

## DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ AUDIT

II/360 TRNAVA – RUDÍKOV, 1. STAVBA

### RESUMÉ

Bezpečnostní audit na projekt „II/360 Trnava - Rudíkov, 1. STAVBA“ zpracovaný dle metodiky „Audit bezpečnosti pozemních komunikací-metodika provádění“. Metodika byla zpracována akreditovanou institucí Centrum dopravního výzkumu – CDV, v.v.i.



## **ZPRÁVA O PROVEDENÍ BEZPEČNOSTNÍHO AUDITU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI**

### **PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE „DSP“**

Stavba: „II/360 Trnava – Rudíkov, 1. stavba“.

Místo stavby: k. ú. Rudíkov;

#### **Objednatel:**

Kraj Vysočina,  
Žižkova 57  
587 33 Jihlava

#### **Zhotovitel:**

řešitel auditu bezpečnosti PK:

Ing. Jiří Bouchner – auditor bezpečnosti PK – vedoucí týmu, č. povolení 014,  
pravidelné školení provedeno ve dnech 20. a 21. ledna 2021.

Prokopa Holého 1055

580 01 Havlíčkův Brod

IČO: 76276783

Tel. 731 118 105

e-mail: jbouchner@seznam.cz

Člen týmu:

Bc. Jiří Bouchner, člen týmu, IČO: 87905256.



## Obsah

1.	ÚVOD .....	3
1.1.	PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE .....	3
1.2.	BEZPEČNOSTNÍ AUDIT – METODIKA .....	3
1.3.	PODKLADY .....	3
2.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....	4
2.1.	CELKOVÁ SITUACE STAVBY .....	5
2.2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ .....	5
2.3.	CELKOVÁ SITUACE – SILNIČNÍ MAPA .....	12
2.4.	DOPRAVNÍ NEHODOVOST .....	12
2.5.	ROZBOR DOPRAVNÍ NEHODOVOST .....	15
2.6.	CÍL BEZPEČNOSTNÍHO AUDITU .....	16
3.	PROHLÍDKA LOKALITY V TERÉNU – FOTOGRAFICKÁ PASPORTIZACE .....	17
OBR. 1	POHLED NA ZAČÁTEK STAVBY – DOPRAVNÍ NAPOJENÍ SILNICE II/360 A MK RUDÍKOV .....	17
OBR. 2	POHLED NA HORIZONT, KDE SE NACHÁZÍ DOPRAVNÍ PŘIPOJENÍ MK A SMĚROVÝ OBLOUK .....	18
OBR. 3	POHLED NA ZAČÁTEK STAVBY ZE SMĚRU OD TŘEBÍČ .....	18
OBR. 4	POHLED ČÁST SILNICE II/36 ZE SMĚRU OD TŘEBÍČ .....	19
OBR. 5	POHLED NA SMĚROVÝ OBLOUK PŘED KŘÍŽOVATKOU SE SIL. II/390 .....	19
OBR. 6	POHLED NA KŘÍŽOVATKU SILNICE II/360 A II/390 .....	20
OBR. 7	POHLED NA KŘÍŽOVATKU SE SIL. Č. III/36059 .....	20
OBR. 8	POHLED NA SMĚROVÝ OBLOUK U OBCE RUDÍKOV + KŘÍŽ. S MK .....	21
OBR. 9	POHLED NA KŘÍŽOVATKU SE SIL. II/390 .....	21
3.1.	SČÍTÁNÍ DOPRAVY V ROCE 2016 .....	22
3.2.	PŘEHLEDNÁ MAPA ŘSD ČR KE SČÍTÁNÍ DOPRAVY NA SILNICE II/360 .....	22
4.	IDENTIFIKACE RIZIK S NÁVRHY ŘEŠENÍ NA JEJICH ODSTRANĚNÍ .....	23
4.1.	BEZPEČNOST A VIDITELNOST ZA RŮZNÝCH PODMÍNEK .....	23
4.2.	POSOUZENÍ PARAMETRŮ NÁVRHOVÝCH PRVKŮ PD DSP .....	24
4.3.	POSOUZENÍ SPRÁVNOSTI UŽITÍ A PROVEDENÍ DZ .....	24
4.4.	STAV VOZOVKY A ODVODNĚNÍ .....	25
4.5.	PROVĚŘENÍ ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ .....	25
4.6.	EXISTUJÍCÍ PEVNÉ PŘEKÁŽKY .....	25
4.7.	PRVKY PASIVNÍ BEZPEČNOSTI .....	26
4.8.	POSOUZENÍ PRVKU ZELENĚ .....	26
4.9.	MÍSTNÍ A PŘECHODNÉ ÚPRAVY .....	26
4.10.	DALŠÍ NALEZENÉ ZÁVADY .....	26
4.11.	DALŠÍ DOPORUČENÍ .....	26
4.12.	ZÁVAŽNOST IDENTIFIKOVANÝCH RIZIK .....	26
5.	ZÁVĚR .....	26
6.	POVINNOST INVESTORA PO OBDRŽENÍ BEZPEČNOSTNÍHO AUDITU .....	27
7.	PŘÍLOHY .....	29
7.1.	KONTROLNÍ LISTY .....	29
7.2.	POVOLENÍ K VÝKONU ČINNOSTI ŘEŠITELE BA. ....	30
7.3.	OSVĚDČENÍ O ABSOLVOVÁNÍ ŠKOLENÍ .....	31
7.4.	HODNOTÍCÍ LIST .....	32



## 1. Úvod

### 1.1. Projektová dokumentace

Tato zpráva o provedení bezpečnostního auditu popisuje bezpečnostní audit projektové dokumentace ve stupni DSP na akci: „II/360 Trnava – Rudíkov, 1. stavba“.

### 1.2. Bezpečnostní audit – metodika

Bezpečnostní audit byl proveden ve smyslu metodiky „Audit bezpečnosti pozemních komunikací-metodika provádění“ (ISBN : 978-80-86502-44-1). Tuto metodiku zpracovala akreditovaná vzdělávací instituce (AK I./I-217/2005) Centrum dopravního výzkumu – CDV, v.v.i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno pro Ministerstvo dopravy ČR v roce 2012.

Všechna rizika popsaná v této zprávě vyžadují dle auditora nápravná opatření, která povedou ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na posuzované lokalitě a k minimalizaci vzniku kolizních situací a dopravních nehod. Audit bezpečnosti na pozemní komunikaci byl proveden ve druhé fázi přípravy projektu.

### 1.3. Podklady

Celá dokumentace na uvedenou stavbu:

Průvodní zpráva

Souhrnné řešení stavby

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná technická zpráva
- C. Situační výkresy
  - Situace širších vztahů
  - Katastrální situace
  - Koordinační situace
  - Situace dopravního značení
- D. Dokumentace objektu
  - Technická zpráva
  - Situace
  - Podélný profil
  - Vzorové příčné řezy
  - Příčné řezy
- E. Dokladová část
- F. Podklady a průzkumy
- G. Záborový elaborát



## H. Související dokumentace

DIO

Rozhledové poměry

Vlečné křivky

BOZP

Havarijní a protipovodňový plán

Odhad nákladů;

## 2. Identifikační údaje stavby

Název stavby: II/360 Trnava – Rudíkov, 1. stavba;

Místo stavby: Mezi obcemi Rudíkov a Trnava;

Katastrální území: Rudíkov;

Druh stavby: Rekonstrukce silnice druhé třídy;

Objednatel:

Kraj Vysočina,

Žižkova 57

587 33 Jihlava

Zhotovitel dokumentace:

Sweco Hydroprojekt a.s.

