



**FAKULTA
DOPRAVNÍ
ČVUT V PRAZE**

ÚSTAV SOUDNÍHO ZNALECTVÍ V DOPRAVĚ

OPTIMALIZACE ÚROVNĚ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V MÍSTĚ INTRAVILÁNOVÉHO PRŮTAHU ULIC K HRNČÍŘŮM, K LABEŠKÁM A K ŠEBEROVU NA ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA-ŠEBEROV

SRPEN 2026

Odpovědný řešitel:

Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.

Objednatel:

**Městská část Praha-Šeberov
K Hrnčířům 160
149 00 Praha 4 – Šeberov**



**ÚSTAV
SOUDNÍHO
ZNALECTVÍ
V DOPRAVĚ**



Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1
110 15 Praha

Číslo povolení: 083
Č.j.: 242/2012-120-ORG2/4

Povolení k výkonu činnosti
**AUDITOR BEZPEČNOSTI
POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ**

podle § 18h zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění
pozdějších předpisů, se vydává na základě prokázání bezúhonnosti a odborné
způsobilosti podle § 18i uvedeného zákona.

Jméno a příjmení: **Ing. Karel Kocián**

Datum narození: **5.11.1986**

Datum vydání povolení: **4.1.2013**

*Úspěšné složení zkoušky dle § 18i, odst. 1, písm. c) výše uvedeného zákona je doloženo
protokolem o výsledku zkoušky k prokázání odborné způsobilosti auditora bezpečnosti
pozemních komunikací č.j. 234/2012-120-ORG2/4 konané dne 26.11.2012.*

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



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



Ministerstvo dopravy – Odbor pozemních komunikací

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

Č. j.: 27/2020-120-ORG2/5



ROZHODNUTÍ

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

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

p o v o l e n í

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

O d ů v o d n ě n í

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

P o u č e n í

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

V Praze 22. prosince 2020


Ing. Václav Krumphanzl
ředitel
Odbor pozemních komunikací





Ministerstvo dopravy



Č. j./Sp. zn.
MD-19112/2025-940/7
MD/19112/2025/940

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako věcně příslušný správní orgán státní správy podle § 18h odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), rozhodlo na základě žádosti pana Ing. Tomáše Blodka, narozeného dne 14. 6. 1998, bytem Letecká 641/11, 161 00 Praha 6 (dále jen „účastník řízení“), doručené dne 10. 1. 2025, kterou bylo zahájeno správní řízení ve věci vydání povolení pro auditora bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18h odst. 2 zákona, takto:

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

p o v o l e n í

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

O d ů v o d n ě n í

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

P o u č e n í

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

V Praze dne 23. června 2026

Mgr. Ján Skovajsa
ředitel
Odbor pozemních komunikací



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

ID datové schránky: n75auu3
e-mail: posta@md.gov.cz
tel. +420 225 131 111

1



Ministerstvo dopravy



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

ROZHODNUTÍ

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

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

p o v o l e n í

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

O d ů v o d n ě n í

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

P o u č e n í

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

V Praze dne 11. března 2024



Mgr. Ján Skovajsa
ředitel
Odbor pozemních komunikací



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

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

1



Ministerstvo dopravy



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

ROZHODNUTÍ

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

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

p o v o l e n í

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

O d ů v o d n ě n í

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

P o u č e n í

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

V Praze dne 11. března 2024

Elektronický podpis: 11.3.2024
Certifikát autora podpisu:

Jméno: Mgr. Ján Skovajsa
Vydal: PostSignum Qualified CA 4
Platnost do: 26.2.2027 11:17 +01:00



Mgr. Ján Skovajsa

ředitel

Odbor pozemních komunikací

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

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

1

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

NÁZEV AKCE:

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov

OBJEDNATEL:

Městská část Praha-Šeberov

K Hrnčířům 160

149 00 Praha 4 – Šeberov

IČO00241717

DIČ..... CZ00241717

Zastoupený:

ve věcech smluvních:..... Ing. Petra VENTUROVÁ, starostka MČ Praha-Šeberov

ve věcech technických: Ing. Petra VENTUROVÁ, starostka MČ Praha-Šeberov

č. smlouvy:..... 16/2026

ZHOTOVITEL:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

Ústav soudního ználectví v dopravě

Konviktská 20, Praha 1, 110 00

IČO 68407700

DIČ..... CZ68407700

zastoupený..... děkanem doc. Ing. Stanislavem NOVOTNÝM, Ph.D.

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

řešitelský tým Ing. Jakub NOVÁČEK, Ph.D., Ing. Tomáš KOHOUT, Ph.D.

Ing. Pavel VRTAL, Ph.D., Ing. Tomáš BLODEK, Ing. arch. Polina NOVÁČKOVÁ, Maxim Palla

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

Mob..... +420 607 592 412

Obsah

1. Zadání	10
2. Metodika zpracování	12
2.1 Dopravně-inženýrské posouzení	12
2.1.1 Dopravní průzkum intenzit	12
2.1.2 Měření rychlosti projíždějících vozidel	12
2.2 Vyhodnocení bezpečnosti silničního provozu	13
2.2.1 Statistické vyhodnocení DN	13
2.2.2 Sledování dopravních konfliktů	14
2.3 Bezpečnostní inspekce PK	15
2.3.1 Metodika zpracování	15
2.3.2 Kontrolní listy	16
2.3.3 Prohlídka lokality v terénu	17
3. Analýza sledovaného území	18
4. Vyhodnocení dopravního průzkumu	24
5. Vyhodnocení radarového měření	27
6. Statistické vyhodnocení DN	34
6.1 Nehody s následkem na zdraví	35
6.2 Shluky dopravních nehod	36
6.3 Celkové vyhodnocení nehodovosti	37
7. Vyhodnocení dopravních konfliktů	38
8. Bezpečnostní inspekce PK	41
8.1 Nevhodné rozhledové poměry a dopravní uspořádání	41
8.2 Pěší a cyklistická infrastruktura	49
8.3 Autobusové zastávky	61
8.4 Dopravní značení a zařízení	65
8.5 Technický stav vozovky	73
8.6 Reklamní zařízení	75
9. Syntéza zjištěných závěrů	77
10. Formulace návrhu sanačních opatření	79
11. Závěr	81
Seznam použité literatury	82

PŘÍLOHY:

Příloha 1 – Zátěžový diagram RPDl v křižovatce ulic K Hrnčířům x K Šeberovu x K Labeškám

Příloha 2 – Zátěžový diagram RPDl pomalých vozidel v křižovatce ulic K Hrnčířům x K Šeberovu x K Labeškám

Příloha 3 – Zátěžový diagram RPDl lehkých a těžkých nákladních vozidel ve sledované lokalitě

Příloha 4 – Zátěžový diagram RPDl těžkých nákladních vozidel ve sledované lokalitě

Příloha 5.1 – Lokalizace identifikovaných deficitů – severní část území (Šeberov)

Příloha 5.2 – Lokalizace identifikovaných deficitů – jižní část území (Hrnčíře)

1. Zadání

Předmětem posouzení je silniční průtah městskou částí Praha-Šeberov, a to konkrétně intravilánové úseky MK K Hrnčírům o celkové délce přibližně 2,1 km, MK K Šeberovu o celkové délce přibližně 0,9 km a MK K Labeškám o celkové délce přibližně 1,5 km. V této lokalitě, konkrétně v místě souhrnného rozsahu 4,5 km MK, bude provedeno místní dopravně-bezpečnostní šetření za účelem optimalizace úrovně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Ve vztahu k charakteru území a dopravního významu sledovaných místních komunikací bude posouzení zaměřeno na rozbor vzájemných interakcí nejen mezi motorovými vozidly, ale i z pohledu nejzranitelnějších účastníků silničního provozu (děti, chodci a cyklisté). Primárním cílem díla bude identifikovat riziková místa z pohledu bezpečnosti silničního provozu a v nich navrhnout metodicky vhodná nápravná sanační opatření, a to případně i ve variantním provedení. Koncepte opatření bude vycházet z obecných principů humanizace stávajícího dopravního uspořádání, které dle podnětu místních obyvatel aktuálně nevykazuje celospolečensky akceptovatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu.

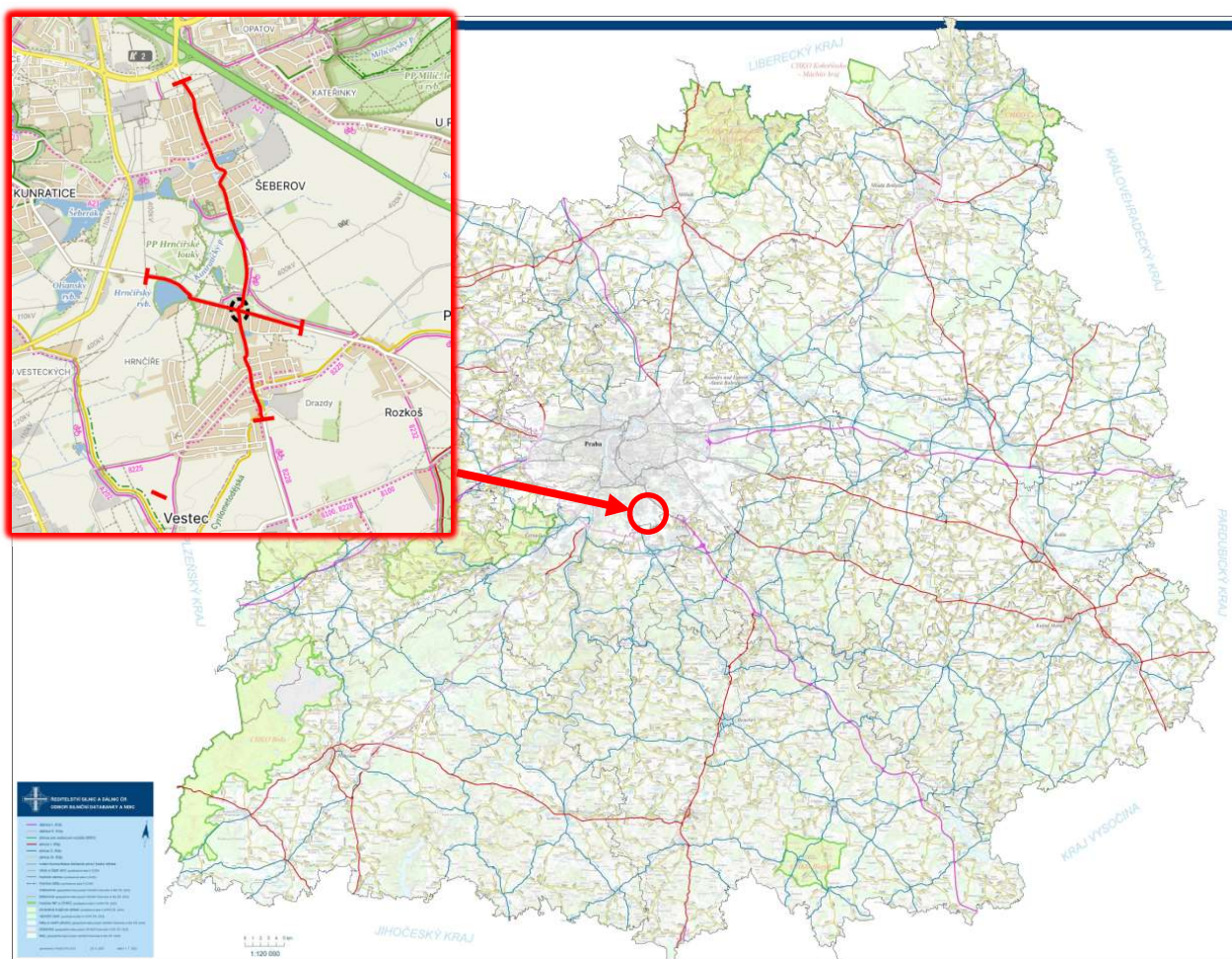
První metodická část bude spočívat v provedení bezpečnostní inspekce PK. V závislosti na případných identifikovaných dopravně-bezpečnostních deficitech budou navržena konkrétní nápravná opatření, jejichž cílem bude zajistit společensky přijatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu. Nápravná opatření budou zohledňovat zjištěné poznatky o lokální úrovni bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a to na základě provedené analýzy dopravních nehod, dopravních konfliktů, rychlosti projíždějících vozidel a směrového dopravního průzkumu v místě okružní křižovatky MK K Hrnčírům, K Šeberovu a K Labeškám. Navržená sanační opatření budou z pohledu ekonomické a administrativní náročnosti různorodé povahy (krátkodobá, střednědobá a dlouhodobá opatření). Konkrétně se bude jednat např. o změnu, resp. doplnění či optimalizaci současného provedení dopravního značení, ale také i o doporučení v podobě změny místního dopravního režimu. Z kategorie dlouhodobých (investičně náročnějších) opatření může být např. doporučena změna prostorového uspořádání hlavního dopravního prostoru, a to s cílem podpory dopravy v klidu, resp. obecného zklidnění uličního prostoru. Závěrečná fáze prací bude spočívat v projednání formulovaných sanačních opatření s objednatelem posouzení a s DOSS.

Zpracování dopravně-bezpečnostního posouzení bude provedeno v souladu s vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o PK, ve znění pozdějších předpisů a současně i dle pokynů uvedených v metodice provádění 121/2013-520-TPV/1 „Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací“, vydané Ministerstvem dopravy ČR. Dopravní průzkum bude realizován v souladu s TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání). Rozbor rizikových interakcí mezi jednotlivými účastníky provozu bude proveden dle platné Metodiky sledování a vyhodnocování dopravních konfliktů (110/2013-520-TPV/1), vydané Ministerstvem dopravy ČR.

Obsah díla:

- **Zjištění lokálních dopravně-inženýrských parametrů:**
 - zjištění aktuální intenzity, směrovosti a skladby dopravního proudu,
 - radarové měření rychlosti projíždějících vozidel.
- **Analýza úrovně bezpečnosti silničního provozu:**
 - analýza silniční nehodovosti,
 - analýza dopravních konfliktů.
- **Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací:**
 - identifikace dopravně-bezpečnostních rizik stávajícího stavebního provedení.
- **Aplikace zjištěných závěrů:**
 - formulace metodicky vhodných sanačních opatření,
 - projednání zjištěných závěrů s objednatelem posouzení a DOSS.

Následující *Obrázek 1* vizuálně specifikuje sledovanou silniční síť o celkovém rozsahu přibližně 4,5 km na území městské části Praha-Šeberov.



Obrázek 1 – Situace širších vztahů a vyznačení sledovaných komunikací. [1] [26]

2. Metodika zpracování

Za účelem zjištění aktuální míry bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v místě sledovaného intravilánového území (ulice K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu) v městské části Praha-Šeberov byly aplikovány nástroje zaměřené na zjištění dopravně-inženýrských parametrů dopravního proudu (intenzita, směrovost pohybů a rychlost vozidel) a numerické vyhodnocení bezpečnosti (statistické vyhodnocení nehodovosti a analýza dopravních konfliktů). Zároveň byl aplikován další systematický nástroj zaměřený na zvyšování bezpečnosti provozu, a to bezpečnostní inspekce pozemních komunikací (dále jen „BI“).

2.1 Dopravně-inženýrské posouzení

Pro potřeby nejen dopravně-bezpečnostního posouzení, ale též pro posouzení současného organizačního uspořádání, bylo nezbytné realizovat v místě sledované lokality dopravní průzkum. Konkrétně bylo provedeno měření v místě okružní křižovatky ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu. Zjištěná skladba a intenzita dopravního proudu bude využita k určení pravděpodobnosti vzniku konfliktních situací mezi motorovými vozidly. Paralelně s probíhajícím dopravním průzkumem byla zjišťována skutečná rychlost projíždějících vozidel v MK K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu.

2.1.1 Dopravní průzkum intenzit

Dopravní průzkum byl proveden podle zásad pro provádění dopravních průzkumů dle TP 189 [16]. Průzkum proběhl ve středu 11. března 2026 v časovém období 6:00–18:00 a byl realizován formou záznamu na digitální kameru, která byla umístěna ve výšce přibližně 4 metry nad niveletou vozovky v místě okružní křižovatky. Následně došlo k vyhodnocení videozáznamu, a to v souladu s pravidly uvedenými v TP 189. Data z videozáznamu byla zpracována v plném 12 hodinovém rozsahu. Pro stanovení sledovaných parametrů dopravního proudu byl použit dopravní portál www.tralys.cz. [3] Současně takto zjištěné hodnoty byly následně porovnány s výsledky sčítání prováděného TSK z roku 2024.

2.1.2 Měření rychlosti projíždějících vozidel

Měření rychlosti projíždějících vozidel bylo provedeno radarovými snímači SIERZEGA SR4, a to v časovém období od středy 11. března až do neděle 29. března 2026 (včetně). Na základě požadavků vyplývajících z povahy dopravně-bezpečnostního posouzení bylo nezbytné zjistit skutečnou rychlost vozidel vjíždějících do obce na MK K Hrnčířům, K Labeškám, K Šeberovu a současně rychlost vozidel i v centru obce. Charakteristika měřicího zařízení je následující: [4]

Výrobce: Sierzega Elektronik GmbH, Rakousko

Radarový modul: SIERZEGA SR4

Rozsah měření: 8 – 254 km/h

Přesnost měření: Rychlost	+/- 3 %
Délka vozidla	+/- 20 %
Bezpečnostní odstup:	+/- 0,2 sec



Statistický radar dokáže detekovat projíždějící vozidla v obou směrech jízdy včetně záznamu jejich rychlosti a rozestupu. Vozidla jsou rozřazena do jednotlivých kategorií (dle naměřené délky), které uvádí následující *Tabulka 1*.

Tabulka 1 – Rozdělení skladby vozidel do čtyř základních kategorií dle jejich délky.

