

**FAKULTA DOPRAVNÍ**  
**Ústav soudního znalectví v dopravě**  
Horská 2040/3, 128 00 PRAHA 2  
<http://www.fd.cvut.cz>

**AUDIT BEZPEČNOSTI  
POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ**

**II/125**

**LOUŇOVICE – KAMBERK**

**FÁZE II. PDPS (KONCEPT)**

**PROSINEC 2024**

**Odpovědný řešitel:**

**Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.**

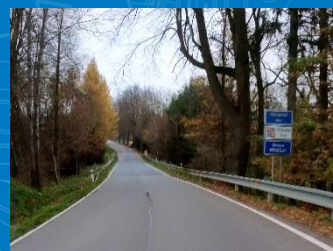
**Objednatel:**

**Krajská správa a údržba silnic  
Středočeského kraje, p. o.  
Zborovská 81/11  
150 21 Praha 5 - Smíchov**



**ČVUT**

**ČESKÉ VYSOKÉ  
UČENÍ TECHNICKÉ  
V PRAZE**





Ministerstvo dopravy  
nábřeží Ludvíka Svobody 1  
110 15 Praha

Číslo povolení: 083  
Č.j.: 242/2012-120-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. Karel Kocián**

Datum narození: **5.11.1986**

Datum vydání povolení: **4.1.2013**

*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. 234/2012-120-ORG2/4 konané dne 26.11.2012.*

*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





Ministerstvo dopravy – Odbor pozemních komunikací

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Č. j.: 27/2020-120-ORG2/5



## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako věcně příslušný správní orgán státní správy podle § 18h odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), rozhodlo na základě žádosti pana Ing. Jakuba Nováčka, narozeného dne 16. března 1992, trvale bytem Jablonoňová 1390/92, 106 00 Praha 10 (dále jen „účastník řízení“), doručené dne 12. března 2020, kterou bylo zahájeno správní řízení ve věci vydání povolení pro auditora bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18h odst. 2 zákona, takto:

Účastníkovi řízení se tímto podle § 18h odst. 2 zákona vydává

### p o v o l e n í

provádět audit bezpečnosti pozemních komunikací a zpracovávat zprávu o výsledku auditu podle § 18g odst. 3 zákona.

### O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo dopravy na základě posouzení žádosti předložené účastníkem řízení doložené příslušnými podklady zjistilo, že účastník řízení je v souladu s § 18h odst. 2 zákona bezúhonný, což bylo Ministerstvem dopravy ověřeno podle § 18h odst. 5 zákona, a prokázal odbornou způsobilost k provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18i odst. 1 zákona.

### P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení v souladu s § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat rozklad k ministru dopravy cestou Ministerstva dopravy do 15 dnů od jeho doručení. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po doručení rozhodnutí.

V Praze 22. prosince 2020

  
Ing. Václav Krumphanzl  
ředitel  
Odbor pozemních komunikací





Ministerstvo dopravy  
nábřeží Ludvíka Svobody 1  
110 15 Praha

Číslo povolení: 0136  
Č.j.: 12/2016-120-TN/1

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. Zdeněk Svatý**

Datum narození: **29.12.1988**

Datum vydání povolení: **18.2.2016**

*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. 12/2016-120-TN/1 konané dne 10.2.2016*

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



**Mgr. Ján Skovajsa**  
zástupce ředitele Odboru pozemních komunikací





Ministerstvo dopravy



Č. J. / SP. ZN.  
MD-839/2022-940/9  
MD/839/2022/930

## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako věcně příslušný správní orgán státní správy podle § 18h odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), rozhodlo na základě žádosti pana Ing. Tomáše Kohouta, narozeného dne 16. 7. 1996, trvale bytem Záběhlická 3212/90, 106 00 Praha (dále jen „účastník řízení“), doručené dne 21. 6. 2021, kterou bylo zahájeno správní řízení ve věci vydání povolení pro auditora bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18h odst. 2 zákona, takto:

Účastníkovi řízení se tímto podle § 18h odst. 2 zákona vydává

### p o v o l e n í

provádět audit bezpečnosti pozemních komunikací a zpracovávat zprávu o výsledku auditu podle § 18g odst. 6 zákona.

### O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo dopravy na základě posouzení žádosti předložené účastníkem řízení doložené příslušnými podklady zjistilo, že účastník řízení je v souladu s § 18h odst. 2 zákona bezúhonný, což bylo Ministerstvem dopravy ověřeno podle § 18h odst. 5 zákona, a prokázal odbornou způsobilost k provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18i odst. 1 zákona.

### P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení v souladu s § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat rozklad k ministru dopravy cestou Ministerstva dopravy do 15 dnů ode dne následujícího po doručení tohoto rozhodnutí.

V Praze dne 11. března 2024



**Mgr. Ján Skovajsa**  
ředitel  
Odbor pozemních komunikací



Ministerstvo dopravy  
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
IČO: 660 03 008

ID datové schránky: n75aa03  
e-mail: posta@mdcr.cz  
tel. +420 225 131 111

1





Ministerstvo dopravy



Č. J. / SP. ZN.  
MD-832/2022-940/9  
MD/832/2022/930

## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako věcně příslušný správní orgán státní správy podle § 18h odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), rozhodlo na základě žádosti pana Ing. Pavla Vrtala, narozeného dne 25. 7. 1994, trvale bytem Dobrovského 542/29, 674 01 Třebíč (dále jen „účastník řízení“), doručené dne 21. 6. 2021, kterou bylo zahájeno správní řízení ve věci vydání povolení pro auditora bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18h odst. 2 zákona, takto:

Účastníkovi řízení se tímto podle § 18h odst. 2 zákona vydává

### p o v o l e n í

provádět audit bezpečnosti pozemních komunikací a zpracovávat zprávu o výsledku auditu podle § 18g odst. 6 zákona.

### O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo dopravy na základě posouzení žádosti předložené účastníkem řízení doložené příslušnými podklady zjistilo, že účastník řízení je v souladu s § 18h odst. 2 zákona bezúhonný, což bylo Ministerstvem dopravy ověřeno podle § 18h odst. 5 zákona, a prokázal odbornou způsobilost k provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18i odst. 1 zákona.

### P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení v souladu s § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat rozklad k ministru dopravy cestou Ministerstva dopravy do 15 dnů ode dne následujícího po doručení tohoto rozhodnutí.

V Praze dne 11. března 2024

Elektronický podpis: 11.3.2024

Číslo a příjmení autora podpisu:

Jméno: Mgr. Ján Skovajsa

Vydal: PostSignum Qualified CA 4

Platnost do: 26.2.2027 11:17 +01:00



**Mgr. Ján Skovajsa**

ředitel

Odbor pozemních komunikací

Ministerstvo dopravy  
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
IČO: 660 03 008

ID datové schránky: n75aau3  
e-mail: posta@mdcr.cz  
tel. +420 225 131 111

1



## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

### NÁZEV AKCE:

Audit bezpečnosti PK na stavbu „II/125 Louňovice – Kamberk“  
(Fáze II: PDPS-koncept)

### OBJEDNATEL:

Krajská správa a údržba silnic

Středočeského kraje, p. o.

Zborovská 81/11

150 21 Praha 5 – Smíchov

IČO ..... 00066001

DIČ..... CZ00066001

Zastoupený:

ve věcech smluvních..... Jan VEJVAR, projektový manažer

ve věcech technických ..... Jan VEJVAR, projektový manažer

č. objednávky: ..... 3272/00066001/2024

### ZHOTOVITEL:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

Ústav soudního znalectví v dopravě

Konviktská 20, Praha 1, 110 00

IČO ..... 68407700

DIČ..... CZ68407700

zastoupený.....děkanem fakulty prof. Ing. Ondřejem PŘIBYLEM, Ph.D.

odpovědný řešitel..... Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.

řešitelský tým ..... Jakub NOVÁČEK, Ph.D., Ing. Zdeněk SVATÝ, Ph.D.

..... Ing. Pavel VRTAL, Ph.D., Ing. Tomáš BLODEK, Ing. Tomáš KOHOUT

E-mail..... kocian@fd.cvut.cz

Mob..... +420 607 592 412



## Obsah

1.	Zadání .....	9
2.	Podklady .....	10
2.1	Podklady poskytnuté objednatelem .....	10
2.2	Další podklady .....	14
2.2.1	Popis posuzované stavby .....	14
2.2.2	Prohlídka lokality .....	15
2.2.4	Intenzita provozu .....	19
2.2.5	Analýza nehodovosti .....	20
3.	Audit bezpečnosti pozemních komunikací .....	23
3.1	Metodika zpracování .....	23
3.2	Identifikace dopravně-bezpečnostních rizik .....	24
3.2.1	Posouzení parametrů návrhových prvků, včetně zemního tělesa .....	25
3.2.2	Prostorové vedení .....	25
3.2.3	Posouzení správnosti, logické návaznosti a konzistence svislého a vodorovného dopravního značení, včetně posouzení možnosti předjíždění .....	32
3.2.4	Prověření rozhledových poměrů .....	39
3.2.5	Zhodnocení bezprostředního okolí komunikace a pevných překážek .....	40
3.2.6	Posouzení osvětlení .....	46
3.2.7	Posouzení prvků zeleně .....	47
3.2.8	Zhodnocení potřeb všech účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů, motocyklistů, řidičů osobních a nákladních vozidel a OOSPO) .....	47
3.2.9	Posouzení parkovacích a odstavných ploch .....	47
3.2.10	Posouzení aplikací prvků pasivní bezpečnosti (například střední dělicí pásy a zábrany proti srážkám určené k předcházení rizikům pro zranitelné účastníky silničního provozu) .....	48
3.2.11	Posouzení případné místní a přechodné úpravy na komunikaci .....	50
3.2.12	Posouzení výsledků předchozí fáze auditu bezpečnosti PK .....	50
3.3	Přehled identifikovaných rizik a doporučení .....	50
3.3.1	Přehled navržených rizik .....	50
3.3.2	Přehled navržených doporučení .....	51
4.	Závěr .....	52
	Seznam použité literatury .....	53



## 1. Zadání

Předmětem práce je zpracování auditu bezpečnosti pozemních komunikací (dále jen „BA“) na níže definované projektové dokumentaci.

### Identifikační údaje stavby:

Název stavby:	II/125 Louňovice – Kamberk
Druh stavby:	rekonstrukce stávající PK, účel užívání se nemění
Místo stavby:	Středočeský kraj
Katastrální území:	Kamberk (793124), Laby (683442); Louňovice pod Bláníkem (687375)
Zhotovitel dokumentace:	M + M:RS PP Středočeský kraj Vedoucí účastník: Mott MacDonald CZ, spol. s.r.o. Národní 984/15, 110 00 Praha 1 IČ: 485 88 733, DIČ: CZ 485 88 733 Další účastník: Mott MacDonald Limited – org. složka Národní 984/15, 110 00 Praha 1 IČ: 27155048, DIČ: CZ 485 88 733
Stupeň dokumentace:	PDPS (koncept)
Datum vyhotovení dokumentace:	08/2024
Objednatel dokumentace:	Středočeský kraj Zborovská 81/11 150 21 Praha 5
Objednatel auditu bezpečnosti PK:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o. Zborovská 81/11 150 21 Praha 5 – Smíchov IČO: 00066001 DIČ: CZ00066001 Zastoupený: Janem VEJVAREM
Zpracovatel auditu bezpečnosti PK:	České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní, Ústav soudního znaleství v dopravě Konviktská 20 110 00 Praha 1 IČO: 68407700 DIČ: CZ68407700

Současně, aby zhotovitel získal představu o lokální úrovni bezpečnosti provozu a byl také schopen objektivně posoudit vhodnost navržených stavebních úprav, provedl fyzickou prohlídku lokality se zaměřením na bezpečnost provozu motorových účastníků silničního provozu.



## 2. Podklady

Za účelem provedení objektivního posouzení úrovně bezpečnosti navrhovaného stavebního záměru, zhotovitel BA nejen obdržel projektovou dokumentaci k posouzení, ale také si obstaral data z dalších dostupných zdrojů. Součástí podkladů je i fotodokumentace, která byla pořízena během prohlídky sledované lokality dne 12. listopadu 2024.

### 2.1 Podklady poskytnuté objednatelem

Pro provedení BA byly zhotovitelem projektové dokumentace (dále jen „PD“) elektronicky poskytnuty podklady (ve formátu \*.pdf) ve stupni PDPS, která je vyhotovena ve formě konceptu. Datum vyhotovení konceptu PD odpovídá srpnu 2024. Posuzovaná stavba „II/125 Louňovice – Kamberk“ má následující členění:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná technická zpráva
- C. Situační výkresy:
  - C.1 Situační výkres širších vztahů
  - C.2.1 Koordinační situační výkres - část 1 (km 0,000 - 0,400)
  - C.2.2 Koordinační situační výkres - část 2 (km 0,400 - 0,800)
  - C.2.3 Koordinační situační výkres - část 3 (km 0,800 - 1,200)
  - C.2.4 Koordinační situační výkres - část 4 (km 1,200 - 1,600)
  - C.2.5 Koordinační situační výkres - část 5 (km 1,600 - 2,000)
  - C.2.6 Koordinační situační výkres - část 6 (km 2,000 - 2,400)
  - C.2.7 Koordinační situační výkres - část 7 (km 2,400 - 2,800)
  - C.2.8 Koordinační situační výkres - část 8 (km 2,800 - 3,200)
  - C.2.9 Koordinační situační výkres - část 9 (km 3,200 - 3,600)
  - C.2.10 Koordinační situační výkres - část 10 (km 3,600 - 4,000)
  - C.2.11 Koordinační situační výkres - část 11 (km 4,000 - 4,400)
  - C.2.12 Koordinační situační výkres - část 12 (km 4,400 - 4,800)
  - C.2.13 Koordinační situační výkres - část 13 (km 4,800 - 5,200)
  - C.2.14 Koordinační situační výkres - část 14 (km 5,200 - 5,600)
  - C.2.15 Koordinační situační výkres - část 15 (km 5,600 - 6,000)
  - C.2.16 Koordinační situační výkres - část 16 (km 6,000 - 6,400)
  - C.2.17 Koordinační situační výkres - část 17 (km 6,400 - 6,800)
  - C.2.18 Koordinační situační výkres - část 18 (km 6,800 - 7,200)
- D. Dokumentace objektů:
  - Soubor 100 Objektů pozemních komunikací:
    - SO 101.1 Silnice II/125 - extravilán:
      - 1 Technická zpráva
      - 2.1 Situace stavby (km0,000-0,440)
      - 2.2 Situace stavby (km0,440-0,840)
      - 2.3 Situace stavby (km0,840-1,220)
      - 2.4 Situace stavby (km2,220-2,520)
      - 2.5 Situace stavby (km2,520-2,860)
      - 2.6 Situace stavby (km3,220-3,600)
      - 2.7 Situace stavby (km3,600-4,000)



- 2.8 Situace stavby (km4,000-4,400)
- 2.9 Situace stavby (km4,400-4,800)
- 2.10 Situace stavby (km4,800-5,200)
- 2.11 Situace stavby (km5,200-5,600)
- 2.12 Situace stavby (km5,600-5,900)
- 2.13 Situace stavby (km5,900-6,280)
- 3.1 Podélný profil (km 0,000 - 0,700)
- 3.2 Podélný profil (km 0,700 - 1,400)
- 3.3 Podélný profil (km 2,100 - 2,800)
- 3.4 Podélný profil (km 2,800 - 3,500)
- 3.5 Podélný profil (km 3,500 - 4,200)
- 3.6 Podélný profil (km 4,200 - 5,000)
- 3.7 Podélný profil (km 5,000 - 5,800)
- 3.8 Podélný profil (km 5,800 - 6,500)
- 4.1 Vzorové příčné řezy
- 5.1 Charakteristické příčné řezy
- 6.1 Propustky kruhové TYP 1 (šikmá čela)
- 6.2 Propustky kruhové TYP 2 (vtoková šachta, šikmé čelo)
- 6.3 Propustky rámové
- 6.4 Propustky na sjezdech
- 7.1 Situace dopravní značení (km0,000-0,440)
- 7.2 Situace dopravní značení (km0,440-0,840)
- 7.3 Situace dopravní značení (km0,840-1,220)
- 7.4 Situace dopravní značení (km2,220-2,520)
- 7.5 Situace dopravní značení (km2,520-2,860)
- 7.6 Situace dopravní značení (km3,220-3,600)
- 7.7 Situace dopravní značení (km3,600-4,000)
- 7.8 Situace dopravní značení (km4,000-4,400)
- 7.9 Situace dopravní značení (km4,400-4,800)
- 7.10 Situace dopravní značení (km4,800-5,200)
- 7.11 Situace dopravní značení (km5,200-5,600)
- 7.12 Situace dopravní značení (km5,600-5,900)
- 7.13 Situace dopravní značení (km5,900-6,280)
- SO 101.2 Silnice II/125 – extravilánu – část opravy:
  - 4 - Vzorové příčné řezy
  - 5 - Charakteristické příčné řezy
- SO 101.3 Silnice II/125 – extravilánu – část údržby
  - 4 - Vzorové příčné řezy
  - 5 - Charakteristické příčné řezy
- SO 101.4 Silnice II/125 – extravilánu – projednáno v DUR
  - 1 Technická zpráva
  - 2.1 Situace stavby (km 4,200-4,500)
  - 2.2 Situace stavby (km 4,700-5,000)
  - 3 Podélný profil (km 4,200-5,000)



- 4 Vzorové příčné řezy
- 5 Charakteristické příčné řezy
- 6.1 Situace dopravní značení (km 4,200-4,500)
- 6.2 Situace dopravní značení (km 4,700-5,000)
- SO 102 Silnice II/125 – intravilánu Kamberk
  - 1 Technická zpráva
  - 2.1 Situace stavby (km 1,200-1,600)
  - 2.2 Situace stavby (km 1,600-1,900)
  - 2.3 Situace stavby (km 1,900-2,240)
  - 3.1 Podélný profil (km 0,700-1,400)
  - 3.2 Podélný profil (km 1,400-2,100)
  - 3.3 Podélný profil (km 2,100-2,800)
  - 4 Vzorové příčné řezy
  - 5 Charakteristické příčné řezy
  - 6.1 Situace dopravní značení (km 1,200-1,600)
  - 6.2 Situace dopravní značení (km 1,600-1,900)
  - 6.3 Situace dopravní značení (km 1,900-2,240)
- SO 103 Silnice II/125 – intravilánu Předbořice
  - D.103-1 Technická zpráva
  - D.103-2 Situace stavby (km 2,800-3,500)
  - D.103-3 Podélný profil
  - D.103-4 Vzorové příčné řezy
  - D.103-5 Charakteristické příčné řezy
  - D.103-6 Situace dopravní značení (km 2,800-3,500)
- SO 104 Silnice II/125 – Intravilán Louňovice pod Blaníkem
  - 1 Technická zpráva
  - 2.1 Situace stavby (km6,220-6,600)
  - 2.2 Situace stavby (km6,600-7,000)
  - 2.3 Situace stavby (km7,000-7,212)
  - 3.1 Podélný profil (km5,800-6,500)
  - 3.2 Podélný profil (km6,500-7,212)
  - 4 Vzorové příčné řezy
  - 5 Charakteristické příčné řezy
  - 6.1 Situace dopravní značení (km6,220-6,600)
  - 6.2 Situace dopravní značení (km6,600-7,000)
  - 6.3 Situace dopravní značení (km7,000-7,212)
- SO 105 Doplnění chodníku v části prostoru náměstí a k Pivovarskému rybníku
  - 1 Technická zpráva
  - 2.1 Situace stavby - Chodník část 1
  - 2.2 Situace stavby - Chodník část 2
  - 3 Podélný profil - Chodník
  - 4 Vzorové příčné řezy - Chodník
  - 5 Charakteristické příčné řezy - Chodník



- SO 161 Dopravně inženýrská opatření
  - 1 Technická zpráva,
  - 2 Situace DIO
- Soubor 200 – Mostní objekty a zdi:
  - SO 201 Most ev.č. 125-008 v km 4,440
    - 01 Technická zpráva
    - 02 Situace - viz koordinační situace stavby
    - 03 Přehledný výkres - stávající stav
    - 04 Přehledný výkres - nový stav
    - 05 Vytyčovací schéma
    - 06 Výkres výkopů
    - 07 Výkres tvaru
    - 08 Výkres výztuže
    - 09 Schéma technologie výstavby
    - 10 Statický výpočet
  - SO 202 Most ev.č. 125-009 v km 4,900:
    - 01 Technická zpráva
    - 02 Situace - viz koordinační situace stavby
    - 03 Přehledný výkres - stávající stav
    - 04 Přehledný výkres - nový stav
    - 05 Vytyčovací schéma
    - 06 Výkres výkopů
    - 07 Výkres tvaru a výztuže
    - 08 Schéma technologie výstavby
    - 09 Soupis prací - viz Souhrnný soupis prací
  - SO 252 Opěrná zeď v km 4,880 vpravo
    - 01 Technická zpráva
    - 02 Situace - viz Koordinační situace stavby
    - 03 Přehledný výkres
    - 04 Vytyčovací schéma
    - 05 Výkres výkopů
    - 06 Výkres tvaru
    - 07 Schéma výztuže
    - 08 Schéma technologie výstavby
    - 09 Statický výpočet
    - 10 Soupis prací - viz Souhrnný soupis prací
  - SO 253 – Opěrná zeď v km 4,880 vlevo
    - 01 Technická zpráva
    - 02 Situace - viz Koordinační situace stavby
    - 03 Přehledný výkres
    - 04 Vytyčovací schéma
    - 05 Výkres výkopů
    - 06 Výkres tvaru
    - 07 Schéma výztuže



- 08 Schéma technologie výstavby
- 09 Statický výpočet
- 10 Soupis prací - viz Souhrnný soupis prací
- Soubor 400 – Objekty elektro a sdělovací kabely:
  - SO 432 – Osvětlení zpomalovacího ostrůvku
    - 01 Technická zpráva,
    - 02 Situace VO
    - 03 Schéma VO
    - 04 Vzorové řezy
    - 05 Výpočet VO
  - SO 433 – Osvětlení v části prostoru náměstí a k Pivovarskému rybníku:
    - 01 Technická zpráva; 02 Situace VO; 03 Vzorové řezy;
    - 04 Výpočet VO; 05 Výkaz výměr.

