

sídlo: Pařížská 1230/1, 301 00 Plzeň
telefon: 606 091 250
edip@edip.cz, www.edip.cz



22-27c

**II/214 + III/2148
MODERNIZACE KŘIŽOVATKY
CHEB, PODHRAD**

Audit bezpečnosti pozemních komunikací



ČERVENEC 2022

ANOTACE

Obsahem této zprávy je audit bezpečnosti pozemních komunikací pro návrh projektové dokumentace „II/214 + III/2148 Modernizace křižovatky Cheb, Podhrad“.

Audit je provedený podle § 18g zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, podle vyhlášky č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů a v souladu s Metodikou provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací z roku 2012, zpracovanou Centrem dopravního průzkumu a schválenou Ministerstvem dopravy.

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<i>Název zakázky:</i>	Karlovarský kraj, modernizace silnic II. a III. třídy, auditu bezpečnosti pozemních komunikací
<i>Číslo zakázky:</i>	22-27
<i>Část:</i>	c) II/214 + III/2148 Modernizace křižovatky Cheb, Podhrad
<i>Objednatel:</i>	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o. Chebská 282, 356 01 Sokolov IČ: 70947023
<i>Zhotovitel:</i>	EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1, 301 00 Plzeň IČ: 25462482 +420 606 091 250, edip@edip.cz, www.edip.cz
<i>Odpovědný řešitel:</i>	Ing. Aleš Richtr
<i>Auditorský tým:</i>	Ing. Aleš Richtr Ing. Antonín Seidl
<i>Datum:</i>	červenec 2022

OBSAH

1	Úvod.....	3
1.1	ZADÁNÍ	3
1.2	POSUZOVANÁ STAVBA	3
1.3	AUDITORSKÝ TÝM.....	3
1.4	PODKLADY.....	3
1.5	PROHLÍDKA NA MÍSTĚ STAVBY.....	5
2	POPIS STAVBY	6
2.1	ŠIRŠÍ VZTAHY.....	6
2.2	INTENZITA DOPRAVY	6
2.3	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	7
3	VÝSLEDKY AUDITU BEZPEČNOSTI	8
3.1	POSOUZENÍ PARAMETRŮ NÁVRHOVÝCH PRVKŮ, VČETNĚ ZEMNÍHO TĚLESA A ODVODNĚNÍ	8
3.2	POSOUZENÍ SPRÁVNOSTI, LOGICKÉ NÁVAZNOSTI A KONZISTENCE SVISLÉHO A VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VČETNĚ POSOUZENÍ MOŽNOSTI PŘEDJÍŽDĚNÍ	8
3.3	PROVĚŘENÍ ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ.....	9
3.4	ZHODNOCENÍ BEZPROSTŘEDNÍHO OKOLÍ KOMUNIKACE A PEVNÝCH PŘEKÁŽEK.....	10
3.5	POSOUZENÍ OSVĚTLENÍ	10
3.6	POSOUZENÍ PRVKŮ ZELENĚ.....	10
3.7	ZHODNOCENÍ POTŘEB VŠECH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU (CHODCŮ, CYKLISTŮ, MOTOCYKLISTŮ, ŘIDIČŮ OSOBNÍCH A NÁKLADNÍCH VOZIDEL A OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE)	10
3.8	POSOUZENÍ PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH PLOCH	10
3.9	POSOUZENÍ APLIKACÍ PRVKŮ PASIVNÍ BEZPEČNOSTI (NAPŘÍKLAD STŘEDNÍ DĚLICÍ PÁSY A ZÁBRANY PROTI SRÁŽKÁM URČENÉ K PŘEDCHÁZENÍ RIZIKŮM PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU)	10
3.10	POSOUZENÍ PŘÍPADNÉ MÍSTNÍ A PŘECHODNÉ ÚPRAVY NA KOMUNIKACI	10
3.11	POSOUZENÍ VÝSLEDKŮ PŘEDCHOZÍ FÁZE AUDITU BEZPEČNOSTI POZEMNÍ KOMUNIKACE	10
4	ZÁVĚRY	11
5	PŘÍLOHY	11

