

DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ AUDIT

II/130 Golčův Jeníkov – křiž. s D1, úsek č. 2, část I.

RESUMÉ

Bezpečnostní audit na projekt „II/130 Golčův Jeníkov – křiž. s D1, úsek č. 2, část I.“ 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/130 Golčův Jeníkov – křiž. s D1, úsek č. 2, část I.“.

Místo stavby: k.ú. Ledeč nad Sázavou 2259/3, 2259/8 k.ú. Kožlí 1517/4,
1517/5, 1517/6, 1556/1 k.ú. Bojiště 163/5, 163/6, 163/7, 163/8, 163/9, 163/10
k.ú. Kamenná Lhota 177/2, 177/3, 177/4 k.ú. Horní Paseka 2348/4, 2348/5,
2348/6 k.ú. Hojanovice 967/1;

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	8
2.4. DOPRAVNÍ NEHODOVOST	9
2.5. ROZBOR DOPRAVNÍ NEHODOVOST	12
2.6. CÍL BEZPEČNOSTNÍHO AUDITU	12
3. PROHLÍDKA LOKALITY V TERÉNU – FOTOGRAFICKÁ PASPORTIZACE	14
OBR. 1 POHLED NA STAV PROPUSTKŮ NA TRASE SILNICE II/130	14
OBR. 2 POHLED NA PEVNOU PŘEKÁŽKU – SLOUP /BETONOVÁ PATKA/ TELEKOMUNIKACE	14
OBR. 3 POHLED DO PROSTORU AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY U SILNICE II/130	15
OBR. 4 POHLED NA STROMY PODÉL SILNICE II/130	15
OBR. 5 POHLED NA VÝSTRAŽNOU ZNAČKU „POZOR ZVĚŘ“ – NA HRANICI PELHŘIMOV – HB	16
OBR. 6 POHLED NA PORUŠENOU VRCHNÍ VRSTVU KRYTU VOZOVKY	16
OBR. 7 POHLED NA DOPRAVNÍ PŘIPOJENÍ ÚČELOVÉ KOMUNIKACE NA SIL. II/130	17
OBR. 8 POHLED NA DOPRAVNÍ ZNAČENÍ U OBCE KAMENNÁ LHOTA	17
OBR. 9 POHLED NA DOPRAVNÍ PROSTOR SIL. II/130 U OBCE KAMENNÁ LHOTA	18
OBR. 10 POHLED NA KŘIŽOVATKU U OBCE KOŽLÍ – NEVHODNÉ USPOŘÁDÁNÍ	18
OBR. 11 POHLED NA PEVNOU PŘEKÁŽKU NA ZAČÁTKU ÚSEKU SILNICE II/130	19
OBR. 12 POHLED NA KŘIŽOVATKU U OBCE KOŽLÍ BEZ ORGANIZACE DOPRAVY	19
3.1. SČÍTÁNÍ DOPRAVY V ROCE 2016	20
3.2. PŘEHLEDNÁ MAPA ŘSD ČR KE SČÍTÁNÍ DOPRAVY NA SILNICE II/130	20
4. IDENTIFIKACE RIZIK S NÁVRHY ŘEŠENÍ NA JEJICH ODSTRANĚNÍ	21
4.1. BEZPEČNOST A VIDITELNOST ZA RŮZNÝCH PODMÍNEK	22
4.2. POSOUZENÍ PARAMETRŮ NÁVRHOVÝCH PRVKŮ „DSP“	23
4.3. POSOUZENÍ SPRÁVNOSTI UŽITÍ A PROVEDENÍ DZ	23
4.4. STAV VOZOVKY A ODVODNĚNÍ	24
4.5. PROVĚŘENÍ ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ	24
4.6. EXISTUJÍCÍ PEVNÉ PŘEKÁŽKY	24
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	28
7. PŘÍLOHY	30
7.1. KONTROLNÍ LISTY	30
7.2. POVOLENÍ K VÝKONU ČINNOSTI ŘEŠITELE BA	31
7.3. OSVĚDČENÍ O ABSOLVOVÁNÍ ŠKOLENÍ	32
7.4. HODNOTÍCÍ LIST	33



1. Úvod

1.1. Projektová dokumentace

Tato zpráva o provedení bezpečnostního auditu popisuje bezpečnostní audit projektové dokumentace ve stupni DSP na akci: „II/130 Golčův Jeníkov – křiž. s D1, úsek č. 2, část I.“.

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:

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

C. SITUAČNÍ VÝKRESY

01 Situační výkres širších vztahů 1 : 10 000

02.1 Katastrální situační výkres I. 1 : 1000

02.2 Katastrální situační výkres II. 1 : 1000

02.3 Katastrální situační výkres III. 1 : 1000

02.4 Katastrální situační výkres IV. 1 : 1000

02.5 Katastrální situační výkres V. 1 : 1000

02.6 Katastrální situační výkres VI. 1 : 1000

02.7 Katastrální situační výkres VII. 1 : 1000

02.8 Katastrální situační výkres VIII. 1 : 1000

03.1 Koordinační situační výkres I. 1 : 500

03.2 Koordinační situační výkres II. 1 : 500

03.3 Koordinační situační výkres III. 1 : 500

03.4 Koordinační situační výkres IV. 1 : 500

03.5 Koordinační situační výkres V. 1 : 500

03.6 Koordinační situační výkres VI. 1 : 500

03.7 Koordinační situační výkres VII. 1 : 500



03.8 Koordinační situační výkres VIII. 1 : 500

03.9 Koordinační situační výkres IX. 1 : 500

03.10 Koordinační situační výkres X. 1 : 500

03.11 Koordinační situační výkres XI. 1 : 500

03.12 Koordinační situační výkres XII. 1 : 500

D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ

101 Technická zpráva

102.1 Přehledný podélný profil I. 1 : 2000/200

102.2 Přehledný podélný profil II. 1 : 2000/200

102.3 Přehledný podélný profil III. 1 : 2000/200

103 Vzorové příčné řezy 1 : 50

104 Charakteristické příčné řezy 1 : 100

105 Vzorové řezy propustků 1 : 50

2. Identifikační údaje stavby

Název stavby: II/130 Golčův Jeníkov – křiž. s D1, úsek č. 2, část I.;

