

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



**22-27a**

**II/217  
MODERNIZACE SILNICE AŽ  
CHEBSKÁ + HLAVNÍ ULICE**

**Audit bezpečnosti pozemních komunikací**



**ČERVENEC 2022**

## ANOTACE

Obsahem této zprávy je audit bezpečnosti pozemních komunikací pro návrh projektové dokumentace „II/217 Modernizace silnice Aš, Chebská + Hlavní ulice“.

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>	<b>Karlovarský kraj, modernizace silnic II. a III. třídy, auditu bezpečnosti pozemních komunikací</b>
<i>Číslo zakázky:</i>	22-27
<i>Část:</i>	a) <b>II/217 Modernizace silnice Aš, Chebská + Hlavní ulice</b>
<i>Objednatel:</i>	<b>Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o.</b> Chebská 282, 356 01 Sokolov IČ: 70947023
<i>Zhotovitel:</i>	<b>EDIP s.r.o.</b> 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.....	4
2	POPIS STAVBY .....	5
2.1	ŠIRŠÍ VZTAHY.....	5
2.2	INTENZITA DOPRAVY .....	6
2.3	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....	6
3	VÝSLEDKY AUDITU BEZPEČNOSTI .....	7
3.1	POSOUZENÍ PARAMETRŮ NÁVRHOVÝCH PRVKŮ, VČETNĚ ZEMNÍHO TĚLESA A ODVODNĚNÍ .....	7
3.2	POSOUZENÍ SPRÁVNOSTI, LOGICKÉ NÁVAZNOSTI A KONZISTENCE SVISLÉHO A VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VČETNĚ POSOUZENÍ MOŽNOSTI PŘEDJÍŽDĚNÍ .....	7
3.3	PROVĚŘENÍ ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ.....	8
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) .....	11
3.8	POSOUZENÍ PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH PLOCH .....	12
3.9	POSOUZENÍ APLIKACÍ PRVKŮ PASIVNÍ BEZPEČNOSTI (NAPŘÍKLAD STŘEDNÍ DĚLICÍ PÁSY A ZÁBRANY PROTI SRÁŽKÁM URČENÉ K PŘEDCHÁZENÍ RIZIKŮM PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU) .....	12
3.10	POSOUZENÍ PŘÍPADNÉ MÍSTNÍ A PŘECHODNÉ ÚPRAVY NA KOMUNIKACI .....	12
3.11	POSOUZENÍ VÝSLEDKŮ PŘEDCHOZÍ FÁZE AUDITU BEZPEČNOSTI POZEMNÍ KOMUNIKACE .....	12
4	ZÁVĚRY .....	13
5	PŘÍLOHY .....	13

# 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/217 Modernizace silnice Aš, Chebská + Hlavní ulice“.
- ✓ Stavba se nachází na území města Aš, katastrální území Aš.
- ✓ Je navržena rekonstrukce stávající silnice II/217 od křižovatky s ulicemi Palackého – Nedbalova po křižovatku s Okružní ulicí v délce 391 m (podrobněji viz kapitolu 2).
- ✓ Na stavbu je zpracovaná projektová dokumentace ve stupni DUSP/PDPS z 10/2019 od společnosti PRAGOPROJEKT, a.s. (hlavní inženýr projektu Ing. Pavel Šlapa), podzhotovitel 4roads s.r.o.
- ✓ 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/217 Modernizace silnice Aš, Chebská + Hlavní ulice“ zpracovaná v 10/2019 společností PRAGOPROJEKT, a.s., s podzhotovitelem 4roads s.r.o.

Obsahem poskytnuté dokumentace jsou přílohy:

<b>A</b>	<b>Průvodní zpráva</b>	
<b>B</b>	<b>Souhrnná technická zpráva</b>	
<b>C</b>	<b>Situační výkresy</b>	
C.1	Situační výkres širších vztahů	1 : 5 000
C.2	Katastrální situační výkres	1 : 500
C.3	Koordinační výkres	1 : 500
<b>D</b>	<b>Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení</b>	
<b>D.1.1</b>	<b>Objekty pozemních komunikací</b>	
D.1.1.1	SO 101 - Silnice II/217	

