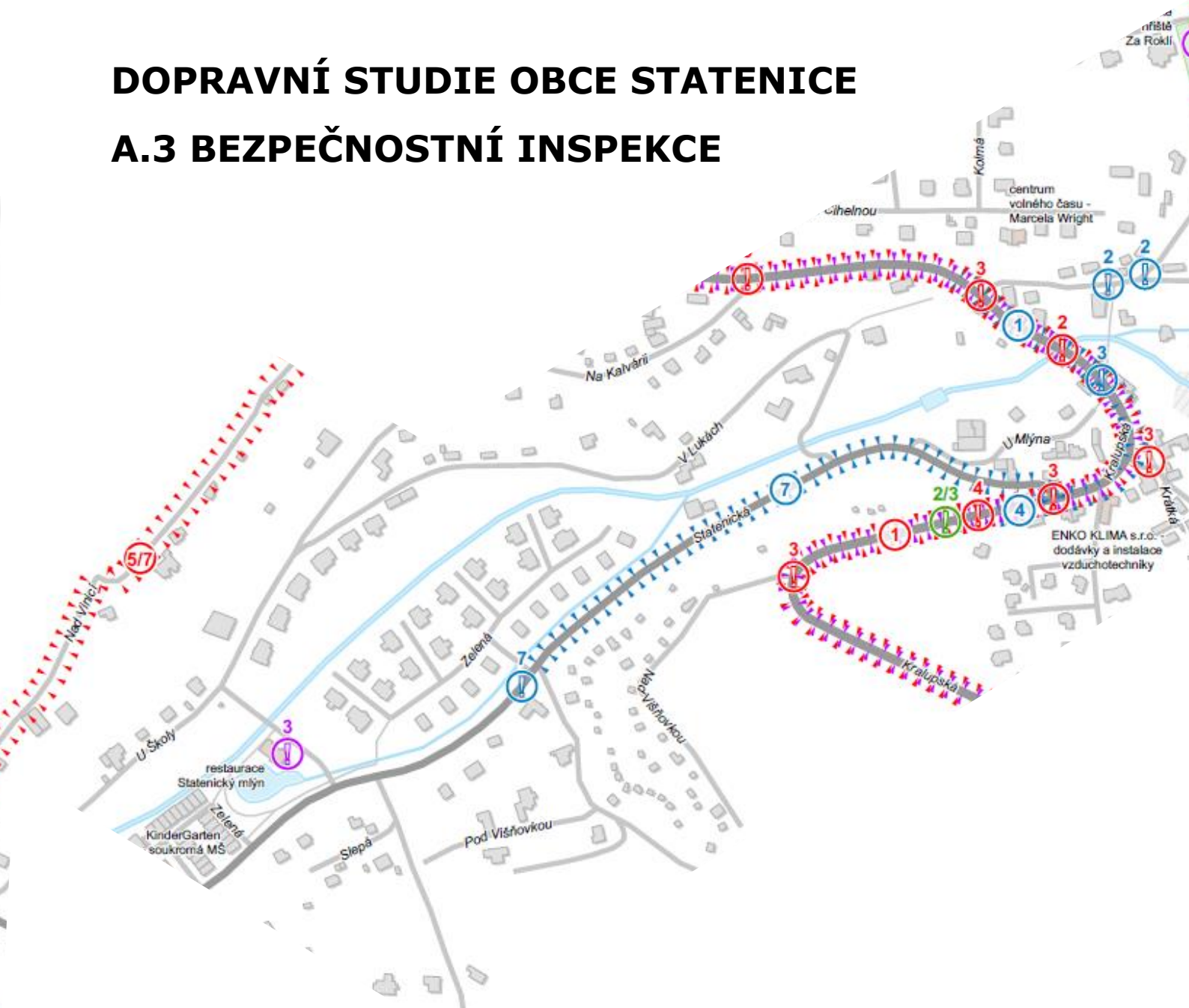


DOPRAVNÍ STUDIE OBCE STATENICE

A.3 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE

**Objednatel:**

Obec Statenice

Statenická 23, 252 62 Statenice

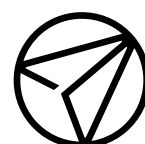
www.statenice.cz**Zhotovitel:**

AFRY CZ s.r.o.

Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4

www.afry.cz

02/2021


AFRY
 AF PÖYRY

Zhotovitel:
AFRY CZ s.r.o.

Datum:
01/2021

Zastoupený:
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky:
2020/0144

Autorský kolektiv:
Ing. Jiří Lávic
Ing. Martin Pavlů

Kontrola:
Ing. Jiří Lávic

Objednatel:
Obec Statenice
Statenická 23
252 62 Statenice

Zastoupený:
ve věcech smluvních: MgA. Apolena Novotná

DOPRAVNÍ STUDIE OBCE STATENICE

A.3 - BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE SILNIC NA ÚZEMÍ OBCE

OBSAH

1	ÚČEL BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE	5
1.1	POSUZOVANÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE	5
1.2	METODIKA PROVEDENÉ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE.....	6
1.2.1	Hodnocení rizik.....	6
1.2.2	Rozsah hodnocených kritérií bezpečnosti	7
2	BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE SILNIC	8
2.1	PROVĚŘENÍ DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÝCH CHARAKTERISTIK	8
2.1.1	Intenzita dopravy	8
2.2	PROVĚŘENÍ ŠÍŘKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ SILNIC	10
2.3	POSOUZENÍ SMĚROVÉHO A VÝŠKOVÉHO VEDENÍ	11
2.4	POSOUZENÍ USPOŘÁDÁNÍ KŘÍŽOVATEK	11
2.4.1	Křižovatky na silnici II/240	11
2.4.2	Křižovatky na silnici III/0079.....	12
2.4.3	Křižovatky na silnici III/2405.....	12
2.5	POSOUZENÍ STAVU VOZOVKY A KRAJNIC	13
2.6	POSOUZENÍ PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ.....	13
2.7	POSOUZENÍ SPRÁVNOSTI UŽITÍ A PROVEDENÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ.....	13
2.8	POSOUZENÍ OSVĚTLENÍ	14
2.9	POSOUZENÍ EXISTUJÍCÍCH PEVNÝCH PŘEKÁŽEK	14
2.10	ZHODNOCENÍ BEZPEČNOSTI VŠECH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU	15
2.11	POSOUZENÍ VLIVU PRACÍ NA KOMUNIKACI NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	15
2.12	PROVĚŘENÍ DOSTUPNÝCH NEHODOVÝCH DAT.....	15
3	KONTROLNÍ LISTY PROVEDENÉ INSPEKCE	16
3.1	PRŮJEZDNÍ ÚSEKY KRAJSKÝCH KOMUNIKACÍ.....	16
3.2	KŘÍŽOVATKY, NAPOJENÍ.....	17
3.3	ZASTÁVKY MHD	18
3.4	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	19
3.5	ROZHLEDOVÉ POMĚRY	19
3.6	VOZOVKA	20
3.7	CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA	20
3.8	OSTATNÍ	21
4	ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ.....	21
4.1	SILNICE II/240.....	22
4.2	SILNICE III/0079	24
4.3	SILNICE III/2405.....	24
4.4	DOPORUČENÍ PRO POSTUP REALIZACE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ.....	25



SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Úroveň rizika dle metodiky provádění bezpečnostní inspekce PK.....	6
Tabulka 2 - Matice kombinací pravděpodobností vzniku nehody a závažnosti následků	6

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Krajské silnice na území obce	5
Obrázek 2 - intenzity dopravy RPDÍ 2020 na území obce.....	9
Obrázek 3 – Dopravní nehody na komunikacích v obci (zdroj: aplikace nehody.cdv.cz)	16

1 ÚČEL BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE

V rámci analytické části studie byla v souladu se zadáním provedena bezpečnostní inspekce silnic, které se nachází na území obce Statenice. Jedná se o bezpečnostní inspekci pozemních komunikací (BI) dle zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhlášky č. 104/1997 Sb. a dle metodiky provádění Bezpečnostní inspekce PK; CDV v.v.i.; 2013.

