



AUDIT BEZPEČNOSTI POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ



**II/502 JIČÍN
ULICE PODĚBRADOVA A RUSKÁ**



**ÚDRŽBA SILNIC
Královéhradeckého kraje a.s.**

ZPRÁVA O PROVEDENÍ AUDITU



1	ÚVOD	3
1.1	IDENTIFIKACE	3
1.2	OBSAH AUDITU	5
1.3	PODKLADY PRO AUDIT	6
1.3.1	SEZNAM PODKLADŮ	6
1.3.2	DOSTUPNÉ DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ CHARAKTERISTIKY	6
1.3.2.1	INTENZITY DOPRAVY	6
1.3.2.2	NEHODOVOST	8
2	POPIS STAVBY	8
2.1	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	8
2.2	CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	9
2.3	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	9
2.4	CELKOVÁ SITUACE – ŠIRŠÍ VZTAHY	10
3	PROHLÍDKA MÍSTA PLNĚNÍ	10
4	ZPRÁVA O PROVEDENÍ AUDITU	11
4.1	VÝSTUP – PŘEPIS KONTROLNÍHO LISTU	11
4.1.1	AUDIT V PŘEDCHOZÍCH FÁZÍCH	11
4.1.2	OBECNÉ	11
4.1.3	ODVODNĚNÍ	13
4.1.4	VYBAVENÍ SILNIC A DÁLNIC	13
4.1.5	OPATŘENÍ KE ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY	14
4.1.6	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	14
4.1.7	KŘÍŽOVATKY OBECNÉ	14
4.1.8	KŘÍŽOVATKY PRŮSEČNÉ, STYKOVÉ	15
4.1.9	KŘÍŽOVATKY OKRUŽNÍ	17
4.1.10	KŘÍŽOVATKY SE SSZ A MIMOÚROVŇOVÉ	17
4.1.11	KOMUNIKACE PRO CHODCE	17
4.1.12	KOMUNIKACE PRO CYKLISTY	18
4.1.13	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	18
4.1.14	OSVĚTLENÍ	18
4.1.15	OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ, PARKOVÁNÍ	18
4.1.16	ZÓNY	18
4.1.17	ZELEŇ	19
4.1.18	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	19
4.2	FOTODOKUMENTACE	20
4.3	PROBLEMATICKÉ ČÁSTI PD	22
4.4	RIZIKA	25
4.4.1	UMÍSTĚNÍ DZ – ZÓNA TEMPO 20 – ZÓNA TEMPO 40	25
4.4.2	SLOUPY VO TVOŘÍCÍ PEVNÉ PŘEKÁŽKY	25
5	ZÁVĚR	25
5.1	PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PODSTOUPENÁ AUDITU	25
5.2	ÚČEL PROVEDENÍ AUDITU	25
5.3	ZÁVĚR AUDITU	25



1 ÚVOD

1.1 IDENTIFIKACE

KOMUNIKACE	II/502 Jičín, ulice Poděbradova a Ruská
KRAJ / OKRES	Královéhradecký / Jičín
OBEC / KOMUNIKACE	Jičín / II/502
SPRÁVCE KOMUNIKACE	Správa silnic Královéhradeckého kraje Kutnohorská 59 500 04 Hradec Králové
CHARAKTER AUDITU	Bezpečnostní audit ve 2. fázi na základě projektové dokumentace pro stavební povolení © AF-CITYPLAN s.r.o., Ing. O. Šváb
DÉLKA ÚSEKU	1,230 km
ODPOVĚDNÝ AUDITOR	Ing. Hynek Seiner Jana Zajíce 986 530 12 Pardubice IČ: 7456 9104 tel: +420 777 225 093 e-mail: hynekseiner@seznam.cz
AUDITOR	Ing. Petr Křenek MANIFOLD GROUP s.r.o. Mikulášské nám. 552/17, 326 00 Plzeň tel: +420 602 610 616 e-mail: krenek@manifold.cz
OSOBA ŽADAJÍCÍ O VYDÁNÍ AUDITU	Údržba silnic Královéhradeckého kraje Kutnohorská 59 500 04 Hradec Králové IČ: 27502988 DIČ CZ 27502988 +420 495 540 216, +420 724 768 076



Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1
110 15 Praha

Číslo povolení: 0104
Č.j.: 146/2013-120-ORG2/4

Povolení k výkonu činnosti

**AUDITOR BEZPEČNOSTI
POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ**

podle § 18h zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění
pozdějších předpisů, se vydává na základě prokázání bezúhonnosti a odborné
způsobilosti podle § 18i uvedeného zákona.

Jméno a příjmení: **Ing. Hynek Seiner**

Datum narození: **5.11.1978**

Datum vydání povolení: **11.11.2013**

*Úspěšné složení zkoušky dle § 18i, odst. 1, písm. c) výše uvedeného zákona je doloženo
protokolem o výsledku zkoušky k prokázání odborné způsobilosti auditora bezpečnosti
pozemních komunikací č.j. 130/2013-120-ORG2/4 konané dne 7.10.2013.*

*Auditor bezpečnosti pozemních komunikací je povinen účastnit se pravidelného školení do
konce třetího roku ode dne vydání povolení nebo konání předchozího pravidelného*



Ing. Milan Dont, Ph.D.
ředitel Odboru pozemních komunikací
předseda zkušební komise



1.2 OBSAH AUDITU

Předmětem auditu je projektová dokumentace „II/502 – Jičín, Poděbradova a Ruská – km 3,310 – 4,540“
Audit byl proveden podle metodiky CDV schválené Ministerstvem dopravy České republiky, v souladu se směrnici EU 2008/96/EC.