D.1.1.2	SO102 - Chodníky
D.1.1.3	SO103 - Parkovací zálivy a napojení MK
<b>D.1.3</b>	<b>Vodohospodářské objekty</b>
D.1.3.1	SO 301 – Odvodnění komunikace
<b>D.1.4</b>	<b>Elektro a sdělovací objekty</b>
D.1.4.1	SO 431 - Přeložky a nová vedení VO
<b>D.1.8</b>	<b>Objekty úpravy území</b>
D.1.8.1	SO 801 – Vegetační úpravy
<b>E</b>	<b>Dokladová část</b>
<b>F</b>	<b>Související dokumentace</b>
F.1	Záborový elaborát
F.2	Geodetické zaměření
F.3	Průzkum inženýrských sítí
F.4	Diagnostika vozovky
F.5	Projekt odpadového hospodářství
F.6	Plán BOZP
F.7	Plán kontrolních prohlídek

## 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] ČSN 73 6110, Projektování místních komunikací
- [9] TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. II. vydání. Aktualizace Ing. Antonín Seidl, 07/2013
- [10] TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. II. vydání. Aktualizace Ing. Antonín Seidl, 07/2013
- [11] TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích. CDV, 2005.
- [12] 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 jasné, vozovka byla suchá.

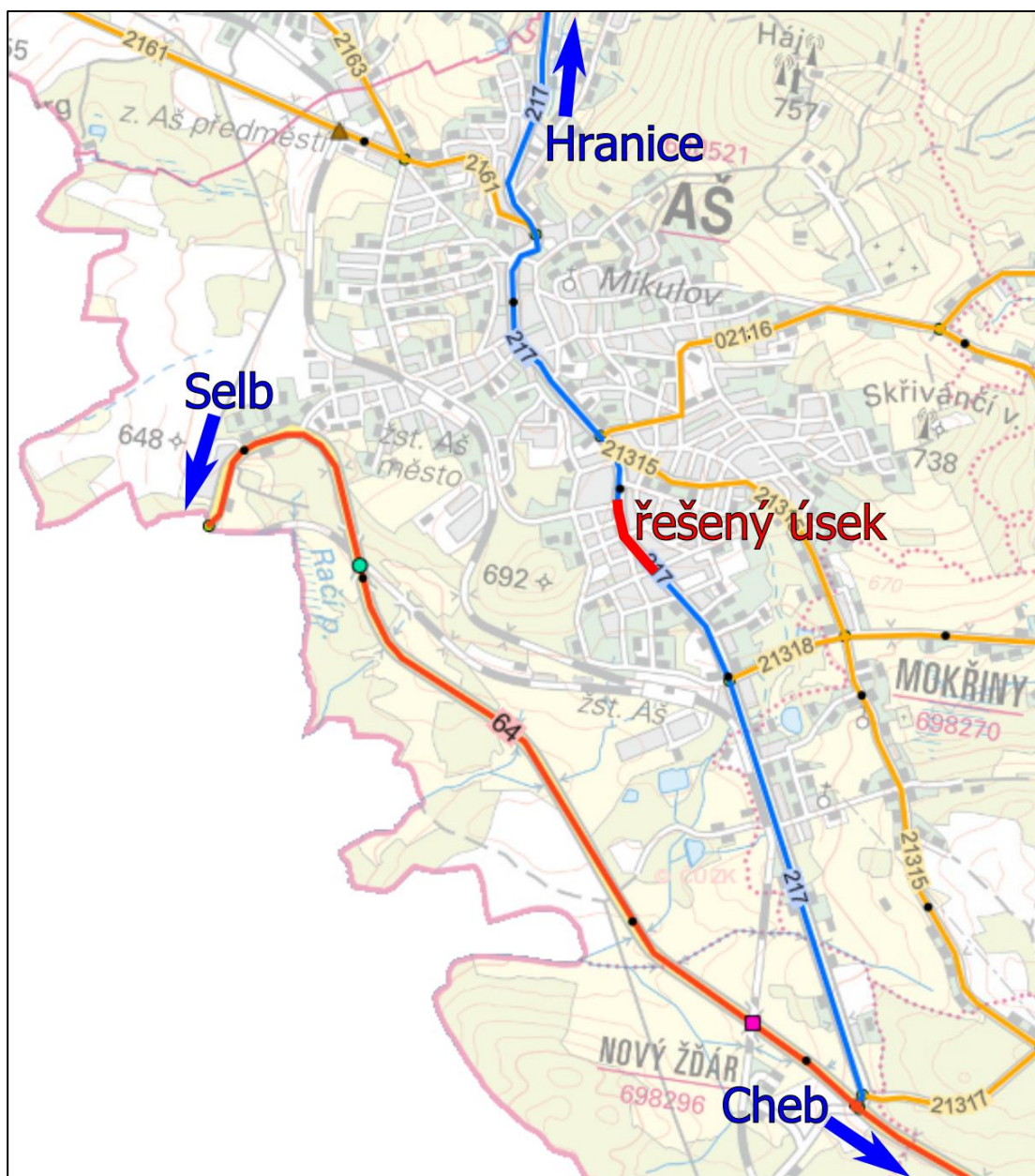
## 2 POPIS STAVBY

### 2.1 ŠIRŠÍ VZTAHY

Silnice II/217 začíná u jižního okraje Aše na silnici I/64 od Františkových Lázní (od Chebu), přibližně severním směrem prochází celým zastavěným územím města Aš a pokračuje kolem města Hranice na státní hranici se spolkovou zemí Sasko (směr Oelsnitz).

Celý řešený úsek délky necelých 400 m se nachází v obci, začíná před křižovatkou s místními komunikacemi Nedbalova – Palackého a končí za křižovatkou s místní komunikací Okružní v Aši.

V úseku mezi křižovatkami s místními komunikacemi Nádražní a Okružní je po silnici II/217 vedena dálková mezinárodní cyklotrasa EuroVelo 13 (Stezka železné opony).



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

## 2.2 INTENZITA DOPRAVY

Podle výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2020 [12] byla na silnici II/217 mezi vyústěním ze silnice I/64 a křižovatkou s MK Okružní zjištěna intenzita dopravy (RPDI) 8 413 voz/den, z toho 751 těžkých (9 %). Intenzita cyklistů byla 31 za den. Stanoviště sčítače se nacházelo v Chebské ulici za napojením obchodní zóny (u poutače TESCO).