Evidenční číslo	Charakteristika dopravního prostředku	Délka [m]
Kategorie 1	jednostopá vozidla (motocykl)	do 1,5
Kategorie 2	osobní automobily a lehké nákladní automobily	do 6,0
Kategorie 3	těžká nákladní vozidla bez přívěsu, autobusy	do 9,5
Kategorie 4	návěsové soupravy, kloubové autobusy	nad 9,5

Naměřená data o dopravním proudu jsou následně vyhodnocena. Současně je vždy uvedena zjištěná v_p – průměrná rychlost, v_{85} – rychlost, kterou nepřekračuje 85 % dopravního proudu a v_{max} – maximální naměřená rychlost. Dále je uveden graf zobrazující procentuální dodržování, resp. překračování lokální nejvyšší dovolené rychlosti motorovými účastníky silničního provozu. U tohoto vyhodnocení jsou z důvodu nejistoty radarového měření vždy připočteny k nejvyšší dovolené rychlosti 3 km/h. Tedy například v intravilánu, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h, jsou až vozidla jedoucí rychlostí 54 km/h zařazena do kategorie vozidel nedodržujících nejvyšší dovolenou rychlost.

Na závěr této kapitoly je uveden histogram naměřených rychlostí. Jednotlivé jízdní směry jsou vyhodnoceny samostatně. Jednotlivé sloupce grafu představují interval rychlostí rozdělený po 5 km/h a četnost záznamů v každém intervalu je vyjádřena v procentech.

2.2 Vyhodnocení bezpečnosti silničního provozu

Ve sledované lokalitě byla bezpečnost provozu hodnocena pomocí nehodovosti evidované Policií ČR (dále jen „PČR“) a metodou dopravních konfliktů. Obecně se jedná o standardně používané nástroje pro vyjádření úrovně bezpečnosti silničního provozu. Z níže uvedených důvodů lze považovat nehodová data pouze za informativní nástroj a větší váhu je třeba přikládat závěrům vyplývajícím ze sledování dopravních konfliktů.

2.2.1 Statistické vyhodnocení DN

Nehodovost byla hodnocena na základě statistických údajů o silniční nehodovosti v ČR, které zpracovateli posouzení poskytlo Policejní prezidium ČR. Obecně lze konstatovat, že PČR eviduje nehodové události, u kterých došlo ke zranění osob, škodě na majetku třetí osoby, anebo byla způsobena hmotná škoda na majetku vyšší než 200 tis. Kč (do 30. června 2025 byla hranice stanovena na 100 tis. Kč). Za účelem získání co nejvíce vypovídajícího datového souboru o nehodových událostech, řešitelský tým rozšířil standardně používané tříleté hodnotící období na časový interval pěti let. **Konkrétně bylo přistoupeno k rozboru silniční nehodovosti za období od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2025.**

Vstupní data jsou databázově vyňata z „Formulářů evidence nehod v silničním provozu“, které neobsahují bližší popis místa, průběhu či vzniku nehodového děje a slouží zejména pro statistické účely. **Přesto lze konstatovat, že pro obecnou lokalizaci nehodových úseků mají nehodová data dostatečně vypovídající hodnotu.** Na základě zkušeností ze znalecké praxe zhotovitele a dalších podkladů (např. fotodokumentace z místa nehody) byla některá data o DN kontrolována, rozšířena, resp. opravena (např. GPS poloha).

2.2.2 Sledování dopravních konfliktů

Oproti rozboru statistiky dopravních nehod je v ČR méně tradiční metodou hodnocení bezpečnosti silničního provozu sledování dopravních konfliktů (tzv. skoronehody). Prakticky se jedná o sledování a vyhodnocování konfliktních situací v reálném silničním provozu. Konfliktní situace jsou takové situace, které se blíží nehodovým, ale jsou včas odvráceny např. změnou rychlosti nebo směru jízdy. Předností této metody sledování je, že umožňuje odhalit rizikové faktory provozu dříve, než dojde k samotným nehodám. Zatímco sledování a vyhodnocování nehod se pohybuje v řádu let, u konfliktů se pracuje v řádu dnů nebo týdnů. Další výhodou metody přímého sledování konfliktních situací je její komplexnost – z dané lokality lze získat navíc aktuální dopravně-inženýrská data. Sledování konfliktů je tedy nejen efektivnější a méně náročná metoda (zejména časově a finančně), ale především humánnější, protože bezpečnost daného místa lze řešit dříve, než k dopravním nehodám dojde. Navíc při sledování konfliktů mohou být odhalena rizika, která při analýze dopravních nehod nemohou být zjištěna. V úvahu připadají takové situace, kdy např. k nehodám vůbec nedojde, anebo nejsou hlášeny PČR. Účastníci pojistné události řeší situaci bez účasti PČR a nehodovou událost zanesou do tzv. formuláře „Záznam o dopravní nehodě“, který se také nazývá „Euroformulář“.

Pro účely sledování dopravních konfliktů v rámci provedených průzkumů se vycházelo z Metodiky sledování dopravních konfliktů [25]. Ta obsahuje rozdělení konfliktů do celkově pěti stupňů závažnosti. Prvním stupněm je stupeň 0, který je využíván pro sledování jakéhokoliv samostatného chování účastníka silničního provozu. V rámci sledované lokality byl takovým manévrem např. nevhodný způsob průjezdu křižovatkou, resp. opomenutí řidiče vozidla informovat ostatní účastníky provozu o změně směru. Stupeň 1 je přisouzen kontrolovaným manévřům bez omezení nebo s malým omezením. Příkladem tohoto stupně je konflikt odbočujícího vozidla z hlavní komunikace a za ním jedoucího vozidla, které musí přizpůsobit svoji rychlost nebo trajektorii průjezdu tak, aby bezpečně objelo odbočující vozidlo (viz *Tabulka 2*).

Tabulka 2 – Přehledná tabulka stupňů závažnosti a příklad zápisu. [25]

Stupnice vyhodnocování s charakteristikou jednotlivých stupňů závažnosti			
Stupeň závažnosti konfliktu		Interpretace stupně	
0		Sledování jakéhokoli samostatného chování účastníka silničního provozu (např. nedání signálu o změně směru jízdy)	
1		Kontrolovaný manévr bez omezení (např. změna rychlosti); lehký konflikt	
2		Výrazný manévr, s omezením (např. změna směru); střední konflikt	
3		Kritický manévr, s ohrožením; těžký konflikt	
4		Fyzická kolize, nehoda	
Způsob zápisu dopravního konfliktu:		1 x O / N – 1	
		Počet událostí x zavinil (příčinitel) / reagoval (reakcionář, či oběť) – stupeň závažnosti	
Použité zkratky:			
O	osobní vozidlo	B	autobus
N	lehké nákladní vozidlo	T	tramvaj
NT	těžké nákladní vozidlo	Ch / C	chodec / cyklista

Rozdíl mezi stupni 1 a 2 je malý, přesto je nutné si uvědomit, že v některých specifických situacích je potřeba konflikt s omezením rozdělit na méně závažný a závažnější (stupeň 2). Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je „nesmět omezit“ v §2 odst. m) definováno jako povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nepřekážel. Stupeň 3 je určen pro situace, kdy dochází k ohrožení účastníků silničního provozu a jedině včasný manévr (hlasité brzdění, např. doplněné troubením) může zabránit vzniku dopravní nehody. „Nesmět ohrozit“ znamená podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – §2 odstavec l povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí. Posledním stupněm 4 je záznam nehody samotné (souhrnný přehled obsahuje *Tabulka 2*). Rozhodnutí, zda se jedná o dopravní konflikt a přiřazení odpovídajícího stupně závažnosti konfliktu probíhá sémanticky, tzn., že vše je určováno na základě dojmu posuzovatele.

Průzkum byl proveden na základě pořízeného kamerového záznamu ze dne 11. března 2026. Předmětný videozáznam byl nejprve podroben obecné analýze, a to v celém 12hodinovém rozsahu. Následně bylo provedeno hodinové vyhodnocení, a to konkrétně v takovém časovém období, kdy byla zjištěna nejvyšší intenzita automobilů. Tento metodický přístup byl zvolen na základě charakteru posouzení, které je zaměřeno na analýzu rizikovosti jednotlivých křižovatkových pohybů.

2.3 Bezpečnostní inspekce PK

V rámci procesu zpracování zprávy z BI PK bylo provedeno místní šetření pro bližší pochopení lokální problematiky a za účelem odhalení dopravně-bezpečnostních rizik. Hodnocení dopravně-bezpečnostní úrovně bylo na základě charakteru sledované lokality provedeno jak z pohledu motorových, tak i nemotorových účastníků silničního provozu.

2.3.1 Metodika zpracování

Technika provedené inspekce vycházela z „Metodiky bezpečnostní inspekce pozemních komunikací-metodika provádění“, 3. vydání [18], poznatků ze zahraniční literatury [5] a vlastní metodiky [25].

Pro vyhodnocení BI PK konkrétní lokality nebo porovnání problematických úseků mezi sebou bylo třeba nejprve definovat riziková kritéria a popřípadě jim přiřadit váhy dle důležitosti. Inspekční tým má možnost identifikovaná rizika ohodnotit dle jejich závažnosti třemi úrovněmi: nízkou, střední a vysokou. Ohodnocení rizika usnadňuje objednateli inspekce stanovení priorit při rozhodování o tom, zda a jaká rizika řešit, případně v jakém pořadí. Inspekční tým stanovuje závažnost rizika na základě své kvalifikace a zkušeností. Následující *Tabulka 3* uvádí stručně charakteristiky jednotlivých úrovní rizika.

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

Tabulka 3 – Závažnost rizik a jejich charakteristika. [18]

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

Případné návrhy sanačních úprav je možné podle složitosti řešení rozdělit také do třech kategorií. Názorné rozdělení uvádí následující *Tabulka 4*, která současně obsahuje stručný popis jednotlivých stupňů náročnosti.

Tabulka 4 – Specifikace náročnosti realizace opatření a související barevné označení. [27]

Náročnost opatření	Popis
Složitě řešení	Finančně a časově náročné řešení (např. stavba okružní křižovatky), které v sobě zahrnuje projednávání a schvalovací procesy, tvorbu dokumentace, BA apod.
Administrativní řešení	Zvýšená administrativa – návrh umístění vhodného svislého nebo vodorovného značení, popř. drobných stavebních úprav.
Jednoduché řešení	Jednoduché řešení (např. prořezání bujné zeleně, která zakrývá svislé dopravní značení, zvýraznění nebo obnova dopravního značení, instalace vodicích sloupků u PK).

2.3.2 Kontrolní listy

V rámci procesu vyhodnocení BI PK je míra rizika stanovena na základě následujících kritérií:

- **rozhledové poměry** (zakrytí svislým dopravním značením, parkujícími vozidly, zelení, reklamou, nevhodné prostorové vedení nivelety vozovky apod.),
- **dopravní značení** (postřehnutelnost, srozumitelnost a soulad VDZ a SDZ),
- **šířkové uspořádání hlavní komunikace**,
- **rozlehlost křižovatky** (psychologická přednost, chybné postavení vozidel na vedlejším ramenu křižovatky při připojování se na hlavní komunikaci),
- **bezpečné napojení přilehlých nemovitostí (pozemků)**,
- **nebezpečné stavební prvky** (pevné překážky, vyvýšené dopravní ostrůvky apod.),
- **bezpečnost pohybu ostatních účastníků silničního provozu v okolí křižovatky** (přechody pro chodce, místa pro přecházení, přejezdy pro cyklisty, autobusové zastávky atd.).

Při kalkulaci míry rizikovosti jednotlivých dopravně-bezpečnostních deficitů byl zohledněn i tzv. „lidský faktor“. Toto slovní spojení zohledňuje proměnlivost a specifickou lidskou povahu. Podle definice se jedná o odvozený termín pro psychologické a fyziologické pochody, které přispívají k provozním chybám při řízení strojů a vozidel. [6]

2.3.3 Prohlídka lokality v terénu

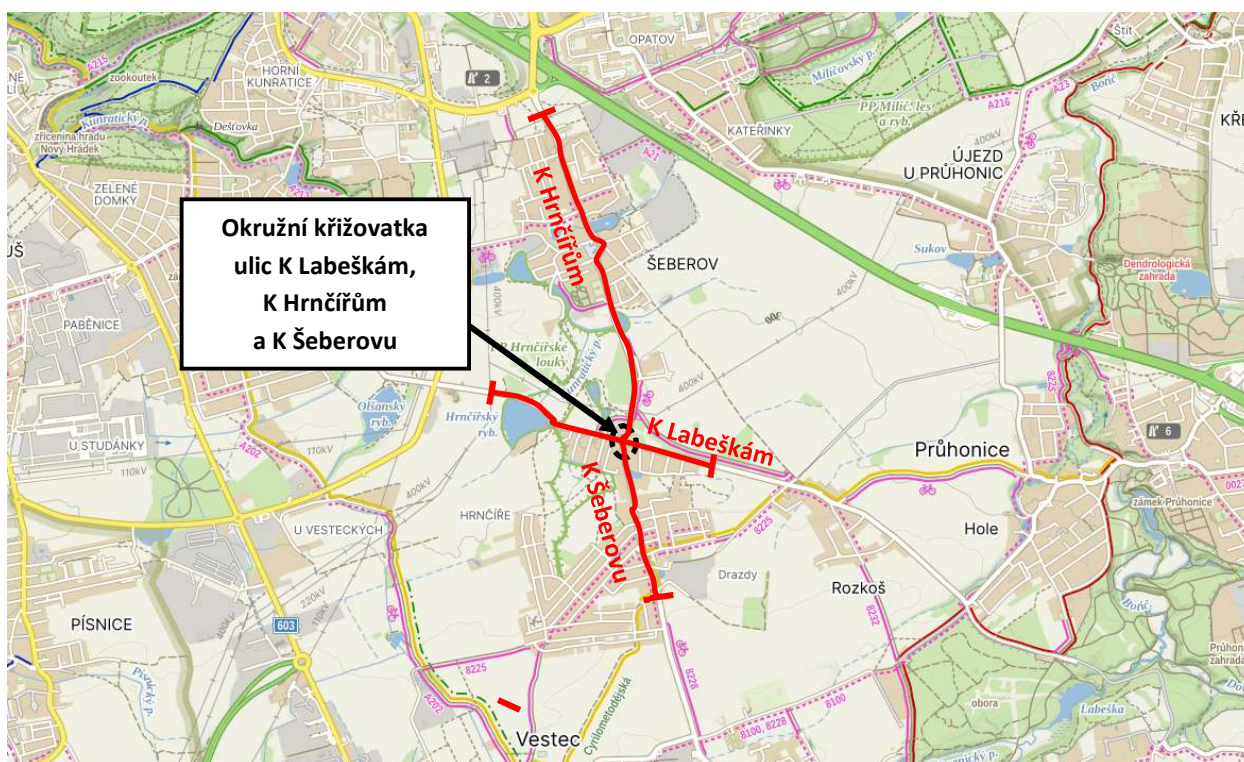
V rámci procesu zpracování bezpečnostní inspekce PK byla nejprve provedena prohlídka řešené lokality. **Hlavní prohlídka byla provedena 6. března 2026 mezi 9. a 14. hodinou za standardní viditelnosti a neztížených povětrnostních podmínek.** Doplnkové inspekce uskutečněné za účelem lokálního dokreslení dopravně-bezpečnostní situace vybraných lokalit, byly realizovány náhodně v průběhu celé doby zpracování předmětného posouzení. V rámci prohlídek řešené lokality byla mimo jiné ověřena postřehnutelnost a srozumitelnost stávajícího dopravního uspořádání. Dále byl posouzen technický stav stávajícího dopravního značení a jeho případný negativní vliv na chování primárně motorových účastníků silničního provozu.

3. Analýza sledovaného území

Posuzovaný úsek se nachází v městské části Praha-Šeberov v jihovýchodní části hlavního města Prahy, jihozápadně od dálnice D1. Severně od posuzované oblasti se je situována městská část Chodov a její rozsáhlá nákupní zóna. V rámci předmětného posouzení byly analýze podrobeny následující místní komunikace –intravilánové úseky:

- MK K Hrnčířům – délka přibližně 2,1 km,
- MK K Šeberovu – délka přibližně 0,9 km,
- MK K Labeškám – délka přibližně 1,5 km.

Celková délka posuzovaných úseků činí přibližně 4,5 km. Všechny tři místní komunikace se setkávají v prostoru čtyřramenné okružní křižovatky, přičemž místní komunikace K Hrnčířům a K Šeberovu jsou do okružní křižovatky zaústěny, zatímco místní komunikace K Labeškám jí prochází. Následující **Obrázek 2** vizuálně specifikuje sledované území.



Obrázek 2 – Vyznačení sledovaného území. [26]

V severní části Prahy-Šeberova se nachází okružní křižovatka zajišťující napojení na dálnici D1 a spojení s MČ Praha-Chodov. Dále MK K Hrnčířům prochází přímým úsekem o délce přibližně 820 m, na jehož konci je situován přechod pro chodce vybavený světelným signalizačním zařízením. Východně od náměstí Šeberov se dále vyskytuje výrazný směrový oblouk tvořený dvojicí protisměrných oblouků o malých poloměrech, kde je nejvyšší dovolená rychlost snížena na 30 km/h prostřednictvím SDZ. Popisovaná oblast tvoří městskou část Praha-Šeberov, která historicky vznikla spojením dvou původně samostatných sídelních celků – Šeberova a Hrnčířů. Tyto dvě části jsou propojeny ulicí K Hrnčířům, která má v úseku mezi oběma původními sídly charakter extravilánové komunikace (viz **Obrázek 3**), neboť se v jejím okolí nenachází souvislá obytná zástavba. V jejím bezprostředním okolí se však nalézá významný objekt občanské vybavenosti, a to areál Základní školy Šeberov, u něhož je současně situována autobusová

zastávka „Škola Šeberov“. V blízkosti základní školy je vedena stezka pro chodce a cyklisty v celkové délce přibližně 460 m (viz *Obrázek 4*).



Obrázek 3 – Pohled na MK K Šeberovu v místě, kde má komunikace extravilánový charakter.



Obrázek 4 – Pohled na MK K Šeberovu ve směru k základní škole Šeberov.

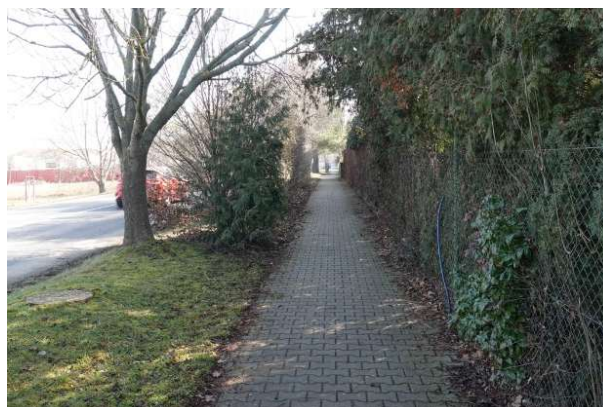
V ulici K Hrnčářům je chodník veden souvisle po jedné straně komunikace, přičemž v některých úsecích je doplněn také na straně protilehlé. Lokálně dochází k jeho zúžení.