Místo stavby: Stavba bude realizována na území kraje Vysočina, okrese Havlíčkův Brod a Pelhřimov, v úseku mezi křižovatkou silnice II/130 a silnice III/13018 za Ledčí nad Sázavou a počátkem obce Hojanovice, na katastrálním území Ledeč nad Sázavou, Kožlí, Bojiště, Kamenná Lhota, Horní Paseka a Hojanovice.;

Druh stavby: Rekonstrukce souvrství silnice druhé třídy;

Objednatel:

Kraj Vysočina,

Žižkova 57

587 33 Jihlava

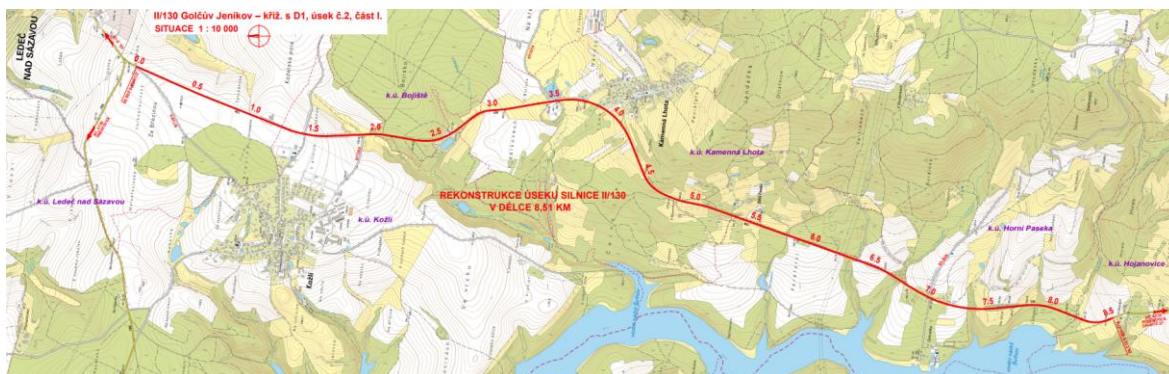
Zhotovitel dokumentace:

PROfi Jihlava s.r.o., IČ: 18198228

Pod Příkopem 6

58601 Jihlava

2.1. Celková situace stavby



2.2. Základní údaje o stavbě

Stavba bude realizována na území kraje Vysočina, okresu Havlíčkův Brod a Pelhřimov, v úseku mezi křižovatkou silnice II/130 a silnice III/13018 za Ledčí nad Sázavou a počátkem obce Hojanovice, na katastrálním území Ledč nad Sázavou, Kožlí, Bojiště, Kamenná Lhota, Horní Paseka a Hojanovice. Stavbou budou dotčeny následující pozemky: k.ú. Ledč nad Sázavou 2259/3, 2259/8 k.ú. Kožlí 1517/4, 1517/5, 1517/6, 1556/1 k.ú. Bojiště 163/5, 163/6, 163/7, 163/8, 163/9, 163/10 k.ú. Kamenná Lhota 177/2, 177/3, 177/4 k.ú. Horní Paseka 2348/4, 2348/5, 2348/6 k.ú. Hojanovice 967/1. Předmětem dokumentace pro vydání stavebního povolení je rekonstrukce dílčího úseku silnice II/130 mezi křižovatkou silnic II/130, III/13018 (provoz. staničení 23,3 km) za Ledčí nad Sázavou a počátkem obce Hojanovice (provoz. staničení 31,85 km). Trasa uvedeného úseku silnice je vedena v extravilánu mimo zastavěné území. Celková délka rekonstruovaného úseku silnice II/130 je 8,514 km. Navržené plochy stavenišť jsou určeny k výstavbě objektů dopravní infrastruktury a obslužných objektů. Jedná se o rekonstrukci silnice a veškeré stavební objekty jsou navrženy jako trvalá stavba.

Jedná se o rekonstrukci úseku silnice, který na začátku a konci plynule navazuje na stávající trasu. Na řešený úsek silnice jsou napojeny stávající místní komunikace a hospodářské sjezdy, které zůstávají zachovány, v rámci stavby se neuvažuje s budováním nových sjezdů nebo nových křižovatek, nové komunikační napojení není navrhováno. Komunikace a hospodářské sjezdy, které přímo navazují na úsek silnice, zůstávají bez stavebních úprav, bude provedena pouze úprava krytu pro plynulé navázání na novou vozovku silnice, případně budou doplněny propustkem. Rekonstruovaný úsek silnice je situován v extravilánu, mimo

zástavbu a plochy určené pro pohyb chodců, proto možnost bezbariérového přístupu ke stavbě nebyla řešena.

Stávající vozovka silnice II/130 vykazuje plošné deformace, četné výtluky, trhliny a propadlé krajnice a nefunkční odvodnění, proto je navržena její rekonstrukce. Jedná se o rekonstrukci vozovkového souvrství stávající silnice, a proto se nepředpokládá změna směrového vedení trasy komunikace. Celková délka rekonstruovaného úseku silnice II/130 je 8,514 km. Podélný sklon rekonstruovaného úseku silnice je rovněž beze změn, dochází pouze k zesílení konstrukčních vrstev vozovky. Šířkové uspořádání stávající vozovky se pohybuje v rozmezí 6,40-6,70 m, rekonstruovaný úsek bude upraven na návrhovou kategorii S7,5/50, se dvěma jízdními pruhy o šířce 3,00 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen 2,5%.