1 ÚVOD

1.1 ZADÁNÍ

- ✓ Audit bezpečnosti pozemních komunikací je proveden podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- ✓ Audit je zpracován v souladu s Metodikou provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací z roku 2012, zpracovanou Centrem dopravního průzkumu a schválenou Ministerstvem dopravy.
- ✓ Audit je proveden pro návrh projektové dokumentace (§ 18g, odst. (2), písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů) ve stupni DUSP/PDPS.
- ✓ Cílem auditu je identifikace předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu. Předmětem auditu není posouzení souladu projektové dokumentace s normami a dalšími technickými předpisy, ani posouzení celkové koncepce a účelnosti navrženého řešení stavby.

1.2 POSUZOVANÁ STAVBA

- ✓ Předmětem auditu je stavba „II/214 + III/2148 Modernizace křižovatky Cheb, Podhrad“.
- ✓ Stavba se nachází na území města Cheb, katastrální území Cheb.
- ✓ Je navržena přestavba stávající stykové křižovatky silnic II/214 a III/2148 na křižovatku okružní (podrobněji viz kapitolu 2).
- ✓ Na stavbu je zpracovaná projektová dokumentace ve stupni DUSP/PDPS z 10/2020 od společnosti 4roads s.r.o. (zodpovědný projektant Ing. Martin Kouba).
- ✓ Investorem stavby je Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o., která je současně objednatel tohoto auditu.

1.3 AUDITORSKÝ TÝM

Audit bezpečnosti pozemních komunikací byl zpracován v týmu:

- ✓ Ing. Aleš Richtr – hlavní auditor
- ✓ Ing. Antonín Seidl

Oba členové auditorského týmu jsou osoby s platným povolením podle § 18h a následujících zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

1.4 PODKLADY

Zpracovateli bezpečnostního auditu byla poskytnuta projektová dokumentace ve stupni DUSP/PDPS „II/214 + III/2148 Modernizace křižovatky Cheb, Podhrad“ zpracovaná v 10/2020 společností 4roads s.r.o.

Obsahem poskytnuté dokumentace jsou přílohy:

A	Průvodní zpráva	
B	Souhrnná technická zpráva	
C	Situační výkresy	
C.1	Situační výkres širších vztahů	1 : 10 000
C.2	Katastrální situační výkres (4 části)	1 : 500
C.3	Koordináční situace (7 částí)	1 : 500
C.4	Situace dopravního značení	1 : 500
C.5	Souřadnice hlavních bodů	1 : 500

D	Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení
D.1.0	Objekty přípravy staveniště
D.1.0.1	SO 001 - Demolice objektu na parcele st. 3445
D.1.0.2	SO 002 - Demolice objektu na parcele st. 3446
D.1.1	Objekty pozemních komunikací
D.1.1.1	SO 111 - Okružní křižovatka
D.1.1.2	SO 112 - Větev OK III/214 8 Podhradská
D.1.1.3	SO 175 - Sjezd na pozemek LAGARDE ECONOMY s.r.o.
D.1.1.4	SO 176 - Provizorní komunikace na pozemek LAGARDE ECONOMY s.r.o.
D.1.1.5	SO 182 - DIO
D.1.3	Vodohospodářské objekty
D.1.3.1	SO 331 - Přeložka kanalizačního vedení DN 400
D.1.3.2	SO 332 - Přeložka kanalizační přípojky k parcele st. 2339 a 1576/3
D.1.3.3	SO 341 - Přeložka vodovodní přípojky k areálu Karlovarského kraje
D.1.3.4	SO 342 - Přeložka vodovodní přípojky k areálu REGMONT METAL spol. s.r.o.
D.1.3.5	SO 343 - Ochrana vodovodu DN 150
D.1.4	Elektro a sdělovací objekty
D.1.4.1	SO 441 - Přeložka veřejného osvětlení
D.1.5	Objekty trubních vedení
D.1.5.1	SO 521 - Přeložka STL plynovodní přípojky k areálu Karlovarského kraje
D.1.5.2	SO 522 - Přeložka STL plynovodní přípojky k areálu REGMONT METAL spol. s.r.o.
D.1.8	Objekty úpravy území
D.1.8.1	SO 861 - Oplocení areálu LAGARDE ECONOMY s.r.o.
D.1.8.2	SO 862 - Oplocení pozemku 1576/3
D.1.9	Ostatní stavební objekty
D.1.9.1	SO 421 - Přeložka elektroměrového rozvaděče - Regmont Metal
D.1.9.2	SO 422 - Přeložka elektroměrového rozvaděče a kabelových rozvodů - Lagarde
D.1.9.3	SO 461 - Přeložka SEK - CETIN
F	Související dokumentace
F.1	Záborový elaborát
F.2	Projekt odpadového hospodářství
F.3	Průzkum inženýrských sítí
F.4	Geodetické zaměření
F.5	Plán BOZP