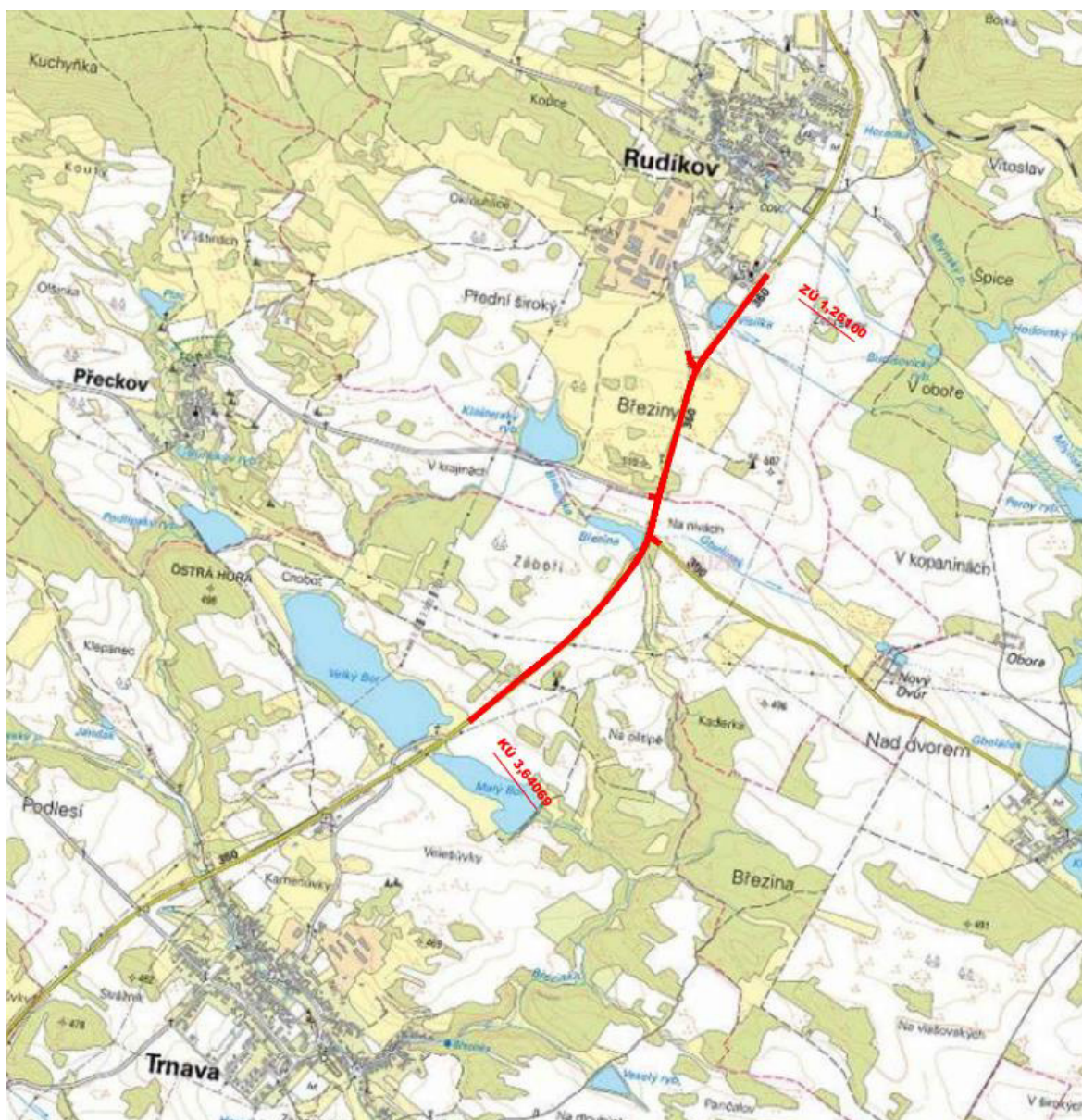
Táborská 31, 140 16 Praha 4

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:

Ing. Marek Sáček



## 2.1. Celková situace stavby



## 2.2. Základní údaje o stavbě

Předmětem dokumentace je rekonstrukce silnice II/360 v délce cca 2,4 km, která je vedena extravilánem. Návrh vychází ze stávajícího vedení silnice II/360, přičemž v některých úsecích dochází k výraznější úpravě směrového i výškového řešení. Stávající dopravní zatížení silnice II/360 v předmětném úseku dle počtu těžkých nákladních vozidel za den (675 TNV/den) odpovídá III. třídě dopravního zatížení (501 – 1500 TNV/den).

Stávající šířkové uspořádání silnice II/360 je proměnné a odpovídá cca kategorii S7,0 – S7,5 s absencí zpevněných krajnic. Směrové a výškové parametry nedosahují dostatečných hodnot, čímž vytvářejí ztrácející se



horizonty. Stávající propustky mají kolmá čela a ve většině případů jsou zanesené, což znemožňuje jejich funkci.

Stavba se nachází v jihovýchodní části kraje Vysočina, v okrese Třebíč, a prochází zvlněným územím, které se nachází v nadmořské výšce 505–470 m n.m. a které je tvořeno převážně zemědělskými plochami. Stavební pozemek je umístěn ve stávající trase silnice II/360, mimo úsek směrové přeložky v blízkosti rybníka Březina, kde dochází k výraznějšímu odchýlení od stávající trasy silnice II/360. Řešený úsek prochází územím extravilánového typu, jehož pozemky jsou využívány zejména k zemědělské činnosti.

Předmětná stavba byla pro účely územního rozhodnutí rozdělena na dva úseky dle katastrálních území, na kterých se nachází, tedy k.ú. Trnava u Třebíče a k.ú. Rudíkov. Územní rozhodnutí pro část stavby km 1,300 – km 2,351 (k.ú. Rudíkov) bylo vydáno Krajským úřadem Kraje Vysočina dne 19.11.2020 (sp. zn.: OUP 200/2020 Bu-10). Územní rozhodnutí pro část stavby km 2,351 – km 3,640 (k.ú. Trnava u Třebíče) bylo vydáno stavebním úřadem Městyse Budišov dne 31.8.2020 (sp. zn.: UMB 105/1-19/SU). Vydané územní rozhodnutí zahrnují požadavky dotčených orgánů na základě projednání DUR. Řešená dokumentace pro stavební povolení vychází z dokumentace pro územní rozhodnutí, od které se nijak zásadně neodchyluje, dále zohledňuje požadavky dotčených orgánů, čímž se předpokládá soulad s vydanými územními rozhodnutími.

Silnici II/360 v předmětném úseku kříží bezejmenný přítok Mlýnského potoka ( $Q_{100}=1,8 \text{ m}^3/\text{s}$ ) a potok Březinka ( $Q_{100}=4,5 \text{ m}^3/\text{s}$ ), které jsou převedeny propustky. Na základě stoletých průtoků lze konstatovat, že povodně v místě silnice II/360 nehrozí. Pouze u rybníka Březiny může při katastrofické povodni dojít k přelití vody přes silnici II/360, která tvoří hráz rybníka. Poddolované území v předmětné lokalitě není evidováno.

V rámci rekonstrukce jsou bourací práce omezeny na odstranění stávajících vozovkových souvrství a odstranění konstrukcí stávajících propustků, které budou rekonstruovány. V místech výraznějšího odchýlení navrhovaných komunikací od trasy stávajících komunikací je navržena technická rekultivace, která je řešena v rámci SO 801.

#### Stanoviska dotčených orgánů:

Krajské ředitelství Policie Kraje Vysočina – Územní odbor Třebíč – Dopravní inspektorát

- rozhledová pole všech křižovatek (podle uspořádání "b)" ČSN 736102 změna Z1) musí být prosty překážek výhledu (viz. ČSN 736102 změna Z 1 čl. 5.2.9.1.6.

- úhel křížení úrovnňových křižovatek musí být realizován v rozmezí 75–105°.

- podélný sklon paprsků křižovatky má být v oblasti křižovatky do 4 % (v odůvodněných případech max. 6 %).

- provedení a umístění autobusových zastávek musí odpovídat požadavkům ČSN 736425.

- napojení na stávající silniční těleso musí být plynulé.



- celá stavba musí být realizována v souladu s vyhl. 398/2009 Sb. o bezbariérovém užívání staveb osobami s omezenou schopností orientace a pohybu.

- vodící čáry V4 provést v šířce 0,25m II/360 Trnava - Rudíkov, 1. stavba.