## 2.3 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Je navržena modernizace stávající silnice II/217 v zastavěném území města Aš od křižovatky s ulicemi Palackého – Nedbalova po křižovatku s Okružní ulicí (včetně obou uvedených křižovatek) v délce 391 m.

Silnice je navržena dvoupruhová, v první části (po křižovatku s ulicemi Šumavská – Klostermannova) s parkovacími pruhy po obou stranách (návrhová kategorie MS2p -/12/50). V druhé části jsou navrženy autobusové zastávky v zastávkových zálivech. Směrově je trasa tvořena dvěma přímými úseky a dvěma směrovými oblouky o poloměrech 140 m a 53,95 m, výškově zachovává současný stav.

Významnou a z hlediska bezpečnosti silničního provozu pozitivní změnou oproti současnému stavu je návrh zaslepení Nádražní ulice, která je v současné době napojena na silnici II/217 pod nevhodným úhlem jako páté rameno křižovatky s ulicemi Šumavská – Klostermannova.

V posuzovaném úseku jsou navrženy 3 přechody pro chodce přes silnici II/217 a jeden přes Okružní ulici. Dále je přes silnici II/217 navrženo jedno místo pro přecházení se středním ochranným ostrůvkem.

Za křižovatkou s Okružní ulicí je navrženo zkrácení stávajícího středního ostrůvku pro umožnění bezpečného levého odbočení velkých vozidel.

### 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

###### Chybějící pruh pro odbočení vlevo do Okružní ulice

*Lokalizace:* v úseku před km 0,360

*Popis:*

- ✓ Přestože údaje o návrhových intenzitách dopravy jednotlivých dopravních proudů v křižovatce s Okružní ulicí nejsou v dokumentaci doloženy, z rozboru širších dopravních vztahů i z prohlídky na místě je zřejmé, že intenzita levého odbočení ze silnice II/217 do Okružní ulice je relativně významná.
- ✓ Před vjezdem do křižovatky po silnici II/217 od Chebu je navržený pouze jeden jízdní pruh šířky 4,9 m (+ vodící čára šířky 0,25 m). Tato šířka umožňuje osobním automobilům objet zprava jiný osobní automobil, pokud najede až ke středu vozovky. Riziko ale vzniká v případech, kdy odbočující vozidlo nenajede dostatečně ke středu vozovky, nebo když se setkají větší vozidla.
- ✓ Hrozí boční srážka z důvodu chybného odhadu volné šířky nebo z důvodu vybočení odbočujícího vozidla. Dále hrozí náraz zezadu z důvodu nečekaného brzdění.