Další podklady

- [1] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- [2] Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- [3] Audit bezpečnosti pozemních komunikací – metodika provádění. Centrum dopravního výzkumu, 2012, 1. vydání. ISBN: 978-80-86502-44-1
- [4] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- [5] Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

- [6] ČSN 73 6101, Projektování silnic a dálnic
- [7] ČSN 73 6102, Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [8] TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. II. vydání. Aktualizace Ing. Antonín Seidl, 2013
- [9] TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích. 3. vydání. Ing. Antonín Seidl a kol., 2017
- [10] TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. II. vydání. Aktualizace Ing. Antonín Seidl, 2013
- [11] TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích. 3. vydání. VUT – Fakulta stavební, 2017
- [12] TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích. CDV, 2005.
- [13] Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2020, ŘSD ČR

1.5 PROHLÍDKA NA MÍSTĚ STAVBY

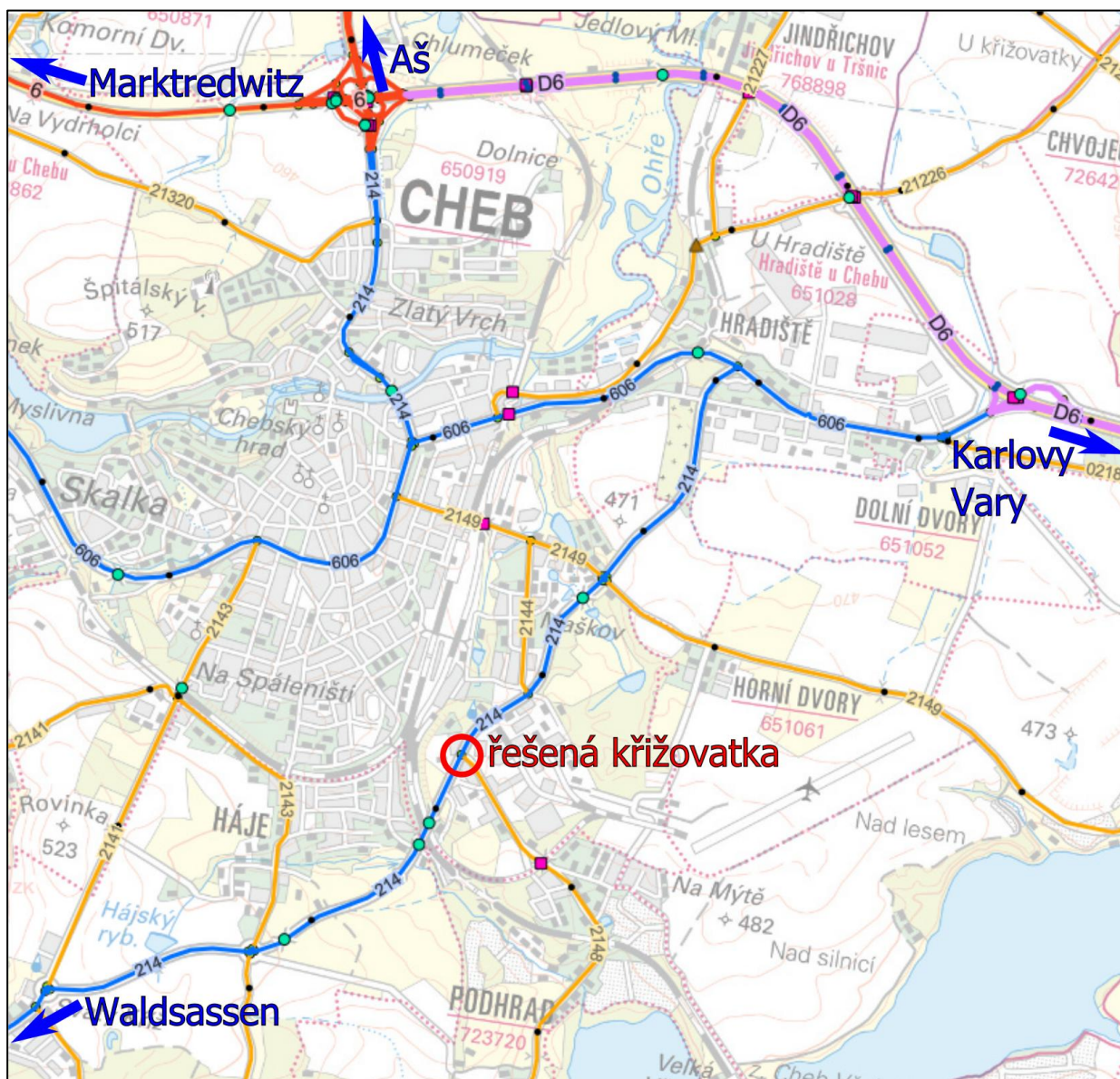
Prohlídka na místě posuzované stavby byla provedena dne 22. 6. 2022 odpoledne. V době prohlídky bylo počasí jasno, vozovka byla suchá.

2 POPIS STAVBY

2.1 ŠIRŠÍ VZTAHY

