

# ZPRÁVA



Zhotovitel:  
AF-CITYPLAN s.r.o.

Datum  
**19. 10. 2015**

Zastoupený:  
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky  
15-5-204

Autorský kolektiv  
Ing. Pavel Suntych  
Ing. Dagmar Tothová

Kontrola:  
Ing. Pavel Suntych

Objednatel:  
Obec Bašť  
Obecní 126, 250 65 Bašť

Zastoupený  
Ing. Iva Cucová (ve věcech smluvních)  
Jara Georg Meger (ve věcech technických)  
Jaroslav Chytil (ve věcech technických)

## Zklidnění a zvýšení bezpečnosti dopravy v obci Bašť

### A - Analytická část

# KONCEPT



# ZPRÁVA

## Obsah

1 Úvod a zadání .....	3
2 Řešené území .....	3
3 Podklady.....	3
4 Analýza nehodovosti .....	4
5 Výsledky sčítání dopravy.....	4
5.1 Křižovatka III/0085 x III/0091 .....	5
5.2 Křižovatka III/0085 x III/24210 .....	6
6 Identifikace bezpečnostních deficitů .....	7
6.1 Průtah silnice III/0085 .....	7
6.2 Průtah silnice III/0091 .....	13
6.3 Průtah silnice III/24210.....	14
6.4 Náves .....	14
6.5 Nová jižní zástavba (ulice Sedlecká a okolí) .....	15
7 Doporučené řešení zklidnění a zvýšení bezpečnosti dopravy .....	16
8 Závěr .....	17



# ZPRÁVA

## 1 Úvod a zadání

Předmětem této práce je identifikace míst s neadekvátním dopravně bezpečnostním rizikem. Práce se skládají z:

- Pasportu průjezdných úseků komunikací
- Identifikace bezpečnostních deficitů
- Průzkumu intenzit dopravního proudu

Navrženo je zpravidla variantní řešení jednotlivých nedostatků. Na základě stanoviska objednatele budou vybraná řešení zpracována podrobněji v části B – Návrhová část.

## 2 Řešené území

Řešené území zahrnuje průjezdní úseky silnic III. třídy obcí Bašť. Dále byli zpracovatelé objednatelem požádáni o zhodnocení situace na Návsi a v nové zástavbě na jihu obce (ulice Sedlecká, K Bažantnici, Bořanovická).

Obrázek 1 - řešené území (zdroj mapového podkladu: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) © Přispěvatelé OpenStreetMap)



## 3 Podklady

Pro vypracování této práce byly použity následující podklady a zdroje informací:

- údaje o dopravní nehodovosti: [www.dopravniinfo.cz](http://www.dopravniinfo.cz),
- Analýza dopravního proudu v obci Bašť – styková křižovatka sil. III/0085 x III/0091; CDV v.v.i.; únor 2015.

Autorský tým provedl vlastní inspekční prohlídku lokality a jejího okolí a to dne 15. 10. 2015. Ta se skládala z:

- zjednodušeného křižovatkového průzkumu intenzit dopravy (2 x 1 hod.),
- inspekčního průjezdu pomocí inspekčního vozidla
- inspekční pochůzky



## 4 Analýza nehodovosti

Dle statistiky dopravní nehodovosti za období 1. 1. 2012 – 31. 12. 2014 bylo v obci Bašť evidováno Policií ČR 15 dopravních nehod s následkem lehkého zranění nebo hmotné škody, tudíž žádné závažné nehody.

Obrázek 2 - řešené území (zdroj: <http://portal.dopravniinfo.cz/>)



Dle aplikace NEHODOVÁ MÍSTA (dopravniinfo.cz) nebyla v obci Bašť identifikována lokalita, která splňuje definici nehodové lokality. A nelze ani vysledovat koncentraci dopravních nehod poukazující na problémové místo. Evidované DN neměly závažné následky na zdraví.

## 5 Výsledky sčítání dopravy

Jedná se **pouze o orientačně provedený dopravní průzkum**, účelem bylo seznámení se s intenzitou provozu a složením dopravního proudu. Ze zjednodušeného dopravního průzkumu byly orientačně vypočteny hodnoty RPDI (roční průměrná denní intenzita).

Intenzity dopravy nejsou extrémní, dopravní proud je ve většině tvořen osobními automobily. Nebyly spatřeny náznaky narušení plynulosti dopravy.