V jižní části městské části Praha-Šeberov, v ulici K Šeberovu, je začátek obce vyznačen až za úsekem s obytnou zástavbou situovanou po levé straně komunikace. SDZ IZ 4a označující začátek obce je umístěno přibližně 300 m za prvními objekty zástavby. Podél komunikace je v celé délce posuzovaného úseku veden chodník souvisle po jedné straně vozovky, místy doplněný také na straně protilehlé. V některých úsecích je chodník od vozovky oddělen pásem zeleně.

Na západním vjezdu do městské části se nachází Hrnčářský rybník, jehož hráz je v přilehlém úseku komunikace chráněna záchytným zařízením. Začátek obce je zde vyznačen přibližně 50 m před začátkem obytné zástavby. V celé délce ulice K Labeškám je veden chodník po jedné straně vozovky, přičemž ve značné části úseku je od komunikace oddělen pásem zeleně. Obytná zástavba je soustředěna převážně po pravé straně komunikace (viz *Obrázek 6*), výjimku tvoří areál stavebnin a hřbitov nacházející se na straně levé. Ve východní části řešeného území je začátek obce vyznačen přibližně 50 m před začátkem obytné zástavby.



Obrázek 5 – Pohled na západní vjezd do obce na MK K Labeškám.



Obrázek 6 – Pohled na chodník pro pěší oddělen pásem zeleně v MK K Labeškám.

Městská část Praha-Šeberov se nachází v rovinatém území, tedy sledované PK mají z pohledu výškového vedení nevýznamné podélné sklony. Směrové vedení komunikací je primárně vymezeno zástavbou obce, nicméně se jedná obecně o přímé úseky, které doplňují směrové oblouky.

V obci se nachází prvky sloužící ke zklidnění dopravy, konkrétně se jedná o příčné vyvýšené prahy. V ulici K Hrnčířům jsou celkem instalovány tři příčné vyvýšené prahy, jejichž místy jsou vedeny přechody pro chodce. První je umístěn v těsné blízkosti restaurace Pizzeria & Ristorante di Carlo (viz *Obrázek 7*), zhruba 130 m od začátku obytné zástavby. Druhý práh ve stejnojmenné ulici je umístěn poblíž sportovního areálu Šeberov (viz *Obrázek 8*). Poslední práh této ulice se vyskytuje poblíž Základní školy Šeberov. V ulici K Šeberovu se nachází dva prahy. První je situován poblíž průsečné křižovatky ulic K Šeberovu x Za Jednotou, druhý je umístěn přibližně 90 m od začátku obytné zástavby.



Obrázek 7 – Zpomalovací práh v blízkosti autobusové zastávky „Šeberov“.



Obrázek 8 – Pohled na zpomalovací práh v blízkosti stykové křižovatky MK K Hrnčířům x Nad Jordánkem.

V ulici K Labeškám jsou instalovány dva příčné vyvýšené prahy. První z nich je umístěn v západní části obce v blízkosti stavebnin IZOMAT (viz *Obrázek 9*). Druhý se nachází ve východní části této ulice, přibližně 70 m od začátku obytné zástavby (viz *Obrázek 10*).

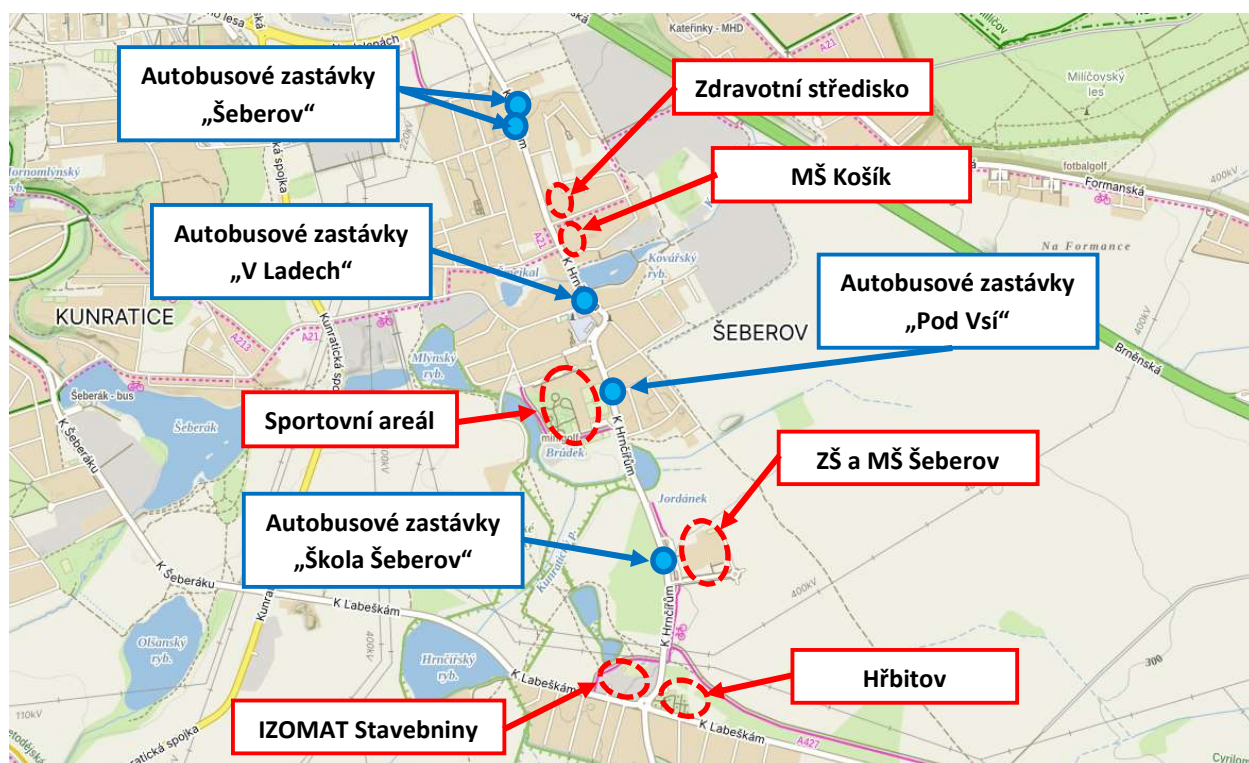


Obrázek 9 – Pohled na zpomalovací práh v blízkosti stavebnin IZOMAT v západní části MK K Labeškám.

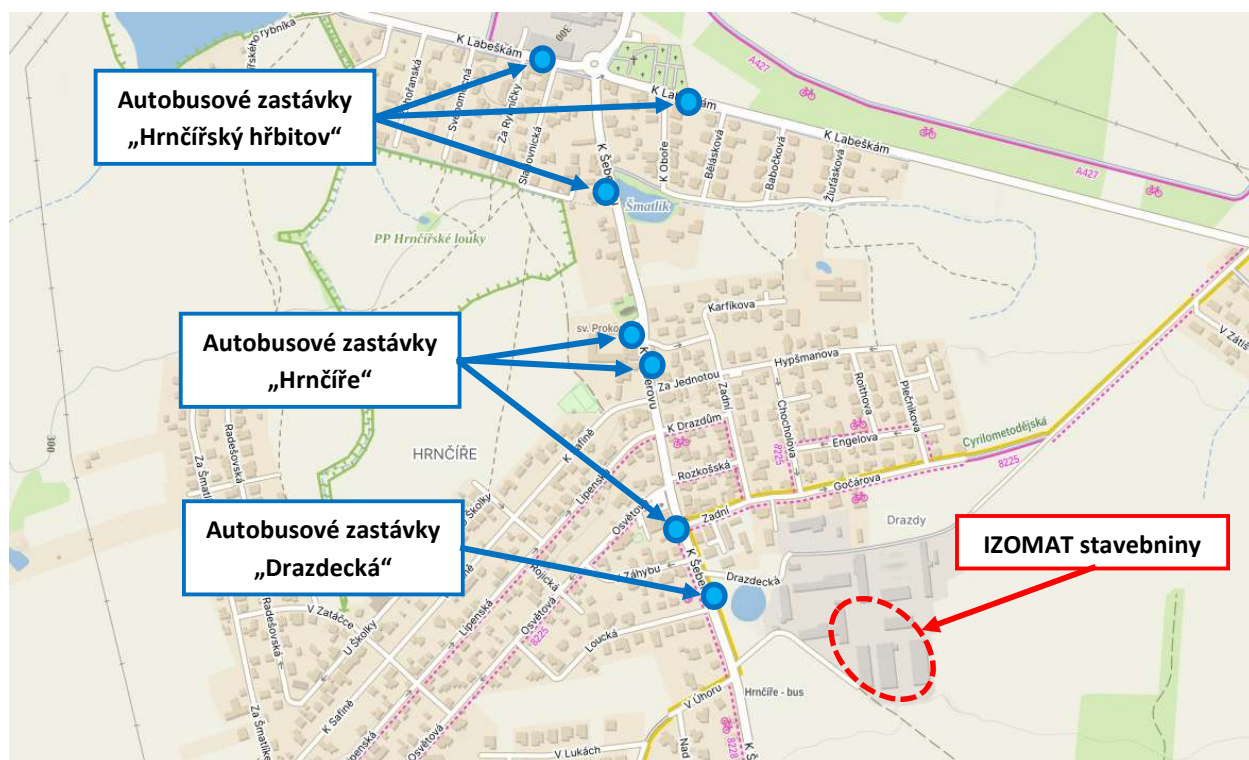


Obrázek 10 – Další ukázka zpomalovacího prahu ve východní části MK K Labeškám.

V rámci sledovaných průtahů místních komunikací je evidována jedna dopravně významná křižovatka, konkrétně se jedná o čtyřramennou okružní křižovatku ulic K Labeškám, K Hrnčířům a K Šeberovu nacházející se přibližně ve středu posuzované lokality. Okružní křižovatka je navržena s vnějším průměrem přibližně 34 m.



Obrázek 11 – Situace širších vztahů severní části sledovaných úseků. [26]



Obrázek 12 – Situace širších vztahů jižní části sledovaných úseků. [26]

Severní rameno zajišťuje spojení s městskou částí Praha-Chodov a centrem hlavního města Prahy. Východní rameno slouží k dopravnímu napojení obcí Rozkoš a Průhonice a současně představuje jednu z alternativních tras k dálnici D1. Jižní rameno zajišťuje obsluhu části Hrnčíře a spojení s obcemi Vestec

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov

a Jesenice. Západní rameno zajišťuje spojení s městskou částí Praha-Kunratice a navazující komunikací Kunratická spojka propojující dálnice D0 a D1.



Obrázek 13 – Okružní křižovatka ve směru z ulice K Hrnčířům.



Obrázek 14 – Okružní křižovatka ve směru z ulice K Šeberovu.

V obci je situováno několik autobusových zastávek. V ulici K Hrnčířům se vyskytují čtyři autobusové zastávky, konkrétně „Šeberov“, „V Ladech“, „Pod Vší“ a „Škola Šeberov“. V ulici K Labeškám se nachází jediná zastávka „Hrnčířský hřbitov“ a to jak v západní části ulice, tak ve východní. V ulici K Šeberovu jsou umístěny tři zastávky – „Hrnčířský hřbitov“, „Hrnčíře“ a „Drazdecká“.



Obrázek 15 – Pohled na autobusovou zastávku „Škola Šeberov“.



Obrázek 16 – Autobusová zastávka „V Ladech“.



Obrázek 17 – Autobusová zastávka „Drazdecká“ v ulici K Šeberovu.



Obrázek 18 – Autobusová zastávka „Hrnčířský hřbitov“ v ulici K Labeškám.

Občanská vybavenost v obci pokrývá většinu občanských potřeb. V severní části městské části Praha-Šeberov jsou provozovány tři mateřské školy. Součástí občanské vybavenosti jsou dále zařízení poskytující lékařské služby a domov pro seniory. V této části obce se rovněž nachází sportovní areál zajišťující volnočasové aktivity obyvatel. Nedaleko základní školy je situována přírodní památka „Hrnčířské louky“, která se rozprostírá mezi Hrnčířemi a Šeberovem. V těsné blízkosti okružní křižovatky se nachází hřbitov, zahradnictví a stavebniny. V jižní části městské části jsou provozovány další mateřské školy „Na Příčné mezi“ a „Wonderland“. Dále se zde nachází Kostel sv. Prokopa a stavebniny.



Obrázek 19 – Ilustrativní pohled na vstup do ZŠ Šeberov.



Obrázek 20 – Pohled na zdravotní středisko v MK K Hrnčířům.

Cyklistická infrastruktura v posuzované oblasti je charakterizována především lokálními cyklotrasami a relativně nově vybudovaným propojením mezi oběma sídly. Přestože se zde nachází několik značených tras (např. cyklotrasa 8225 nebo páteřní trasa A21), síť cyklostezek zatím není plně propojena a cyklisté jsou v některých úsecích nuceni využívat běžné silniční komunikace.



Obrázek 21 – Napojení cyklotrasy v křižovatce MK K Hrnčířům a Musilova.



Obrázek 22 – Pohled na začátek/konec smíšené stezky pro chodce a cyklisty nedaleko rybníku Jordánek (MK K Hrnčířům).

4. Vyhodnocení dopravního průzkumu

Jako vstupní hodnoty intenzit byly použity naměřené údaje z 11. března 2026 v období od 6:00 do 18:00. Umístění záznamových zařízení v místě řešené čtyřramenné okružní křižovatky MK K Hrnčářům x K Šeberovu x K Labeškám, resp. pohled na sledovaný úsek z digitálního záznamového zařízení, je uveden na následujících obrázcích. Naměřené údaje byly následně využity pro výpočet intenzit motorové dopravy.



Obrázek 23 – Poloha digitálních záznamových zařízení v exponované lokalitě. [26]

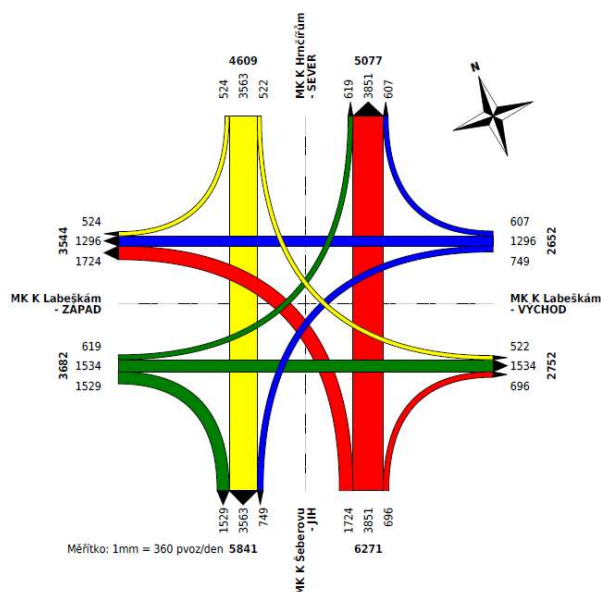


Obrázek 24 – Pohled na okružní křižovatku z kamery 1.

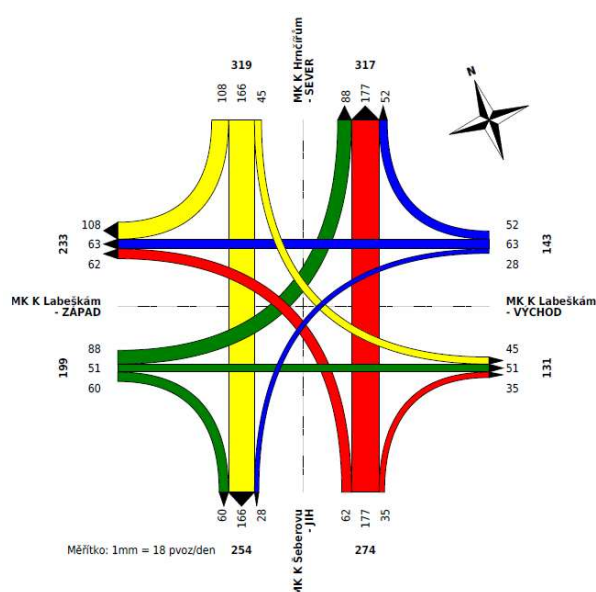


Obrázek 25 – Pohled na okružní křižovatku z kamery 2.

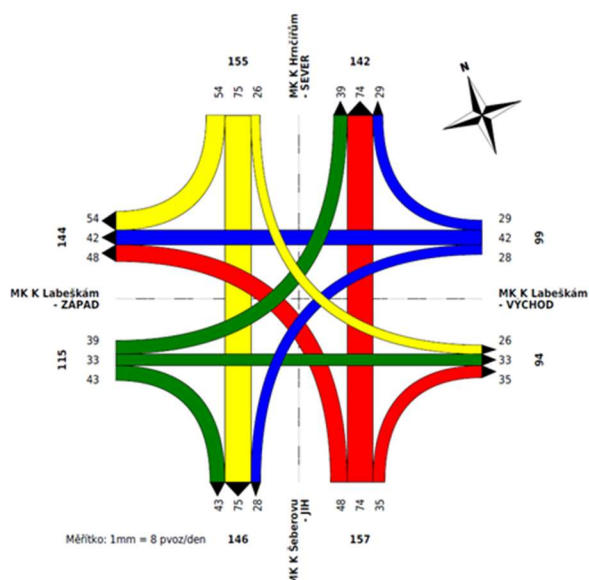
Z naměřených hodnot byly následně zpracovány zátěžové diagramy reprezentující roční průměr denních intenzit (dále jen „RPDI“) (viz **Obrázek 26** – Příloha 1) a RPDI pomalých vozidel (viz **Obrázek 27** – Příloha 2). Za pomalá vozidla se považují nákladní vozidla nad 3,5 t, autobusy, traktory a speciální vozidla. Na žádost objednavatele posouzení jsou dále níže uvedeny zátěžové diagramy RPDI pouze pro lehká a těžká nákladní vozidla, tj. bez autobusové dopravy (viz **Obrázek 28** – Příloha 3) a RPDI pouze pro těžká nákladní vozidla (viz **Obrázek 29** – Příloha 4).