Silnice II/214 vede ze silnice II/606 (potažmo od dálnice D6) u Chebu na státní hranici se spolkovou zemí Bavorsko, kde na ni navazuje německá silnice B299 do Waldsassenu a dále na dálnici A93 směr Regensburg. Silnice II/214 svojí trasou tvoří jihovýchodní obchvat města Cheb.

Silnice III/2148 vede od silnice II/214 na jihovýchod, kde napojuje části města Cheb (Podhrad, Hrozňatov) a obec Lipová.



Obr. 1: Mapa širších vztahů (zdroj: Geoportál ŘSD ČR)

2.2 INTENZITA DOPRAVY

Podle výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2020 [13] byly na silnicích zaústěných do řešené křižovatky zjištěny následující intenzity dopravy (RPDI):

- ✓ 6 444 voz/den, z toho 1 105 těžkých (17 %) na silnici II/214 v Nižnětagilské ulici u hřbitova,

- ✓ 3 068 voz/den, z toho 301 těžkých (10 %) na silnici II/214 u nadjezdu přes železniční trať Plzeň – Cheb,
- ✓ 3 350 voz/den, z toho 316 těžkých (9 %) na silnici III/2148 u autobusové zastávka Cheb, Podhradská.

Největší provoz cyklistů byl zaznamenán na silnici III/2148 – 93 cyklistů za den. Naopak na silnici II/214 ve směru Svatý Kříž bylo pouze 10 cyklistů/den.

2.3 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Je navržena přestavba stávající stykové křižovatky silnic II/214 a III/2148 se sjezdem do areálu firmy LAGARDE ECONOMY s.r.o. na křižovatku okružní na okružní křižovatku se čtyřmi paprsky. Křižovatka bude jednopruhová s vnějším průměrem 40 m, šířkou okružního pásu 5,10 m a prstence 1,5 m. Šířka vjezdových a výjezdových větví je navržena 4,50, resp. 5,00 m.

