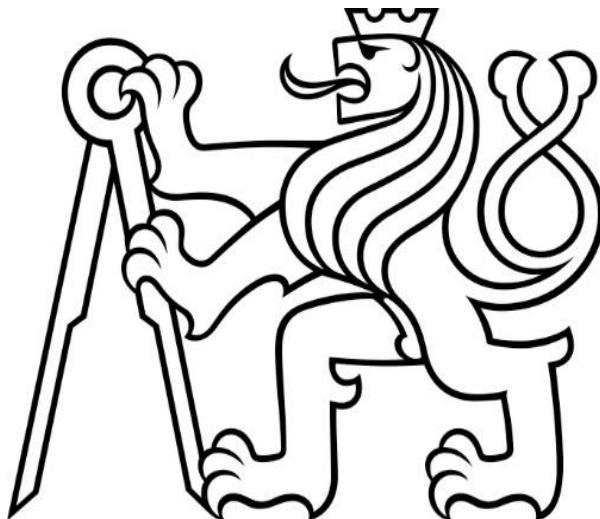


ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Studie bezpečnosti dopravy
v místní části Jaroměř – Pražské Předměstí

Weinelt Petr

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.



K612 **Ústav dopravních systémů**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Petr Weinelt

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Studie bezpečnosti dopravy v místní části Pražské předměstí v Jaroměři**

Název tématu (anglicky): Study of Traffic Safety in the District Pražské předměstí in the City of Jaroměř

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte následujícími pokyny:

- 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
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: BIPK - Metodika provádění (CDV, 2013)
ČSN 73 6056, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110
TP MDČR dle potřeby

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

Datum zadání bakalářské práce: **28. června 2019**
(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: **10. srpna 2020**
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 Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


.....
Petr Weinelt
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 28. června 2019

PROHLÁŠENÍ

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

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

V Malých Svatoňovicích dne 28. července 2020



Weinelt Petr

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou úrovně bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na území místní části Jaroměř – Pražské Předměstí pomocí nástrojů bezpečnostní inspekce pozemních komunikací. Na základě zjištěných bezpečnostních rizik jsou navržena řešení úprav jednotlivých místních komunikací a křižovatek.

Klíčová slova: bezpečnost provozu; bezpečnostní inspekce; Jaroměř; Pražské Předměstí

ABSTRACT

This bachelor's thesis deals with analysis of particular urban road traffic safety in urban district Jaroměř – Pražské Předměstí by using tools of road safety inspection. Based on detected safety defects are designed adjustments of particular urban roads and intersections.

Keywords : road safety; road safety inspection; Jaroměř; Pražské Předměstí

Obsah

ABSTRAKT	1
ZKRATKY A SYMBOLY	6
1 ÚVOD	7
1.1 Cíle a motivace práce	7
1.2 Členění práce	7
2 JAROMĚŘ	8
2.1 Základní informace o městě	8
2.2 Historie města	9
2.3 Rozložení města	9
2.4 Dopravní význam města	9
2.4.1 Silniční doprava	9
2.4.2 Železniční doprava	10
2.4.3 Veřejná hromadná doprava	10
2.4.4 Městská hromadná doprava	10
2.4.5 Veřejná regionální hromadná doprava	11
3 POPIS ŘEŠENÉ OBLASTI	12
4 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	14
4.1 Metodika provádění bezpečnostní inspekce pozemních komunikací	14
4.1.1 Vymezení rozsahu	14
4.1.2 Příprava prohlídek	14
4.1.3 Prohlídka úseku	15
4.1.4 Identifikace rizik a návrh nápravných opatření	15
4.1.5 Zpráva o provedení inspekce	15
5 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ŘEŠENÉ OBLASTI	18
5.1 Příprava	18
5.2 Dopravní zátěž v řešené oblasti	21
5.3 Nehodovost v řešené oblasti	21
5.4 Inspekce řešené oblasti a rozpoznání rizik	26
5.4.1 Křižovatky	26
5.4.1.1 Úsek č. 1	26
5.4.1.2 Úsek č. 2	27
5.4.1.3 Úsek č. 3	27
5.4.1.4 Úsek č. 4	27
5.4.1.5 Úsek č. 5	28

5.4.1.6	Úsek č. 6.....	28
5.4.1.7	Úsek č. 7.....	29
5.4.1.8	Úsek č. 8.....	29
5.4.1.9	Úsek č. 9.....	29
5.4.1.10	Úsek č. 10.....	29
5.4.1.11	Úsek č. 11.....	31
5.4.1.12	Úsek č. 12.....	31
5.4.1.13.	Úsek č. 13.....	31
5.4.1.14.	Úsek č. 14.....	32
5.4.1.15.	Úsek č. 15.....	32
5.4.1.16.	Úsek č. 16.....	32
5.4.1.17.	Úsek č. 17.....	33
5.4.1.18.	Úsek č. 18.....	33
5.4.1.19.	Úsek č. 19.....	33
5.4.1.20.	Úsek č. 20.....	34
5.4.1.21.	Úsek č. 21.....	34
5.4.1.22.	Úsek č. 22.....	35
5.4.1.23.	Úsek č. 23.....	36
5.4.1.24.	Úsek č. 24.....	36
5.4.1.25.	Úsek č. 25.....	36
5.4.1.26.	Úsek č. 26.....	37
5.4.1.27.	Úsek č. 27.....	37
5.4.1.28.	Úsek č. 28.....	37
5.4.1.29.	Úsek č. 29.....	38
5.4.1.30.	Úsek č. 30.....	38
5.4.1.31.	Úsek č. 31.....	39
5.4.1.32.	Úsek č. 32.....	39
5.4.1.33	Úsek č. 33.....	40
5.4.1.34.	Úsek č. 34.....	41
5.4.1.35.	Úsek č. 35.....	42
5.4.1.36.	Úsek č. 36.....	42
5.4.2	Mezikřižovatkové úseky	45
5.4.2.1	Úsek č. 1.....	45
5.4.2.2	Úsek č. 2.....	45
5.4.2.3	Úsek č. 3.....	45
5.4.2.4	Úsek č. 4.....	45

5.4.2.5	Úsek č. 5.....	45
5.4.2.6	Úsek č. 6.....	46
5.4.2.7	Úsek č. 7.....	46
5.4.2.8	Úsek č. 8.....	46
5.4.2.9	Úsek č. 9.....	46
5.4.2.10	Úsek č. 10.....	47
5.4.2.11	Úsek č. 11.....	47
5.4.2.12	Úsek č. 12.....	47
5.4.2.13	Úsek č. 13.....	48
5.4.2.14	Úsek č. 14.....	48
5.4.2.15	Úsek č. 15.....	48
5.4.2.16	Úsek č. 16.....	49
5.4.2.17	Úsek č. 17.....	49
5.4.2.18	Úsek č. 18.....	49
5.4.2.19	Úsek č. 19.....	49
5.4.2.20	Úsek č. 20.....	50
5.4.2.21	Úsek č. 21.....	50
5.4.2.22	Úsek č. 22.....	50
5.4.2.23	Úsek č. 23.....	51
5.4.2.24	Úsek č. 24.....	51
5.4.2.25	Úsek č. 25.....	52
5.4.2.26	Úsek č. 26.....	52
5.4.2.27	Úsek č. 27.....	52
5.4.2.28	Úsek č. 28.....	52
5.4.2.29	Úsek č. 29.....	52
5.4.2.30	Úsek č. 30.....	52
5.4.2.31	Úsek č. 31.....	52
5.4.2.32	Úsek č. 32.....	52
5.4.2.33	Úsek č. 33.....	53
5.4.2.34	Úsek č. 34.....	53
5.4.2.35	Úsek č. 35.....	53
5.4.2.36	Úsek č. 36.....	53
5.4.2.37	Úsek č. 37.....	54
5.4.2.38	Úsek č. 38.....	54
5.4.2.39	Úsek č. 39.....	54
5.4.2.40	Úsek č. 40.....	54

5.4.2.41	Úsek č. 41.....	54
5.4.2.42	Úsek č. 42.....	54
5.4.2.43	Úsek č. 43.....	55
5.4.2.44	Úsek č. 44.....	55
5.4.2.45	Úsek č. 45.....	55
5.4.2.46	Úsek č. 46.....	55
5.4.2.47	Úsek č. 47.....	55
5.4.2.48	Úsek č. 48.....	56
5.4.2.49	Úsek č. 49.....	56
5.4.2.50	Úsek č. 50.....	57
5.4.2.51	Úsek č. 51.....	57
5.4.2.52	Úsek č. 52.....	57
5.4.2.53	Úsek č. 53.....	57
5.4.2.54	Úsek č. 54.....	58
5.4.2.55	Úsek č. 55.....	58
5.4.2.56	Úsek č. 56.....	59
5.4.2.57	Úsek č. 57.....	60
5.4.2.58	Úsek č. 58.....	60
5.4.2.59	Úsek č. 59.....	61
5.4.2.60	Úsek č. 60.....	62
5.4.2.61	Úsek č. 61.....	62
5.4.2.62	Úsek č. 62.....	63
6	NÁVRH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ.....	66
6.1	Křižovatky	66
6.2	Obslužné komunikace	67
6.3	Zóny 30	68
7	ZÁVĚR	69
8	BIBLIOGRAFIE	70
9	PŘÍLOHY	72

ZKRATKY A SYMBOLY

JDVM	Jednotná vektorová mapa
SDZ	Svislé dopravní značení
VDZ	Vodorovné dopravní značení
TP	Technické podmínky
MHD	Městská hromadná doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IREDO	Integrovaná regionální doprava

1 ÚVOD

1.1 Cíle a motivace práce

Cíl této práce spočívá v analýze úrovně bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v zadaném území místní části Pražské Předměstí v Jaroměři pomocí metod bezpečnostní inspekce pozemních komunikací a návrh řešení za účelem odstranění nedostatků zjištěných při inspekci.

1.2 Členění práce

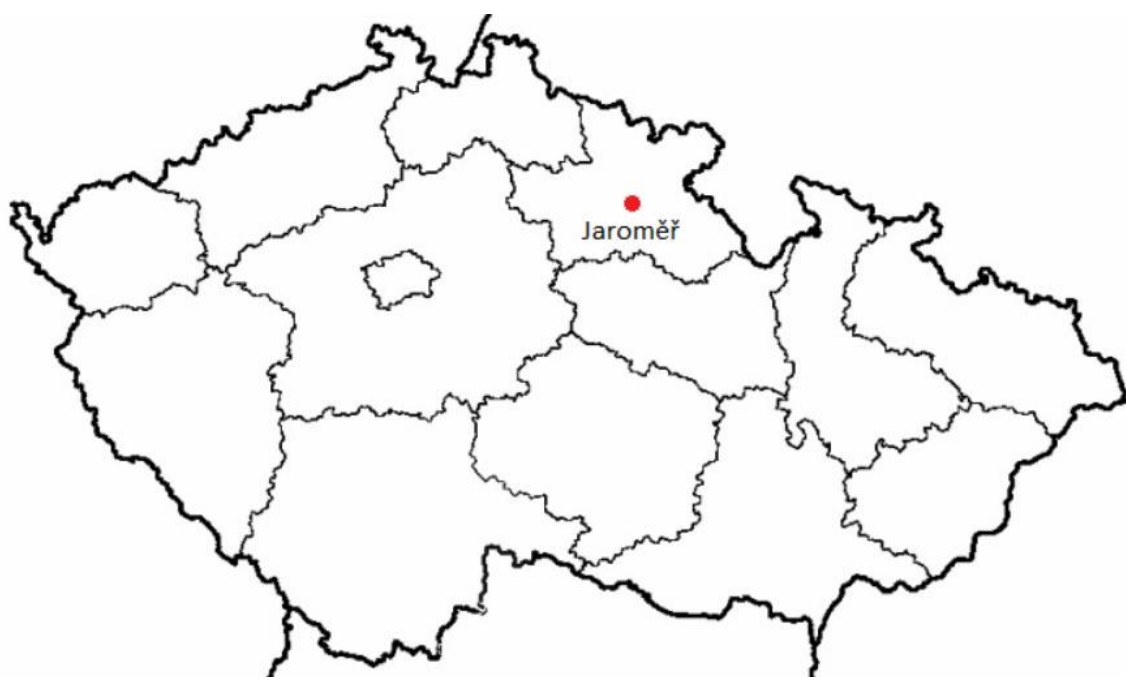
Práce je rozdělena celkem do 7 kapitol. Po této kapitole následuje kapitola, která popisuje město Jaroměř (kap. 2), následující kapitola popisuje řešenou oblast (kap. 3), dále pak kapitola, která popisuje metodiku provádění bezpečnostních inspekcí na pozemních komunikacích (kap. 4). Další kapitola se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

2 JAROMĚŘ

2.1 Základní informace o městě

Město Jaroměř leží ve východních Čechách v Královéhradeckém kraji, v okrese Náchod. Leží cca 17 km od krajského města Hradce Králové.¹ Na jeho území se nachází soutok tří řek Labe, Metuje a Úpy. Město se v současné době rozkládá na 2 395 ha, je rozloženo do 8 městských částí. V Jaroměři žije přibližně 12 400 obyvatel, tudíž není nijak významné, co se počtu obyvatel, nebo rozlohy týče. Město se nachází v nadmořské výšce 254 metrů nad mořem.

Jaroměř je jedno z měst ve východních Čechách, kam často míří turisté. Jezdí sem, aby se podívali na městskou část Josefov, která byla do roku 1948 jako samostatná obec, od té doby je jednou z městských částí Jaroměře. Josefov je historické pevnostní město, které bylo vybudováno ve druhé polovině 18. století. Jeho sesterským městem byl Terezín. Od roku 1971 je to městská památková rezervace. Jaroměř je zároveň dějiště několika festivalů, na které dojíždí lidé nejen z České republiky.² Další místo, kam míří turisté, je železniční muzeum Výtopna Jaroměř, kde jsou vystaveny parní lokomotivy a vozy, které už dnes na železnici potkáte jen při nějaké historické jízdě.³



Obr. 1: Poloha města Jaroměř v rámci ČR⁴

¹ Kraj Královéhradecký, okres Náchod, Jaroměř. Místopisný průvodce po České Republice - přehledný seznam obcí České republiky [online]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/8902/jaromer/>

² Současnost - Oficiální stránky města Jaroměř. Město - Oficiální stránky města Jaroměř [online]. Copyright © 2020 [cit. 04.07.2020]. Dostupné z: <https://www.jaromer-josefov.cz/mesto/informace-o-meste/soucasnost/>

³ Výtopna Jaroměř [online]. [cit. 2020-07-07]. Dostupné z: <https://www.vytopnajaromer.cz/onas/>

⁴ Slepá mapa ČR - Mapa ČR, České republiky. Mapa ČR, České republiky, Česka - kraje, města, počet obyvatel, okresy, slepá mapa, rozloha [online]. Dostupné z: <http://www.mapaceskerekrepubliky.cz/slepa-mapa-cr>

2.2 Historie města

První historická zmínka o Jaroměři pochází už z roku 1126, jako město je pak považováno od 1298 za vlády Václava II., později pak bylo město povýšeno Přemyslem Otakarem II. na královské město. Jako královské město pak Jaroměř patřila od roku 1307 manželce Václava II.

Během 19. století se ve městě dost vylepšovaly komunikace, protože docházelo k rozvoji průmyslu a obchodu. Ve druhé polovině 19. století (století páry) pak začali do Jaroměře jezdit první vlaky, konkrétně první vlak přijel do Jaroměře 27. října 1857, tehdy se stanice jmenovala ještě Jaroměř-Josefov. Od 4. listopadu 1857 byla zavedena pravidelná doprava do Pardubic. Stanice se vybudovala tak, aby byla její velká část a taky část tratě pod přímou obranou josefovských děl.

Jaroměř byla v období 2. světové války okupována německými vojsky. Okupace trvala až do 8. května 1945, kdy město osvobodili spojenecké jednotky, konkrétně Američané. Jména všech padlých během okupace jsou připomínána na bronzových deskách u Památníku osvobození vedle Městského divadla.

Od 19. října 1948 jsou do té doby jednotlivá města Josefov a Jaroměř spojena v jeden celek. V této době se součástí Jaroměře staly obce Dolní Dolce a Jezbiny.⁵

2.3 Rozložení města

Město je rozděleno do 8 městských částí. Mezi tyto části patří Cihelny, Dolní Dolce, Jakubské Předměstí, Jezbiny, Josefov, Pražské předměstí, Semonice a Starý Ples.⁶

2.4 Dopravní význam města

Propojení Jaroměře s okolními sídly je jak silniční, tak železniční sítí. Jaroměř je železniční uzel a přes Jaroměř jsou vedeny silnice i evropského významu, propojující evropské státy. Ve městě se nachází i letiště, nejedná se ale o letiště mezinárodní, žádná pravidelná letecká doprava zde není zavedena.