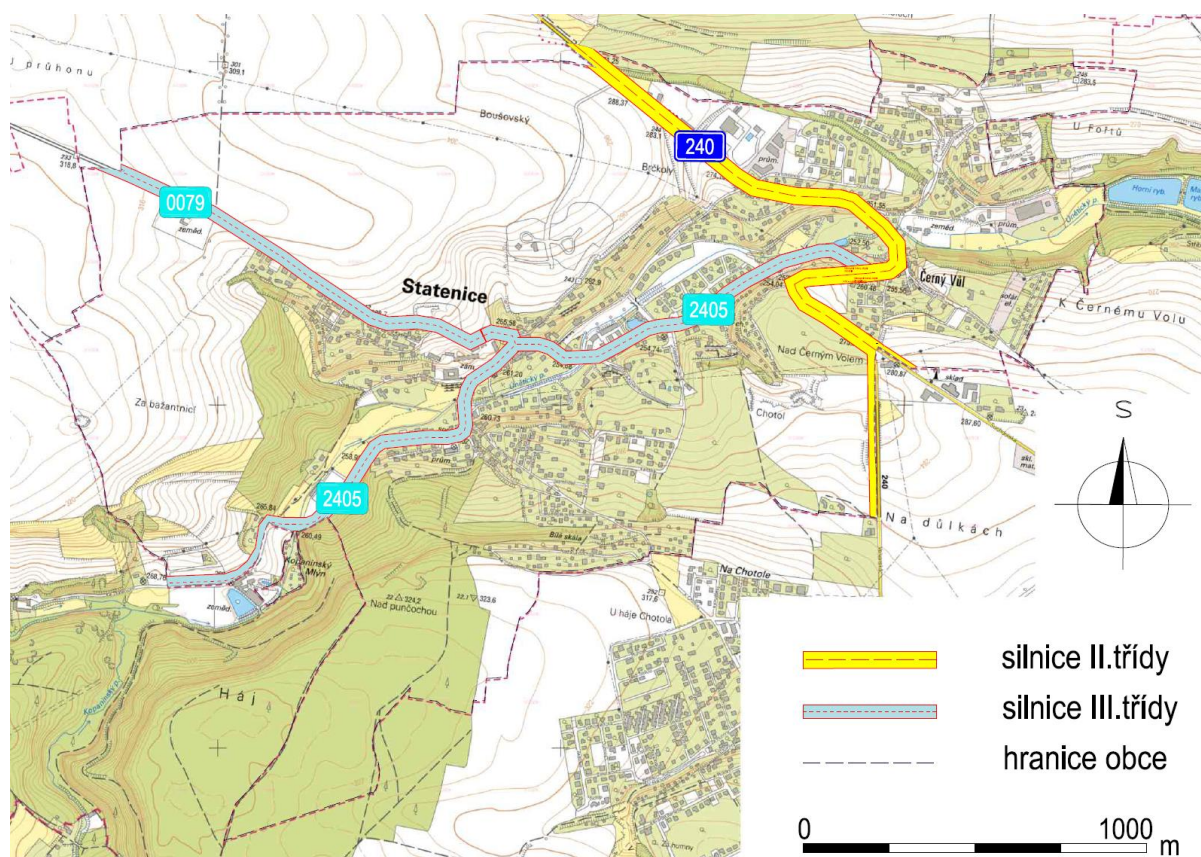
Bezpečnostní inspekce proto byla provedena za účelem vyhodnocení nedostatků na stávající síti silnic II. a III. tříd, které prochází územím obce. Cílem je identifikace zdrojů rizik a následný návrh možností na jejich preventivní odstranění.

Nutnost provedení BI vyplývá zejména ze skutečnosti, že zatímco intenzity dopravy na dotčených komunikacích ve Statenicích průběžně rostou, a to úměrně nárůstu počtu obyvatel ve Statenicích i okolních obcích, infrastruktura krajských silnic na území obce zůstává od roku 1989 prakticky beze změny čímž dochází k nárůstu rizik pro účastníky provozu.

BI není jen nástrojem pro kontrolu dodržování příslušných předpisů a norem, primární účel je identifikace rizik z pohledu všech uživatelů a doporučení na zvýšení dopravně bezpečnostní úrovně posuzované dopravní infrastruktury.

1.1 POSUZOVANÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE

Inspekce byla provedena na všech krajských silnicích, které prochází katastrálním územím obce. Rozsah silnic je patrný z následujícího obrázku:



Obrázek 1 - Krajské silnice na území obce

Délky průjezdných úseků posuzovaných silnic na území obce:

- II/240 úsek 1,8 km
- III/0079 úsek 1,3 km
- III/2405 úsek 2,1 km

Výše uvedené silnice jsou ve vlastnictví Středočeského kraje a spravuje je Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje. Obec se stará o přilehlé chodníky a plochy autobusových zastávek.

1.2 METODIKA PROVEDENÉ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE

Vyhodnocení rizik je zpracováno na základě uskutečněného místního šetření, které bylo provedeno obhlídkou na místě a průjezdem inspekčního vozidla AFRY CZ s.r.o., vybaveným technickým zařízením pro účely provádění bezpečnostních inspekcí. Inspekce silnic byla provedena obousměrným průjezdem dotčených silnic, z průjezdu byl pořízen lokalizovaný videozáznam a fotodokumentace. Inspekci provedl dvoučlenný tým dne 15.9. 2020.

1.2.1 Hodnocení rizik

Rizika identifikovaná při bezpečnostní inspekci byla podle jejich závažnosti rozdělena do tří základních kategorií, a to podle úrovně jejich závažnosti. Následující tabulka uvádí charakteristiky jednotlivých úrovní rizika, které vychází z metodické příručky pro provádění BI:

Tabulka 1 - Úroveň rizika dle metodiky provádění bezpečnostní inspekce PK

Úroveň rizika	Charakteristika
Nízká	Riziko má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě zvyšuje subjektivní riziko (pocit nebezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod s osobními následky je velmi málo pravděpodobný.
Střední	Riziko má vliv na vznik nehod s osobními následky. Auditor považuje jeho odstranění za důležité.
Vysoká	Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost nehod s osobními následky. Auditor považuje jeho odstranění za prioritní a nezbytné.

Stanovení míry rizika je prováděno na základě kombinace pravděpodobnosti nebo četnosti vzniku nebezpečné události a předpokládané závažnosti negativních následků viz následující tabulka:

Tabulka 2 - Matice kombinací pravděpodobností vzniku nehody a závažnosti následků

Předpokládané následky události:			hmotná škoda, LZ	LZ, TZ	TZ, U
Pravděpodobnost vzniku události	nízká	vznik téměř vyloučen	nízké riziko	nízké riziko	střední riziko
	střední	vznik lze očekávat výjimečně	nízké riziko	střední riziko	vysoké riziko
	značná	vznik lze očekávat často	střední riziko	vysoké riziko	vysoké riziko

1.2.2 Rozsah hodnocených kritérií bezpečnosti

Minimální rozsah kritérií BI vyplývá z vyhlášky 104/1997 Sb, kterou se provádí Zákon o pozemních komunikacích. Posouzena musí být minimálně následující kritéria:

- Prověření dostupných dopravně inženýrských charakteristik (například rychlost, hustota, intenzita).
- Prověření šířkového uspořádání prostoru komunikace, včetně způsobu zajištění přechodu komunikace do zastavěného území.
- Posouzení směrového a výškového vedení.
- Posouzení uspořádání křižovatky (rozhledové poměry, připojovací a odbočovací pruhy) a pohybů vozidel v křižovatce.
- Posouzení stavu vozovky a krajnic (např. protismykové vlastnosti, odvodnění, kvalita povrchu).
- Posouzení parkovacích a odstavných stání.
- Posouzení správnosti užití a provedení dopravního značení a příslušenství komunikací, včetně světelného signalizačního zařízení sloužícího k řízení provozu průjezdního úseku dálnic a silnic.
- Posouzení osvětlení.
- Posouzení existujících pevných překážek a aplikací prvků pasivní bezpečnosti (např. podpěrné konstrukce, zeleň, reklamní zařízení, nebezpečný tvar příkopu, svodidla, zábradlí).
- Zhodnocení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a viditelnosti za různých podmínek (např. tma, povětrnostní podmínky).
- Posouzení železničních přejezdů (např. svislé a vodorovné dopravní značení, rozhledové poměry, úhel křížení, přejezdové zabezpečovací zařízení).
- Posouzení vlivu prací na komunikaci na bezpečnost silničního provozu.
- Závěry a doporučení.

Bezpečnostní inspekce je zpracována v souladu se stanoveným rozsahem.

Pro mezikřižovatkové úseky v extravilánu a intravilánu platí následující kritéria a podkritéria pro vyhodnocení:

- *dopravní značení a zařízení* (absence svislého nebo vodorovného dopravního značení, vodící sloupky, krátké náběhy odbočovacího pruhu, neshoda vodorovného a svislého značení, apod.),
- *vozovka* (kluzká komunikace, prudké klesání, odpadávání krajnic či vozovky špatný technický stav vozovky),
- *pevné překážky u pozemní komunikace* (betonové a cihlové nosné pilíře při pozemní komunikaci, nezabezpečená silnice u skály či skalní stěny v blízkosti vozovky, velké stromy a vzrostlé keře v blízkosti vozovky, nevhodně umístěné městské pouliční vybavení /květináče, lavičky, předměty reklamy, apod./, havarovaná a opuštěná vozidla podél vozovky, budovy v blízkosti silnice či ulice, ochranná zábradlí nebo ploty se špičatým koncem nebo nevhodně umístěné protihlukové stěny, úzké mosty s omezenou rozhledovou vzdáleností nebo blízkým směrovým obloukem, jiné pevné bariéry, kamenné stěny),
- *omezení rozhledových poměrů* (ostrá zatáčka, zhoršené rozhledové poměry vinou vybavení pozemní komunikace – např. strom zakrývá dopravní značení, odvádění pozornosti reklamou),
- *špatně avizované křižovatky* (rozhledy, matoucí dopravní značení vedoucí ke špatné orientaci v křižovatce),
- *špatné dopravně – stavební poměry* (nevhodná šířka komunikace, parkování na ulici příliš blízko křižovatkám, nevhodná nebo žádná intenzita osvětlení, ostré směrové oblouky obzvláště u úzkých komunikací, malá nebo žádná zachytná zóna v okolí, špatně řešené

zastávky veřejné hromadné dopravy, diskontinuita komunikace – náhlý konec jízdního pruhu, změna obousměrné na jednosměrnou komunikaci, náhlá změna v příčném profilu komunikace, atd.),

- *cyklistická a pěší doprava* (body křížení automobilové dopravy s ostatními účastníky provozu – cyklisty a chodci, chybějící infrastruktura, atd.),
- *ostatní* (lokality, kde vozovku často přechází zvěř, nevhodná vegetace – spad listí, potřeby vozidel integrovaného záchranného systému).