Součástí stavby je i úprava navazujícího úseku silnice III/2148 a sjezdu na pozemek firmy LAGARDE ECONOMY s.r.o.

Křižovatka se nachází mimo obec, na navazujících úsecích silnice II/214 je obousměrně snížena nejvyšší dovolená rychlost na 70 km/h. V souvislosti s přestavbou křižovatky na okružní je navrženo snížení nejvyšší dovolené rychlosti před vjezdy do křižovatky na 50 km/h.

Posuzovaná křižovatka včetně bezprostředně navazujících úseků silnic je v současné době osvětlená. Součástí návrhu je přeložka veřejného osvětlení v prostoru křižovatky s ohledem na změny jejího geometrického uspořádání.

Součástí návrhu jsou pouze nezbytné vegetační úpravy (ohumusování a zatravnění dotčených ploch).

3 VÝSLEDKY AUDITU BEZPEČNOSTI

Projektová dokumentace byla posouzena podle jednotlivých kritérií v souladu s § 37 vyhlášky č. 317/2011, Sb.

3.1 POSOUZENÍ PARAMETRŮ NÁVRHOVÝCH PRVKŮ, VČETNĚ ZEMNÍHO TĚLESA A ODVODNĚNÍ

Riziko 01

Velký poloměr vjezdové větve ze silnice III/2148

Popis:

- ✓ Na rozdíl od ostatních vjezdových větví, které mají poloměr 15 m a šířku 4,5 m, je vjezdová větev ze silnice III/2148 navržena s poloměrem 25 m a šířkou 4,5 m.
- ✓ Navržené uspořádání umožňuje průjezd okružní křižovatkou ve směru od Podhradu k dálnici D6 neúměrně vyšší rychlostí než v ostatních směrech. Tím se zvyšuje riziko nedání přednosti v jízdě na vjezdu do křižovatky ze silnice III/2148.

Závažnost: Střední riziko

Řešení:

- ✓ Upravit parametry vjezdu do křižovatky ze silnice III/2148 (zmenšit poloměr, případně vjezd i zúžit), aby se omezilo riziko průjezdu vyšší rychlostí.

3.2 POSOUZENÍ SPRÁVNOSTI, LOGICKÉ NÁVAZNOSTI A KONZISTENCE SVISLÉHO A VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VČETNĚ POSOUZENÍ MOŽNOSTI PŘEDJÍZDĚNÍ

Riziko 02

Pozdě umístěné výstražné a nadbytečné zákazové značky před okružní křižovatkou

Popis:

- ✓ Na příjezdech k okružní křižovatce jsou svislé dopravní značky navrženy v pořadí:
 - IS 9b (Návěst před okružní křižovatkou) ve vzdálenosti 250 m,
 - B 20a (Nejvyšší dovolená rychlost „70“) ve vzdálenosti 200 m (pouze na II/214 ve směru od Svatého Kříže),
 - B 20a (Nejvyšší dovolená rychlost „50“) ve vzdálenosti 150 m (na II/214 od Svatého Kříže ve vzdálenosti 100 m),
 - A 4 (Křižovatka s kruhovým objezdem) ve vzdálenosti 50 m.
- ✓ Umístění výstražné dopravní značky č. A 4 (Křižovatka s kruhovým objezdem) v místě, kde už je okružní křižovatka zřetelně vidět, a poté, kdy řidič již projel kolem výraznější dopravní značky č. IS 9b (Návěst před okružní křižovatkou), nemá žádný praktický význam (značka má řidiče upozornit na blížící se okružní křižovatkou, což je v navržené vzdálenosti 50 m před křižovatkou pozdě).
- ✓ Umístění značek č. B 20a (Nejvyšší dovolená rychlost „50“) před okružní křižovatkou považujeme za nadbytečné a v běžných případech se již delší dobu neužívá. Okružní křižovatka je standardním prvkem na pozemních komunikacích. Pokud je včas dostatečně viditelná a pokud jsou na ni řidiči v předstihu upozorněni, sami adekvátně přizpůsobí rychlost jízdy. A naopak pro vlastní průjezd okružní křižovatkou je snížení rychlosti na 50 km/h irelevantní, neboť pro její bezpečné projetí je potřeba ještě výrazně nižší rychlost.