## 2.2 Další podklady

Data obstaraná ze strany zhotovitele jsou různorodé povahy, a to konkrétně informace získané během prohlídky lokality, intenzity z Celostátního sčítání dopravy v roce 2020 (dále jen „CSD“) [2] a data o silniční nehodovosti, která jsou primárně určena pro statistické účely.

### 2.2.1 Popis posuzované stavby

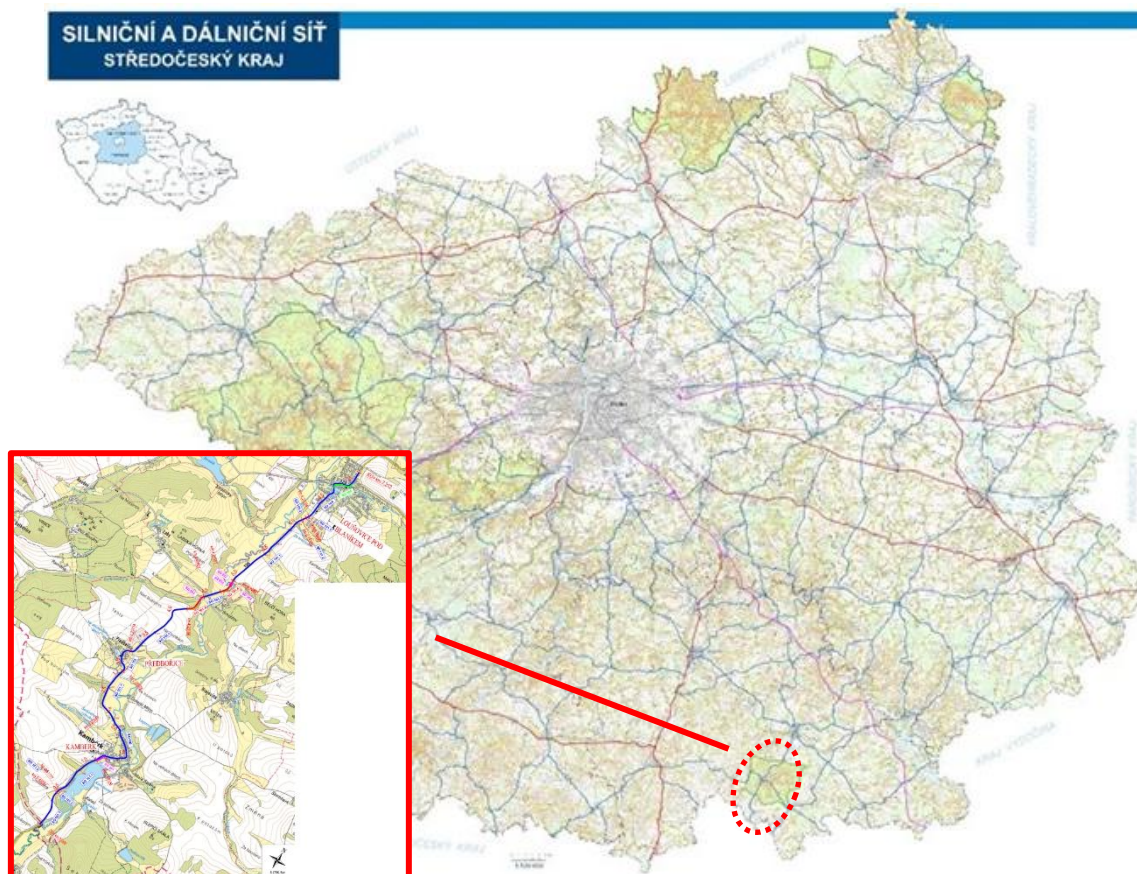
Posuzovaná stavba se nachází v jižní části Středočeského kraje na silnici II/125 v úseku mezi obcemi Kamberk – Louňovice pod Blaníkem. Provozní staničení silnice II/125 odpovídá km 5,788 – km 13,000 a celková délka rekonstruovaného úseku je 7,212 km. Stavba prochází zemědělsky obdělávanou krajinou a obcemi Kamberk, Předbořice a Louňovice pod Blaníkem. Hlavním důvodem rekonstrukce je končící životnost vozovky včetně jejich mostních objektů.

Náplní dané stavby je rekonstrukce komunikace v celé šíři stávající koruny – přibližně v rozsahu 5 - 6,5 m. Dále se jedná zejména o pročištění podélného systému odvodnění a doplnění záchytných zařízení v místech, kde hrozí zvýšené nebezpečí vlivem okolních objektů či charakterem krajiny. V trase rekonstruované silnice se nachází v extravilánu dvě úroňové křižovatky a několik sjezdů na pozemky a polní cesty. Začátek úseku v km 0,000 je situován do místa hranice Středočeského a Jihočeského kraje, konec úseku se nachází před křižovatkou s MK Na Svahu v městysu Louňovice pod Blaníkem. Návrhová rychlost pro celou komunikaci odpovídá 60 km/h. V místech, kde dojde k šířkovým úpravám se nebudou měnit odtokové poměry v území a k povrchovému odvodnění budou využity stávající silniční propustky v návaznosti na stávající příčné strouhy.

Naopak v místech, kde to místní podmínky umožňují je zpevněná část komunikace rozšířena na požadované parametry. Rozšíření je navrženo s ohledem na stávající místní podmínky (stromořadí, majetkoprávní vztahy v území). V lokalitách, kde dojde k takovýmto úpravám se nebudou měnit odtokové poměry a k povrchovému odvodnění budou využity stávající silniční propustky v návaznosti na stávající příčné strouhy.

Součástí stavby je rekonstrukce mostu ev. č. 125-008 a mostu ev. č. 125-009. V obou případech je hlavní důvod spatřován v rozpadu konstrukčních vrstev. U jednoho z mostů dojde k výměně klenby za železobetonový rám, u druhého bude realizována oprava nosné mostovky, která se obnoví, a to včetně vozovkového souvrství, římsy a zábradelních ocelových svodidel.





**Obrázek 1** – Situace širších vztahů a celková situace stavby. [1]

## 2.2.2 Prohlídka lokality

V rámci posouzení dané stavby došlo k seznámení se se sledovanou lokalitou a zhotovitelem bezpečnostního posouzení byla provedena prohlídka řešené lokality. Místní šetření pro bližší pochopení lokální problematiky a odhalení případných dalších rizik lze vztáhnout ke dni prohlídky, kterým bylo úterý 12. listopadu 2024. Následující fotodokumentace představuje ilustrativní ukázkou aktuálního stavu zájmového území.



**Obrázek 2** – Hranice Středočeského a Jihočeského kraje – počátek stavby.



**Obrázek 3** – Šířkové uspořádání silnice II/125 v extravilánovém úseku, před obcí Kamberk.





**Obrázek 4** – Zúžený průjezd v km 1,570,  
obec Kamberk, ve směru staničení.



**Obrázek 5** – Zúžený průjezd v km 1,570,  
obec Kamberk, ve směru proti staničení.



**Obrázek 6** – km 4,280 – Místo realizace nového  
směrového oblouku, ve směru staničení.



**Obrázek 7** – km 4,280 – Místo realizace nového  
směrového oblouku, ve směru proti staničení.



**Obrázek 8** – Pohled na řešený mostní objekt  
ev. č. 125-008, ze směru staničení silnice II/125.



**Obrázek 9** – Pohled na řešený mostní objekt  
ev. č. 125-008, ve směru proti staničení.





**Obrázek 10** – Průsečná křižovatka silnic II/125 x III/125 4, ve směru staničení silnice II/125.



**Obrázek 11** – Průsečná křižovatka silnic II/125 x III/125 4, proti směru staničení silnice II/125.



**Obrázek 12** – Pohled na mostní objekt (ev. č. 125-009) situovaný v km 4,900, ve směru staničení silnice II/125.



**Obrázek 13** – Pohled na mostní objekt (ev. č. 125-009) nacházející se v km 4,900, v protisměru staničení silnice II/125.



**Obrázek 14** – Úsek komunikace s předpokládaným zákazem předjíždění (km 5,660 – 5,850), ve směru staničení silnice II/125.



**Obrázek 15** – Úsek komunikace s předpokládaným zákazem předjíždění (km 5,940 – 5,850), ve směru proti staničení silnice II/125.





**Obrázek 16** – Louňovice pod Bláníkem – předpokládané místo realizace vjezdového ostrůvku.



**Obrázek 17** – Louňovice pod Bláníkem – SDZ A12b „Děti“ upozorňující na oblast se zvýšeným pohybem nejzranitelnějších účastníků provozu.



**Obrázek 18** – Průsečná silnic II/125 x II/150 a výjezdu z náměstí J. Žižky (Louňovice pod Bláníkem).  
Pohled ve směru staničení silnice II/125.



**Obrázek 19** – Průsečná silnic II/125 x II/150 a výjezdu z náměstí J. Žižky (Louňovice pod Bláníkem).  
Pohled proti směru staničení silnice II/125.



## 2.2.4 Intenzita provozu

Z výsledků CSD 2020 [2] byla zjištěna hodnota ročního průměru denních intenzit (dále jen „RPDI“) a skladba dopravního proudu silnice II/125 (viz *Tabulka 1* a *Tabulka 2*). Předmětné hodnoty dopravního zatížení odpovídají profilové intenzitě provozu.

**Tabulka 1 – Výsledky celostátního sčítání dopravy v roce 2020 silnice II/125 – sčítaný úsek 1-3770. [2]**

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny		voz/den	44	10	13	4	6	16	12	0	2	6	113	498	25	636		
			LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	49	12	16	5	7	20	15	0	2	7	133	487	23	643		
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	30	5	6	2	3	7	6	0	1	3	63	525	30	618		
Hodinová intenzita dopravy													TV				SV	
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h											17				98	
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											13				72	
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV		
Hodnota TNV		voz/den														103		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem		dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	410	33	40	21	504	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	430	39	33	502					
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den		76	3	4	3	86		80	4	4	88					
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den		37	3	4	2	46		39	3	4	46					
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											108	9	5	7	2	131
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-											1.09	1.07	1.02	59:41		
Intenzita cyklistické dopravy																C		
Cyklistická doprava		cyklo/den														40		

**Tabulka 2 – Výsledky celostátního sčítání dopravy v roce 2020 silnice II/125 – sčítaný úsek 1-1830. [2]**

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - všechny dny	voz/den	318	65	3	12	12	34	26	0	10	15	495	2 748	28	3 271	
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	373	82	4	15	15	43	33	0	13	19	597	2 880	28	3 505	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	180	23	1	4	4	11	9	0	4	5	241	2 419	27	2 687	
Hodinová intenzita dopravy												TV			SV	
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											59			389	
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											56			370	
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV	
Hodnota TNV	voz/den														236	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem		dle Manuálu 2020		OAL	NAL	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	2 312	188	70	22	2 592		Vysvětlení viz Podrobné výsledky		2 335	203	52	2 590		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		426	19	7	4	456			430	20	6	456			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		200	15	6	2	223			202	17	6	225			
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h										380	44	14	7	4	449
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS	
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.91	0.97	0.94	64:36	
Intenzita cyklistické dopravy															C	
Cyklistická doprava	cyklo/den														76	

Téměř na 90 % silnice II/125 byl součet všech vozidel v obou směrech 636 voz/24h (úsek 1-3770), z toho fakticky 18 % představují těžká motorová vozidla (113 voz/24h). Na zbývajícím úseku sledované silnice byl součet všech vozidel v obou směrech 3 271 voz/24h (úsek 1-1830) z toho více než 15 % představují těžká motorová vozidla (495 voz/24h).

Na základě výše uvedených intenzit dopravního proudu lze učinit závěr, že podstatná část silnice II. třídy nepředstavuje dopravně významnou komunikaci. To lze považovat za pozitivní faktor při dočasném uzavření jednotlivých úseků v rámci stavebních aktivit, kdy vedení dopravy po objízdných trasách nebude mít zásadní negativní vliv na plynulost a bezpečnost provozu v dané oblasti.



## 2.2.5 Analýza nehodovosti

Dále byl v posuzované lokalitě proveden rozbor silniční nehodovosti. **Nehodovost byla hodnocena na základě statistických údajů o silniční nehodovosti v ČR, které zpracovateli posouzení poskytnulo Policejní prezidium ČR.** Obecně lze konstatovat, že PČR eviduje nehodové události, u kterých došlo ke zranění osob, škodě na majetku třetí osoby, anebo byla způsobena hmotná škoda na majetku vyšší než 100 tis. Kč. Vstupní data jsou databázově vyňata z „Formulářů evidence nehod v silničním provozu“, která neobsahují bližší popis místa, průběhu či vzniku nehodového děje a slouží zejména pro statistické účely. Přesto lze konstatovat, že pro obecnou lokalizaci nehodových úseků mají nehodová data dostatečně vypovídající hodnotu. Na základě zkušeností ze znalecké praxe zhotovitele a dalších podkladů (např. fotodokumentace z místa nehody) byla některá data o DN kontrolována, rozšířena či opravena (např. GPS poloha). Za účelem získání co nejvíce vypovídajícího datového souboru o nehodových událostech rozšířil řešitelský tým standardně používané tříleté sledované období na šesti let. **Konkrétně tedy byly analyzovány nehodové situace za období od 1. ledna 2018 až do 31. prosince 2023.**

Rozbor statistik dopravní nehodovosti je neodmyslitelnou a důležitou součástí objektivního hodnocení bezpečnosti dopravy. **Analýza nehodovosti, je-li provedena s důrazem na vhodně zvolené parametry, může odhalit některé systémové závady, nehodová místa či úseky nebo naopak vhodnost dříve provedených opatření.**

**Provedením podrobné analýzy řešené silnice II/125 byly zjištěny celkové počty dopravních nehod a jim odpovídající následky. V letech 2018–2023 bylo zaznamenáno celkem 18 dopravních nehod, při kterých byly zraněny 4 osoby (viz Tabulka 3).**

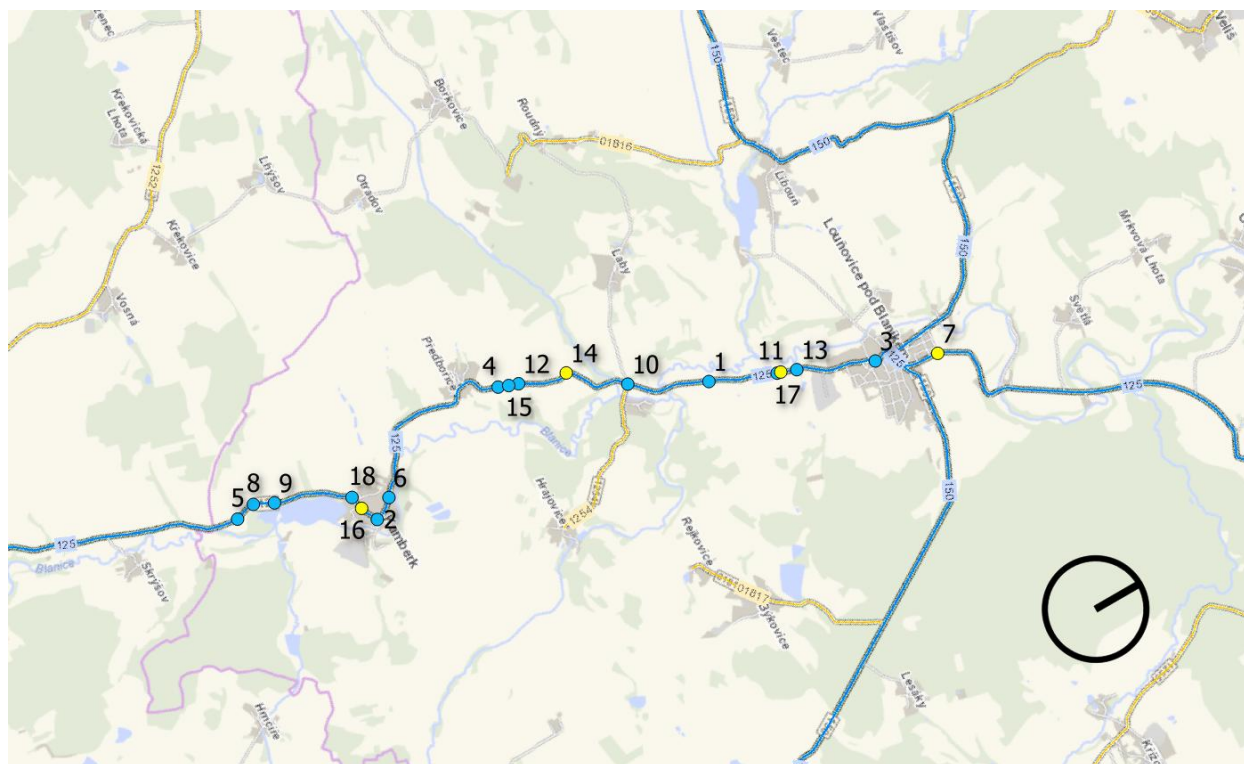
**Tabulka 3 – Četnost nehod a jejich následků na sledované silnici II/125 za období 2018–2023.**

Rok	Počet DN	Usmrcených osob [do 24 h]	Těžce zraněných osob [do 24 h]	Lehce zraněných osob [do 24 h]	DN pouze s hmotnou škodou
2018	2	0	0	0	2
2019	3	0	0	0	3
2020	3	0	0	1	2
2021	2	0	0	0	2
2022	4	0	0	2	2
2023	4	0	0	1	3
Σ	18	0	0	4	14



### 2.2.5.1 Statistický rozbor nehodových dat

Z níže uvedeného schéma je patrná poloha 18 zaznamenaných nehod. V rámci předmětných nehodových událostí byly evidovány celkem čtyři nehody s následky na zdraví, při kterých utrpěly **4 osoby lehká zranění**. **Nehody s usmrcením nebo s těžkým zraněním nebyly zaznamenány**. Zbýlých 14 nehod bylo pouze s hmotnou škodou. Polohu jednotlivých DN znázorňuje následující Obrázek 20.