## 5.1 Křižovatka III/0085 x III/0091

Sčítání bylo provedeno v době 7 – 8 hod. Hodnoty RPDI jsou orientační.

Tabulka 1 - RPDI křižovatkových pohybů

Z	III/0085 Měšice		III/0091 Líbeznice		III/0085 Klíčany	
DO	III/0085 Klíčany	III/0091 Líbeznice	III/0085 Měšice	III/0085 Klíčany	III/0091 Líbeznice	III/0085 Měšice
Osobní	894	835	250	729	1 398	748
	1 729		979		2 146	
Lehká nákladní	60	17	0	102	58	191
	77		102		249	
Ostatní nákladní	50	0	20	20	11	79
	50		40		90	
<b>Celkem</b>	<b>1 004</b>	<b>852</b>	<b>270</b>	<b>851</b>	<b>1 467</b>	<b>1 018</b>
	<b>1 856</b>		<b>1 121</b>		<b>2 485</b>	

Tabulka 2 - RPDI v profilech

	III/0085 Měšice		III/0091 Líbeznice		III/0085 Klíčany	
	Do křižovatky	Od křižovatky	Do křižovatky	Od křižovatky	Do křižovatky	Od křižovatky
Osobní	1 729	998	979	2 233	2 146	1 623
	2 727		3 212		3 769	
Lehká nákladní	77	191	102	75	249	162
	268		177		411	
Ostatní nákladní	50	99	40	11	90	70
	149		51		160	
<b>Celkem</b>	<b>1 856</b>	<b>1 288</b>	<b>1 121</b>	<b>2 319</b>	<b>2 485</b>	<b>1 855</b>
	<b>3 144</b>		<b>3 440</b>		<b>4 340</b>	

Tabulka 3 - skladba dopravního proudu

	III/0085 Měšice	III/0091 Líbeznice	III/0085 Klíčany
OV	86,7%	93,4%	86,8%
LNV	8,5%	5,1%	9,5%
NV	4,7%	1,5%	3,7%
<b>Celkem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

(OV ... osobní vozidla, LNV ... lehká nákladní vozidla, NV ... nákladní vozidla)



## 5.2 Křižovatka III/0085 x III/24210

Sčítání bylo provedeno v době 8 – 9 hod. Hodnoty RPDI jsou orientační.

Tabulka 4 - RPDI křižovatkových pohybů

Z	III/24210 Panenské Břežany		III/0085 Měšice		III/0085 Klíčany	
DO	III/0085 Klíčany	III/0085 Měšice	III/24210 Panenské Břežany	III/0085 Klíčany	III/0085 Měšice	III/24210 Panenské Břežany
Osobní	123	164	164	866	775	48
	287		1 030		823	
Lehká nákladní	32	0	0	168	290	0
	32		168		290	
Ostatní nákladní	0	38	19	39	49	0
	38		58		49	
<b>Celkem</b>	<b>155</b>	<b>202</b>	<b>183</b>	<b>1 073</b>	<b>1 114</b>	<b>48</b>
	<b>357</b>		<b>1 256</b>		<b>1 162</b>	

Tabulka 5 - RPDI v profilech

	III/24210 Panenské Břežany		III/0085 Měšice		III/0085 Klíčany	
	Do křižovatky	Od křižovatky	Do křižovatky	Od křižovatky	Do křižovatky	Od křižovatky
Osobní	287	212	1 030	939	823	989
	499		1 969		1 812	
Lehká nákladní	32	0	168	290	290	200
	32		458		490	
Ostatní nákladní	38	19	58	87	49	39
	57		145		88	
<b>Celkem</b>	<b>357</b>	<b>231</b>	<b>1 256</b>	<b>1 316</b>	<b>1 162</b>	<b>1 228</b>
	<b>588</b>		<b>2 572</b>		<b>2 390</b>	

Tabulka 6 - skladba dopravního proudu

	III/24210 Panenské Břežany	III/0085 Měšice	III/0085 Klíčany
OV	84,9%	76,6%	75,8%
LNV	5,4%	17,8%	20,5%
NV	9,7%	5,6%	3,7%
<b>Celkem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

(OV ... osobní vozidla, LNV ... lehká nákladní vozidla, NV ... nákladní vozidla)



## 6 Identifikace bezpečnostních deficitů

Identifikace dopravně bezpečnostních rizik byla provedena na základě pasportu průjezdných úseků v řešeném území. Rizika jsou posuzována na stupnici nízké – střední – vysoké riziko s ohledem na pravděpodobnost dopravní nehody a pravděpodobnost závažnosti následků DN.