1.3 PODKLADY PRO AUDIT

1.3.1 SEZNAM PODKLADŮ

- [1] Projektová dokumentace © AF-CITYPLAN s.r.o., Ing. O. Šváb
 [2] Místní šetření © Ing. Hynek Seiner, Ing. Petr Křenek 2021
 [3] Metodika provádění auditu © CDV Brno 2012
 [4] ČSN 73 6110
 [5] 398/2009 Sb. VYHLÁŠKA o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb Ministerstvo pro místní rozvoj
 [6] Nehodová mapa Policie ČR a Ministerstva dopravy
 [7] Výsledky sčítání dopravy © ŘSD 2016

1.3.2 DOSTUPNÉ DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ CHARAKTERISTIKY

1.3.2.1 INTENZITY DOPRAVY

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 5-1121)															... význam zkratk					X
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - všechny dny	voz/den	380	59	1	12	4	11	107	0	3	8	585	6 081	48	6 714					
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	470	73	1	15	5	14	124	0	4	10	716	6 426	45	7 187					
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	154	24	0	5	1	3	65	0	1	3	256	5 220	56	5 532					
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV							
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											71	819							
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											65	745							
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV					
Hodnota TNV	voz/den														245					
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										4 905	489	13	5 407					
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											834	31	2	867					
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											390	49	2	441					
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem			
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											876	54	12	2	15	959			
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS					
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.68	0.72	0.94	51:49					
Intenzita cyklistické dopravy															C					
Cyklistická doprava	cyklo/den														319					

II/502

Význam použitých zkratk:

- LN Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
 SN Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů
 SNP Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy
 TN Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
 TNP Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
 NSN Návěsové soupravy nákladních vozidel
 A Autobusy
 AK Autobusy kloubové
 TR Traktory bez přívěsů
 TRP Traktory s přívěsy
 TV Těžká motorová vozidla celkem
 O Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy



M Jednostopá motorová vozidla
SV Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
TNV Těžká nákladní vozidla
(0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK)
PS Poměr intenzit protisměrných dopravních proudů v nedělní (odpolední) návratové špičce
ALFA poměr intenzity v letní neděli k celoročnímu průměru [-]
BETA poměr intenzity v letním pracovním dnu k celoročnímu průměru [-]
GAMA ALFA/BETA [-]
C Cyklisté [cyklo/den]
Výpočty podle metodiky CSD 2010 (nákladní souprava je za jedno vozidlo)

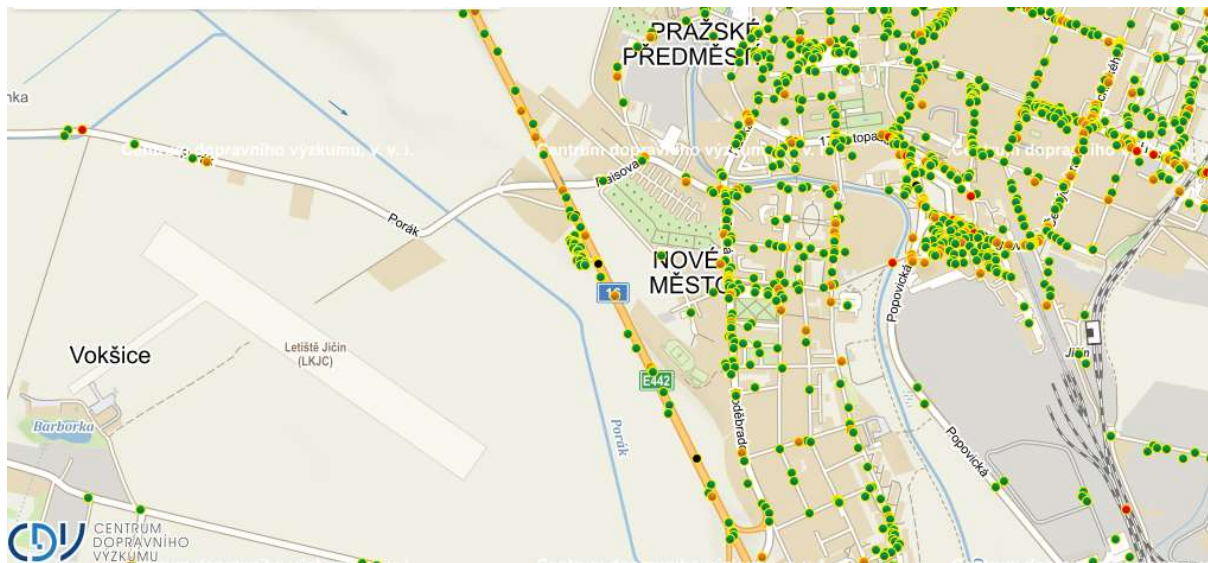
Hluk:

OA O+M
NA LN+SN+TN+A+AK+TR+TRP
NS SNP+TNP+NSN

Emise:

OA O+M
LNA LN
TNA SN+TN+TR+TRP
NS SNP+TNP+NSN
BUS A+AK

1.3.2.2 NEHODOVOST



Nehodová lokalita (Zdroj: jdvm.cz) - od roku 2006 vyšetřováno PČR větší množství nehod přímo v řešeném seku

Stávající stav nelze z hlediska bezpečnosti v dopravě hodnotit jako vyhovující.