**Obrázek 20** – Polohy DN v místě sledované silnice II/125 (žlutě – DN s lehkým zraněním, modře – DN pouze s hmotnou škodou).

Ve sledovaném období bylo celkem zaznamenáno 18 dopravních nehod. Vývoj počtu těchto nehod má proměnlivý charakter. Nejvíce nehod se stalo v roce 2022 a 2023, a to čtyři případy. Naopak nejméně nehod (2 DN) bylo evidováno v roce 2018 a 2021. **Více než 40 % nehod se stalo ve večerních (4 DN) a nočních (4 DN) hodinách.** Přibližně třetina případů náleží do ranní (5 DN), resp. odpolední (2 DN) dopravní špičky. Poslední 3 nehodové události se staly v poledním dopravním sedle. Největší skupina nehod dle typu srážky patří do kategorie **srážka s lesní zvěří, resp. domácím zvířetem (50 %)**. Dále je v datovém souboru evidována ve třech případech srážka s jiným vozidlem (boční – 2x, z boku – 1x) a shodně ve třech případech srážka s pevnou překážkou (svodidlo – 1x, dopravní značka / směrový sloupek – 1x, zeď / tuhá část mostu – 1x). Poslední tři nehody byly klasifikovány jako havárie.

**Hlavní příčina vzniku dopravních nehod zaviněných řidiči byla stanovena PČR nejčastěji jako nepřiměřená rychlost stavu vozovky (4 DN) a nevěnování se plně řízení vozidla (2 DN).** Zbýlé příčiny jsou statisticky nevýznamné a v datovém souboru se nevyskytují více než jednou.

**Téměř 70 % nehod se odehrálo na suchém a neznečištěném povrchu při neztížených povětrnostních podmínkách, kdy pouze v jednom případě byla viditelnost omezena mlhou.** Zbýlé nehody se staly v období snížené adheze vozovky (náledí / ujetý sníh (neošetřeno) – 3x, mokro – 1x). U těchto nehod byly v jednom případě povětrnostní podmínky a viditelnost negativně ovlivněny sněžením. Nehody byly v šesti případech zaviněny řidiči osobních automobilů. Jedna událost byla způsobena řidičem nákladního automobilu, resp. v jednom případě se jednalo o řidiče traktoru. Viník poslední nehody není znám,



jelikož před příjezdem PČR opustil místo DN, resp. mimořádnou událost neohlásil. **Ostatních devět dopravních nehod nebylo zaviněno řidiči automobilů, ale jednalo se o náhlé vběhnutí lesní, resp. domácí zvěře na PK.** Konkrétní parametry jednotlivých DN uvádí následující *Tabulka 4*.

**Tabulka 4 – Nehodovost v místě sledovaného úseku silnice II/125 v období od 1. 1. 2018 do 31. 12. 2023.**

ID	Datum	Čas	Druh srážky	Hlavní příčina	Následky na zdraví	Stav povrchu vozovky	Povětrnostní podmínky	Druh vozidla
1	12.07.2018	5:10	s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	pouze hmotná škoda	sucho	neztížené	osobní automobil
2	27.09.2018	7:00	se zdí / pevnou částí mostu	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	pouze hmotná škoda	sucho	neztížené	nezjištěno, řidič ujel
3	12.02.2019	8:35	boční	nepř. rychlosti stavu vozovky	pouze hmotná škoda	náledí, ujetý sníh - neošetřené	neztížené	nákladní automobil
4	21.04.2019	21:40	s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	pouze hmotná škoda	sucho	neztížené	osobní automobil
5	10.11.2019	19:20	s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	pouze hmotná škoda	sucho	mlha	osobní automobil
6	01.07.2020	18:10	s domácím zvířetem	nezaviněná řidičem	pouze hmotná škoda	sucho	neztížené	nákladní automobil
7	09.08.2020	12:30	havárie	proti příkazu SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“	1xLZ	sucho	neztížené	osobní automobil
8	17.08.2020	5:30	s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	pouze hmotná škoda	sucho	neztížené	osobní automobil
9	14.01.2021	15:00	boční	nepř. rychlosti stavu vozovky	pouze hmotná škoda	náledí, ujetý sníh - neošetřené	neztížené	traktor
10	16.01.2021	11:30	svodidlo	nepř. rychlosti stavu vozovky	pouze hmotná škoda	náledí, ujetý sníh - neošetřené	sněžení	osobní automobil
11	27.04.2022	11:55	havárie	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1xLZ	sucho	neztížené	osobní automobil
12	01.06.2022	7:45	s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	pouze hmotná škoda	sucho	neztížené	osobní automobil
13	15.07.2022	22:55	s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	pouze hmotná škoda	sucho	neztížené	osobní automobil
14	08.09.2022	4:25	havárie	nepř. rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	1xLZ	sucho	neztížené	osobní automobil
15	08.05.2023	20:55	s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	pouze hmotná škoda	sucho	neztížené	osobní automobil
16	12.05.2023	16:00	z boku	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1xLZ	sucho	neztížené	osobní automobil
17	11.07.2023	8:35	s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	pouze hmotná škoda	sucho	neztížené	osobní automobil
18	22.11.2023	8:05	se SDZ / dopr. sloupkem	nepř. rychlosti stavu vozovky	pouze hmotná škoda	mokro	neztížené	osobní automobil

### 2.2.5.2 Celkové vyhodnocení nehodovosti

Při porovnání zjištěné četnosti a závažnosti nehod na sledovaném úseku silnice II/125 s urbanisticky a dopravně (intenzita a skladba dopravního proudu) obdobnými územními celky v ČR lze konstatovat, že se jedná o statisticky lehce podprůměrné hodnoty. Téměř polovina evidovaných nehod byla zaviněna lesní zvěří. Tyto nehody jsou však rovnoměrně rozprostřeny na celé sledované PK, nedochází k jejich zvýšené lokální kumulaci. Na základě celkového zhodnocení dopravní nehodovosti lze konstatovat, že realizace rekonstrukce řešeného úseku silnice II/125 bude mít pozitivní vliv na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.



### 3. Audit bezpečnosti pozemních komunikací

Za účelem dosažení adekvátní úrovně bezpečnosti provozu se zhotovitel předmětného posouzení nejprve s řešenou lokalitou seznámil (viz podkapitola 2.2) a následně analyzoval poskytnuté podklady (viz podkapitola 2.1). **V rámci této kapitoly je provedeno posouzení vhodnosti navrhovaných stavebních úprav z pohledu bezpečného užívání pozemní komunikace.**

Následující kapitoly byly zpracovány podle **Přílohy č. 14** k vyhlášce **č. 99/2023 Sb.**, kterou se mění vyhláška **č. 104/1997 Sb.**, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů: „Minimální rozsah auditu bezpečnosti pozemních komunikací“ – **Fáze II**: Kritéria pro posouzení návrhu projektové dokumentace.

#### 3.1 Metodika zpracování

K uskutečnění BA je potřeba nejprve znát základní charakteristické rysy, které přímo, resp. nepřímo ovlivňují výslednou úroveň bezpečnosti silničního provozu. Hlavní cíle BA jsou:

- minimalizovat riziko dopravních nehod, a to pro všechny účastníky silničního provozu,
- rozpoznat míru bezpečnosti / nebezpečnosti pro účastníky provozu v navrženém dopravně-inženýrském projektu na všech typech komunikací,
- minimalizovat potřebu opravných prací u nově provedených dopravních staveb.

BA se může provádět v různých stupních rozpracovanosti studie či projektu: [23]

- během provádění projekčního návrhu,
- v průběhu přípravy projektu,
- **při dokončení návrhu (aktuálně aplikovaná metodická fáze),**
- při dokončování stavby / při otevření stavby,
- na stávajících komunikacích.

Nejdůležitějším přínosem BA je identifikace potenciální dopravně-bezpečnostní závady v rámci projekčního záměru, čímž je obecně eliminováno riziko realizace nebezpečného stavebního řešení. Není to nástroj pro kontrolu dodržování požadavků dle technických předpisů, sám o sobě nevyšetřuje nehodovost zkoumané lokality a ani nenavrhuje nová řešení.

Jednou z příčin toho, že se nehodové lokality vyskytují i na nově postavených komunikacích, je důvěra v to, že pokud se komunikace navrhnou podle nejnovějších technických předpisů, je přirozeně zaručena maximální možná míra jejich bezpečného uspořádání. Tato důvěra může vést k tomu, že bezpečnostní složka projektu je oproti ostatním aspektům (cena, čas, environmentální otázky, kvalita vozovky atd.) potlačena automaticky do pozadí.

Problematika bezpečného uspořádání PK je však natolik důležitá, že není možné ji, byť nevědomě, potlačit. Snaha o vytvoření bezpečné komunikace musí procházet celým projektem, od studie až po realizaci. Vhodným způsobem, jak toho dosáhnout, je provádět právě BA ve všech fázích realizace stavby. V případě identifikace rizikových aspektů v navrženém stavebním řešení je nezbytné určit jeho celospolečenskou závažnost. Kalkulace výše závažnosti rizika slouží nejen k možnostem následného vzájemného porovnání sledovaných PK, ale také ke stanovení nutnosti realizace odstranění jednotlivých deficitů. Úroveň rizika je dle použité metodiky provádění [20] stanovena na tříškalové stupnici (viz *Tabulka 5*).



**Tabulka 5 – Závažnost rizik a jejich charakteristika. [20]**

Úroveň rizika	Charakteristika
<b>VYSOKÁ</b>	Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za prioritní a nezbytné.
<b>STŘEDNÍ</b>	Riziko má vliv na vznik nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za důležité.
<b>NÍZKÁ</b>	Riziko má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě zvyšuje subjektivní riziko (snižuje pocit bezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod s osobními následky je velmi málo pravděpodobný.

Současně řešitelský tým formuloval i tzv. obecná doporučení. Doporučení navrhuji vhodnou úpravu za účelem dosažení celospolečensky přijatelné úrovně bezpečnosti a upozorňují na rizika, která se často vyskytují na obdobných liniových stavbách v ČR.

Při kalkulaci míry rizikovosti jednotlivých dopravně-bezpečnostních deficitů byl zohledněn i tzv. „lidský faktor“. Toto slovní spojení zohledňuje proměnlivost a specifičnost lidské povahy. Podle definice se jedná o odvozený termín pro psychologické a fyziologické pochody, které přispívají k provozním chybám při řízení strojů a vozidel. [4]

Audit bezpečnosti PK byl proveden v souladu s platnou legislativou – zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, zákonem č. 178/2022 Sb. §18 g a §18 h, kterým se mění zákon o pozemních komunikacích a dále dle vyhlášky č. 99/2023 Sb., již se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Zohledněny byly i metodiky pro provádění bezpečnostních auditů, zejména „Metodika provádění auditu bezpečnosti PK“ (CDV, 12/2012). [20]

### 3.2 Identifikace dopravně-bezpečnostních rizik

Projektová dokumentace byla posuzována ve stupni PDPS (koncept). Zohledněny byly ty technické a bezpečnostní aspekty, které jsou v dokumentaci uvedeny a popsány v dostatečné podrobnosti, aby bylo možné stanovit jejich vliv na bezpečnost dané stavby. Dokumentace by v tomto stupni dle příslušné legislativy měla být v takové míře podrobnosti, aby bylo možné identifikovat a posoudit naprostou většinu bezpečnostních rizik. Současně důležitou podmínkou kladného závěru BA je, aby identifikovaná míra závažnosti v posuzované dokumentaci **nebyla z kategorie VYSOKÉ RIZIKO**.

Pro potřebu zajištění požadované názornosti a srozumitelnosti níže uvedeného textu jsou v rámci jednotlivých podkapitol procedury auditu bezpečnosti PK vždy chronologicky vzestupně analyzovány posuzované stavební objekty. Tedy konkrétně nejprve je u sledovaného kritéria proveden věcný rozbor u SO 101, následně SO 102, SO 103, SO 104 a SO 105. V případě, že se jedná o detailní posouzení definované v rámci samostatné sekce dokumentace, např. SO 200, SO 300, jsou zjištěné konsekvence náležitě uvedeny vždy na konci odpovídající podkapitoly.



### 3.2.1 Posouzení parametrů návrhových prvků, včetně zemního tělesa

Auditovaná stavba řeší modernizaci stávající komunikace II/125 na současném tělese silniční komunikace. V případě, kde to místní podmínky dovolují bude silnice rozšířena a upravena dle dispozičních možností. Začátek rekonstrukce je situován na hranici Jihočeského a Středočeského kraje. Silniční staničení odpovídá km 5,788 – km 13,000. Celková délka rekonstruovaného úseku je 7,212 km. Šířkové uspořádání silnice II/125 neodpovídá v současné době žádné normové kategorii. V návrhu je poté uvažováno s kategorií S 6,5/60 v šířce zpevnění 5,50 m a s nezpevněnou krajnicí 0,50 – 0,75 m při osazení směrových sloupků a 1,50 m při osazení zachytných zařízení v podobě ocelových svodidel.

Daná komunikace prochází zemědělsky obdělávanou krajinou i dvěma obcemi Kamberk a Předbořice a městysem Louňovice pod Blaníkem. Součástí plánované rekonstrukce jsou i opravy dvou mostních objektů ev. č. 125-008 a 125-009.

Výstavba se dělí do čtyřech základních etap: SO 101 – Silnice II/125 – extravilán, SO 102 – Silnice II/125 – Intravilán Kamberk, SO 103 – Silnice II/125 – Intravilán Předbořice a SO 104 – Silnice II/125 – Intravilán Louňovice pod Blaníkem.

**V předmětné problematice nebylo shledáno žádné dopravně-bezpečnostní riziko.**

### 3.2.2 Prostorové vedení

#### SO 101 – Silnice II/125 – extravilán

Jedná se o extravilánový úsek posuzované silnice II/125 o délce 4 815,47 m. V trase komunikace se vyskytuje řada konstrukčních poruch, které jsou situovány do míst na okrajích vozovky vlivem jízdy nákladních vozidel po nezpevněné krajnici. Jak již bylo zmíněno v úvodu kapitoly, šířkové poměry nelze přesněji identifikovat. Nový návrh uvažuje zpevněnou šíři vozovky 5,5 m. Ve směrových obloucích není vždy možné dosahovat normou požadovaného rozšíření vlivem okolní zástavby či vegetace (*předmětnou skutečnost již v této fázi rozpracovanosti PD není možno z pozice auditora efektivně připomínkovat*).

Na začátku stavby v km 0,000 se napojuje komunikace na stávající již zrekonstruovanou silnici II/125, v místě mostu ev. č. 125-005. Šířkové poměry v těchto místech jsou přibližně 5,5-6,5 m. V podobném provedení je komunikace realizována až do km 1,163 36 kde přechází do intravilánové části (SO 102 – Kamberk – intravilán). Od km 2,224 49 komunikace vede v extravilánu mezi hospodářskými a lesními pozemky, šířkové uspořádání je obdobné, jako na počátku trasy. V km 2,859 76 přechází do SO 103 – Předbořice – intravilán). Od km 3,217 34 znovu komunikace trasována v extravilánu mezi hospodářskými pozemky. Šíře v koruně dosahuje intervalu 6,0 – 7,0 m. V km 4,550 00 se rekonstrukce II/125 křížuje se stávající silnicí III/125 4. Před touto křižovatkou se nacházejí zálivy autobusových zastávek, jejich poloha bude zachována ve stávajících místech. V km 5,500 až 6,150 bude proveden svah z armované zeminy. V km 6,232 84 dochází k přechodu do intravilánové části (SO 104 – Louňovice pod Blaníkem – intravilán).

Výškové řešení je navrženo s ohledem na stávající výškové vedení silnice II/125, kdy niveleta kopíruje stávající stav vozovky s výškovým rozdílem do 0,10 m.

#### SO 102 – Silnice II/125 – Intravilán Kamberk

Na začátku úprav se v km 1,163 36 komunikace napojuje na extravilánovou část (SO 101 – Silnice II/125 – extravilán). Jedná se o směrově nerozdělenou komunikaci s šířkou v koruně od 4,2 m do 7,0 m. V průtahu obcí vede komunikace mezi stávajícími obrubníky, otevřenými příkopy a stávajícími prvky odvodnění, které budou nadále zachovány. Nejužší úsek vozovky je v místech stávající zástavby obce, který nelze odstranit (km 1,570, *Obrázek 4 a Obrázek 5*). Místo je opatřeno odrazovým zrcadlem a SDZ A 6a „Zúžená



vozovka z obou stran“ současně je plynulost provozu řešena kyvadlově pomocí SDZ P 8 „Přednost před protijedoucími vozidly“. Komunikace pokračuje a zachovává stávající stopu až do km 2,224 49, kde přechází opět do extravilánové části (SO 101 – Silnice II/125 – extravilán).

### **SO 103 – Silnice II/125 – Intravilán Předbořice**

Na začátku úpravy v km 2,859 76 se napojuje komunikace na extravilánovou část (SO 101 – Silnice II/125 – extravilán). Jedná se o směrově nerozdělenou komunikaci šířky v koruně 5,5 m – 7,0 m. Úsek u obecního rybníku je doplněn ocelovým zábradlím. V průtahu obcí vede komunikace mezi stávajícími terénem a mezi otevřenými příkopy, které zůstanou zachovány, případně bude realizováno jejich prohloubení. Komunikace pokračuje a zachovává stávající stopu až do km 3,21734, kde opět přechází do extravilánové části (SO 101 – Silnice II/125 – extravilán).

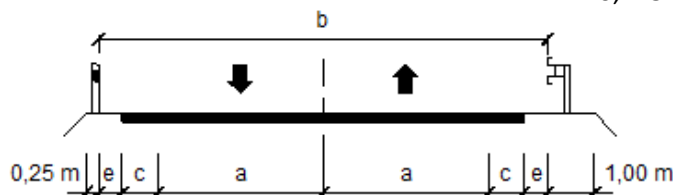
### **SO 104 – Silnice II/125 – Intravilán Louňovice pod Blaníkem**

Na začátku úpravy v km 6,232 84 se napojuje komunikace na extravilánovou část (SO 101 – Silnice II/125 – extravilán). Jedná se o směrově nerozdělenou komunikaci šířky v koruně 5,5 m – 7,0 m. Na začátku úseku (km 6,320) je nově navržen zpomalovací ostrůvek. Tento objekt je umístěn tak, aby umožnil vjezd a výjezd z přílehlé čerpací stanice pohonných hmot. V úseku v km 6,750 bude provedena sanace stávající opěrné zídky, na kterou bude umístěno ocelové svodidlo. Od km 6,765 – 7,050 bude proveden podél komunikace po pravé straně chodník (SO 105). Chodník bude investicí městysu Louňovice pod Blaníkem. Nové obrubníky podél komunikace budou součástí objektu SO 104 a investicí KSÚS. Rekonstrukce komunikace v úseku, kde bude nový chodník, bude provedena v úplné opravě. V úseku přibližně v km 7,000 je stávající náměstí, které se v rámci úpravy silnice výrazně mění. Pro zvýšení bezpečnosti chodců zde bude umístěn nový kapkovitý ostrůvek, přes který povede přechod pro chodce. Komunikace takto pokračuje a zachovává stávající stopu až do km 7,212, kde rekonstrukce II/125 končí a napojuje se na stávající stav v městysu Louňovice pod Blaníkem.