*Závažnost:* Nízké riziko

*Řešení:*

- ✓ Optimálním řešením by bylo zřídit pruh pro odbočení vlevo ze silnice II/217 do Okružní ulice (i za cenu rozšíření vozovky vpravo na úkor stávající zeleně).
- ✓ Pokud s ohledem na stísněné poměry (zejména pro zajištění bezkolizního průjezdu vozidel odbočujících z Okružní ulice vpravo) není zřízení odbočovacího pruhu standardní šířky možné, navrhnout alespoň rozšíření jízdního pruhu od Chebu na 5,5 m (+ vodící čára) a řazení vozidel vedle sebe vyznačit směrovými šipkami č. V 9a.
- ✓ Pokud by ani rozšíření jízdního pruhu na 5,5 m nebylo možné, navrhnout jízdní pruh před křižovatkou naopak pouze ve standardní šířce, aby bylo zřejmé, že vozidla se vedle sebe nevejdou.

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

##### Riziko 02

###### Riziko předjíždění v místě přechodů pro chodce

*Lokalizace:* km 0,008 a km 0,207

*Popis:*

- ✓ Přechod pro chodce v km 0,207 je v úseku, kde je střední dělicí čára navržena jako podélná čára přerušovaná č. V 2b, která nevylučuje předjíždění.
- ✓ Vzniká riziko, že řidič předjíždějícího vozidla přes předjížděné vozidlo neuvidí chodce, který vstoupí na přechod, a naopak chodec neuvidí blížící se vozidlo ve vzdálenějším jízdním pruhu.



- ✓ U přechodu v km 0,008 je sice ve směru od Chebu navržena podélná čára souvislá č. V 1a, ale ve směru od Hranic je podélná čára přerušovaná navržena až prakticky k přechodu.
- ✓ V obou lokalitách je předjíždění rizikové nejen ve vztahu k přechodu pro chodce, ale i v souvislosti s omezenými podmínkami rozhledu v křižovatce (viz rizika 04 a 05).

*Závažnost:* Vysoké riziko

*Řešení:*

- ✓ U přechodů pro chodce v km 0,008 a 0,207 navrhnout z obou stran podélnou čáru souvislou č. V 1a.
- ✓ Ze směru od Hranic, kde přechodu pro chodce předchází křižovatka, vyznačit podélnou čáru souvislou již před křižovatkou a úsek podélné čáry přerušované č. V 2b v prostoru křižovatky omezit na nezbytný rozsah.

## Riziko 03

### Možné stání vozidel v blízkosti autobusových zastávek

*Lokalizace:* km 0,230 – 0,300

*Popis:*

- ✓ Označení autobusových zastávek Aš, Lidový dům je navrženo nejenom dopravní značkou č. IJ 4b (Označnick zastávky), ale i značkou č. IJ 4c (Zastávka autobusu), a také vodorovnou dopravní značkou č. V 11a (Zastávka autobusu nebo trolejbusu).
- ✓ Zákaz zastavení a stání, který podle obecné úpravy provozu platí v úseku 30 m před a 5 m za označnickem zastávky a v případě použití značky č. IJ 4c začíná v místě této značky a končí 5 m za označnickem, se v případě použití vodorovné značky č. V 11a vztahuje pouze na prostor vyznačený touto vodorovnou značkou bez ohledu na umístění svislých značek.
- ✓ Vozidla, která v souladu s uvedenou úpravou silničního provozu zastaví nebo budou stát těsně před nebo za plochou vyznačenou značkou č. V 11a, budou omezovat možnost najetí autobusů těsně k nástupní hraně. Tím se jednak zkomplikuje nebo dokonce vyloučí možnost nastupování a vystupování osob s omezenou schopností pohybu, ale také vzniká riziko, že autobus v zastávce bude nečekaně zasahovat do průběžného jízdního pruhu.