Rekonstrukce vozovky bude provedena technologií recyklace za studena. Nejprve bude provedena recyklace na místě za studena stávající vozovky s následnou pokládkou nových živičných vrstev. Pro zaručení dlouhodobé funkčnosti rekonstruované vozovky je nutné zabezpečit funkčnost lineárního odvodnění konstrukce vozovky. Z tohoto důvodu bude provedeno v rámci údržbových prací pročištění, příp. prohloubení stávajících silničních příkopů, revize a případné opravy silničních propustků.

Jedná se o rekonstrukci vozovky úseku silnice II. třídy o délce 8,514 km v kategorii S7,5/50 o celkové ploše trvalého záboru 48.283 m².

Po dokončení stavby bude provedeno vodorovné značení spočívající ve vyznačení vodících proužků š. 0,125 m a modernizace svislého dopravního značení. Na hraně opravované silnice budou oboustranně v místech, kde nejsou navržena jiná bezpečnostní zařízení, umístěny bílé směrové sloupky Z11, v místech napojovaných účelových komunikací pak červené Z11g. Sloupky budou plastové, flexibilní s ocelovým trnem.

Dispoziční řešení stavby vychází z polohy a směrového vedení silnice II/130 v terénu, které navrženou stavbou nebude dotčeno. Šířkové uspořádání vozovky je navrženo pro kategorii S7,5/50, se dvěma jízdními pruhy o šířce 3,00 m s nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Technologie rekonstrukce je na základě diagnostického průzkumu navržena provedením recyklace za studena s následnou pokládkou živičných vrstev - ložné a obrusné vrstvy, případně odfrézováním stávající vozovky a položením nových živičných vrstev. Stavba bude prováděna při vyloučení silničního provozu, který bude přesunut na objízdné trasy. Předpokládá se vedení objízdné trasy po stávajících silnicích II. a III. třídy.

členění stavebních objektů:

- SO 101.1 – Úsek č.1, km 0,000 – 0,350
- SO 101.2 – Úsek č.2, km 0,350 – 1,500
- SO 101.3 – Úsek č.3, km 1,500 – 2,300
- SO 101.4 – Úsek č.4, km 2,300 – 3,935
- SO 101.5 – Úsek č.5, km 3,935 – 5,500
- SO 101.6 – Úsek č.6, km 5,500 – 6,500

SO 101.7 – Úsek č.7, km 6,500 – 7,020

SO 101.8 – Úsek č.8, km 7,020 – 7,990

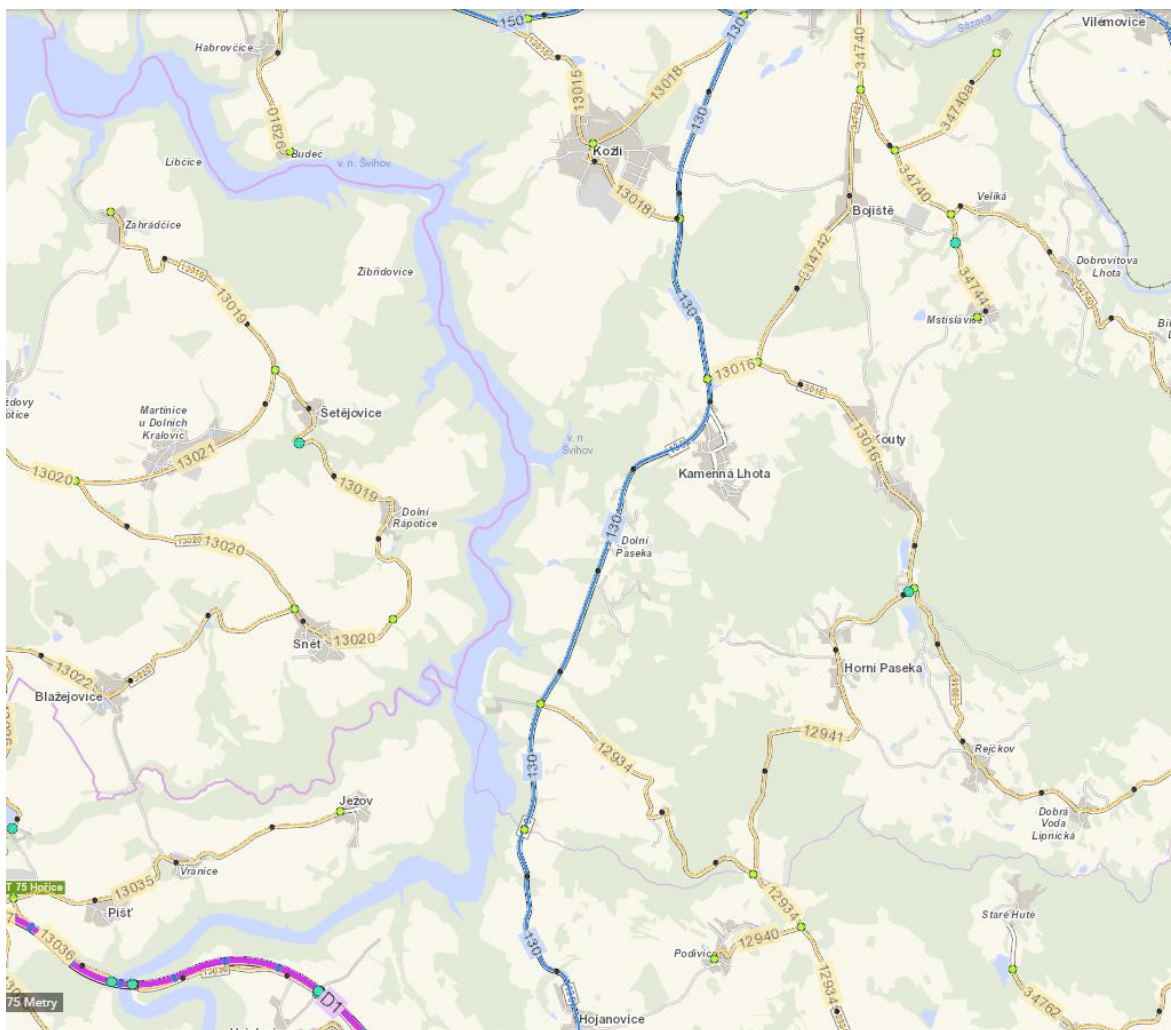
SO 101.9 – Úsek č.9, km 7,990 – 8,514

Šířkové uspořádání vozovky bude upraveno na návrhovou kategorii S7,5/50, se dvěma jízdními pruhy o šířce 3,00 m, vodícími proužky o šířce 0,25 m s nepevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen 2,5%.