#### **3.2.2.1 Šířkové uspořádání**

Současné příčné uspořádání neodpovídá žádné návrhové kategorii. Silnice II/125 je nově navržena v kategorii S 6,5 /60, jako obousměrná, fyzicky nedělená komunikace v celkové šířce zpevnění 5,50 m. Nezpevněná krajnice dosahuje 0,5 m – 0,75 m při osazení směrovým sloupkem a 1,50 m při osazení zádržným zabezpečovacím zařízením. V úsecích s malými směrovými poloměry je nejvyšší dovolená rychlost stanovena podle rychlosti mezní, dle ČSN 736101 [7]. Tyto informace se týkají primárně extravilánových úseků, resp. **SO 101 – Silnice II/125 – extravilán.**

Jízdní pruh	a	2,75 m – 3,25 m
Zpevněná krajnice	c	0 m
Nezpevněná krajnice	e	proměnná 0,50 m – 0,75 m
Vodící proužky		2 x 0,125 m



**Obrázek 21** – Schematické zobrazení šířkového uspořádání extravilánových úseků SO 101 – S 6,5/60. [7]

Příčný sklon vozovky je 2,50 %, v oblouku je realizován jednostranný dostředný sklon. Změna příčného sklonu je navržena na délku minimálního sklonu vzestupnice a sestupnice dle ČSN 73 6101 [7]. Výsledný sklon je garantován vždy vyšší než 0,5 %.



### **Intravilánové úseky: SO 102, SO 103 a SO 104**

Šířkové uspořádání intravilánových částí rovněž neodpovídá žádné normové návrhové kategorii komunikace. V rámci projektu je vycházeno ze stávajícího uspořádání komunikace v obcích s ohledem na stávající šíři koruny a dopravní význam komunikace. Chodníkové plochy nejsou vždy realizovány, jelikož šířkové uspořádání okolní zástavby nedovoluje toto provedení, např. v km 1,570 (SO 102). V ostatních místech, kde nejsou chodníky je realizována nezpevněná krajnice v šíři 0,5 m – 0,75 m.

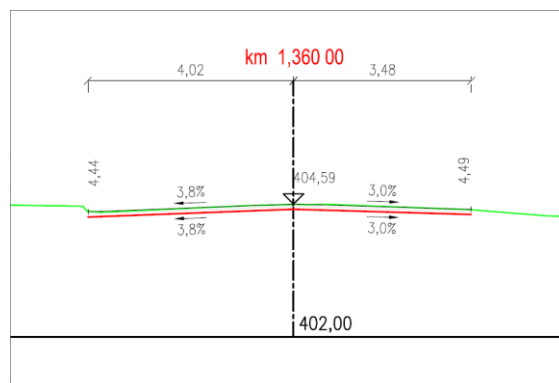
#### **Riziko č. 1 – Nekonzistentní šíře jízdních pruhů. (SO 102 a SO 104)**

**Nízké  
riziko**

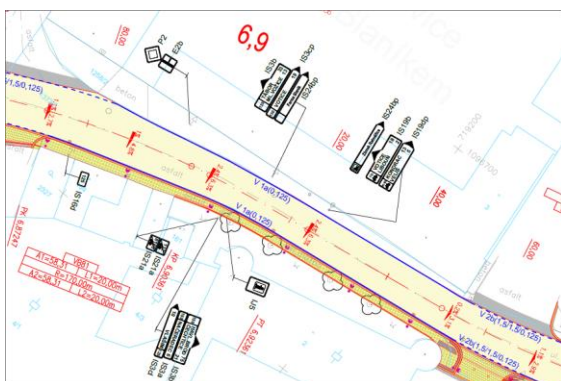
Z důvodu nemožnosti provést v celém posuzovaném úseku adekvátní šířkové uspořádání odpovídající dané návrhové kategorii, resp. i rozšířením v místech oblouků, je VZD V 4 „Vodící čára“ realizována v maximální možné šíři zpevněné části vozovky. V takovém případě je provedení zcela opodstatněné, riziko je naopak spatřováno v místech, kdy šířkové uspořádání dovoluje vyšší šíři jízdního pásu, než jsou navrhované 3 m. Takovéto provedení je realizováno zejména v intravilánových částech (SO 102 – km 1,300 – 1,500; km 1,600 – 1,700, SO 104 – většina úseku) V těchto případech je vhodné zachovávat maximální možnou šíři 3 m (kromě případného rozšíření v oblouku) a nepřekračovat ji. Řidiči jedoucí ve velkoryse navržených jízdních pruzích mají tendenci zvyšovat rychlost svého vozu, což není v intravilánových podmínkách žádoucí. Šířkové uspořádání v obci Kamberk v místě BUS zastávky souvisí i s rizikem č. 5 zmíněným v následující podkapitole 3.2.2.2.



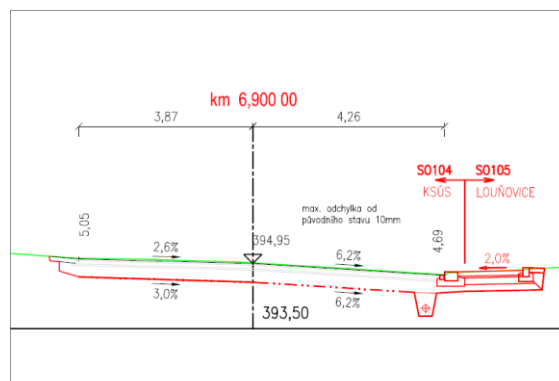
**Obrázek 22 – Nadměrná šíře jízdních pruhů, obec Kamberk.**



**Obrázek 23 – Charakteristický příčný řez komunikací – obec Kamberk, km 1,360.**



**Obrázek 24 – Nadměrná šíře jízdních pruhů, městys Louňovice pod Blaníkem.**



**Obrázek 25 – Charakteristický příčný řez PK – městys Louňovice pod Blaníkem, km 6,900.**

#### **Doporučení nápravných opatření:**

- Úprava šířky jízdních pruhů na max. 3 m v přímém směru a rozšíření pouze v obloucích s ohledem na vlečné křivky vozidel.



### 3.2.2.2 Uspořádání křižovatek

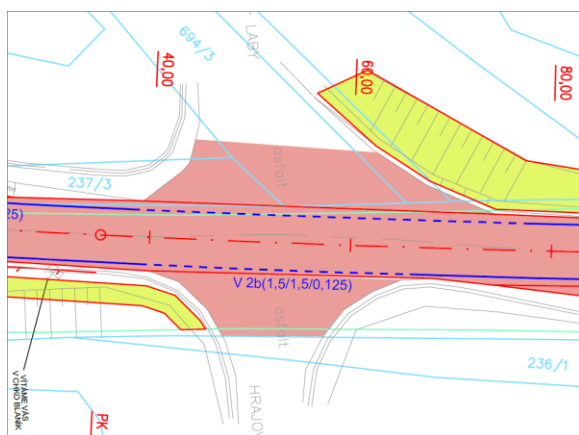
#### SO 101 – Silnice II/125 – extravilán

V řešeném úseku se nachází jedna úrovnňová průsečná křižovatka silnic II/125 x III/125 4. V tomto místě bylo identifikováno jedno dopravně-bezpečnostní riziko.

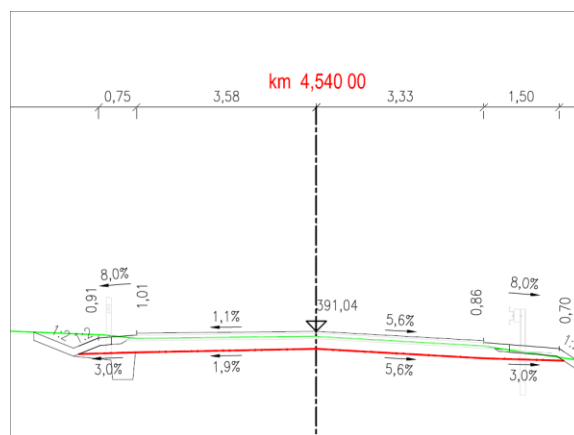
#### **Riziko č. 2 – Rozlehlá a neusměrněná plocha průsečné křižovatky. (SO 101)**

**Nízké  
riziko**

V místě křižovatky ležící ve stavebním staničení km 4,550 je spatřováno nízké riziko v podobě nedostatečného usměrnění vedlejších ramen, resp. silnice III/125 4 a vyznačení střední dělicí čáry oddělující protisměrné jízdní pruhy na silnici II/125. V důsledku rozlehlé plochy dochází k chybnému postavení vozidel, resp. průjezdu křižovatkou. Současně rozlehlá plocha umožňuje průjezd odbočujících vozidel z hlavní komunikace ve vysoké rychlosti, což snižuje úroveň pasivní bezpečnosti v posuzované oblasti.



**Obrázek 26 – Průsečná křižovatka silnic  
II/125 x III/125 4.**



**Obrázek 27 – Charakteristický příčný řez před  
místem křižovatky.**



**Obrázek 28 – Fotodokumentace průsečné  
křižovatky, ve směru staničení stavby.**



**Obrázek 29 – Fotodokumentace průsečné  
křižovatky, ve směru proti staničení stavby.**

#### Doporučení nápravných opatření:

- Usměrnění vedlejších ramen křižovatky pomocí VZ 4 „Vodící čára“, V 1a „Podélná čára souvislá“.
- Realizace střední dělicí čáry V 2b „Podélná čára přerušovaná“, a to jak v místě oddělující protisměrné jízdní pruhy, tak v místě připojení vedlejších ramen.



## SO 102 – Silnice II/125 – Intravilán Kamberk

V intravilánovém úseku obce Kamberk byly identifikovány tři dopravně-bezpečnostní rizika a jedno doporučení.

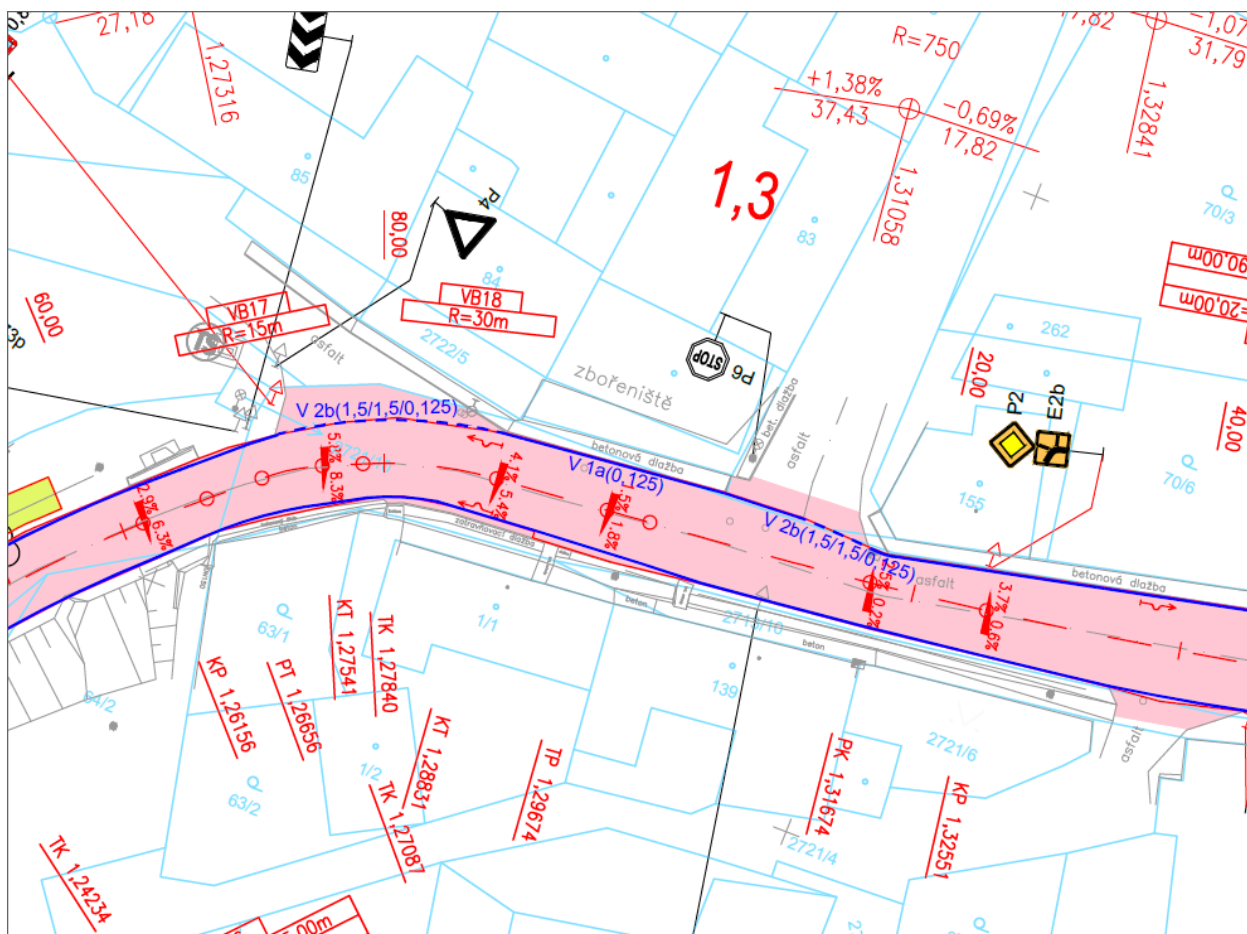
### Riziko č. 3 – Neadekvátně realizované SDZ E 2b v místě křižovatky. (SO 102)

Nízké  
riziko

Na začátku obce Kamberk v km 1,300 je sledováno riziko v podobě nedostatečně vyznačeného prostoru křižovatky. V současném návrhu se předpokládá, že vyústění vedlejších ramen tvoří odsazenou stykovou křižovatkou (km 1,322), na kterou je upozorněno osazením SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“. V případě, kdy dodatková tabulka na hlavní komunikaci vykresluje nestandardní typ křižovatky, je nutné na tuto situaci upozornit i řidiče přijíždějící z vedlejší PK.

Současně je možné vzhledem k šířkovým poměrům realizovat v prostoru křižovatky VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“ oddělující protisměrné jízdní pruhy na silnici II/125.

Implementací těchto prvků se zlepší postřehnutelnost křižovatky a řidiči se budou moci lépe v daném místě orientovat.



Obrázek 30 – Neadekvátní vyznačení tvaru křižovatky v obci Kamberk.

### Doporučení nápravných opatření:

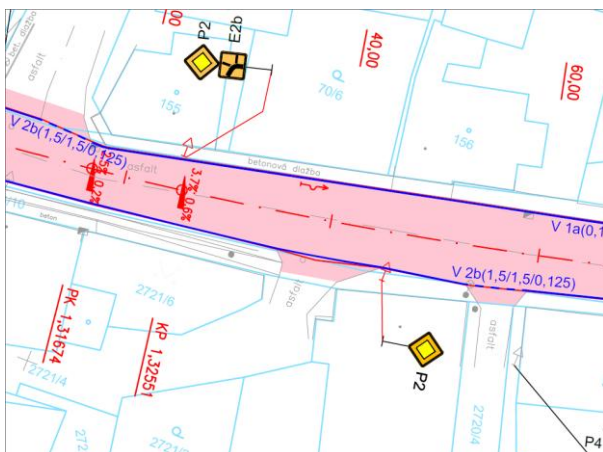
- Realizace VDZ V 2b „Podélná čára „přerušovaná“ v provedení 3/1,5/0,125 oddělující protisměrné jízdní pruhy.
- Instalace SDZ E 2b v místě vedlejšího ramene křižovatky (km 1,270).



#### **Riziko č. 4 – Neadekvátní rozhledové poměry v místě sjezdu. (SO 102)**

**Nízké  
riziko**

V místě sjezdu v km 1,340 je spatřováno dopravně-bezpečnostní riziko v podobě nedodatečných rozhledových poměrů pro vozidla vjíždějící do místa hlavní PK. Vyrůstá riziko srážky vlivem okolní vegetace. V případě, že jsou omezeny rozhledové trojúhelníky, je vhodné, vzhledem k dané situaci, instalovat dopravní zařízení v podobě odrazového zrcadla.



**Obrázek 31** – Ilustrativní ukázka rizikového napojení sjezdu v km 1,340.



**Obrázek 32** – Fotodokumentace sjezdu a nedostatečných rozhledů.

#### **Doporučení nápravných opatření:**

- Instalace odrazového zrcadla v takovém provedení, aby bylo řidiči napojujícímu se na hlavní komunikaci umožněno bezpečné připojení.

#### **Riziko č. 5 – Nedostatečně vyznačená oblast křižovatky a BUS zastávky. (SO 102)**

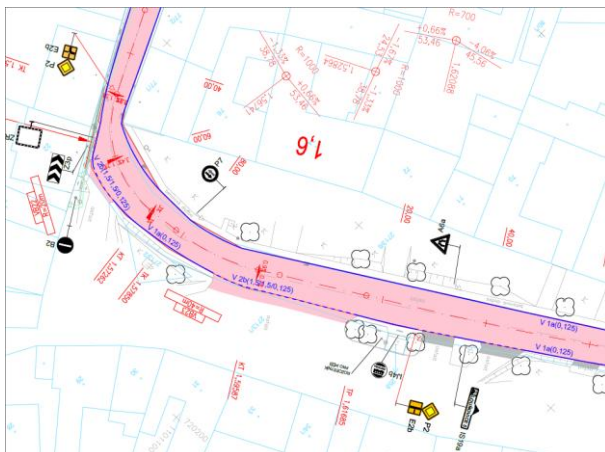
**Nízké  
riziko**

Střední část obce Kamberk je tvořena návší, ve které je situována křižovatka, napojující místní komunikaci na silnici II/125. Připojení vozidel na hlavní komunikaci je možné z několika míst a plocha křižovatky se tímto způsobem stává značně rozvětvená. V předložené dokumentaci je SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ instalována v místech před směrovým obloukem s výrazným lokálním zúžením mezi domy (km 1,548) a za autobusovou zastávkou (km 1,625). Hlavní prostor, kde se předpokládá napojení vozidel jedoucích z vedlejší MK je před místem BUS zastávky (km 1,600). Z důvodu rozlehlosti a úhlu napojení vedlejší komunikace je zcela zřejmé, že nebude dodržen požadovaný úhel napojení vozidel definovaný v ČSN 73 6101, nicméně vzhledem k nízké intenzitě provozu je tato situace z globálního pohledu akceptovatelná. Naopak již za bezpečnostní riziko je považováno nevhodné vyznačení místa křižovatky na dodatkových tabulkách E 2b „Tvar křižovatky“ osazených společně se SDZ P2 „Hlavní pozemní komunikace“ a absence střední dělicí čáry oddělující protisměrné jízdní pruhy na hlavní PK.

Současně s úpravou vodorovného dopravního značení souvisí i prostor autobusové zastávky. Šířkové uspořádání bylo již zmíněno v podkapitole 3.2.2.1, kdy je patrné, že jízdní pruhy dosahují šíře přibližně 3,6 m a 4,1 m. V případě, že by byly jízdní pruhy vychýleny a současně zúženy na konstantní šíři 3 m, vznikl by prostor před autobusovou zastávkou, kde je možné realizovat VDZ V 11a „Zastávka autobusu“. Rameno křižovatky situované v těsné blízkosti autobusové zastávky by bylo vyznačeno pomocí VDZ V 4 „Vodící čára“ a fakticky by tak bylo z legislativního hlediska považováno za sjezd.

**Všechny výše uvedené změny vedou ke zprůhlednění a zvýšení srozumitelnosti v dané lokalitě.**





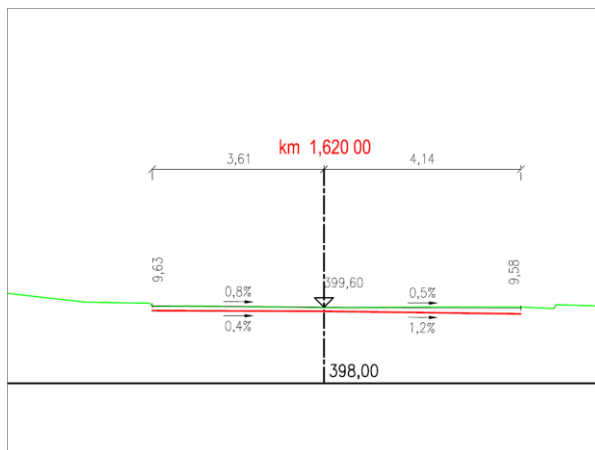
**Obrázek 33** – Stávající návrh dopravního značení v místě posuzované křižovatky.



