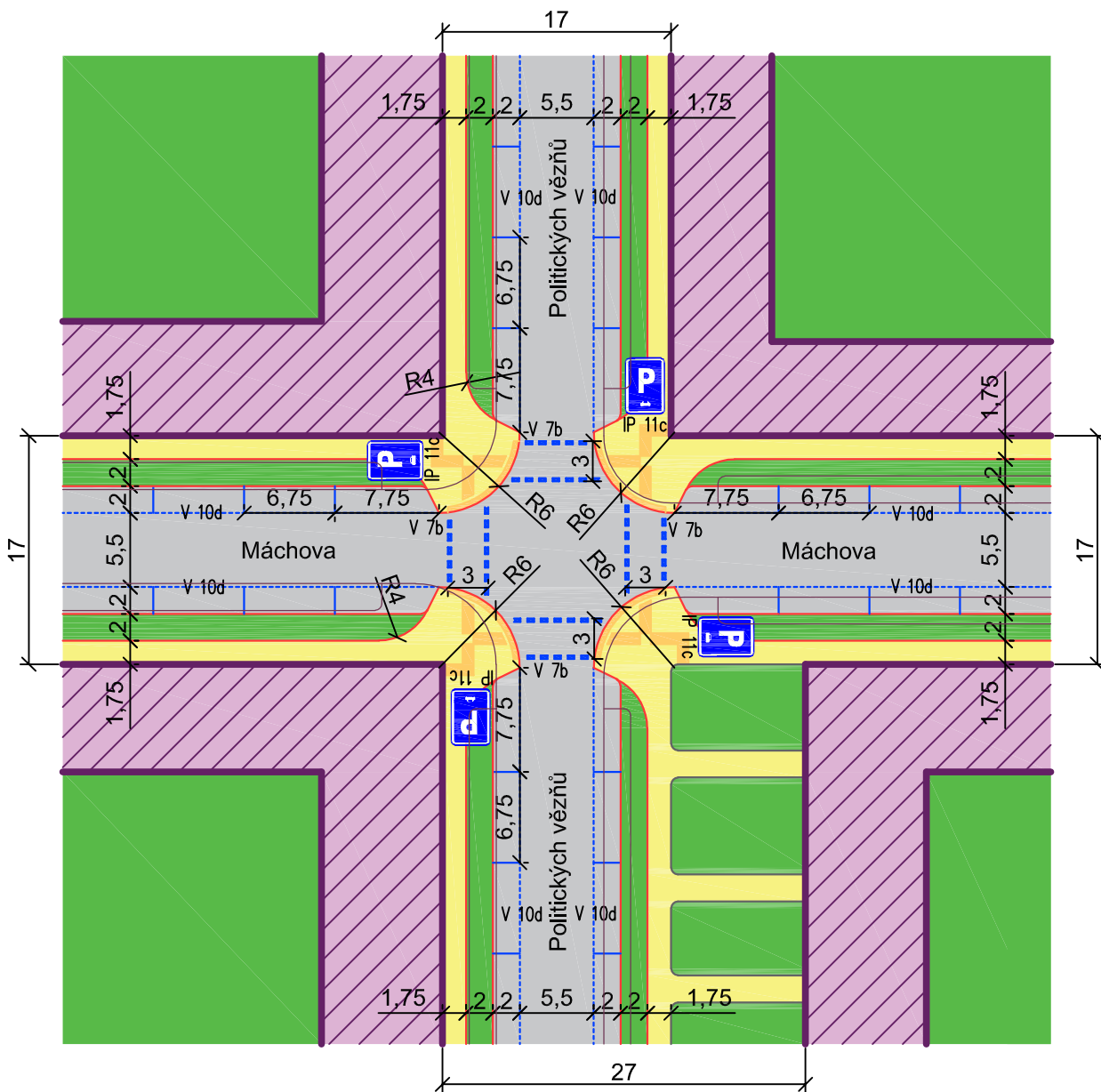


LEGENDA:

- PLOCHY PRO CHODCE
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ HRANY
- VOZOVKA
- NAV. PRVKY PRO OsSSPaO
- VDZ
- ZELEŇ
- KÓTY A POPISKY
- BUDOVY
- BALISETY - Z11 h



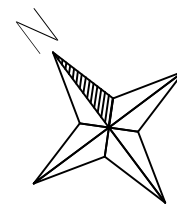
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE				
JMÉNO	Daniela Götzová	ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ v Praze Fakulta dopravní		
VEDOUČÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.			
ROK	2018/2019			
NÁZEV	Křižovatka Máchova x Politických vězňů		DATUM	18.08.2019
obousměrná komunikace bez stavebních úprav, s parkováním po jedné straně vozovky			MĚŘITKO	1:500
			Č. VÝKRESU	2



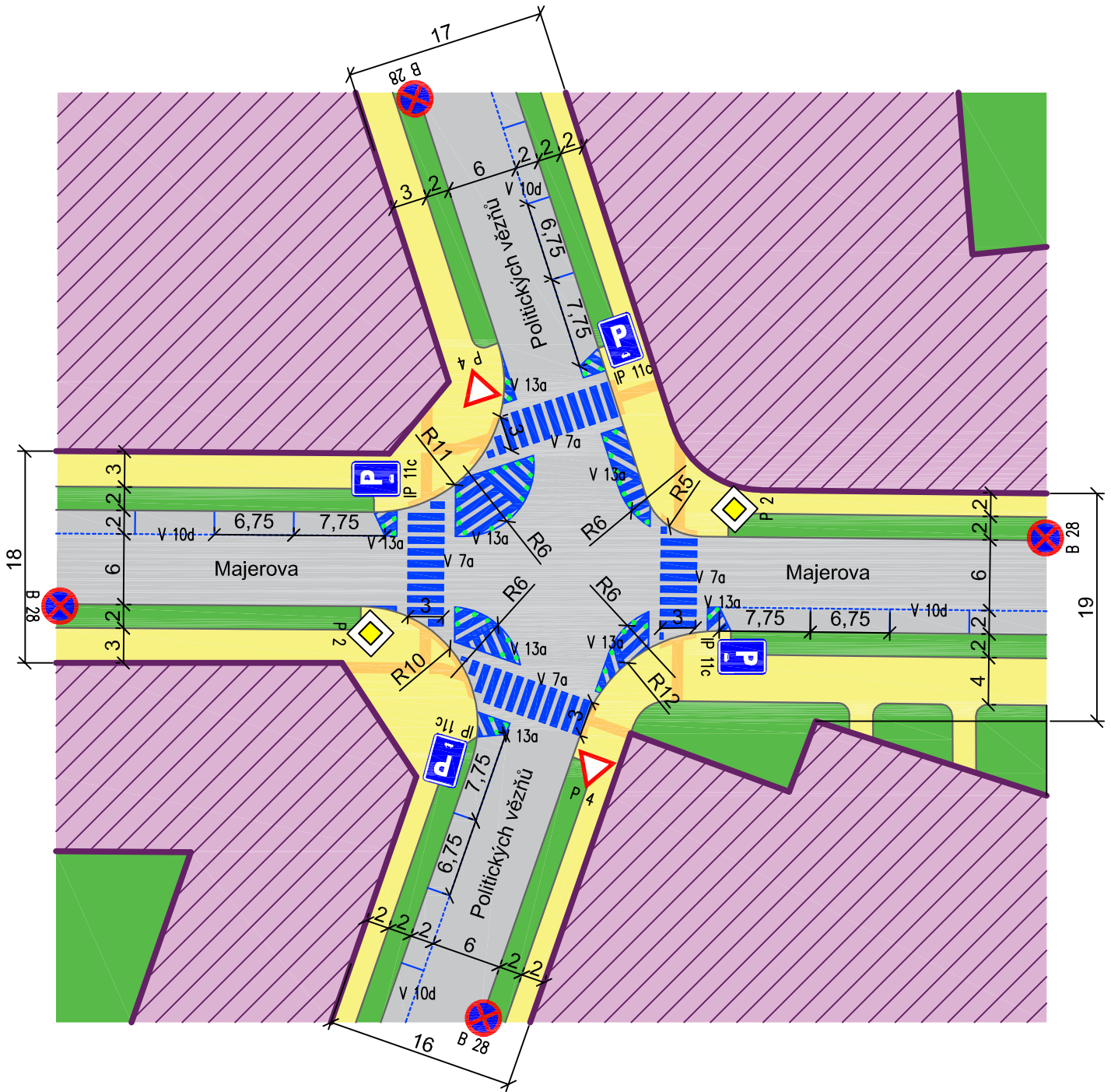
LEGENDA:

- PLOCHY PRO CHODCE
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ HRANY
- VOZOVKA
- NAV. PRVKY PRO OsSSPaO
- VDZ
- ZELEŇ
- KÓTY A POPISKY
- BUDOVY

- PŮVODNÍ HRANY

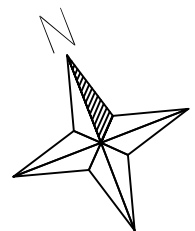


BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			
JMÉNO	Daniela Götzová	ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ v Praze Fakulta dopravní	
VEDOUČÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
ROK	2018/2019		
NÁZEV	Křižovatka Máchova x Politických vězňů	DATUM	18.08.2019
obousměrná komunikace se stavebními úpravami, s parkováním po obou stranách vozovky		MĚŘÍTKO	1:500
		Č. VÝKRESU	3

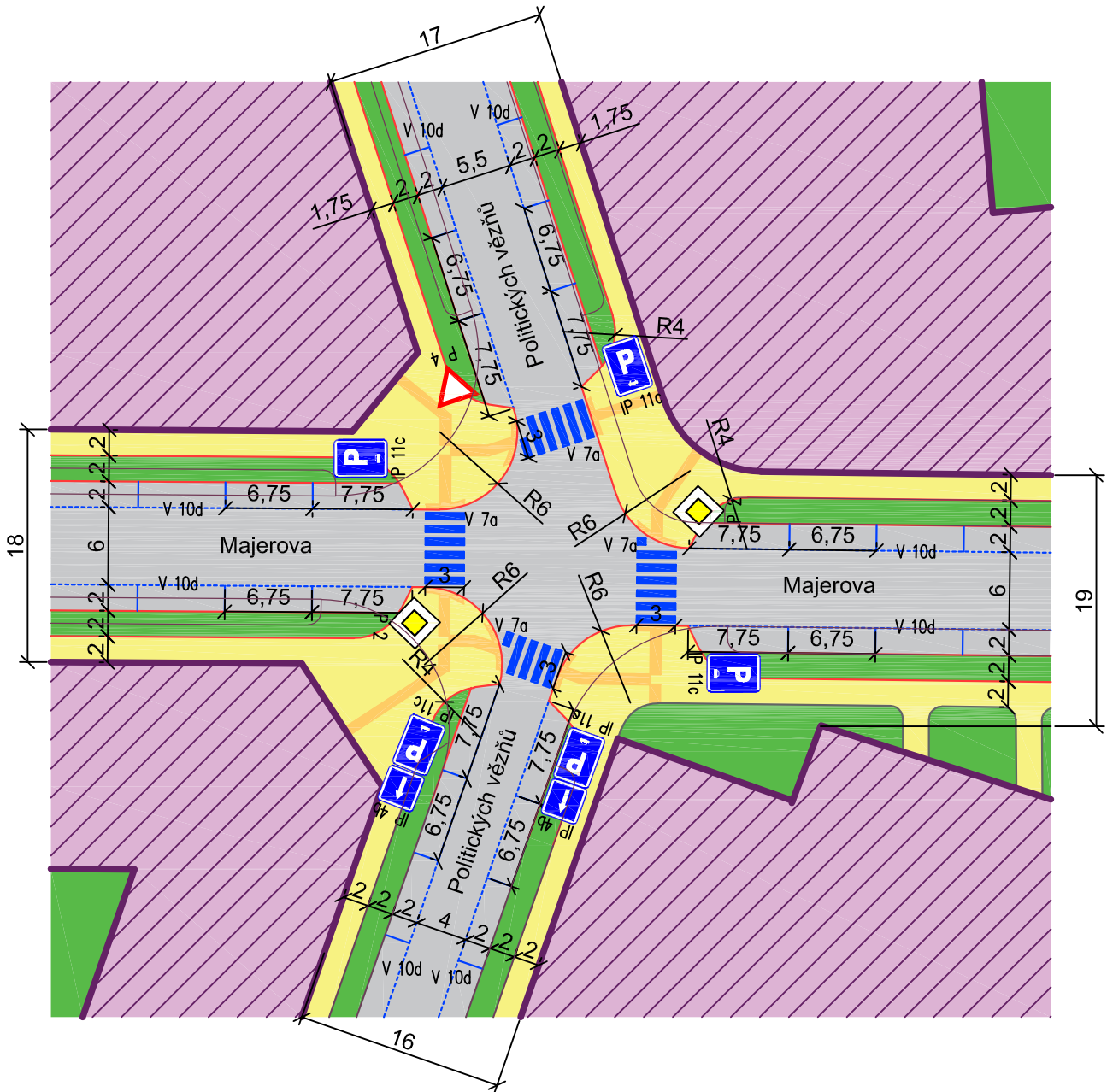


LEGENDA:

- PLOCHY PRO CHODCE
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ HRANY
- VOZOVKA
- NAV. PRVKY PRO OsSSPaO
- VDZ
- ZELEŇ
- KÓTY A POPISKY BUDOVY
- BALISETY - Z11 h

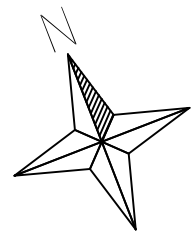


BAKALÁŘSKÁ PRÁCE				
JMÉNO	Daniela Götzová	ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ v Praze Fakulta dopravní		
VEDOUcí PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.			
ROK	2018/2019			
NÁZEV	Křižovatka Majerova x Politických vězňů obousměrná komunikace bez stavebních úprav, s parkováním po jedné straně vozovky		DATUM	18.08.2019
			MĚŘITKO	1:500
			Č. VÝKRESU	4