### 6.1 Průtah silnice III/0085

Nedostatečné zklidnění průtahu silnice III/0085, která tvoří ulici Hlavní. Problémem je vysoká rychlost jízdy, překračování dovolené rychlosti jízdy v podstatě na celé délce průtahu, a to i přes relativně úzké šířkové uspořádání. Sledováno subjektivně, informace od místních a potvrzeno i radarovým měřením CDV (rychlost u křižovatky III/0085 x III/0091 překračuje 5 – 25 % osobních i nákladních vozidel, zaznamenaná maximální rychlost 55 – 88 km/h).

Riziko pro pěší a cyklisty, riziko závažnějších následků při DN, problém s rozhledovými poměry na křižovatkách.

#### Identifikované riziko č. 1 – střední:

- **Nedostatečné opatření na vjezdu do obce – šířkové uspořádání stejné v intravilánu i extravilánu.**

#### Doporučení k riziku č. 1:

- **Realizace zklidňujících opatření na vjezdech: Středové ostrůvky / zvýraznění pomocí DZ (např. V 18 „Optická psychologická brzda“, retroreflexní rám SDZ) / SSZ reagující na rychlost jízdy.**
- **Posun radaru měřícího rychlost blíže k vjezdu do obce (v směru od Klíčán)**

Obrázek 3 – Vjezd na do obce od Klíčán



Obrázek 4 – Vjezd do obce od Měšic



#### Identifikované riziko č. 2 – střední:

- **Dlouhé rovinky – podélné urychlující linie, které u řidiče nevyvolávají pocit potřeby snížení rychlosti.**

#### Doporučení k riziku č. 2:

- **Realizace zklidňujících prvků a zklidňujících příčných linií:**
  - 2.1. **Doplnění přechodu pro chodce u ul. K Rybníku, realizovat ochranný ostrůvek**





Obrázek 5 – Místo pro vznik přechodu



**2.2. Na stávajících přechodech realizovat ochranné ostrůvky, které způsobí vychýlení jízdních pruhů (psychologicky naruší dlouhou rovinku):**

- u zastávky „Bašť, Baštěk“, včetně realizace (zlepšení) návaznosti na chodníky a autobusovou zastávku a vyčkávacích ploch,

Obrázek 6 – Přechod pro chodce nevhodně napojen na chodníky



- u ul. Ke Hřišti

Obrázek 7 – Přechod pro chodce u ul. Ke Hřišti







- u ul. Letná, vč. realizace jižní vyčkávací plochy,

Obrázek 8 – Přechod pro chodce nevhodně napojen na pěší infrastrukturu



- 2.3. Na vozovku realizovat piktogramy SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost (50 km/h)“. Např. na úroveň fotbalového hřiště a ulice Brandýská.
- 2.4. Prověřit možnost realizace přerušované dělicí čáry (optické / psychologické zúžení jízdnic pruhů).
- 2.5. Upravit křižovatku ulic Hlavní x Obecní za účelem zrušení průhledu, čímž se usměrní i pohyb vozidel v ní.

Obrázek 9 – schématické řešení (zdroj mapového podkladu: mapy.cz)



- 2.6. Vyznačení zastávek VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“.
- 2.7. Zvýraznit přechod u autobusové zastávky „Bašť, Měšická“, retroreflexní rám SDZ, červený povrch ROCBINDA, nebo VDZ V 18 „Optická psychologická brzda“.



Obrázek 10 – nevýrazný přechod u zastávky Bašť, Měšická



Pokud by liniové zklidnění nebylo v okolí autobusové zastávky „Bašť“ a obecního úřadu, tedy v místě, kde je žádoucí kázeň řidičů, dostatečné, bylo by nutno přistoupit k razantnějším opatřením. Jednalo by se např. o snížení dovolené rychlosti na 30 km/h a instalaci zpomalovacích prahů.