2 POPIS STAVBY

2.1 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci

Jedná se o rekonstrukci komunikace ve své trase a niveletě a nový chodník podél stávající komunikace.

b) Účel užívání stavby

nemění se- jedná se o liniovou dopravní stavbu.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Oprava a úprava stávající komunikace – trvalá stavba.

d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem

Oprava bude provedena v celé délce komunikace, tj. mezi křižovatkami. Oprava zahrnuje celou šířku uličního prostoru. Uliční prostor je dán okolní zástavbou a ploty sousedních pozemků. Jedná se o místní obslužnou komunikaci.



e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů
V textové a výkresové části PD.

f) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů
Není obsahem této dokumentace.

g) Navrhované parametry stavby - zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikosti, apod.
Není obsahem této dokumentace.

h) Základní technické parametry stavby – návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení
Návrhová rychlost 50km/hod.

i) Základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání
Není obsahem této dokumentace.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby.

2.2 CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

a) Popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech
Uliční prostor bude opraven v šířce stávající komunikace.

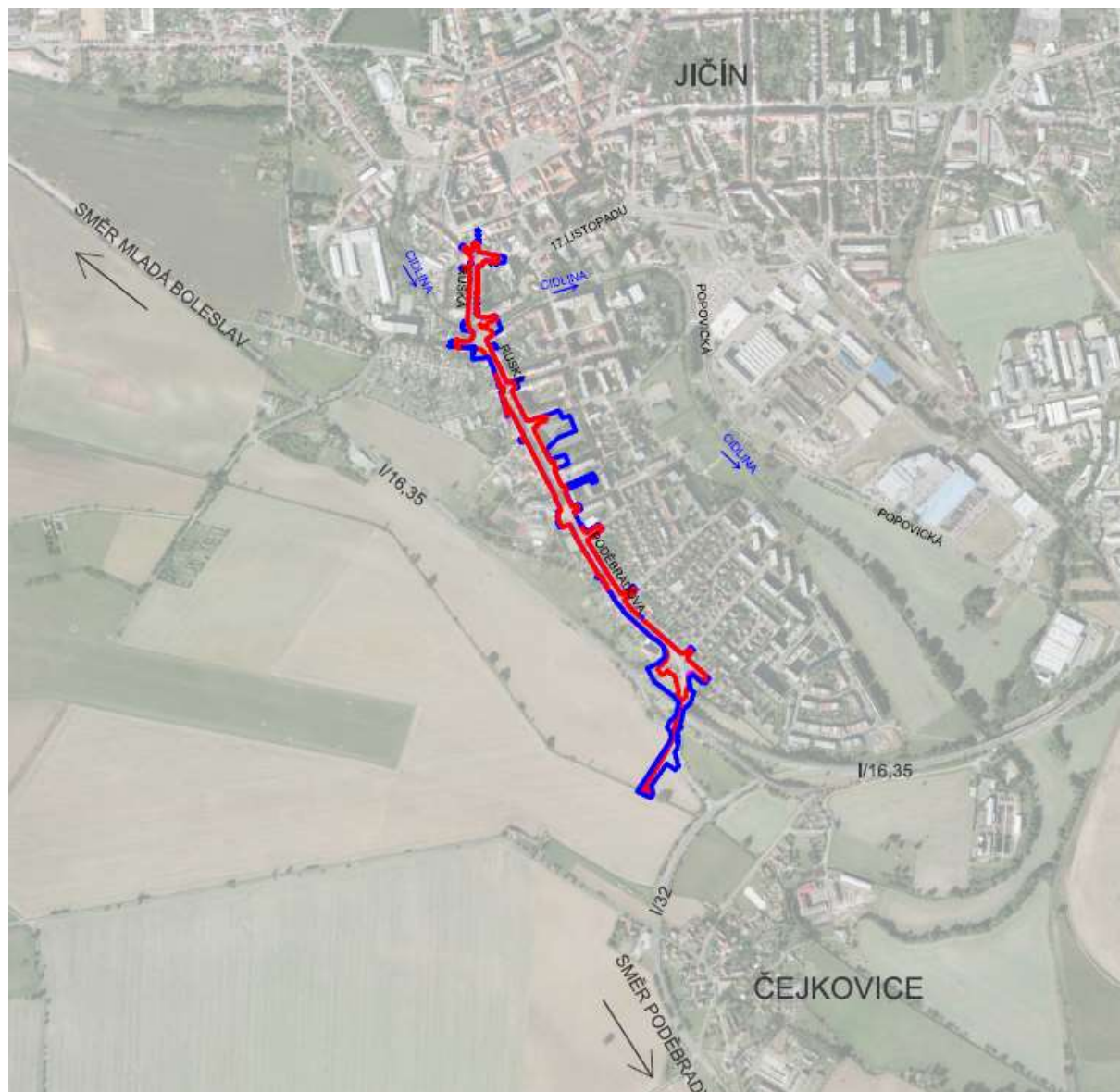
b) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem
Není obsahem této dokumentace.

c) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě
Není obsahem této dokumentace.

2.3 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba je navržena jako bezbariérová v souladu s platnou legislativou.

2.4 CELKOVÁ SITUACE – ŠIRŠÍ VZTAHY



III/502 Poděbradova a Ruská

3 PROHLÍDKA MÍSTA PLNĚNÍ

Prohlídka místa plnění proběhla 2.12.2021 12:30, teplota okolo 5°C, viditelnost dobrá, jasno. Tato prohlídka potvrdila potřebnost zamýšlené rekonstrukce.