- DZ č. B20a (70) neosazovat, neboť poloměry výškových oblouků odpovídají požadavkům ČSN 736101 pro návrhovou rychlost - DZ č. A12a a E4 je považováno za nadbytečné – neosazovat.

Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace;

Požadavky na uložení inženýrských sítí:

- Křížení a podélná uložení budou provedena min 120 cm pod niveletou vozovky s uložením do chráničky.

- Souhlas s uložení inženýrských sítí vydá dle ust. § 25 odst. 6 d) zákona č. 13/97 o pozemních komunikacích Městský úřad Třebíč, odbor dopravy a komunálních služeb.

- Před započítím výkopových prací v silnici a silničním pozemku je třeba požádat příslušný silniční správní úřad o povolení zvláštního užívání silnice pro provádění stavebních prací dle ust. § 25 odst. 6 c) bod 3 zákona č. 13/97 o pozemních komunikacích.

- Použít pro zásyp rýhy nenamrzavý materiál při řádném hutnění po vrstvách max. 20 cm.

Požadavky na dopravní značení:

- Obnova (nebo odstranění) původního i nově navrženého SDZ a VDZ bude zahrnuta do nákladů stavby.

- Návrh umístění nového dopravního VDZ, SDZ je nutno odsouhlasit s Policií ČR DI Třebíč a v případě kladného stanoviska je o „Stanovení“ nutno požádat příslušný silniční správní úřad.

- Veškerá možná omezení silničního provozu včetně odpovídajícího dopravního značení je nutno odsouhlasit s Policií ČR DI Třebíč.

- Za osazené PDZ bude po celou dobu provádění prací zodpovídat zhotovitel stavby.

Požadavky pro komunikační připojení:

- Provést bezprašný a zpevněný povrch sjezdů tak, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky při výjezdu v min šířce 3,0 m.

- Průměr osazených rour min 40 cm, roury budou šikmo seříznuté s nevyčnívajícími betonovými šikmými čely, která nesmí převyšovat okraj silnice.

- Vybudováním sjezdů nesmí být zhoršeny odtokové poměry na silnici a v přilehlých prostorách, z plochy sjezdu nesmí vytékat voda na silnici.

- Odsouhlasit s Policií ČR DI Třebíč.

- Souhlas odboru dopravy se zřízením komunikačního připojení, který vydá dle ust. § 10 odst. 4 zákona č. 13/97 o pozemních komunikacích příslušný silniční správní úřad.



Městský úřad Třebíč - Odbor dopravy a komunálních služeb;

Upozornění z hlediska ochrany silničních zájmů:

- Je nutno akceptovat všechna stávající komunikační připojení.
- Stávající sjezdy budou stavebně upraveny tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů na silnici a v jejím okolí a dále nesmí být porušena funkce stávajících zařízení odvádějících vody ze silnice a jejího okolí.
  - Napojení na stávající komunikace budou plynulá.
  - V PD je třeba řešit návrh částečné, nebo úplné uzavírky silnice při výstavbě (jen na nezbytnou dobu) a objízdné trasy vč. přechodného DZ, jejich fin. krytí, a řešení obsluhy uzavřeného území zejména autobusy a nákladními automobily vzhledem k dopravnímu zatížení úseku.
  - V rámci rekonstrukce silnice dojde k doplnění nového vodorovného a svislého dopravního značení. O stanovisko vč. odsouhlasení grafického návrhu TDZ (pokud nebude součástí stanoviska k územnímu příp. stavebnímu řízení) je třeba požádat Policii ČR DI Třebíč, aby mohl stavebník, nebo zhotovitel stavby požádat náš úřad o stanovení místní úpravy provozu dle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.
  - Do PD předložené ke stavebnímu řízení budou zapracovány požadavky Kraje Vysočina zastoupeného Krajskou správou a údržbou silnic Vysočiny, příspěvkovou organizací, provoz Třebíč, Hrotovecká 1102, 674 82 Třebíč a Policie ČR – Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, územní odbor vnější služby, Dopravní inspektorát, Bráfova třída 1247/11, 674 01 Třebíč.
  - Žádost o vydání stavebního povolení bude podána na MěÚ Třebíč, odbor dopravy a komunálních služeb, jako příslušnému speciálnímu stavebnímu úřadu a bude obsahovat náležitosti dle § 110 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění.
  - Projektová dokumentace ke stavebnímu řízení bude zpracována projektantem s autorizací pro obor dopravní stavby v rozsahu stanoveném vyhláškou č. 146/2008 Sb. (o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb - příl. 8). Dále bude splňovat požadavky stanovené vyhl. č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, vyhl.č. 268/2009 Sb. o obecných požadavcích na výstavbu, vyhl.č. 398/2009 Sb., o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a příslušných platných norem zejména ČSN 736010, 736102 a 736110.
- Technické parametry stavby a šířkové uspořádání vychází z kategorie silnice S9,5 pro návrhovou rychlost 90 km/h, která byla na základě stávajících místních podmínek lokálně snížena na 80 km/h. Šířkové uspořádání připojovaných vedlejších silnic II/390, III/36058 a III/36059 vychází z kategorie S7,5 s rozšířením ve směrových obloucích. Parametry odbočovacích pruhů jsou navrženy dle ČSN 73 6102 na návrhovou rychlost 80 km/h, v případě odbočovacího pruhu ve směru na Budišov na návrhovou rychlost 70 km/h se zkrácením jednotlivých návrhových prvků

z důvodu stávajících stísněných poměrů. V místech výškových oblouků, které jsou navrženy na návrhovou rychlost menší než 90 km/h, projektant doporučuje, z důvodu zajištění rozhledu pro zastavení, snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 70 km/h. Jedná se o následující úseky:

- směr Rudíkov – Trnava: km 1,660 – křižovatka III/36058
- směr Trnava – Rudíkov: km 1,860 – křižovatka III/36058
- směr Rudíkov – Trnava: km 2,080 – křižovatka III/36059
- směr Trnava – Rudíkov: km 2,320 – km 2,200

DZ č. B20a (70 km/h) nebude na základě vyjádření Policie České republiky – Dopravního inspektorátu Třebíč (Č. j. KRPJ-124310-1/ČJ-2020-161006) osazeno. Šířkové uspořádání S9,5:

- Jízdní pruh: 3,50 m
- Zpevněná krajnice: 0,75 m
- Nezpevněná krajnice: 0,50 m

Šířkové uspořádání S7,5:

- Jízdní pruh: 3,00 m
- Zpevněná krajnice: 0,25 m
- Nezpevněná krajnice: 0,50 m.

Na základě zpracované PD DUR (08/2018) se předpokládá výstavba za celkové uzavírky minimálně ve čtyřech etapách:

- 1. etapa – uzavírka km 1,260 – 1,740 (ZÚ – křiž. III/36058)
- 2. etapa – uzavírka km 1,740 – 2,500 (křiž. III/36058 – křiž. II/390)
- 3. etapa – uzavírka km 2,500 – 2,540 (křižovatka II/390)
- 4. etapa – uzavírka km 2,540 – 3,640 (křiž. II/390 - KÚ)

Objízdné trasy pro osobní a hromadnou autobusovou dopravu se předpokládají po silnicích II. a III. třídy. Objízdné trasy pro tranzitní a nákladní dopravu se předpokládají po komunikacích I. a II.

třídy. Dopravně – inženýrská opatření jsou řešena v samostatné příloze H.1. Realizace se předpokládá do konce roku 2022.

V rámci stavby jsou navrženy autobusové zastávky Přeckov, rozc. Nástupiště a navazující chodníky jsou navrženy v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a dle zásad pro prohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Nástupní hrana je navržena ve výšce 20 cm od vozovky a bude opatřena kontrastním pásem, chodníky budou osazeny betonovou obrubou zajišťující vodící linii a vyústění ke komunikaci bude řešeno sníženou obrubou výšky 2 cm a varovným pásem z hmatové dlažby. Vyústění chodníků k silnici II/360 není vzhledem k třídě předmětné komunikace, která se nachází v extravilánu, řešeno jako místo pro přecházení, a to zejména z důvodu nebezpečnosti pro samostatný přechod osob se zrakovým postižením a z důvodu předpokládaných velmi nízkých intenzit chodců, respektive cestujících.