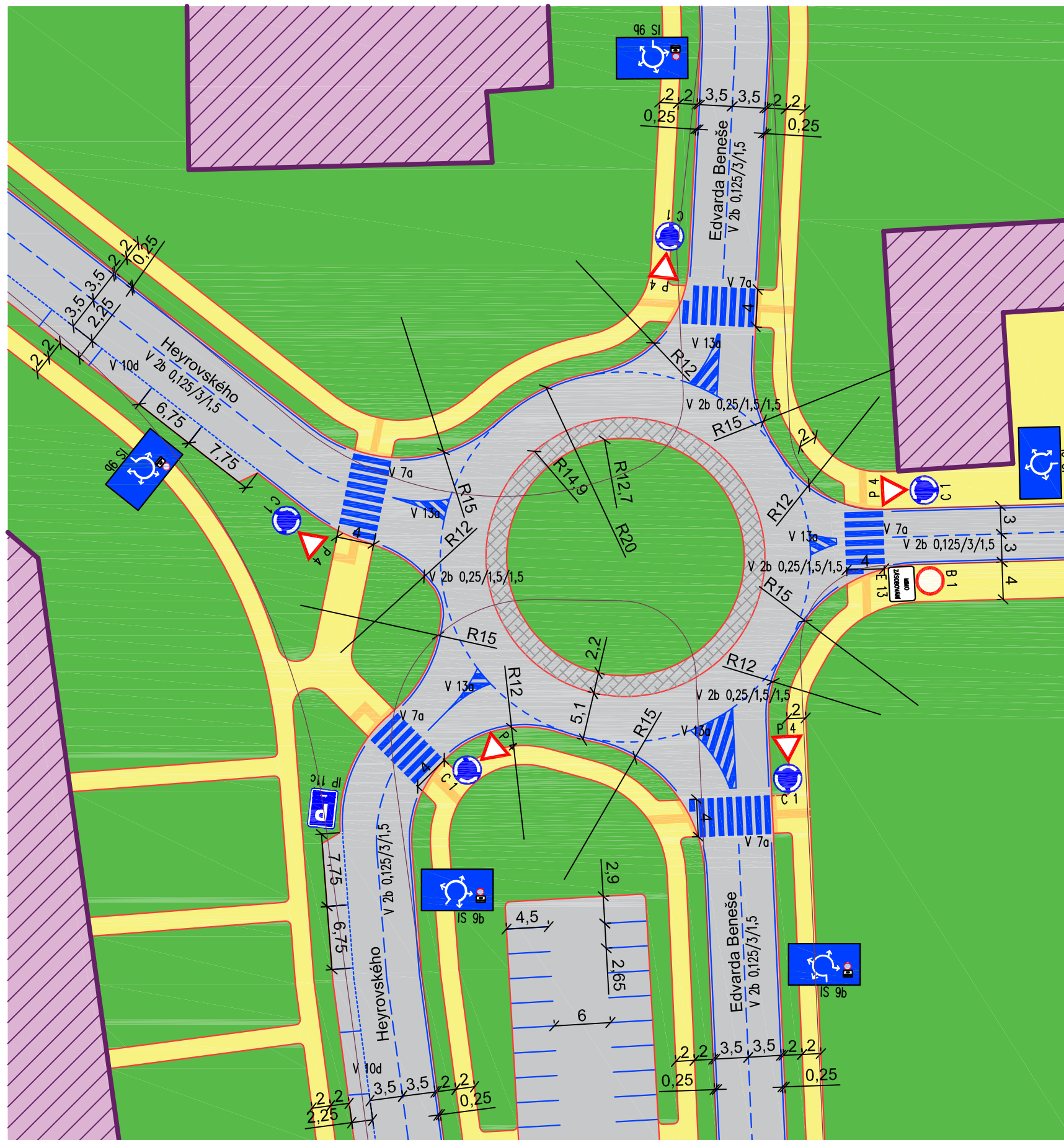


LEGENDA:

- PLOCHY PRO CHODCE
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ HRANY
- VOZOVKA
- NAV. PRVKY PRO OsSSPaO
- VDZ
- ZELEŇ
- KÓTY A POPISKY
- BUDOVY
- PŮVODNÍ HRANY

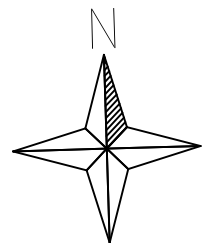


BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			
JMÉNO	Daniela Götzová	ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ v Praze Fakulta dopravní	
VEDOUCÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
ROK	2018/2019		
NÁZEV	Křižovatka Majerova x Politických vězňů obousměrná komunikace se stavebními úpravami, s parkováním po obou stranách vozovky	DATUM	18.08.2019
		MĚŘÍTKO	1:500
		Č. VÝKRESU	5



LEGENDA:

- PLOCHY PRO CHODCE
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ HRANY
- VOZOVKA
- NAV. PRVKY PRO OsSSPaO
- VDZ
- ZELEŇ
- KÓTY A POPISKY
- BUDOVY
- PŮVODNÍ HRANY



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			
JMÉNO	Daniela Götzová	ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ v Praze Fakulta dopravní	
VEDOUCÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
ROK	2018/2019		
NÁZEV	Křižovatka Heyrovského x Edvarda Beneše Okružní křižovatka	DATUM	18.08.2019
		MĚŘÍTKO	1:500
		Č. VÝKRESU	6