2.4.1 Silniční doprava

Jaroměř má vcelku dobré napojení na silniční infrastrukturu, ačkoliv Jaroměř není velké město. Dobré napojení má díky poloze na hlavním tahu, silnici I/33, směrem do Náchoda k hraničnímu přechodu a pak dále do Polska, na druhou stranu pak směrem do Hradce Králové, odtud pak po dálnici D11 do Prahy, nebo po silnici I/37 do Pardubic. Silnice I/37, která vchází do Jaroměře směrem od Kuksu a Trutnova je silnice kterou bude kopírovat budoucí pokračování dálnice D11.⁷ Jaroměř prochází silnice evropského i českého významu. Silnice I/33 je vedena zároveň jako E67, která spojuje Česko a Finsko a vede z Prahy po dálnici D11 do Hradce Králové, pak už po silnici I/33 do Jaroměře, České Skalice, Náchoda dále pak do Polska a zde po polských dálnicích a silnicích do Litvy, Lotyšska, Estonska a Finska.⁸ Jaroměř leží na plánovaném pokračování dálnice D11, v okolí Jaroměře budou

⁵ Historie - Oficiální stránky města Jaroměř. Město - Oficiální stránky města Jaroměř [online]. Copyright © 2020 [cit. 06.07.2020]. Dostupné z: <https://www.jaromer-josefov.cz/mesto/informace-o-meste/historie/>

⁶ Jaroměř - Současnost obce. Místopisný průvodce po České Republice - přehledný seznam obcí České republiky [online]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/8902/jaromer/soucasnost/>

⁷ Mapy.cz. Mapy.cz [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9365997&y=50.3478640&z=13&l=0>

⁸ Evropská silnice E67 – Wikipedie. [online]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Evropsk%C3%A1_silnice_E67

vybudovány dvě mimoúrovňové křižovatky. Aktuálně je tato část dálnice ve výstavbě a nyní končí v Hradci Králové. Kompletní otevření úseku dálnice Hradec Králové – Jaroměř je plánováno v květnu roku 2022.⁹ Dálnice pak pokračuje dál směrem na Trutnov a do Polska, kde se napojuje na silnici S3. Jaroměř nemá žádný silniční obchvat, doprava tedy prochází přímo skrz město a často se zde tvoří dopravní kongesce.

2.4.2 Železniční doprava

Trať 030 Jaroměř – Liberec¹⁰, Trať 031 Pardubice – Jaroměř¹¹, Trať 032 Jaroměř – Trutnov¹². V současné době probíhá modernizace celé stanice a kolejiště. Rekonstrukce kolejiště probíhá v celém rozsahu, nově se staví ostrovní nástupiště a podchod, dále zde pak zůstanou i úrovnňová nástupiště.¹³ Příímým vlakem z Jaroměře se dostaneme například do Prahy, Trutnova, Pardubic, Hradce Králové a Liberce.¹⁴

2.4.3 Veřejná hromadná doprava

Jaroměř není nijak napojena na síť autobusových mezinárodních linek, ani na síť mezinárodní železniční dopravy. Nalezneme zde tedy pouze autobusové a vlakové linky regionálního a celorepublikového významu.

2.4.4 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava v Jaroměři byla v letech 1991–1992, která spojovala hřbitov a železniční stanici. V současnosti je ale MHD zrušené. Důvod rušení byl pravděpodobně kvůli financím. Tehdejší MHD se nevyplácelo.¹⁵ Od té doby zrušení MHD vzniklo několik návrhů na znovuzavedení MHD v Jaroměři, do teď ale žádný z nich nebyl proveden.

⁹ [online]. Copyright © 2002 [cit. 06.07.2020]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/ve-stavbe/>

¹⁰ Trať 030. *Wikipedie* [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Pardubice_%E2%80%93_Jarom%C4%9B%C5%99_%E2%80%93_Liberec

¹¹ Trať 031. *Wikipedie* [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Pardubice_%E2%80%93_Jarom%C4%9B%C5%99_%E2%80%93_Liberec

¹² Trať 032. *Wikipedie* [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Jarom%C4%9B%C5%99_%E2%80%93_Trutnov

¹³ Stavby na železnici [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://www.stavby.szdc.cz/>

¹⁴ Vlakové spojení [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlaky/odjezdy/vysledky/?f=Jarom%C4%9B%C5%99&fc=100003>

¹⁵ Návrh MHD v Jaroměři [online]. 2017 [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://cena-dekana.fd.cvut.cz/prezentace/9_rocnik/smetana.pdf. Gymnázium Jaroslava Žáka Jaroměř.

2.4.5 Veřejná regionální hromadná doprava

Do Jaroměře zajíždí několik autobusových linkových spojů, pak je tu regionální doprava zajišťována také vlaky. Na železnici je to výhradně dopravce České Dráhy¹⁶, autobusovou dopravu pak zajišťuje hlavně dopravce ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a. s.¹⁷ Na území Jaroměře a celého Královehradeckého a Pardubického kraje platí tarif IDS IREDO. Tarif platí jak ve vlacích, tak v autobusech.¹⁸ V Jaroměři byla letos uvedena do provozu nová autobusová stanice, která se přesunula přímo před budovu železniční stanice Jaroměř. Jaroměř projíždí i autobusy dálkových linek Broumov – Praha, které zajišťuje dopravce P – Transport s. r. o.¹⁹

¹⁶ Železniční regionální doprava [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/jaromer/5456770>

¹⁷ Regionální autobusová doprava [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/autobusy-a-vlaky/mhd>

¹⁸ Tarif IREDO [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/tarif-iredo/>

¹⁹ P - Transport s. r. o. [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://portal.cisjr.cz/Down.aspx?f=pdf/L640202_200523_405010.pdf

3 POPIS ŘEŠENÉ OBLASTI

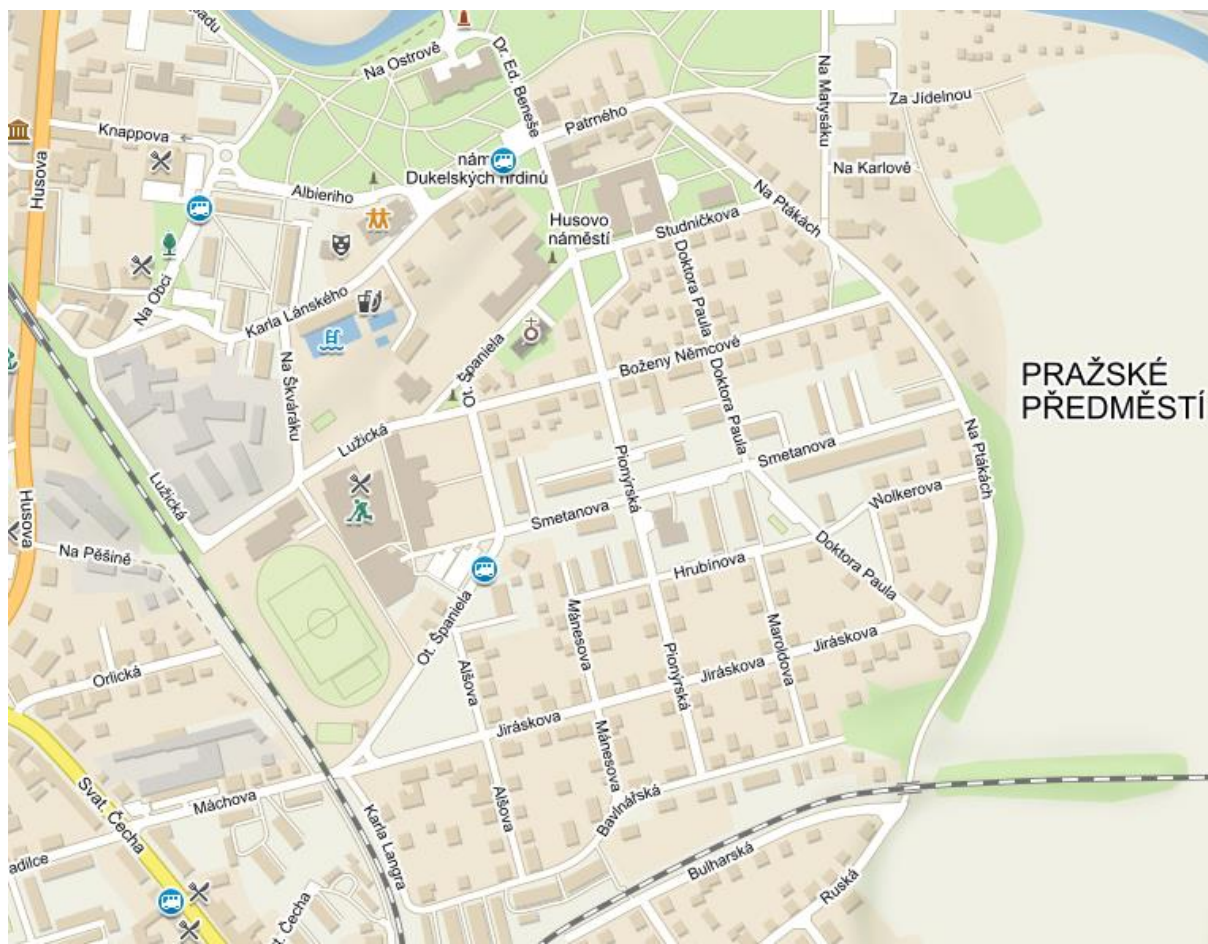
Řešená oblast se nachází uprostřed Jaroměře, v městské části Pražské Předměstí. Oblast je ohraničena z jižní a ze západní strany železniční tratí, tratě 032 a 030. Na severní straně je pak řeka Labe, a ulice ohraničující území Na Obci a Albieriho, obě tyto ulice jsou součástí šetření. Z východní strany pak oblast ohraničují přilehlá pole a louky. V oblasti jsou pouze místní komunikace obslužné (kategorie C). Oblast je dle územního plánu města Jaroměř tvořena hlavně plochami pro bydlení. Jsou tu také plochy občanské vybavenosti, nejvíce školy. Centrum řešené oblasti se skládá ze smíšených obytných a městských ploch. V oblasti najdeme i větší parky. Všechny plochy jsou zastavěné.²⁰ Intenzity provozu vozidel a chodců v oblasti jsou nízké. Nejvyšší dovolená rychlost je v celé oblasti 50 km/h. V řešeném území se nachází služebna Policie ČR v Jaroměři. Nalezneme zde i jedno úrovnňové křížení silnice s železniční tratí.



Obr. 2: Poloha řešené oblasti ve městě²¹

²⁰ Územní plán města Jaroměř [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://www.jaromer-josefov.cz/e_download.php?file=data/uredni_deska/obsah972_67.pdf&original=Hlavn%C3%AD%20v%C3%BDkres.pdf

²¹ Mapa. Mapy.cz [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9188275&y=50.3507939&z=15&l=0>



Obr. 3: Mapa řešené oblasti²²

²² Mapa. Mapy.cz [online]. [cit. 2020-07-07]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9191708&y=50.3509993&z=16&l=0>

4 BEZPEČNOSTÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH²³

Je známo, že nejdůležitější faktor vzniku dopravní nehody na pozemních komunikacích a nejen tam, je lidský faktor. Odborné studie říkají, že až 90 % nehod je způsobeno lidským faktorem, nebo alespoň z větší části je označen za viníka nehody člověk. Člověk se jednoduše nechá vyrušit, nebo rozptýlit a pak dělá chyby vedoucí k dopravní nehodě. Typicky jsou to chyby jako nepřiměřená rychlost, nepozornost, nepřizpůsobený způsob jízdy povaze a stavu vozovky. Za tyto věci ale nemůže vždy člověk, má na tom vinu i stav komunikace a její okolí. Například nepozornost člověka můžou dost ovlivnit reklamy podél silnic a dálnic.

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

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

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

4.1 Metodika provádění bezpečnostní inspekce pozemních komunikací

Metodiku můžeme rozdělit do 5 kroků.

4.1.1 Vymezení rozsahu

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

4.1.2 Příprava prohlídek

Cílem přípravných prací je získání maximálního počtu údajů o úseku komunikace, která bude podrobena inspekci. Údaje o bezprostředním okolí komunikace. Je potřeba také zjistit, zda návrhové prvky odpovídají funkci a kategorii komunikace, složení dopravního proudu, nejvyšší dovolenou rychlost, převládající typ dopravy, podíl

²³ Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací. 3. vydání. CDV, 2013. ISBN 978-80-86502-49-6.

těžkých nákladních vozidel, intenzity chodců a cyklistů, aktuální dopravní situaci, povrch komunikace a jeho vlastnosti atd.

4.1.3 Prohlídka úseku

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

4.1.4 Identifikace rizik a návrh nápravných opatření

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

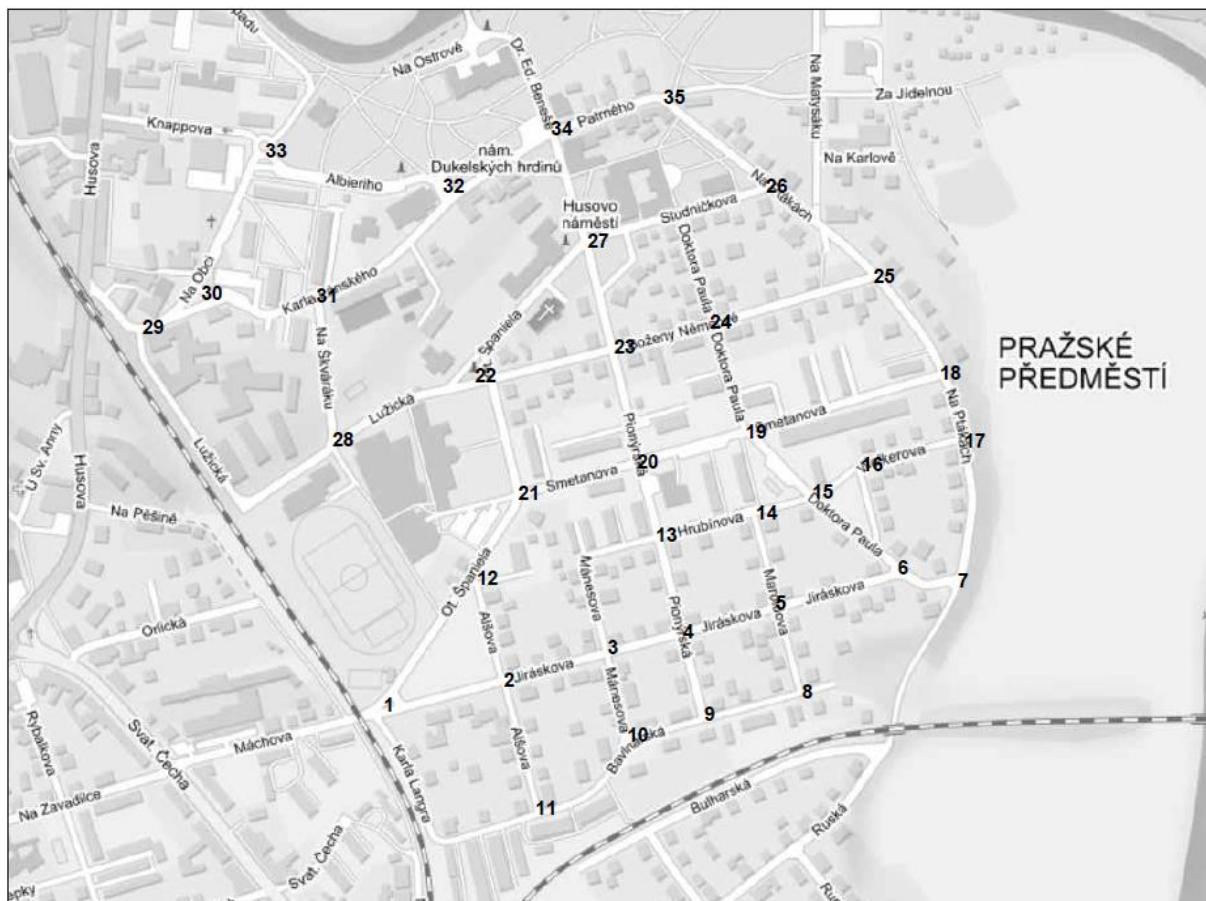
Nízká úroveň rizika je taková, že rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, nebo zvyšuje subjektivní riziko (snižuje pocit bezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod z osobními následky je málo pravděpodobný a vliv na zhoršení následků nehod je minimální.

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

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

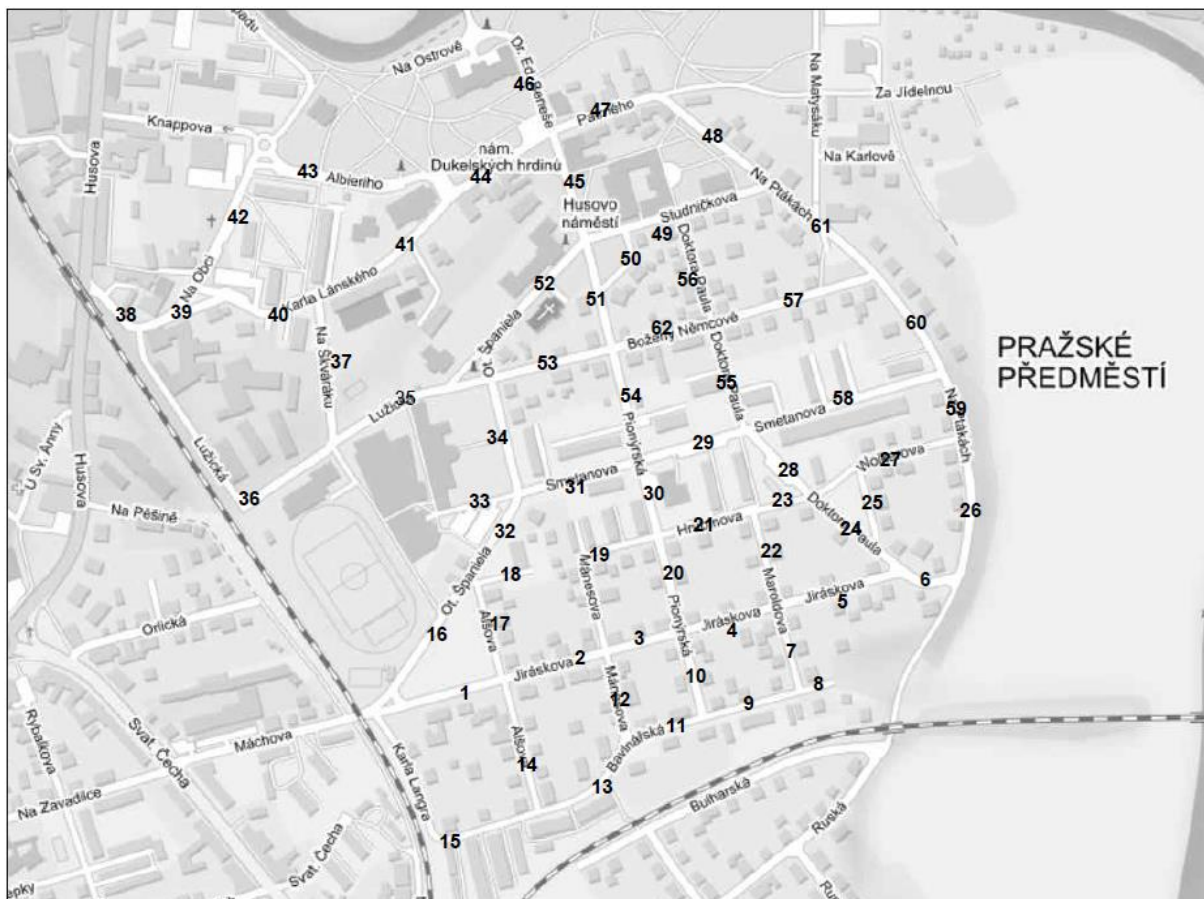
4.1.5 Zpráva o provedení inspekce

Zpráva o provedení inspekce je výstupem inspekce.