**Obrázek 34** – Plocha křižovatky, kde dochází k napojení vozidel jedoucích z vedlejší MK.



**Obrázek 35** – Prostor komunikace před místem autobusové zastávky.



**Obrázek 36** – Charakteristický příčný řez v místě autobusové zastávky.

#### Doporučení nápravných opatření:

- Úprava dodatkových tabulek E 2b do takové podoby, aby náležitě vyobrazovaly prostor křižovatky.
- VDZ V 4 v místě autobusové zastávky realizovat v takovém provedení, aby bylo možné současně vyznačit i prostor autobusové zastávky.
- Změna VDZ V 2b v místě vyústění MK za BUS zastávkou na sjezd (VDZ V 4).

#### SO 103 a SO 104

V předmětné problematice u SO 103 nebylo identifikováno žádné dopravně-bezpečnostní riziko, resp. nebylo zjištěno negativní ovlivnění výsledné úrovně bezpečnosti silničního provozu.

#### 3.2.2.3 Odvodnění

Kvalitní odvodnění má značný vliv na požadovanou úroveň bezpečnosti silničního provozu. V případě zcela nefunkčního, resp. nedostatečně fungujícího odvodnění, vzniká riziko snížení protismykových vlastností vozovky a následného prodloužení brzdné dráhy vozidel.



### **SO 101 – Silnice II/125 – extravilán**

Odvodnění silnice II/125 je navrženo oboustranným otevřeným příkopem se zaústěním do stávající trubních propustí. Niveleta dna příkopu je min. 200 mm pod spodní konstrukční vrstvou komunikace. V místě mělkých žlabů je navržen systém podélné drenáže. V rámci realizovaných stavebních prací bude provedeno pročištění stávajících příkopů a zajištění požadovaného odtoku vody.

Stávající propustky s profilem menším než 600 mm budou vyměněny a nahrazeny trubní propustí o velikosti 600 mm. U sjezdů, které v současné době nedisponují trubní propustí a brání tak odtoku vody z příkopu, bude navrženo zatrubnění pomocí DN 400. Při rekonstrukci těchto objektů bude zajištěno, aby nevznikala tuhá čela, resp. dojde k jejich vydláždění, a to ve svahovitém provedení.

**V předmětné problematice nebylo identifikováno žádné dopravně-bezpečnostní riziko, resp. nebylo zjištěno negativní ovlivnění výsledné úrovně bezpečnosti silničního provozu.**

### **Intravilánové úseky: SO 102, SO 103 a SO 104**

Odvodnění v obci Kamberk (SO 102) a v městysu Louňovice pod Blaníkem (SO 104) je na části trasy zabezpečeno pomocí odtoku do kanalizace a je zachováno ve stávajícím provedení. Při rekonstrukci bude doplněna podélná drenáž, která bude napojena do stávajících propustků. Systém odvodnění na jednotlivé pozemky a sjezdy bude zachován, případně budou tyto místa pouze opravena, resp. pročištěna.

V obci Předbořice (SO 103) není odvodnění systémově řešeno. Nově navržené úpravy kopírují stávající stav. Komunikace bude doplněna o podélnou drenáž k odvodnění pláně vozovky. Drenáž poté bude napojena do stávajících propustků. Stávající systém odvodnění na sjezdech zůstane shodný a podélné příkopy, žlaby a potrubní systémy budou pročištěny. Stejně jako u SO 101, stávající propustky s profilem menším než 600 mm budou vyměněny a prodlouženy v souladu s rozšířením komunikace na světlou šířku 6,50 m. Pod stávajícími sjezdy, které brání odtoku vody z příkopu bude navrženo zatrubnění DN 400.

**V předmětné problematice nebylo identifikováno žádné dopravně-bezpečnostní riziko, resp. nebylo zjištěno negativní ovlivnění výsledné úrovně bezpečnosti silničního provozu.**

### **3.2.3 Posouzení správnosti, logické návaznosti a konzistence svislého a vodorovného dopravního značení, včetně posouzení možnosti předjíždění**

Dále byla řešena srozumitelnost a přehlednost svislého a vodorovného dopravního značení, které bylo v rámci rekonstrukce silnice II/125 v jednotlivých stavebních objektech navrženo. **Při posuzování PD bylo lokalizováno šest dopravně-bezpečnostních závad, které souvisí s navrženým dopravním značením. Zároveň bylo formulováno pět bezpečnostních doporučení.**

### **SO 101 – Silnice II/125 – extravilán**

V rámci plánované rekonstrukce bude realizováno doplnění směrových sloupků Z 11 po celé délce trasy (a to jak samostatných sloupků, tak nástavců na svodidlech). Na hospodářských sjezdech a účelových komunikacích bude osazeno dopravní zařízení v podobě červených směrových sloupků a v místě sjezdů, kde jsou omezené rozhledové poměry, budou instalována odrazová zrcadla. V nepřehledných směrových obloucích budou doplněny směrové tabule Z 3. **Na komunikaci se v km 5,800 vyskytuje rizikový výškový oblouk před kterým bude umístěno SDZ B21a „Zákaz předjíždění“, B21b „Konec zákazu předjíždění“.** Stávající vodorovné dopravní značení bude obnoveno a doplněno vodicími proužky o šíři 0,125 m. **V rámci tohoto SO byla zjištěna dvě dopravně-bezpečnostní rizika.**

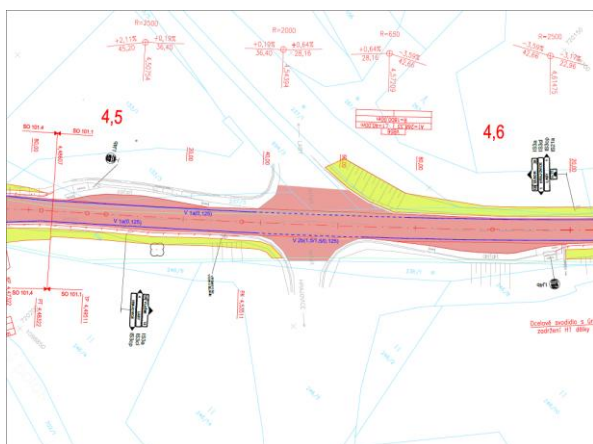


### Střední riziko

**Nízke  
riziko**

33





**Obrázek 38** – Aktuální návrh VDZ dle projektové dokumentace v km 4,5 a km 4,6.



**Obrázek 39** – Fotodokumentace místa zálivů autobusových zastávek na silnici II/125.

#### Doporučení nápravných opatření:

- Realizace VZD V 11a „Zastávka autobusu“, případně i V 12a „Žlutá klikatá čára“.

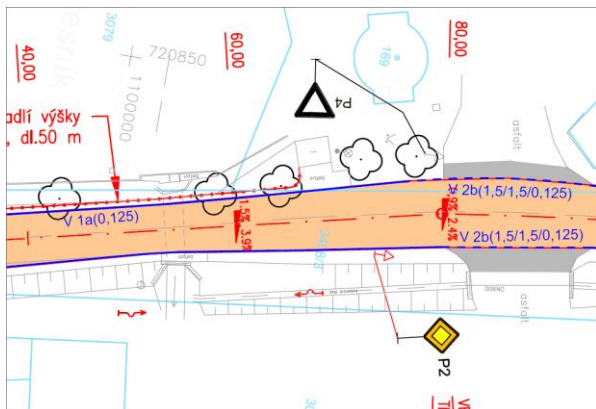
#### Intravilánové úseky: SO 102, SO 103 a SO 104

V rámci posouzení intravilánových úseků silnice II/125 bylo shledáno riziko související s velmi nekonzistentním šířkovým uspořádáním komunikace. V případě, kdy to šířkové poměry umožňují se dle podkapitoly 3.2.2.1 doporučuje realizovat jízdní pruhy v konstantní šíři a v případě, že je to možné realizovat i střední dělicí čáru.

V obci Kamberk (SO 102) nebylo shledáno žádné další dopravně-bezpečnostní riziko, které by již nebylo zmíněno v podkapitole 3.2.2.1, resp. v podkapitole 3.2.2.2. V SO 103 – Předbořice je doporučeno následující opatření:

#### Doporučení č. 1 – Ověření platnosti autobusové zastávky a případná realizace VDZ. (SO 103)

V obci Předbořice v km 3,070 se v současné době nachází autobusová zastávka. V rámci doporučení je vhodné ověřit její platnost, polohu zakreslit do výkresové dokumentace a řádně ji vyznačit pomocí VDZ V 11a „Zastávka autobusu“. Jelikož se jedná o jediné místo, kde je v obci označnický pro veřejnou hromadnou dopravu, předpokládá se, že její poloha pouze nebyla zaznamenána do PD.



**Obrázek 40** – Absence vyznačení stávající BUS zastávky.



**Obrázek 41** – Fotodokumentace místa autobusové zastávky.



V městysu Louňovice pod Bláníkem (SO 104) bylo identifikováno pět rizik a pět obecných doporučení.

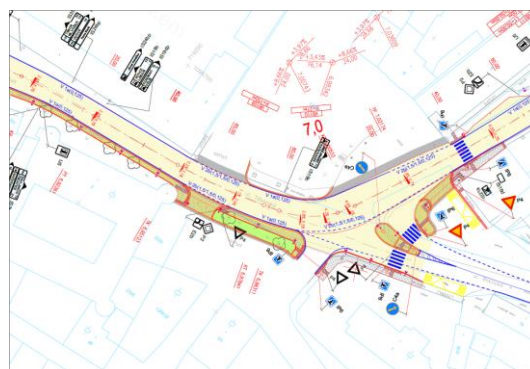
**Riziko č. 8 – Absence VDZ V 1a/V 2b v celém průtahu městysu. (SO 104)**

Nízké  
riziko

Šířkové uspořádání městysu Louňovice pod Bláníkem dovoluje realizovat střední dělicí čáru oddělující protisměrné jízdní pruhy. V místech, kde to aktuální dopravní uspořádání umožňuje je možné vyznačit střední dělicí čáru pomocí VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“, ve zbývajících částech je vhodné použít VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“. Řádné vymezení jízdních pruhů zvyšuje srozumitelnost daného prostředí a lépe řidiče vede, než pouze VDZ V 4 „Vodící čára“. Současně oddělení opačných jízdních směrů fakticky významně pozitivně ovlivňuje rychlost průjezdu motorových účastníků silničního provozu daným úsekem.



**Obrázek 42** – Absence střední dělicí čáry na počátku městysu Louňovice pod Bláníkem.



**Obrázek 43** – Absence střední dělicí čáry v místě rekonstruované křižovatky a náměstí Jana Žižky.

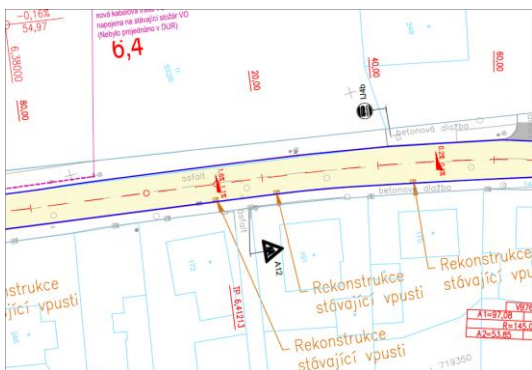
**Doporučení nápravných opatření:**

- Realizace VDZ V 1a, případně V 2b v celém posuzovaném intravilánovém úseku.

**Riziko č. 9 – Realizace piktogramů na vozovce za účelem zvýšení bezpečnosti provozu v okolí mateřské a základní školy. (SO 104)**

Nízké  
riziko

Před mateřskou a základní školou (km 6,460) je v km 6,410 osazeno SDZ A 12b „Děti“ upozorňující, že se v dané lokalitě mohou s vyšší četností vyskytovat nejzranitelnější účastníci silničního provozu. Jelikož se předpokládá, že vlivem rekonstrukce vozovky dojde k plynulejší jízdě a potenciální možnosti projíždět daný úsek rychleji, shledává auditorský tým za důležité na tuto oblast více upozornit, a to v podobě VDZ V 15 „Nápis na vozovce“. Realizace by měla být shodná se SDZ, resp. využít piktogramu A 12 „Děti“. Totéž je možné realizovat i v km 6,590, kde je umístěno stejné SDZ pro opačný jízdní směr.



**Obrázek 44** – Poloha stávajícího SDZ A 12, ve směru staničení silnice II/125.



**Obrázek 45** – Fotodokumentace stávajícího umístění SDZ A 12 (km 6,410 a km 6,590).

**Doporučení nápravných opatření:**

- Realizace VDZ V 15 s piktogramem A 12 v obou jízdních směrech v místě stávajícího SDZ A 12.



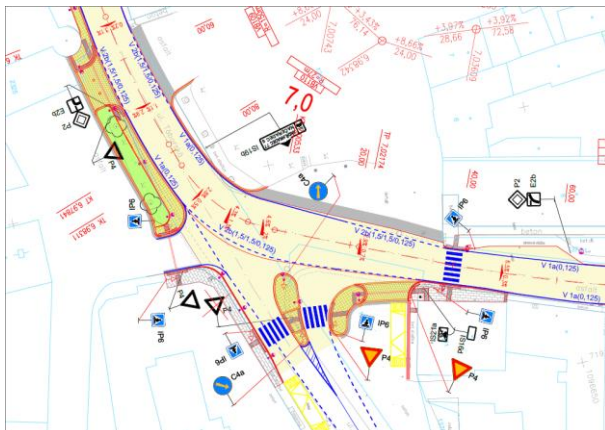
## Riziko č. 10 – Úprava SDZ v místě křižovatky. (SO 104)

Nízké  
riziko

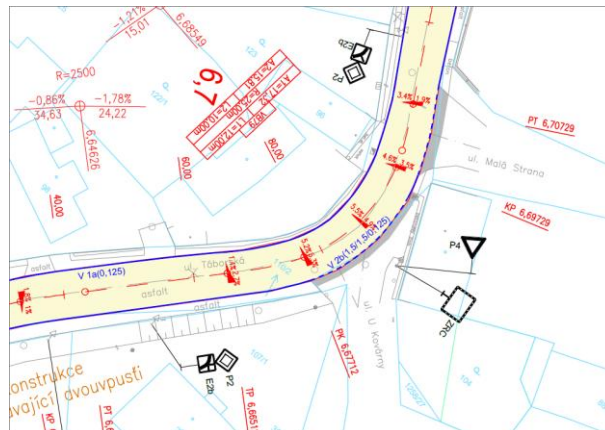
Křižovatka v centru městysu Louňovice pod Bláníkem vykazuje na základě předložené dokumentace SO 104, resp. SO 105 řádné provedení stavebních úprav, avšak je sledováno riziko v podobě nejednotného vyznačení hlavní pozemní komunikace. Umístěné dodatkové tabulky E 2b „Tvar křižovatky“ pod SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ (km 7,000) jsou rozdílné svým tvarem. Na vedlejším ramenu MK Blanická (silnice II/150) je nově osazeno SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“. V případě, že je hlavní PK v nestandardním provedení (zalomená přednost), je důležité, aby i pod tímto značením byla osazena dodatková tabulka E 2b s příslušným tvarem křižovatky a celá oblast byla pro řidiče řádně srozumitelná.

Na stávajícím vedlejším ramenu, které ústí z Náměstí Jana Žižky je třeba SDZ E 2b rovněž osadit. V těchto místech se také nachází místo pro přecházení. Vyznačení místa pro přecházení se neprovádí pomocí SDZ IP 6 „Přechod pro chodce“, ale dostačuje realizovat varovný a signální pás v odsazeném provedení.

Obdobná situace se nachází i v předešlé křižovatce v km 6,700, kde nejsou sjednoceny dodatkové tabulky osazené společně se SDZ P2. Na vedlejší komunikaci (MK U Kovárny) je vhodné z důvodu lepší vysvětlitelnosti daného prostoru osadit pod SDZ P 4 rovněž i dodatkovou tabulku E 2b.



**Obrázek 46** – Nesoulad provedení SDZ E 2b pod P 2 a absence dodatkové tabulky na vedlejších ramenech křižovatky v km 7,000.



**Obrázek 47** – Nesoulad provedení SDZ E 2b pod P 2 a absence dodatkové tabulky na vedlejších ramenech křižovatky v km 6,700.

### Doporučení nápravných opatření:

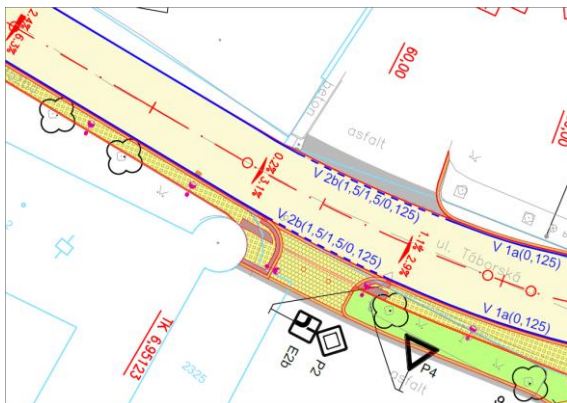
- Sjednocení SDZ E 2b na hlavní PK.
- Realizace SDZ E 2b na vedlejších ramenech křižovatky.



**Riziko č. 11 – Absence SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“. (SO 104)**

Nízké  
riziko

V místě náměstí Jana Žižky se v km 6,600 nachází průsečná křižovatka, která svými vedlejšími rameny ústí do severní a jižní části náměstí. V předmětné lokalitě je sledováno riziko v podobě absence SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ v dostatečné vzdálenosti před křižovatkou. Z dopravně-bezpečnostního hlediska je žádoucí, aby bylo v těchto místech osazeno SDZ P 2 v obou směrech silnice II/125.



**Obrázek 48** – Absence SDZ P 2 před místem exponované křižovatky v místě náměstí Jana Žižky.



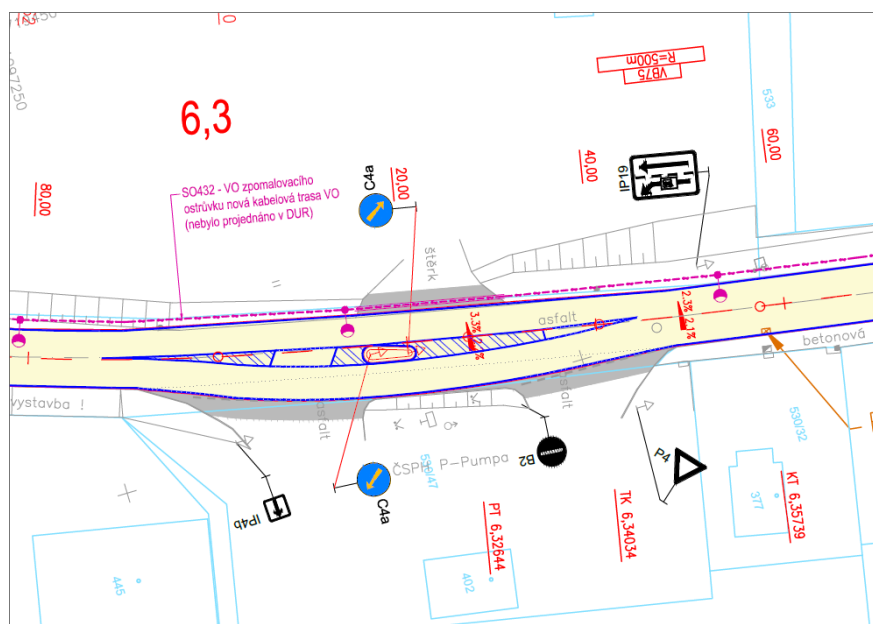
**Obrázek 49** – Fotodokumentace stávajícího stavu průsečné křižovatky v místě náměstí Jana Žižky, ve směru proti staničení.

**Doporučení nápravných opatření:**

- Realizace SDZ P2 „Hlavní pozemní komunikace“, a to v obou směrech staničení silnice II/125.