Stávající pevné překážky zasahující do průjezdného profilu komunikace nebo nesplňující vzdálenost pro bezpečnostní odstup (tj. 0,50 m od zpevněné hrany komunikace) budou buď odstraněny, nebo ochráněny. Rekonstruované propustky budou navrženy se šikmými čely tak, aby nevytvářely pevné překážky.

V místech vysokých násypů jsou navržena ocelová svodidla. Výška násypu pro osazení svodidel je závislá na sklonu svahu silničního tělesa a je určena dle ČSN 73 6101. Pro zvýšení bezpečnosti budou podél rekonstruovaných komunikací, mimo souvislou zástavbu, osazeny směrové sloupky Z11a,b. V místech připojení lesní cesty, polní cesty, nebo jiné účelové pozemní komunikace budou osazeny směrové sloupky Z11c,d. Osazení a umístění směrových sloupků bude provedeno dle ČSN 736101 a TP 58. Rozhledové poměry pro zastavení musí být zajištěny v celé trase komunikace.

Rozhledové trojúhelníky musí být bez překážek bránících v rozhledu. Při určování, zda uvažovaný předmět je překážkou v rozhledu, se vychází ze směrového, výškového, příčného uspořádání komunikace či křižujících se komunikací, polohy a výšky příslušného předmětu a rozhledových bodů vozidel.

V případě rozhledových poměrů v místě křižovatky (ČSN 73 6102) je rozhledový bod vozidla na vedlejší komunikaci reprezentující oči řidiče umístěn v ose vozidla ve vzdálenosti 2,0 m od předě vozidla, vždy ve výšce 1,0 m nad vozovkou pro vozidla skupiny 1 a 2,0 m pro vozidla skupiny 2, 3 a 4. Rozhodující bod vozidla na hlavní komunikaci je bod předě vozidla v jeho ose ve výšce 1,0 m nad vozovkou.

V případě rozhledových poměrů u samostatných sjezdů a sjezdů připojujících účelové komunikace (ČSN 73 6101) je rozhledový bod reprezentující oči řidiče umístěn v ose sjezdu nebo v ose výjezdového jízdního pruhu ve vzdálenosti 3,0 m od vnitřního okraje vodící čáry (případně okraje vozovky) ve výšce 1,0 m nad vozovkou. Rozhodující bod vozidla na hlavní komunikaci je bod předě vozidla v ose přilehlého jízdního pruhu ve výšce 1,0 m.

Na ploše takto vymezených rozhledových trojúhelníků nesmí být žádné překážky, jejichž největší výška přesahuje výšku 0,25 m pod úroveň příslušného rozhledového paprsku. Příпустné jsou ojedinělé překážky nevytvářející řady, které z určitých míst komunikace zacloňují rozhled. Rozhledové poměry na křižovatkách a sjezdech jsou znázorněny v samostatné příloze H.2. Všechny křižovatky splňují rozhledy dle uspořádání A – „Stůj, dej přednost v jízdě“. Do uspořádání B – „Dej přednost v jízdě“ pro skupinu vozidel 1 (osobní automobil) ve většině případů zasahují přilehlé terénní plochy a případně svahy zářezů zemního tělesa. Pro zajištění těchto rozhledových poměrů se doporučuje v ploše rozhledových trojúhelníků provést terénní úpravy v nezbytné míře. Dále je nutno zabránit umísťování

předmětů, zřizování objektů, pěstování rostlin a ukládání materiálu atd., které by mohly tvořit překážku, například výkupem pozemků nebo zřízením věcného břemene v plochách rozhledových trojúhelníků.

Výškově byly rozhledové poměry pro zastavení prověřeny ve vrcholových obloucích, které nesplňují návrhovou rychlost 90 km/h. Rozhodující bod reprezentující oko řidiče je uvažován ve výšce 1,0 m a výška překážky představující ležící předmět na vozovce odpovídá 0,35 m. Z důvodů zajištění rozhledu pro zastavení byla v následujících úsecích snížena dovolená rychlost na 70 km/h:

- km 1,660 – křižovatka III/36058 ve směru Rudíkov – Trnava
- km 1,860 – křižovatka III/36058 ve směru Trnava – Rudíkov
- km 2,080 – křižovatka III/36059 ve směru Rudíkov – Trnava
- km 2,320 – km 2,200 ve směru Trnava – Rudíkov.

#### SO 101 – Silnice II/360 od ZÚ po silnici II/390

Stavební objekt SO 101 řeší úsek rekonstrukce, který začíná v blízkosti ČSPH (km 1,260) a je vymezen začátkem náběhového klínu vyznačeným stávajícím dopravním stínem a končí křižovatkou se silnicí II/390 (km 2,540). Úsek SO 101 dosahuje délky 1 280 m. Navržená trasa z větší části kopíruje stávající komunikaci II/360 bez významnějších směrových odchylek, cca po křižovatku III/36059, zde dochází pouze k rozšíření komunikace a k úpravě výškového vedení. Od této křižovatky dále se začíná navržená trasa postupně odchylovat od stávající silnice II/360. V rámci úseku je navržena úprava stávajícího odbočovacího pruhu vlevo k ČSPH a doplnění odbočovacího pruhu vlevo do obce Rudíkov v křižovatce III/36058. Oba odbočovací pruhy jsou navrženy dle ČSN 73 6102 na návrhovou rychlost  $v_n=80$  km/h.

#### SO 102 – Silnice II/360 od silnice II/390 po KÚ

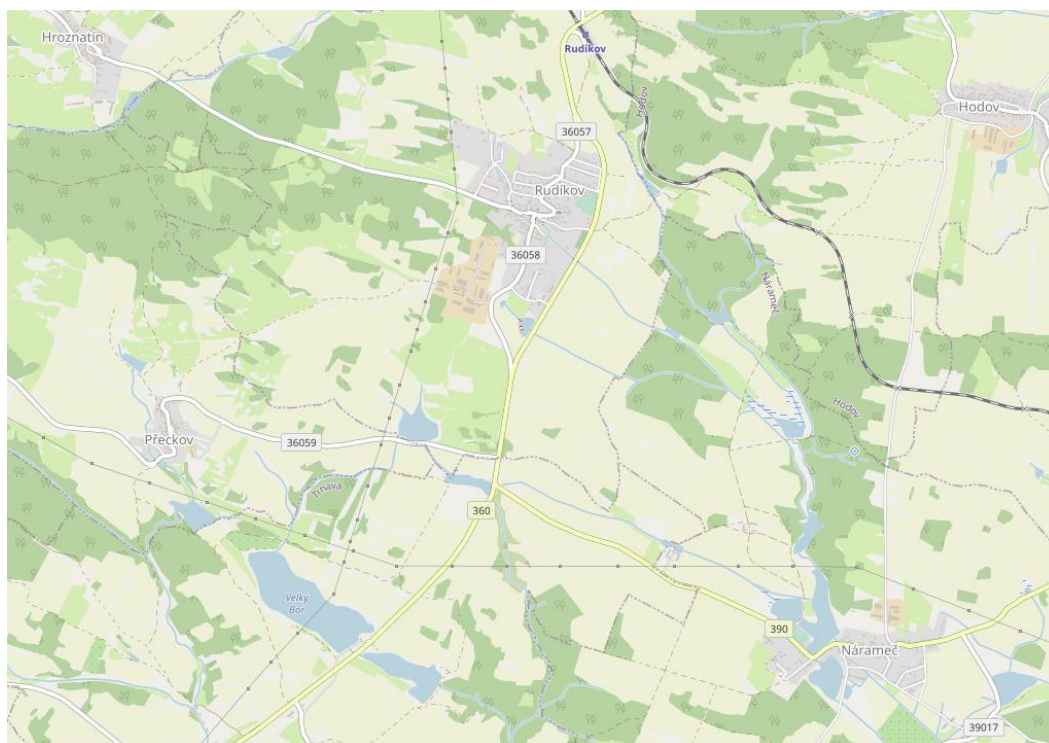
Stavební objekt SO 102 plynule navazuje na SO 101 v místě křižovatky II/390 (km 2,540) a končí pracovní spárou již zrekonstruované části silnice II/360 u rybníků Velký a Malý Bor (km 3,640). Délka úseku je 1 100 m. V tomto úseku dochází k výraznějšímu odchýlení od stávající trasy, a to zejména ve staničení km 2,6 – 2,9. Dále je trasa vedena v souběhu se stávající silnicí II/360. V rámci SO 102 je navržen odbočovací pruh vlevo v křižovatce se silnicí II/390 ve směru do obce Budišov, jehož parametry vycházejí z normy ČSN 73 6102 pro návrhovou rychlost  $v_n=70$  km/h. Z důvodů velmi stísněných poměrů mezi křižovatkami III/36059 a II/390 byl parametr  $L_v$  zkrácen na 50 %. V případě křižovatky III/36059 bylo od návrhu odbočovacího pruhu upuštěno z důvodu předpokládaných velmi nízkých intenzit odbočujících vozidel a již zmíněných stísněných poměrů.