Obr. 4.: Vyznačení křižovek zahrnutých do inspekce v mapě²⁴

²⁴ Mapy.cz: Mapový podklad [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9203091&y=50.3484553&z=17&source=stre&id=105959>



Obr. 5.: Vyznačení mezikřižovatkových úseků zahrnutých do inspekce v mapě²⁵

²⁵ Mapy.cz: Mapový podklad [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9203091&y=50.3484553&z=17&source=stre&id=105959>

5 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ŘEŠENÉ OBLASTI

Bezpečnostní inspekce byla provedena podle metodiky provádění bezpečnostní inspekce na pozemních komunikacích, autorem této bakalářské práce.

5.1 Příprava

Vymezení rozsahu inspekce

Řešená oblast byla rozdělena do úseků, které budou podrobeny inspekci. Rozdělení je na jednotlivé mezikřižovatkové úseky a samotné křižovatky, tak jak je znázorněno na Obr. 4 a Obr. 5. Popis jednotlivých křižovatek a mezikřižovatkových úseků je v Tab. 1 a Tab. 2.

Řešená oblast je ohraničena ulicemi Husova, Na Ostrově, které nebyli do inspekce zahrnuty. Dále pak ulicemi Na obci, Albieriho, Na Ptákách, Bavlnářská a Karla Langra, které byli zahrnuty do inspekce. Ze západní strany je oblast ohraničena železničními tratěmi.

Do inspekce byli zahrnuty ulice Na obci, Albieriho, Dr. Ed. Beneše, Patrného, Karla Lánského, Lužická, Na Škváráku, nám. Dukelských hrdinů, Husovo náměstí, Ot. Španiela, Studničkova, Boženy Němcové, Na Ptákách, Doktora Paula, Pionýrská, Smetanova, Wolkerova, Hrubínova, Jiráskova, Maroldova, Mánesova, Alšova, Bavlnářská a Karla Langra.

Tab. 1: Seznam mezikřižovatkových úseků podrobených inspekci

Úsek	Rozmezí úseku	Úsek	Rozmezí úseku
1	Ulice Jiráskova úsek Karla Langra – Alšova	26	Ulice Na Ptákách úsek Doktora Paula – Wolkerova
2	Ulice Jiráskova úsek Alšova – Mánesova	27	Ulice Wolkerova úsek Wolkerova – Na Ptákách
3	Ulice Jiráskova úsek Mánesova – Pionýrská	28	Ulice Doktora Paula úsek Hrubínova – Smetanova
4	Ulice Jiráskova úsek Pionýrská – Maroldova	29	Ulice Smetanova úsek Doktora Paula – Pionýrská
5	Ulice Jiráskova úsek Maroldova – Doktora Paula	30	Ulice Pionýrská úsek Smetanova – Hrubínova
6	Ulice Doktora Paula úsek Jiráskova – Na Ptákách	31	Ulice Smetanova úsek Pionýrská - Ot. Španiela
7	Ulice Maroldova úsek Jiráskova – Bavlnářská	32	Ulice Ot. Španiela úsek Alšova – Smetanova
8	Ulice Bavlnářská úsek Maroldova – do konce	33	Ulice Ot. Španiela úsek Ot. Španiela – do konce
9	Ulice Bavlnářská úsek Maroldova – Pionýrská	34	Ulice Ot. Španiela úsek Smetanova – Boženy Němcové
10	Ulice Pionýrská úsek Jiráskova – Bavlnářská	35	Ulice Lužická úsek Ot. Španiela – Na Škváráku
11	Ulice Bavlnářská úsek Pionýrská – Mánesova	36	Ulice Lužická úsek Na Škváráku – Na Obci
12	Ulice Mánesova úsek Jiráskova – Bavlnářská	37	Ulice Na Škváráku úsek Karla Lánského – Lužická
13	Ulice Bavlnářská úsek Mánesova – Alšova	38	Ulice Na Obci úsek Husova – Lužická
14	Ulice Alšova úsek Jiráskova – Bavlnářská	39	Ulice Na Obci úsek Lužická – Karla Lánského
15	Ulice Bavlnářská a Karla Langra úsek Alšova – Jiráskova	40	Ulice Karla Lánského úsek Na Obci – Na Škváráku
16	Ulice Ot. Španiela úsek Karla Langra – Alšova	41	Ulice Karla Lánského úsek Na Škváráku - nám. Dukelských hrdinů
17	Ulice Alšova úsek Ot. Španiela – Jiráskova	42	Ulice Na Obci úsek Karla Lánského – Albieriho
18	Ulice Alšova úsek Alšova – do konce	43	Ulice Albieriho úsek Na Obci - nám. Dukelských hrdinů
19	Ulice Mánesova a Hrubínova úsek Jiráskova – Pionýrská	44	Ulice nám. Dukelských hrdinů úsek Albieriho - Dr. Ed. Beneše
20	Ulice Pionýrská úsek Hrubínova – Jiráskova	45	Ulice Husovo náměstí úsek Patrného – Studničkova
21	Ulice Hrubínova úsek Pionýrská – Maroldova	46	Ulice Dr. Ed. Beneše úsek Patrného – Na Ostrově
22	Ulice Maroldova úsek Hrubínova – Jiráskova	47	Ulice Patrného úsek Husovo náměstí – Na Ptákách
23	Ulice Hrubínova úsek Maroldova – Doktora Paula	48	Ulice Na Ptákách úsek Patrného – Studničkova
24	Ulice Doktora Paula úsek Hrubínova – Jiráskova	49	Ulice Studničkova úsek Na Ptákách – Husovo náměstí
25	Ulice Wolkerova úsek Doktora Paula – Wolkerova	50	Ulice Husovo náměstí úsek Studničkova – Pionýrská

Tab. 1: Seznam mezikřižovatkových úseků podrobených inspekci

(pokračování)

Úsek	Rozmezí úseku	Úsek	Rozmezí úseku
51	Ulice Pionýrská úsek Ot. Španiela – Boženy Němcové	57	Ulice Boženy Němcové úsek Doktora Paula – Na Ptákách
52	Ulice Ot. Španiela úsek Husovo náměstí – Lužická	58	Ulice Smetanova úsek Doktora Paula – Na Ptákách
53	Ulice Boženy Němcové úsek Ot. Španiela – Pionýrská	59	Ulice Na Ptákách úsek Smetanova – Wolkerova
54	Ulice Pionýrská úsek Boženy Němcové – Smetanova	60	Ulice Na Ptákách úsek Boženy Němcové – Smetanova
55	Ulice Doktora Paula úsek Smetanova – Boženy Němcové	61	Ulice Na Ptákách úsek Studničkova – Boženy Němcové
56	Ulice Doktora Paula úsek Studničkova – Boženy Němcové	62	Ulice Boženy Němcové úsek Doktora Paula – Pionýrská

Tab. 2: Seznam křižovatek podrobených inspekci

Pořadí	Křižovatka	Pořadí	Křižovatka
1	Karla Langra X Jiráskova x Ot. Španiela	19	Smetanova X Doktora Paula
2	Alšova X Jiráskova	20	Smetanova X Pionýrská
3	Jiráskova X Mánesova	21	Smetanova X Ot. Španiela
4	Jiráskova X Pionýrská	22	Ot. Španiela X Boženy Němcové X Lužická
5	Jiráskova X Maroldova	23	Boženy Němcové X Pionýrská
6	Jiráskova X Doktora Paula	24	Boženy Němcové X Doktora Paula
7	Doktora Paula X Na Ptákách	25	Boženy Němcové X Na Ptákách
8	Bavlnářská X Maroldova	26	Na Ptákách X Studničkova
9	Bavlnářská X Pionýrská	27	Studničkova X Husovo nám. x Ot. Španiela
10	Bavlnářská X Mánesova	28	Lužická X Na Škváráku
11	Bavlnářská X Alšova	29	Lužická X Na Obci
12	Alšova X Ot. Španiela	30	Na Obci X Karla Lánského
13	Hrubínova X Pionýrská	31	Karla Lánského X Na Škváráku
14	Hrubínova X Mánesova	32	Albieriho X Karla Lánského X nám. Dukelských hrdinů
15	Hrubínova X Doktora Paula	33	Albieriho X Na Obci X Knappova X nábřeží 17. listopadu
16	Wolkerova X Wolkerova	34	Dr. Ed. Beneše X Patrného X nám. Dukelských hrdinů X Husovo nám.
17	Wolkerova X Na Ptákách		
18	Na Ptákách X Smetanova	35	Patrného X Na Ptákách

5.2 Dopravní zátěž v řešené oblasti

Dopravní zátěž ve všech ulicích v oblasti není významná. Při pravidelném sčítání dopravy ŘSD nejsou tyto komunikace zařazeny mezi sledované úseky. Pro zjištění intenzit dopravy v hlavních ulicích v oblasti nemohlo být provedeno měření, protože tato práce vznikala v době velkého rozšíření viru COVID-19 a platila značná omezení nařízená vládou České republiky. Kvůli tomu lidé spíše zůstávali doma a necestovali, došlo by tedy k výraznému zkreslení výsledků a jejich míra pravdivosti by byla značně snížena. V oblasti se nenachází žádné fabriky nebo velké skladovací prostory, tudíž podíl těžké nákladní dopravy je minimální. Jelikož všechny ulice v řešené oblasti slouží pouze k parkování, nebo dopravě do domácností a oblastí neprochází žádná významná silnice, byla odhadnuta maximální intenzita 500 vozidel ve špičkové hodině.

5.3 Nehodovost v řešené oblasti

Nehodovost byla zjištěna pomocí jednotné dopravní vektorové mapy, z veřejné databáze JDVM²⁶. Nehody byli zjišťovány v období od 1. 1. 2015 do 8. 7. 2020. Za toto období bylo zjištěno 39 nehod. Není zde žádná nehoda se smrtelným zraněním. Nejčastější druh nehody je srážka s vozidlem zaparkovaným nebo odstaveným, těch je 16. Jednoznačně převažují nehody pouze s hmotnou škodou, kterých je 29. Častější jsou nehody v mezikřižovatkových úsecích než v křižovatkách. Podrobný popis nehod je zaznamenán v Tab. 3 a Tab. 4 a jejich vyznačení v mapě je na Obr. 6.

²⁶ JDVM [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7347-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-v-zadane-lokalite>

Tab. 3: Seznam a popis nehod v křižovatkách

číslo	charakter nehody	druh nehody	zranění	viník	druh srážky	hlavní příčina	datum
1	nnž	svz	LZ	řmv	-	nřv	09.10.2018
	nnž	snv	TZ	řmv	z boku	pov	09.07.2015
	nhš	snv	ne	řmv	boční	P4	12.03.2015
2	nhš	snv	ne	řmv	z boku	P6	19.04.2018
	nnž	snv	LZ	řmv	z boku	P4	06.04.2019
3	nhš	svz	ne	řmv	-	jnzj	28.12.2018
4	nhš	snv	ne	řmv	z boku	P6	03.06.2018
	nnž	snv	LZ, TZ	řmv	boční	P6	11.04.2015
5	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-	-	-
8	nhš	spp	ne	řmv	-	ndts	12.03.2019
9	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-	-
12	-	-	-	-	-	-	-
13	-	-	-	-	-	-	-
14	-	-	-	-	-	-	-
15	-	-	-	-	-	-	-
16	-	-	-	-	-	-	-
17	-	-	-	-	-	-	-
18	-	-	-	-	-	-	-
19	-	-	-	-	-	-	-
20	nhš	snv	ne	řmv	boční	P4	23.02.2016
21	-	-	-	-	-	-	-
22	nhš	svz	ne	řmv	-	noc	29.11.2019
23	-	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	-	-
25	-	-	-	-	-	-	-
26	-	-	-	-	-	-	-
27	nhš	spp	ne	řmv	-	ndts	22.07.2018
28	-	-	-	-	-	-	-
29	-	-	-	-	-	-	-
30	-	-	-	-	-	-	-
31	nhš	spp	ne	řmv	-	noc	14.10.2015
32	-	-	-	-	-	-	-
33	-	-	-	-	-	-	-
34	nhš	snv	ne	řmv	zezadu	noc	15.02.2016
	nhš	snv	ne	řmv	z boku	P4	21.06.2019
35	-	-	-	-	-	-	-

Tab. 4: Seznam a popis nehod v mezikřížovatkových úsecích

úsek	charakter nehody	druh nehody	zranění	viník	druh srážky	hlavní příčina	datum
1	nnž	svz	LZ	řmv	-	řnř	01.12.2015
2	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-
4	nhš	svz	ne	řmv	-	vbdv	16.08.2019
	nnž	sch	LZ	ch	-	nř	11.12.2015
5	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-	-
12	-	-	-	-	-	-	-
13	-	-	-	-	-	-	-
14	-	-	-	-	-	-	-
15	-	-	-	-	-	-	-
16	nnž	snv	LZ	řmv	boční	pov	21.04.2016
17	-	-	-	-	-	-	-
18	-	-	-	-	-	-	-
19	nhš	svz	ne	řmv	-	nřv	28.10.2018
	nnž	snv	LZ	řmv	z boku	pov	07.01.2020
20	-	-	-	-	-	-	-
21	-	-	-	-	-	-	-
22	-	-	-	-	-	-	-
23	-	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	-	-
25	-	-	-	-	-	-	-
26	-	-	-	-	-	-	-
27	-	-	-	-	-	-	-
28	-	-	-	-	-	-	-
29	-	-	-	-	-	-	-
30	-	-	-	-	-	-	-
31	-	-	-	-	-	-	-
32	-	-	-	-	-	-	-
33	nhš	svz	ne	řmv	-	noc	20.09.2017
	nhš	svz	ne	řmv	-	noc	27.12.2016
34	-	-	-	-	-	-	-
35	-	-	-	-	-	-	-
36	-	-	-	-	-	-	-
37	-	-	-	-	-	-	-
38	nhš	svz	ne	řmv	-	jns	07.06.2019
39	-	-	-	-	-	-	-

Tab. 4: Seznam a popis nehod v mezikřižovatkových úsecích

(pokračování)

úsek	charakter nehody	druh nehody	zranění	viník	druh srážky	hlavní příčina	datum
40	nnž	snv	LZ	řmv	čelní	jns	27.03.2018
	nhš	svz	ne	řmv	-	vbdv	31.05.2020
41	nhš	spp	ne	řmv	-	nrsv	16.01.2018
42	nhš	svz	ne	řmv	-	noc	22.11.2015
43	-	-	-	-	-	-	-
44	nnž	sch	LZ	ch	-	nř	11.12.2015
45	nhš	spp	ne	řmv	-	ndts	12.04.2018
	nhš	spp	ne	řmv	-	nrsv	11.03.2020
46	nhš	svz	ne	řmv	-	jnzj	31.10.2019
47	nhš	svz	ne	řmv	-	noc	06.05.2019
	nhš	snv	ne	řmv	z boku	noc	02.04.2019
48	-	-	-	-	-	-	-
49	-	-	-	-	-	-	-
50	-	-	-	-	-	-	-
51	nhš	snv	ne	řmv	z boku	pov	31.05.2019
52	-	-	-	-	-	-	-
53	-	-	-	-	-	-	-
54	-	-	-	-	-	-	-
55	-	-	-	-	-	-	-
56	-	-	-	-	-	-	-
57	nhš	svz	ne	řmv	-	vbdv	29.11.2015
58	nhš	spp	ne	řmv	-	noc	05.06.2017
59	nhš	svz	ne	řmv	-	vbdv	03.02.2020
60	nhš	svz	ne	řmv	-	nrvv	15.06.2017
61	-	-	-	-	-	-	-
62	-	-	-	-	-	-	-

Legenda:

spp = srážka s pevnou překázkou

P4 = proti příkazu značky P4 "dej přednost v jízdě"

P6 = proti příkazu značky P6 "Stůj, dej přednost v jízdě"