Odvodnění silnice je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky do silničních příkopů zaústěných do přilehlých recipientů. Bohužel stávající odvodnění je nefunkční, protože příkopy jsou poškozené, v nedostatečné hloubce a zanesené. Proto v rámci stavby budou provedeny udržovací práce, jejíž součástí je úprava odvodnění, tj. vyčištění a prohloubení stávajících silničních příkopů a oprava a pročištění silničních propustků, tak aby byla obnovena jejich funkčnost.

Dokumentace řeší rekonstrukci vybraného extravilánového úseku silnice II/130, přičemž její směrové a výškové řešení zůstává zachováno. Předmětem stavebních prací je především rekonstrukce konstrukčních vrstev vozovky a oprava nevyhovujícího odvodnění. Tyto úpravy mají prodloužit životnost komunikace a zvýšit bezpečnost provozu na stávající silnici. Navrhovaná rekonstrukce nemění dopravní řešení v předmětném úseku silnice II/130, součástí stavby nejsou bezbariérová opatření vzhledem k charakteru extravilánového uspořádání. Stavba bude realizována za plné uzavírky dotčeného úseku silnice. Řešení včetně dopravního značení objížděné trasy a postupu organizace výstavby je řešeno v samostatné příloze – E. Zásady organizace výstavby.

2.3. Celková situace – silniční mapa



2.4. Dopravní nehodovost

Zdroj grafický informační systém CDV

Období: 1.1.2017 až 31.12.2021

Území: 49.68113 15.25939,49.67957 15.28034,49.65424 15.2745,49.62067 15.26626,49.60254 15.27038,49.59615
15.2539,49.63129 15.246,49.67686 15.2618,49.68113 15.25939



Odkaz na mapu: nehody.cdv.cz/statistics.php?h=jrg

Všeobecný přehled

	Počet nehod	Počet osob
Usmrcení	0	0
Těžké zranění	0	0
Lehké zranění	8	10
Bez zranění	69	
Celkem	77	

Nehody podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s lesní zvěří	61	0	0	1
Srážka s jedoucím nekeleovým vozidlem	6	0	0	4
Srážka s pevnou překážkou	4	0	0	3
Havárie	2	0	0	2
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	2	0	0	0
Srážka s domácím zvířetem	1	0	0	0
Jiný druh nehody	1	0	0	0

Nehody podle hlavní příčiny

Hlavní příčina	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Nezaviněná řidičem	62	0	0	0
Nezvládnutí řízení vozidla	4	0	0	4
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	2
Vjetí na nepevněnou komunikaci	2	0	0	1
Nepřízpůsobení rychlosti intenzitě (hustotě) provozu	1	0	0	0
Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	1	0	0	0
Při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče vozidla (špatný odhad vzdálenosti potřebné k předjetí apod.)	1	0	0	0
Nepřízpůsobení rychlosti vlastností vozidla a nákladu	1	0	0	0
Bezohledná, agresivní, neohledupná jízda	1	0	0	0
Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokré povrchy apod.)	1	0	0	2
Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technického stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka vozovky apod.)	1	0	0	1

Nehody podle zavinění

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Lesní zvířít, domácím zvířectvem	61	0	0	0
řidičem motorového vozidla	15	0	0	10
Jiné zavinění	1	0	0	0

Nehody podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Nezjištěováno	64	0	0	0
Ne	13	0	0	10

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	69	0	0	7
Nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	11	0	0	3
Nákladní automobil s návěsem	3	0	0	0
Nezjištěno, řidič ujel	2	0	0	0
Autobus	1	0	0	0
Nákladní automobil s přívěsem	1	0	0	0

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	73	0	0	7
Sloup - telefonní, veřejného osvětlení, elektrického vedení, signalizace apod.	1	0	0	2
Překážka vzniklá staveb.činností (přenosné dopravní značky, hromada štěrku, písku nebo jiného stavebního materiálu apod.)	1	0	0	0
Odrazník, patník, sloupek směrový, sloupek dopravní značky apod.	1	0	0	0
Svodidlo	1	0	0	1

Nehody podle stavu povrchu vozovky v době nehody

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
povrch suchý, neznečištěný	58	0	0	6
povrch mokrý	14	0	0	2
na vozovce je náledí, ujetý snih - posypané	3	0	0	2
na vozovce je náledí, ujetý snih - neposypané	2	0	0	0

Nehody podle stavu komunikace

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Dobrý, bez závad	77	0	0	10

Nehody podle viditelnosti

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	39	0	0	9
V noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	26	0	0	1
Ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)	10	0	0	0
V noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost zhoršená vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)	1	0	0	0
Ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, sněžení, déšť 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	75	0	0	9
Zastávka tramvaje, autobusu, trolejbusu bez nástup. ostrůvku	2	0	0	1

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 nehodovost

Rozborem dopravní nehodovosti bylo zjištěno, že od roku 2017 do konce roku 2021 se ve sledovaném úseku silnice II/130 stalo 77 dopravních nehod. Dále bylo zjištěno, že z celkového počtu DN v 61 případech byla srážka vozidla s lesní zvěří. Jen ve 4 případech byla zjištěna srážka do pevné překážky /sloup telekomunikace/. Při dopravních nehodách bylo 10 osob lehce zraněno.