4 ZPRÁVA O PROVEDENÍ AUDITU

4.1 VÝSTUP – PŘEPIS KONTROLNÍHO LISTU

4.1.1 AUDIT V PŘEDCHOZÍCH FÁZÍCH

Byl proveden audit v předchozích fázích?

Ne.

Byly připomínky auditorů akceptovány?

Neřeší se.

4.1.2 OBECNÉ

Byly uvažovány vlivy projektu na bezpečnost stávající dopravní sítě?

Ano. Stavebními úpravami by mělo dojít ke zlepšení. Navazující úseky nebudou dotčeny.

Odpovídá kategorie a funkce navrhované komunikace předpokládané dopravní situaci?

S přihlédnutím k místním podmínkám (navazující úseky) ano.

Je návrhová rychlost vhodná pro navrhovanou kategorii silnice?

Beze změny. Pouze označení maximální dovolené rychlosti vykazuje nedostatky.

Je vhodně stanovena nejvyšší povolená rychlost (začátek, konec, úsek, velikost)?

Fakticky v pořádku, značení ale vykazuje nedostatky.

Byla při návrhu brána v potaz případná specifická skladba dopravního proudu?

Neřeší se. Dopravní proud je na základě sčítání dopravy spíše typický. Zvýšený pohyb dětí v okolí školy a chodců obecně na celém úseku.

Je dodržován princip spojitosti návrhových prvků? Je směrové a výškové vedení trasy v souladu?

V návrhu dochází ke zlepšení oproti současnému stavu.

Je v co největší míře zabráněno použití minimálních poloměrů výškových a směrových oblouků a jejich kombinací?

Neřeší se. Do směrových je zasahováno pouze drobnými dispozičními úpravami.

Je v celé délce komunikace zajištěna délka rozhledu na zastavení?

Dle místních podmínek ano.

Nezpůsobuje orientace trasy dle světových stran oslnění řidičů sluncem?

Takovéto riziko nebylo zjištěno.

Je zabráněno výskytu "ztracené" trasy?

Tento problém se nevyskytuje v řešeném území.

Bylo zváženo zřízení únikových zón v místech nebezpečných dlouhých klesání?

Neřeší se.

Je na komunikaci dostatek možností k bezpečnému předjetí?

Toto je vzhledem k místním podmínkám obtížné, tam, kde to umožňují je to v pořádku.

Jsou zohledněna bezpečnostní specifika všech kategorií účastníků sil. provozu?

Ve stávajícím stavu nikoliv, v návrhu dochází ke zlepšení.

Je navrženo, bezpečně a vhodně, zvětšení počtu jízdních pruhů ve stoupání (poloha průběžného pruhu a ukončení)?

Neřeší se.

Není připojení pozemků nadbytečné?

Připojení pozemků je zachováno ve stávajícím rozsahu.



Je připojení pozemků bezpečné?

Ano.

Jsou pevné překážky - např. stožáry veřejného osvětlení, pilíře, zídky - navrženy na vhodných místech (v dostatečné vzdálenosti, předvídatelné umístění) a vybaveny prvky pasivní bezpečnosti?

V současném stavu tvoří sloupy osvětlení pevné překážky. V návrhu je toto řešeno.

Je zachován průjezdní či průchozí profil?

Nedochází ke zhoršení stavu.

Je zvolen vhodný dostředný sklon ve směrových obloucích?

V návrhu ano.

Je zakázáno v některých úsecích z důvodu bezpečnosti předjíždění nákladním, popř. jiným vozidlům?

Ano, na části úseku v jednom směru, na části úseku v obou směrech. Je to provedeno vodorovným dopravním značením.

Je v místě dovoleného předjíždění zaručena délka rozhledu pro předjíždění?

Možnosti předjíždění jsou vzhledem ke směrovým poměrům minimální.

Je případné zúžení komunikace provedeno bezpečně?

Ve stávajícím stavu nikoliv, v návrhu je zúžení eliminováno.

Jsou řešena místa pro vyhnutí vozidel?

Neřeší se. Oproti současnému stavu zlepšení.

Je řešeno místo pro obratiště a je vhodně navrženo?

Neřeší se.

Je přechod z intravilánu do extravilánu, popř. z osvětleného do neosvětleného úseku, navržen dostatečně bezpečně?

Neřeší se. Celý úsek je intravilánový.

Navazují parametry příčného řezu vhodně na stávající úseky komunikace?

Vzhledem k místním podmínkám ano.

Jsou parametry příčného řezu pro danou kategorii silnice dostačující (pro všechny účastníky provozu)?

Ano, dle ČSN 73 6101, 73 6110 a vzhledem k místním podmínkám jako minimální možný.

Umožňují parametry komunikace dostatečný přístup vozidlům zvláštního určení?

Neřeší se.

Je krajnice navržena bez pevných překážek?

Nedochází ke zhoršení oproti stávajícímu stavu.

Je dělicí pás vhodně navrženo?

Neřeší se, v lokalitě neleží směrově rozdělená komunikace.

Nezhoršuje dělicí pás rozhledové poměry?

Neřeší se, v lokalitě neleží směrově rozdělená komunikace.

Jsou v dělicím pásu umístěny prvky pasivní bezpečnosti?

Neřeší se, v lokalitě neleží směrově rozdělená komunikace.

Jsou v dělicím pásu umístěny nechráněné pevné překážky?

Neřeší se, v lokalitě neleží směrově rozdělená komunikace.

Je zabráněno pádu kamení (a jiných předmětů) ze svahů strmých zářezů na silnici?

Neřeší se.

Jsou přidružené pruhy zřetelně označeny?