### Identifikované riziko č. 3 – střední:

- **Nedostatečné rozhledové poměry v křižovatkách**  
**3.1. Hlavní x Předbojská (III/0085 x III/24210)**



### 3.2. Hlavní x Obecní x K Beckovu



**3.3. Hlavní x Líbeznická (III/0085 x III/0091)**



- **Doporučení k riziku č. 3:**
  - 3.1. Realizace dopravního zrcadla i pro směr od Klíččan, realizace VDZ V9a „Směrové šipky“ pro zvýraznění křižovatky,**
  - 3.2. Realizace dopravního zrcadla pro směr od Líbeznic, realizace VDZ V9a „Směrové šipky“ pro zvýraznění křižovatky,**
  - 3.3. Výraznění křižovatky, prověřit možnost úpravy terénu v nárožích (místo svahů opěrné zdi), realizace VDZ V9a „Směrové šipky“.**

#### **Identifikované riziko č. 4 – střední:**

- **Všechny přechody u ul. Hlavní (III/0085), celkem 5, nejsou vybaveny nasvětlením – špatná postřehnutelnost přecházejících v noci.**

#### **Doporučení k riziku č. 4**

- **Všechny přechody vybavit kontrastním přisvětlením.**

#### **Identifikované riziko č. 5 – střední:**

- **Chybějící oplocení fotbalového hřiště – riziko vniknutí míče do vozovky a vběhnutí sportovce, rizikové zvláště u dětí!**



Obrázek 11 – neoplocené fotbalové hřiště



### Doporučení k riziku č. 5:

- **Realizace oplocení hřiště.**

### Identifikované riziko č. 6 - nízké:

- **Nevhodně umístěný přechod pro chodce vůči autobusové zastávce „Bašt“, kdy autobus stojící v ní tento přechod blokuje.**

Obrázek 12 – nevhodná vzájemná poloha přechodu a zastávky



### Doporučení k riziku č. 6:

- **Přemístění zastávky dále ve směru jízdy za budovu obecního úřadu.**





## 6.2 Průtah silnice III/0091

Na větvi křižovatky III/0085 x III/0091 tvořenou právě silnicí III/0091 bylo, dle měření CDV, zaznamenáno nejvyšší (až 94 km/h!) a nejčtenější (59 – 80 %) porušování rychlostí.

### Identifikované riziko č. 7 – vysoké:

- **Nedořešený pohyb nemotorové dopravy. Od Líbeznice vede podél silnice III/0091 stezka pro nemotorovou dopravu, ta je však u počátku obce Bašť ukončena bez jasné návaznosti. Nemotorová doprava je tak realizována po vozovce s nedostatečnou krajnicí k nepřehledné zatáčce a křižovatce silnic III/0091 x III/0085 (ul. Líbeznická x Hlavní). Pěší využívají stezku vedoucí mezi ulicemi Líbeznická a Hlavní, ovšem přístup k ní je špatný, po vozovce, bez přechodů a jsou velmi špatné rozhledy v místech napojení na silnici.**

Obrázek 13 – ukončená stezka podél silnice III/0091



Obrázek 14 – napojení pěší stezky na silnici III/0085 u ul. Zlonínská



Obrázek 15 – napojení pěší stezky na silnici III/0091



### Doporučení k riziku č. 7:

- **Realizace bezpečné cesty mezi novou zástavou na jižní a východní části obce. Lze využít v současnosti užívanou stezku (pokud to majetkové poměry pozemků dovolují) a k ní vybudovat potřebnou infrastrukturu: prodloužit stezku podél silnice III/0091 a přechody pro**



chodce s vyčkávacími místy a nejlépe s ostrůvky a upravit okolí přechodů pro zajištění rozhledových podmínek a přehlednosti (vymýcení zeleně).

Obrázek 16 – schématické řešení (zdroj mapového podkladu: mapy.cz)



- **Cyklistickou dopravu vedoucí ve směru Líbeznice <-> Bašť-obecní úřad, lze pomocí SDZ vést po MK Sedlecká – K Šibrovce – K Beckovu.**

#### Identifikované riziko č. 8 – střední:

- **Nedostatečné opatření na vjezdu do obce – šířkové uspořádání stejné v intravilánu i extravilánu.**

#### Doporučení k riziku č. 8:

- **Realizace zklidňujících opatření na vjezdech: Středové ostrůvky / zvýraznění pomocí DZ (např. V 18 „Optická psychologická brzda“, retroreflexní rám SDZ) / SSZ reagující na rychlost jízdy.**

### 6.3 Průtah silnice III/24210

Jedná se o úzkou komunikaci s výraznými směrovými oblouky. Není předpoklad vysoké rychlosti jízdy. Vzhledem k malé intenzitě provozu není třeba realizovat zklidňující prvky, ale pro zachování homogenity dopravy v obci by bylo vhodné realizovat obdobná opatření jako na ostatních komunikacích:

- Zklidnění vjezdu do obce, postačí pouze psychologické prvky.