Odvodnění je řešeno podélným a příčným sklonem vozovky a soustavou příkopů a propustků, které zachycenou srážkovou vodu odvádějí



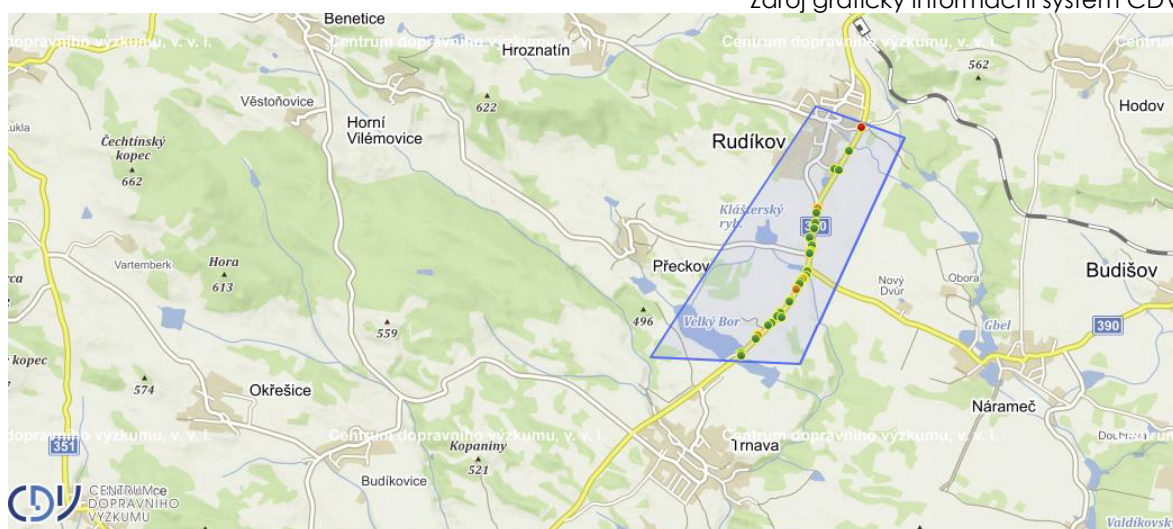
DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ AUDIT – II/360 Trnava – Rudíkov, 1. stavba  
do přilehlých vodotečí či přímo na terén. Propustky jsou navrženy  
jako betonové se šikmými čely obloženými lomovým kamenem.

## 2.3. Celková situace – silniční mapa



## 2.4. Dopravní nehodovost

Zdroj grafický informační systém CDV





Období: 1.12.2017 až 31.12.2021

Území: 49.28956 15.94452,49.28637 15.95817,49.26384 15.94212,49.2646 15.91938,49.28956 15.94452



Odkaz na mapu: [nehody.cdv.cz/statistics.php?h=jqx](http://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=jqx)

#### Všeobecný přehled

	Počet nehod	Počet osob
Usmrcení	0	0
Těžké zranění	1	1
Lehké zranění	6	9
Bez zranění	31	
Celkem	38	

#### Nehody podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s lesní zvěří	25	0	0	0
Havárie	5	0	0	4
Srážka s pevnou překážkou	5	0	0	0
Srážka s jedoucím neklejovým vozidlem	3	0	1	5

#### Nehody podle hlavní příčiny

Hlavní příčina	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Nezaviněná řidičem	25	0	0	0
Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka vozovky apod.)	4	0	0	3

Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	2
Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokré povrch apod.)	2	0	0	1
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	2	0	1	3
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
Nepřízpůsobení rychlosti vlastností vozidla a nákladu	1	0	0	0
Vjetí na nebezpečnou komunikaci	1	0	0	0

#### Nehody podle zavinění

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Lesní zvířata, domácím zvířectvem	25	0	0	0
Řidičem motorového vozidla	13	0	1	9

#### Nehody podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Nezjišťováno	28	0	0	0
Ne	9	0	1	8
Ano, obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více	1	0	0	1

#### Nehody podle druhu vozidla

Druh vozidla	Počet vozidel	Usmrcené osoby ve vozidle	Těžce zraněné osoby ve vozidle	Lehce zraněné osoby ve vozidle
Osobní automobil bez přívěsu	36	0	1	8
Nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	3	0	0	0
Nezjištěno, řidič ujel	2	0	0	0
Nákladní automobil s návěsem	1	0	0	1

#### Nehody podle druhu pevné překážky

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku s pevnou překážkou	33	0	1	9
Odrazník, patník, sloupek směrový, sloupek dopravní značky apod.	2	0	0	0
Jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	1	0	0	0
Zed', pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	1	0	0	0
Svodidlo	1	0	0	0

#### Nehody podle stavu povrchu vozovky v době nehody

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
povrch suchý, neznečištěný	24	0	1	7
povrch mokrá	13	0	0	1

na vozovce je náledí, ujetý sníh - posypané	1	0	0	1
---	---	---	---	---

#### Nehody podle stavu komunikace

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Dobrý, bez závad	36	0	1	9
Souvislé výtluky	1	0	0	0
Nesouvislé výtluky	1	0	0	0

#### Nehody podle viditelnosti

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	17	0	1	7
V noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	15	0	0	1
Ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)	3	0	0	0
V noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost zhoršená vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)	2	0	0	1
Ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, sněžení, déšť apod.)	1	0	0	0

#### Nehody podle rozhledových poměrů

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Dobré	37	0	1	9
špatné - vlivem vegetace - trvale (stromy, keře apod.)	1	0	0	0

#### Nehody podle specifického místa a objektů v místě nehody

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	37	0	1	9
čerpadlo pohonných hmot	1	0	0	0

#### Nehody s účastí chodce podle chování chodce

Chování chodce	Počet chodců	Usmrcení chodci	Těžce zranění chodci	Lehce zranění chodci
----------------	--------------	-----------------	----------------------	----------------------

#### Nehody s účastí chodce podle situace v místě nehody

Situace v místě nehody	Počet chodců	Usmrcení chodci	Těžce zranění chodci	Lehce zranění chodci
------------------------	--------------	-----------------	----------------------	----------------------

## 2.5. Rozbor dopravní nehodovosti

Jednoduchým rozбором dopravní nehodovosti v úseku silnice II/360 bylo zjištěno za 5 roků 38 dopravních nehod z toho 7 dopravních nehod se zraněním. Dále bylo zjištěno, že z celkového počtu dopravních nehod bylo 25 DN srážka se zvířem. Bylo by asi dobře k této skutečnosti přihlídnout a navrhnout příslušná opatření k zamezení tohoto typu DN. Vše bylo



posuzováno podle výpisů topografických sestav dopravních nehod z databáze CDV.