Neřeší se

Je na případnou změnu průjezdního či průchozího profilu upozorněno dostatečným způsobem?
Vzhledem k postupnému přechodu se neřeší.

4.1.3 ODVODNĚNÍ

Je dostatečně zajištěno odvodnění vozovky?
Odvodnění je ve stávajícím stavu relativně funkční.

Jsou konstrukce dostatečně odvodněny?
Ano.

Je tvar příkopů bezpečný?
Neřeší se.

Nepředstavuje odvodňovací zařízení (např. propustek) agresivní pevnou překážku
Neřeší se.

Je odvodnění směrových oblouků optimální z pohledu bezpečnosti, zejména v oblasti nulového sklonu?
Na základě předložené PD nebyl zjištěn problém.

Je odvodnění mostu provedeno bezpečně a tak, aby nebylo vyvedeno na jízdní pruh dolní komunikace?
Neřeší se.

Jsou mříže uliční vpusti orientované tak, aby byly pro cyklisty bezpečné?
Neřeší se.

4.1.4 VYBAVENÍ SILNIC A DÁLNIC

Jsou navrženy clony proti oslnění?
Ne, nejsou zapotřebí

Jsou navrženy zábrany proti zvěři?
Ne.

Není bezpečnostní zařízení problematické z hlediska rozhledu?
Ne.

Budou chodci/cyklisté využívat nadchod (podchod, lávku, most)?
Neřeší se.

Jsou navrženy protiopatření (ploty, zábrany) pro usměrnění pěší dopravy, např. u podchodů?
Ne

Je dopravní značení konzistentní a logické?
Pokud lze posoudit, tak ano. Pouze značení může působit nelogicky.

Jsou stromy v bezpečné vzdálenosti od silnice?
Stromů je v lokalitě velmi málo, pouze městská zeleň – netvoří vážnou překážku.

Jsou telefony na přivolání první pomoci umístěny na příhodných místech (hlásky pro tísňové volání)?
Neřeší se.

Nepřispívá množství a uspořádání dopravního značení spolu s dopravním zařízením, či ostatním vybavením (i okolí) komunikace, k nadbytečnému informačnímu přetížení řidiče?
Ne.

Jsou ostrůvky dostatečně zřetelné a viditelné?
Neřeší se.



Je odsazení bezpečnostního zařízení od jízdního pruhu dostatečné?

Neřeší se.

Nejsou stožáry VO na chodnících a přechodech pro chodce překážkou pro nevidomé?

Neřeší se.

4.1.5 OPATŘENÍ KE ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY

Jsou zohledněny specifické podmínky - blízkost školky, domova důchodců atd.?

Ano.

Je zklidnění dopravy před vjezdem do obce navrženo vhodným způsobem?

Neřeší se.

Je řešení bariérový účinek komunikace?

Podle možností ano.

Jsou použita vhodná zklidňovací opatření?

Podle možností ano.

4.1.6 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Je vodorovné a svislé dopravní značení ve vzájemném souladu?

Do dopravního značení je zasahováno jen minimálně.

Je značení navrženo na vhodných místech?

Ano.

Není množství dopravního značení nadbytečné?

Ne

Nebrání dopravní značky rozhledu?

Ne.

Nejsou stojny značek potenciálně nebezpečné?

Ne.

Dává dopravní značení řidiči jednoznačnou a přesnou informaci o dopravní situaci, je logické a srozumitelné?

Ano. Až na značení zón.

4.1.7 KŘÍŽOVATKY OBECNĚ

Je navržen vhodný typ křižovatky?

Nejsou navrženy nové křižovatky, pouze úprava stávajících.

Jsou sousední křižovatky v dostatečné vzdálenosti?

Beze změny.

Jsou optimálně řešeny řadící a odbočovací pruhy?

Neřeší se.

Je křižovatka a její prvky dostatečně a včas postřehnutelná a pochopitelná?

Dle místních podmínek ano.



Je úhel křížení bezpečný?

Beze změny – nedochází ke změnám. V jednom případě vhodné doplnit alespoň značení.

Je zajištěna homogenita křižovatek na daném silničním tahu?

Beze změny

Jsou dodrženy rozhledové trojúhelníky?

Neřeší se.

Je hlavní komunikace zřetelná - zamezení psychologické přednosti?

Ano.

Je na příjezdech do křižovatky nutné zajistit snížení nejvyšší povolené rychlosti?

Ne.

Je informační značení srozumitelné pro všechny účastníky?

Neřeší se.

Je na příjezdech ke křižovatce zajištěn rozhled na zastavení?

Ano.

Jsou křižovatkové pohyby vhodně a srozumitelně usměrněny?

Neřeší se.

Je jasně definována přednost v jízdě v místě kontaktu motorové a cyklistické dopravy?

Neřeší se.

Je umožněno plynulé směrování jízdních pruhů pro všechny povolené směry?

Beze změny.

Je dodržen řádný rozhled pro všechny účastníky silničního provozu?

V návrhu ano.

Je zabráněno parkování v prostoru křižovatky?

Tento problém se neočekává.

Není křižovatka zbytečně rozlehlá a neusměrněná?

Ve stávajícím stavu ano, v návrhu v pořádku.

4.1.8 KŘÍŽOVATKY PRŮSEČNÉ, STYKOVÉ

Je navržen vhodný typ křižovatky?

Beze změny.

Jsou sousední křižovatky v dostatečné vzdálenosti?

V daném úseku leží pouze napojení účelových komunikací.

Jsou optimálně řešeny řadící a odbočovací pruhy?

Neřeší se.