řnř = řidič se plně nevěnoval řízení

nřv = nezvládnutí řízení vozidla

svz = srážka s vozidlem zaparkovaným

nh = nehoda pouze s hmotnou škodou

noc = nesprávné otáčení, couvání

jns = jízda po nesprávné straně

vbdv = vyhýbání bez dostatečné boční vůle

snv = srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem

nnž = nehoda s následky na životě nebo zdraví

nrsv = nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky

nř = nezaviněná řidičem

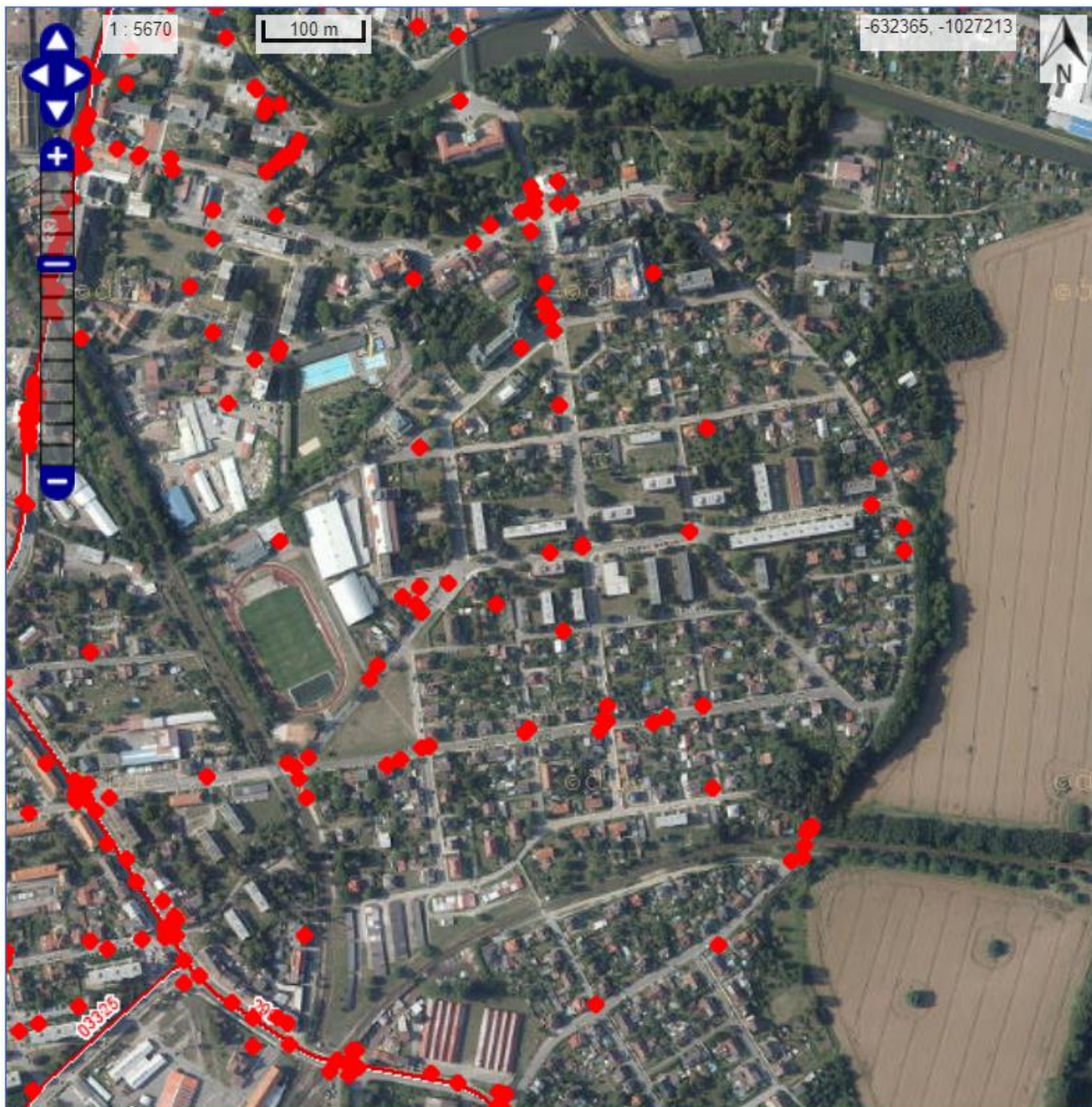
sch = srážka s chodcem

jnzj = jiný druh nesprávného způsobu jízdy

ndts = nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky

pov = při odbočování vlevo

nrvv = nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu



Obr. 6: Vyznačení nehod v mapě²⁷

V mapě můžeme vidět, že nehody se nachází takřka všude, snad jen s výjimkou severovýchodní části a jihovýchodní části řešené oblasti.

²⁷ Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>

5.4 Inspekce řešené oblasti a rozpoznání rizik

Inspekce řešené oblasti proběhla 1. a 2. června 2020 autorem této práce. Povětrnostní podmínky byly naprosto vyhovující. Během inspekce, která probíhala pěším průzkumem a poté i jízdou autem s kamerou, byli rozpoznány všechny možná rizika v celé oblasti a byla pořízena jejich rozsáhlá fotodokumentace. Byla pořízena fotodokumentace zvláště křižovatek a mimokřižovatek úseků.

5.4.1 Křižovatky

5.4.1.1 Úsek č. 1

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

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



Obr. 7: Úsek č. 1 - chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení²⁸

Chybějící vodorovné dopravní značení

Toto riziko může vést k neuspořádanému pohybu vozidel v křižovatce. Například najetí do protisměru, nebo vyjetí do pruhu, se kterým dané vozidlo kříží svoji cestu.

Rizikový faktor je hodnocen nízkou úrovní rizika.

²⁸ © Weinelt Petr, 2020

5.4.1.2 Úsek č. 2

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.3 Úsek č. 3

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.4 Úsek č. 4

Parkování v křižovatce

V řešené oblasti je dost místa na parkování vozidel. Parkování v křižovatce nejen snižuje prostor pro průjezd vozidel, ale také snižuje rozhledové poměry jak pro řidiče, tak i chodce, a tím je tak chodců ztížena možnost bezpečně přejít, řidičům pak bezpečně odbočit. Jedná se o porušení zákona č.361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který striktně zakazuje řidiči zastavit a stát v křižovatce ve vzdálenosti kratší než 5 metrů před nebo 5 metrů za hranicí křižovatky. V tomto konkrétním případě je znemožněno odbočení z hlavní komunikace v případě, že zde bude jiné vozidlo chtít zároveň vyjet. Při dávání přednosti v jízdě vozidlům na hlavní komunikaci může dojít k přehlédnutí vozidla a následné nehodě. Jestliže nedojde k odstranění rizika, existuje zde velká šance vzniku dopravních nehod s osobními následky, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 8: Úsek č. 4 - Parkování v křižovatce a chybějící vodorovné značení²⁹

Chybějící vodorovné značení

Z důvodu absence vodorovného značení V5 „příčná čára souvislá“ na obou větvích křižovatky kde je dopravní značení P6, řidič přesně neví, kde v křižovatce má zastavit a může tak dojít k neúmyslnému najetí do křižovatky a ohrožení tak účastníků provozu na hlavní komunikaci.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední úrovní rizika.

²⁹ © Weinelt Petr, 2020

5.4.1.5 Úsek č. 5

Příliš vzrostlá zeleň

V tomto případě, kdy zeleň po pravé straně komunikace zasahuje, až na kraj komunikace jsou sníženy rozhledové poměry a může tak docházet ke vzniku nebezpečných situací. Přehlédnutí vozidla při dávání přednosti v jízdě není pravděpodobné, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 9: Úsek č. 5 - Příliš vzrostlá zeleň³⁰

5.4.1.6 Úsek č. 6

Příliš rozlehlá křižovatka

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

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 10: Úsek č. 6 - Příliš rozlehlá křižovatka³¹

³⁰ © Weinelt Petr, 2020

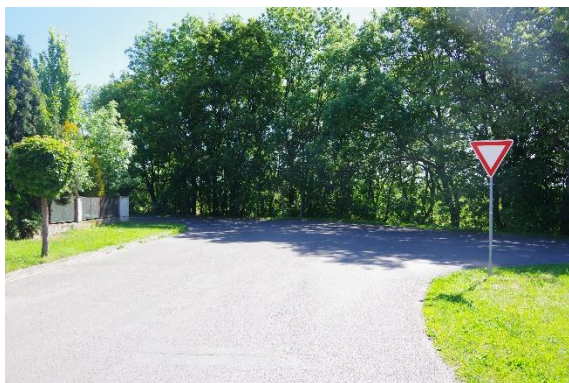
³¹ © Weinelt Petr, 2020

5.4.1.7 Úsek č. 7

Příliš rozlehlá křižovatka

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

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 11: Úsek č. 7 - Příliš rozlehlá křižovatka³²

5.4.1.8 Úsek č. 8

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.9 Úsek č. 9

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.10 Úsek č. 10

Příliš rozlehlá křižovatka

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

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.

Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

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

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.

³² © Weinelt Petr, 2020

Příliš vzrostlá zeleň

Strom, jehož větve sahají hluboko do prostoru komunikace, přímo ohrožuje účastníky provozu, tak že jim brání v rozhledu. Může docházet k nehodám s hmotnými škodami i k nehodám s následky na životě a zdraví v případě kdy dojde ke střetu s větvemi stromu.

Parkování v křižovatce

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

Nevhodné umístění svislého značení

Svislé dopravní značení je umístěno do prostředka komunikace, což může vést ke srážce s ním, a tak ke vzniku nehod s hmotnými škodami.



Obr. 12: Úsek č. 10 - Příliš rozlehlá křižovatka, umístění kontejnerů, nevhodné umístění SDZ, příliš vzrostlá zeleň ³³

³³ © Weinelt Petr, 2020

5.4.1.11 Úsek č. 11

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.12 Úsek č. 12

Chybně vytvořené místo pro přecházení

Chodník k místu pro přecházení vede jen na jedné straně komunikace, na druhé straně komunikace se na chodník přecházející chodec nedostane. K tomuto místu jsou přivedeny i osoby nevidomé nebo se sníženou pohyblivostí. Není zde přírodní vodící linie, ani umělá vodící linie. Signální pás přechodu nemá minimálních 1 500 mm a nevidomého člověka navede přímo na komunikaci, jejíž prostor nemůže na druhé straně opustit. Existuje zde značné riziko vzniku dopravních nehod s následky na životě a zdraví.

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 13: Úsek č. 12 - chybně vytvořené místo pro přecházení³⁴

5.4.1.13. Úsek č. 13

Parkování v křižovatce

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

Příliš vzrostlá zeleň

Příliš vzrostlá zeleň na jedné z větví křižovatky, zakrývá svislé dopravní značení. Existuje zde riziko, že řidič přehlédne značku P4 „Dej přednost v jízdě“ a vjede do křižovatky. To může vést k nehodám s následky na životě a zdraví, nebo nehodám s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní rizika.

³⁴ © Weinelt Petr, 2020



Obr. 14: Úsek č. 13 - Parkování v křižovatce, příliš vzrostlá zeleň³⁵

5.4.1.14. Úsek č. 14

Couvání do křižovatky

Při takovém uspořádání míst pro parkování jako v tomto případě, vzniká situace, kdy vozidlo odjíždějící z parkoviště je nuceno vycouvat přímo do křižovatky. Může tak ohrozit ostatní účastníky provozu. Tato skutečnost může vést k dopravním nehodám s hmotnou škodou, nehody s následky na životě a zdraví nejsou pravděpodobné, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní rizika.



Obr. 15: Úsek č. 14 – Couvání do křižovatky³⁶

5.4.1.15. Úsek č. 15

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.16. Úsek č. 16

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

³⁵ © Weinelt Petr, 2020

³⁶ © Weinelt Petr, 2020

5.4.1.17. Úsek č. 17

Chybějící SDZ

Chybějící svislé dopravní značení P2 „hlavní silnice“ je umístěno pouze na jedné větvi křižovatky, v protisměru toto značení chybí. Řidič přijíždějící do křižovatky ze směru, kde značka chybí, tak není informován o tom, zda má nebo nemá dávat přednost v jízdě. Toto může vést k nehodám s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní rizika.



Obr. 16: Úsek č. 17 - Chybějící SDZ³⁷

5.4.1.18. Úsek č. 18

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.19. Úsek č. 19

Parkování v křižovatce

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

³⁷ © Weinelt Petr, 2020



Obr. 17: Úsek č. 19 - Parkování v křižovatce³⁸

5.4.1.20. Úsek č. 20

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.21. Úsek č. 21

Příliš rozlehlá křižovatka

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

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.

Parkování v křižovatce

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

Nevhodné umístění autobusové zastávky

Autobusová zastávka umístěná v křižovatce, může snižovat rozhledové poměry v čase kdy je zastávka obsluhována autobusem. Chybí zde vodorovné dopravní značení V11a „zastávka autobusu nebo trolejbusu“, které by vymezovalo prostor pro zastavení autobusu. Autobus stojící v zastávce bude taky zakrývat dopravní značku P2 „Hlavní silnice“.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední úrovní rizika.

³⁸ © Weinelt Petr, 2020



Obr. 18: Úsek č. 21 - Parkování v křižovatce, příliš rozlehlá křižovatka, umístění zastávky³⁹

5.4.1.22. Úsek č. 22

Příliš rozlehlá křižovatka

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

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.

Nevhodně umístěné svislé dopravní značení

Dopravní značení je umístěno přímo na hraně křižovatky, tudíž může být řidičem postřehnuto příliš pozdě. Dopravní značení je taky nevhodně umístěno v místech, kde parkují vozidla, v případě zaparkovaného vozidla, které je vyšší může snadno dojít k přehlédnutí značky, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 19: Úsek č. 22 - Příliš rozlehlá křižovatka, nevhodně umístěné SDZ⁴⁰

³⁹ © Weinelt Petr, 2020

⁴⁰ © Weinelt Petr, 2020

5.4.1.23. Úsek č. 23

Příliš rozlehlá křižovatka

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

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 20: Úsek č. 23 - Příliš rozlehlá křižovatka⁴¹

5.4.1.24. Úsek č. 24

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.25. Úsek č. 25

Chybějící SDZ

Chybějící svíslé dopravní značení P2 „hlavní silnice“ je umístěno pouze na jedné větvi křižovatky, v protisměru toto značení chybí. Řidič přijíždějící do křižovatky ze směru, kde značka chybí, tak není informován o tom, zda má nebo nemá dávat přednost v jízdě. Toto může vést k nehodám s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní rizika.



Obr. 21: Úsek č. 25 - Chybějící SDZ⁴²

⁴¹ © Weinelt Petr, 2020

⁴² © Weinelt Petr, 2020

5.4.1.26. Úsek č. 26

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.27. Úsek č. 27

Chybějící vodorovné značení pro OsSSPaO

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



Obr. 21: Úsek č. 27 - Chybějící prvky pro OsSSPaO⁴³

5.4.1.28. Úsek č. 28

Nevhodně umístěné SDZ

Příliš vzrostlá zeleň zakrývá dopravní značku B24a „zákaz odbočení vpravo“ a může tak snadno dojít k přehlédnutí značky a odbočení do protisměru jednosměrné ulice.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední úrovní rizika.

⁴³ © Weinelt Petr, 2020



Obr. 22: Úsek č. 28 - Nevhodně umístěné SDZ⁴⁴

5.4.129. Úsek č. 29

Parkování v křižovatce

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



Obr. 23: Úsek č. 29 - Parkování v křižovatce⁴⁵

5.4.1.30. Úsek č. 30

Parkování v křižovatce

V řešené oblasti je dost místa na parkování vozidel. Parkování v křižovatce nejen snižuje prostor pro průjezd vozidel, ale také snižuje rozhledové poměry jak pro řidiče, tak i chodce, a tím je tak chodcům ztížena možnost bezpečně přejít, řidičům pak bezpečně projet křižovatku. Jedná se o porušení zákona č.361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, který striktně zakazuje řidiči zastavit a stát v křižovatce ve vzdálenosti kratší než 5

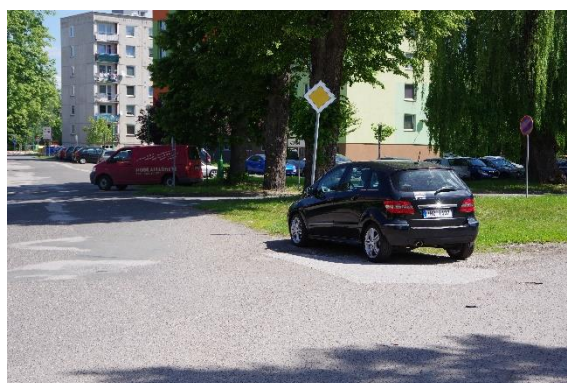
⁴⁴ © Weinelt Petr, 2020

⁴⁵ © Weinelt Petr, 2020

metrů před nebo 5 metrů za hranicí křižovatky. Při dávání přednosti v jízdě vozidlům na hlavní komunikaci může dojít k přehlédnutí vozidla a následné nehodě. Jestliže nedojde k odstranění rizika, existuje zde velká šance vzniku dopravních nehod s osobními následky, nebo nehod s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika.

Nevhodně umístěné SDZ

SDZ je umístěno uprostřed křižovatky mezi stromy, velmi snadno dojde k jeho přehlédnutí. Při přehlédnutí tohoto SDZ velmi pravděpodobně nedojde k nehodě ani k porušení zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 24: Úsek č. 30 - Parkování v křižovatce, nevhodně umístěné SDZ⁴⁶

5.4.1.31. Úsek č. 31

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.32. Úsek č. 32

Příliš rozlehlá křižovatka

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

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.

Příliš vzrostlá zeleň

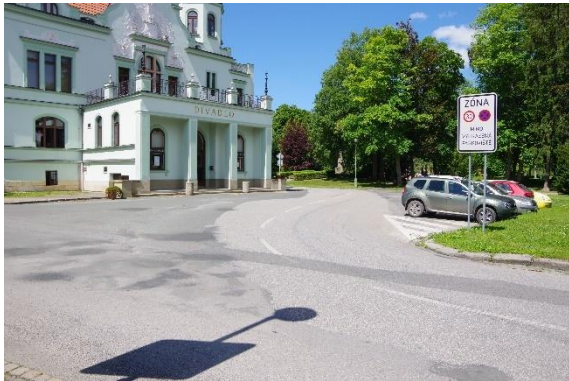
Příliš vzrostlá zeleň na jedné z větví křižovatky, zakrývá svislé dopravní značení. Existuje zde riziko, že řidič přehlédne značku P4 „Dej přednost v jízdě“ a vjede do křižovatky. To může vést k nehodám s následky na životě a zdraví, nebo nehodám s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní rizika.