### 6.4 Náves

Průjezd ulic K Návsí a Horka přes Náves je v režimu Obytná zóna, na vjezdech je zklidnění krátkými zpomalovacími prahy. Oblast není průjezdná, slouží pro místní obsluhu. Stavební uspořádání neodpovídá obytné zóně – rozdílná výšková úroveň.



# ZPRÁVA

Plocha návsi je poměrně rozlehlá, usměrnění dopravy by bylo možné pomocí VDZ. Dle názoru řešitelů je **zklidnění provedeno vzhledem k dopravnímu významu dostatečně.**

Obrázek 17 – Vjezd na Návés z ulice Horka



Obrázek 18 – Vjezd na Návés z ulice K Návsi



## 6.5 Nová jižní zástavba (ulice Sedlecká a okolí)

Jedná se o obytnou zástavbu nových rodinných domů. Oblast není průjezdná a neslouží tranzitní dopravě.

Problémem lokality jsou chybně provedené chodníky, které nemají zvýšenou obrubu a nároží křižovatek, kdy je oplocení až těsně k obrubě a tvoří překážku v rozhledu – problém vznikl již při vydávání územního souhlasu a stavebního povolení.

Obrázek 19 - Omezené rozhledy, zde křižovatka Sedlecká x K Bažantnici



Obrázek 20 - Omezené rozhledy, zde křižovatka Sedlecká x Na Libovínek a pohled do ulice Sedlecká



Řešení spočívá ve **zlepšení rozhledových poměrů v křižovatkách pomocí dopravních zrcadel**, nebo **zpomalení vozidel vjíždějících do křižovatky** pomocí krátkých zpomalovacích prahů či zvýšených ploch křižovatek. Možná je i realizace systému jednosměrných komunikací.

Rychlost průjezdu lze regulovat poměrně nenásilně **vystřídáním parkováním** po stranách komunikace, obdobně, jako je to v nové zástavbě ve východní části Baště.





Obrázek 21 – vzor – šikana vytvořené vystřídáním parkovacími a odstavnými stáními, zde v ulici Kostelecká



## 7 Doporučené řešení zklidnění a zvýšení bezpečnosti dopravy

V první vlně opatření je vhodné realizovat:

1. Zklidnění na vjezdech do obce (doporučení č. 1 a 8), vhodné by byly fyzické dělící ostrůvky.
2. Oplocení hřiště (doporučení 5)
3. Psychologické zklidnění průtahu III/0085 (doporučení 2.3, 2.4, 2.5 a 2.7)
4. Zvýraznění křižovatek (doporučení 3.1 a 3.3)
5. Dořešení pohybu nemotorové dopravy (doporučení 7)

Následně je vhodné realizovat:

6. Vyosení jízdních pruhů pomocí ochranných ostrůvků u přechodů pro chodce (doporučení 2.1 a 2.2)
7. Zvýraznění křižovatky (doporučení 3.2)

V poslední fázi je možno eventuálně řešit:

8. Zastávku „Bašť“ (doporučení 2.6)
9. Nasvícení přechodů (doporučení 4)
10. Zvýraznění zastávek (doporučení 2.6)

# ZPRÁVA



## 8 Závěr

V obci Bašť proběhlo dopravně bezpečnostní hodnocení. Byla doporučena řada opatření, která mají zklidnit průjezdní úseky silnic a podpořit u řidičů pocit, že jde o intravilánový úsek s častějším výskytem pěších. Podél průjezdních úseků jsou většinou realizovány chodníky, alespoň po jedné straně a pomocí přechodů jsou provázány. Jejich stavební stav není příliš dobrý, ale i přesto jde podél silnic III. třídy o vcelku

V Praze, říjen 2015

za autorský tým

Ing. Pavel Suntych