Je křižovatka a její prvky dostatečně a včas postřehnutelná a pochopitelná?

Ano.

Je úhel křížení bezpečný?

V návrhu prakticky kolmé, tedy ano.



Je zajištěna homogenita křižovatek na daném silničním tahu?

V rámci možností daného území ano.

Jsou dodrženy rozhledové trojúhelníky?

Rozhledy byly posouzeny projektantem se závěrem „vyhovuje“, při místním šetření nebyl zjištěn problém.

Je hlavní komunikace zřetelná - zamezení psychologické přednosti?

Tento problém nebyl zjištěn. Viditelně se jedná o výjezd především pro zemědělskou techniku..

Je na příjezdech do křižovatky nutné zajistit snížení nejvyšší povolené rychlosti?

Tato potřeba nebyla zjištěna.

Je informační značení srozumitelné pro všechny účastníky?

Beze změny.

Je na příjezdech ke křižovatce zajištěn rozhled na zastavení?

Ano,

Jsou křižovatkové pohyby vhodné a srozumitelně usměrněny?

Neřeší se.

Je jasně definována přednost v jízdě v místě kontaktu motorové a cyklistické dopravy?

Ano.

Je umožněno plynulé směrování jízdních pruhů pro všechny povolené směry?

Neřeší se.

Je dodržen řádný rozhled pro všechny účastníky silničního provozu?

Beze změny.

Je zabráněno parkování v prostoru křižovatky?

Tento problém zde nenastává.

Není křižovatka zbytečně rozlehlá a neusměrněná?

Neřeší se.

Je nutné navrhnout samostatný jízdní pruh pro levé/pravé odbočení?

Ne.

Je vhodné ochránit levé/pravé odbočení?

Není zapotřebí.

Je tento pruh dostatečně dlouhý?

Neřeší se..

Je nutné znovu dopravním značením "zopakovat" povinnost dát přednost v jízdě?

Neřeší se.

Je orientační značení srozumitelné a jednoznačné?

Neřeší se.

Je plocha křižovatky vhodně rozčleněna dopravními ostrůvky?

Neřeší se.

4.1.9 KŘÍŽOVATKY OKRUŽNÍ

V návrhu dochází k přestavbě celkem tří křižovatek, jde o následující:

Ruská / 17. listopadu

Ruská / nábřeží Imry Geisslové

Poděbradova – napojení na I/16

4.1.10 KŘÍŽOVATKY SE SSZ A MIMOÚROVNĚ

Mimoúrovňová křižovatka leží v těsné blízkosti při napojení na I/16, dotčena ale není.

4.1.11 KOMUNIKACE PRO CHODCE

Dochází k rekonstrukci a dostavbě chodníků – jde o celý uliční prostor. Primárně je ale předmětem auditu komunikace.

Jsou plochy určené pro čekání chodců dostatečně rozlehlé?

Ano.

Je navedení chodců na stávající infrastrukturu bezpečné a logické?

Dochází k výraznému zlepšení oproti současnému stavu.

Je vizuální kontakt mezi motoristy a chodci (zvláště dětmi) zajištěn na co nejdelším úseku komunikace?

V návrhu zlepšení proti současnému stavu.

Jsou podchody, nadchody, lávky atraktivní a bezpečné?

Neřeší se. Podchody, nadchody ani lávky nejsou součástí.

Respektují přechody pro chodce přirozené trasy pěších?

V návrhu ano.

Není nutné místo přechodu pro chodce osvětlit?

Přechody jsou nasvětleny.

Jsou přechody a místa pro přecházení vybavena sníženými obrubníky?

V návrhu ano.

Nejsou přechody a místa pro přecházení příliš dlouhá?

V návrhu ano.

Je přechod za všech okolností dostatečně zřetelný?

V návrhu dochází ke zlepšení proti současnému stavu.

Je bezpečné a správné umístění varovného pásu, vodící linie, signálního pásu pro osoby s omezenou schopností orientace?

V návrhu ano.

Je přechod dostatečně vybaven podpůrnými technickými prvky - ostrůvky, zúžení, vysazené chodníkové plochy?

Ano.

Je vhodným způsobem omezena rychlost motorových vozidel v místě přechodu pro chodce?

Ano.

Nejsou na ploše přechodu kanalizační vpusti, poklopy atd.?

Neřeší se.

Není vhodnější zbudovat místo pro přecházení?



Jsou navrženy přechody i místa pro přecházení, celková koncepce se jeví jako vhodná

Je osvětlení chodníku dostatečné?

Chodník je nasvětlen.

Respektuje chodník logické vedení trasy - přímochařost, přehlednost?

S přihlédnutím k místním podmínkám v návrhu ano.

Je šířka chodníku dostatečná?

V návrhu ano. Ve stávajících úsecích problematické.

Je navrženo vhodné opatření k zabránění vjezdu/stání motorových vozidel na plochách pro pěší?

Neřeší se.

Jsou vhodným způsobem řešeny schodiště, rampy? (problematika kočárků, vozíků atd.)

Neřeší se.

Je návrhem respektován zvýšený "provoz" dětí?

Ano.

Neomezuje navržený mobiliář průchodnost (na pocházených plochách)?

Takové riziko nebylo zjištěno.

4.1.12 KOMUNIKACE PRO CYKLISTY

Neřeší se.

4.1.13 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Dochází k rekonstrukci stávajících zastávek

4.1.14 OSVĚTLENÍ

Bez zjištěných výrazných závad.

4.1.15 OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ, PARKOVÁNÍ

Obslužná a parkovací zařízení jsou v návrhu pouze rekonstruována.