Parkování v křižovatce

V řešené oblasti je dost místa na parkování vozidel. Parkování v křižovatce nejen snižuje prostor pro průjezd vozidel, ale také snižuje rozhledové poměry jak pro řidiče, tak i chodce, a tím je tak chodcům ztížena možnost bezpečně přejít, řidičům pak bezpečně projet křižovatkou. Jedná se o porušení zákona č.361/2000 Sb. O provozu

⁴⁶ © Weinelt Petr, 2020

na pozemních komunikacích, který striktně zakazuje řidiči zastavit a stát v křižovatce ve vzdálenosti kratší než 5 metrů před nebo 5 metrů za hranicí křižovatky. Při dávání přednosti v jízdě vozidlům na hlavní komunikaci může dojít k přehlédnutí vozidla a následné nehodě. Jestliže nedojde k odstranění rizika, existuje zde velká šance vzniku dopravních nehod s osobními následky, nebo nehod s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 25: Úsek č. 32 - Příliš rozlehlá křižovatka, parkování v křižovatce, příliš vzrostlá zeleň⁴⁷

5.4.1.33 Úsek č. 33

Parkování v křižovatce

Na okružní křižovatce byl vytvořen bypass, tedy spojovací větev křižovatky, ve kterém bylo zároveň zřízeno parkování, což je proti principům navrhování okružních křižovatek podle TP 135⁴⁸. V případě, kdy vozidlo přijíždějící ke křižovatce využije bypass a v něm zrovna bude vyjíždět vozidlo, které musí couvat a nemá dostatečný rozhled pro provedení tohoto manévru bezpečně, může dojít ke vzniku nebezpečné situace. Tato situace vytváří značné riziko vzniku nehod s hmotnými škodami a nehod s následky na životě a zdraví, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 26: Úsek č. 33 - Parkování v křižovatce⁴⁹

⁴⁷ © Weinelt Petr, 2020

⁴⁸ TP137 [online]. 2017 [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_135_2017.pdf

⁴⁹ © Weinelt Petr, 2020

5.4.1.34. Úsek č. 34

Parkování v křižovatce

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

Chybějící vodorovné značení pro OsSSPaO

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

Přejíždění dopravního stínu

Za účelem parkování dochází k přejíždění dopravního stínu skrze, který navíc vede přechod. Přechod nesplňuje minimální šířku, vodorovné značení není udělané správně v celé délce přechodu. Přes dopravní stín projíždí vozidla z přilehlého parkoviště, ze kterého není možné vyjet jiným výjezdem, řidiči si vytvořili vlastní výjezd. Při výjezdu z parkoviště dochází k porušování zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích. Při přejíždění dopravního stínu a zároveň přechodu pro chodce má řidič velmi špatný výhled na přechod, a může tak snadno přehlédnout chodce. To může vést k nehodám s následky na životě a zdraví a k nehodám s hmotnými škodami, proto je tento rizikový faktor hodnocen vysokou úrovní rizika a měl by být kladen důraz na jeho odstranění.

Chybějící vodorovné dopravní značení

Při příjezdu na křižovatku z vedlejší komunikace neví řidič, kde by měl zastavit, aby neblokoval průjezd křižovatkou jiným vozidlům a zároveň měl potřebný rozhled, pro bezpečný průjezd křižovatkou. Existuje zde značné riziko vzniku nehod s hmotnou škodou.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední úrovní rizika.

Parkování na přechodu pro chodce

Vozidla parkující v blízkosti přechodu pro chodce na neoznačeném parkovišti často parkují i na přechodu pro chodce a blokují tak chodcům bezpečný přechod přes komunikaci, proto zde existuje značné riziko vzniku nehod s následky na životě a zdraví a nehod s hmotnými škodami.

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.

Příliš rozlehlá křižovatka

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

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 30: Úsek č. 34 - Chybějící VDZ, chybějící prvky pro OsSSPaO, příliš rozlehlá křižovatka, parkování v křižovatce⁵⁰

5.4.1.35. Úsek č. 35

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.1.36. Úsek č. 36

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

⁵⁰ © Weinelt Petr, 2020

Tab. 5: Bezpečnostní rizika v křižovatkách

Úsek	Parkování v křižovatce	Příliš vzrostlá zeleň	Příliš rozlehlá křižovatka	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Nevhodné umístění SZD	Chybně vytvořené místo pro přecházení	Couvání do křižovatky	Chybějící SDZ	Nevhodné umístění autobusové zastávky	Chybějící vodorovné značení pro OsSSPaO	Přejíždění dopravního stínu	Parkování na přechodu pro chodce	Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení	Chybějící VDZ
1													X	X
2														
3														
4	X													X
5		X												
6			X											
7			X											
8														
9														
10	X	X	X	X	X									
11														
12						X								
13	X	X												
14							X							
15														
16														
17								X						
18														
19	X													
20														
21	X		X						X					
22			X		X									
23			X											
24														
25								X						
26														
27										X				
28					X									
29	X													
30	X				X									

Tab. 5: Bezpečnostní rizika v křižovatkách

(pokračování)

Úsek	Parkování v křižovatce	Příliš vzrostlá zeleň	Příliš rozlehlá křižovatka	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Nevhodné umístění SZD	Chybně vytvořené místo pro přecházení	Couvání do křižovatky	Chybějící SDZ	Nevhodné umístění autobusové zastávky	Chybějící vodorovné značení pro OsSSPaO	Přejíždění dopravního stínu	Parkování na přechodu pro chodce	Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení	Chybějící VDZ
31														
32	X	X	X											
33	X													
34	X		X							X	X	X		X
35														
36														

Z tabulek můžeme vidět, že nejčastěji nalezený rizikový faktor v křižovatkách je parkování v křižovatce a příliš rozlehlá křižovatka, to jsou i hlavní problémy křižovatek v řešené oblasti.

5.4.2 Mezikřižovatkové úseky

5.4.2.1 Úsek č. 1

Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení

Kontejnery na odpad jsou umístěné na opačné straně komunikace a nenachází se zde přechod pro chodce ani místo pro přecházení, to zvyšuje riziko neřízeného pohybu chodců za účelem přejít komunikaci. Hrozí, že chodci budou přecházet silnici kdekoliv jim to přijde vhodné. Můžou tak vznikat nehody s následky na životě a zdraví.

Tento rizikový faktor je hodnocen střední úrovní rizika.



Obr. 31: Úsek č. 1 - Chybějící přechod pro chodce⁵¹

5.4.2.2 Úsek č. 2

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.3 Úsek č. 3

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.4 Úsek č. 4

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.5 Úsek č. 5

Nedostatečný průjezdný profil

Kvůli možnosti parkování po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat

⁵¹ © Weinelt Petr, 2020

volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste šance na vznik kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 32: Úsek č. 5 - Nedostatečný průjezdný profil⁵²

5.4.2.6 Úsek č. 6

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.7 Úsek č. 7

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.8 Úsek č. 8

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.9 Úsek č. 9

Nedostatečný průjezdný profil

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

⁵² © Weinelt Petr, 2020



Obr. 33: Úsek č. 9 - Nedostatečný průjezdný profil⁵³

5.4.2.10 Úsek č. 10

Nedostatečný průjezdný profil

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



Obr. 34: Úsek č. 10 - Nedostatečný průjezdný profil⁵⁴

5.4.2.11 Úsek č. 11

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.12 Úsek č. 12

Nedostatečný průjezdný profil

Kvůli možnosti parkování po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což

⁵³ © Weinelt Petr, 2020

⁵⁴ © Weinelt Petr, 2020

je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste šance na vznik kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 35: Úsek č. 12 - Nedostatečný průjezdný profil⁵⁵

5.4.2.13 Úsek č. 13

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.14 Úsek č. 14

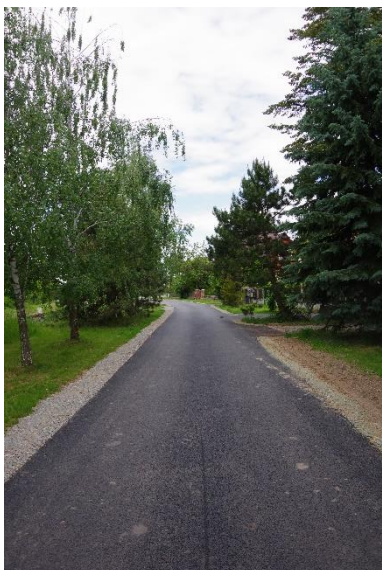
Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.15 Úsek č. 15

Příliš vzrostlá zeleň

Stromy podél komunikace jsou dost blízko hraně komunikaci, některé větve zasahují do průjezdného profilu komunikace. Pravděpodobnost vzniku dopravní nehody s následky na životě a zdraví je malá, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.

⁵⁵ © Weinelt Petr, 2020



Obr. 36: Úsek č. 15 - Příliš vzrostlá zeleň⁵⁶

5.4.2.16 Úsek č. 16

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.17 Úsek č. 17

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.18 Úsek č. 18

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.19 Úsek č. 19

Nedostatečný průjezdný profil

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

⁵⁶ © Weinelt Petr, 2020



Obr. 37: Úsek č. 19 - Nedostatečný průjezdný profil⁵⁷

5.4.2.20 Úsek č. 20

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.21 Úsek č. 21

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.22 Úsek č. 22

Nedostatečný průjezdný profil

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



Obr. 38: Úsek č. 22 - Nedostatečný průjezdný profil⁵⁸

⁵⁷ © Weinelt Petr, 2020

⁵⁸ © Weinelt Petr, 2020

5.4.2.23 Úsek č. 23

Špatné parkování

Vozidla parkující v prostoru, který je určený pro vyhýbání vozidel porušují zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a také zasahují do jízdního pruhu a narušují tak průjezdný profil komunikace. Vozidla se tedy nemají kde vyhnout, a proto tento faktor může způsobovat potíže při vyhýbání vozidel. Existuje zde riziko vzniku nehod s hmotnou škodou, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní rizika.



Obr. 39: Úsek č. 23 - Špatné parkování⁵⁹

5.4.2.24 Úsek č. 24

Nedostatečný průjezdný profil

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



Obr. 40: Úsek č. 24 - Nedostatečný průjezdný profil⁶⁰

⁵⁹ © Weinelt Petr, 2020

⁶⁰ © Weinelt Petr, 2020

5.4.2.25 Úsek č. 25

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.26 Úsek č. 26

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.27 Úsek č. 27

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.28 Úsek č. 28

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.29 Úsek č. 29

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.30 Úsek č. 30

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.31 Úsek č. 31

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.32 Úsek č. 32

Chybějící VDZ

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



Obr. 41: Úsek č. 32 - chybějící VDZ⁶¹

⁶¹ © Weinelt Petr, 2020

5.4.2.33 Úsek č. 33

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.34 Úsek č. 34

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.35 Úsek č. 35

Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

Toto nevhodné umístění kontejneru přímo ohrožuje bezpečnost účastníků provozu. V případě že by došlo k odbrzdění kontejnerů a vjetí před jedoucí vozidlo, může nejen dojít ke zranění pasažérů ve vozidle, ale následné odmrštění kontejneru by mohlo vytvořit další nebezpečné situace.

Tento rizikový faktor je hodnocen vysokou úrovní rizika.



Obr. 42: Úsek č. 35 - Nevhodné umístění kontejneru na odpad⁶²

5.4.2.36 Úsek č. 36

Nevyhovující povrch komunikace

Štěrková drť není jako vrchní vrstva vozovky vyhovující materiál, zvláště když na něj navazují asfaltové úseky komunikace. Řidič není nijak varován před změnou povrchu komunikace. Pravděpodobnost nehody je malá, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 43: Úsek č. 36 - Nevyhovující povrch komunikace⁶³

⁶² © Weinelt Petr, 2020

⁶³ © Weinelt Petr, 2020

5.4.2.37 Úsek č. 37

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.38 Úsek č. 38

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.39 Úsek č. 39

Špatné parkování

Parkování na nevyznačených místech, na místech k tomu nevhodných. Projíždějící řidič, který vyjíždí ze zatáčky, nemusí postřehnout zaparkované vozidlo dostatečně rychle, aby stihl zareagovat, nebo si nemusí včas všimnout, že zaparkované vozidlo se rozjíždí. Tento rizikový faktor vytváří kolizní situace, které mohou vést k nehodám s hmotnou škodou. Nehody s následky na životě a zdraví jsou nepravděpodobné, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní rizika.



Obr. 44: Úsek č. 39 - Špatné parkování⁶⁴

5.4.2.40 Úsek č. 40

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.41 Úsek č. 41

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.42 Úsek č. 42

Chybějící VDZ

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

⁶⁴ © Weinelt Petr, 2020



Obr. 45: Úsek č. 42 - Chybějící VDZ⁶⁵

5.4.2.43 Úsek č. 43

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.44 Úsek č. 44

Chybějící VDZ

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



Obr. 46: Úsek č. 44 - Chybějící VDZ⁶⁶

5.4.2.45 Úsek č. 45

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.46 Úsek č. 46

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.47 Úsek č. 47

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

⁶⁵ © Weinelt Petr, 2020

⁶⁶ © Weinelt Petr, 2020

5.4.2.48 Úsek č. 48

Nevyhovující povrch komunikace

Kamenné kostky nejsou jako vrchní vrstva vozovky vyhovující materiál, zvláště když na něj navazují asfaltové úseky komunikace. Rychlost v tomto úseku není upravena pomocí SDZ a řidič není nijak varován před změnou povrchu komunikace. Stav komunikace by mohl způsobit nehodu s hmotnou škodou. Nehoda s následky na životě a zdraví je nepravděpodobná, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.

Nedostatečný průjezdný profil

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



Obr. 47: Úsek č. 48 - Nedodržený průjezdný profil, Nevhodný povrch komunikace⁶⁷

5.4.2.49 Úsek č. 49

Nedostatečný průjezdný profil

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

⁶⁷ © Weinelt Petr, 2020



Obr. 48: Úsek č. 49 - Nedodržený průjezdný profil⁶⁸

5.4.2.50 Úsek č. 50

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.51 Úsek č. 51

Předimenzovaná šířka komunikace

Příliš velká šířka komunikace nenutí řidiče udržovat bezpečnou rychlost, naopak svádí řidiče k vyšším rychlostem. Můžou tak vznikat kolizní a nebezpečné situace. Existuje velké riziko nehod s hmotnou škodou a nehod s následky na životě a zdraví, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní rizika.



Obr. 49: Úsek č. 51 - Předimenzovaná šířka komunikace⁶⁹

5.4.2.52 Úsek č. 52

Při bezpečnostní inspekci tohoto úseku nebyl odhalen žádný rizikový faktor.

5.4.2.53 Úsek č. 53

Nedostatečný průjezdný profil

⁶⁸ © Weinelt Petr, 2020

⁶⁹ © Weinelt Petr, 2020

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



Obr. 50: Úsek č. 53 - Nedostatečný průjezdný profil⁷⁰

5.4.2.54 Úsek č. 54

Předimenzovaná šířka komunikace

Příliš velká šířka komunikace nenutí řidiče udržovat bezpečnou rychlost, naopak svádí řidiče k vyšším rychlostem. Můžou tak vznikat kolizní a nebezpečné situace. Existuje velké riziko nehod s hmotnou škodou a nehod s následky na životě a zdraví, proto je tento rizikový faktor hodnocen střední úrovní rizika.



Obr. 51: Úsek č. 54 - Předimenzovaná šířka komunikace⁷¹

5.4.2.55 Úsek č. 55

Nedostatečný průjezdný profil

⁷⁰ © Weinelt Petr, 2020

⁷¹ © Weinelt Petr, 2020

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

Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

Nevhodné umístění kontejnerů může vést ke vzniku kolizních situací. Může tak vést k nehodám s hmotnými škodami. Nehody s následky na životě a zdraví nejsou příliš pravděpodobné, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 52: Úsek č. 55 - Nedostatečný průjezdný profil, nevhodné umístění kontejneru⁷²

5.4.2.56 Úsek č. 56

Nedostatečný průjezdný profil

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

⁷² © Weinelt Petr, 2020



Obr. 53: Úsek č. 56 - Nedostatečný průjezdný profil⁷³

5.4.2.57 Úsek č. 57

Nedostatečný průjezdný profil

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



Obr. 54: Úsek č. 57 - Nedostatečný průjezdný profil⁷⁴

5.4.2.58 Úsek č. 58

Nedostatečný průjezdný profil

Kvůli možnosti parkování po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což

⁷³ © Weinelt Petr, 2020

⁷⁴ © Weinelt Petr, 2020

je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste šance na vznik kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.

Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

Nevhodné umístění kontejnerů může vést ke vzniku kolizních situací. Může tak vést k nehodám s hmotnými škodami. Nehody s následky na životě a zdraví nejsou příliš pravděpodobné, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 55: Úsek č. 58 - Nedostatečný průjezdný profil, nevhodné umístění kontejneru⁷⁵

5.4.2.59 Úsek č. 59

Nedostatečný průjezdný profil

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

⁷⁵ © Weinelt Petr, 2020



Obr. 56: Úsek č. 59 - Nedostatečný průjezdný profil⁷⁶

5.4.2.60 Úsek č. 60

Nedostatečný průjezdný profil

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



Obr. 57: Úsek č. 60 - Nedostatečný průjezdný profil⁷⁷

5.4.2.61 Úsek č. 61

Nedostatečný průjezdný profil

Kvůli možnosti parkování po obou stranách komunikace dochází ke značnému zmenšení průjezdného profilu komunikace. Tak v ulicích s oboustranným provozem není dodržen minimální průjezdný profil komunikace, což je 6 metrů podle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích musí při stání vozidel zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy, v případě zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký 3 metry pro oba směry. Kvůli tomuto rizikovému faktoru roste šance na vznik

⁷⁶ © Weinelt Petr, 2020

⁷⁷ © Weinelt Petr, 2020

kolizních situací. Pravděpodobnost vzniku nehod s následky na životě a zdraví je velmi malá, z tohoto důvodu je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.