**Doporučení č. 2 – Úprava VZD V 13 „Šikmé rovnoběžné čáry“ v místě ostrůvku. (SO 102)**

Vjezdové opatření situované u ČSPH v km 6,320 je v současném návrhu ohraničeno a vyznačeno pomocí VZD V 13 „Šikmé rovnoběžné čáry“. V tomto případě se doporučuje upravit VZD V 13 takovým způsobem, aby vozidla, která vyjíždějí od ČSPH a směřují k výjezdu z obce, měla dostatečný průjezdný prostor a nemusela nadměrně pojíždět toto nově realizované vodorovné dopravní značení.

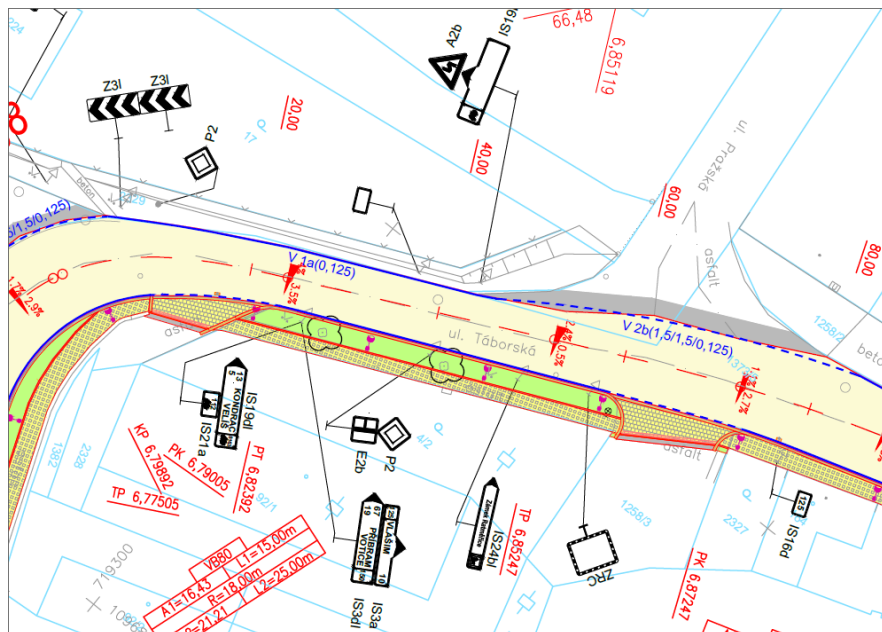


**Obrázek 50** – VZD V 13 v místě dělicího ostrůvku.



### **Doporučení č. 3 – Úprava VDZ v místě sjezdu. (SO 104)**

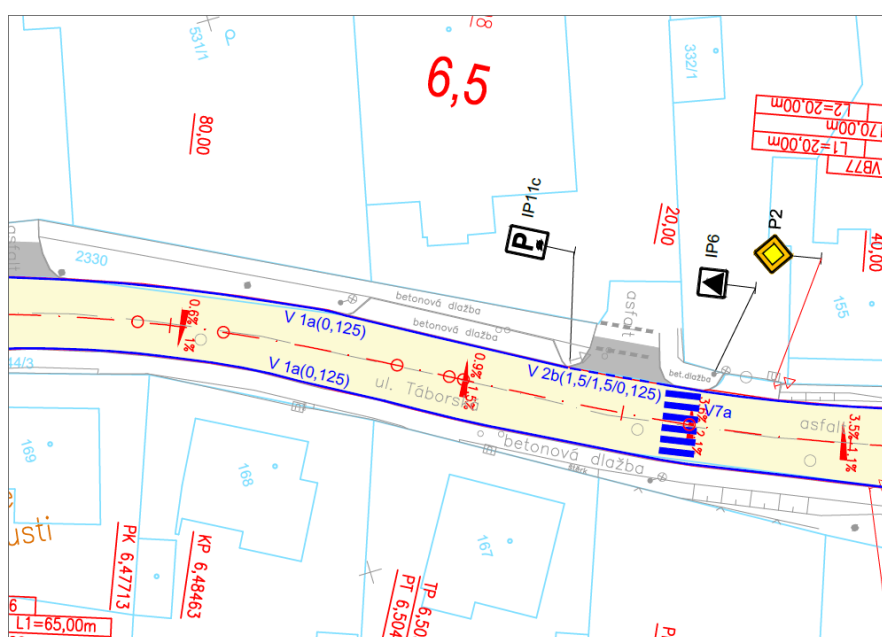
Vyznačení míst sjezdů mimo PK je doporučováno realizovat pomocí VDZ V 4 „Vodící čára“, nikoliv pomocí VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Jedná se konkrétně o místa ležící v km 6,820 a v km 6,860, kde dochází k připojení účelových komunikací vedoucích k budovám v blízkosti zámku Louňovice.



**Obrázek 51 – Místa sjezdů v blízkosti zámku Louňovice.**

### **Doporučení č. 4 – Zachování současného provedení VDZ v místě parkoviště. (SO 104)**

Při posuzování VDZ je doporučováno ponechat vyznačení místa pro podélné stání vozidel (km 6,500) pomocí VDZ V 10d „Parkovací pruh“. V současné době je toto značení v daném místě značně opotřebované, nicméně jeho obnova i budoucí realizace je vhodnější než navrhovaná změna na VDZ V 4 „Vodící čára“.

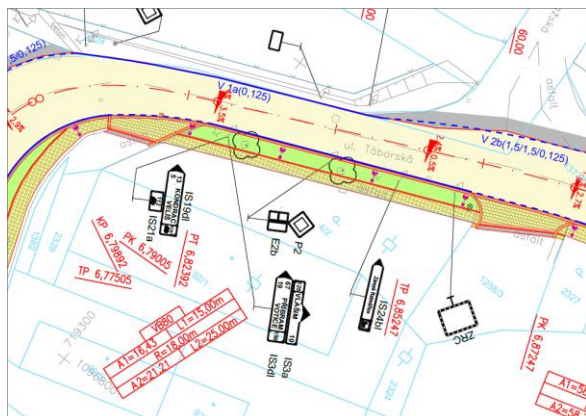


**Obrázek 52 – Chybně provedené VDZ v místě parkoviště.**



### **Doporučení č. 5 – Kontrola stávajícího svislého dopravního značení IS 1a/b. (SO 104)**

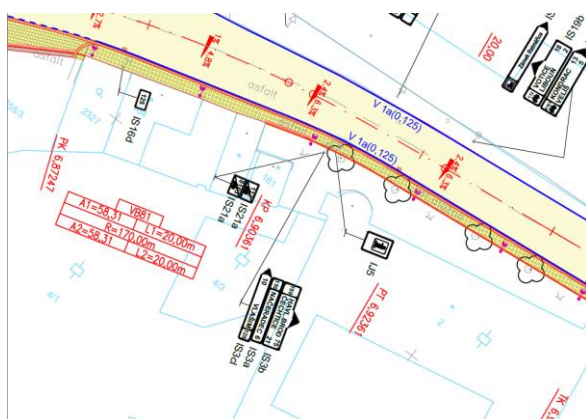
Při lokální prohlídce bylo identifikováno, že provedení stávajícího svislého dopravního značení nekoresponduje s nově navrhovaným. Konkrétně se jedná o SDZ IS 1a a IS 1b ležící v km 6,825 a km 6,900. Dle auditorského týmu se jeví současné provedení jako opodstatněné. Primárně z těchto důvodů je doporučována kontrola projektové dokumentace, a to za účelem ověření, zda došlo pouze k opomenutí předmětné SDZ vyznačit, resp. je požadováno zdůvodnění této absence v současném návrhu.



**Obrázek 53** – Návrh SDZ v podobě směrových tabulí v km 6,830 ve směru staničení PK.



**Obrázek 54** – Současné provedení SDZ v podobě směrových tabulí.



**Obrázek 55** – Návrh SDZ v podobě směrových tabulí v km 6,900 ve směru staničení PK.



**Obrázek 56** – Současné provedení SDZ v podobě směrových tabulí.

#### **3.2.3.1 Možnost a omezení předjíždění**

V předmětné problematice nebylo pro žádný SO identifikováno dopravně-bezpečnostní riziko, resp. nebylo zjištěno negativní ovlivnění výsledné úrovně bezpečnosti silničního provozu.

#### **3.2.4 Prověření rozhledových poměrů**

Rozhledové podmínky jsou jedním ze základních parametrů rozhodujících o srozumitelnosti a bezpečnosti liniové dopravní stavby. Zvláštní pozornost je nutno věnovat místům, kde dochází ke křížení motorových i nemotorových vozidel a zranitelných účastníků na křižovatkách. Dále také na mezikřižovatkových úsecích.

V místech, kde jsou rozhledové poměry zhoršeny vlivem okolních objektů jsou nově instalována odrazová zrcadla. V SO 101 je toto patrné např. v km 0,365, km 0,688, resp. km 1,000. **V předmětné problematice se nevyskytují žádná dopravně-bezpečnostní rizika.**

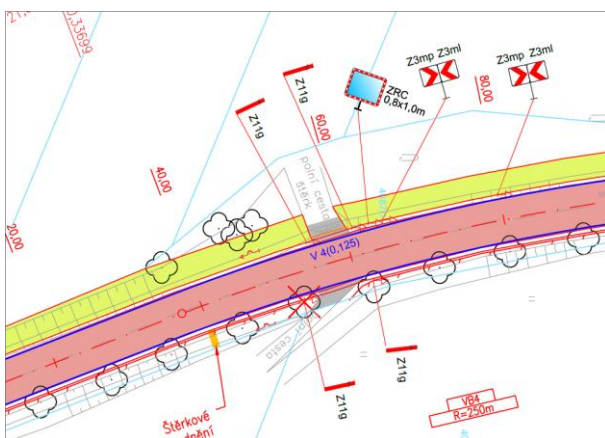


Charakter okolí je důležitým faktorem k čitelnosti a přehlednosti trasy komunikace. Jeho úprava a následná údržba je tak hlavním předpokladem k bezpečné a odpouštějící pozemní komunikaci.

### **Riziko č. 12 – Tuhá čela propustků v místě sjezdů. (SO 101)**

### Střední riziko

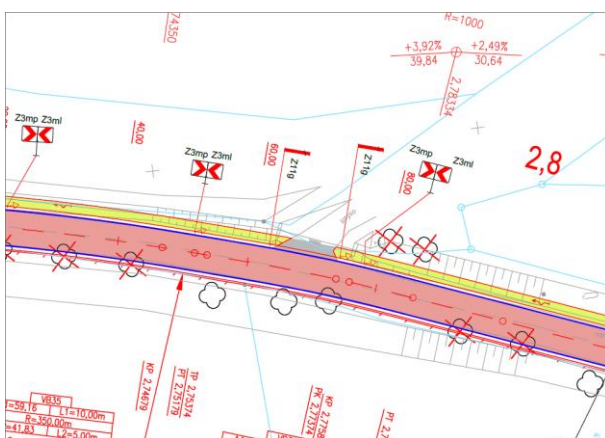
V řešeném úseku byly lokalizovány tři rizikové propustky, u kterých v rámci modernizace není navrženo zešíkmení tuhých čel. Konstrukce těchto čel propustků postrádá jakékoliv bezpečnostní opatření, kdy v případě nárazu vozidla lze očekávat fatální následky na posádce vozidla. Konkrétně se jedná o nedeformovatelná čela v km 0,360 00, km 2,770 a km 3,570.



**Obrázek 57 – Rizikový propustek v km 0,360.**



**Obrazek 58** – Fotodokumentace současného stavu propustku v km 0,360 (ve směru staničení silnice II/125).

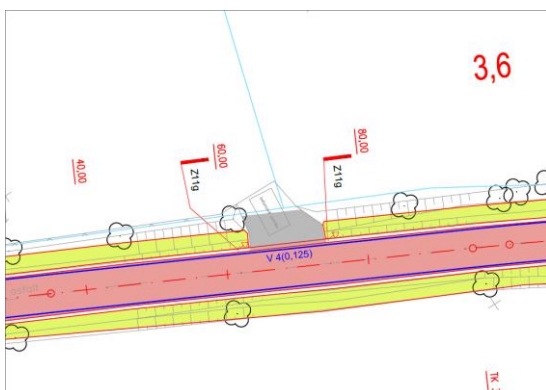


**Obrázek 59 – Rizikový propustek v km 2,770.**



**Obrázek 60** – Fotodokumentace současného stavu propustku v km 2,770 (ve směru staničení silnice II/125).





**Obrázek 61** – Rizikový propustek v km 3,570.



**Obrázek 62** – Ukázka současného stavu propustku v km 3,570 (ve směru proti staničení).

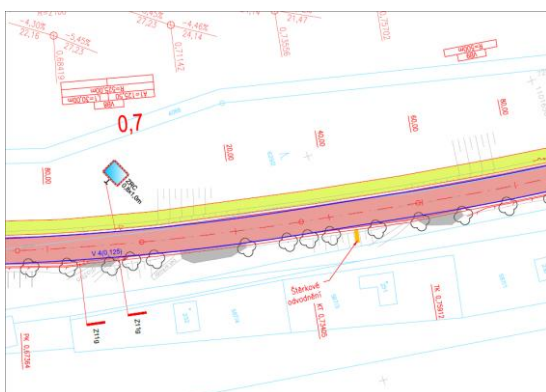
#### Doporučení nápravných opatření:

- Za vhodné sanační opatření lze označit stavební úpravu rizikových tuhých čel pod účelovými komunikacemi. V tomto případě se jeví jako ideální realizovat zešíkmení čel propustků, čímž bude výrazně sníženo identifikované riziko vzniku následků na zdraví pro posádku kolidujícího vozidla.

#### **Riziko č. 13 – Neochráněné pevné překážky v blízkosti chatové oblasti. (SO 101)**

**Střední  
riziko**

Stromořadí, které se vyskytuje v blízkosti účelových komunikací vedoucích k chatové oblasti (km 0,690 – km 0,770) není v současném projekčním návrhu žádným způsobem ochráněno a hrozí riziko vyjetí vozidla mimo PK. Vzhledem k četnosti pevných překážek i následného velmi svažitého terénu je shledáváno při dopravní nehodě vyšší riziko zranění.



**Obrázek 63** – Neadekvátně ochráněný prostor v blízkosti chatové oblasti v km 0,690 – 0,770.



**Obrázek 64** – Nedostatečně ochráněný prostor v blízkosti chatové oblasti, stávající stav (ve směru staničení silnice II/125).

#### Doporučení nápravných opatření:

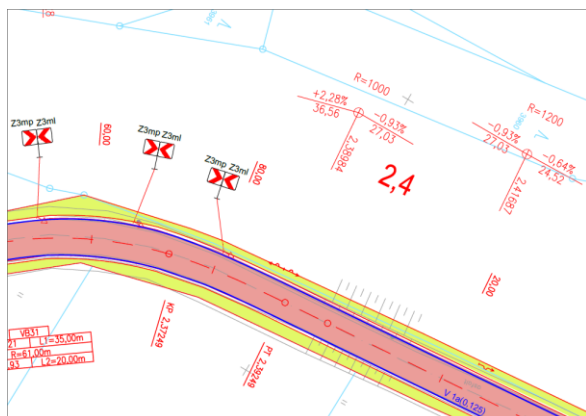
- Vzhledem ke komplikovanému okolnímu terénu se jeví jako primární způsob ochrany tohoto úseku realizace SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, omezující rychlost vozidel na hodnotu 60 km/h. Osazení tohoto SDZ je vhodné realizovat od km 0,640 a jeho platnost ponechat až k obci Kamberk (SO 102). Toto řešení je prospěšné i pro protisměrný jízdní pruh, jelikož v km 0,620 se nachází rizikový směrový oblouk. Řidiči by jeli konstantě sníženou rychlostí až k tomuto místu.
- Alternativní nápravné opatření lze spatřovat v odstranění vzrostlých stromů a prodloužením navrhovaných svodidel, nicméně vzhledem k aktuálnímu stavu a potřeby obsluhovat přilehlou chatovou oblast, lze tuto alternativu označit za technicky komplikovanější.



## Riziko č. 14 – Rizikové stromy v okolí PK. (SO 101)

**Střední  
riziko**

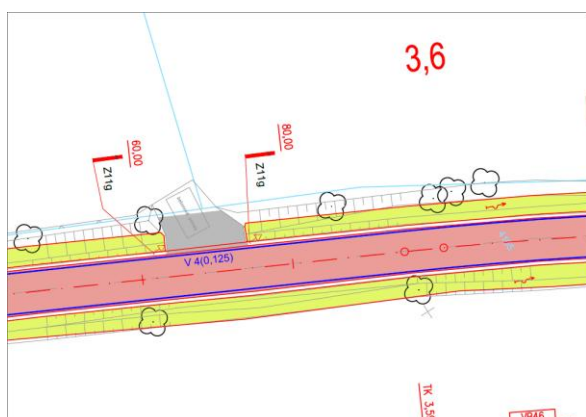
Při posuzování pevných překážek bylo lokalizováno několik míst podél PK, kde se nachází vzrostlé stromy. Tyto objekty představují z pohledu bezpečnosti silničního provozu pevnou překážku, kterou je možné v rámci modernizace účelně eliminovat a předcházet tak potenciálnímu zhoršení dopravní nehody. Níže jsou uvedeny konkrétní místa pevných překážek, které lze považovat za rizikové.



**Obrázek 65** – Rizikové stromy v blízkosti směrového oblouku v km 2,380.



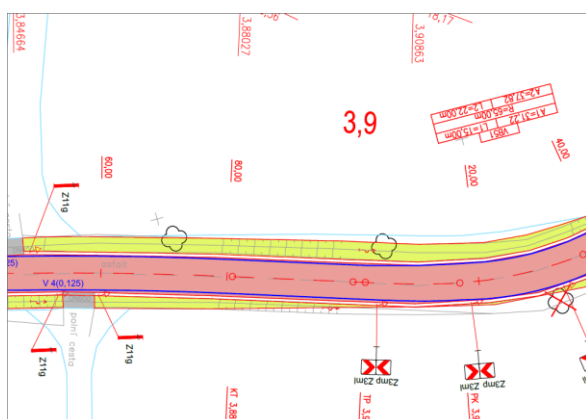
**Obrázek 66** – Rizikové stromy v blízkosti směrového oblouku v km 2,380 (protisměru staničení).