4.1.16 ZÓNY

Je komunikace vhodně zařazena jako obytná, pěší zóna případně Zóna 30?

Celá oblast je zóna Tempo 40 a v centru města navazuje zóna Tempo 20. Na ukončení zóny Tempo 20 není toto správně obnoveno. Může tak vzniknout nejednoznačnost.

Odpovídá stavební uspořádání charakteru navrhované zóny?

Neřeší se.

Je připojení zóny na komunikaci vyšší kategorie provedeno tak, aby byla dostatečně zvýrazněna změna dopravního prostředí?

Viz výše.



4.1.17 ZELEŇ

Nezpůsobí růst zeleně problémy v budoucnosti (průměry kmenů nad 8 cm, zakrytí dopravních značek, efekt světla a stínu, padající listí)?

Takový problém nebyl zjištěn.

Nepřerušuje zeleň vizuální kontakt mezi řidiči a ostatními účastníky silničního provozu, zejména dětmi?

Nepůsobí vážnější problémy.

Zdůrazňuje navržená zeleň směrové a výškové vedení trasy?

Neřeší se.

4.1.18 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

Nejsou.

4.2 FOTODOKUMENTACE



Ukončení zóny „Tempo 20“ a vjezd do zóny Tempo 40



Ulice Ruská



Úsek s kolmými a podélnými stáními



Přechod pro chodce u školy z pohledu řidiče



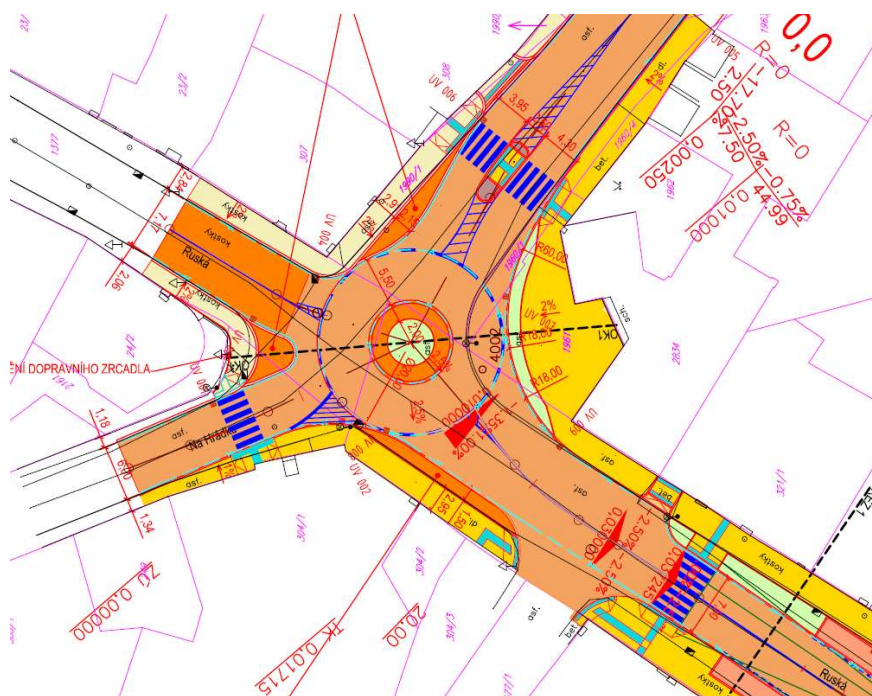
Ulice Ruská



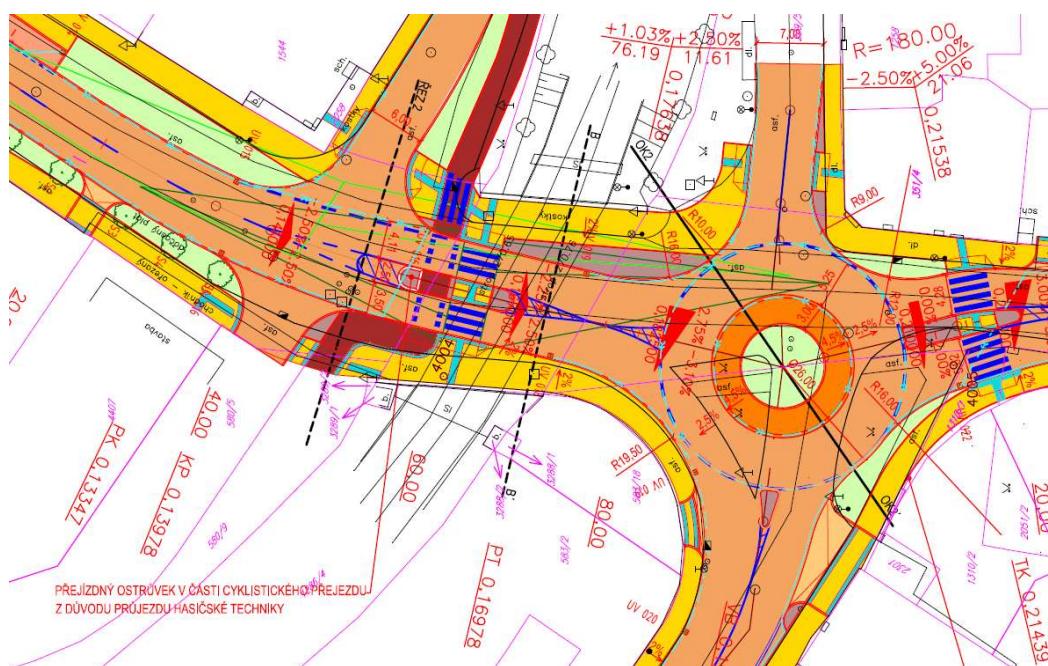
Ukončení zóny Tempo 40

4.3 PROBLEMATICKÉ ČÁSTI PD

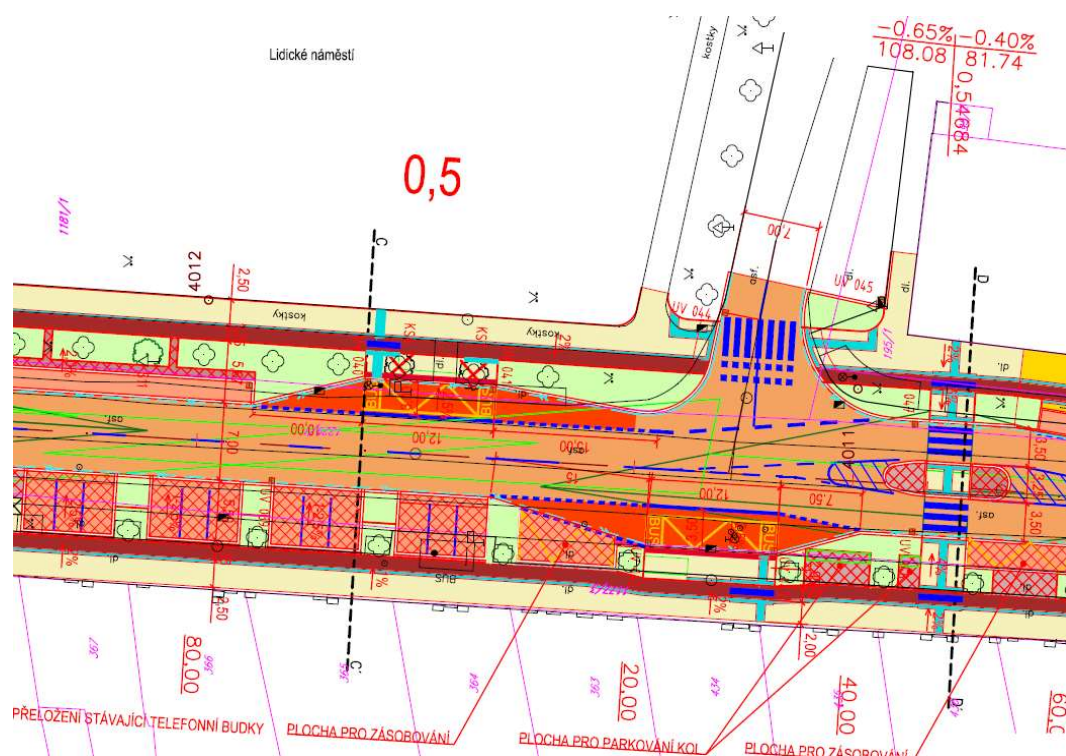
Projektová dokumentace je celkem velmi kvalitní, žádné problematické části nebyly zjištěny.



Úprava křižovatky s ulicí Na Hrádku a 17. listopadu – přestavba na okružní



Celkové zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti na křižovatkách a přechodech v okolí mostu



Kolmá stání, bezbariérové úpravy autobusových zastávek



