



Audit bezpečnosti pozemních komunikací

Chodník, Kroměříž – Miňůvky

Investiční záměr

Hodnotící listy

září 2019



RIZIKO 1 BEZPEČNOST CYKLISTŮ (STŘEDNÍ RIZIKO)

Plánovaný chodník je určen pouze pro pěší a cyklisté tak budou nuceni jezdit mezi Kroměříží a Miňůvkami nadále po silnici II/367. Podle celostátního sčítání dopravy je intenzita cyklistů v tomto úseku 108 cyklo/h. Intenzita pěších není známá.

Návrh: S ohledem na vysoký počet cyklistů doporučujeme na chodníku/stezce umožnit smíšený provoz pěších a cyklistů. Optimální šířka z pohledu plynulosti je 3,0 m.

Pokud z nějakého důvodu není dosažení této šířky možné, postačí šířka 2,10 pro bezpečné míjení cyklistů. V úseku šířku 1,8 m pod mostem, s ohledem na dostatečný rozhled (viz obrázek níže), nepovažujeme za nutné, aby byla osazena dopravní značka „cyklisto sesedni z kola“.

Bez ohledu na dopravní značení vymezející chodník pouze pro pěší lze předpokládat, že tato stezka bude i v navrženém šířkovém uspořádání 1,6 m – 1,8 m hojně využívána cyklisty, z toho důvodu toto riziko hodnotíme pouze jako střední.

Dále doporučujeme změnu krytu za asfaltový, aby byl umožněn i pohyb in-line bruslařů.

AKCEPTUJEME

NEAKCEPTUJEME

AKCEPTUJEME ČÁSTEČNĚ

VYJÁDŘENÍ:

XXX

ZÁVĚR

XXX

V....., dne

Jméno.....

Funkce.....

Podpis.....



Audit bezpečnosti pozemních komunikací

Chodník, Kroměříž – Miňůvky

Investiční záměr

září 2019

OBSAH

OBSAH	3
1 ZADÁNÍ AUDITU BEZPEČNOSTI	4
1.1 ÚVOD.....	4
1.2 PODKLADY PRO PROVEDENÍ AUDITU	4
2 POPIS STAVBY	5
3 MÍSTNÍ ŠETŘENÍ	7
4 POSOUZENÍ NEHODOVOSTI	11
5 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍHO AUDITU	13
5.1 PŘEHLEDNÁ A CELKOVÁ SITUACE STAVBY KOMUNIKACE, SEZÓNŇNÍ A KLIMATICKÉ PODMÍNKY A POVĚTRNOSTNÍ PODMÍNKY	13
5.2 POSOUZENÍ USPOŘÁDÁNÍ KŘÍŽOVATEK A ÚROVNŇOVÝCH KŘÍŽENÍ (NAPŘÍKLAD ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY) A JEJICH VZDÁLENOSTI	13
5.3 POSOUZENÍ ŠÍŘKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ PROSTORU KOMUNIKACE.....	13
5.4 POSOUZENÍ VHODNOSTI ZVOLENÉ NÁVRHOVÉ KATEGORIE KOMUNIKACE S OHLEDEM NA NAVAZUJÍCÍ ÚSEKY A OČEKÁVANOU SKLADBU A INTENZITU DOPRAVNÍHO PROUDU.....	14
5.5 POSOUZENÍ ZPŮSOBU ZAČLENĚNÍ PŘEDMĚTNÉ STAVBY DO STÁVAJÍCÍ SÍTĚ, VČETNĚ HODNOCENÍ DOPADU NA BEZPEČNOST KOMUNIKACÍ	15
5.6 POSOUZENÍ ZÁKLADNÍCH DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÝCH CHARAKTERISTIK NAVRHOVANÉ STAVBY (NAPŘÍKLAD RYCHLOST, HUSTOTA, INTENZITA).....	15
5.7 POSOUZENÍ SMĚROVÉHO A VÝŠKOVÉHO VEDENÍ TRASY A JEJICH KOMBINACÍ	16
5.8 PROVĚŘENÍ ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ	16
5.9 ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAJIŠTĚNÍ PŘECHODU KOMUNIKACE DO ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ	17
5.10 ZHODNOCENÍ POTŘEB VŠECH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU (CHODCŮ, CYKLISTŮ, MOTOCYKLISTŮ, ŘIDIČŮ OSOBNÍCH A NÁKLADNÍCH VOZIDEL A OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE)	17
5.11 POSOUZENÍ MOŽNOSTÍ A DOPADŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	17
6 ZÁVĚR	17