Dopravní nehodovost byla posuzována 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 novostavba chodníku byla co nejbezpečnější pro všechny účastníky provozu, zejména chodců.

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.

Základní návrhové prvky chodníku pro chodce musí odpovídat platným legislativním normám, ČSN 73 61 10 a vyhláškou č. 398/2009 Sb.

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 – 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.

Je nutné změnit myšlení při provádění rekonstrukcí silnic i chodníků a výstavbě nových. 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. Počasí – zataženo, déšť, omezená viditelnost, teplota 2 st. C.



Obr.1 Pohled na stav propustků na trase silnice II/130



Obr. 2 Pohled na pevnou překážku – sloup /betonová patka/ telekomunikace



Obr. 3 Pohled do prostoru autobusové zastávky u silnice II/130



Obr. 4 Pohled na stromy podél silnice II/130



Obr. 5 Pohled na výstražnou značku „Pozor zvíř“ – na hranici Pelhřimov – HB



Obr. 6 Pohled na porušenou vrchní vrstvu krytu vozovky



Obr. 7 Pohled na dopravní připojení účelové komunikace na sil. II/130



Obr. 8 Pohled na dopravní značení u obce Kamenná Lhota



Obr. 9 Pohled na dopravní prostor sil. II/130 u obce Kamenná Lhota



Obr. 10 Pohled na křižovatku u obce Kožlí – nevhodné uspořádání



Obr. 11 Pohled na pevnou překážku na začátku úseku silnice II/130



Obr. 12 Pohled na křižovatku u obce Kožlí bez organizace dopravy

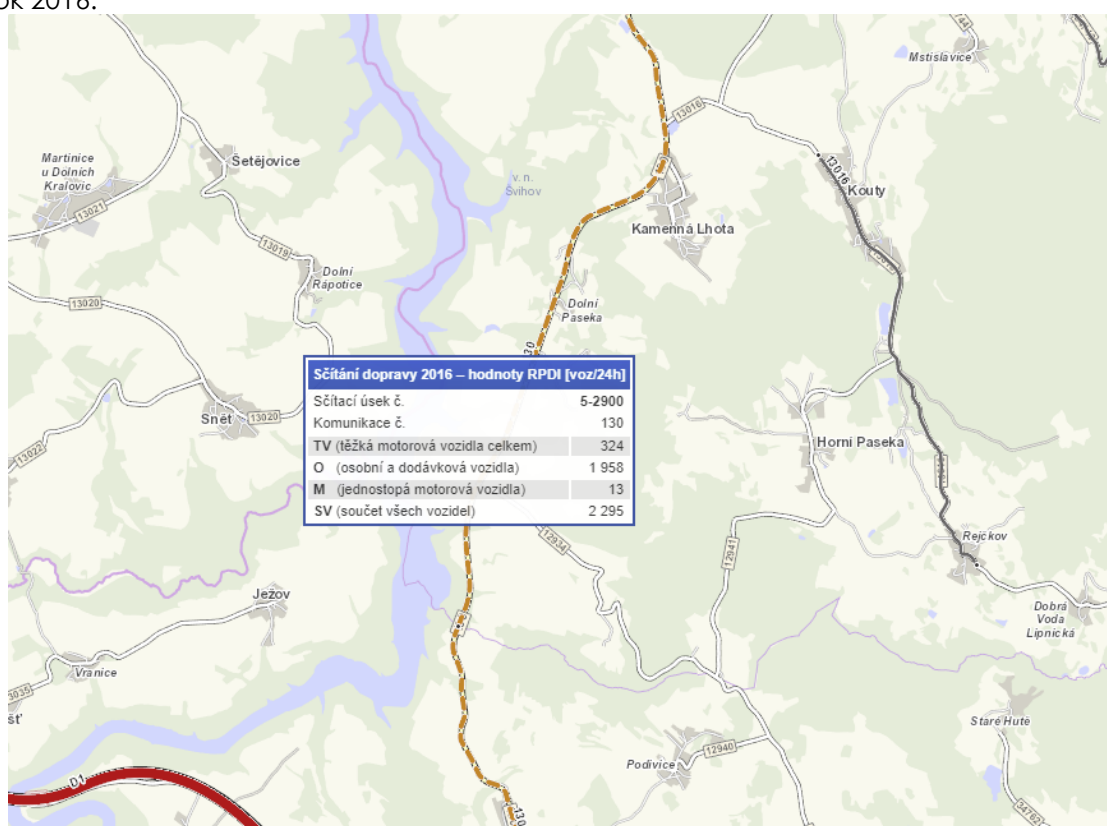
3.1. Sčítání dopravy v roce 2016

Předmětná pozemní komunikace je zahrnuta do celostátního pravidelného sčítání.

Úroveň intenzity dopravy lze usuzovat z dat zjištěných při sčítání silniční dopravy v roce 2016. Intenzita na předmětném úseku silnice II/130 byla naměřena v pásmu 2000 až 3 000 vozidel za 24 hodin. Počet těžkých vozidel bylo zjištěno 324 za 24 hodin.

3.2. Přehledná mapa ŘSD ČR ke sčítání dopravy na silnici II/130

Rok 2016:



Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 5-2900)										... 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	175	51	9	18	20	42	9	0	0	0	324	1 958	13	2 295		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	217	63	11	22	25	54	10	0	0	0	402	2 125	12	2 539		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	71	21	3	7	6	13	5	0	0	0	126	1 540	15	1 681		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											40	280				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											36	255				
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV		
Hodnota TNV	voz/den														244		
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.										1 567	216	57	1 840		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											268	14	7	289		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											136	23	8	167		
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											282	25	10	10	1	328
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.85	0.00	0.00	69.31		
Intenzita cyklistické dopravy															C		
Cyklistická doprava	cyklo/den																

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.