**Obrázek 67** – Vzrostlý strom v km 3,590.



**Obrázek 68** – Fotodokumentace stromu ve směru staničení v km 3,590.

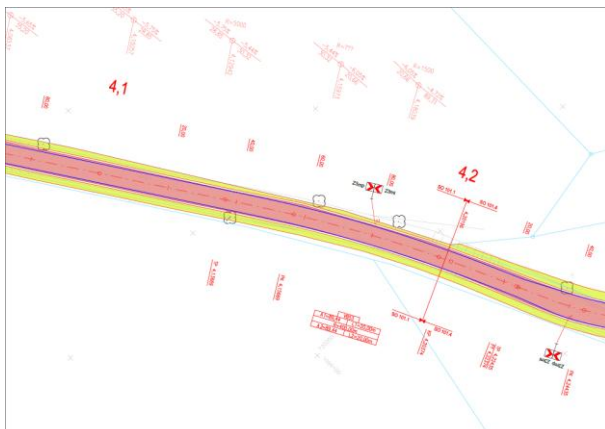


**Obrázek 69** – Dva vzrostlé stromy v blízkosti PK v km 3,870 a km 3,910.



**Obrázek 70** – Stromy v km 3,870 a km 3,910 (protisměru staničení) silnice II/125.

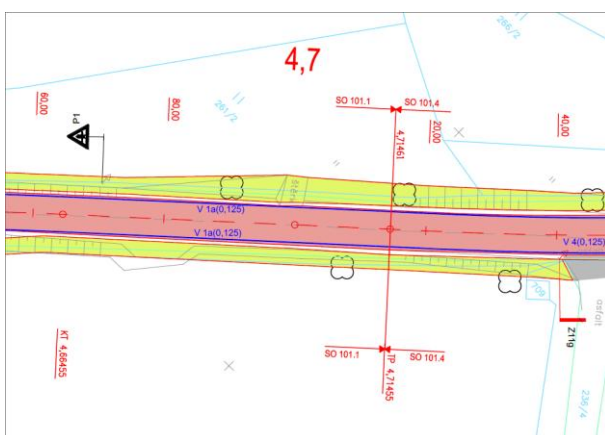




**Obrázek 71** – Stromy v blízkosti PK v km 4,140, km 4,620 a km 4,185.



**Obrázek 72** – Stromy v blízkosti PK v km 4,140, km 4,620 a km 4,185. Pohled ve směru staničení.



**Obrázek 73** – Stromy a vzrostlá zeleň v km 4,715 – km 4,740.



**Obrázek 74** – Stromy a vzrostlá zeleň v km 4,715 – km 4,740, ve směru staničení PK.



**Obrázek 75** – Stromy v km 5,250 a 5,100, ve směru staničení PK.



**Obrázek 76** – Stromy v km 5,250 a 5,100, zaznamenáno ve směru staničení PK.

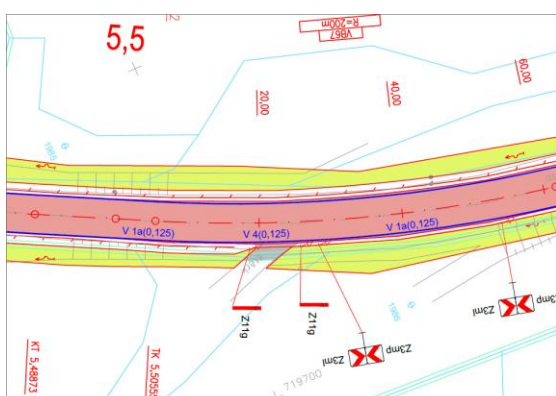




**Obrázek 77** – Stromořadí v km 5,295 – 5,390.



**Obrázek 78** – Stromořadí v km 5,295 – 5,390  
v protisměru staničení silnice II/125.



**Obrázek 79** – Vzrostlý strom v místě sjezdu  
v km 5,520.



**Obrázek 80** – Vzrostlý strom v místě sjezdu  
v km 5,520, ve směru staničení PK.

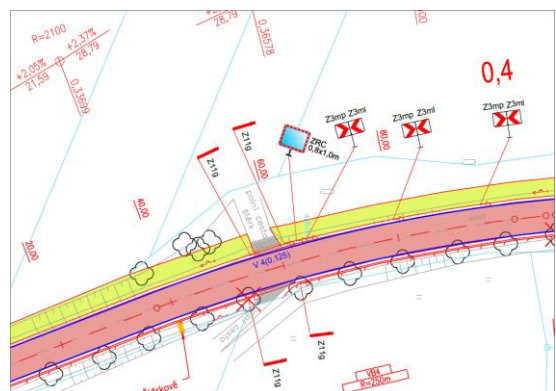
#### Doporučení nápravných opatření:

- Pokud je to možné, je doporučováno rizikovou zeleň odstranit. V opačném případě je nezbytné realizovat silniční záchytná zařízení, a to v provedení dle TP 114 [15].

#### **Riziko č. 15 – Stromy a vzrostlá zeleň v blízkosti PK. (SO 101)**

**Nízké  
riziko**

Obdobná situace, jako v předchozím riziku je spatřována i u pevných překážek, resp. stromů nacházejících se v km 0,360 a km 3,470. Vzhledem k okolním podmínkám lze tato místa klasifikovat s nízkým rizikem, nicméně jejich eliminace je shodně jako u předchozího rizika žádoucí a prospěšná bezpečnosti provozu.



**Obrázek 81** – Stromy a vzrostlá zeleň v blízkosti  
sjezdu v km 0,365.



**Obrázek 82** – Stromy a vzrostlá zeleň v blízkosti  
sjezdu v km 0,365 (v protisměru staničení silnice).





**Obrázek 84** – Vzrostlá strom v km 3,465  
ve směru staničení PK.

- Pokud je to možné, je doporučováno rizikovou zeleň odstranit. V opačném případě je nezbytné realizovat silniční zachytná zařízení, a to v provedení dle TP 114 [15].

**Nízke  
riziko**



**Obrázek 86** – Tuhá čela příčného trubního propustku v km 3,638, ve směru staničení PK.

- Zešíkmení stávajících betonových říms čel propustku a jejich svahová optimalizace.

**Nízke  
riziko**

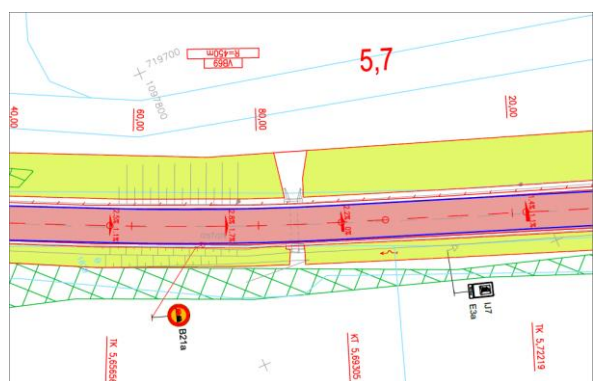




**Obrázek 87** – Příčný propustek pod PK  
v km 2,250.



**Obrázek 88** – Příčný propustek pod PK  
v km 2,250 ve směru staničení.



**Obrázek 89** – Příčný propustek pod PK v  
km 5,830; Riziko ve směru staničení silnice II/125.



**Obrázek 90** – Příčný propustek pod PK  
v km 5,830 ve směru staničení PK.

#### Doporučení nápravných opatření:

- Realizace odstranění ocelového zábradlí a následná svahová optimalizace betonového čela římsy propustku.

#### Intravilánové úseky: SO 102, SO 103 a SO 104

V předmětné problematice nebylo identifikováno žádné dopravně-bezpečnostní riziko, resp. nebylo zjištěno negativní ovlivnění výsledné úrovně bezpečnosti silničního provozu.

#### 3.2.6 Posouzení osvětlení

Nový návrh veřejného osvětlení je rozebírán v SO 432 a SO 433. V prvním případě se jedná o doplnění VO u zpomalovacího ostrůvku v místech čerpací stanice pohonných hmot na okraji obce Louňovice pod Blaníkem. Ve stávajícím stavu je zbudovaná jednostranná soustava svítidel podél komunikace II/125 v ulici Tábořská, kdy nově přibude i osvětlení v místě zpomalovacího ostrůvku. Podél komunikace budou osazeny nové stožáry VO výšky 10 m s LED svítidly. Celkově dojde k výstavbě čtyř nových stožárů.

V SO 433 je navrženo osvětlení v prostoru náměstí Jana Žižky a ulice Tábořská, před Louňovickým zámkem a jeho blízkém okolí, jelikož jeho současné provedení je již ve značně nevyhovujícím stavu. Dojde k osazení nových svítidel, které bude navazovat na VO v okolní části obce. Na nových přechodech pro chodce, v místě náměstí a ulice Vlašimská, bude instalováno dodatečné přisvětlení přechodu s negativním kontrastem.

V předmětné problematice u výše uvedených SO nebylo identifikováno žádné dopravně-bezpečnostní riziko, resp. nebylo zjištěno negativní ovlivnění výsledné úrovně bezpečnosti silničního provozu.



### 3.2.7 Posouzení prvků zeleně

Zeleň obecně podél komunikací představuje krajinnotvorný prvek a při správné výsadbě napomáhá řidičům v orientaci a informuje o vedení trasy komunikace. Současně však zeleň, zejména stromy, představují mnohdy velmi nebezpečnou pevnou překážku a často jsou i zdrojem omezení rozhledových podmínek (velký vliv pravidelné údržby).

V předložené PD jsou navrženy vegetační úpravy, v rámci kterých dojde k odstranění vybraných stromů nacházejících se v těsné blízkosti komunikace a jsou dle dendrologického průzkumu nevhodné nebo brání ve výstavbě. Vzrostlé stromy zasahují již nyní do průjezdního profilu silnice a tvoří v některých úsecích nebezpečnou pevnou překážku. Kácení této zeleně bude provedeno před zahájením zemních prací.

**Veškeré informace související s vegetací, která se jeví jako potenciální dopravně-bezpečnostní riziko, byly specifikovány již v podkapitole 3.2.5 definující riziko srážky s pevnou překážkou. Vegetace, která nebyla v této podkapitole zmíněna, nepředstavuje z pohledu bezpečnosti silničního provozu komplikace a její přítomnost lze považovat za vhodný krajinnotvorný prvek.**

### 3.2.8 Zhodnocení potřeb všech účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů, motocyklistů, řidičů osobních a nákladních vozidel a OOSPO)

#### SO 101 – Silnice II/125 – extravilánu

Z důvodu výhradně extravilánových podmínek se v tomto stavebním úseku nenacházejí žádné dopravně-bezpečnostní riziko, resp. **nebylo zjištěno negativní ovlivnění výsledné úrovně bezpečnosti silničního provozu.**

#### Intravilánové úseky: SO 102, SO 103 a SO 104

I přestože jsou výše zmíněné úseky vedeny v intravilánu, **nebylo shledáno žádné dopravně bezpečnostní riziko související s touto problematikou.**

### 3.2.9 Posouzení parkovacích a odstavných ploch

**Posuzovaná stavba řeší pouze okrajově problematiku dopravy v klidu**, a to v místě intravilánu městysu Louňovice pod Blaníkem (SO 104), což je vzhledem k charakteru projektu a jeho umístění pochopitelné. Konkrétně jedno obecné doporučení bylo formulováno v rámci podkapitoly 3.2.3 související s VDZ.

**V předmětné problematice u výše uvedených SO nebylo identifikováno žádné dopravně-bezpečnostní riziko, resp. nebylo zjištěno negativní ovlivnění výsledné úrovně bezpečnosti silničního provozu.**



### 3.2.10 Posouzení aplikací prvků pasivní bezpečnosti (například střední dělicí pásy a zábrany proti srážkám určené k předcházení rizikům pro zranitelné účastníky silničního provozu)

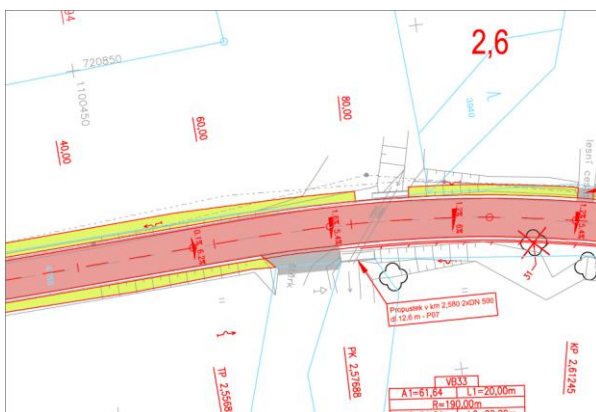
Prvky pasivní bezpečnosti jsou určeny k minimalizaci následků dopravních nehod, avšak v žádném případě je nedokáží odvrátit nebo eliminovat. Pasivní bezpečnost pozemních komunikací je tedy obecně schopnost komunikace a bezpečnostních zařízení na ní použitých zmírnit následky dopravní nehody.

**SO 101 – Silnice II/125 – extravilán - V rámci tohoto SO byly zjištěny tři dopravně-bezpečnostní rizika.**

#### **Riziko č. 18 – Nedostatečně ochráněná hlubina za příčným propustku. (SO 101)**

**Střední  
riziko**

Významné riziko, které lze ve vztahu k prvkům pasivní bezpečnosti identifikovat, se nachází v km 2,580. Za účelovou komunikací se uvažuje s instalací nových ocelových svodidel s úrovní zadržení H1, které cílí především na ochranu pevných překážek, nicméně již neadekvátně ochraňují prostor příčného propustku a jejího přilehlého okolí. V případě, že vozidlo opustí prostor komunikace, vzniká vážné riziko vyjetí do nedostatečně ochráněné hlubiny a mohou vznikat sekundární následky nehody pro posádku vozidla. Současně dle technické zprávy je uvažováno s rekonstrukcí propustku a realizací šikmých čel, nicméně není uvedeno, zda bude odstraněno i stávající ocelové zábradlí či nikoliv.



**Obrázek 91 – Nedostatečně ochráněné místo propustku a okolní vegetace.**



**Obrázek 92 – Nedostatečně ochráněné místo propustku a okolní vegetace, ve směru staničení.**

#### **Doporučení nápravných opatření:**

- Vychýlení svodidla do prostoru účelové komunikace, aby bylo docíleno plnohodnotného ochránění dané oblasti. Zároveň je doporučováno instalovat stojiny svodidla s vyšší frekvencí.
- Odstranění ocelového zábradlí, pokud již nebude realizováno v průběhu rekonstrukce propustku.

#### **Riziko č. 19 – Nedostatečná pracovní šířka svodidla. (SO 101)**

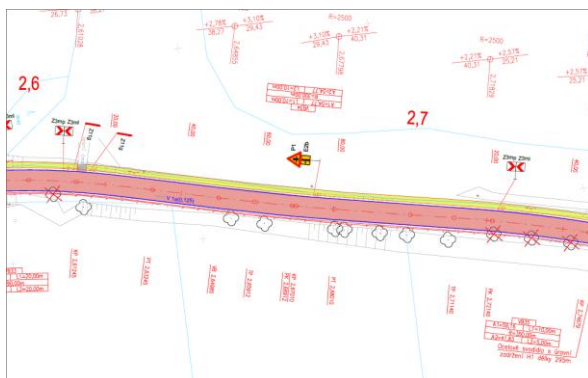
**Nízké  
riziko**

Při plánované rekonstrukci silnice II/125 se uvažuje o instalaci silničního záchytného zařízení v podobě ocelového svodidla s úrovní zadržení H1, téměř v plné délce od počátečního staničení km 0,000 až k obci Kamberk (km 1,160). Přerušení návrhu svodidla je uvažováno u chatové oblasti v úseku km 0,700 – 0,770, kdy specifikace bezpečnostního rizika této lokality byla již uvedena v podkapitole 3.2.5 (Riziko č. 13).

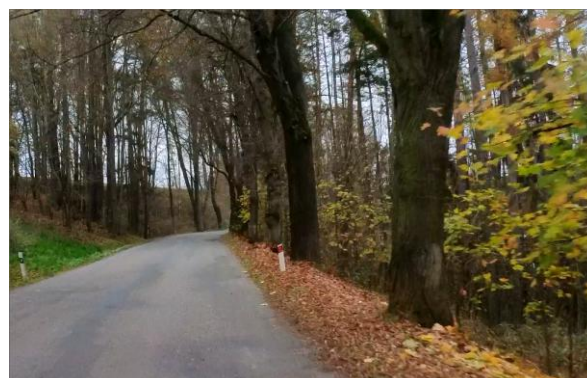
Správná funkčnost svodidla je závislá mimo jiné na dostatečné pracovní šíři, resp. na volném prostoru za daným záchytným zařízením. V tomto prostoru se nesmí vyskytovat žádná pevná překážka, která by mohla při průhybu svodidla způsobit střet vozu s pevnou překážkou. I když je patrná snaha



projektanta odstranit vzrostlé stromy v těsné blízkosti zpevněné části vozovky, stále je odůvodněné riziko, že nedojde k odstranění všech překážek a pracovní šíře silničního záchytného zařízení nebude dodržena.



**Obrázek 93** – Současný návrh provedení svodidla, ukázkový příklad mezi km 2,600 – 2,700.



**Obrázek 94** – Stromořadí v blízkosti silnice II/125 v km 2,660 – 2,710.

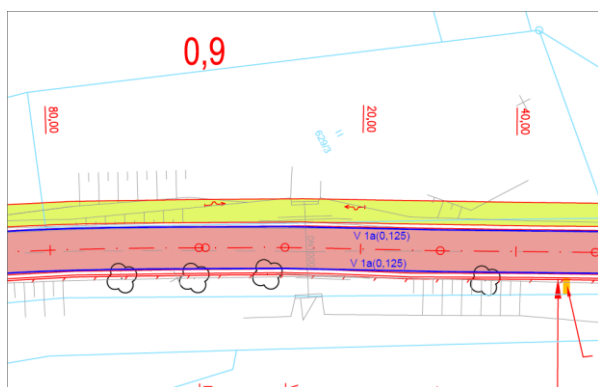
#### Doporučení nápravných opatření:

- V případě, že nebude možné odstranit pevné překážky, je vhodné sanační opatření spatřováno v instalaci stojin svodidla s vyšší frekvencí.

#### **Riziko č. 20 – Krátké svodidlo u příčného propustku. (SO 101)**

Nízké  
riziko

V km 0,910 je spatřováno riziko v podobě nedostatečně ochráněného místa příčného trubního propustku. Pokud dojde k vyjetí vozidla mimo PK, hrozí riziko srážky s pevnými překážkami, případně pádu vozidla do místa vodoteče.



**Obrázek 95** – Poloha zádržného zařízení u propustku v km 0,910.



**Obrázek 96** – Poloha zádržného zařízení u propustku v km 0,910 ve směru staničení.

#### Doporučení nápravných opatření:

- Prodloužení stávajících svodidel, kterými bude možné ochránit nejenom místo vodoteče, ale i pevné překážky v daném okolí.

#### **Intravilánové úseky: SO 102, SO 103 a SO 104**

V předmětné problematice nebylo identifikováno žádné dopravně-bezpečnostní riziko, resp. nebylo zjištěno negativní ovlivnění výsledné úrovně bezpečnosti silničního provozu.



### 3.2.11 Posouzení případné místní a přechodné úpravy na komunikaci

V rámci provedení auditu nebylo v této kategorii identifikováno žádné dopravně-bezpečnostní riziko.

### 3.2.12 Posouzení výsledků předchozí fáze auditu bezpečnosti PK

Výsledky předchozí fáze BA, tedy pokud byly zpracovány, nejsou zhotoviteli posouzení známy.

## 3.3 Přehled identifikovaných rizik a doporučení

V rámci provedení auditu bezpečnosti PK bylo celkově identifikováno 20 potenciálních dopravně-bezpečnostních rizik, a to včetně jejich vyhodnocení a návrhu sanačních opatření (viz podkapitola 3.3.1). Závažnost evidovaných rizik byla nejčastěji stanovena jako **NÍZKÁ** (15x). **STŘEDNÍ** závažnost byla stanovena v 5 případech. **Závada z kategorie VYSOKÉ závažnosti nebyla v řešené oblasti identifikována.** **Současně bylo formulováno dalších 5 obecných doporučení (viz podkapitola 3.3.2).** Doporučení navrhuji vhodnou úpravu za účelem dosažení celospolečensky přijatelné úrovně bezpečnosti a upozorňují na rizika, která se často vyskytují na obdobných liniových stavbách v ČR.