*Závažnost:* Nízké riziko

*Řešení:*

- ✓ V zálivech autobusových zastávek nevyznačovat vodorovnou dopravní značku č. V 11a (Zastávka autobusu nebo trolejbusu).
- ✓ Anebo v potřebném rozsahu před a za vyznačeným prostorem zastávky vyznačit vodorovným dopravním značením zákaz zastavení (značka č. V 12c) nebo aspoň zákaz stání (značka č. V 12a nebo č. V 12d). V této variantě je naopak nadbytečná navržená značka č. IJ 4c.

*Poznámka:* V km 0,161 u parkovacího pruhu ve směru na Cheb není pravděpodobně omylem navržena ke zrušení značka č. B 28 (Zákaz zastavení).

## 3.3 PROVĚŘENÍ ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ

### Riziko 04

#### Nedostatečný rozhled v křižovatce s ulicemi Palackého a Nedbalova

*Lokalizace:* km 0,027

*Popis:*

- ✓ Rozhled na vjezdech do křižovatky z ulic Palackého a Nedbalova může být omezen vozidly stojícími v parkovacích pružích silnice II/217.

- ✓ Konec parkovacího pruhu ve směru na Cheb, který je rozhodující pro rozhled z Palackého ulice vlevo, je navržený pouze 25 m od osy jízdního pruhu z Palackého ulice.
- ✓ Začátek parkovacího pruhu ve směru Hranice, který je rozhodující pro rozhled z Nedbalovy ulice vpravo, je navržený pouze 20 m od osy jízdního pruhu z Nedbalovy ulice. Riziko v tomto případě ještě zvyšuje navržená podélná čára přerušovaná, která umožňuje předjíždění na silnici II/217.

*Závažnost:* Střední riziko

*Řešení:*

- ✓ Odsunout začátek parkovacího pruhu směr Hranice a konec parkovacího pruhu směr Cheb do větší vzdálenosti od křižovatky s ulicemi Palackého a Nedbalova.
- ✓ V blízkosti křižovatky s ulicemi Palackého a Nedbalova vyznačit střední dělicí čáru na silnici II/217 podélnou čarou souvislou č. V 1a (i s ohledem na přechod pro chodce – viz riziko 02).

## Riziko 05

### Omezený rozhled v křižovatce se Šumavskou ulicí

*Lokalizace:* km 0,222

*Popis:*

- ✓ Šumavská ulice se na silnici II/217 napojuje na vnitřní straně směrového oblouku, což se projevuje zhoršením podmínek rozhledu na vjezdu z této ulice do křižovatky.
- ✓ Rozhled vlevo může být omezen vozidlem stojícím na koci parkovacího pruhu ve směru Hranice (cca 40 m od osy jízdního pruhu z Šumavské ulice).
- ✓ Rozhled vpravo bude omezen v době zastavení autobusu v zastávce Aš, Lidový dům (výrazněji v případě, že by v zastávce zastavily 2 autobusy).

*Závažnost:* Nízké riziko

*Řešení:*

- ✓ Optimálním řešením by bylo zastávku Aš, Lidový dům ve směru Hranice přemístit (viz též riziko 06) a parkovací pruh ve směru Hranice před křižovatkou se Šumavskou ulicí zkrátit.
- ✓ Další variantou by mohlo být zavedení jednosměrného provozu v Šumavské ulici ve směru od silnice II/217 ke křižovatce s ulicemi Mánesova – Mírová.
- ✓ Dílčího zlepšení rozhledových poměrů by bylo možné dosáhnout zmenšením poloměru směrového oblouku silnice II/217, čímž by se posunulo místo, ze kterého potřebuje mít řidič vozidla v Šumavské ulici zajištěný rozhled.

## Riziko 06

### Nedostatečný rozhled na výjezdu z obytné zóny u Lidového domu

*Lokalizace:* km 0,297

*Popis:*

- ✓ Na výjezdu z obytné zóny (parkoviště) u domu Tesařská 728/159 (Lidový dům) omezují rozhled vlevo autobusy zastavující v zastávce Aš, Lidový dům ve vzdálenosti 25 m od místa výjezdu.