2 POPIS STAVBY

Cílem bezpečnostního auditu je posouzení stavby chodníku v Kroměříži – Miňůvkách. Chodník má celkovou délku 1,335 km. Chodník vede podél silnice II/367. V etapě I. je chodník oddělen od silnice II/367 zeleným pásem šířky min. 3,75 m (až cca 6,0 m). U etapy II. a III. odděluje silnici od chodníku navíc svodidlo.

Základní šířka chodníku je 1,6 m mezi obrubami, v místě pod dálničním mostem pak 1,8 m.



Obrázek 1 – Přehledná situace stavby

3 MÍSTNÍ ŠETŘENÍ

Místní šetření proběhlo dne 2.9.2019 v dopoledních hodinách. Cílem šetření bylo seznámení se s lokalitou a pořízení fotodokumentace.



Obrázek 3 – Sil. II/367, Pohled od konce Kroměříže směr D1



Obrázek 4 – Sil. II/367, Pohled od sjezdu směr Kroměříž



Obrázek 7 – Sil. II/367, podjezd pod mostem na D1, souběžná železniční trať



Obrázek 8 – Sil. II/367, podjezd pod mostem na D1, prostor mezi svodidlem a mostními pilíři



Obrázek 11 – Sil. II/367, od křižovatky s D1 směr Miňůvky

4 POSOUZENÍ NEHODOVOSTI

Posouzení nehodovosti bylo provedeno s využitím dat z Jednotné dopravní vektorové mapy (www.jdvm.cz). Za poslední 3 roky došlo na posuzovaném úseku silnice II/367 ke 4 dopravním nehodám, viz obrázek 2.

Jedna z těchto nehod nebyla s lehkým zraněním. Tři nehody se staly v křižovatce se silnicí II/367. Dvě nehody byly srážky s pevnou překážkou (svodidla, patník apod.). Dvě nehody se staly za dne za nezhoršené viditelnosti.

Z posouzení vyplývá, že úsek silnice nepředstavuje zvýšené bezpečnostní riziko a tím lze usuzovat, že nedojde k ovlivnění bezpečnosti chodců/cyklistů, vedených souběžně po plánované stavbě chodníku.

5 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍHO AUDITU

Bezpečnostní audit byl proveden podle Přílohy č. 12 vyhlášky č. 104/1997 Sb. podle kritérií pro posouzení návrhu dokumentace záměru.

5.1 PŘEHLEDNÁ A CELKOVÁ SITUACE STAVBY KOMUNIKACE, SEZÓNÍ A KLIMATICKÉ PODMÍNKY A POVĚTRNOSTNÍ PODMÍNKY

Předmětem auditu je samostatně vedená stezka pro pěší podél silnice II/367. Stavba je rozdělena na 3 etapy popsané v kapitole 2. Celková délka trasy je 1,335 km.

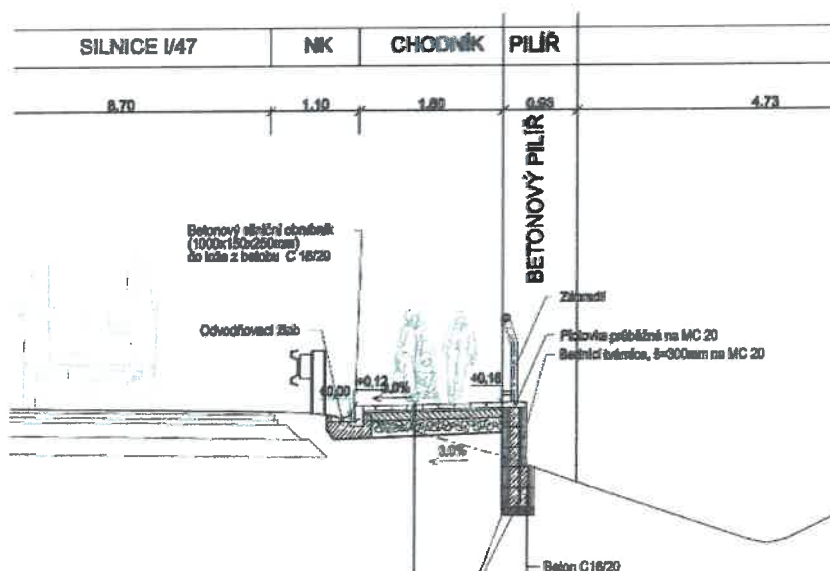
5.2 POSOUZENÍ USPOŘÁDÁNÍ KŘIŽOVATEK A ÚROVŇOVÝCH KŘÍŽENÍ (NAPŘÍKLAD ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY) A JEJICH VZDÁLENOSTI