## 2.6. Cíl bezpečnostního auditu

Cílem bezpečnostního auditu, všeobecně myšleno, je maximálně omezit či nejlépe vyloučit přítomnost nebezpečných prvků v dopravním projektu. Toho se dosáhne aplikací nejaktuálnějších informací a znalostí z oblasti bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích již ve fázi navrhování a projektování pozemních komunikací. Hlavním cílem bezpečnostního auditu je tedy zajištění toho, aby celá síť pozemních komunikací fungovala tak bezpečně, jak je to jen možné. Bezpečnostní audit přispěje k tomu, aby navrhovaná rekonstrukce silnice č. II/360 byla pro silniční provoz bezpečnější.

Řešiteli bezpečnostního auditu se podařilo identifikovat rizika a u nich navržená řešení mají přispět při minimálním vynaložení finančních prostředků k odstranění potenciálních možných rizik vzniku dopravní nehody nebo jiné škodní události.

Bezpečná infrastruktura by měla být navržena a postavena tak, aby byla zajištěna její:

- Funkčnost – doprava je rozdělena na silniční síť tak, jak bylo plánováno. Využití pozemní komunikace odpovídá její funkci.
- Homogenita – uspořádání pozemní komunikace zajišťuje pouze malé rozdíly v rychlostech vozidel.
- Rozpoznatelnost – dopravní situace jsou ve značné míře předvídatelné. Díky utváření pozemní komunikace je zřejmé, jaké chování je očekáváno od řidiče a jaké chování může být očekáváno od ostatních účastníků silničního provozu.
- Samovysvětlitelnost pozemních komunikací – pozemních komunikací je založena na myšlence důležitosti vlivu uspořádání komunikace na volbu rychlosti a dopravního chování (způsobu jízdy).
- Promíjivost pozemních komunikací – promíjející pozemní komunikace mají za cíl minimalizovat následky případných dopravních nehod, zejména typu vyjetí vozidla mimo těleso komunikace. Jejich prioritou je snižovat následky nehod vzniklých chybováním řidičů, selháním vozidla nebo nevyhovujícím stavem vozovky. Pokud vozidlo přesto



narazí do pevné překážky, je prioritou snížení závažnosti následků nárazu.

Pevné překážky –

- Pevné překážky historicky tvoří nedílnou součást dopravní infrastruktury
- Na účastníky silničního provozu mají mnohdy pozitivní vliv
- Častěji ale negativní, stávají se častými kolizními partnery
- Jejich nevhodné umístění může způsobovat omezení rozhledu, v případě reklamních ploch navíc distrakci pozornosti řidičů
- Mají zásadní vliv na následky dopravní nehody.

Doporučuji v návrhu počítat s chybou řidiče. Je efektivní pro společnost zabudovávat do projektu preventivní opatření, které budou zmírňovat následky dopravních nehod. Je to v souladu s národní strategií bezpečnosti silničního provozu.

### 3. Prohlídka lokality v terénu – fotografická pasportizace

V rámci provedení bezpečnostního auditu byla provedena prohlídka místa stavby v odpoledních hodinách v měsíci lednu. Počasí – polojasno, dobrá viditelnost, teplota 4 st. C.



Obr.1 Pohled na začátek stavby – dopravní napojení silnice II/360 a MK Rudíkov





Obr. 2 Pohled na horizont, kde se nachází dopravní připojení MK a směrový oblouk



Obr. 3 Pohled na začátek stavby ze směru od Třebíče



Obr. 4 Pohled na část silnice II/360 ze směru od Třebíče



Obr. 5 Pohled na směrový oblouk před křižovatkou se sil. II/390





Obr. 6 Pohled na křižovatku silnici II/360 a II/390



Obr. 7 Pohled na křižovatku se sil. č. III/36059



Obr. 8 Pohled na směrový oblouk u obce Rudíkov + křiž. s MK



Obr. 9 Pohled na křižovatku se sil. II/390



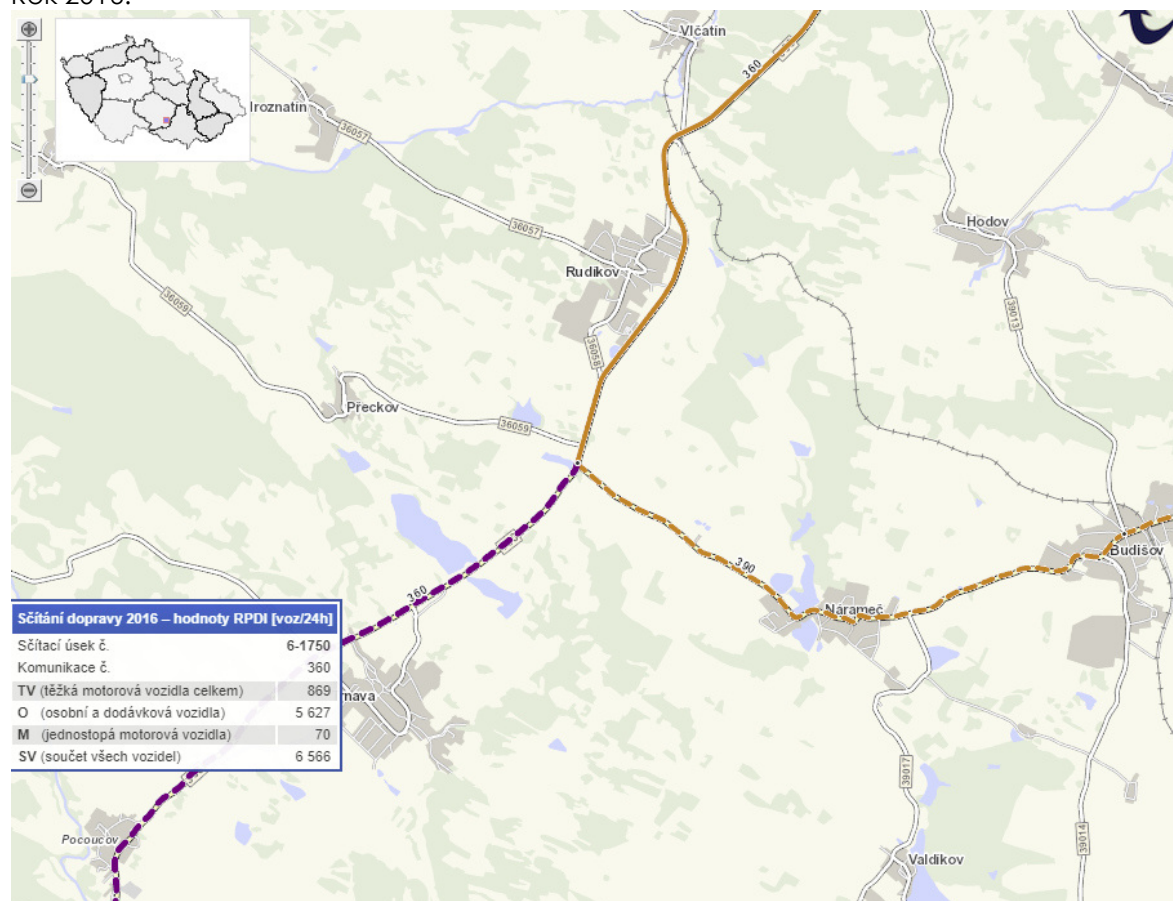
### 3.1. Sčítání dopravy v roce 2016

Předmětná pozemní komunikace je zahrnuta do celostátního pravidelného sčítání.

Úroveň intenzity dopravy byla zjištěna při sčítání silniční dopravy v roce 2016. Intenzita na předmětném úseku silnice II/360 byla naměřena v pásmu 6000 až 8 000 vozidel za 24 hodin. Průjezd těžkých vozidel bylo zjištěno 869 vozidel za 24 hodin.