- ✓ Umístění značky č. B 20a (Nejvyšší dovolená rychlost „70“) ve směru od Svatého Kříže je nadbytečné, neboť nejvyšší dovolená rychlost je na 70 km/h snížena již od předchozí okružní křižovatky se silnicí III/2143 Háje – Slapany.

Závažnost: Nízké riziko

Řešení:

- ✓ Výstražnou značku č. A 4 (Křižovatka s kruhovým objezdem) navrhnout jako první svislou značku upozorňující na okružní křižovatku, naopak návěst č. IS 9b posunout blíž k okružní křižovatce.
- ✓ Nadbytečné dopravní značky č. B 20a (Nejvyšší dovolená rychlost „50“) před okružní křižovatkou nenavrhovat.
- ✓ Účelnost užití značky č. B 20a (Nejvyšší dovolená rychlost „70“) ve směru od Svatého Kříže posoudit v souvislostech celého úseku od předchozí křižovatky (viz poznámku pod tímto rizikem).

Poznámka: Důvod pro snížení nejvyšší dovolené rychlosti na silnici II/214 mezi křižovatkami se silnicemi III/2143 a III/2148 (v obou směrech) není při průjezdu zřejmý, ani na případné riziko, které k tomuto snížení vedlo, nejsou řidiči nijak upozorněni. Doporučujeme nezávisle na přípravě stavby „II/214 + III/2148 Modernizace křižovatky Cheb, Podhrad“ prověřit důvod pro toto snížení nejvyšší dovolené rychlosti, a buď na existující riziko řidiče upozornit příslušnou výstražnou značkou, nebo (v případě neexistence rizika) nejvyšší dovolenou rychlost nesnižovat. Snížení nejvyšší rychlosti místní upravou bez srozumitelného důvodu nepřispívá k bezpečnosti silničního provozu, a naopak vede k nerespektování dopravního značení.

Riziko 03

Neaktuální návrh směrového dopravního značení

Popis:

- ✓ Návrh směrového dopravního značení vychází ze stávajícího značení řešené křižovatky, které však již neodpovídá současným podmínkám:
 - křižovatka se nachází na silnici II/214, číslo této silnice by na směrových dopravních značkách mělo být uvedeno prioritně před čísly navazujících silnic, v návrhu ale zcela chybí,
 - silnice pro motorová vozidla I/6 se změnila na dálnici D6,
 - minimálně na příjezdu ke křižovatce od Podhradu v návrhu chybí označení směru do Chebu,
 - ve směru k silnici I/21 by se podle TP 100 [9] neměl v Chebu značit cíl Planá, ale cíl Plzeň a případně doplňkový cíl Mariánské Lázně.
- ✓ Neaktuální, neúplné a nenavazující směrové dopravní značení může vést k nečekaným reakcím řidičů.

Závažnost: Nízké riziko

Řešení:

- ✓ Návrh směrového dopravního značení upravit podle aktuálního stavu komunikační sítě a aktuálních předpisů.
- ✓ Z důvodu zajištění návaznosti směrového značení návrh projednat s ŘSD ČR (správce navazujících silnic a dálnic) a zajistit, aby změny směrového značení byly provedeny pokud možno současně i na navazujících křižovatkách.

3.3 PROVĚŘENÍ ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ

Rozhledové poměry v křižovatce jsou v projektové dokumentaci doloženy. Z prověření rozhledových poměrů nevyplývá bezpečnostní riziko.