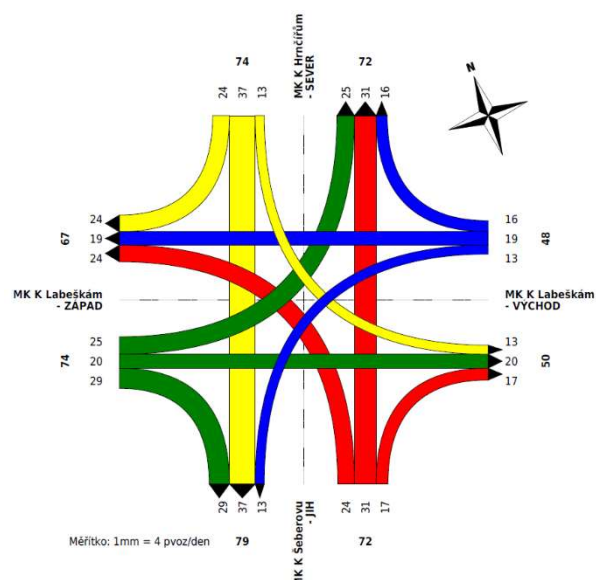
Obrázek 26 – Zátěžový diagram RPD v místě sledované křižovatky.



Obrázek 27 – Zátěžový diagram RPD pomalých vozidel v místě řešené křižovatky.



Obrázek 28 – Zátěžový diagram RPD lehkých a těžkých nákladních vozidel.



Obrázek 29 – Zátěžový diagram RPD těžkých nákladních vozidel ve sledované lokalitě.

Z výše uvedených zátěžových diagramů je obecně patrné, že v rámci křižovatkových pohybů je **nejvýznamnější pohyb motorových vozidel ve směru sever ↔ jih**, a to v obou jízdních směrech. Na základě provedeného dopravního průzkumu byla v řešené okružní křižovatce místních komunikací vypočtena celková RPD 17 214 voz/24h, z toho přibližně 5 % představují pomalá motorová vozidla (935 voz/24h).

Zjištěné hodnoty dopravního zatížení byly následně porovnány s výsledky sčítání prováděného TSK z roku 2024. V severním ramenu (MK K Hrncířům) byla v rámci provedeného průzkumu stanovena RPD 9 686 voz/24h, což odpovídá **poklesu přibližně o 13 % oproti hodnotám TSK**. V jižním ramenu (MK K Šeberovu) byla stanovena RPD 12 112 voz/24h, což představuje **pokles přibližně o 30 %**. Na MK K Labeškám byla stanovena RPD 7 226 voz/24h (**západní rameno**), resp. 5 404 voz/24h (**východní rameno**), přičemž tyto hodnoty odpovídají výsledkům TSK s **maximální odchylkou do 5 %**.

Nižší dopravní zatížení zjištěné v severním a jižním ramenu lze pravděpodobně přičítat skutečnosti, že tento směr je využíván jako alternativní trasa v případě kongescí na dálnici D1. V době provádění dopravního průzkumu byla dálnice plně průjezdná, což se mohlo projevit snížením intenzit na posuzované komunikaci. Naopak v případě zhoršení dopravní situace na dálnici lze očekávat významný nárůst dopravy především v severojižním směru.

5. Vyhodnocení radarového měření

Databáze rychlostí projíždějících vozidel byla vytvořena z údajů pořízených v období od středy 11. března do neděle 29. března 2026. Na základě požadavků vyplývajících z povahy dopravně-bezpečnostního posouzení bylo nezbytné zjistit skutečnou rychlost vozidel na vybraných úsecích MK (K Hrnčírům, K Šeberovu a K Labeškám) v intravilánu obce. Polohu statistických radarů v místě sledované lokality, resp. detailní pohled na jejich umístění uvádí následující *Obrázek 30*.

Použitá radarová zařízení umožňují zaznamenávat pohyb vozidel v obou jízdních směrech, avšak v případě radaru R4 a R5 byl vyhodnocen pouze ten jízdní směr, který v daném místě směřuje do centra obce. V případě zbylých radarů (R1–R3) jsou vyhodnoceny všechny směry.



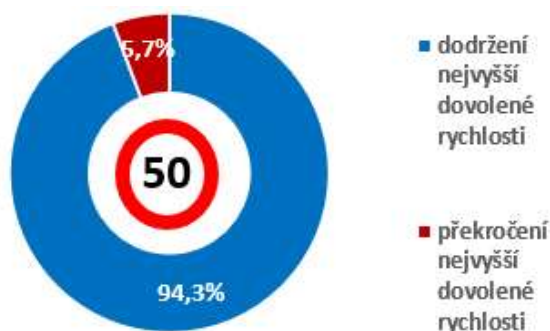
Obrázek 30 – Polohy statistických radarů ve sledované oblasti.

V rámci vyhodnocení radarového měření byly zjišťovány pro každý jízdní směr na MK K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu konkrétní hodnoty u sledovaných veličin v_p , v_{85} a v_{max} . Zjištěné hodnoty uvádí následující *Tabulka 5*.

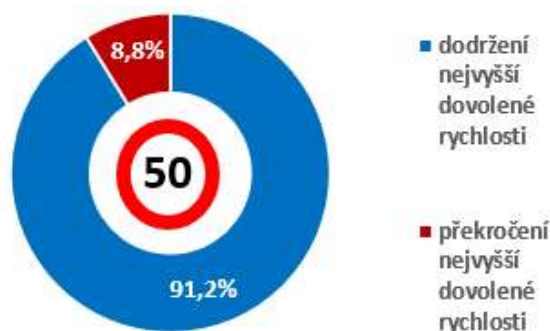
Tabulka 5 – Výsledky měření rychlosti na sledovaných místních komunikacích.

Směr jízdy	Nejvyšší dovolená rychlost	v_p	v_{85}	v_{max}
R1 (K Hrnčířům) – sever $\Rightarrow$ jih	50 km/h	42 km/h	49 km/h	105 km/h
R1 (K Hrnčířům) – jih $\Rightarrow$ sever	50 km/h	44 km/h	51 km/h	110 km/h
R2 (K Hrnčířům) – sever $\Rightarrow$ jih	50 km/h	51 km/h	58 km/h	109 km/h
R2 (K Hrnčířům) – jih $\Rightarrow$ sever	50 km/h	50 km/h	57 km/h	107 km/h
R3 (K Šeberovu) – sever $\Rightarrow$ jih	50 km/h	45 km/h	53 km/h	116 km/h
R3 (K Šeberovu) – jih $\Rightarrow$ sever	50 km/h	47 km/h	54 km/h	114 km/h
R4 (K Šeberovu) – jih $\Rightarrow$ sever	50 km/h	45 km/h	54 km/h	82 km/h
R5 (K Labeškám) – západ $\Rightarrow$ východ	50 km/h	51 km/h	58 km/h	91 km/h

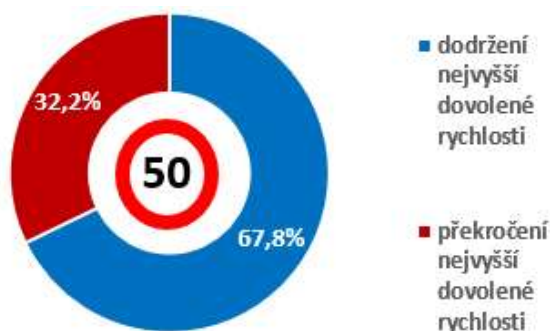
Současně byla provedena analýza naměřených dat se zaměřením na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti. Následující grafy (viz *Obrázek 31* až *Obrázek 38*) procentuálně znázorňují míru respektování této hodnoty, a to odděleně pro jednotlivé jízdní směry MK K Šeberovu, K Hrnčířům a K Labeškám.



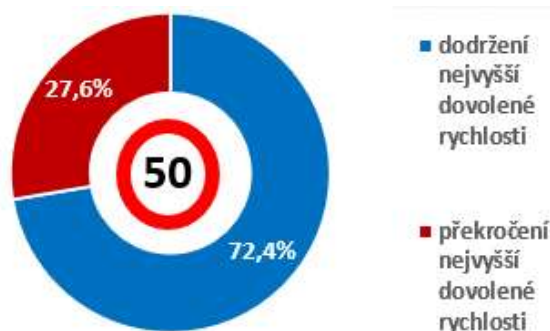
Obrázek 31 – Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti ve směru sever $\Rightarrow$ jih (R1 – MK K Hrnčířům).



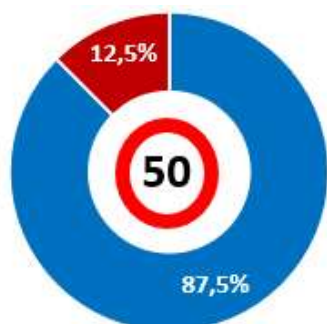
Obrázek 32 – Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti ve směru jih $\Rightarrow$ sever (R1 – MK K Hrnčířům).



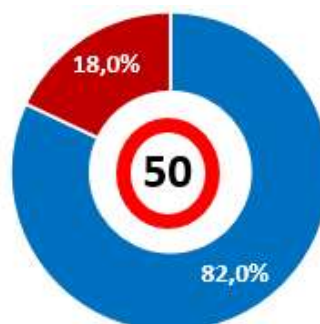
Obrázek 33 – Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti ve směru sever $\Rightarrow$ jih (R2 – MK K Hrnčířům).



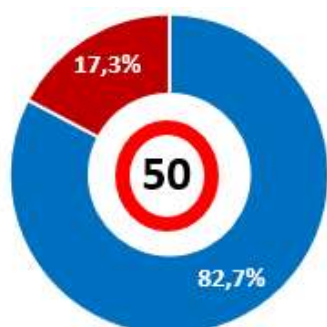
Obrázek 34 – Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti ve směru jih $\Rightarrow$ sever (R2 – MK K Hrnčířům).



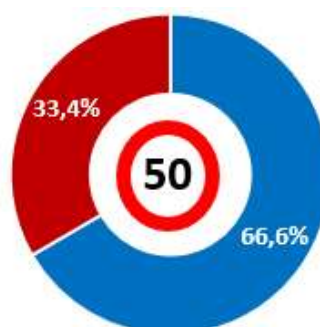
Obrázek 35 – Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti ve směru sever ⇌ jih (R3 – MK K Šeberovu).



Obrázek 36 – Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti ve směru jih ⇌ sever (R3 – MK K Šeberovu).

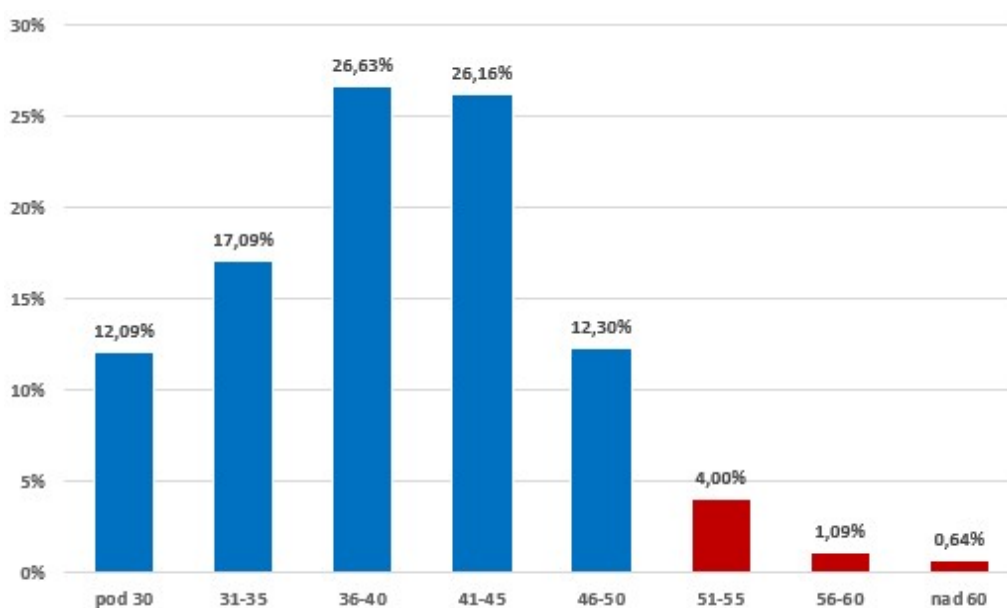


Obrázek 37 – Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti ve směru jih ⇌ sever (R4 – MK K Šeberovu).

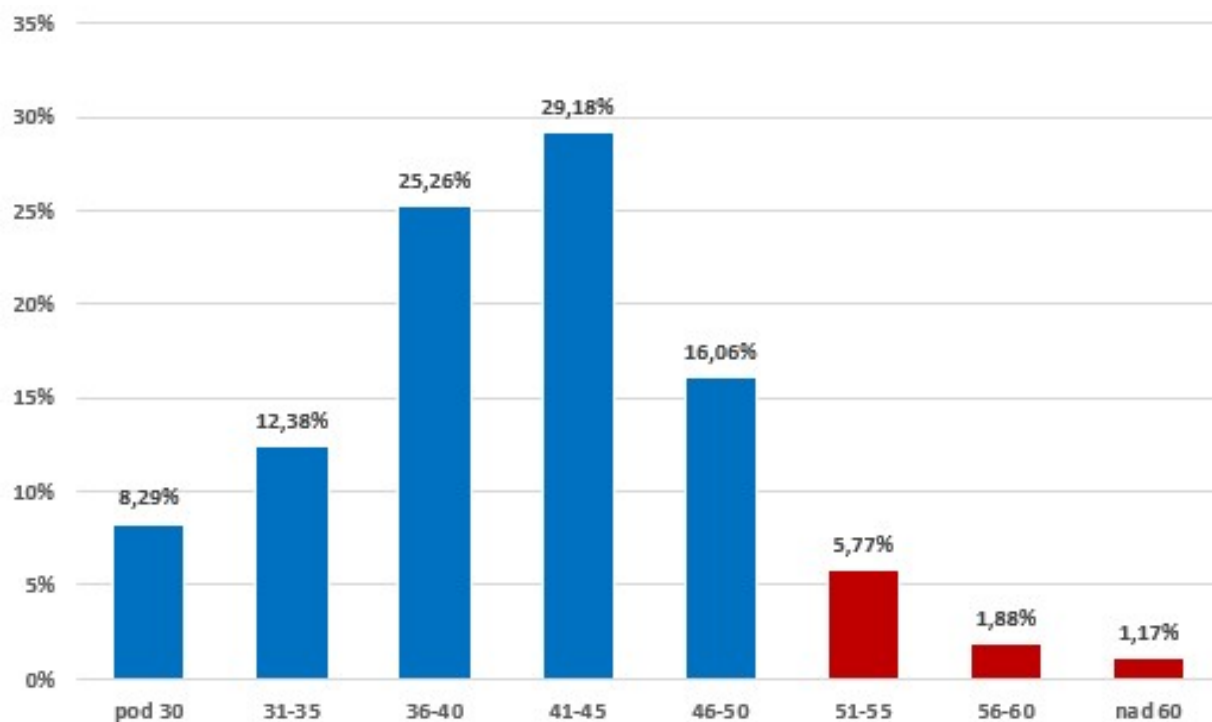


Obrázek 38 – Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti ve směru západ ⇌ východ (R5 – MK K Labeškám).

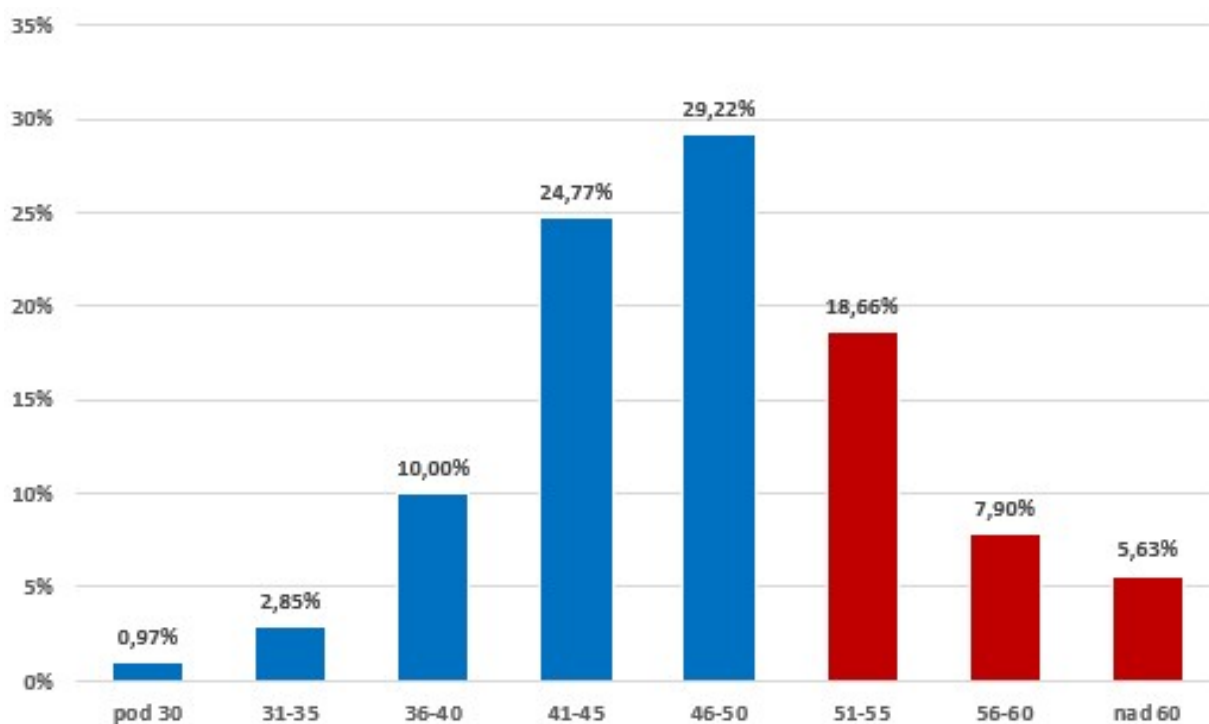
Následující grafy (viz *Obrázek 39 až Obrázek 46*) představují podrobnější rozbor míry překračování nejvyšší dovolené rychlosti. Níže uvedené histogramy odpovídají jednotlivým jízdním směrům. Konkrétní sloupce grafu představují intervaly rychlostí rozdělené po 5 km/h a četnost záznamů v každém intervalu je vyjádřena v procentech.