Na úvod je nutné sdělit, že předložený projekt rekonstrukce silnice č. II/130 řeší rekonstrukci vozovkového souvrství v celé stavby, nepředpokládá se změna směrového a výškového vedení trasy komunikace. Jedná se o rekonstrukci extravilánového úseku silnice rozděleného do jednotlivých stavebních objektů. Na řešený úsek silnice jsou napojeny stávající místní komunikace a hospodářské sjezdy, které zůstávají zachovány, v rámci stavby se neuvažuje s budováním nových sjezdů nebo nových křižovatek, nové komunikační napojení není navrhováno. Odvodnění silnice je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky do silničních příkopů zaústěných do přilehlých recipientů. Bohužel stávající odvodnění je nefunkční, protože příkopy jsou poškozené, v nedostatečné hloubce a zanesené. Proto v rámci stavby budou provedeny udržovací práce, jejíž součástí je úprava odvodnění, tj. vyčištění a prohloubení stávajících silničních příkopů a oprava a pročištění silničních propustků, tak aby byla obnovena jejich funkčnost.

Bohužel bezpečnostní nedostatky přidruženého dopravního prostoru trasy silnice č. II/130 předložený projekt neobsahuje. Zejména se jedná o pevné překážky betonových patek vzdušného vedení telekomunikační sítě, kolmá čela stávajících propustků, stromy na vnitřní straně silničního příkopu, nevhodná stavební úprava stávajících křižovatek, neuspokojivé uspořádání stávajících autobusových zastávek z pohledu nastupování, vystupování a pohybu chodců v blízkosti zastávky.

Předložený projekt beze zbytku řeší jedno zásadní riziko vzniku dopravních nehod, a to je velmi špatný stavebně technický stav krytu vozovky s výtluky, nerovnostmi, které za deště způsobují vznik kaluží v úrovni vozovky s možností aquaplaningu. Nelze opomenout nekomfortní jízdu a narušenou plynulost jízdy. Lze jen důrazně doporučit včasné řešení zmíněných bezpečnostních nedostatků sledované trasy silnice II/130, protože opravou krytu vozovky se silniční provoz zrychlí a je zde nebezpečí, že bezpečnostní nedostatky trasy silnice se jen zvýrazní, zejména stávající pevné překážky jsou velkým nebezpečím.

4.1. Bezpečnost a viditelnost za různých podmínek

Řešitel bezpečnostního projektu dává doporučení po zhotoviteli projektu:

Riziko 1

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

Lokalizace: úsek komunikace II/130 v km 28,700 – 31,300;

Popis rizika:

Vyhodnocení dopravní nehodovosti v daném úseku komunikace ukazuje na velký počet dopravních nehod srážka se zvěří. Z celkového počtu dopravních nehod /77/ je 61 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	61	0	0	1
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	6	0	0	4
Srážka s pevnou překážkou	4	0	0	3
Havárie	2	0	0	2
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	2	0	0	0
Srážka s domácím zvířetem	1	0	0	0
Jiný druh nehody	1	0	0	0

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 svítících bodů. Z odražečů se tak vytváří 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. Tento optický plot působí jen v době, kdy jsou odražeče osvětleny, tedy jen v době projíždění vozidla po komunikaci. Na začátku úseku z každého směru

osadit výstražnou dopravní značku č. A14 „Zvěř“, která bude doplněna o dodatkovou tabulku č. E4 „Délka úseku“ s uvedením celkové délky úseku.

4.2. Posouzení parametrů návrhových prvků „DSP“

V dokumentaci se hovoří: rekonstruovaný úsek bude upraven na návrhovou kategorii S7,5/50, se dvěma jízdními pruhy o šířce 3,00 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen 2,5%.....

Riziko 2

Riziko č. 02 – nebezpečí užití nevhodných návrhových prvků

Lokalizace: celý úsek rekonstrukce silnice II/130;

Popis rizika: je návrhová kategorie S7,5/50.....Směrové a výškové parametry nedosahují dostatečných hodnot, čímž vytvářejí ztrácející se horizonty a vytváří riziko dopravní nehody.

Závažnost rizika: **nízká;**

Návrh řešení:

Podle čl. 5.5.1 normy ČSN 73 6101 se rekonstrukce silnice navrhuje zpravidla ve stávajícím stavu a ustanovení této normy mají doporučující charakter, s výjimkou ustanovení 5.5.2 a 5.5.3. Je nutné řešitelem PD přesněji zdůvodnit, zda při tvorbě projektu bylo postupováno dle těchto ustanovení normy a uplatněné návrhové prvky trasy rekonstruované silnice nebudou mít negativní dopad na bezpečnost silničního provozu. Případně navrhopat dílčí opatření – snížení rychlosti.

4.3. Posouzení správnosti užití a provedení DZ

Riziko 3

Riziko č. 03 – z PD je zřejmé, že v km 3,400 – 3,800 nejsou v projektu zaneseny stávající dopravní značky B20a „70“.

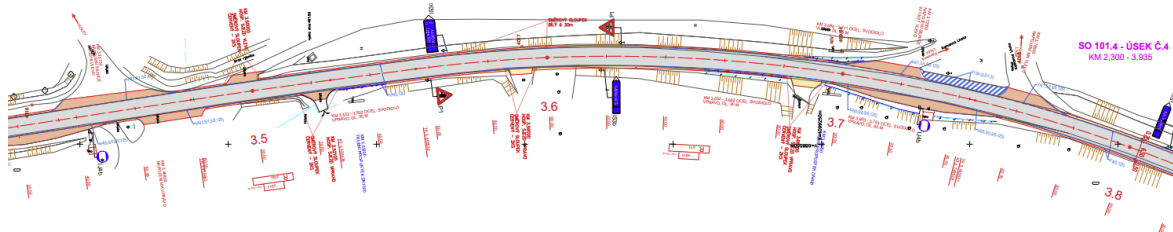
Lokalizace: úsek rekonstruované silnice II/130 u obce Kamenná Lhota.