U bezpečnostní inspekce křižovatek je míra rizika stanovena na základě následujících kritérií:

- *rozhledové poměry* (zakrytí svislým dopravním značením, parkujícími vozidly, zelení, reklamou, apod.),
- *dopravní značení* (včetně souladu vodorovného dopravního značení a svislého dopravního značení),
- *rozlehlost křižovatky* (psychologická přednost),
- *bezpečné napojení přilehlých pozemků*,
- *nebezpečné stavební prvky* (tangenciální průjezdy okružními křižovatkami, počet řadicích pruhů na vjezdu nesouhlasí s počtem jízdních pruhů na výjezdu, apod.),
- *bezpečnost pohybu ostatních účastníků silničního provozu* v okolí křižovatky (přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty atd.).

2 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE SILNIC

Obcí prochází tři krajské silnice. Z hlediska dopravního významu je nejdůležitější průjezdní úsek silnice II/240. Tato pozemní komunikace slouží v posuzovaném úseku zejména k propojení území Prahy s obcemi a městy v severozápadním segmentu, který se nachází mezi dálnicemi D7 a D8. Význam silnic III/0079 a III/2405 je lokální a tyto komunikace jsou využívány zejména k propojení s územím okolních obcí. Směrové a výškové řešení silnic je na průjezdním úseku obce ovlivněno poměrně členitým terénem, který vytváří údolí Únětického potoka. Základní komunikační síť obce vznikla již na počátku 20. století, přičemž tvary křižovatek a napojení nebyly v průběhu dlouhých dekád výrazně měněny, zatímco intenzity dopravy vzrostly několikanásobně.

2.1 PROVĚŘENÍ DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÝCH CHARAKTERISTIK

Na posuzovaných silnicích byly při průzkumech a měřeních, které jsou podrobně popsány v části Dopravní model zjištěny následující dopravně inženýrské charakteristiky:

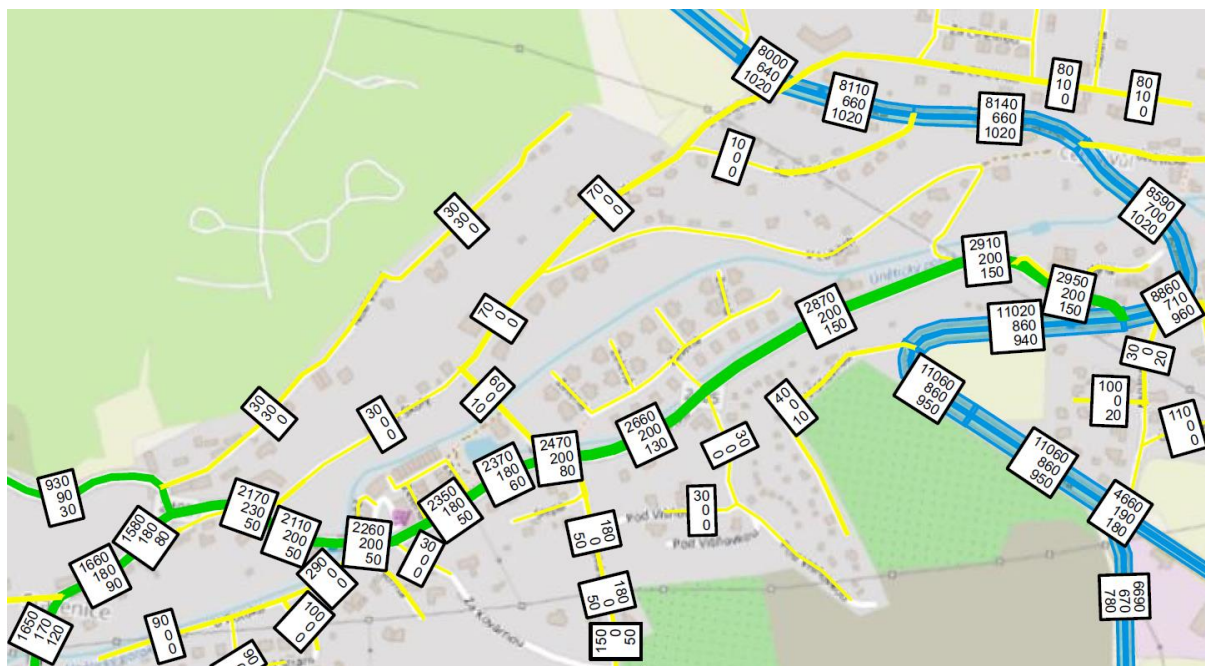
2.1.1 Intenzita dopravy

Pro území obce Statenice byl zpracován dopravní model, jehož výstupy jsou patrné z následujícího obrázku. Maximální hodnoty intenzit automobilové dopravy (RPDI) jsou na území obce následující:

- | | |
|------------|--|
| • II/240 | 11 060 voz/24 hodin – úsek před křižovatkou s II/241 |
| • III/0079 | 930 voz/24 hodin – úsek před křižovatkou s III/2405 |
| • III/2405 | 2 950 voz/24 hodin – úsek před křižovatkou s II/240 |

Z těchto hodnot je patrné, že intenzity dopravy narůstají ve směru ke sběrné komunikaci II/240 a na této komunikaci pak postupně rostou až ke křižovatce se silnicí II/241, tj. směrem k území hl. m. Prahy.

Obrázek 2 - intenzity dopravy RPDI 2020 na území obce



Z hlediska intenzit dopravy lze ve vztahu k bezpečnosti provozu konstatovat následující zjištění:

Silnice II/240 (ul. Kralupská)

nemá parametry odpovídající intenzitě dopravy zjištěné dopravními průzkumy. Kategorijní šířka doporučená v ČSN 73 6101 – projektování silnic, je pro intenzitu dopravy nad 11 000 voz/24 hodin S 9,5. Těchto parametrů však silnice II/240 zdaleka nedosahuje. Šířka komunikace odpovídá přibližně S7,5, s lokálním zúžením průjezdního profilu na mostním objektu přes Únětický potok. Tomu pak odpovídá i nižší plynulost provozu na průjezdním úseku. Pohyb nemotorové dopravy v hlavním dopravním prostoru je za těchto podmínek nebezpečný. Vzhledem ke zjištěné intenzitě dopravy, křivolakosti, podélnému sklonu a podílu nákladních vozidel přibližujícímu se 10% z celkového počtu, by bylo pro bezpečný pohyb cyklistů a chodců na průjezdním úseku nutné vybudovat v přidruženém prostoru společnou stezku pro pěší a cyklisty. Uliční prostor však v mnoha místech nemá pro tento typ řešení dostatečnou šířku. Zpracovaný dopravní model přitom ukazuje, že intenzita dopravy bude dále narůstat.

Silnice III/0079 (ul. Ke Kůlnám)

nemá parametry odpovídající intenzitě dopravy zjištěné dopravními průzkumy. Kategorijní šířka doporučená v ČSN 73 6101 – projektování silnic, je pro intenzitu dopravy do 1 000 voz/24 hodin S6,5. Těchto parametrů však silnice III/0079 v některých úsecích nedosahuje. Pohyb chodců v hlavním dopravním prostoru je za těchto podmínek obtížný. Vzhledem ke zjištěné intenzitě dopravy, by bylo pro bezpečný pohyb chodců na průjezdním úseku nutné vybudovat chodník. Uliční prostor tuto rezervu poskytuje. Zpracovaný dopravní model ukazuje, že intenzita dopravy na III/0079 po naplnění rozvojových ploch výrazně naroste.

Silnice III/2405 (ulice Statenická a Pod Hájem)

nemá parametry odpovídající intenzitě dopravy zjištěné dopravními průzkumy. Kategorijní šířka doporučená v ČSN 73 6101 – projektování silnic, je pro intenzitu dopravy do 3 000 voz/24 hodin S7,5. Těchto parametrů však silnice III/2405 nedosahuje. Šířka komunikace odpovídá přibližně S6,5 s lokálním zúžením na mostním objektu přes Únětický potok a ve směrovém oblouku u obecního úřadu. Pohyb chodců v hlavním dopravním prostoru je za těchto podmínek obtížný. Vzhledem ke



zjištěné intenzitě dopravy, by bylo pro bezpečný pohyb chodců na průjezdním úseku nutné vybudovat chodník. Uliční prostor tuto rezervu většinou poskytuje. Zpracovaný dopravní model ukazuje, že intenzita dopravy na III/2405 po naplnění rozvojových ploch výrazně naroste.