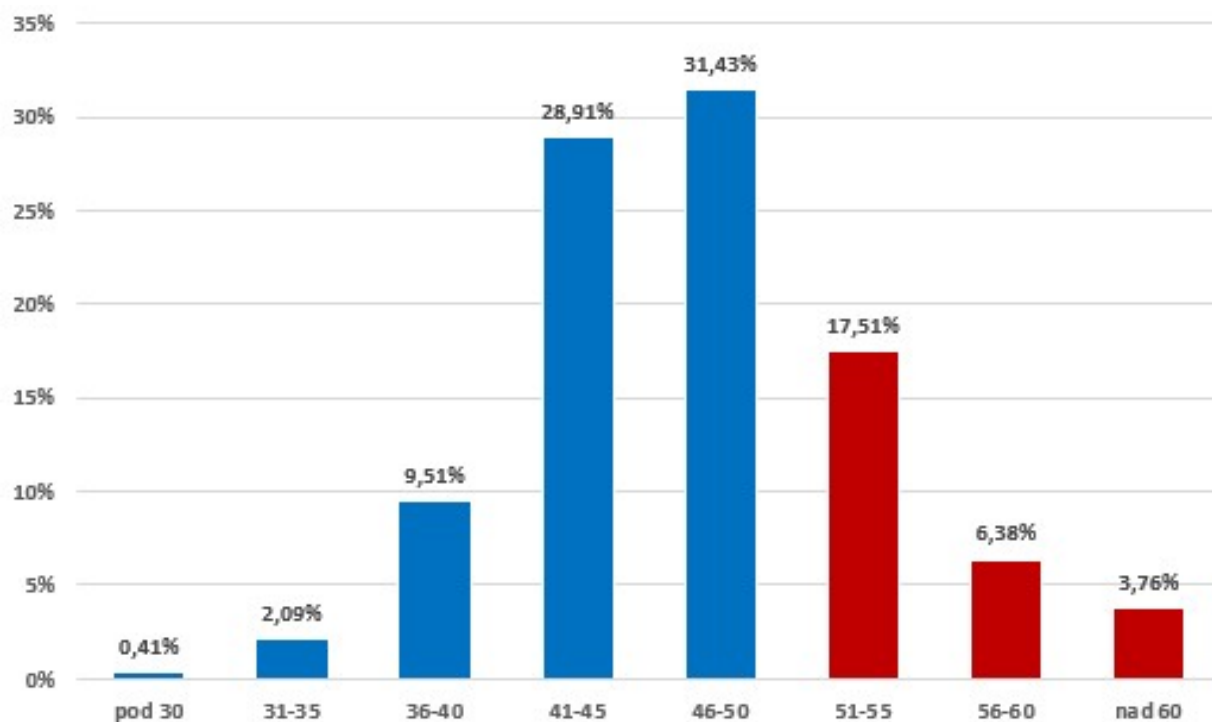
Obrázek 39 – Histogram rozložení rychlosti v měřeném profilu situovaném v úseku MK K Hrnčičům – směr sever ⇌ jih (R1).



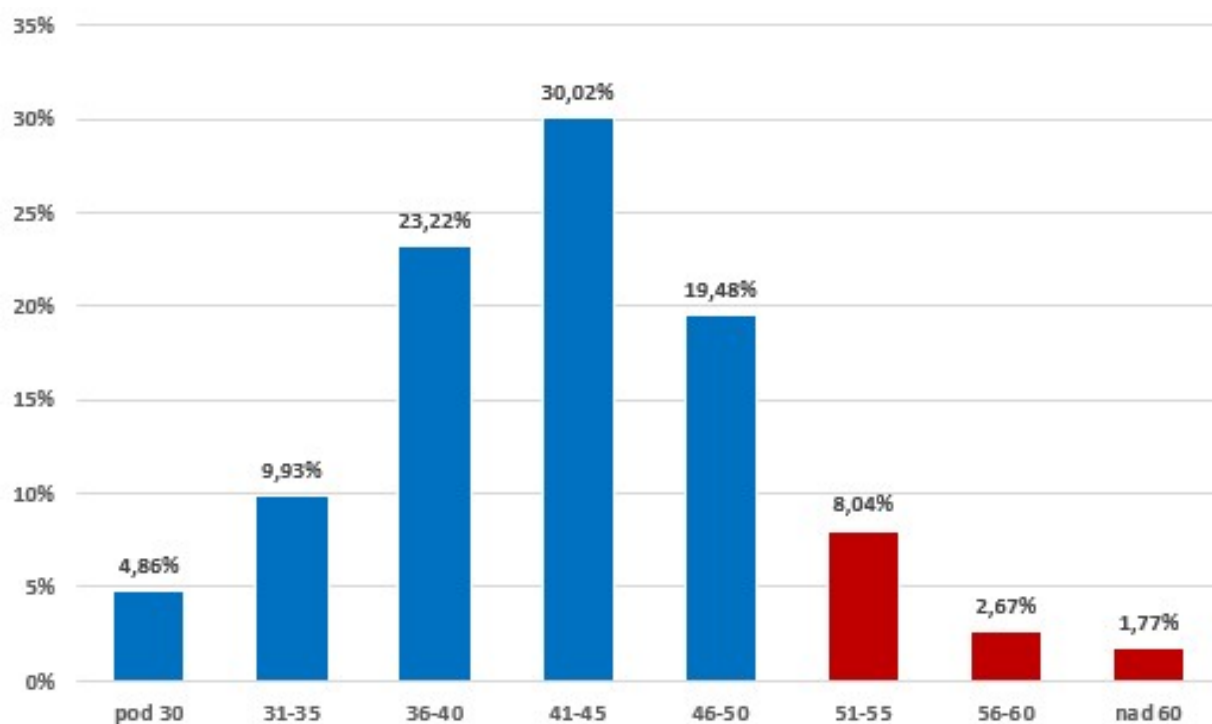
Obrázek 40 – Histogram rozložení rychlosti v měřeném profilu situovaném v úseku MK K Hrnčířům – směr jih ⇒ sever (R1).



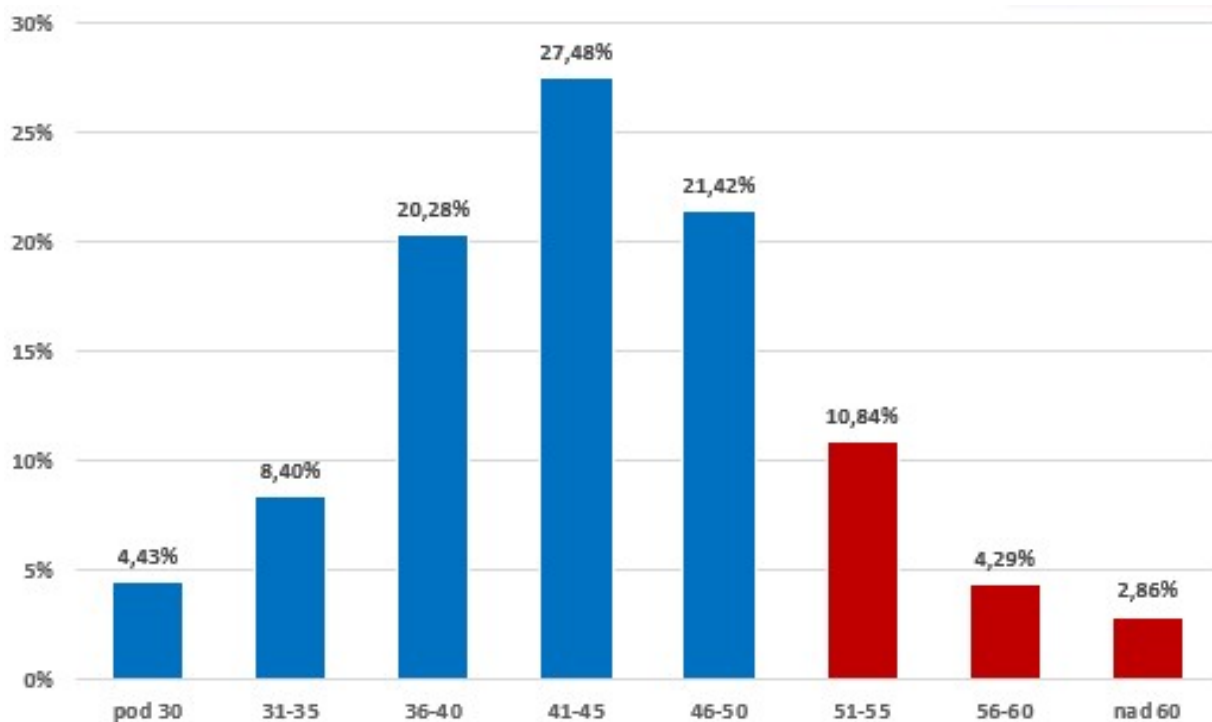
Obrázek 41 – Histogram rozložení rychlosti v měřeném profilu situovaném v úseku MK K Hrnčířům – směr sever ⇒ jih (R2).



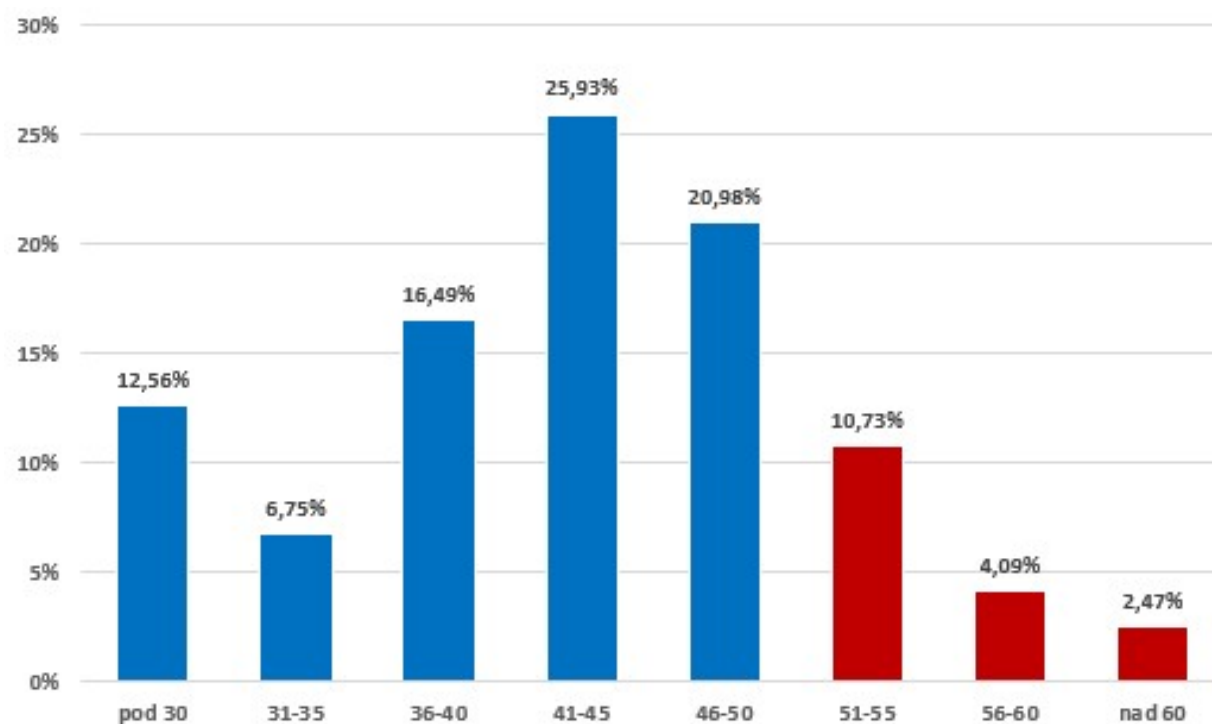
Obrázek 42 – Histogram rozložení rychlosti v měřeném profilu situovaném v úseku MK K Hrnčářům – směr jih ⇨ sever (R2).



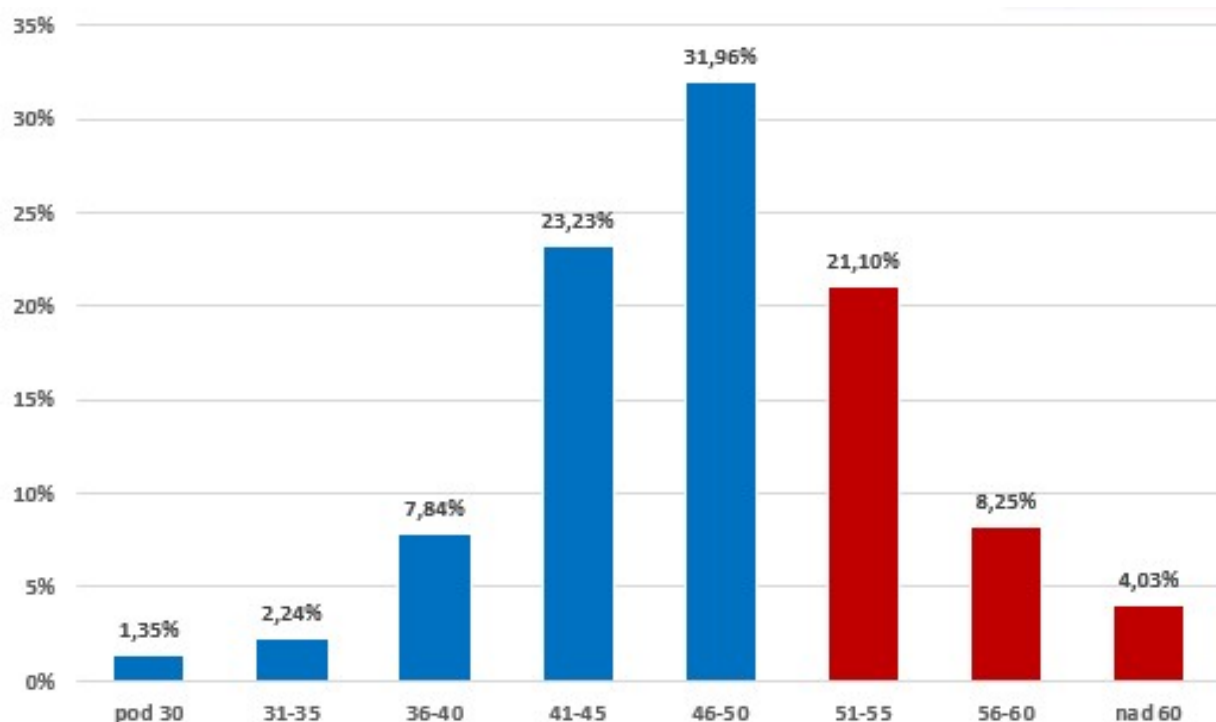
Obrázek 43 – Histogram rozložení rychlosti v měřeném profilu situovaném v úseku MK K Šeberovu – směr sever ⇨ jih (R3).



Obrázek 44 – Histogram rozložení rychlosti v měřeném profilu situovaném v úseku MK K Šeberovu – směr jih ⇨ sever (R3).



Obrázek 45 – Histogram rozložení rychlosti v měřeném profilu situovaném v úseku MK K Šeberovu – směr jih ⇨ sever (R4).



Obrázek 46 – Histogram rozložení rychlosti v měřeném profilu situovaném v úseku MK K Labeškám – směr západ ⇒ východ (R5).

Z výše uvedených grafů (viz *Obrázek 31* až *Obrázek 46*) a *Tabulka 5* lze učinit obecný závěr, že **na všech měřených úsecích dochází k částečnému překračování nejvyšší dovolené rychlosti**. Mírné překračování rychlosti, kdy hodnota v_{85} převyšuje nejvyšší dovolenou rychlost v průměru do 5 km/h, bylo zjištěno v profilech R1, R3 a R4, tedy v intravilánových úsecích s oboustrannou obytnou zástavbou. V těchto profilech byla současně evidována průměrná rychlost nižší než 50 km/h, což odpovídá charakteru dopravního prostoru. **Naopak v profilech R2 a R5 bylo zaznamenáno vyšší překračování rychlosti, kdy hodnota v_{85} převyšuje nejvyšší dovolenou rychlost přibližně o 7 až 8 km/h.** Profil R5 představuje intravilánový úsek na vjezdu do oblasti s jednostrannou obytnou zástavbou, zatímco profil R2 se nachází v úseku bez přímé obytné zástavby, avšak v blízkosti základní školy. **Nejvyšší zaznamenané rychlosti mají spíše ojedinělý charakter a zpravidla se vyskytují v nočních hodinách při nízkých intenzitách dopravy.**

6. Statistické vyhodnocení DN

V místě sledovaného území obce bylo v období mezi lety 2020 a 2025 zjištěno celkem 83 dopravních nehod. V rámci předmětných nehodových událostí bylo evidováno celkem 15 nehod s následky na zdraví, při kterých bylo zraněno 18 osob. **Těžké zranění bylo identifikováno u 1 osoby, zbylých 17 osob utrpělo lehké zranění. Nehody s usmrcením nebyly zaznamenány.** Zbylých 67 nehod bylo pouze s hmotnou škodou. Polohu DN znázorňuje následující Obrázek 47.



Obrázek 47 – Polohy DN v místě řešené oblasti Praha-Šeberov (červeně – DN s těžkým zraněním, žlutě – DN s lehkým zraněním, modře – DN s hmotnou škodou). [26]

Četnost výskytu nehod vykazuje pozitivní vývojový trend. Nejvyšší počet nehod byl evidován v prvním sledovaném roce 2020 (24 DN), naopak nejnižší počet nehod byl zaznamenán v posledním sledovaném roce 2025 (7 DN). Obdobně jako u počtu dopravních nehod dochází také k postupnému snižování počtu zraněných osob. Vývoj počtu dopravních nehod uvádí *Tabulka 6*.

Tabulka 6 – Četnost a následky dopravních nehod v místě sledované lokality v letech 2020–2025.