### 3.2. Přehledná mapa ŘSD ČR ke sčítání dopravy na silnici II/360

Rok 2016:





Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 6-1750)										... význam zkratk								
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny		voz/den	417	184	9	40	34	128	48	0	4	5	869	5 627	70	6 566		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	516	228	11	50	43	163	56	0	5	6	1 078	6 107	65	7 250		
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	169	75	3	16	11	40	29	0	2	2	347	4 427	82	4 856		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV					
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h											106	801				
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											96	729				
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV			
Hodnota TNV		voz/den													675			
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										4 533	597	137	5 267		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den											775	38	16	829		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den											389	63	18	470		
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem	
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											815	60	33	24	7	939
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-											0.85	0.83	1.02	52.48		
Intenzita cyklistické dopravy																C		
Cyklistická doprava		cyklo/den													52			

#### 4. Identifikace rizik s návrhy řešení na jejich odstranění

Audit bezpečnosti se zaměřil na prověření možných bezpečnostních rizik hodnoceného projektu a obsahuje návrhy na odstranění rizik, popřípadě jejich zmírnění. Tato kapitola byla zpracována podle materiálu „Bezpečnostní audit pozemních komunikací – metodika provádění – v souladu se směrnicí EU 2008/96/EC“, kterou vydalo CDV, v. v. i. v roce 2012.

##### 4.1. Bezpečnost a viditelnost za různých podmínek

Řešitel bezpečnostního projektu dává doporučení po zhotoviteli projektu:

###### Riziko 1

###### Riziko č. 01 – nebezpečí dopravní nehody srážka se zvěří

Lokalizace: úsek komunikace II/360 v km 118,200 – 119,200;

Popis rizika:

Vyhodnocení dopravní nehodovosti v daném úseku komunikace ukazuje na velký počet dopravních nehod se zvěří. Z celkového počtu dopravních nehod /38 DN/ je 25 dopravních nehod srážka s lesní zvěří.

Závažnost rizika: **střední;**

Vizualizace rizika:

**Nehody podle druhu**

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s lesní zvěří	25	0	0	0
Havárie	5	0	0	4
Srážka s pevnou překážkou	5	0	0	0
Srážka s jedoucím neklejovým vozidlem	3	0	1	5

Návrh řešení:

Návrh počítá s instalací odražeče proti zvěři dle TP 130.

Odražeče proti zvěři se umísťují na okraji komunikace např. na směrové sloupky a odrážejí světlo z reflektorů projíždějících vozidel převážně kolmo k ose komunikace. Protože v noci vozidlo osvětluje vždy celou řadu odražečů, je při pohledu kolmo na osu komunikace vidět řada svítilících bodů. Z odražečů se tak vytváří optický výstražný plot. Zvěř, která v noci přichází ke komunikaci, po které projíždí vozidlo, vidí řadu proti ní svítilících světél. Tím je zvěř opticky odrazována od vstupu na komunikaci. Tento optický plot působí jen v době, kdy jsou odražeče osvětleny, tedy jen v době projíždění vozidla po komunikaci. Dále se doporučuje umístění v dostatečné vzdálenosti výstražnou dopravní značku „Zvěř“ č. A14, která bude doplněna délkou úseku.

#### 4.2. Posouzení parametrů návrhových prvků PD DSP

Nebylo žádné riziko vzniku dopravní nehody zjištěno.

#### 4.3. Posouzení správnosti užití a provedení DZ

Riziko 02:

Riziko č. 02–z PD je zřejmé, že jsou nutné svislé dopravní značky Z3 „zkrácené vodící tabule“, které doplní dopravní značku B20a „70“.

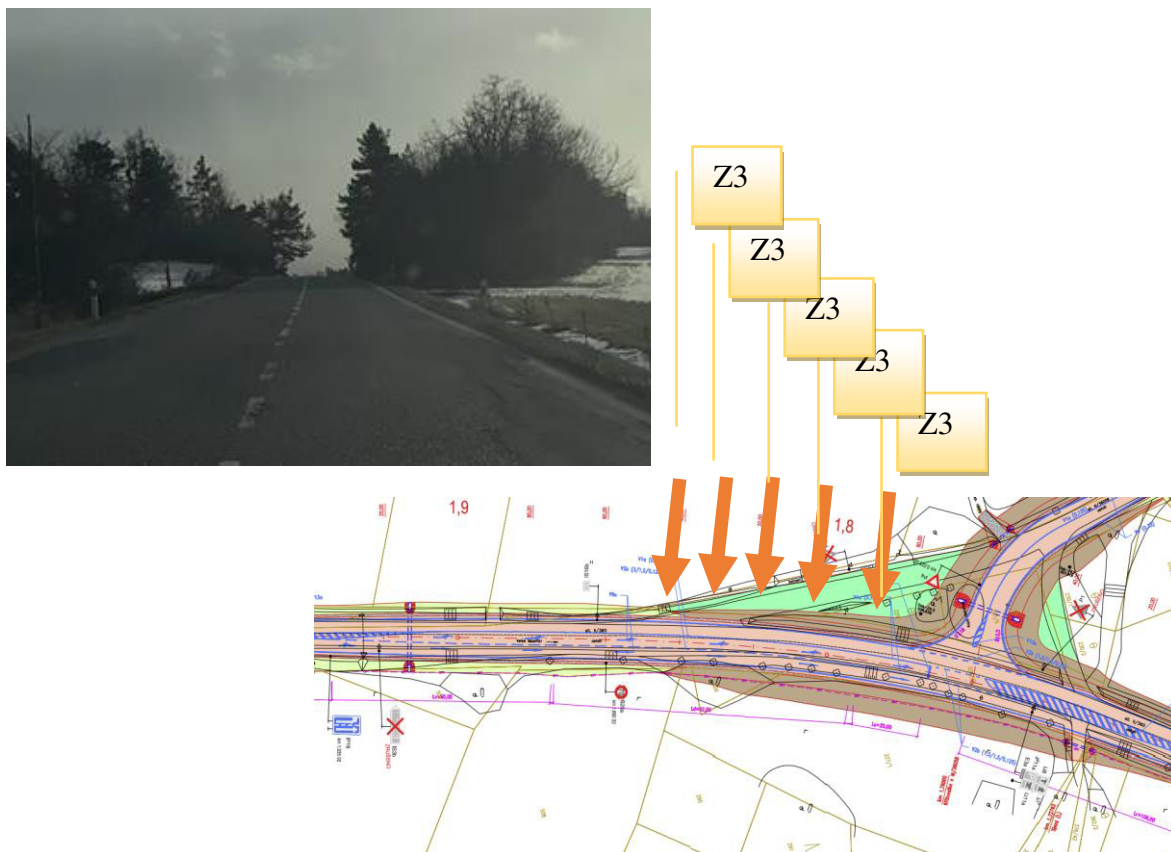
Lokalizace: PD – km stavby 1,810;

Popis rizika:

Směrový oblouk trasy silnice II/360 v km 1,810 je pro řidiče nepřehledný a zejména za snížené viditelnosti může řidič být zaskočen a na snižování rychlosti bude již pozdě.

Závažnost rizika: **středně závažné;**

Vizualizace místa rizika: (ilustrativně)



Návrh řešení:

Provést úpravu trvalého dopravního značení ve smyslu vyhlášky č. 294/2005 Sb., instalovat krátké vodící tabule – 5 x.

#### 4.4. Stav vozovky a odvodnění

Bezpečnostní riziko nebylo identifikováno. Předložená dokumentace řeší odvedení dešťové vody z komunikace. Komunikace bude vybavena odvodňovacími prvky v náležité kapacitě.

#### 4.5. Prověření rozhledových poměrů

Nebyla zjištěna žádná rizika v zajištění dostatečného výhledu.

#### 4.6. Existující pevné překážky



Riziko nebylo zjištěno. Stávající pevné překážky /stromy na vnitřní straně silničního příkopu/, jsou stavbou rekonstrukce komunikace odstraněny. Nové sloupy VO budou osazeny v dostatečné vzdálenosti od okraje silnice.

#### **4.7. Prvky pasivní bezpečnosti**

Vzhledem k charakteru komunikace nejsou speciální prvky pasivní bezpečnosti navrženy.

#### **4.8. Posouzení prvku zeleně**

Nebyl předložen návrh umístění prvků zeleně k posouzení k auditu.

#### **4.9. Místní a přechodné úpravy**

Bezpečnostní riziko nebylo identifikováno. Předpokládáme, že před realizací stavby bude přechodné dopravní značení revidováno, upraveno a aktualizováno dle místních a časových podmínek.