2.2 PROVĚŘENÍ ŠÍRKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ SILNIC

Ve všech případech se jedná o dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace. Na II/240 je ze směru od Velkých Přílep vyznačené VDZ „Optická psychologická brzda“ a osazen informační radar. Přechod ostatních komunikací z nezastavěného území do intravilánu obce je nevýrazný a je vyznačen jen svislým dopravním značením „Začátek obce“ bez dalších vjezdových opatření nebo úprav.

Šírkové uspořádání průjezdních úseků silnic je následující:

Silnice II/240

Jedná o sběrnou komunikaci se základní šířkou jízdních pruhů 3,0 m. Šířka vozovky není na průjezdním úseku konstantní a odpovídá přibližně kategorii S7,5. Lokální zúžení jsou obvykle způsobena závadami, které vyplývají z nedostatečné údržby komunikace a příslušenství, případně z dlouhodobě „zakonzervovaného“ stavu jejího okolí. Jedná se zejména o omezení způsobená špatným stavem mostního objektu a opěrných zdí, krajnic a dále pak o sloupy VO, které zasahují do bezpečnostního odstupu od jízdního pruhu. Pokud je na průjezdním úseku realizován chodník, pak je obvykle jen v minimální šířce 1,5 m s lokálními překážkami (sloupy VO), které omezují průchodí prostor. Z celkové délky průchodu silnice zastavěným územím je chodník realizován cca na 30% délky. Cyklisté jsou nuceni pohybovat se v hlavním dopravním proudu, což je vzhledem k šířkovým poměrům a intenzitě provozu a podílu nákladních vozidel nebezpečné.

Podélná parkovací místa přiléhající k průjezdnímu úseku jsou vyznačena pouze u křižovatky s ul. Za Cihelnou. V ojedinělých případech dochází i k parkování vozidel před přilehlými nemovitostmi, vozidla však nezasahují do průjezdního profilu komunikace.

Největší deficity šířky jsou na přilehlých místních komunikacích, které jsou často jen jednopruhé. Provoz na silnici II/240 to však ovlivňuje na místech v blízkosti hranice křižovatek.

Silnice III/0079

Jedná o sběrnou komunikaci se základní šířkou jízdních pruhů 2,75 m. Šířka vozovky není na průjezdním úseku konstantní a odpovídá přibližně kategorii S6,5. Pěší i cyklisté se pohybují převážně v hlavním dopravním prostoru na což je upozorněno osazeným dopravním značením. Chodník je vybudován pouze v nedostatečné délce cca 50 m.

Podélná parkovací místa přiléhající k průjezdnímu úseku jsou umístěna před přilehlými nemovitostmi, vozidla však nezasahují do průjezdního profilu komunikace.

Silnice III/2405

Jedná o sběrnou komunikaci se základní šířkou jízdních pruhů 2,75 m. Šířka vozovky není na průjezdním úseku konstantní a odpovídá přibližně kategorii S6,5. K lokálnímu zúžení průjezdního prostoru dochází na několika místech, a to u obecního úřadu, na mostě přes Únětický potok a dále pak poblíž křižovatky s ulicí Pod Zámkem. Pěší i cyklisté se pohybují převážně v hlavním dopravním prostoru, na části úseku podél Statenického mlýna je vybudován chodník o délce 230 m. Další, i když šířkově zcela nevyhovující „chodník“ je umístěn v úseku od křižovatky s ulicí Ke Kůlnám směrem ke Statenickému mlýnu.

Podélná parkovací místa přiléhající k průjezdnímu úseku jsou umístěna před přilehlými nemovitostmi, vozidla však nezasahují do průjezdního profilu komunikace.

2.3 POSOUZENÍ SMĚROVÉHO A VÝŠKOVÉHO VEDENÍ

Silnice II/240

Směrové a výškové vedení vyplývá z členitosti území, která je dána údolím Únětického potoka. Z toho důvodu se celý průjezdní úsek vyznačuje vyšší hodnotou podélných sklonů i vyšší křivolakostí (minimální poloměr směrového oblouku $R = 30$ m). S ohledem na tyto parametry je na průjezdním úseku snížena dovolená rychlost vozidel na 40 (lokálně i na 30 km/h) a jsou osazeny výstražné značky A2a. Směrové a výškové oblouky na průjezdním úseku jsou při průjezdu dovolenou rychlostí dobře postřehnutelné a umožňují včas přizpůsobit rychlost jízdy.

Silnice III/0079

Podélné sklony komunikace jsou minimální. Před křižovatkou se silnicí III/2405 jsou dva protisměrné směrové oblouky o poloměru cca 40 m. Směrové oblouky na průjezdním úseku jsou při průjezdu dovolenou rychlostí dobře postřehnutelné a nevyžadují nutnost náhlého snížení rychlosti jízdy.

Silnice III/2405

Podélné sklony komunikace jsou minimální. Úsek se vyznačuje několika směrovými oblouky s malým poloměrem, přičemž nejmenší se nachází u obecního úřadu ($R = 27$ m). Před křižovatkou se silnicí III/2405 jsou dva protisměrné směrové oblouky o poloměru cca 40 m. Zejména směrový oblouk u obecního úřadu je poměrně nepřehledný pro řidiče i chodce. Je také problematický při míjení rozměrnějších vozidel.

2.4 POSOUZENÍ USPOŘÁDÁNÍ KŘIŽOVATEK

Stávající uspořádání některých křižovatek je patrně největším nedostatkem dopravní infrastruktury obce Statenice. Celá řada křižovatek silnic s místními komunikacemi nesplňuje návrhové parametry dle platných norem, což ovlivňuje bezpečnosti i kapacitu. Tento fakt je do doby odstranění závad limitující zejména pro možnost případného zvýšení intenzit dopravy v souvislosti s rozvojem nových ploch pro bydlení.

2.4.1 Křižovatky na silnici II/240

Křižovatka II/240 x II/241 x Úvozová

Jedná se o rozlehlou a nedostatečně usměrněnou křižovatku s nevhodným úhlem křížení. Ulice Úvozová je dle pasportu místní komunikací, chybí na ni však značení upravující přednost. Jako hlavní komunikace je vyznačena silnice II/240. Na připojení II/241 je z důvodu omezení rozhledových poměrů přilehlou nemovitostí i zelení osazeno SDZ P6 (Stop). Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravně nejvýznamnější křižovatku je problematické je zejména levé odbočení ze II/241 směrem na Statenice.

Křižovatka II/240 x Nad Višňovkou

Jedná se o dopravně málo významnou křižovatku. Výjezd z vedlejší je přehledný, jedinou závadou je směrovým obloukem omezený rozhled při levém odbočení z II/240, proto je osazeno dopravní zrcadlo. Stávající parametry komunikace Nad Višňovkou neumožňují navýšení intenzit dopravy. Není řešen pohyb pěších. Před rozvojem nových ploch pro bydlení (Z13) je nutná úprava.

Křižovatka II/240 x III/2405 x Úvozová

Jedná se o rozlehlou a nedostatečně usměrněnou křižovatku s nevhodným úhlem křížení, velkými podélnými sklony (zejména na pravém odbočení z vedlejší komunikace), malým poloměrem nároží a špatnými rozhledovými poměry (částečně zlepšeno osazeným dopravním zrcadlem). Chodníky chybí. Jako hlavní komunikace je vyznačena silnice II/240. Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravně



významnou křižovatku je nutné před případným zvýšením intenzity dopravy provedení stavebních úprav s cílem zlepšit alespoň některé zjištěné nedostatky.

Křižovatka II/240 x Ke Kříži

Jedná se o rozlehlou křižovatku, bez náznaku usměrnění provozu, přičemž do vedlejší větve jsou napojeny okolní nemovitosti a dochází zde i k parkování vozidel. Není řešen pohyb pěších. Dopravní význam je pouze místní, čemuž odpovídá i nízká hodnota intenzity dopravy. Před rozvojem nových ploch pro bydlení (Z11) je nutná úprava.

Křižovatka II/240 x Únětická

Jedná se o rozlehlou křižovatku, bez náznaku usměrnění provozu, přičemž do vedlejší větve je napojena sousední nemovitost a dochází zde i k parkování vozidel. Rozhledové poměry jsou omezeny směrovým obloukem, proto je osazeno dopravní zrcadlo. Není řešen pohyb pěších s výjimkou začátku úseku chodníku podél II/240 ve směru na Velké Přílepy. Dopravní význam je ovlivněn tranzitní dopravou z Přílepské a Roztocké. Před rozvojem nových ploch pro bydlení (Z09) je nutná úprava.

Křižovatka II/240 x Na Kalvárii

Jedná se o dopravně málo významnou křižovatku. Stávající parametry komunikace Na Kalvárii neumožňují navýšení intenzit dopravy.

Křižovatka II/240 x K Cihelně

Jedná se o dopravně málo významnou křižovatku. Rozhledové poměry jsou omezeny oplocením okolních nemovitostí a zelení. Stávající parametry komunikace K Cihelně neumožňují navýšení intenzit dopravy.