Rok	Počet dopravních nehod	Usmrcení osob	Těžce zraněných osob	Lehce zraněných osob	Pouze hmotná škoda
2020	24	0	1	5	20
2021	13	0	0	3	10
2022	15	0	0	3	12
2023	12	0	0	2	10
2024	12	0	0	2	10
2025	7	0	0	2	5
Σ	83	0	1	17	67

Téměř 60 % nehod se odehrálo v době ranní (29 DN), resp. odpolední (19 DN) dopravní špičky. Přibližně čtvrtina případů spadá do poledního dopravního sedla (21 DN). Dalších 11 případů je evidováno ve večerních hodinách a dvě nehody se odehrály v noci. U jednoho případu nebyl evidován čas vzniku nehodové události. Největší skupina nehod dle typu srážky patří do kategorie srážka s jiným vozidlem (přes 60 % nehod). Nejčastěji se jednalo o srážku **zezadu – 20x, boční – 17x, z boku – 7x a čelní – 7x**. Druhou četnou skupinou jsou srážky s pevnou překážkou, kdy je nejčastěji zastoupená srážka se zábradlím / oplocením (4 DN), resp. se svislou dopravní značkou / směrovým sloupkem (4 DN). **V devíti případech se jednalo o srážku s lesní zvěří**, ve čtyřech případech o srážku se zaparkovaným vozidlem a dále jsou evidovány dvě havárie. Ve třech případech nebyl typ srážky blíže specifikován. Nehody, při kterých došlo ke zranění nejzranitelnějších účastníků provozu – chodců, byly registrovány ve třech případech.

Hlavní příčiny vzniku dopravních nehod byly stanoveny PČR nejčastěji jako nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (17x), nerespektování příkazu SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“ (11x) a vyhýbání bez dostatečné boční vůle (9x). Zbylé příčiny jsou statisticky nevýznamné. Téměř 80 % nehod se odehrálo na suchém povrchu při neztížených povětrnostních podmínkách a viditelnosti. Zbylé případy vznikly v období snížené adheze vozovky (mokro – 16x, náledí / ujetý sníh (neošetřené) – 1x, náledí / ujetý sníh (ošetřené) – 1x). Ve čtyřech případech z těchto nehod byly navíc povětrnostní podmínky a viditelnost ztíženy deštěm, ve dvou případech se tvořila námraza a v posledním případě sněžilo.

Nehody byly u téměř 60 % případů zaviněny řidiči osobních automobilů. Čtyři případy byly způsobeny řidiči autobusů a další čtyři nehody zapříčinili řidiči motocyklů. **Ve třech případech se jednalo o řidiče nákladního automobilu, z toho v jednom případě šlo o řidiče nákladního automobilu s návěsem.** Viníci pěti nehod nejsou známi, jelikož před příjezdem PČR opustili místo DN, resp. mimořádnou událost neohlásili. Ostatní dopravní nehody nebyly zaviněny řidiči automobilů, ale jednalo se o náhlé vběhnutí lesní zvěře na PK (9 DN), resp. o blíže nespecifikované zavinění (2 DN). **V datovém souboru nehodových událostí byly zaznamenány dohromady dva exponované případy, u kterých bylo viníkům DN prokázáno řízení pod vlivem alkoholu.**

6.1 Nehody s následkem na zdraví

V rámci sledovaného datového souboru nehodových událostí byla zaznamenána jedna dopravní nehoda, v jejímž důsledku došlo k těžkému zranění 1 osoby a dále 5 nehod s účastí nejzranitelnějších účastníků silničního provozu (chodců a cyklistů), při kterých došlo k lehkému zranění 5 osob.

Nehoda s těžkým zraněním (ID 3100201930) se stala dne 14. 9. 2020 (pondělí) v ranní dopravní špičce. **Řidič (47 let) osobního automobilu (dále jen „OA“)** Škoda při odbočování vlevo do ul. Novákova z hlavní silnice (ul. K Hrnčířům) nedal přednost protijedoucímu řidiči motocyklu Honda. V důsledku toho došlo k čelní srážce vozidel, při které utrpěl motocyklista (62 let) těžké zranění. Viník nehody ani jeho spolujezdkyně (13 let) nebyli zraněni. Nehoda se stala na suchém a neznečištěném povrchu, povětrnostní podmínky ani viditelnost nebyly negativně omezeny.

Další nehodu (5. 9. 2021 – neděle) s účastí cyklisty (ID 3100211146) zavinil řidič osobního automobilu BMW. **Řidič (45 let) při vjíždění do okružní křižovatky nerespektoval příkaz dopravní značky P 4 „Dej přednost v jízdě!“ a bočně se srazil s projíždějícím cyklistou na okružním pásu.** Při střetu byl cyklista (50 let) lehce zraněn, řidič OA ani jeho spolujezdec (12 let) neutrpěli žádné zranění. K nehodě došlo v polední sedle na suchém a neznečištěném povrchu. Povětrnostní podmínky ani viditelnost nebyly zhoršeny.

Třetí nehoda (ID 3100213432) s **lehkým zraněním** ze dne 15. 10. 2021 (pátek) byla zaviněna řidičkou osobního automobilu Škoda. **Řidička (26 let) při předjíždění cyklisty nedodržela bezpečný boční odstup a došlo k bočnímu střetu s cyklistou.** Následkem střetu utrpěl cyklista (47 let) lehké zranění, řidička nebyla zraněna. Nehoda se stala na suchém povrchu v době odpolední dopravní špičky. Povětrnostní podmínky nebyly ztíženy a viditelnost také nebyla negativně ovlivněna.

Dne 9. 3. 2022 ve středu během poledního dopravního sedla byla zaznamenána nehoda s účastí chodce (ID 2100222650) a s lehkými následky na zdraví. **Nehodu zapříčinil řidič (79 let) OA Volkswagen, který nedal přednost chodci (chlapec, 15 let) na vyznačeném přechodu pro chodce v místě autobusové zastávky Drazdecká.** Při střetu utrpěl chodec lehké zranění, řidič ani jeho spolujezdkyně (76 let) neutrpěli žádné zranění. V době nehody byl povrch vozovky suchý a povětrnostní podmínky nebyly ztíženy.

Další nehoda (ID 3100222600) s následky na zdraví byla způsobena řidičkou OA Fiat, která nedala přednost chodci na vyznačeném přechodu pro chodce nedaleko autobusové zastávky Hrnčíře. Při střetu s OA utrpěl lehké zranění pouze chodec (24 let). V době vzniku DN (dopravní sedlo) byl povrch vozovky suchý a povětrnostní podmínky nebyly ztíženy. Viditelnost byla vlivem svítání částečně omezena.

Poslední detailně analyzovanou nehodovou událostí je dopravní nehoda s lehkým zraněním chodce (ID 23003251). K této nehodě došlo 30. 3. 2023 (čtvrtek) a byla zapříčiněna **řidičem (75 let) osobního automobilu Dacia. Na hlavní silnici (MK K Hrnčířům) mezi křižovatkami s ulicemi Musilova a K Vrbičkám nedal řidič přednost chodci na přechodu pro chodce.** Při střetu byl chodec (chlapec, 15 let) lehce zraněn. V době nehody (v poledním dopravním sedle) byl povrch vozovky mokrá a viditelnost s povětrnostními podmínkami byla ztížena deštěm.

6.2 Shluky dopravních nehod

Přestože zaznamenané nehody jsou téměř rovnoměrně rozprostřeny po celém sledovaném úseku, je evidován jeden statisticky významný shluk těchto mimořádných událostí. Tento shluk je lokalizován v místě okružní křižovatky MK K Hrnčířům x K Šeberovu x K Labeškám (viz Obrázek 48), kdy nejvíce nehod je situováno mezi jižním a východním ramenem na okružním pásu.



Obrázek 48 – Zvýšená kumulace dopravních nehod v místě okružní křižovatky (žlutě – DN s lehkým zraněním, modře – DN s hmotnou škodou. [26]

Celkem zde bylo zaznamenáno devět nehodových událostí. V prvním sledovaném roce zde byly evidovány tři nehody, v následujícím roce 2022 již jen dva případy a ve zbylém sledovaném období byla evidována pouze jedna dopravní nehoda ročně. **Dvě třetiny nehod se staly v ranní dopravní špičce**, zbylé tři případy spadají do první poloviny poledního dopravního sedla. Ve všech případech se jednalo o **srážku s jinými vozidly**, konkrétně se jednalo o srážku boční – 5x, z boku – 3x a čelní – 1x. Hlavní příčinou vzniku dopravních nehod bylo podle PČR u všech případů nerespektování příkazu SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“. U těchto nehod byla až na jeden případ vozovka v době vzniku DN suchá s neztíženými povětrnostními podmínkami a viditelností. V jednom zmíněném případě se na povrchu vyskytovalo náledí / ujetý sníh a tvořila se námraza. Nehody byly v osmi případech způsobeny řidiči osobních vozidel, poslední případ byl zaviněn řidičem autobusu.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že se v řešené lokalitě jedná o typově běžné dopravní nehody, které jsou obecně charakteristické pro dopravně zatíženou okružní křižovatku, přičemž ve většině případů dochází pouze ke vzniku hmotných škod. Výskyt dopravních nehod se zraněním byl ojedinělý a byl spojen výhradně se střety vozidel s cyklisty a motocyklisty. Prostorová koncentrace nehod mezi jižním a východním ramenem může poukazovat na rizikové dopravní chování spočívající v tangenciálním průjezdu ze západního ramene, a tedy průjezdu okružní křižovatkou ve vyšších rychlostech. Současně je však nutné zdůraznit, že s ohledem na vysoké dopravní zatížení posuzované křižovatky se jedná v porovnání s obdobně zatíženými lokalitami o relativně nízkou úroveň nehodovosti.

6.3 Celkové vyhodnocení nehodovosti

Při porovnání zjištěné četnosti a závažnosti nehod ve sledovaném úseku s urbanisticky a dopravně (intenzita a skladba dopravního proudu) obdobnými územními celky v ČR lze konstatovat, že se jedná o statisticky podprůměrné hodnoty.

Současně je patrný celkový pokles dopravních nehod v čase, a to jak z hlediska jejich počtu, tak i závažnosti následků. Většina dopravních nehod v řešené lokalitě je primárně způsobena lidským faktorem (pochybením na straně řidiče dopravního prostředku – nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nerespektování příkazu SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“ a vyhýbání bez dostatečné boční vůle).

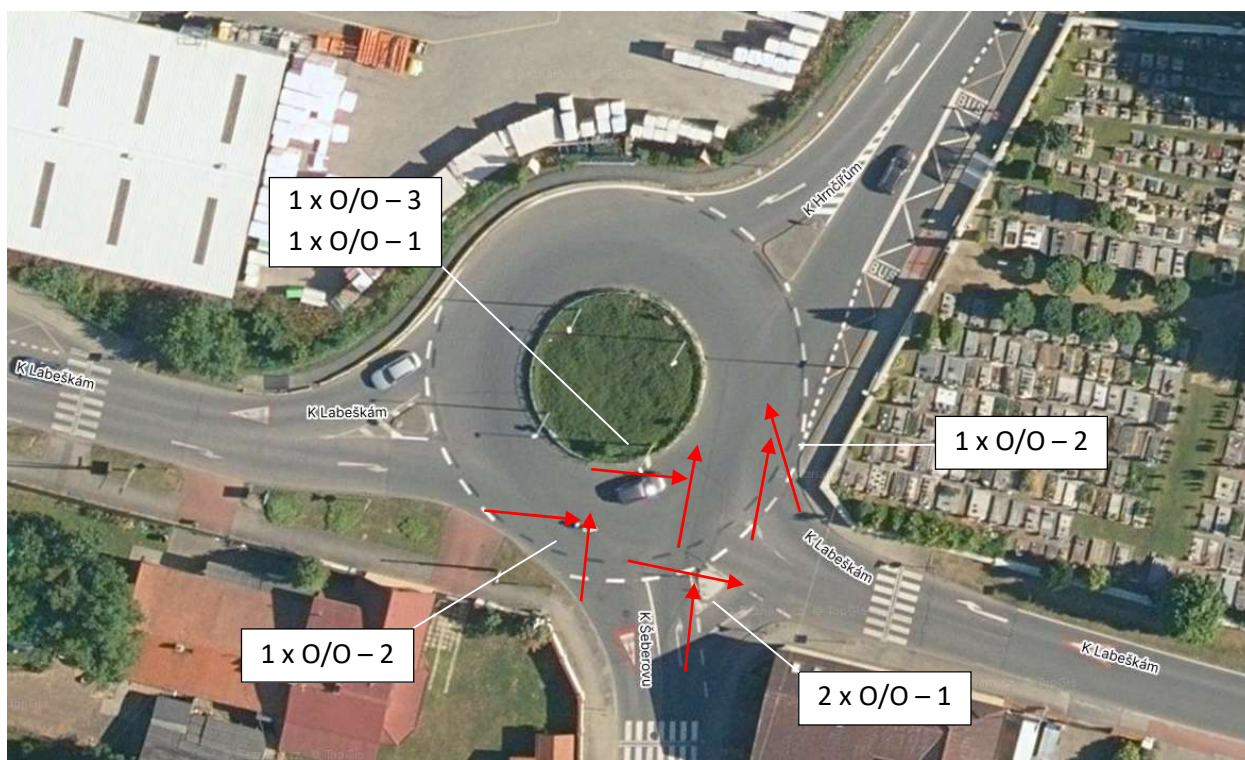
Mimo identifikovaný shluk dopravních nehod v prostoru okružní křižovatky nebyla ve sledovaném úseku zjištěna jiná významnější koncentrace dopravních nehod. Zvýšený výskyt nehod v prostoru okružní křižovatky lze přičítat zejména vyššímu dopravnímu zatížení a současně rizikovému dopravnímu chování řidičů spočívajícímu v tangenciálním průjezdu křižovatkou.

V případě nehod s účastí chodců lze konstatovat, že k nim docházelo převážně v souvislosti s chybou řidiče osobního motorového vozidla, přičemž se jednalo buď o věkově výrazně starší řidiče, nebo naopak o mladší a méně zkušené motorové účastníky silničního provozu. Přesto je vhodné věnovat zvýšenou pozornost bezpečnosti v prostoru přechodů pro chodce, neboť ve dvou ze tří evidovaných případů došlo ke střetu s nezletilou osobou.

Výše uvedené poznatky poukazují na nutnost realizace nápravných opatření, která povedou k dosažení společensky přijatelné úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě sledované silniční sítě.

7. Vyhodnocení dopravních konfliktů

Vyhodnocení dopravních konfliktů bylo provedeno mezi 7.–8. hodinou. Celkem bylo za uvedené časové období zaznamenáno **šest dopravních konfliktů**. Schematické znázornění dopravních konfliktů v místě sledované okružní křižovatky MK K Šeberovu, K Hrnčířům a K Labeškám, které je doplněno o stupeň závažnosti, uvádí **Obrázek 49**.



Obrázek 49 – Schéma dopravních konfliktů ve sledované okružní křižovatce mezi 7.–8. hodinou. [28]

Ve sledovaném období bylo evidováno několik typů dopravních konfliktů, přičemž jejich vznik je převážně spojen s chováním řidičů na jižním a východním ramenu okružní křižovatky. První typ dopravního konfliktu byl zaznamenán u řidičů přijíždějících z jižního ramene, kteří při dávání přednosti vozidlům jedoucím po okružním pásu nesprávně odhadli brzdnou dráhu a zastavili vozidlo tak, že jeho přední část částečně zasahovala do okružního pásu (viz **Obrázek 52** a **Obrázek 53**).



Obrázek 50 – Ukázka zastavení částí vozidla v okružním pásu.



Obrázek 51 – Další pohled na řidiče, který částečně zastavil v okružním pásu.

Řidiči vozidel jedoucích po okružním pásu, kteří chtěli odbočit do východního ramene, byli v těchto případech nuceni zpomalit a vozidlo objíždět. Obdobné případy chybného zastavení byly v průběhu sledování evidovány častěji, avšak pouze v uvedených dvou situacích došlo k přímému ovlivnění jiného účastníka silničního provozu. **Vzhledem k omezení plynulosti provozu byly tyto dva evidované konflikty ohodnoceny stupněm závažnosti 1. Vznik těchto situací lze částečně přičíst i stavebnímu uspořádání křižovatky, konkrétně blízké poloze napojení jižního a východního ramene, které je dáno omezenými prostorovými poměry v zastavěném území.**



Obrázek 52 – Ukázka zastavení částí vozidla v okružním pásu.



Obrázek 53 – Další pohled na řidiče, který částečně zastavil v okružním pásu.

Další typ dopravního konfliktu byl způsoben řidiči přijíždějícími z jižního ramene, kteří nedali přednost vozidlům jedoucím po okružním pásu (viz **Obrázek 54** a **Obrázek 55**). V obou případech řidiči vjeli na okružní pás v době, kdy se k místu připojení již přibližovalo jiné vozidlo. V jednom případě byl řidič jedoucí po okružním pásu nucen pouze mírně decelerovat (stupeň závažnosti 1), zatímco ve druhém případě bylo nutné intenzivní brzdění za účelem odvrácení střetu (stupeň závažnosti 3). Tyto konfliktní situace lze přičítat především vysoké dopravní zátěži, kdy si řidiči po delší době vyčkávání vynucují zařazení do dopravního proudu.



Obrázek 54 – Ukázka omezení řidiče na okružním pásu připojícím se řidičem z jihu.



Obrázek 55 – Další ukázka omezení řidiče na okružním pásu připojícím se řidičem z jihu.

V jednom případě byl zaznamenán dopravní konflikt vzniklý současným vjezdem dvou vozidel na okružní pás, a to z jižního a západního ramene (viz **Obrázek 56** a **Obrázek 57**). Řidič přijíždějící ze západního ramene realizoval průjezd OK tangenciálním způsobem ve směru západ $\Rightarrow$ východ, a tedy vyšší rychlostí. V důsledku toho dojel vozidlo vjíždějící z jižního ramene a byl nucen výrazně zpomalit a vyčkat na uvolnění kolizního prostoru. Tento typ konfliktu byl ohodnocen stupněm závažnosti 2.



Obrázek 56 – Současný vjezd vozidel do okružní křižovatky.



Obrázek 57 – Pohled na nutnost výrazné deceleraci bílého vozidla.