*Závažnost:* Střední riziko

*Řešení:*

- ✓ Optimálním řešením by bylo obytnou zónu (parkoviště) u Lidového domu napojit z/do Mírové ulice a napojení na silnici II/217 zrušit, případně ponechat pouze jednosměrné napojení ze silnice II/217 do obytné zóny.
- ✓ Další variantou by mohlo být přemístění autobusové zastávky Aš, Lidový dům ve směru Hranice do vhodnější polohy, např. do úseku mezi ulicemi Majakovského a Okružní.

## Riziko 07

### Omezený rozhled na sjezdech k sousedním nemovitostem

*Lokalizace:* km 0,093 – 0,187

*Popis:*

- ✓ Mezi křižovatkami s ulicemi Nedbalova – Palackého a Šumavská – Klostermannova vpravo ve směru Hranice je navržený parkovací pruh a současně jsou v tomto úseku 4 sjezdy k sousedním nemovitostem.
- ✓ Začátky a konce parkovacího pruhu jsou v blízkosti sjezdů. Vozidla stojící v parkovacím pruhu mohou bránit rozhledu z vozidla najíždějícího na silnici II/217.

*Závažnost:* Střední riziko

*Řešení:*

- ✓ Začátky a konce parkovacího pruhu odsunout od jednotlivých vjezdů.
- ✓ Mezi blízkými vjezdy parkovací pruh vůbec nenavrhopat.

## Riziko 08

### Keře bránící rozhledu u přechodu pro chodce za křižovatkou s Okružní ulicí

*Lokalizace:* před km 0,378

*Popis:*

- ✓ Keře rostoucí podél pravého obrubníku silnice II/217 ve směru Hranice u křižovatky s Okružní ulicí brání rozhledu na chodník u přechodu pro chodce za touto křižovatkou.
- ✓ Zvyšuje se riziko, že chodec nečekaně vstoupí do vozovky před blížícím se vozidlem.

*Závažnost:* Vysoké riziko

*Řešení:*

- ✓ Bez ohledu na realizaci stavby odstranit keře vpravo ve směru Hranice před přechodem pro chodce u křižovatky s Okružní ulicí.

## 3.4 ZHODNOCENÍ BEZPROSTŘEDNÍHO OKOLÍ KOMUNIKACE A PEVNÝCH PŘEKÁŽEK

Překážky rozhledu byly posouzeny v kapitole 3.3 (viz riziko 08 – keře bránící rozhledu u přechodu pro chodce).

Celý posuzovaný úsek se nachází v obci s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h. Silnice je navržena se zvýšenými obrubníky.

Ze zhodnocení bezprostředního okolí komunikace a pevných překážek nevyplývá bezpečnostní riziko.

## 3.5 POSOUZENÍ OSVĚTLENÍ

Součástí stavby bude přisvětlení navržených přechodů pro chodce a místa pro přecházení. Z posouzení osvětlení nevyplývá bezpečnostní riziko.

## 3.6 POSOUZENÍ PRVKŮ ZELENĚ

Keře u křižovatky s Okružní ulicí tvoří překážku rozhledu pro přechod pro chodce za touto křižovatkou (viz riziko 08 v kapitole 3.3).

Jiné bezpečnostní riziko z posouzení prvků zeleně nevyplývá.

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

#### **Riziko 09**

##### **Přerušení mezinárodní cyklotrasy EuroVelo 13**

*Lokalizace:* km 0,18 – 0,22

*Popis:*

- ✓ Zaslepením Nádražní ulice dojde k přerušení stávajícího vedení mezinárodní cyklotrasy EuroVelo 13 z Nádražní do Klostermannovy ulice.
- ✓ Bez vyřešení a vyznačení náhradního vedení cyklotrasy hrozí nečekané reakce cyklistů a jejich pohyb v nebezpečných místech nebo směrech (jízda po chodníku, nečekané odbočování nebo naopak vjíždění na silnici apod.)

*Závažnost:* Vysoké riziko

*Řešení:*

- ✓ Navrhnout náhradní vedení cyklotrasy EuroVelo 13 (např. ulicemi Čapkova a Tyršova) a zajistit její vyznačení.