2.4.2 Křižovatky na silnici III/0079

Křižovatka III/0079 x III/2405

Jedná se o rozlehlou a ne zcela vhodně usměrňovanou křižovatku. Jako hlavní komunikace je vyznačena silnice III/2405. Jedná se o dopravně významnou křižovatku, jejíž význam bude dále narůstat. Před rozvojem nových ploch pro bydlení (Z02) je nutná úprava.

Křižovatka III/0079 x Račanská

Jedná se o dopravně málo významnou křižovatku. Rozhledové poměry jsou omezeny oplocením okolních nemovitostí a zelení. Stávající parametry komunikace Račanská neumožňují navýšení intenzit dopravy.

2.4.3 Křižovatky na silnici III/2405

Křižovatka III/2405 x Zelená x Pod Višňovkou

Jedná se o napojení obytné zóny (ul. Zelená) a místní komunikace Pod Višňovkou. Napojení ul. Zelená je v odpovídajícím provedení. Na napojení ul. Pod Višňovkou jsou omezené rozhledové poměry. Pohyb pěších je řešen pouze částečně. Stávající parametry komunikace Pod Višňovkou neumožňují navýšení intenzit dopravy.

Křižovatka III/2405 x Keltská x Statenický mlýn

Jedná se o napojení rezidentních oblastí. Napojení od Statenického mlýna je v odpovídajícím provedení. Na napojení ul. Keltská jsou velmi omezené rozhledové poměry. Pohyb pěších je řešen v rámci lokality Statenický mlýn. Před rozvojem nových ploch pro bydlení (Z14) je nutná úprava napojení ulice Keltská.

Křižovatka III/2405 x Pod Zámkem

Jedná se o napojení rezidentních oblastí s nízkou intenzitou dopravy. Napojení ul. Pod Zámkem má velmi omezené rozhledové poměry. Pohyb pěších není řešen. Před rozvojem nových ploch (P01) je nutná úprava napojení.

Křižovatky III/2405 s ulicemi K Chotolu, Pod Punčochou, Za Sokolovnou

Jedná se o napojení rezidentních oblastí s nízkou intenzitou dopravy. Napojení ulic má omezené prostorové a rozhledové poměry. Pohyb pěších není řešen. Stávající parametry komunikací neumožňují navýšení intenzit dopravy.

2.5 POSOUZENÍ STAVU VOZOVKY A KRAJNIC

Silnice II/240

Největší rozsah poruch krajnic je na mostním objektu přes Únětický potok, a to včetně úseku vedeném na opěrných zdech. Zde již bylo nutné betonovými svodidly usměrnit provoz co nejvíce k ose mostního objektu, aby nedocházelo k dalším deformacím. V současné době (listopad 2020 je přechodně zakázán průjezd nákladních vozidel po mostním objektu). Na ostatních částech průjezdního úseku je povrch vozovky v dobrém stavu s lokálním poškozením krajnic. Poruchy se vyskytují zejména v oblastech pracovních spár u napojení na okolní komunikační síť. okolí šachet a vpustí.

Silnice III/0079

Povrch vozovky v uspokojivém stavu s ojedinělými výtluky zasahujícími obrusnou vrstvu a s lokálním poškozením (poklesem) krajnic. Poruchy se vyskytují zejména před křižovatkou se silnicí III/2405, kde je již patrná degradace a ztráta soudržnosti obrusné vrstvy vozovky.

Silnice III/2405

Vozovka je nejvíce poškozena v těchto dílčích úsecích:

- Napojení na silnici II/240 – vážné poruchy vozovky i krajnice, zejména na nároží pravého odbočení.
- Poruchy okrajů vozovky z důvodu špatného stavu mostního objektu přes Únětický potok u obecního úřadu.
- Poškození povrchu vozovky v úseku kolem ulice Zelená
- Poruchy krajnice v ulici Pod Hájem.

Na celém úseku jsou patrné lokální poruchy z důvodu degradace a ztráty soudržnosti obrusné vrstvy vozovky.

2.6 POSOUZENÍ PARKOVACÍCH A Odstavných STÁNÍ

Na průjezdních úsecích se nachází vyznačená stání pouze na silnici II/240 u křižovatky s ulicí K Cihelně. V menší míře pak dochází k odstavování vozidel u přilehlých nemovitostí. Parkující vozidla většinou neomezují průjezdní profil vozovky.

2.7 POSOUZENÍ SPRÁVNOSTI UŽITÍ A PROVEDENÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Silnice II/240

Vodorovné dopravní značení je na průjezdním úseku zčásti opotřebované. Největším deficitem je chybějící vodorovné značení v rozlehlých plochách křižovatek. Špatný stav mostního objektu a opěrných zdí je řešen umístěním betonových svodidel a citybloků. Konkrétní závady jsou následující:

Křižovatka II/240 x II/241

Opotřebené VDZ v prostoru křižovatky. Chybí vyznačení přednosti v jízdě z ulice Úvozová.

Křižovatka II/240 x III/2405

Chybějící VDZ, nadbytečně osazená SDZ A10 na II/240 se SSZ nevyskytuje.

Křižovatka II/240 x Ke Kříži

Chybí vodorovné značení v rozlehlé ploše křižovatky, opotřebené VDZ na II/240.

Křižovatka II/240 x Únětická

Chybí vodorovné značení v rozlehlé ploše křižovatky, opotřebené VDZ na II/240.

Křižovatka II/240 x Na Kalvárii

Chybí SDZ upravující přednost (P4), nadbytečně osazená SDZ A10 na II/240.

Křižovatka II/240 x K Cihelně

Chybí SDZ upravující přednost (P2).

Silnice III/0079

S ohledem na kategorii komunikace a nízkou intenzitu dopravy i rychlost není VDZ realizováno. Chybí vyznačení Z11g na vyústění účelových komunikací Slunná a dodatková tabulka s tvarem křižovatky před napojením na III/2405.

Silnice III/2405

Chybí VDZ před napojením na II/240. Chybí vyznačení Z11g na vyústění účelových komunikací. Špatný stav mostního objektu je řešen vodícími deskami a umístěním betonových citybloků.

2.8 POSOUZENÍ OSVĚTLENÍ

Silnice II/240

Průjezdni úsek je v zastavěném území osvětlen třístupňovými silničními stožáry se sodíkovou výbojkou. Přechody pro chodce jsou přisvíceny samostatným LED diodovým osvětlením. Úroveň VO odpovídá dopravnímu významu komunikace, sloupy VO by bylo vhodné přeložit mimo průjezdni a průchozí profily komunikací.

Silnice III/0079

Veřejné osvětlení je osazeno pouze v nezbytné míře u sousední zástavby. Na úsecích bez zástavby musí chodci vzhledem k absenci chodníků za snížené viditelnosti bezpodmínečně používat reflexní prvky.

Silnice III/2405

Úroveň vybavení průjezdního úseku veřejným osvětlením je nejednotná. U vyústění ulice Zelená je přilehlý chodník osvětlen dvoustupňovým sadovým osvětlením. Na úseku kolem Statenického mlýna je osvětlení silniční a nasvětluje prostor komunikace. Na úseku u obecního úřadu je VO instalováno na sloupech NN a v zastavěném úseku ulice Pod Hájem je opět použito dvoustupňové sadové osvětlení.

2.9 POSOUZENÍ EXISTUJÍCÍCH PEVNÝCH PŘEKÁŽEK

Vzhledem k tomu, že se jedná o komunikace v intravilánu s dovolenou rychlostí do 50 km/h není nutná ochrana pevných překážek svodidlem. Doprovodná zeleň je, i přesto že vytváří na některých úsecích pevnou překážku vhodným prvkem, neboť se jedná o intravilán obce. Přesto byly zjištěny některé bezpečnostní závady.

Silnice II/240

- Sloup VO v průjezdním profilu komunikace II/240 (před vyústěním ul. Úvozová)
- Použití zábradlí s vodorovnou výplní na úseku u mostního objektu přes Únětický potok
- Na úseku chodníku podél II/240 zasahují sloupy VO do průjezdných i průchozích profilů.
- Kolmá čela propustku na připojení nemovitosti Kralupská 470 (autoservis)

Silnice III/0079

Vzhledem k nízké návrhové rychlosti celého úseku je zde nízké riziko při případném nárazu do pevné překážky. Před vjezdem do obce se vyskytují dvě pevné překážky, konkrétně reklamní zařízení na neschválené nosné konstrukci a dále pak nechráněný betonový sloup vedení VN.

Silnice III/2405

Jedná se převážně o intravilán obce, kde je nízké riziko při případném nárazu do pevné překážky. Vzrostlé stromy v blízkosti komunikace jsou v zastavěném území přípustné. Odstraněny by mohly být kamenné patníky v části úseku. Před fotbalovým hřištěm na ul. Pod Hájem by u vzrostlých stromů bylo vhodné doplnit svodidlo.

2.10 ZHODNOCENÍ BEZPEČNOSTI VŠECH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU

Bezpečnost účastníků silničního provozu je na průjezdních úsecích silnic snížena zejména kvůli neusměrněnému provozu v prostoru křižovatek a nutnosti pohybu chodců ve vozovce na úsecích kde nejsou vybudovány chodníky. Jedná se o závady, které by bylo možné zmírnit.