Poslední evidovaný dopravní konflikt byl způsoben řidičem přijíždějícím z východního ramene, který vjel do okružní křižovatky, přestože se po okružním pásu již pohybovalo vozidlo přijíždějící z jižního ramene (viz **Obrázek 58** a **Obrázek 59**). Řidič jedoucí po okružním pásu byl následně nucen výrazně zpomalit za účelem odvrácení střetu. Tato situace byla ohodnocena stupněm závažnosti 3.



Obrázek 58 – Pohled na účastníky dopravního konfliktu.



Obrázek 59 – Ukázka omezení červeného vozidla na okružním pásu.

Dopravní konflikty 0. (samostatné rizikové chování) a 4. stupně (dopravní nehoda) nebyly v průběhu sledování zaznamenány.

V rámci sledování dopravních konfliktů byly zaznamenány dva případy kritického manévru, ale i další čtyři případy dopravních konfliktů nižších kategorií. Tyto situace mají značně vysoký nehodový potenciál vedoucí ke vzniku vážných DN. Ve většině případů lze dopravní konflikty spojit s vysokou dopravní zátěží v křižovatce. Tomu odpovídá i jejich časový výskyt, kdy byly pozorovány především v době ranní, resp. odpolední dopravní špičky. Poslední evidovaný kritický manévr lze přičítat k rizikovému provedení okružní křižovatky, resp. k jejímu tangenciálnímu průjezdu ve směru západ $\Rightarrow$ východ.

8. Bezpečnostní inspekce PK

Na základě výše popsané metodiky zpracování (viz podkapitola 2.3) byla identifikována dopravně-bezpečnostní rizika v místě sledovaného silničního průtahu na území městské části Praha-Šeberov. Jak již bylo uvedeno výše, **úroveň bezpečnosti silničního provozu je vztažena ke dni prohlídky, tedy konkrétně ke dni 6. března 2026.**

V rámci bezpečnostní inspekce byly z pohledu výskytu (četnosti) a charakteru jednotlivé evidované závady rozčleněny do dvou základních kategorií:

- **koncepční (systematicky opakující se) a**
- **lokální.**

Předmětné rozdělení je zaváděno z důvodu přehlednosti a názornosti tohoto dokumentu. Auditorský tým je toho názoru, že na systematicky opakující se deficity stačí hromadně upozornit a odkázat na odbornou literaturu nabízející správné technické řešení a není třeba jednotlivého obrazového ani sanačního popisu, který by byl metodicky vždy shodný.

Zjištěné dopravně-bezpečnostní deficity byly pro účely přehlednosti rozděleny do tematických skupin podle typu řešené problematiky. Jednotlivé závady jsou proto dále uvedeny v podkapitolách zaměřených na konkrétní oblasti dopravní infrastruktury a organizace provozu. V rámci jednotlivých podkapitol jsou nejprve popsány koncepční závady, které mají systematický charakter a vyskytují se opakovaně v rámci řešené lokality, a následně závady lokální, vázané na konkrétní místo.

V rámci provedené bezpečnostní inspekce PK bylo v řešeném území identifikováno **celkem 32 dopravně-bezpečnostních deficitů**, z toho **4 systematická rizika** a **28 lokálních rizik**. Z hlediska závažnosti bylo evidováno **1 vysoké riziko**, **10 středních rizik** a **21 rizik s nízkou závažností**.

Zajištění požadované přehlednosti a názornosti předkládaného posouzení je podpořeno i grafickým podkladem (viz Příloha 5.1 a 5.2), který uvádí polohovou informaci jednotlivých identifikovaných dopravně-bezpečnostních závad.

8.1 Nevhodné rozhledové poměry a dopravní uspořádání

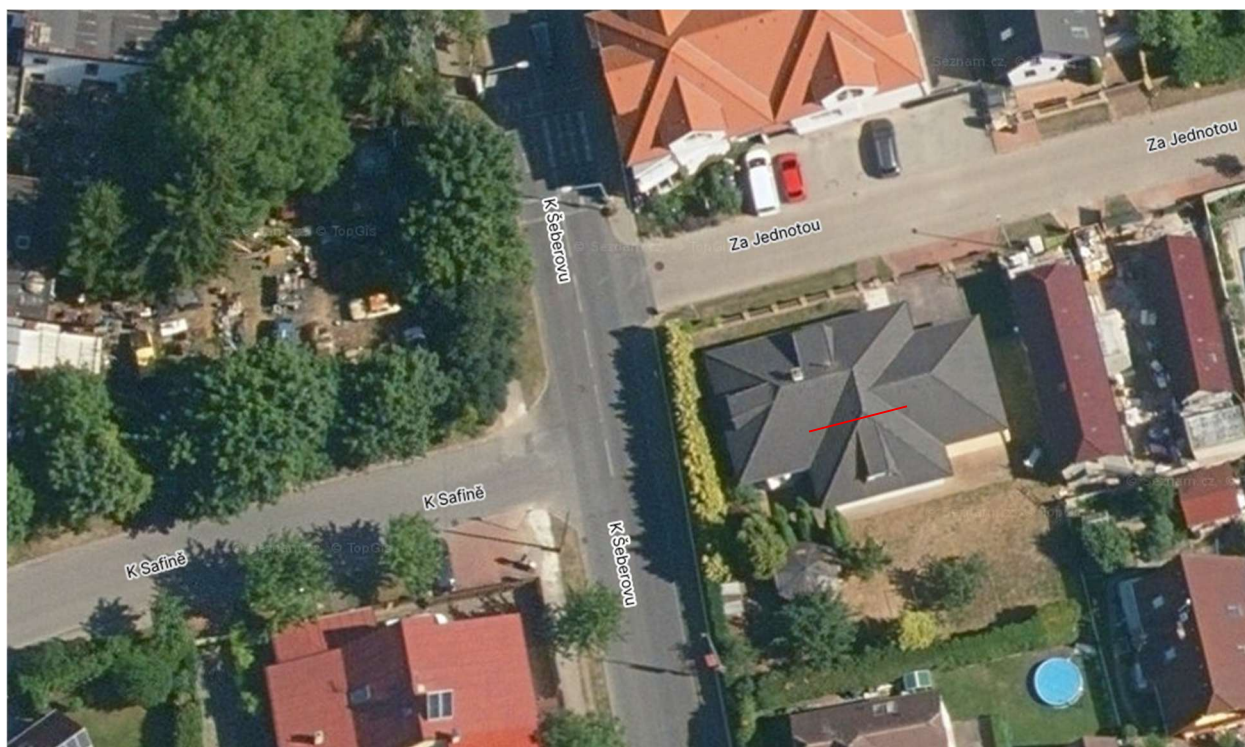
V rámci bezpečnostní inspekce byly na nejvýznamnější komunikační síti městské části Praha-Šeberov prověřeny rozhledové poměry v křižovatkách, sjezdech a dalších místech, kde může docházet ke střetu dopravních proudů. Současně bylo posouzeno geometrické uspořádání vybraných křižovek a jejich vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

V průběhu bezpečnostní inspekce byly identifikovány lokality s omezenými rozhledovými poměry, jejichž příčinou byla zejména vzrostlá zeleň, doprava v klidu nebo stavební uspořádání dopravního prostoru. Nedostatečné rozhledové poměry mohou vést ke zhoršení možnosti včas zaznamenat přijíždějící vozidla, cyklisty nebo další účastníky silničního provozu a zvyšují pravděpodobnost vzniku dopravních konfliktů a nehod.

V rámci této kapitoly je dále řešeno také nevhodné geometrické uspořádání okružní křižovatky MK K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu, které umožňuje tangenciální průjezdy vozidel a průjezd vyšší rychlostí, než je u tohoto typu křižovek žádoucí.

V průběhu posouzení byla rovněž diskutována možnost zřízení SSZ v prostoru odsazené křižovatky MK K Šeberovu, Za Jednotou a K Safině (viz *Obrázek 60* až *Obrázek 62*). **Řešitelský tým dospěl k závěru, že s ohledem na charakter křižovatky, intenzity dopravy na vedlejších komunikacích a stavební**

uspořádání lokality není realizace SSZ v současné době opodstatněná. Přestože může v období dopravních špiček docházet ke zhoršení podmínek pro připojení vozidel z vedlejších komunikací, obdobná situace se vyskytuje i v dalších křižovatkách v řešené lokalitě a sama o sobě nepředstavuje dostatečný dopravně-inženýrský argument pro realizaci SSZ. Současně lze předpokládat, že vzhledem k intenzitám dopravy by bylo účelné provozovat SSZ pouze po omezenou část dne, zejména během dopravních špiček. **Ve zbývajícím období by jeho provoz vedl ke zbytečnému zastavování vozidel na hlavním dopravním směru, zhoršení plynulosti dopravy a nárůstu hlukové a emisní zátěže, aniž by generoval odpovídající dopravně-bezpečnostní přínos.**



Obrázek 60 – Pohled na křižovatku, kde bylo diskutováno zřízení SSZ.



Obrázek 61 – Pohled na křižovatku MK K Šeberovu x Za Jednotou, kde bylo diskutováno zřízení SSZ.



Obrázek 62 – Ukázka druhého vedlejšího ramena MK K Safině, kde bylo podrobena rozboru zřízení SSZ.

V průběhu bezpečnostní inspekce bylo v rámci této tematické skupiny identifikováno celkem šest dopravně-bezpečnostních deficitů, které mohou představovat potenciální riziko pro jednotlivé účastníky silničního provozu.

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov

**Riziko č. 1.1 – Omezené rozhledové poměry v křižovatce
MK K Hrnčářům a Musilova vlivem zeleně.**

**Střední
riziko**

**Jednoduché
řešení**

V prostoru stykové křižovatky MK K Hrnčářům a MK Musilova byly identifikovány lokálně omezené rozhledové poměry způsobené vzrostlou zelení v podobě keřů a stromů situovaných v blízkosti křižovatky. Předmětná zeď omezuje vzájemnou viditelnost účastníků silničního provozu a zvyšuje riziko přehlédnutí vozidel přijíždějících po hlavní pozemní komunikaci, zejména pak cyklistů a motocyklistů.



Obrázek 63 – Pohled z ulice Musilova na sever směrem ke zdravotnímu středisku.



Obrázek 64 – Pohled z ulice Musilova ve směru na jih.

Doporučení nápravných opatření

V prostoru stykové křižovatky MK K Hrnčářům a Musilova je doporučeno zajistit dostatečné rozhledové poměry úpravou vzrostlé zeleně zasahující do rozhledového pole. Doporučený rozsah úprav znázorňuje následující Obrázek 65.



Obrázek 65 – Znárodnění rozhledových trojúhelníků v křižovatce MK K Hrnčářům a Musilova. [28]

**Riziko č. 1.2 – Omezené rozhledové poměry v křižovatce
MK K Šeberovu a Zadní vlivem zeleně.**

**Střední
riziko**

**Jednoduché
řešení**

Při prohlídce byla v prostoru stykové křižovatky MK K Šeberovu a Zadní identifikována vzrostlá zeleň negativně ovlivňující rozhledové poměry při připojování z vedlejší komunikace. Keře a stromy situované podél hlavní komunikace zasahují do rozhledového pole řidičů, což zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravních konfliktů.



Obrázek 66 – Výhled na jih z ulice Zadní omezen vzrostlou zelení.



Obrázek 67 – Severní pohled z ulice Zadní.

Doporučení nápravných opatření

V prostoru stykové křižovatky MK K Šeberovu a Zadní je doporučeno zajistit pravidelnou údržbu vzrostlé zeleně tak, aby nezasahovala do rozhledového trojúhelníku a nedocházelo k omezování rozhledových poměrů při vyjíždění z vedlejší komunikace. Doporučený rozsah úprav znázorňuje následující Obrázek 68.



Obrázek 68 – Znázornění rozhledových trojúhelníků v křižovatce MK K Šeberovu a Zadní. [28]

**Riziko č. 1.3 – Omezené rozhledové poměry v křižovatce
MK K Šeberovu a Drazdecká vlivem zeleně.**

**Střední
riziko**

**Jednoduché
řešení**

V prostoru stykové křižovatky MK K Šeberovu a Drazdecká byly identifikovány omezené rozhledové poměry při vyjíždění z vedlejší komunikace. Příčinou je vegetace situovaná podél MK K Šeberovu, která zasahuje do rozhledového pole řidičů a omezuje jejich možnost včas zaznamenat vozidla přijíždějící po hlavní komunikaci.



Obrázek 69 – Částečně zakrytý výhled při pohledu na jih z ulice Drazdecká (MK K Šeberovu).



Obrázek 70 – Pohled na sever z ulice Drazdecká (MK K Šeberovu).

Doporučení nápravných opatření

V prostoru stykové křižovatky MK K Šeberovu a Drazdecká je doporučeno provést údržbu, redukci nebo odstranění zeleně zasahující do rozhledového trojúhelníku tak, aby byly zajištěny rozhledové poměry odpovídající příslušným technickým předpisům [9]. Doporučený rozsah úprav znázorňuje následující Obrázek 71.



Obrázek 71 – Znárodnění rozhledových trojúhelníků v křižovatce MK K Šeberovu a Drazdecká. [28]

**Riziko č. 1.4 – Omezené rozhledové poměry v křižovatce
MK K Labeškám a Sladovnická vlivem parkujících vozidel.**

**Střední
riziko**

**Administrativní
řešení**

V prostoru stykové křižovatky MK K Labeškám a Sladovnická byly identifikovány omezené rozhledové poměry při připojování se z vedlejší komunikace. Předmětný deficit je způsoben vozidly odstavenými v blízkosti křižovatky, která zasahují do rozhledového pole řidičů vyjíždějících z MK Sladovnická. Omezené rozhledové poměry zvyšují riziko přehlédnutí vozidel přijíždějících po hlavní komunikaci a vzniku kolizních situací.



Obrázek 72 – Ukázka zakrytého výhledu na západ z ulice Sladovnická (MK K Labeškám).



Obrázek 73 – Pohled na východ z ulice Sladovnická směrem k okružní křižovatce.

Doporučení nápravných opatření

V prostoru stykové křižovatky MK K Labeškám a Sladovnická je doporučeno upravit organizaci dopravy v klidu tak, aby zaparkovaná vozidla nezasahovala do rozhledového trojúhelníku. Doporučený rozsah úprav znázorňuje následující Obrázek 74.



Obrázek 74 – Znázornění rozhledových trojúhelníků v křižovatce MK K Labeškám a Sladovnická. [28]

Riziko č. 1.5 – Nevhodné geometrické uspořádání okružní křižovatky umožňující tangenciální průjezdy.

**Střední
riziko**

**Administrativní
řešení**

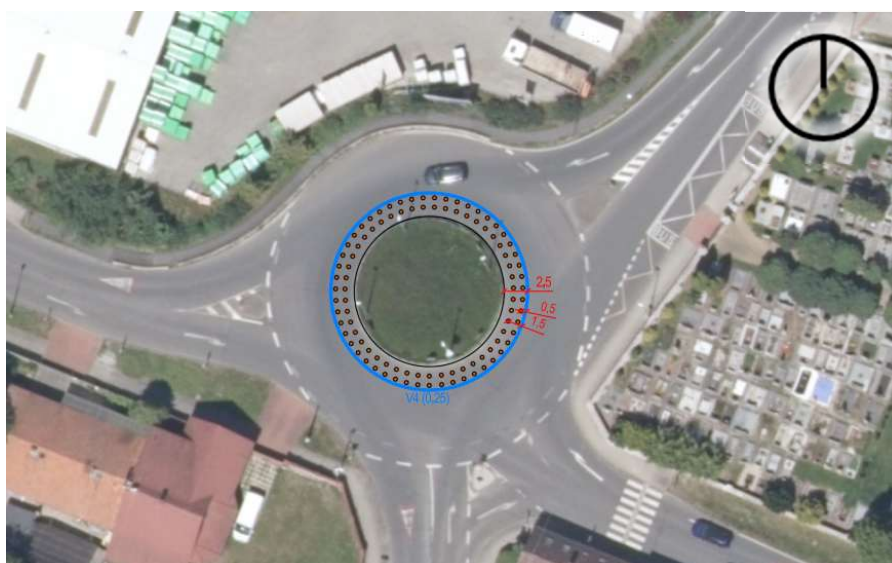
V prostoru okružní křižovatky MK K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu bylo identifikováno riziko tangenciálních průjezdů, a to zejména ve směru západ $\Rightarrow$ východ a jih $\Rightarrow$ sever. Stávající geometrické uspořádání okružní křižovatky dostatečně neusměrňuje jízdní dráhy vozidel a umožňuje průjezd vyšší rychlostí bez výraznější změny směru jízdy. Předmětné uspořádání zvyšuje riziko vzniku dopravních konfliktů (viz kapitola 7), případně i dopravních nehod.



Obrázek 75 – Schematické znázornění tangenciálních průjezdů okružní křižovatkou. [28]

Doporučení nápravných opatření

Realizace fyzického pojížděného prstence středového ostrova představuje z dlouhodobého hlediska nejvhodnější způsob omezení tangenciálních průjezdů a usměrnění jízdních drah vozidel v prostoru okružní křižovatky. **Do doby případné stavební úpravy je možné zvážit nízkonákladové řešení spočívající v optickém vyznačení pojížděného prstence pomocí VDZ doplněného o vhodné fyzické prvky podporující vedení jízdních drah vozidel (např. zpomalovací polštáře / příčné prahy, viz Obrázek 76).**



Obrázek 76 – Schematický návrh dočasného doplnění prstence z VDZ a zpomalovacích polštářů. [28]

Riziko č. 1.6 – Omezené rozhledové poměry a nevhodné dopravní uspořádání v místě sjezdu.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V prostoru sjezdu k parkovišti restaurace „Pizzeria & Ristorante di Carlo“ na MK K Hrnčířům byly identifikovány omezené rozhledové poměry při vyjíždění na místní komunikaci. Předmětný deficit je způsoben přilehlou budovou, která omezuje výhled řidičů a snižuje jejich schopnost včas zaznamenat příjezdající vozidla a ostatní účastníky silničního provozu.

Současně byla v místě identifikována nejednoznačná organizace dopravního prostoru. **Podél komunikace je realizována snížená obruba doplněná VZD V 2b „Podélná čára přerušovaná“, což může u řidičů vytvářet dojem prostoru určeného pro zastavení nebo stání vozidel. Současně je však v daném úseku pomocí SDZ B 28 „Zákaz zastavení“ zastavení vozidel zakázáno.** Předmětný nesoulad mezi stavebním uspořádáním komunikace a dopravním značením může vést k nejednoznačné interpretaci dopravního režimu ze strany řidičů a vzniku nežádoucích dopravních situací.