### 3.3.1 Přehled navržených rizik

ZÁVAŽNOST RIZIKA: STŘEDNÍ		
Riziko č. 6	Nadbytečné umístění Z 3 „Vodící tabule“.	SO 101 (viz str. 33)
Riziko č. 12	Tuhá čela propustků v místě sjezdů.	SO 101 (viz str. 40)
Riziko č. 13	Neochráněné pevné překážky v blízkosti chatové oblasti.	SO 101 (viz str. 41)
Riziko č. 14	Rizikové stromy v okolí PK.	SO 101 (viz str. 42)
Riziko č. 18	Stromy a vzrostlá zeleň v blízkosti PK.	SO 101 (viz str. 48)

ZÁVAŽNOST RIZIKA: NÍZKÁ		
Riziko č. 1	Nekonzistentní šíře jízdních pruhů.	SO 102 a SO 104 (viz str. 27)
Riziko č. 2	Rozlehlá a neusměrněná plocha průsečné křižovatky.	SO 101 (viz str. 28)
Riziko č. 3	Neadekvátně realizované SDZ E 2b v místě křižovatky.	SO 102 (viz str. 29)
Riziko č. 4	Neadekvátní rozhledové poměry v místě sjezdu.	SO 102 (viz str. 30)
Riziko č. 5	Nedostatečně vyznačená oblast křižovatky a BUS zastávky.	SO 102 (viz str. 30)
Riziko č. 7	Absence VDZ v místě autobusových zastávek.	SO 101 (viz str. 33)
Riziko č. 8	Absence VDZ V 1a/V 2b v celém průtahu obcí.	SO 104 (viz str. 35)
Riziko č. 9	Realizace piktogramů na vozovce za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu v okolí školy.	SO 104 (viz str. 35)



### ZÁVAŽNOST RIZIKA: NÍZKÁ

<b>Riziko č. 10</b>	<i>Úprava SDZ v místě křižovatky.</i>	<b>SO 104</b> (viz str. 36)
<b>Riziko č. 11</b>	<i>Absence SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“.</i>	<b>SO 104</b> (viz str. 37)
<b>Riziko č. 15</b>	<i>Stromy a vzrostlá zeleň v blízkosti PK.</i>	<b>SO 101</b> (viz str. 44)
<b>Riziko č. 16</b>	<i>Příčný propustek pod komunikací.</i>	<b>SO 101</b> (viz str. 45)
<b>Riziko č. 17</b>	<i>Ocelové zábradlí příčného propustku.</i>	<b>SO 101</b> (viz str. 45)
<b>Riziko č. 19</b>	<i>Nedostatečná pracovní šířka svodidla.</i>	<b>SO 101</b> (viz str. 48)
<b>Riziko č. 20</b>	<i>Krátké svodidlo u příčného propustku.</i>	<b>SO 101</b> (viz str. 49)

### 3.3.2 Přehled navržených doporučení

PŘEHLED DOPORUČENÍ		
<b>Doporučení č. 1</b>	<i>Ověření platnosti autobusové zastávky a případná realizace VDZ.</i>	<b>SO 103</b> (viz str. 34)
<b>Doporučení č. 2</b>	<i>Úprava VDZ V 13 „Šikmé rovnoběžné čáry“ v místě dělicího ostrůvku.</i>	<b>SO 104</b> (viz str. 37)
<b>Doporučení č. 3</b>	<i>Úprava VDZ v místě sjezdu.</i>	<b>SO 104</b> (viz str. 38)
<b>Doporučení č. 4</b>	<i>Zachování současného provedení VDZ v místě parkoviště.</i>	<b>SO 104</b> (viz str. 38)
<b>Doporučení č. 5</b>	<i>Kontrola stávajícího svislého dopravního značení IS 1a/b.</i>	<b>SO 104</b> (viz str. 39)



## 4. Závěr

**Audit bezpečnosti pozemních komunikací (Fáze II.) byl proveden pro stavbu „II/125 Louňovice – Kamberk“ ve stupni PDPS.**

Pro obstarání objektivních podkladů byla v místě sledované stavby provedena fyzická prohlídka lokality, a to inspekčním vozidlem vybaveným pro sběr dat. Průjezd byl realizován systémem opakovaného průjezdu v obou jízdních směrech. Zároveň byla ve vybraných (potencionálně nejvíce rizikových) místech provedena prohlídka formou pěší pochůzky.

**V rámci zprávy o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací bylo celkově identifikováno 20 deficitů a 5 obecných doporučení. Závažnost evidovaných rizik byla nejčastěji stanovena jako NÍZKÁ (15x). Zbylých 5 závad bylo STŘEDNÍ rizikovosti. Závada z kategorie VYSOKÉ závažnosti nebyla v auditované dokumentaci identifikována.**

Posouzení rizik a stanovená závažnost rizik je do jisté míry věcí individuální, která jsou odvislá od názoru auditora či auditorů, kteří provádějí předmětné dopravně-bezpečnostní posouzení. Při odstraňování těchto rizik a stanovení optimálního řešení je tedy nutné zohlednit i charakter dané komunikace a ostatní dopravně-inženýrské charakteristiky, které v rámci řešení bezpečnost mají nezanedbatelný vliv.

Součástí BA je i hodnotící list, který je určen primárně pro objednatele auditu a do kterého je zaznamenáno, jaká rizika byla v jaké míře akceptována či zamítnuta a jaká opatření byla navržena za účelem jejich odstranění. Tento hodnotící list je nedílnou součástí tohoto bezpečnostního auditu a jako takový nesmí být použit samostatně. I když si je řešitelský tým vědom skutečností, že audit bezpečnosti PK vznáší pouze doporučení a nemůže ani ze zákona, ani z jiného nároku vyžadovat odstranění potenciálních rizik, která byla v rámci jeho zpracování identifikována, bylo by krajně nevhodné, tato rizika marginalizovat či ignorovat. Přestože každá dopravní stavba je vždy kombinací mnoha různých faktorů a hledisek, bezpečnost silničního provozu je jedním z klíčových parametrů i dle dopravní politiky ČR a EU. [5]

**Z pohledu zhotovitele posouzení lze ve vztahu k zjištěným poznatkům doporučit posuzovanou dokumentaci k realizaci.**

V Praze, 30. prosince 2024

za autorský tým

Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.  
auditor bezpečnosti pozemních komunikací  
(číslo povolení: 083)



## Seznam použité literatury

- [1] Ředitelství silnic a dálnic ČR, „Náhledy map silniční a dálniční sítě ČR po krajích“, [Online]. Přístupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>. [Přístup získán 19. 11. 2024].
- [2] Celostátní sčítání dopravy 2020, Ředitelství silnic a dálnic s. p., [Online]. Přístupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>. [Přístup získán 21. 11. 2024].
- [3] ELVIK R., VAA T.: The Handbook of Road Safety Measures: Elsevier, 2004, ISBN 0-08-044091-6.
- [4] Road Safety Manual, [Online]. Přístupné z: <https://roadsafety.piarc.org/en>. [Přístup získán 21. 11. 2024].
- [5] Ministerstvo dopravy ČR. Národní strategie bezpečnosti provozu 2021 – 2030, Praha, 2021.
- [6] ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání, 2024.
- [7] ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, 2018.
- [8] ČSN 73 6102 ed. 2 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 2012.
- [9] ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, 2006.
- [10] ČSN 73 6425 –1 – Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek, 2007.
- [11] ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích, 2006.
- [12] TP 58 – Směrové sloupky a odrazky zásady pro používání, 2016.
- [13] TP 65 – Zásady pro dopravní značení na PK, 2013.
- [14] TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (III. vydání), 2015.
- [15] TP 114 – Svodidla na pozemních komunikacích, 2020.
- [16] TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK, 2013.
- [17] TP 139 – Betonové svodidlo, 2015.
- [18] TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na PK, 2014.
- [19] TP 203 – Ocelová svodidla (svodnicového typu), 2015.
- [20] Audit bezpečnosti pozemních komunikací – metodika provádění, Brno, CDV, v.v.i., 2012.
- [21] Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod, Brno, CDV, v.v.i., 2001.
- [22] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [23] Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o PK, ve znění pozdějších předpisů.
- [24] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [25] Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na PK, ve znění pozdějších předpisů.
- [26] Vyhláška č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu, kterou se provádí stavební zákon.
- [27] ŠTIKAR, J., ŠMOLÍKOVÁ, J., HOKOVEC, J.: Psychologie v dopravě 1, Praha: Karolinum, 2003, Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta), ISBN 80–246–0606–2.
- [28] Human factors in road design, 2012, ISBN 2–84060–306–1.
- [29] ŠACHL, J. – ŠACHL, J.(ml.) – SCHMIDT, D. – MIČUNEK, T. – FRYDRÝN, M.: Analýza nehod v silničním provozu 2, Praha: ČT – nakladatelství ČVUT, 2010, ISBN 978–80–01–04638–8.
- [30] Mapy.cz, [Online]. Přístupné z: <http://www.mapy.cz/>. [Přístup získán 21. 11. 2024].
- [31] OSM, [Online]. Přístupné z: <https://www.openstreetmap.org/>. [Přístup získán 21. 11. 2024].
- [32] PPK-SVO – Požadavky na úrovně zadržení, navrhování a údržbu svodidel a tlumičů nárazu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR, 2019.
- [33] Výkresy opakovaného řešení, ŘSD ČR, 2021.
- [34] KOCIÁN, K.: Návrh metodiky pro tvorbu nehodových map, Disertační práce, Praha, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 2019.



## HODNOTÍCÍ LIST

### *Příloha 1 ke zprávě Auditů bezpečnosti pozemních komunikací*

Objednatel dopravně-bezpečnostního posouzení se v rámci tohoto dokumentu vyjádří k jednotlivým identifikovaným deficitům a současně níže uvede, jakým způsobem bude s lokalizovanými riziky naloženo. Zpráva o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací a vyplněný tento „Hodnotící list“ by měly být nedílnou součástí posuzované projektové dokumentace.

### 1. Identifikační údaje

Název stavby: II/125 Louňovice – Kamberk

Stupeň dokumentace: Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS - koncept)

Objednatel dokumentace: Krajská správa a údržba silnic  
Středočeského kraje, p. o.  
Zborovská 81/11  
150 21 Praha 5 – Smíchov  
IČO: 00066001  
DIČ: CZ00066001

Zhotovitel: České vysoké učení technické v Praze  
Fakulta dopravní  
Ústav soudního znaleství v dopravě  
Konviktská 20  
110 00 Praha 1  
IČO: 68407700; DIČ: CZ68407700

Členové auditorského týmu: Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.  
Ing. Jakub NOVÁČEK, Ph.D.  
Ing. Zdeněk SVATÝ, Ph.D.  
Ing. Pavel VRTAL, Ph.D.  
Ing. Tomáš BLODEK  
Ing. Tomáš KOHOUT

Datum odevzdání: 30. prosince 2024



## 2. Vyhodnocení auditu

V hodnotícím listu jsou stručně vypsána identifikovaná rizika v rámci auditu bezpečnosti pozemních komunikací a zároveň jsou i uvedeny orientační návrhy sanačních opatření, ke kterým se vyjadřuje objednatel auditu. Z důvodu přehlednosti jsou identifikovaná rizika a sanační opatření uvedeny ve zkrácené formě, jejich přesný popis je uveden ve zprávě o provedení BA.

**V rámci zprávy o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací bylo celkově identifikováno 20 dopravně-bezpečnostních deficitů.**

**Riziko č. 1: Nekonzistentní šíře jízdních pruhů (viz podkap. 3.2.2.1).**

Poloha: Intravilánové části obcí, zejména SO 102 a SO 104

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Úprava šířky jízdních pruhů na max. 3 m v přímém směru a rozšíření pouze v obloucích s ohledem na vlečné křivky vozidel.

akceptujeme

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**Riziko č. 2: Rozlehlá a neusměrněná plocha průsečné křižovatky (viz podkap. 3.2.2.2).**

Poloha: V km 4,550 (SO 101)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Usměrnění vedlejších ramen křižovatky pomocí VDZ V 4 „Vodící čára“, V 1a „Podélná čára souvislá“.
- Realizace střední dělicí čáry V 2b „Podélná čára přerušovaná“, a to jak v místě oddělující protisměrné jízdní pruhy, tak v místě připojení vedlejších ramen.

akceptujeme

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění:

**Zpracováno do čistopisu PDPS VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“, na hlavní trase komunikace.**

**Usměrnění vedlejších ramen křižovatky pomocí VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“ a VDZ V 4 „Vodící čára“ bude zpracováno do RDS.**



**Riziko č. 3: Neadekvátně realizované SDZ E 2b v místě křižovatky (viz podkap. 3.2.2.2).**

Poloha: V km 1,300 (SO 102)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Realizace VDZ V 2b „Podélná čára „přerušovaná“ v provedení 3/1,5/0,125 oddělující protisměrné jízdní pruhy.
- Instalace SDZ E 2b v místě vedlejšího ramene křižovatky (km 1,270).

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**Riziko č. 4: Neadekvátní rozhledové poměry v místě sjezdu (viz podkap. 3.2.2.2).**

Poloha: V km 1,340 (SO 102)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Instalace odrazového zrcadla v takovém provedení, aby bylo řidiči napojujícímu se na hlavní komunikaci umožněno bezpečné připojení.

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**Riziko č. 5: Nedostatečně vyznačená oblast křižovatky a BUS zastávky (viz podkap. 3.2.2.2.).**

Poloha: V km 1,600 (SO 102)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Úprava dodatkových tabulek E 2b do takové podoby, aby řádně vyobrazovaly prostor křižovatky.
- VDZ V4 v místě autobusové zastávky realizovat v takovém provedení, aby bylo možné současně vyznačit i prostor autobusové zastávky.
- Změna VDZ V 2b v místě vyústění MK za BUS zastávkou na sjezd (VDZ V 4).

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**



**Riziko č. 6: Nadbytečné umístění Z 3 „Vodicí tabule“ (viz podkap. 3.2.3).**

Poloha: Extravilánový úsek (SO 101)

Závažnost rizika: Střední

Doporučení:

- Odstranění všech nově navrhovaných DZ Z 3, kromě tohoto zařízení v oblouku km 0,600 – 0,640.
- Ve směrovém oblouku v km 3,9 a km 4,0 se doporučuje místo Z 3 osadit směrové sloupky Z 11a/b ve zhuštěném provedení. Stejně provedení lze aplikovat i ve směrovém oblouku v km 4,280.

akceptujeme

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**Riziko č. 7: Absence VDZ v místě autobusových zastávek (viz kap. 3.2.3).**

Poloha: V km 4,500 a km 4,600 (SO 101)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Realizace VZD V 11a „Zastávka autobusu“, případně i V 12a „Žlutá klikatá čára“.

akceptujeme

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**Riziko č. 8: Absence VDZ V 1a/V 2b v celém průtahu obcí (viz podkap. 3.2.3).**

Poloha: V intravilánu městysu Louňovice pod Blaníkem (SO 104)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Realizace VDZ V 1a, případně V 2b v celém posuzovaném intravilánovém úseku.

akceptujeme

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění:

**Zpracováno do čistopisu PDPS v místech, kde to dovoluje šířka zpevnění 6,0 m mezi Vodicími proužky V4.**



**Riziko č. 9:** Realizace piktogramů na vozovce za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu v okolí školy (viz podkap. 3.2.3).

Poloha: V km 6,410 a km 6,590 (SO 104)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Realizace VDZ V 15 s piktogramem A 12 v obou jízdních směrech v místě stávajícího SDZ A 12.

akceptujeme

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**Riziko č. 10:** Úprava SDZ v místě křižovatky (viz podkap. 3.2.3).

Poloha: V km 6,700 a km 7,000 (SO 104)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Sjednocení SDZ E 2b na hlavní PK.
- Realizace SDZ E 2b na vedlejších ramenech křižovatky.

akceptujeme

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**Riziko č. 11:** Absence SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ (viz podkap. 3.2.3.).

Poloha: V km 6,600 (SO 104)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Realizace SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ v obou směrech staničení silnice II/125.

akceptujeme

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**



**Riziko č. 12: Tuhá čela propustků v místě sjezdů (viz podkap. 3.2.5).**

Poloha: V km 0,360, km 2,770 a km 3,570 (SO 101)

Závažnost rizika: Střední

Doporučení:

- Za vhodné sanační opatření lze označit stavební úpravu rizikových tuhých čel pod účelovými komunikacemi. V tomto případě se jeví jako ideální realizovat zešíkmení čel propustků, čímž bude výrazně sníženo identifikované riziko vzniku následků na zdraví pro posádku kolidujícího vozidla.

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čístopisu PDPS.**

**Riziko č. 13: Neochráněné pevné překážky v blízkosti chatové oblasti (viz podkap. 3.2.5).**

Poloha: V km 0,690 – 0,770 (SO 101)

Závažnost rizika: Střední

Doporučení:

- Vzhledem ke komplikovanému okolnímu terénu se jeví jako primární způsob ochrany tohoto úseku realizace SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, omezující rychlost vozidel na hodnotu 60 km/h. Osazení tohoto SDZ je vhodné realizovat od km 0,640 a jeho platnost ponechat až k obci Kamberk (SO 102). Toto řešení je prospěšné i pro protisměrný jízdní pruh, jelikož v km 0,620 se nachází rizikový směrový oblouk. Řidiči by jeli konstantě sníženou rychlostí až k tomuto místu.
- Alternativní nápravné opatření lze spatřovat v odstranění vzrostlých stromů a prodloužením navrhovaných svodidel, nicméně vzhledem k aktuálnímu stavu a potřeby obsluhovat přilehlou chatovou oblast, lze tuto alternativu označit za technicky komplikovanější.

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění:

**Zpracováno do čístopisu PDPS SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, omezující rychlost vozidel na hodnotu 60 km/h.**



**Riziko č. 14: Rizikové stromy v okolí PK (viz podkap. 3.2.5).**

Poloha: Extravilán silnice II/125 (SO 101)

Závažnost rizika: Střední

Doporučení:

- Pokud je to možné, je doporučováno rizikovou zeleň odstranit. V opačném případě je nezbytné realizovat silniční záchytná zařízení, a to v provedení dle TP 114.

akceptujeme

neakceptujeme

**akceptujeme částečně**

Zdůvodnění: **Riziková zeleň bude odstraněna během stavby a zapracováno do RDS. Pokud nebude možné zajištění povolení ke kácení, bude realizováno silniční záchytné zařízení dle TP 114 a zapracováno do RDS.**

**Riziko č. 15: Stromy a vzrostlá zeleň v blízkosti PK (viz podkap. 3.2.5).**

Poloha: V km 0,360 a km 3,470 (SO 101)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Pokud je to možné, je doporučováno rizikovou zeleň odstranit. V opačném případě je nezbytné realizovat silniční záchytná zařízení, a to v provedení dle TP 114.

akceptujeme

neakceptujeme

**akceptujeme částečně**

Zdůvodnění: **Riziková zeleň bude odstraněna během stavby a zapracováno do RDS. Pokud nebude možné zajištění povolení ke kácení, bude realizováno silniční záchytné zařízení dle TP 114 a zapracováno do RDS.**

**Riziko č. 16: Příčný propustek pod komunikací (viz podkap. 3.2.5).**

Poloha: V km 3,640 (SO 101)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Zešíkmení stávajících betonových říms čel propustku a jejich svahová optimalizace.

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zapracováno do čistopisu PDPS.**



**Riziko č. 17: Ocelové zábradlí příčného propustku (viz podkap. 3.2.5).**

Poloha: V km 2,250 a km 5,830 (SO 101)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Realizace odstranění ocelového zábradlí a následná svahová optimalizace betonového čela římsy propustku.

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**Riziko č. 18: Nedostatečně ochráněná hlubina za příčným propustku (viz podkap. 3.2.10).**

Poloha: V km 2,580 (SO 101)

Závažnost rizika: Střední

Doporučení:

- Vychýlení svodidla do míst účelové komunikace, aby bylo docíleno plnohodnotného ochránění dané oblasti. Zároveň je doporučováno instalovat stojiny svodidla s vyšší frekvencí.
- Odstranění ocelového zábradlí, pokud již nebude realizováno v průběhu rekonstrukce daného propustku.

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**Riziko č. 19: Nedostatečná pracovní šířka svodidla (viz podkap. 3.2.10).**

Poloha: V km 0,000 – 1,160 (SO 101)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- V případě, že nebude možné odstranit pevné překážky, je vhodné sanační opatření spatřováno v instalaci stojin svodidla s vyšší frekvencí.

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **V projektu je s tímto počítáno a je použito svodidlo H1 se vzdáleností sloupků po 2 metrech.**



**Riziko č. 20:** Krátké svodidlo u příčného propustku (viz podkap. 3.2.10).

Poloha: V km 0,910 (SO 101)

Závažnost rizika: Nízké

Doporučení:

- Prodloužení stávajících svodidel, kterými bude možné ochránit nejenom místo vodoteče, ale i pevné překážky v daném okolí.

**akceptujeme**

neakceptujeme

akceptujeme částečně

Zdůvodnění: **Zpracováno do čistopisu PDPS.**

**ZÁVĚR:**

Jméno: **Jan VEJVAR**

Funkce: *projektový manažer  
Krajská správa a údržba silnic  
Středočeského kraje, p. o.*

Podpis: .....