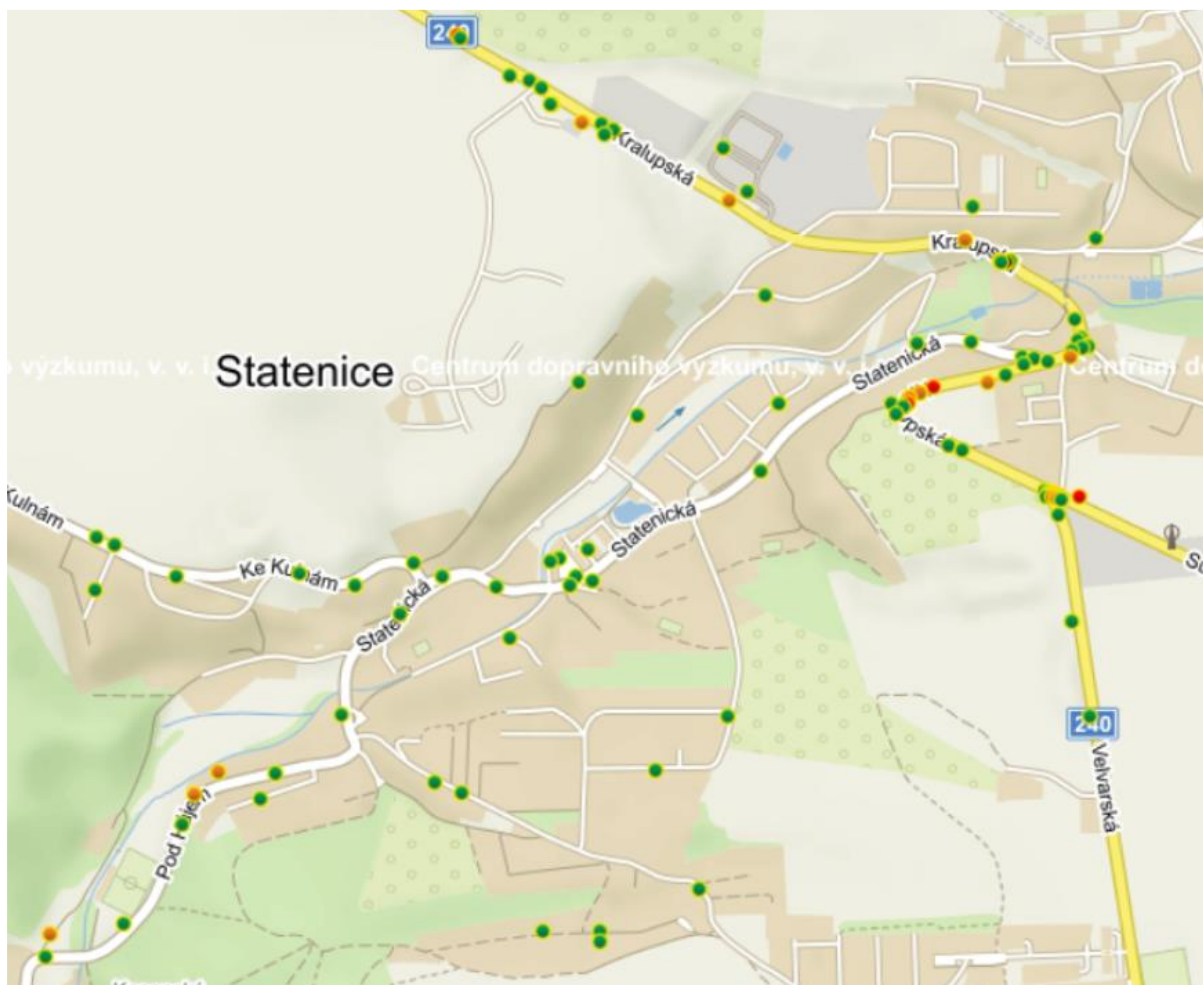
2.11 POSOUZENÍ VLIVU PRACÍ NA KOMUNIKACI NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Přechodné značení a zařízení je osazeno na silnici II/240 a II/2405. Důvodem je v obou případech nevyhovující stav mostních objektů přes Únětický potok. Osazeny jsou betonové bloky a svodidla, která zužují průjezdný profil komunikace. Rizika jsou na těchto úsecích zejména v případě pohybu chodců ve vozovce.

2.12 PROVĚŘENÍ DOSTUPNÝCH NEHODOVÝCH DAT

Podrobné vyhodnocení nehodovosti je provedeno v analýze stavu. Relativní nehodovost na průjezdním úseku silnice II/240 dosahuje hodnoty 0,91 nehody/1 mil. ujetých vozokm, což je hodnota obvyklá při drobných nedostacích komunikace z hlediska bezpečnosti. Za období uplynulých 10 let došlo na průjezdním úseku II/240 k 14 lehkým zraněním, 5 těžkým a k jednomu zranění smrtelnému. Vzhledem k celkovému nízkému počtu nehod ze sledované období (48 nehod za uplynulých 10 let) je zde poměrně vysoký koeficient rizika následků při nehodě (riziko zranění při nehodě 41%). To může být dáno tím, že celá řada nehod je s nízkou hmotnou škodou nebo bez následků na zdraví a z toho důvodu není hlášena Policii ČR. Rizikovou skupinou jsou na silnici II/240 řidiči motocyklů a cyklisté (každá skupina 3 nehody s osobními následky). Na ostatních komunikacích v obci došlo k 56 nehodám a šesti lehkým zraněním. Tyto hodnoty odpovídají nízkým rychlostem na komunikacích v obci. Rozmístění nehod na území obce je patrné z následujícího obrázku:

Obrázek 3 – Dopravní nehody na komunikacích v obci (zdroj: aplikace nehody.cdv.cz)



Z výše uvedeného je patrné, že z hlediska počtu nehod a jejich následků není v řešeném území nezbytně nutné provádět hlubší analýzu příčin nehod a přijímat nápravná opatření, která by souvisela s výskytem nehodové lokality.

3 KONTROLNÍ LISTY PROVEDENÉ INSPEKCE

3.1 PRŮJEZDNÍ ÚSEKY KRAJSKÝCH KOMUNIKACÍ

Potlačení bariérového efektu komunikace – prvky na podporu přecházení, vliv na rychlost

- Největší bariérový efekt má silnice II/240 a to zejména v úseku mostního objektu přes Únětický potok a opěrných zdí, kde chybí chodníky a pohyb chodců je zde vzhledem k intenzitě provozu vysoce nebezpečný. Dále jsou na celém průjezdním úseku o délce 1,8 km pouze tři vyznačené přechody pro chodce.
- Komunikace III. tříd mají bariérový efekt nízký, a to s ohledem na nízkou intenzitu. Chybějící chodníky však pohyb po území obce částečně omezují.

Prvky na podporu dodržování rychlostí, zklidňovací opatření

- S ohledem na členitý terén a směrové vedení není na průjezdních úsecích výrazně překračována dovolená rychlost. Na dvou místech je na vjezdu do obce osazen měřící radar, od Velkých Přílep doplněný VDZ optickou brzdou.

Šířkové poměry, předimenzování prvků (zejména šířek jízdních pruhů)

- Šířky jízdních pruhů jsou na minimu doporučených hodnot. Předimenzovaná není ani šířka komunikací, naopak je zde limit šířky uličního prostoru, který komplikuje možnosti realizace chodníků.

Důraz nejen na funkci dopravní, ale i sociální a pobytovou

- Deficit sociální a pobytové funkce je zejména na průjezdním úseku II/240. Je to dáno vysokou intenzitou dopravy, včetně nákladní a dále pak omezenými šířkovými možnostmi pro vybudování infrastruktury pro pěší a cyklisty.
- Na silnicích III. tříd je na většině úseků dominantní funkce dopravní. Pouze na části v okolí Statenického mlýna jsou uplatněna opatření i pro funkci pobytovou.

Opatření na vjezdu (a výjezdu) do/z obce

- Na dvou místech je na vjezdu do obce osazen měřicí radar, od Velkých Přílep doplněný VDZ optickou brzdou.

Vedení cyklistů a chodců

- Cyklisté jsou v řešeném území vedeni v hlavním dopravním prostoru.
- Chodci mohou částečně využít chodníky, na mnoha místech však chodníky chybí. Tento nedostatek je závažný zejména na průjezdním úseku silnice II/240. Na silnicích III. tříd je v současné době nižší intenzita dopravy, výhledově je však prognózován nárůst, který vyvolá potřebu liniového řešení pohybu pěších mimo hlavní dopravní prostor průjezdních úseků.

Roztříštění monotónnosti dopravního prostoru – zeleň, vysazené prvky, parkovací zálivy

- Na průjezdním úseku II/240 je průjezdní prostor poměrně členitý a to zejména kvůli počtu křižovek a dopravních napojení. Ostatní prvky jsou zde použity pouze minimálně. Průjezdní úseky silnic III. tříd jsou poměrně členité, neboť jsou ovlivněny okolní zástavbou.