Připojení vozidel od I/16

4.4. RIZIKA

4.4.1 UMÍSTĚNÍ DZ – ZÓNA TEMPO 20 – ZÓNA TEMPO 40

Km 0,00 (začátek úseku)

Stupeň rizika:

Nízké

Popis:

Z důvodu absence PD na dopravní značení Audit doporučuje prověřit umístění DZ – snížení návrhové rychlosti na 40km/hod ze všech směrů opravovaného úseku.

Doporučení:

Doplnit svislé značení.

4.4.2 SLOUPY VO TVOŘÍCÍ PEVNÉ PŘEKÁŽKY

Km většina úseku

Stupeň rizika:

Střední.

Popis:

Sloupy VO v blízkosti vozovky. Jde o riziko ze stávajícího stavu a z předložené PD není jasné odstranění

Doporučení:

V dalším stupni PD podrobně okótovat umístění VO.

5 ZÁVĚR

5.1 PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PODSTOUPENÁ AUDITU

Audit byl podstoupen koncept projektové dokumentace stavby „II/502 Jičín – Poděbradova a Ruská“.

5.2 ÚČEL PROVEDENÍ AUDITU

Audit byl proveden za účelem zvýšení bezpečnosti a snížení rizika vzniku dopravních nehod.

5.3 ZÁVĚR AUDITU

Problémy zjištěné v projektové dokumentaci (pouze dílčí) byly popsány v kapitolách 4.1. a 4.2,

Audit neprokázal negativní vliv uvažované stavby z hlediska bezpečnosti dopravy a neodhalil žádná vysoká rizika z navržené stavby. Rizika střední a nízká byla uvedena v návrhu řešení.

Audit byl proveden podle metodiky CDV schválené Ministerstvem dopravy České republiky, v souladu se směrnicí EU 2008/96/EC.



V Pardubicích dne 8. 12. 2021

Ing. Hynek Seiner
projektová a inženýrská činnost ve výstavbě
Jana Zajíce 986, 530 12 Pardubice
seiner.wz.cz, HynekSeiner@seznam.cz
tel.: 777 225 093, IČ: 74569104

Vypracoval:
Ing. Hynek Seiner
držitel povolení 0104

Ing. Petr Křenek
MANIFOLD GROUP s. r.o.