Navržená stezka kříží pouze komunikaci vedoucí přes železniční přejezd k rybníku Šlajza. Detail místa křížení bude předmětem dalšího stupně PD.

5.3 POSOUZENÍ ŠÍŘKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ PROSTORU KOMUNIKACE

Chodník je navržen v šířce 1,6 m, přičemž v místě pod postem dálnice D1 je chodník rozšířen na 1,8 m.

Řez chodníkem v úseku vedeném za svodidlem pod mostem dálnice D1 odpovídá platné normě ČSN 73 6101 a nevidíme v něm bezpečnostní riziko.



Obrázek 13 – Řez chodníkem v úseku pod mostem dálnice D1

Šířka vozovky 1,6 m je pro chodník dostatečná, nicméně s ohledem na riziko 1 doporučujeme rozšíření stezky.

5.5 POSOUZENÍ ZPŮSOBU ZAČLENĚNÍ PŘEDMĚTNÉ STAVBY DO STÁVAJÍCÍ SÍTĚ, VČETNĚ HODNOCENÍ DOPADU NA BEZPEČNOST KOMUNIKACÍ

Předmětem auditu je samostatně vedená stezka pro pěší, příp. cyklisty. Stezka kříží pouze komunikaci vedoucí přes železniční přejezd k rybníku Šlajza. Detail místa křížení bude předmětem dalšího stupně PD.

5.6 POSOUZENÍ ZÁKLADNÍCH DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÝCH CHARAKTERISTIK NAVRHOVANÉ STAVBY (NAPŘÍKLAD RYCHLOST, HUSTOTA, INTENZITA)

Intenzita vozidel je v úseku I. etapy rovna 13 621 voz/den v prostoru mimoúrovňové křižovatky pak v důsledku přejezdu z/na dálnici D1 intenzita vozidel na silnici II/367 klesne v úseku III. etapy na 2 583 voz/den. Intenzity na silnici II/367 však nebudou mít vliv na bezpečnost provozu na samostatně vedené stezce pro pěší, příp. cyklisty.

Intenzita cyklistů je 541 cyklo/den, což odpovídá intenzitě 108 cyklo/h. Hodinová intenzita se dále používá pro návrh parametrů stezek pro cyklisty.

5.9 ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAJIŠTĚNÍ PŘECHODU KOMUNIKACE DO ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ

Není relevantní.

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

Stavba je díky šířce 1,6 m, resp. 1,8 m určena pouze pro pohyb pěších. Optimální by bylo rozšíření na 3,0 m (2,5 m) a změna povrchu na asfaltový, což by umožnilo stezku využívat i pro in-line bruslení, více viz riziko 1.

Dále z našeho pohledu není nutný jednostranný vyvýšený obrubník pro bezbariérový pohyb, jelikož se jedná o chodník/stezku vedoucí v extravilánu.

5.11 POSOUZENÍ MOŽNOSTÍ A DOPADŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY

Realizace stavby neovlivní veřejnou dopravu oproti stávajícímu stavu.

6 ZÁVĚR

V rámci bezpečnostního auditu bylo nalezeno jedno bezpečnostní riziko spočívající ve vyhrazení stezky pouze pro pěší, byť na silnici II/367 je v tomto úseku vysoká intenzita cyklistů. Doporučujeme proto zvážit úpravu šířkového uspořádání a vyznačení stezky pro společný provoz pěších a cyklistů.

Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti pěších i cyklistů.

V Brně dne 10. 9. 2019

Ing. Michal Radimský, Ph.D.