Parkování

- Na průjezdních úsecích se nachází vyznačená stání pouze na silnici II/240 u křižovatky s ulicí K Cihelně. V menší míře pak dochází k odstavování vozidel u přilehlých nemovitostí. Parkující vozidla většinou neomezují průjezdní profil vozovky.

Potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace, senioři a děti

- Splněno pouze na nových částech infrastruktury s dílčími závadami (např. chybějící varovný pás na ukončení obytné zóny v ulici Zelená)

3.2 KŘÍŽOVATKY, NAPOJENÍ

Rozpoznatelnost křižovek

- Na většině křižovek je stavebním uspořádáním jednoznačně odlišena hlavní a vedlejší komunikace. Některá napojení místních komunikací jsou natolik prostorově omezená, že je lze při jízdě na hlavní komunikaci snadno přehlédnout. S ohledem na nízké intenzity provozu jsou však rizika nízká. Odlišené není napojení místních a účelových komunikací

Je křižovatka vybavena srozumitelným a nematoucím dopravním značením? Je nejvyšší dovolená rychlost adekvátní podmínkám?

- Dopravní značení vyžaduje dílčí zlepšení (doplnění DZ upravující přednost, doplnění Z11g), dovolená rychlost je adekvátní

Není křižovatka zbytečně rozlehlá?

- Většina křižovatek napojujících místní komunikace na silnici II/240 je v místě napojení zbytečně rozlehlá. Vhodné by bylo provedení stavebních úprav.

Jsou na všech větvích dostatečné rozhledové poměry?

- Ne, rozhledové poměry jsou často omezeny okolní zástavbou.

Je účastníkům provozu zřejmé, kdo má přednost v jízdě?

- Ano, v několika případech se však jedná jen o psychologickou přednost – z části chybí vyznačení dopravním značením.

Je podporován oční kontakt mezi účastníky provozu?

- Ne

Odpovídá typ křižovatky funkci a dopravnímu zatížení křižujících komunikací?

- Křižovatky jsou typově odpovídající, mají však výrazné deficity v návrhových parametrech (velké podélné sklony, nevhodné úhly křížení, malé poloměry oblouků)

Je způsob vedení chodců a cyklistů křižovatkou bezpečný?

- Většinou ne – prvky pro chodce chybí z části, prvky pro cyklisty zcela.

Není nutné zopakovat či zvýraznit DZ "Dej přednost v jízdě"?

- Ne, s výjimkou výše uvedeného doplnění SDZ

Jsou sousední křižovatky stejného (podobného) typu?

- Ano

Je na příjezdech ke křižovatce vhodně snížena rychlost pomocí dopr.-ing. opatření?

- Ano, většinou snížení rychlosti vyplývá z návrhových parametrů komunikací

Je řešena tzv. psychologická přednost?

- Psychologická přednost odpovídá osazenému dopravnímu značení

Mohou řidiči dobře odhadovat vzdálenost křižujících vozidel s ohledem na odhad jejich rychlostí?

- Ano

Je bezpečně řešeno napojení přilehlých pozemků a nemovitostí?

- Ne, nejčastější závadou jsou špatné rozhledové poměry na připojení nemovitostí – omezení oplocením a zelení.

3.3 ZASTÁVKY MHD

Je zvolen správný typ zastávky (mys, na jízdním pásu, zátková, zvýšená)?

- Na silnici II/240 by měly být zastávky umístěny v zálivech, což nesplňuje zastávka Černý Vůl – hospoda.
- Na ostatních silnicích je umístění zastávek odpovídající danému typu komunikace.

Je zajištěn bezpečný pohyb chodců v blízkosti zastávek a snadná dosažitelnost zastávek?

- Ne, chybí přechody pro chodce a navazující chodníky. Závady patrné především u zastávky Černý Vůl – hospoda.

Je zastávka umístěna na takovém místě, že řidiči ostatních vozidel si včas všimnou stojícího autobusu?

- Ano

Jsou dodrženy rozhledové poměry?

- Ano

Je vhodné snížit v přilehlých úsecích nejvyšší dovolenou rychlost?

- Ne

Jsou plochy k čekání cestujících dostatečně rozlehlé či komfortní?

- Ne, plochy by měly být upraveny, kromě nově upravených zastávek Statenice – U Kovárny (směr Tuchoměřice) a Statenice – Černý Vůl (směr Velké Přílepy)

Je nutné řešit vedení cyklistů prostorem zastávky?

- Ne

Je zastávka umístěna na vhodném místě? (z hlediska návaznosti na okolí)

- Ano

Jsou zohledněny potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace?

- Částečně ano

3.4 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Jsou zřetelně a dostatečně vyznačeny zahraniční, dálkové, místní a doplňkové cíle?

- Ano, orientační dopravní značení je odpovídající

Jsou dopravní značky dostatečně viditelné, čitelné a srozumitelné? (v noci, v mlze, v dešti, zakryté zelení, reklamou)

- Část dopravního značení je zakryta zelení, zejména u silnici III. tříd – možné odstranit v rámci běžné údržby

Je vodorovné a svislé značení konzistentní (ve shodě)?

- Ano

Odpovídá způsob značení kategorii a funkci komunikace?

- Ne, žádoucí je doplnění VDZ v prostoru křižovatek

Nezbylo po rekonstrukci v lokalitě původní a nyní již neaktuální dopravní značení?

- Ano, jedná se o celkem pět svislých dopravních značek (2 x A10, 1x DZ neurčitého typu a 2 x zcela zkorodované zákazové značky)

Neomezují značky rozhledové poměry?

- Ne

3.5 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Nejsou rozhledové poměry zhoršovány vybavením komunikace a jejím bezprostředním okolím?

- Rozhledové poměry jsou omezeny okolní zástavbou, oplocením i zelení v rozhledových polích. Podrobněji viz popis konkrétních křižovatek v kapitole 2.4.

Neomezuje vegetace rozhledové poměry?



- Částečně ano, nutné provádění údržby zeleně

Nejsou rozhledové poměry omezeny parkujícími vozidly?

- Ne

Je na přechodech pro chodce dostatečný rozhled?

- Ano

3.6 VOZOVKA

Jsou protismykové vlastnosti dostatečné?

- Vozovky v řešeném území jsou s asfaltovým krytem. Protismykové vlastnosti nebyly měřeny. Vizuálně nebyly zjištěny poruchy makrotextury povrchu.

Je odvodnění provedeno funkčně a bezpečně?

- Ano

Nevykazuje povrch vozovky poruchy, které mají vliv na bezpečnost?

- Stav povrchu vozovky na napojení III/2405 x II/240 vykazuje poruchy, které mohou ovlivnit bezpečnost – konkrétně plynulost rozjezdu vozidla do stoupání. Vhodné provést opravu povrchu a krajnice.

Je krajnice dostatečně stabilní?

- Lokálně byly zjištěny poruchy stability, bez zásadního vlivu na bezpečnost. Výjimkou je úsek opěrných zdí a mostního objektu. Tam jsou poruchy výrazné.

Nejsou na vozovce stopy po brzdění?

- Ne

3.7 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

Jsou přechody pro chodce umístěny v místech přirozených tras pěších?

- Ano, ale je nutné doplnění přechodů pro chodce na dalších místech (viz analýza stavu)

Je vhodné nahradit přechod pro chodce místem pro přecházení?

- Ne

Není přechod pro chodce příliš dlouhý?

- Ne

Je zajištěna viditelnost pěších a cyklistů?

- Na přechodech pro chodce ano, ale v úsecích, kde jsou vedeni v hlavním dopravním prostoru komunikací je postřehnutelnost chodců ovlivněna směrovými oblouky

Nevyskytují se podél cyklistických tras nebezpečné pevné překážky?

- Ne

Jsou cyklisté vedeni v dopravním prostoru vhodným způsobem (segregace x integrace)?

- Ne, na II/240 by měli být cyklisté vedeni mimo hlavní dopravní prostor

Je zajištěno bezpečné soužití chodců a cyklistů?

- Ano, ale rozsah stávajících opatření pro cyklisty není dostatečný

Je provedení křížení cyklistických tras s pozemní komunikací bezpečné?

- Cyklistická trasa 8100 (Pražské kolo) vyúsťuje z Únětické ulice do hlavního dopravního prostoru ulice Kralupská (II/240). Pohyb cyklistů v prostoru této komunikace není s ohledem na intenzitu dopravy a podélný sklon komunikace bezpečný.

Je zabráněno konfliktům mezi cyklisty a parkujícími vozidly (např. náhlé otevření dveří zaparkovaného vozidla)?

- Ano

Je kvalita povrchu dostatečná?

- V ulici Pod Punčochou ne, ostatní úseky v uspokojivém stavu.

Je řešeno osvětlení?

- Ano

Ovlivňuje utváření komunikace a okolí pocit sociálního bezpečí chodců a cyklistů?

- Ano, částečně na silnicích III. tříd a místních komunikacích. Ne na II/240.

Jsou zohledněny potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace?

- Pouze v menší míře

3.8 OSTATNÍ

Jsou zohledněny potřeby vozidel integrovaného záchranného systému?

- Ano

Nevyskytuje se podél vozovky nevhodná skladba vegetace - spad listů na vozovku, střídání světla a stínu?