Popis rizika:

Stávající dopravní značení snižuje rychlost jízdy na 70 km/hod z důvodu pohybu chodců v prostoru silnice, kteří přechází na hřiště v blízkosti silnice.

Závažnost rizika: **středně závažné;**

Vizualizace místa rizika: (ilustrativně)



Návrh řešení:

Provést úpravu trvalého dopravního značení ve smyslu vyhlášky č. 294/2005 Sb. v návaznosti na stávající stav.

4.4. Stav vozovky a odvodnění

Bezpečnostní riziko nebylo identifikováno. Bohužel stávající odvodnění je nefunkční, protože příkopy jsou poškozené, v nedostatečné hloubce a zanesené. Proto v rámci stavby budou provedeny udržovací práce, jejichž součástí je úprava odvodnění, tj. vyčištění a prohloubení stávajících silničních příkopů a oprava a pročištění silničních propustků, tak aby byla obnovena jejich funkčnost.

4.5. Prověření rozhledových poměrů

Nebyla zjištěna žádná rizika v zajištění dostatečného výhledu. Projektová dokumentace nemění dopravní prostor, je řešena rekonstrukce silničního souvrství.

4.6. Existující pevné překážky

Riziko 4

Riziko č. 04 – z PD je zřejmé, že v km 4,9 – 7,0 stavby nejsou vpravo ochráněny betonové patky + dřevěné sloupy pro nadzemní telekomunikační vedení a stromy na vnitřní straně silničního příkopu.

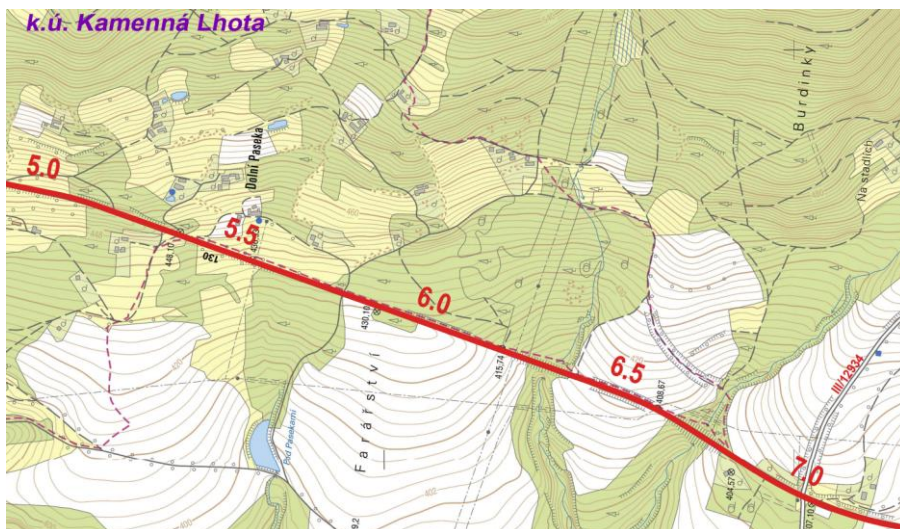
Lokalizace: úsek rekonstruované silnice II/130 v km stavby 4,9 – 7,0.

Popis rizika:

Stávající uspořádání vzdušného vedení vytváří /sloupy/ včetně stromů vytváří riziko najetí vozidla do pevné překážky.

Závažnost rizika: **středně závažné;**

Vizualizace místa rizika: (ilustrativně)



Citace z technické zprávy:

Nová svodidla budou osazena v těchto úsecích:

„km 1,767-1,869 vlevo, dl. 102 m,	km 5,525-5,555 vlevo, dl. 30 m,
km 1,885-2,005 vlevo, dl. 120 m,	km 5,525-5,565 vpravo, dl. 40 m,
km 1,840-1,890 vpravo, dl. 56 m,	km 6,218-6,360, vpravo, dl. 142 m,
km 1,900-1,974 vpravo, dl. 74 m,	km 6,218-6,360, vlevo, dl. 142 m,
km 1,985-2,117 vpravo, dl. 132 m,	km 6,638-6,802, vlevo, dl. 164 m,
km 2,493-3,669 vpravo, dl. 176 m,	km 6,628-6,825, vpravo, dl. 197 m,
km 2,650-2,675 vlevo, dl. 25 m,	km 7,315-7,440, vlevo, dl. 125 m,
km 3,522-3,552 vpravo, dl. 30 m,	km 7,310-7,445, vpravo, dl. 135 m,
km 3,686-3,711 vlevo, dl. 25 m,	km 7,830-8,035, vlevo, dl. 205 m,
km 3,693-3,753 vpravo, dl. 60 m,	km 7,775-8,070, vpravo, dl. 295 m,
km 3,810-3,848 vlevo, dl. 38 m,	km 8,204-8,229, vpravo, dl. 25 m,
km 3,820-3,895 vpravo, dl. 75 m,	km 8,204-8,229, vlevo, dl. 25 m.
km 4,495-4,555 vpravo, dl. 60 m,	
km 4,668-4,853 vpravo, dl. 185 m,“.	

Návrh řešení:

Provést v navrhovaném úseku stavby km 4,9 – 7,0 doplnění stávajících svodidel ve smyslu TP 167/2012, typ JSEM/N2 o svodidla nová do souvislé řady.

4.7. Prvky pasivní bezpečnosti

Vzhledem k charakteru komunikace nejsou speciální prvky pasivní bezpečnosti navrženy.