Nevhodné umístění kontejnerů na odpad

Nevhodné umístění kontejnerů může vést ke vzniku kolizních situací. Může tak vést k nehodám s hmotnými škodami. Nehody s následky na životě a zdraví nejsou příliš pravděpodobné, proto je tento rizikový faktor hodnocen nízkou úrovní rizika.



Obr. 58: Úsek č. 61 - Nedostatečný průjezdný profil, nevhodné umístění kontejneru⁷⁸

5.4.2.62 Úsek č. 62

Nedostatečný průjezdný profil

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



Obr. 59: Úsek č. 62 - Nedostatečný průjezdný profil⁷⁹

⁷⁸ © Weinelt Petr, 2020

⁷⁹ © Weinelt Petr, 2020

Tab. 6: Bezpečnostní rizika v mezikřižovatkových úsecích

Úsek	Nedostatečný průjezdný profil	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení	Příliš vzrostlá zeleň	Špatné parkování	Chybějící VDZ	Nevyhovující povrch komunikace	Předimenzovaná šířka komunikace
1			X					
2								
3								
4								
5	X							
6								
7								
8								
9	X							
10	X							
11								
12	X							
13								
14								
15				X				
16								
17								
18								
19	X							
20								
21								
22	X							
23					X			
24	X							
25								
26								
27								
28								
29								
30								
31								
32						X		
33								

Tab. 6: Bezpečnostní rizika v mezikřížovatkových úsecích

(pokračování)

Úsek	Nedostatečný průjezdný profil	Nevhodné umístění kontejnerů na odpad	Chybějící přechod pro chodce nebo místo pro přecházení	Příliš vzrostlá zeleň	Špatné parkování	Chybějící VDZ	Nevyhovující povrch komunikace	Předimenzovaná šířka komunikace
34								
35		X						
36							X	
37								
38								
39					X			
40								
41								
42						X		
43								
44						X		
45								
46								
47								
48	X						X	
49	X							
50								
51								X
52								
53	X							
54								X
55	X	X						
56	X							
57	X							
58	X	X						
59	X							
60	X							
61	X	X						
62	X							

Z tabulky můžeme vidět, že nejčastěji nalezený rizikový faktor je nedodržení průjezdného profilu komunikace.

6 NÁVRH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ

V současné době je při rekonstrukci uličního prostoru stále více kladen důraz na kvalitní opravu a uspořádání komunikace. Nazýváme to humanizací území. Dnešní moderní vzhled komunikací ve městě vede řidiče k tomu, aby dodržovali maximální dovolenou rychlost a jezdili ohleduplně. Zároveň by měli řidiči vnímat komunikaci jako veřejný prostor, a ne pouze jako dopravní koridor. Díky tomuto jevu by se měla zvýšit bezpečnost všech účastníků provozu.

Dopravu lze zklidňovat plošně nebo jednotlivě pomocí různých opatření. Mezi způsoby plošného zklidňování dopravy patří vytváření obytných zón, zón 30, nebo prostor sdílený všemi účastníky provozu. Mezi dopravně zklidňující opatření patří informační opatření, která účastníky provozu informují o tom, jak se mají chovat v daném úseku komunikace a co mají očekávat, dále sem patří naznačující opatření, která na účastníka provozu působí opticko-psychologicky, poslední druh opatření jsou fyzická neboli stavební opatření, která účastníka provozu donutí změnit směr jízdy, nebo snížit rychlost.

Snížení rychlosti vozidel je velice důležité k tomu abychom odvrátily kolizní situace a zabránili tak vzniku možných dopravních nehod případně zmírnili následky dopravních nehod. V oblastech jako je ta, která je v rámci této bezpečnostní inspekce řešena nejsou nehody koncentrovány v jednom místě, ale jsou spíše rozptýleny po celé oblasti. Z tohoto důvodu plošné zklidnění oblasti bude mít za následek zvýšení bezpečnosti v celé oblasti hlavně pro zranitelné účastníky provozu tzn. chodce, případně cyklisty.

Zklidňování dopravy v křižovatkách je prováděno například pomocí vysazených chodníkových ploch v místech pro přecházení nebo v místech kde se nachází přechod pro chodce. Tyto plochy mají za cíl zabránit parkování v nebezpečné blízkosti křižovatky. Dále taky zlepšují rozhledové poměry, díky psychologickému zúžení komunikace přispívají ke snížení rychlosti vozidel a taky zkracují délku přecházení komunikace. Můžeme také použít střídavé uspořádání parkovacích pruhů, která slouží podobně jako vysazené chodníkové plochy. Při použití fyzických opatření přichází v úvahu zvýšená křižovatková plocha, nebo zpomalení vozidel pomocí zpomalovacích polštářů. Při použití naznačujících opatření můžeme například upravit povrch komunikace.

Je důležité, aby při zklidňování celé oblasti byl kladen důraz na bezpečnost všech účastníků provozu. Pak taky, aby celá oblast byla jednotná, tzn. abychom nepoužívali v každé křižovatce jiný zklidňující prvek. Řešená oblast byla rozdělena do čtyř částí: křižovatky, zóny 30 a obslužné místní komunikace.

6.1 Křižovatky

Křižovatkové úseky č. 21, 32, 33, 34, 1, 12 budou řešeny jako křižovatky s místy pro přecházení (VDZ V7b). Přednost bude upravena pomocí svislého dopravního značení, tedy osazením křižovatek dopravním značením P4 „Dej přednost v jízdě“ a P2 „Hlavní pozemní komunikace“ Výkresy jednotlivých variant jsou zpracovány v přílohách č. 1, č. 2, č. 3, č. 4, č. 5 a č. 6.

Křižovatkové úseky č. 2, 3, 4, 5, 13, 20, 22, 23, 27 budou řešeny jako křižovatky s přechody pro chodce (VDZ V7a) s vysazenými chodníkovými plochami. Přednost v jízdě nebude upravena pomocí svislého dopravního značení, tedy bude platit přednost zprava. Vzorový výkres je zpracován v příloze č. 7.

Křižovatkové úseky č. 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 19, 24, 26, 28, 29, 31, 35, 36 zůstanou beze změny, buď z důvodu, že zde nebyl nalezen žádný rizikový faktor, anebo nebyl nalezen rizikový faktor, který by způsobil velké riziko vzniku nehod. Dalším důvodem je malý provoz.

Křižovatkové úseky č. 7, 17, 18, 25 budou řešeny jako křižovatky s předností zprava, vždy pouze jedna větev křižovatky bude vybavena místem pro přecházení, na zbylých dvou větvích není toto vybavení potřeba, protože zástavba a chodník se nachází pouze na jedné straně komunikace. Vzorový výkres je zpracován v příloze č. 8.

Křižovatka č. 30 nebude řešena. V přilehlých úsecích bude zakázáno zatavení svislým značením B28 „zákaz zastavení“. Tudíž bude zabráněno parkování v blízkosti křižovatky a zlepší se tak rozhledové poměry a zvýší se bezpečnost v křižovatce. Špatně umístěné SDZ ukazující směr k místům se sportovním vyžitím bude přesunuto před křižovatkou. Zároveň budou upraveny přilehlé mezikřižovatkové úseky, za účelem snížení rizika.

Křižovatka č. 6 bude řešena jako styková s rozlišením přednosti v jízdě za pomoci osazení křižovatky svislým dopravním značením P4 „Dej přednost v jízdě“ a P2 „Hlavní pozemní komunikace“. Bude zvýšena přehlednost křižovatky a budou upraveny přilehlé mezikřižovatkové úseky. Výkres této křižovatky je zpracován v příloze č. 9.

6.2 Obslužné komunikace

Úseky 1, 2, 3, 4, 5, 8, 18, 20, 24, 30, 34, 38, 39, 48, 51, 52, 54 budou řešeny jako obousměrné obslužné místní komunikace s podélným parkováním po jedné straně komunikace. Všechny křižovatky na těchto úsecích budou vybaveny přechodem pro chodce (VDZ V7a), nebo místem pro přecházení (VDZ V7b). Celé území bude uzpůsobeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Přechody pro chodce budou vybaveny prvky pro OsSSPaO a tyto lidé budou k přechodu přivedeni pomocí umělých nebo přírodních vodících linií. Uliční prostor bude osazen pouličním osvětlením. Vzorový situační výkres komunikace s podélným parkováním po jedné straně vozovky je zpracován v příloze č. 7.

Úseky č. 17, 54 budou řešeny jako obousměrné obslužné místní komunikace s parkováním střídavě po pravé a po levé straně komunikace. Všechny křižovatky na těchto úsecích budou vybaveny přechodem pro chodce (VDZ V7a), nebo místem pro přecházení (VDZ V7b). Celé území bude uzpůsobeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Přechody pro chodce budou vybaveny prvky pro OsSSPaO a tyto lidé budou k přechodu přivedeni pomocí umělých nebo přírodních vodících linií. Uliční prostor bude osazen pouličním osvětlením. Vzorový situační výkres s podélným parkováním po obou stranách obousměrné komunikace je zpracován v příloze č. 4 a příloze č. 7.

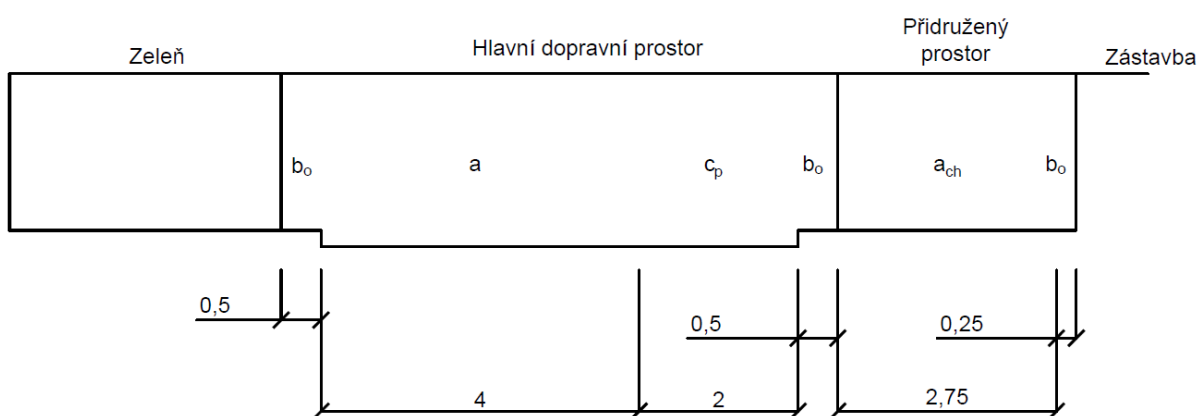
Úseky č. 34, 45, 51 budou řešeny jako obousměrné obslužné místní komunikace s parkováním po obou stranách komunikace. Křižovatky v těchto úsecích budou vybaveny místem pro přecházení (VDZ V7b). Celé území bude uzpůsobeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Přechody pro chodce budou vybaveny prvky pro OsSSPaO a tyto lidé budou k přechodu přivedeni pomocí umělých nebo přírodních vodících linií. Uliční prostor bude osazen pouličním osvětlením. Vzorový situační výkres s podélným parkováním po obou stranách obousměrné komunikace je zpracován v příloze č. 1.

Úseky č. 6, 12, 16, 21, 28, 29, 31, 32, 33, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47 zůstávají beze změny, protože nebyl nalezen vážný důvod pro aplikaci nápravného opatření.

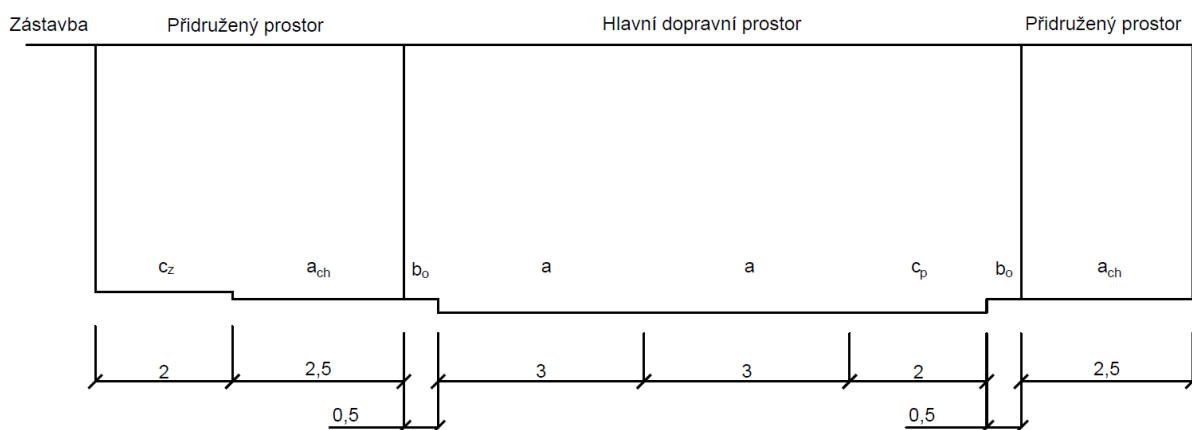
6.3 Zóny 30

Úseky č. 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 19, 22, 23, 25, 26, 27, 35, 36, 37, 49, 50, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62 budou řešeny jako zóny 30.

Zóny 30 mohou být řešeny jako jednosměrné s podélným parkováním po jedné straně. Typový příčný řez je na Obr. 60 a vzorový situační výkres je vypracován v příloze č. 5. Dále můžeme zóny 30 navrhovat jako obousměrné komunikace s podélným parkováním po jedné straně, kdy bude parkování na druhé straně komunikace zakázáno svislým dopravním značením B28 „zákaz zastavení“. Typový příčný řez je na Obr. 61 a vzorový situační výkres je zpracován v příloze č. 8.



Obr. 60: Typový příčný řez jednosměrnou komunikací s podélným parkováním po jedné straně.



Obr. 61: Typový příčný řez obousměrnou komunikací s podélným parkováním po jedné straně

7 ZÁVĚR

Tato práce se zabývala bezpečnostní inspekci místní části Jaroměř – Pražské Předměstí. Řešená oblast se skládá z několika místních komunikací s nevýznamnou dopravní funkcí a obytných smíšených ploch, na které je kladen důraz z pohledu bezpečnosti všech účastníků provozu. Bezpečnostní inspekce byla provedena dle stanovené metodiky provádění bezpečnostních inspekci na pozemních komunikacích, tato metodika je ověřená a určená pro hledání bezpečnostních rizik v dopravním prostředí. Celá bezpečnostní inspekce byla provedena pěší obchůzkou a bylo nalezeno množství rizikových faktorů, které se opakují v celé oblasti.

Na základě zjištěných bezpečnostních nedostatků byl zpracován návrh úprav jednotlivých mezikřižovatkových úseků a křižovatek. Návrhové prvky byly rozděleny do 3 skupin – Úprava komunikací na zóny 30, úprava komunikací na obslužné místní komunikace zklidněné, úprava křižovatek na křižovatky s přechody pro chodce, místy pro přecházení a prvky pro OsSSPaO.

Zpracované výkresy jsou přiloženy v přílohové části práce.

Práce splnila zadání a její stanovené cíle.

8 BIBLIOGRAFIE

Čísla odkazů odpovídají číselnému označení odkazů v textu.

- [1] Kraj Královéhradecký, okres Náchod, Jaroměř. Místopisný průvodce po České Republice - přehledný seznam obcí České republiky [online]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/8902/jaromer/>
- [2] Současnost - Oficiální stránky města Jaroměř. Město - Oficiální stránky města Jaroměř [online]. Copyright © 2020 [cit. 04.07.2020]. Dostupné z: <https://www.jaromer-josefov.cz/mesto/informace-o-meste/soucasnost/>
- [3] Výtopna Jaroměř [online]. [cit. 2020-07-07]. Dostupné z: <https://www.vytopnajaromer.cz/onas/>
- [4] Slepá mapa ČR - Mapa ČR, České republiky. Mapa ČR, České republiky, Česka - kraje, města, počet obyvatel, okresy, slepá mapa, rozloha [online]. Dostupné z: <http://www.mapaceskerepubliky.cz/slepa-mapa-cr>
- [5] Historie - Oficiální stránky města Jaroměř. Město - Oficiální stránky města Jaroměř [online]. Copyright © 2020 [cit. 06.07.2020]. Dostupné z: <https://www.jaromer-josefov.cz/mesto/informace-o-meste/historie/>
- [6] Jaroměř - Současnost obce. Místopisný průvodce po České Republice - přehledný seznam obcí České republiky [online]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/8902/jaromer/soucasnost/>
- [7] Mapy.cz. Mapy.cz [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9365997&y=50.3478640&z=13&l=0>
- [8] Evropská silnice E67 – Wikipedie. [online]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Evropska%C3%A1_silnice_E67
- [9] [online]. Copyright © 2002 [cit. 06.07.2020]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/ve-stavbe/>
- [10] Trať 030. *Wikipedie* [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Pardubice_%E2%80%93_Jarom%C4%9B%C5%99_%E2%80%93_Liberec
- [11] Trať 031. *Wikipedie* [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Pardubice_%E2%80%93_Jarom%C4%9B%C5%99_%E2%80%93_Liberec
- [12] Trať 032. *Wikipedie* [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Jarom%C4%9B%C5%99_%E2%80%93_Trutnov
- [13] Stavby na železnici [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://www.stavby.szdc.cz/>
- [14] Vlakové spojení [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlaky/odjezdy/vysledky/?f=Jarom%C4%9B%C5%99&fc=100003>
- [15] Návrh MHD v Jaroměři [online]. 2017 [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://cena-dekana.fd.cvut.cz/prezentace/9_rocnik/smetana.pdf. Gymnázium Jaroslava Žáka Jaroměř.
- [16] Železniční regionální doprava [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/jaromer/5456770>
- [17] Regionální autobusová doprava [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/autobusy-a-vlaky/mhd>
- [18] Tarif IREDO [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/tarif-iredo/>
- [19] P-Transport s. r. o. [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://portal.cisjr.cz/Down.aspx?f=pdf/L640202_200523_405010.pdf