- Ne

Je zabráněno parkování na nevhodných místech?

- K parkování na nevhodných místech nedochází.

4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Inspekční prohlídka byla vykonána osobou s oprávněním k výkonu činnosti auditora bezpečnosti pozemních komunikací. Bylo zjištěno, že počet nehod na průjezdních úsecích odpovídá přibližně průměrné nehodovosti, která je na tomto typu komunikací akceptována a nebyl tedy zjištěn výskyt nehodových lokalit. Ohroženou skupinou jsou zde zejména cyklisté a motocyklisté. Naopak velmi nízký je počet nehod s účastí chodců. K poměrně malému počtu nehod s osobními následky pravděpodobně přispívají i návrhové parametry komunikací, které neumožňují výrazné překračování dovolené rychlosti.

Největší bezpečnostní rizika vyplývají ze špatných řešení stávajících křižovatek a z chybějících chodníků podél krajských silnic. Před očekávaným nárůstem intenzit dopravy na těchto komunikacích je proto nutné provést opatření, která identifikovaná rizika sníží, nebo zajistí, že nebudou v porovnání se stavem více narůstat. Na průjezdních úsecích silnic II. a III. tříd obcí Statenice je proto doporučeno způsob odstranění zjištěných bezpečnostních závad a postup provedení doporučených úprav.

**4.1 SILNICE II/240**

Lokalizace	Křižovatka II/240 x II/241 x Úvozová
Závada 1	Chybějící dopravní značení
Riziko	Nízké
Řešení	Doplnění SDZ P4 na ulici Úvozová a doplnění VDZ
Náročnost	Nízká
Závada 2	Rozlehlá plocha křižovatky, špatné rozhledové poměry
Riziko	Střední
Řešení	Doplnění stavebních prvků (ostrůvků) nebo přestavba na okružní, doplnění dopravního značení
Náročnost	Vysoká

Lokalizace	II/240 napojení nemovitostí u ul. Úvozová
Závada	Omezené rozhledové poměry, zakončení svodidla bez náběhu
Riziko	Nízké
Řešení	Údržba přesahující zeleně, úprava svodidla
Náročnost	Nízká

Lokalizace	II/240 úsek Pod Višňovkou – Statenická
Závada 1	Nadbytečné SDZ A10
Riziko	Nízké
Řešení	Odstranění SDZ
Náročnost	Nízká
Závada 2	Chybí pěší propojení pro přístup k zastávkám VHD, nevyhovující provedení nástupišť
Riziko	Střední
Řešení	Úprava zastávek, doplnění přístupových cest – chodníků
Náročnost	Střední

Lokalizace	Křižovatka II/240 x III/2405 x Úvozová
Závada	Nevhodný úhel křížení, velké podélné sklony, malé poloměry oblouků, chybí chodník
Riziko	Střední
Řešení	Celková stavební úprava křižovatky, prověření změny výškového řešení a úpravy napojení
Náročnost	Vysoká

Lokalizace	Křižovatka II/240 x Ke Kříži
Závada	Rozlehlá plocha křižovatky bez usměrnění provozu, neřešen pohyb pěších
Riziko	Nízké
Řešení	Stavební úprava, doplnění chodníků
Náročnost	Střední

Lokalizace	II/240 – most přes Únětický potok a opěrné zdi
Závada	Neřešen pohyb pěších, špatný stav objektu a zádržných systémů
Riziko	Vysoké
Řešení	Celková stavební úprava, nový mostní objekt, zdi a doplnění chodníku
Náročnost	Vysoká

Lokalizace	Křižovatka II/240 x Únětická
Závada	Rozlehlá plocha křižovatky bez usměrnění provozu, omezené rozhledové poměry, neřešen pohyb pěších a cyklistů a návaznost tras na chodník
Riziko	Nízké
Řešení	Stavební úprava, doplnění chodníků
Náročnost	Střední

Lokalizace	II/240 úsek Únětická x K Cihelně
Závada 1	Poloha sloupů VO – zasahují do průchozích a průjezdných profilů
Riziko	Nízké
Řešení	Přeložka sloupů VO
Náročnost	Střední
Závada 2	Neřešen pohyb cyklistů
Riziko	Nízké
Řešení	Opěrné stěny a rozšíření chodníku na stezku pro pěši a cyklisty
Náročnost	Vysoká

Lokalizace	II/240 zastávka Statenice Černý Vůl směr Praha
Závada	Nevyhovující stav nástupiště, neodpovídající parametry zálivu
Riziko	Nízké
Řešení	Stavební úprava
Náročnost	Nízká



4.2 SILNICE III/0079

Lokalizace	Křižovatka III/0079 x III/2405 a navazující úsek směr Račanská
Závada	Rozlehlá a nevhodně usměrněná křižovatka, neřešen pohyb pěších
Riziko	Nízké
Řešení	Stavební úprava nebo přestavba na okružní, vybudování chodníku
Náročnost	Střední

Lokalizace	III/0079 úsek vjezd do obce - Račanská
Závada	Dopravní zařízení a značení – chybí Z11g u ul. Slunná, chybí svodidlo u sloupu VN
Riziko	Nízké
Řešení	Doplnění DZ a zařízení
Náročnost	Nízká

4.3 SILNICE III/2405

Lokalizace	Celý úsek III/2405
Závada	Chybí označení účelových komunikací
Riziko	Nízké
Řešení	Doplnění Z11g
Náročnost	Nízká

Lokalizace	Úsek III/2405 mezi II/240 a ul. Zelená
Závada	Neřešen pohyb pěších, chybí chodník
Riziko	Nízké
Řešení	Vybudování chodníku
Náročnost	Střední

Lokalizace	Křižovatka III/2405 x Keltská x Statenický mlýn
Závada	Omezené rozhledové poměry na výjezdu z ul. Keltská
Riziko	Nízké
Řešení	Stavební úprava křižovatky, před rozvojem lokality Z14
Náročnost	Střední

Lokalizace	Úsek III/2405 mezi Statenickým mlýnem a zastávkou Statenice, U Kovárny směr Tuchoměřice
Závada	Neřešen pohyb pěších, chybí chodník
Riziko	Nízké
Řešení	Vybudování chodníku
Náročnost	Střední

Lokalizace	Křižovatka III/2405 x Pod Zámek
Závada	Omezené rozhledové poměry, neřešen pohyb pěších
Riziko	Nízké
Řešení	Stavební úprava křižovatky, doplnění chodníku, před rozvojem lokality Zámek
Náročnost	Střední

Lokalizace	III/2405, most 2405-1, (u OÚ)
Závada	Omezené šířkové poměry, neřešen pohyb pěších
Riziko	Nízké
Řešení	Nový mostní objekt nebo oprava stávajícího, doplnění navazujících chodníků
Náročnost	Střední

Lokalizace	III/2405, ulice Pod Hájem
Závada	Neřešen pohyb pěších
Riziko	Nízké
Řešení	Vybudování opěrné zdi a chodníku
Náročnost	Střední

4.4 DOPORUČENÍ PRO POSTUP REALIZACE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

Výše uvedená opatření je nejefektivnější provést v předstihu před rozvojem dílčích částí území obce tak, aby byly úpravy infrastruktury provedeny ještě před zvýšením intenzit dopravy generovaným jednotlivými rozvojovými záměry. Úpravy, které jsou závislé na investici Kraje jsou podtrženy. Opatření s nízkou náročností lze provést samostatně, v krátkodobém časovém horizontu. V případě postupné realizace opatření je doporučen tento postup:

- 1) Stavební úprava křižovatky II/240 x III/2405, včetně prověření možnosti úpravy výškového vedení silnice II/240 v přilehlém úseku, zmenšení podélných sklonů, doplnění chodníků.
- 2) Doplnění chodníků a úprava autobusových zastávek Statenice, Černý Vůl, Hospoda, návaznost na chodník od křižovatky se silnicí III/2405.
- 3) Stavební úprava křižovatky III/2405 x III/0079, včetně návazného úseku ulice Ke Kůlnám, doplnění chodníku.
- 4) Stavební úprava (rozšíření) křižovatky III/2405 x Keltská, návaznost chodníků.

- 5) Celková úprava lokality Pod Zámkem, stavební úprava křižovatky III/2405 x Pod Zámkem, doplnění chodníků.
- 6) Oprava mostního objektu na III/2405 u obecního úřadu.
- 7) Doplnění chodníku podél III/2405 v úseku II/240 – Zelená.
- 8) Stavební úpravy křižovatky II/240 x Ke Kříži – usměrnění provozu a doplnění chodníků.
- 9) Stavební úpravy křižovatky II/240 x Únětická – usměrnění provozu a doplnění chodníků.
- 10) Doplnění chodníku podél II/240 v úseku Ke Kříži – Únětická
 - a. V návaznosti na nový mostní objekt a opěrné zdi.
- 11) Stavební Úprava zastávky Statenice, Černý Vůl směr Praha.
- 12) Přeložka sloupů VO podél II/240.
- 13) Rozšíření chodníku podél II/240, přestavba na stezku pro pěší a cyklisty, vybudování opěrné zdi.
- 14) Stavební úprava křižovatky II/240 x II/241.