#### **Riziko 10**

##### **Ohrožení chodců při výjezdu vozidel z vnitrobloku u domu Klostermannova 897/1**

*Lokalizace:* km 0,195

*Popis:*

- ✓ Ve vnitrobloku za domem Klostermannova 897/1 se nachází parkoviště s jednosměrným průjezdem z Klostermannovy do Nádražní ulice.
- ✓ V souvislosti se zaslepením Nádražní ulice bude z vnitrobloku možný výjezd pouze pravým odbočením do Nádražní ulice ve stísněných poměrech. Hrozí, že vozidla při tomto odbočování budou částečně přesahovat do chodníku podél silnice II/217.

*Závažnost:* Střední riziko

*Řešení:*

- ✓ Chodník v úseku u zaslepení Nádražní ulice přisunout k parkovacímu pruhu podél silnice II/217 a pásem zeleně ho oddělit od vozovky v Nádražní ulici.

#### **Riziko 11**

##### **Přechod pro chodce v Okružní ulici mimo přirozenou trasu chodců**

*Lokalizace:* km 0,365

*Popis:*

- ✓ Přechod pro chodce se středním ochranným ostrůvkem přes Okružní ulici je navržený v odsazené poloze ve vzdálenosti 15 m od průběžného chodníku podél Hlavní ulice.
- ✓ Je riziko, že nezanedbatelná část chodců toto odsazení přechodu pro chodce nebude akceptovat a budou přecházet přímo ve směru chodníku podél Hlavní ulice, kde je ale řidiči oprávněně nebudou očekávat.

*Závažnost:* Střední riziko

*Řešení:*

- ✓ Přechod pro chodce přes Okružní ulici přisunout blíž ke křižovatce.

- ✓ Pokud z důvodu průjezdu velkých vozidel není možné blíže ke křižovatce přisunout přechod včetně středního ochranného ostrůvku, navrhnout v přisunuté poloze nedělený přechod pro chodce (nebo místo pro přecházení) a vozovku v Okružní ulici oproti současnému stavu co nejvíce zúžit.

### **3.8 POSOUZENÍ PARKOVACÍCH A Odstavných PLOCH**

Parkovací pruhy jsou navrženy v blízkosti křižovatek a sjezdů, kde mohou stojící vozidla tvořit překážky rozhledu (viz rizika 04, 05 a 07 v kapitole 3.3). Jiné bezpečnostní riziko z posouzení parkovacích a odstavných ploch nevyplývá.

### **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.

#### **Riziko 12**

#### **Neřízené boční vjezdy do jednopruhového světelně řízeného úseku**

*Popis:*

- ✓ Realizace stavby je navržena po polovinách silnice II/217, kdy bude obousměrný provoz jedním pruhem řízen světelnou signalizací.
- ✓ Ulice, které se budou napojovat na straně stavby jsou v příslušné etapě navrženy k zaslepení.
- ✓ Ulice z opačné strany v návrhu řešeny nejsou (s výjimkou ulic Nádražní a Majakovského). Vzniká riziko, že vozidla přijíždějící z těchto ulic najedou na silnici II/217 do jednopruhového úseku v opačném směru než vozidla, která v danou chvíli pojedou na signál „Volno“.

*Závažnost:* Nízké riziko

*Řešení:*

- ✓ Ulice, které by se v době stavby napojovaly do jednopruhového světelně řízeného úseku, zaslepit, případně v nich umožnit jednosměrný provoz ve směru od silnice II/217.

### **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/217 Modernizace silnice Aš, Chebská + Hlavní ulice“ 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 bylo identifikováno 12 bezpečnostních rizik. Za největší z nich považujeme:
  - ✓ možné předjíždění v místě přechodů pro chodce,
  - ✓ keře bránící rozhledu u přechodu pro chodce za křižovatkou s Okružní ulicí,
  - ✓ přerušování mezinárodní cyklotrasy EuroVelo 13.
3. Většinu rizik lze eliminovat nebo alespoň omezit úpravou projektové dokumentace podle doporučení tohoto auditu.
4. Vzhledem k omezením vyplývajícím z podmínek v území (stávající zástavba, inženýrské sítě atd.) ale pravděpodobně nebude možné odstranit všechna rizika beze zbytku. Jednotlivé úpravy je proto třeba pečlivě posoudit v souvislostech, aby se odstraněním jednoho rizika nezhoršilo jiné, případně nevzniklo další nové.
5. 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