3.4 ZHODNOCENÍ BEZPROSTŘEDNÍHO OKOLÍ KOMUNIKACE A PEVNÝCH PŘEKÁŽEK

Pevné překážky v blízkosti komunikace (sloupy veřejného osvětlení aj.) budou ochráněny navrženými svodidly. Ze zhodnocení bezprostředního okolí komunikace a pevných překážek nevyplývá bezpečnostní riziko.

3.5 POSOUZENÍ OSVĚTLENÍ

V rámci stavby je navržena přeložka veřejného osvětlení s ohledem na navržené úpravy křižovatky. Z posouzení osvětlení nevyplývá bezpečnostní riziko.

3.6 POSOUZENÍ PRVKŮ ZELENĚ

V rámci stavby nejsou navrženy žádné vegetační úpravy (s výjimkou osetí dotčených ploch travním semenem). Z posouzení prvků zeleně nevyplývá bezpečnostní riziko.

3.7 ZHODNOCENÍ POTŘEB VŠECH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU (CHODCŮ, CYKLISTŮ, MOTOCYKLISTŮ, ŘIDIČŮ OSOBNÍCH A NÁKLADNÍCH VOZIDEL A OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE)

Pohyb chodců a cyklistů je již v současné době řešen mimo prostor křižovatky, což se po realizaci stavby nezmění (do budoucna v souvislosti s předpokládaným napojením nové komunikace „Červený most přes zhlaví nádraží“ bude třeba dořešit přecházení chodců ve směru východ – západ, s čímž posuzovaná dokumentace počítá v návrhu ostrůvku na severním paprsku křižovatky).

Zejména řidičů osobních vozidel a motocyklistů se týká výše uvedené riziko 01 (viz kapitola 3.1). Jiná rizika specifická pro některé účastníky silničního provozu z posouzení nevyplývají.

3.8 POSOUZENÍ PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH PLOCH

Součástí stavby nejsou parkovací ani odstavné plochy.

3.9 POSOUZENÍ APLIKACÍ PRVKŮ PASIVNÍ BEZPEČNOSTI (NAPŘÍKLAD STŘEDNÍ DĚLICÍ PÁSY A ZÁBRANY PROTI SRÁŽKÁM URČENÉ K PŘEDCHÁZENÍ RIZIKŮM PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU)

Z posouzení aplikací prvků pasivní bezpečnosti (například střední dělicí pásy a zábrany proti srážkám určené k předcházení rizikům pro zranitelné účastníky silničního provozu) nevyplývá bezpečnostní riziko.

3.10 POSOUZENÍ PŘÍPADNÉ MÍSTNÍ A PŘECHODNÉ ÚPRAVY NA KOMUNIKACI

Posouzení místní úpravy na komunikaci obsahuje kapitola 3.2.

Navržená přechodná úprava vychází ze standardně užívaných řešení. Z posouzení přechodné úpravy nevyplývá bezpečnostní riziko.

3.11 POSOUZENÍ VÝSLEDKŮ PŘEDCHOZÍ FÁZE AUDITU BEZPEČNOSTI POZEMNÍ KOMUNIKACE

Předchozí fáze auditu bezpečnosti pozemní komunikace nebyla zpracována.

4 ZÁVĚRY

1. Audit bezpečnosti pozemních komunikací projektové dokumentace ve stupni DUSP/PDPS pro stavbu „II/214 + III/2148 Modernizace křižovatky Cheb, Podhrad“ byl zpracován v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, osobami s platným povolením a v souladu s Metodikou provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací z roku 2012, zpracovanou Centrem dopravního průzkumu a schválenou Ministerstvem dopravy.
2. Celkem byla identifikována 3 bezpečnostní rizika. Žádné z nich nehodnotíme stupněm vysoké.
3. Všechna rizika lze eliminovat úpravou projektové dokumentace podle doporučení tohoto auditu.
4. Konečné rozhodnutí o realizaci jednotlivých opatření je na rozhodnutí investora, projektanta a dotčených orgánů.

5 PŘÍLOHY

- 1) HODNOTÍCÍ LIST

V Plzni, dne 29. 7. 2022



Ing. Aleš Richtr