- [20] Územní plán města Jaroměř [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: https://www.jaromer-josefov.cz/e_download.php?file=data/uredni_deska/obsah972_67.pdf&original=Hlavn%C3%AD%20v%C3%BDkres.pdf
- [21] Mapa. Mapy.cz [online]. [cit. 2020-07-06]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9188275&y=50.3507939&z=15&l=0>
- [22] Mapa. Mapy.cz [online]. [cit. 2020-07-07]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9191708&y=50.3509993&z=16&l=0>
- [23] Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací. 3. vydání. CDV, 2013. ISBN 978-80-86502-49-6.
- [24] Mapy.cz: Mapový podklad [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9203091&y=50.3484553&z=17&source=stre&id=105959>
- [25] Mapy.cz: Mapový podklad [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9203091&y=50.3484553&z=17&source=stre&id=105959>
- [26] JDVM [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7347-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-v-zadane-lokalite>
- [27] Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>
- [48] TP137 [online]. 2017 [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_135_2017.pdf

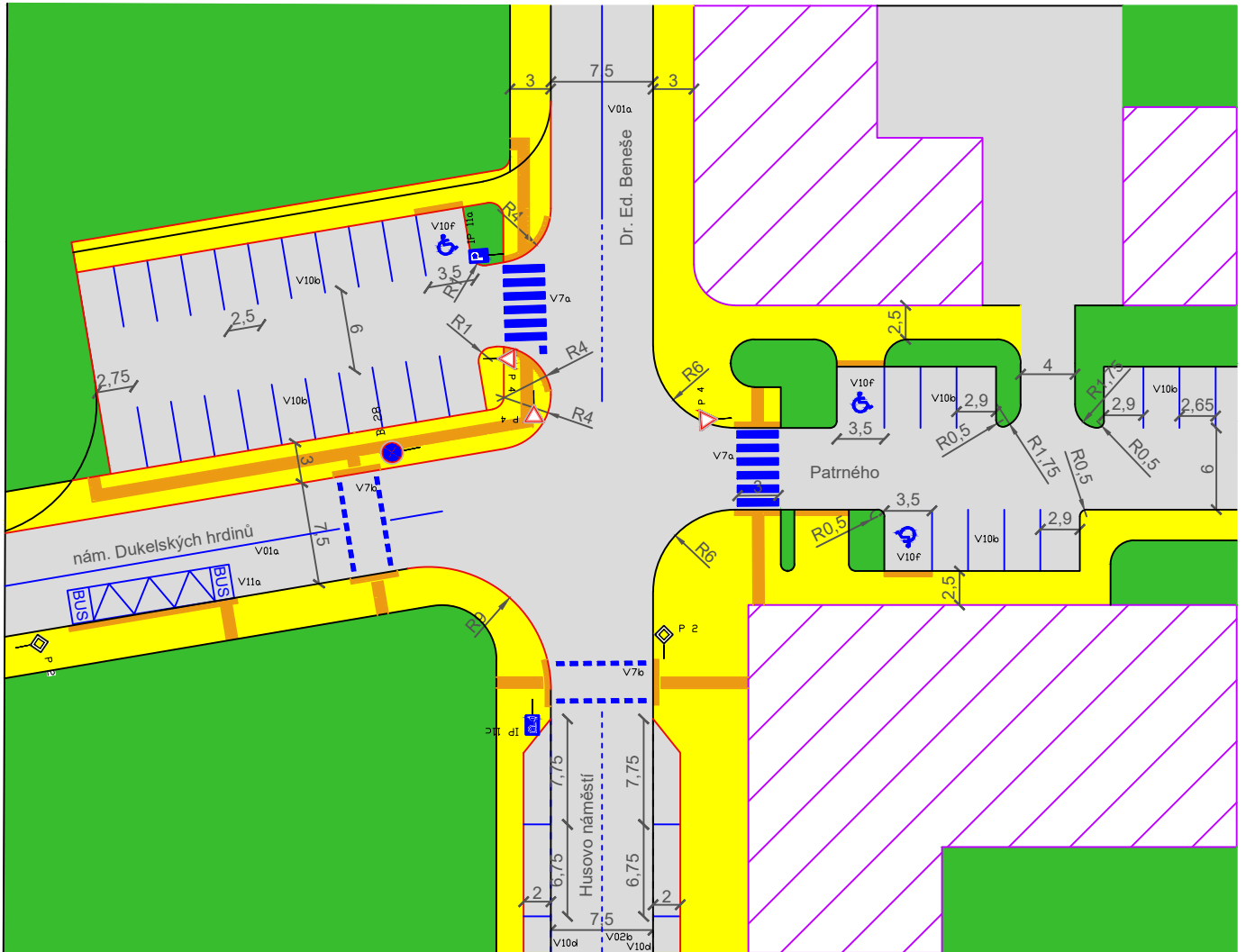
9 PŘÍLOHY

- 1 Křižovatka Patrného X Husovo náměstí X Dr. Ed. Beneše X nám. Dukelských hrdinů
Obousměrná obslužná komunikace se stavebními úpravami s podélným parkováním po obou stranách komunikace
- 2 Křižovatka Albieriho X nám. Dukelských hrdinů X Karla Lánského
- 3 Křižovatka Albieriho X Na Obci X Knappova X Vojtěcha Probošla
- 4 Křižovatka Ot. Španiela X Alšova
Obousměrná obslužná komunikace s podélným parkováním střídavě po stranách komunikace
- 5 Křižovatka Ot. Španiela X Jiráskova X Karla Langra
Zóna 30 jako jednosměrná komunikace s podélným parkováním po jedné straně komunikace
- 6 Křižovatka Ot. Španiela X Smetanova
- 7 Křižovatka Jiráskova X Pionýrská
Obousměrná obslužná místní komunikace s podélným parkováním po jedné straně komunikace
Obousměrná obslužná komunikace s podélným parkováním střídavě po stranách komunikace
- 8 Křižovatka Smetanova X Na Ptákách
Zóna 30 jako obousměrná komunikace s podélným parkováním po jedné straně komunikace
- 9 Křižovatka Jiráskova X Doktora Paula

VYTVORENO VE STUDENTSKÉ VERZI PRODUKTU AUTODESK

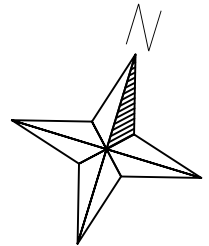
VYTVORENO VE STUDENTSKÉ VERZI PRODUKTU AUTODESK

VYTVORENO VE STUDENTSKÉ VERZI PRODUKTU AUTODESK



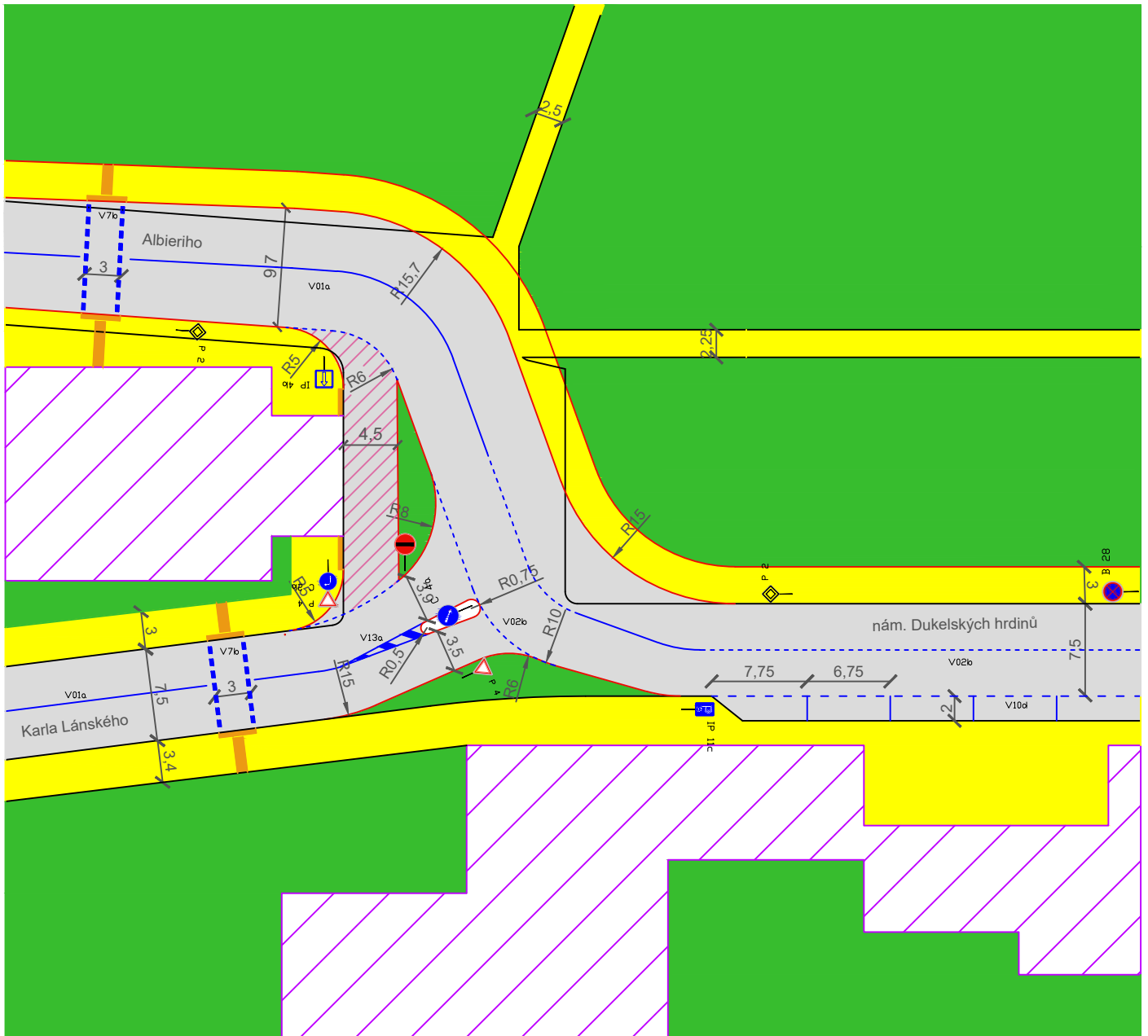
Legenda

- Budovy
- prostor pro chodce
- Nové hrany
- Stávající hrany
- vozovka
- Náv. prvky po OsSSPaO
- zeleň
- VDZ
- Kóty a popisky




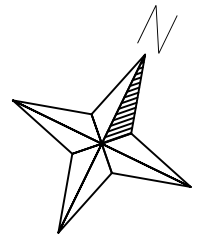
Bakalářská práce			
STUDENT	Petr Weinelt	 ČESKÉ VYSOKÉ UCENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
VEDOUcí PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
AKADEMICKÝ ROK	2019/2020		
NÁZEV VÝKRESU:		MĚŘÍTKO	1:500
Křižovatka Patrného x Husovo náměstí x Dr. Ed. Beneše x nám. Dukelských hrdinů		DATUM	11. 7. 2020
		Č. VÝKRESU	1

VYTVORENO VE STUDENTSKÉ VERZI PRODUKTU AUTODESK




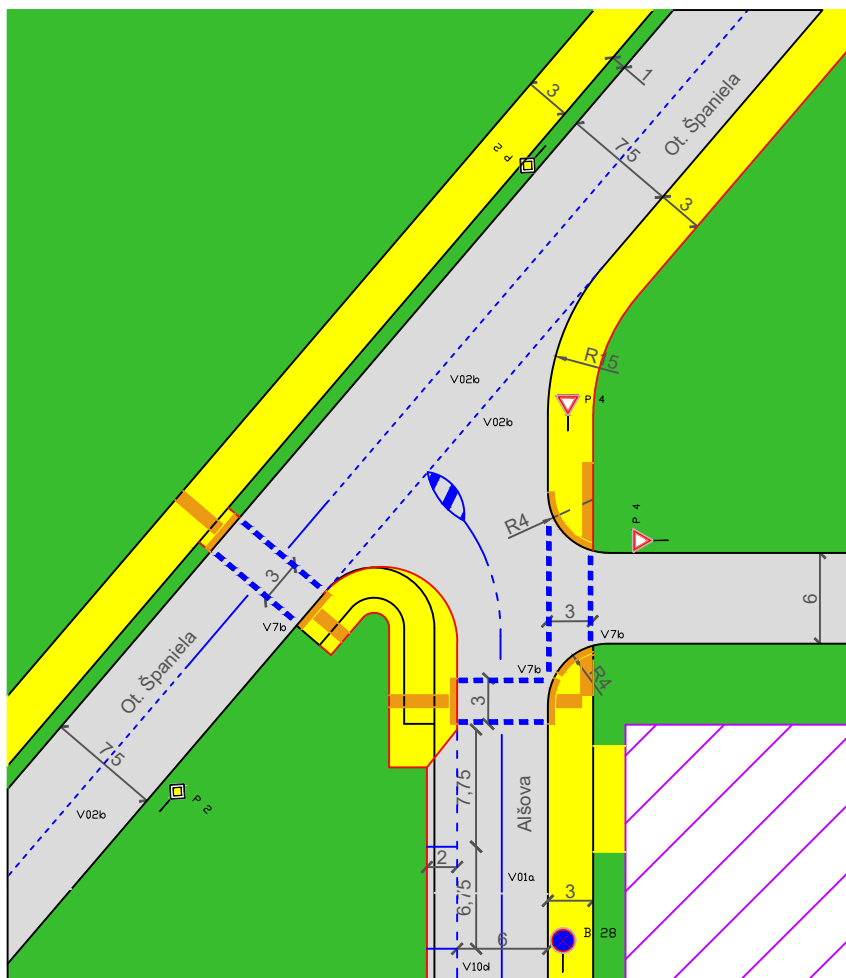
Legenda

-  Budovy
-  prostor pro chodce
-  Nové hrany
-  Stávající hrany
-  vozovka
-  Náv. prvky po OsSSPaO
-  zeleň
-  VDZ
-  Kóty a popisky
-  jiný povrch



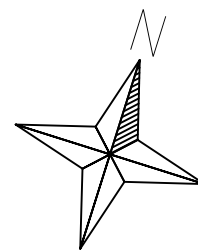
Bakalářská práce


STUDENT	Petr Weinelt	 ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
VEDOUCÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
AKADEMICKÝ ROK	2019/2020		
NÁZEV VÝKRESU:	Křižovatka Albieriho x nám. Dukelských hrdinů x Karla Lánského	MĚŘÍTKO	1:500
		DATUM	12. 7. 2020
		Č. VÝKRESU	2

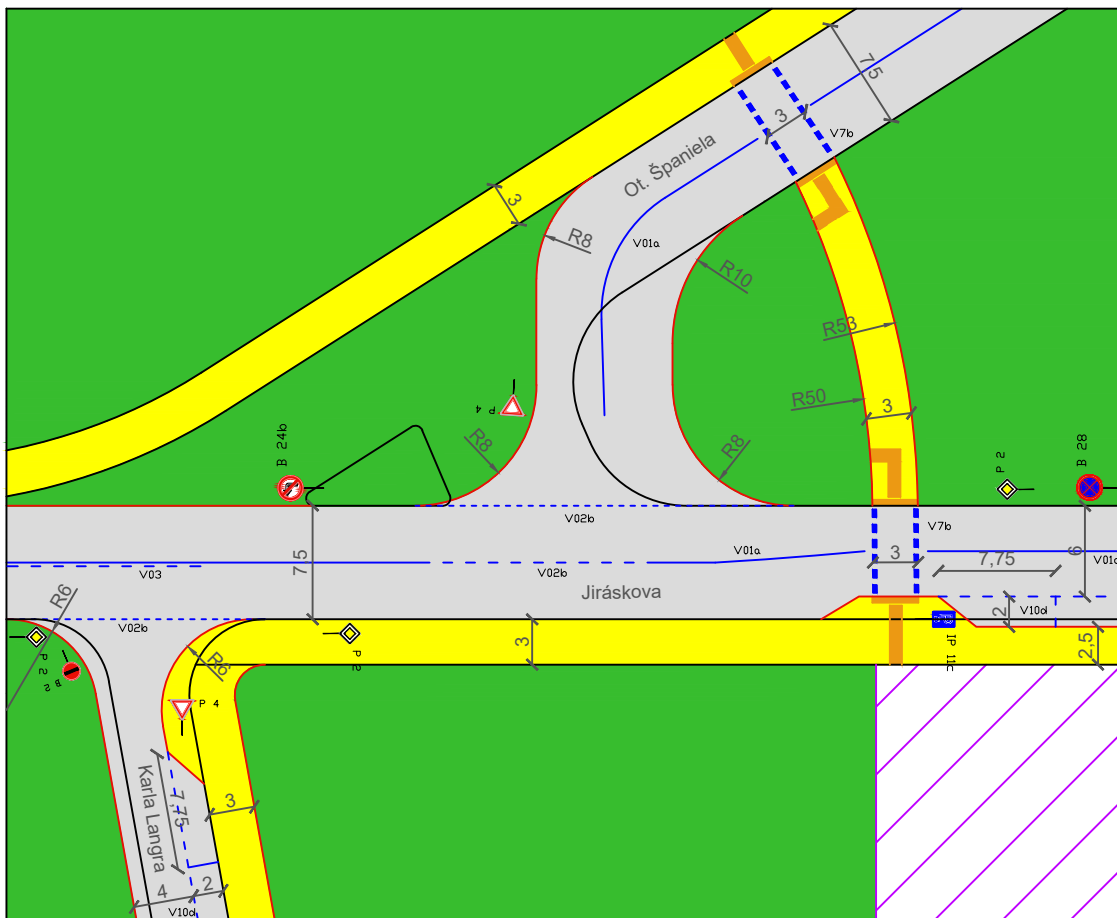


Legenda










- Budovy
- prostor pro chodce
- Nové hrany
- Stávající hrany
- vozovka
- Náv. prvky po OsSSPaO
- zeleň
- VDZ
- Kóty a popisky