#### **4.10. Další nalezené závady**

Nebyly shledány.

#### **4.11. Další doporučení**

Není navrhováno.

#### **4.12. Závažnost identifikovaných rizik**

Jako riziko vysoko závažné nebylo identifikováno.

Jako riziko středně závažné bylo identifikováno dvě rizika.

Jako riziko nízko závažné nebylo identifikováno.

### **5. Závěr**

Bezpečnostnímu auditu byly postoupeny vpředu uvedené podklady projektu – DSP; „II/360 Trnava – Rudíkov, 1. stavba“. Bezpečnostní audit byl proveden za účelem upozornění na možná rizika v návrhu PD. Smyslem tohoto institutu je snížení rizika vzniku kolizních situací a dopravních nehod, zejména snížit počet nehod srážkou s lesní zvěří.

Předmětem dokumentace je rekonstrukce silnice II/360 v délce cca 2,4 km, která je vedena extravilánem. Návrh vychází ze stávajícího vedení

silnice II/360, přičemž v některých úsecích dochází k výraznější úpravě směrového i výškového řešení.

V předložené dokumentaci byla zjištěna dvě rizika. Obě rizika jsou středně závažné. Jedno riziko se týká doplnění svislého dopravního značení před směrovým obloukem v km stavby 1,810. Řešením je instalace krátkých vodicích tabulí č. Z3. Druhé riziko je středně závažné, jde o instalaci odražečů proti zvěři se umisťují na okraji komunikace např. na směrové sloupky a odrážejí světlo z reflektorů projíždějících vozidel převážně kolmo k ose komunikace. Protože v noci vozidlo osvětluje vždy celou řadu odražečů, je při pohledu kolmo na osu komunikace vidět řada svítících bodů. Z odražečů se tak vytvoří optický výstražný plot. Zvěř, která v noci přichází ke komunikaci, po které projíždí vozidlo, vidí řadu proti ní svítících světél. Tím je zvěř opticky odrazována od vstupu na komunikaci. Na nebezpečný úsek silnice lze upozornit řidiče umístěním výstražné dopravní značky „Zvěř“.

Konečné rozhodnutí řídit se závěry auditu je na investorovi, projektantovi a správních orgánech, kteří projekt budou schvalovat a kolaudovat. Lze konstatovat, že předložený projekt rekonstrukce silnice významně přispěje k bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, zejména chodců.

## 6. Povinnost investora po obdržení bezpečnostního auditu

Investor je podle metodiky bezpečnostního auditu povinen po obdržení bezpečnostního auditu vyhotovit písemnou zprávu / vyplnit hodnotící list-příloha č. 7.4 /, reagující na zjištěná doporučení bezpečnostního auditu a tuto zprávu předat hlavnímu auditorovi – vedoucímu týmu.

### Podpisy členů auditorského týmu řešitelů bezpečnostního auditu:

Ing. Jiří Bouchner - auditor bezpečnosti pozemních komunikací – vedoucí týmu;



.....





# PŘÍLOHY



## 7. Přílohy:

### 7.1. Kontrolní listy

Kontrolní listy jsou zpracovány na základě přílohy 12 vyhlášky č.104/1997 Sb., která stanovuje minimální rozsah auditu bezpečnosti. Kontrolní listy jsou v souladu s Metodikou provádění auditu bezpečnosti (CDV 2012). Posouzení návrhu projektové dokumentace a dokumentace skutečného provedení stavby. Byly použity kontrolní listy pro fázi 2.



## 7.2. Povolení k výkonu činnosti řešitele BA.

<b>Ministerstvo dopravy</b> nábřeží Ludvíka Svobody 1 110 15 Praha	<b>Číslo povolení: 014</b> Č.j.: 21/2012-120-ORG2/14
--	---

**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. Jiří Bouchner**  
Datum narození: **29.1.1958**  
Datum vydání povolení: **10.2.2012**

*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. 450/2011-120-ORG2/1 konané dne 6.12.2011.*

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

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



### 7.3. Osvědčení o absolvování školení.

	VYSOKÉ UČENÍ FAKULTA TECHNICKÉ STAVEBNÍ V BRNĚ
VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ Fakulta stavební Veveří 331/95, 602 00 Brno	
<b>OSVĚDČENÍ O ABSOLVOVÁNÍ ŠKOLENÍ</b>	
<b>Ing. Jiří Bouchner</b> narozen 29. 1. 1958	
absolvoval ve dnech 20. - 21. ledna 2021	
<b>„Pravidelné školení auditorů bezpečnosti pozemních komunikací“</b>	
<i>Prodloužení platnosti 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 absolvování pravidelného školení podle § 18j odst. 4 uvedeného zákona do konce třetího roku ode dne vydání povolení (nebo konání předchozího pravidelného školení).</i>	
Číslo akreditace poskytovatele školení (prováděného podle § 18i výše uvedeného zákona): 004 č.j.: 169/2012-120-ORG2/2	
Datum a místo vydání osvědčení: 21. ledna 2021, Brno	
Ing. Michal Radimský, Ph.D. odborný garant školení	





## 7.4. Hodnotící list

### Identifikační údaje

Název projektu: „II/360 Trnava – Rudíkov, 1. stavba“.

### Objednatel:

Kraj Vysočina,

Žižkova 57

587 33 Jihlava

### Řešitel BA:

Auditorský tým řešitelů auditu bezpečnosti PK ve složení:

Ing. Jiří Bouchner

Prokopa Holého 1055, Havlíčkův Brod, vedoucí týmu;

Člen týmu:

Bc. Jiří Bouchner, člen týmu, IČO: 87905256.

Datum odevzdání: březen 2022.

### **Vyhodnocení auditu:**

V hodnotícím listu jsou vypsána rizika identifikovaná v rámci auditu bezpečnosti pozemních komunikací a návrhy doporučení, ke kterým se vyjadřuje objednatel auditu. Riziko a návrh je zde uveden ve zkrácené formě, jejich přesný popis je uveden ve zprávě auditu.

Riziko 1

Riziko č. 01 – nebezpečí dopravní nehody se zvěří

Lokalizace: úsek komunikace II/360 v km 118,200 – 119,200;

Návrh řešení: Návrh počítá s instalací odražeče proti zvěři dle TP 130.

Odražeče proti zvěři se umísťují na okraji komunikace např. na směrové sloupky a odrážejí světlo z reflektorů projíždějících vozidel převážně kolmo k ose komunikace. Dále je možné umístit výstražnou dopravní značku „Zvěř“, která bude doplněná o dodatkovou tabulku „délka úseku“.

Riziko 02:

Riziko č. 02 – z PD je zřejmé, že je nutné osadit svislé dopravní značky Z3 „zkrácené vodící tabule“, které doplní dopravní značku B20a „70“.

Lokalizace: PD – km stavby 1,810;

Návrh řešení: Provést úpravu trvalého dopravního značení ve smyslu vyhlášky č. 294/2005 Sb., instalovat krátké vodící tabule – 5 x.

Datum odevzdání: březen 2022.

## ZÁVĚR

Akceptované návrhy budou zapracovány do projektu pro realizaci. Zde je nutné zapsat rizika, která budou akceptována a případně zapracována do projektu realizace.

NÁVRHY ŘEŠENÍ OBOU RIZIK (Č.01 a Č.02) BYLY ZAPRACOVÁNY  
DO DOKUMENTACE PDPS.

V Jihlavě dne 11.7.2023 2022

Jméno STANISLAV VUKAČEK

Funkce VEDOUcí ODDĚLENÍ INVESTIČNÍ SPRÁVY KOMUNIKACÍ

Podpis

Vyhodnocení auditu

Kraj Vysočina  
KRAJSKÝ ÚŘAD  
Odbor dopravy  
a silničního hospodářství  
Žitkova 1882/57, 585 01 Jihlava

9

V hodnotícím listu se objednavatel auditu vyjádří k rizikům, která byla identifikovaná a popsána ve zprávě auditu bezpečnosti pozemních komunikací a návrhy doporučení.