4.8. Posouzení prvku zeleně

Je navrhováno ochránit stromy na vnitřní straně silničního příkopu silničními svodidly nebo tyto stromy zmýtit.

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 a odsouhlaseno PČR-DI.

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 byla identifikována tři rizika.

Jako riziko nízko závažné bylo identifikováno jedno riziko.

5. Závěr

Bezpečnostnímu auditu byly postoupeny vpředu uvedené podklady projektu – DSP; „II/130 Golčův Jeníkov – křiž. s D1, úsek č. 2, část I.“. 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 pohybu chodců na nové stavbě.

Předložený projekt rekonstrukce silnice č. II/130 řeší rekonstrukci vozovkového souvrství celé stavby, nepředpokládá se změna směrového

a výškového vedení trasy komunikace. Jedná se o rekonstrukci extravilánového úseku silnice rozděleného do jednotlivých stavebních objektů. Bezpečnostní nedostatky trasy silnice č. II/130 a jejich řešení předložený projekt neobsahuje. Zejména se jedná o pevné překážky betonových patek vzdušného vedení telekomunikační sítě, kolmá čela stávajících propustků, stromy na vnitřní straně silničního příkopu, nevhodná stavební úprava stávajících křižovatek, neuspokojivé uspořádání stávajících autobusových zastávek z pohledu nastupování, vystupování a pohybu chodců v blízkosti zastávky.

V předložené dokumentaci byla zjištěna čtyři rizika. Jedno zjištěné riziko je nízko závažné, které se týká zvolené kategorie komunikace S7,5/50. Zejména se jedná o návrhovou rychlost 50 km/hod, ale jedná se úsek silnice extravilánu. Zvolená návrhová rychlost má vliv na návrhové prvky. Druhé riziko je středně závažné, jde o stávající dopravní značení snižující rychlost jízdy na 70 km/hod z důvodu pohybu chodců v prostoru silnice u obce Kamenná Lhota. Snižování rychlosti se vyžaduje z důvodu pohybů chodců v prostoru silnice II/130 v úseku mezi obcí Kamenná Lhota a objektem hřiště.

Třetí riziko pojednává o instalaci odražeče proti zvěři, které se umísťují na okraji komunikace např. na směrové sloupky a odrážejí světlo z reflektorů projíždějících vozidel převážně kolmo k ose komunikace. Umístění odražečů je důležité ke snížení dopravní nehodovosti s lesní zvěří. Z celkového počtu dopravních nehod 77 DN je 61 dopravních nehod je srážka s lesní zvěří.

Čtvrté riziko je stanoveno pro snížení rizika střetu s pevnou překážkou. V úseku stavby km 4,9 – 7,0 doplnit stávající svodidla ve smyslu TP 167/2012, typ JSEM/N2 o nová svodidla v souvislé řadě.

Při návrhu nových staveb je efektivní zabudovávat do projektu preventivní opatření, které budou zmírňovat následky dopravních nehod.

Konečné rozhodnutí řídit se závěry auditu je na investorovi, projektantovi a správních orgánech, kteří projekt budou schvalovat a kolaudovat. Lze konstatovat, že předložený projekt výstavby chodníku a úpravy stávající křižovatky 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.

Ministerstvo dopravy nábřeží Ludvíka Svobody 1 110 15 Praha	Číslo povolení: 014 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	
OSVĚDČENÍ O ABSOLVOVÁNÍ ŠKOLENÍ	
Ing. Jiří Bouchner narozen 29. 1. 1958	
absolvoval ve dnech 20. - 21. ledna 2021	
„Pravidelné školení auditorů bezpečnosti pozemních komunikací“	
<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 § 18l 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/130 Golčův Jeníkov – křiž. s D1, úsek č. 2, část I

Objednatel:

Kraj Vysočina,
Žižkova 57
587 33 Jihlava

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 č. 01 – nebezpečí dopravní nehody je srážka se zvěří;

Lokalizace: úsek komunikace II/130 v km 28,700 – 31,300;

Popis rizika:

Vyhodnocení dopravní nehodovosti v daném úseku komunikace ukazuje na velký počet dopravních nehod srážka se zvěří. Z celkového počtu dopravních nehod /77/ je 61 dopravních nehod srážka s lesní zvěří.

Závažnost rizika: **střední;**

Riziko č. 02 – nebezpečí užití nevhodných návrhových prvků

Lokalizace: celý úsek rekonstrukce silnice II/130;

Popis rizika: je návrhová kategorie S7,5/50....Směrové a výškové parametry nedosahují dostatečných hodnot, čímž vytvářejí ztrácející se horizonty a vytváří riziko dopravní nehody.

Závažnost rizika: **nízká;**

Riziko č. 03 – z PD je zřejmé, že v km 3,400 – 3,800 nejsou v projektu zaneseny stávající dopravní značky B20a „70“.

Lokalizace: úsek rekonstruované silnice II/130 u obce Kamenná Lhota.

Popis rizika: Stávající dopravní značení snižuje rychlost jízdy na 70 km/hod z důvodu pohybu chodců v prostoru silnice, kteří přechází na hřiště v blízkosti silnice.

Závažnost rizika: **středně závažné;**

Riziko č. 04 – z PD je zřejmé, že v km 4,9 – 7,0 stavby nejsou vpravo ochráněny betonové patky + dřevěné sloupy pro vzdušné telekomunikační vedení a stromy na vnitřní straně silničního příkopu.

Lokalizace: úsek rekonstruované silnice II/130 v km stavby 4,9 – 7,0.

Popis rizika: Stávající uspořádání vzdušeného vedení vytváří /sloupy/ včetně stromů vytváří riziko najetí vozidla do pevné překážky.

Závažnost rizika: **středně závažné;**

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.

.....
.....
.....

V Jihlavě dne2022

Jméno.....

Funkce.....

Podpis.....

Vyhodnocení auditu

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