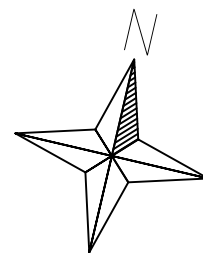


Bakalářská práce			
STUDENT	Petr Weinelt	 ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
VEDOUČÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
AKADEMICKÝ ROK	2019/2020		
NÁZEV VÝKRESU: Křižovatka Ot. Španiela X Alšova		MĚŘÍTKO	1:500
		DATUM	15. 7. 2020
		Č. VÝKRESU	4




Legenda

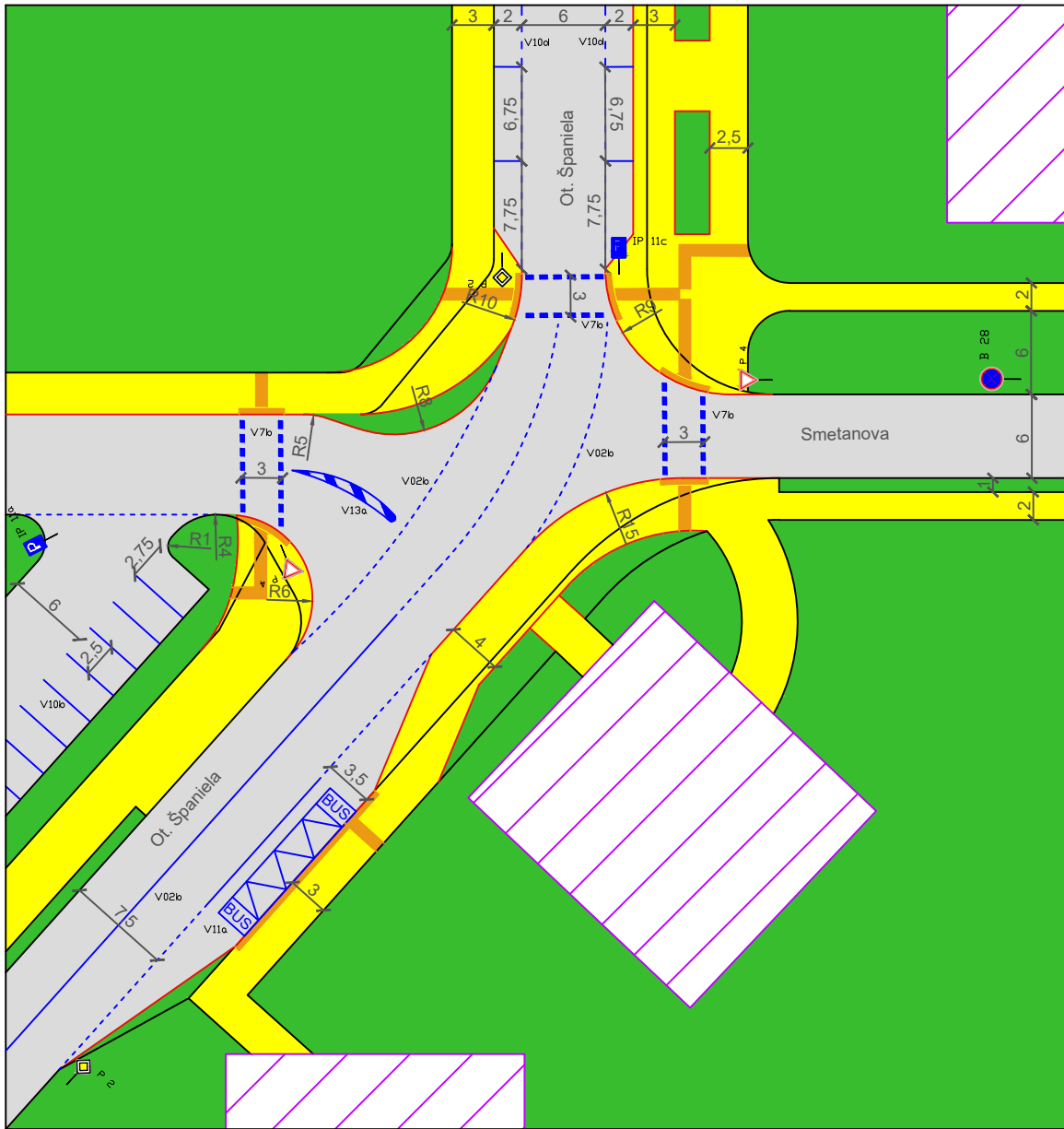
-  Budovy
-  prostor pro chodce
-  Nové hrany
-  Stávající hrany
-  vozovka
-  Náv. prvky po OsSSPaO
-  zeleň
-  VDZ
-  Kóty a popisky



Bakalářská práce

STUDENT	Petr Weinelt	 ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
VEDOUcí PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
AKADEMICKÝ ROK	2019/2020		
NÁZEV VÝKRESU: Křižovatka Ot. Španiela X Jiráskova X Karla Langra		MĚŘÍTKO	1:500
		DATUM	15. 7. 2020
		Č. VÝKRESU	5

VYTVORENO VE STUDENTSKÉ VERZI PRODUKTU AUTODESK

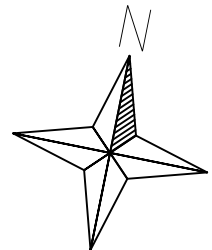



VYTVORENO VE STUDENTSKÉ VERZI PRODUKTU AUTODESK

VYTVORENO VE STUDENTSKÉ VERZI PRODUKTU AUTODESK

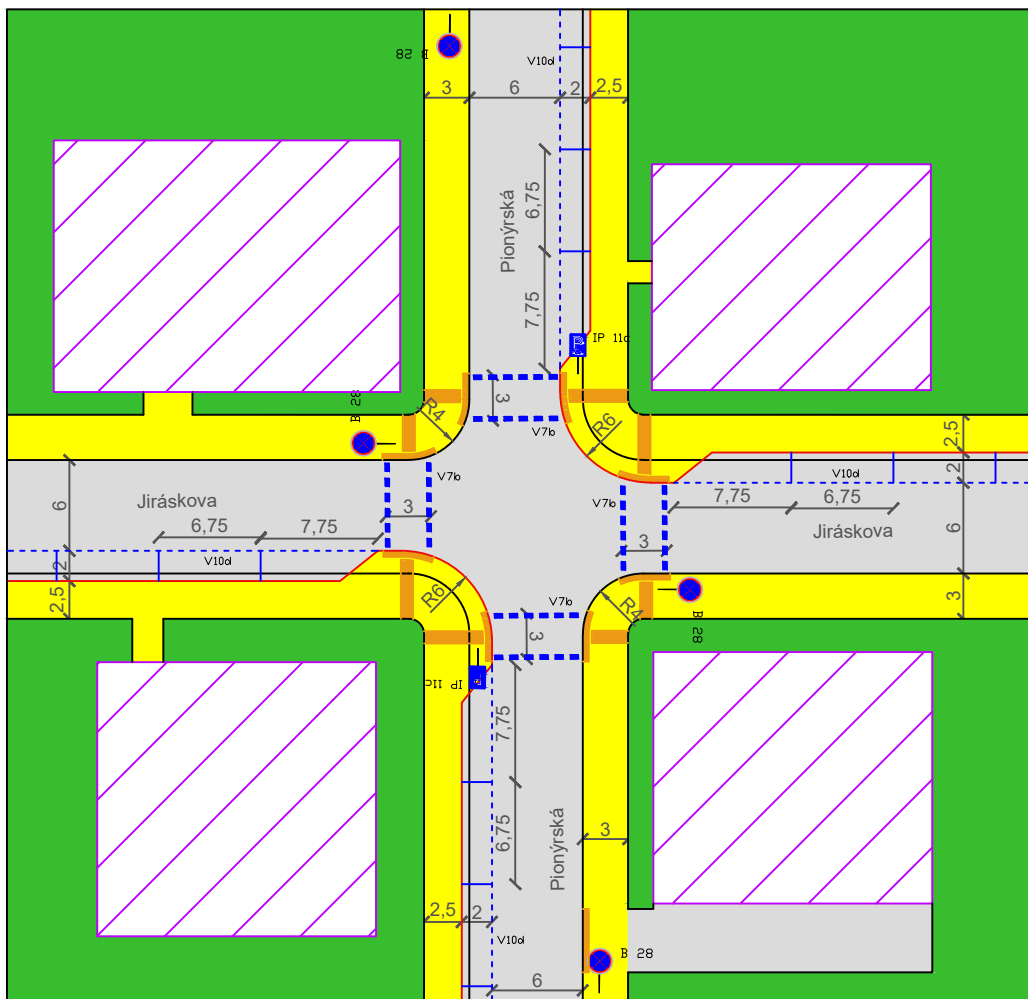
Legenda

- Budovy
- prostor pro chodce
- Nové hrany
- Stávající hrany
- vozovka
- Náv. prvky po OsSSPaO
- zeleň
- VDZ
- Kóty a popisky



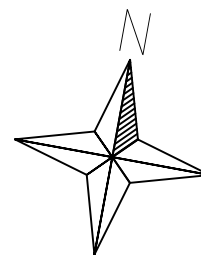
Bakalářská práce				
STUDENT	Petr Weinelt		ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
VEDOUcí PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		MĚŘÍTKO	1:500
AKADEMICKÝ ROK	2019/2020		DATUM	16. 7. 2020
NÁZEV VÝKRESU: Křižovatka Ot. Španiela X Smetanova		Č. VÝKRESU	6	

VYTVORENO VE STUDENTSKÉ VERZI PRODUKTU AUTODESK



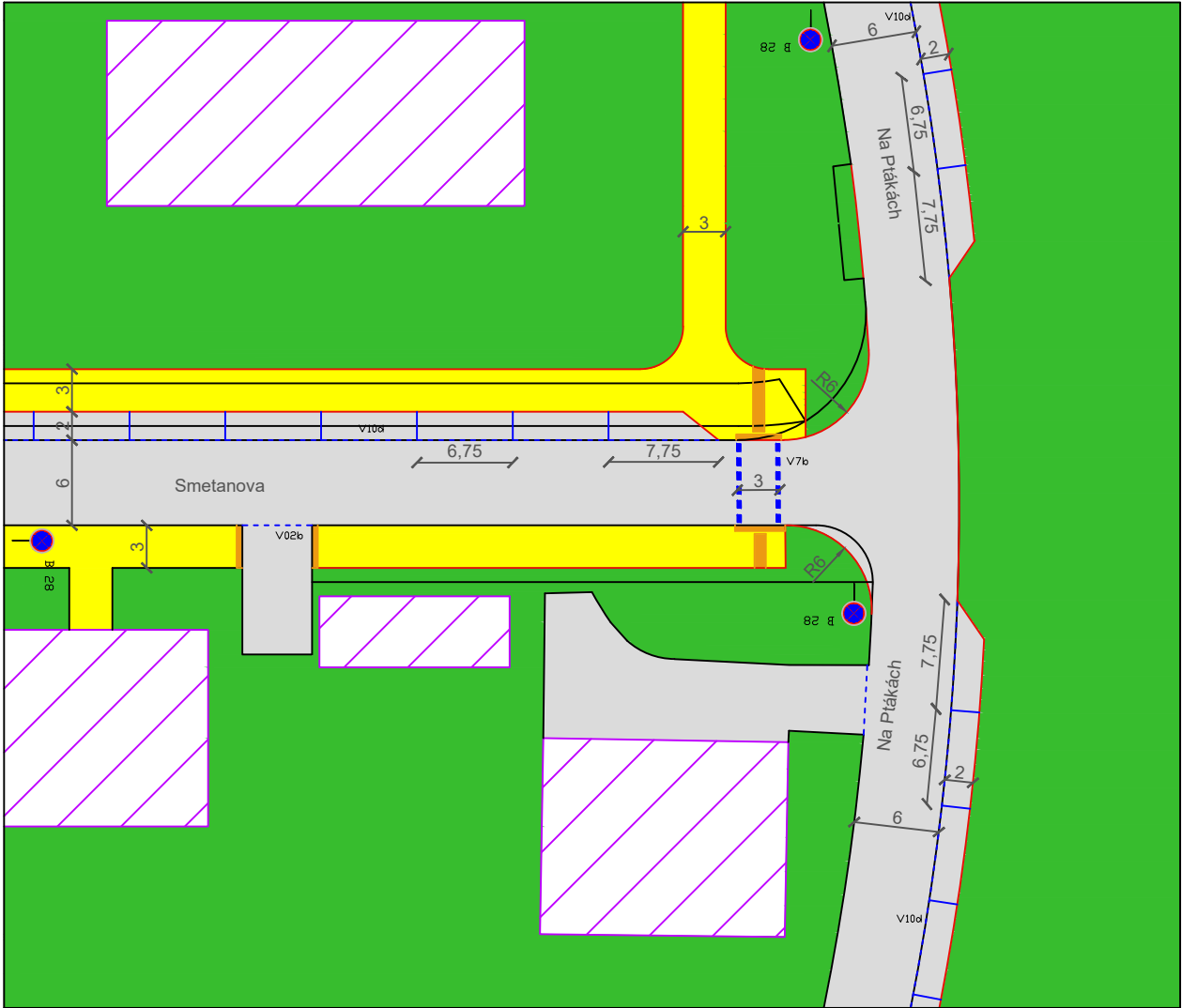
Legenda

- Budovy
- prostor pro chodce
- Nové hrany
- Stávající hrany
- vozovka
- Náv. prvky po OsSSPaO
- zeleň
- VDZ
- Kóty a popisky
- jiný povrch



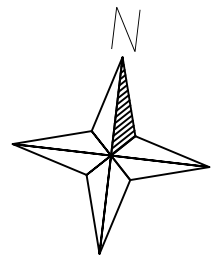
Bakalářská práce			
STUDENT	Petr Weinelt	 ČESKÉ VYSOKÉ UCENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
VEDOUČÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
AKADEMICKÝ ROK	2019/2020		
NÁZEV VÝKRESU:		MĚŘÍTKO	1:500
Křižovatka Jiráskova x Pionýrská		DATUM	16. 7. 2020
		Č. VÝKRESU	7

VYTVOŘENO VE STUDENTSKÉ VERZI PRODUKTU AUTODESK



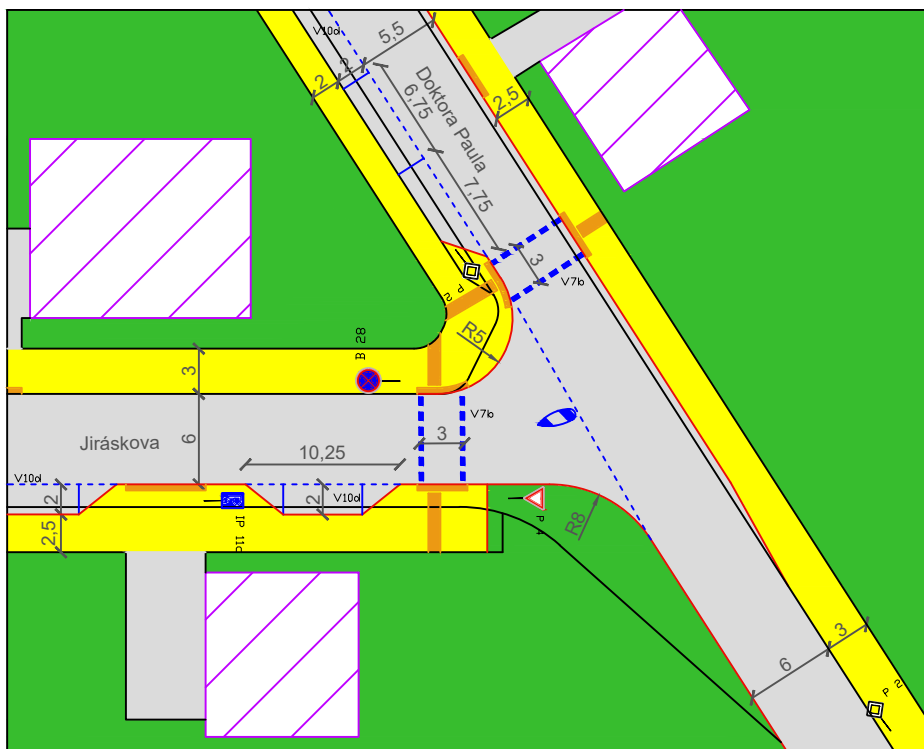
Legenda

- Budovy
- prostor pro chodce
- Nové hrany
- Stávající hrany
- vozovka
- Náv. prvky po OsSSPaO
- zeleň
- VDZ
- Kóty a popisky



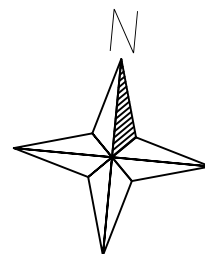
Bakalářská práce

STUDENT	Petr Weinelt	 ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
VEDOUCÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
AKADEMICKÝ ROK	2019/2020		
NÁZEV VÝKRESU:		MĚŘÍTKO	1:500
Křižovatka Smetanova X Na Ptákách		DATUM	17. 7. 2020
		Č. VÝKRESU	8



Legenda

- Budovy
- prostor pro chodce
- Nové hrany
- Stávající hrany
- vozovka
- Náv. prvky po OsSSPaO
- zeleň
- VDZ
- Kóty a popisky



Bakalářská práce			
STUDENT	Petr Weinelt		
VEDOUCÍ PRÁCE	Ing. Tomáš Padělek Ph.D.		
AKADEMICKÝ ROK	2019/2020		
NÁZEV VÝKRESU: Křižovatka Jiráskova X Doktora Paula		MĚŘÍTKO	1:500
		DATUM	17. 7. 2020
		Č. VÝKRESU	9