Obrázek 77 – Ukázka vyjíždějícího vozidla z parkoviště.



Obrázek 78 – Omezený výhled z místa výjezdu z parkoviště.



Obrázek 79 – Pohled na SDZ B 28 zakazující stání před restaurací.



Obrázek 80 – Snížená obruba a odstavování vozidel před restaurací.

Doporučení nápravných opatření

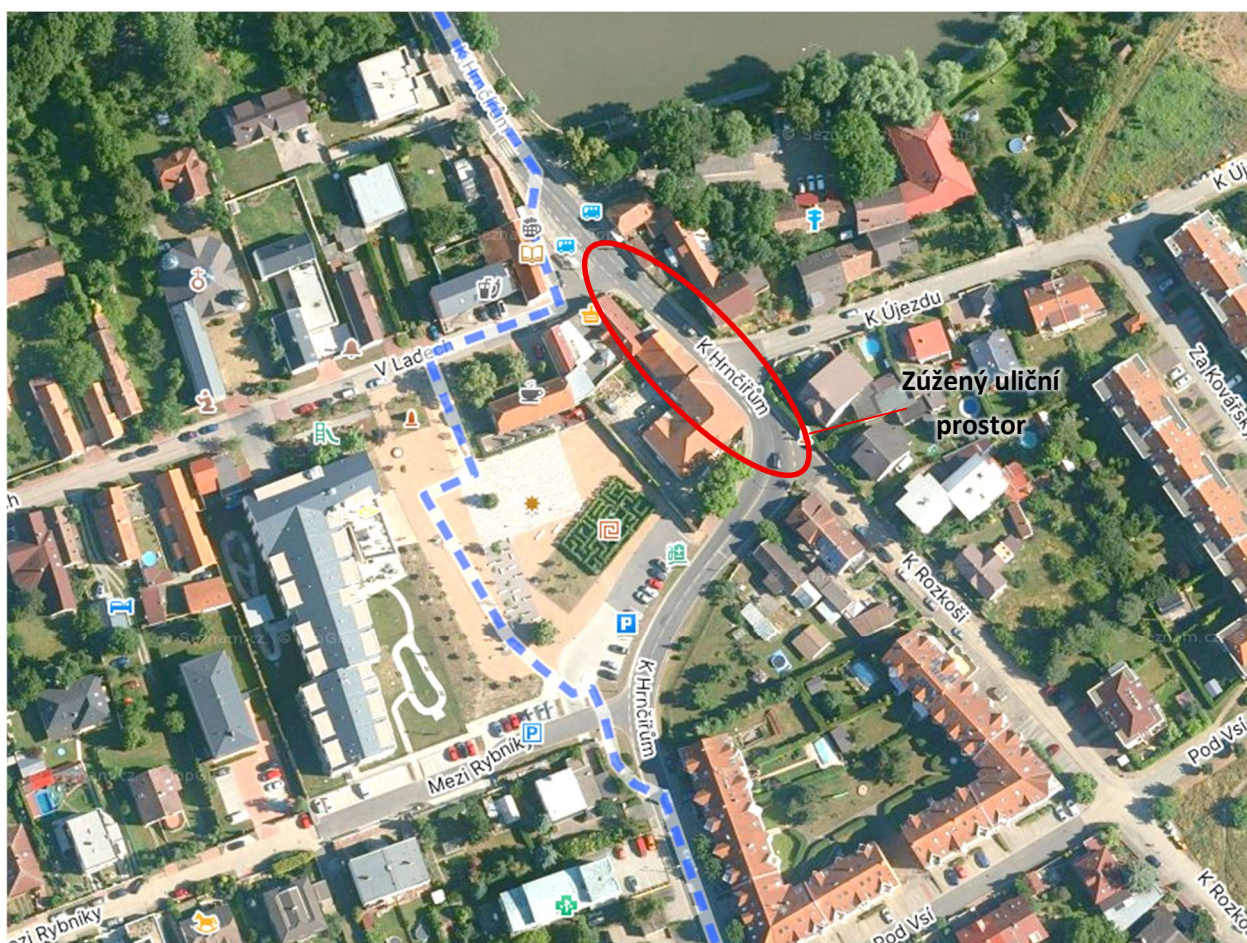
Za účelem zlepšení rozhledových poměrů při vyjíždění z parkoviště je doporučeno prověřit možnost instalace dopravního zrcadla umožňujícího včasější zaznamenání vozidel příjezdějících po MK K Hrnčířům. Současně je doporučeno prověřit a jednoznačně stanovit požadovaný dopravní režim v předmětném prostoru a následně uvést do vzájemného souladu stavební uspořádání komunikace, SDZ a VZD tak, aby nedocházelo k nejednoznačné interpretaci dopravního prostoru ze strany řidičů.

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov

8.2 Pěší a cyklistická infrastruktura

V rámci bezpečnostní inspekce byla prověřena infrastruktura určená pro pěší a cyklistickou dopravu včetně její vzájemné návaznosti, bezbariérovosti a vazeb na ostatní druhy dopravy. Současné byly posouzeny podmínky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen „OOSPO“), bezpečnost přechodů pro chodce a návaznost cyklistické infrastruktury.

V řešeném území byly současně opakovaně identifikovány úseky s lokálně omezenou šířkou chodníků. Nejvýrazněji se tento stav projevuje v prostoru MK K Hrnčířům mezi křižovatkami K Hrnčířům x V Ladech a K Hrnčířům x K Rozkoši, kde je v důsledku omezeného uličního prostoru realizována zúžená pěší infrastruktura po obou stranách komunikace. Řešitelský tým je toho názoru, že možnosti stavebních úprav jsou v tomto případě velmi omezené a případné rozšíření chodníkových ploch by si vyžádalo zúžení vozovky. Takové řešení by mohlo negativně ovlivnit bezpečnost a plynulost silničního provozu, zejména s ohledem na blízkost směrového oblouku a charakter hlavního dopravního prostoru. Současně se nejedná o významně zatíženou pěší trasu, přičemž v dané lokalitě existuje alternativní pěší spojení vedené přes náměstí Šeberov (viz **Obrázek 81**). S ohledem na uvedené skutečnosti nebyly obdobné lokální deficity spočívající ve zúžené šířce chodníku v rámci bezpečnostní inspekce dále hodnoceny jako samostatná dopravně-bezpečnostní rizika.



Obrázek 81 – Ukázka alternativního vedení pěší trasy mimo zúžení úsek.



Obrázek 82 – Úzký chodník pro pěší v blízkosti náměstí Šeberov v blízkosti směrového oblouku.



Obrázek 83 – Pohled na úzký chodník v blízkosti náměstí Šeberov poblíž směrového oblouku.

V průběhu bezpečnostní inspekce bylo v rámci této tematické skupiny identifikováno celkem 10 dopravně-bezpečnostních deficitů, které mohou představovat potenciální riziko pro účastníky silničního provozu. Zjištěné závady se týkají zejména prvků pro OOSPO, bezpečnosti pěší dopravy v prostoru přechodů pro chodce, návaznosti cyklistické infrastruktury a lokálně také chybějících úseků pěší infrastruktury.

Systematické riziko č. 2.1 – Neadekvátní provedení, resp. absence prvků pro OOSPO.

Nízké
riziko

Složité
řešení

V celé délce sledované komunikační sítě byly identifikovány dopravně-bezpečnostní deficity spočívající v absenci nebo nevhodném provedení prvků pro OOSPO. Neadekvátní provedení nebo dokonce absence těchto prvků snižuje schopnost pohybu a orientace OOSPO v uličním prostoru, což může vést ke vzniku rizikových situací ohrožujících všechny účastníky silničního provozu.

V místech přechodu pro chodce se jedná o neadekvátní provedení, resp. absenci varovného pásu, signálního pásu, vodicího pásu přechodu. Jeden z přechodů nenaplnuje požadavky bezbariérové přístupnosti z důvodu nesnížené obruby (MK K Hrnčírům nedaleko zdravotního střediska). Současně byla identifikována absence varovných pásů v místě křižovatek a sjezdů. Dále byla evidována absence prvků pro OOSPO v místě autobusových zastávek. Jedná se o absenci signálního pásu a vizuálního kontrastního pásu. Následující fotodokumentace slouží jako ilustrativní příklad jednotlivých nedostatků.



Obrázek 84 – Absence prvků pro OOSPO, konkrétně varovného a signálního pásu, v místě přechodu pro chodce v MK K Hrnčírům.



Obrázek 85 – Absence varovného a signálního pásu u přechodu pro chodce v těsné blízkosti mateřské školy Košík.



Obrázek 86 – Absence signálního a varovného pásu v místě přechodu pro chodce v MK K Hrnčířům.



Obrázek 87 – Ukázka chybně realizovaného signálního pásu v blízkosti stykové křižovatky ulic K Šeberovu a Za Jednotou.



Obrázek 88 – Absence varovného pásu a snížené obruby v místě stykové křižovatky ulic K Šeberovu a Zadní.



Obrázek 89 – Další ukázka absence varovných pásů v místě stykové křižovatky K Hrnčířům a Novákova.



Obrázek 90 – Absence OOSPO prvků v místě zastávky „Šeberov“ v MK K Hrnčířům.



Obrázek 91 – Absence OOSPO prvků v místě zastávky „V Ladech“ v MK K Hrnčířům.

Doporučení nápravných opatření

Při rekonstrukcích, stavebních úpravách nebo obnově dopravní infrastruktury je doporučeno zajistit provedení prvků pro OOSPO v souladu s příslušnými technickými předpisy [7] [10] [11].

**Riziko č. 2.2 – Omezené rozhledové poměry v prostoru
přechodu pro chodce vlivem zeleně.**

Vysoké
riziko

Jednoduché
řešení

V prostoru přechodu pro chodce na MK K Hrnčířům byl identifikován dopravně-bezpečnostní deficit spočívající ve výskytu vzrostlé zeleně v jeho bezprostřední blízkosti. Předmětná zeleň omezuje vzájemnou viditelnost chodců a řidičů a zvyšuje riziko pozdního zaznamenání chodce vstupujícího na přechod pro chodce. Negativní vliv lze předpokládat zejména u dětí a osob menšího věku, které mohou být vegetací částečně nebo zcela zakryty. Závažnost předmětného deficitu podporuje skutečnost, že v daném místě již byla evidována dopravní nehoda s účastí dítěte na přechodu pro chodce (viz podkapitola 6.1).



Obrázek 92 – Riziko přehlédnutí chodce před vstupem na přechod (pohled z MK K Hrnčířům ve směru na jih).



Obrázek 93 – Detailní pohled na rizikový přechod v MK K Šeberovu.

Doporučení nápravných opatření

V prostoru přechodu pro chodce na MK K Hrnčířům je doporučeno provést odstranění vzrostlé zeleně zasahující do rozhledových polí přechodu pro chodce dle ČSN 73 6110 [10]. Předmětné opatření je vhodné koordinovat s opatřením navrženým v rámci Rizika č. 1.1, neboť se týká stejné skupiny zeleně. Doporučený rozsah úprav znázorňuje následující Obrázek 94.



Obrázek 94 – Rozhled na přechod pro chodce u křižovatky MK K Hrnčířům x K Vrbičkám. [28]

**Riziko č. 2.3 – Omezené rozhledové poměry v místě
napojení účelové komunikace.**

**Střední
riziko**

**Administrativní
řešení**

V místě napojení účelové komunikace propojující okolí Hrnčířského rybníka s chráněným územím Hrnčířské louky byly identifikovány omezené rozhledové poměry. Dle informací poskytnutých zástupci městské části se jedná o významnou pěší vazbu v rekreační oblasti využívanou obyvateli při pohybu mezi Hrnčířským rybníkem, rybníkem Jordán a rybníkem Brůdek. Severní napojení účelové komunikace je situováno na vnitřní straně směrového oblouku MK K Labeškám na konci zastavěné oblasti, přičemž po obou stranách komunikace se nachází vzrostlá zeleň omezující rozhledové poměry mezi chodci a přijíždějícími vozidly. Předmětný deficit může vést ke zhoršení možnosti včasného zaznamenání chodců vstupujících do vozovky i k omezení schopnosti řidičů na jejich pohyb adekvátně reagovat.



Obrázek 95 – Pohled doleva z vyústění účelové komunikace směrem do centra obce.



Obrázek 96 – Ukázka omezeného rozhledu stromy na západní straně.

Doporučení nápravných opatření

V místě napojení účelové komunikace je doporučeno provést odstranění vzrostlé zeleně zasahující do rozhledových polí tak, aby byly zajištěny odpovídající podmínky pro včasné vzájemné zaznamenání chodců a přijíždějících vozidel. Doporučený rozsah úprav znázorňuje následující Obrázek 97.



Obrázek 97 – Rozsah doporučené zeleně k odstranění. [28]

**Riziko č. 2.4 – Omezená viditelnost přechodu pro chodce
vlivem nevhodně organizovaného parkování.**

**Střední
riziko**

**Složitě
řešení**

V prostoru přechodu pro chodce v blízkosti Úřadu městské části Praha-Šeberov byl identifikován dopravně-bezpečnostní deficit spočívající v nejednoznačné organizaci dopravy v klidu. Přestože je parkování vozidel v daném místě umožněno pomocí SDZ, není jednoznačně stanovena ani vyznačena poloha odstavených vozidel. Vozidla jsou proto odstavována různým způsobem, přičemž v některých případech zasahují do nástupního prostoru přechodu pro chodce. Tím dochází k omezení vzájemné viditelnosti chodců a řidičů a ke zvýšení rizika vzniku kolizních situací.



Obrázek 98 – Ukázka zaparkovaných vozidel v těsné blízkosti přechodu pro chodce v MK K Hrnčířům.



Obrázek 99 – Pohled na zaparkovaná vozidla v blízkosti přechodu pro chodce v MK K Hrnčířům.

Doporučení nápravných opatření

V prostoru přechodu pro chodce je doporučeno zajistit dostatečnou viditelnost nástupní plochy a rozhledové poměry odpovídající příslušným technickým předpisům. Za tímto účelem je vhodné prověřit úpravu organizace dopravy v klidu v přilehlém prostoru a jednoznačně vymezit plochy určené pro parkování vozidel. Vzhledem k majetkovým vztahům a potřebě zachování přístupu do přilehlých garáží je vhodné návrh opatření koordinovat s vlastníky dotčených nemovitostí tak, aby bylo nalezeno dlouhodobě udržitelné a bezpečné řešení. Doporučený rozsah úprav znázorňuje následující *Obrázek 100*.



Obrázek 100 – Rozhledové trojúhelníky v místě přechodu pro chodce, ve kterých se nesmí nacházet překážka ve výhledu. [28]

Riziko č. 2.5 – Absence návaznosti cyklistické infrastruktury.

**Střední
riziko**

**Složitě
řešení**

V prostoru hráze rybníka Jordánek na MK K Hrnčířům byl identifikován dopravně-bezpečnostní deficit spočívající v přerušení návaznosti cyklistické infrastruktury. V daném místě dochází k ukončení společné stezky pro chodce a cyklisty, přičemž další vedení cyklistické dopravy není jednoznačně řešeno. Současně zde dochází k lokálnímu zúžení přidruženého prostoru, které neumožňuje bezpečný souběžný pohyb chodců a cyklistů. Cyklisté by měli dále pokračovat po pozemní komunikaci, na tuto skutečnost však nejsou řidiči motorových vozidel žádným způsobem upozorněni. V praxi proto dochází k pokračování jízdy cyklistů po chodníku i za místem ukončení stezky. Předmětný deficit může vést ke vzniku konfliktních situací mezi chodci, cyklisty a motorovými vozidly. Rizikovost lokality je dále zvyšována skutečností, že se nachází mimo souvislou obytnou zástavbu, kde dochází k častému překračování nejvyšší dovolené rychlosti (viz kapitola 5).



Obrázek 101 – Absence návaznosti cyklistické infrastruktury poblíž stykové křižovatky ulic K Hrnčířům a Nad Jordánkem.



Obrázek 102 – Pohled na chodník pro pěší na hrázi rybníku Jordánek (MK K Hrnčířům).



Obrázek 103 – Pohled na začátek/konec smíšené stezky pro chodce a cyklisty nedaleko rybníku Jordánek (MK K Hrnčířům).



Obrázek 104 – Pohled z místa ukončení smíšené stezky, odkud dále pokračuje pouze chodník pro pěší (MK K Hrnčířům).

Doporučení nápravných opatření

Za optimální řešení předmětného deficitu lze označit připravované propojení cyklistické infrastruktury vedené východně od rybníka Jordánek, které dle informací poskytnutých vedením MČ Praha-Šeberov aktuálně prochází projektovou přípravou. Řešitelský tým doporučuje v realizaci tohoto záměru pokračovat a v případě možností usilovat o jeho urychlení. Do doby realizace předmětného opatření je vhodné zvážit

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov

možnost doplnění opatření zvyšujících informovanost řidičů o očekávaném výskytu cyklistů na vozovce, například formou piktogramových koridorů pro cyklisty nebo jiného vhodného dopravního značení.

Riziko č. 2.6 – Nevhodné umístění přechodů pro chodce v návaznosti na polohu autobusové zastávky.

**Střední
riziko**

**Složité
řešení**

V rámci bezpečnostní inspekce byly na několika místech řešené komunikační sítě identifikovány přechody pro chodce umístěné v těsné návaznosti na autobusové zastávky situované v jízdním pruhu. Ve sledovaných případech jsou přechody umístěny za zastávkou ve směru jízdy autobusu, v důsledku čehož může stojící autobus zakrývat chodce vstupující na přechod pro chodce. Řidiči přijíždějící v protisměru tak nemusí mít možnost chodce včas zaznamenat, což zvyšuje riziko vzniku konfliktních a kolizních situací.



Obrázek 105 – Pohled na přechod pro chodce umístěný v těsné blízkosti autobusové zastávky „Hrnčíře“ (MK K Šeberovu).



Obrázek 106 – Autobusová zastávka „Hrnčíře“ a přechod pro chodce z druhého směru (MK K Šeberovu).



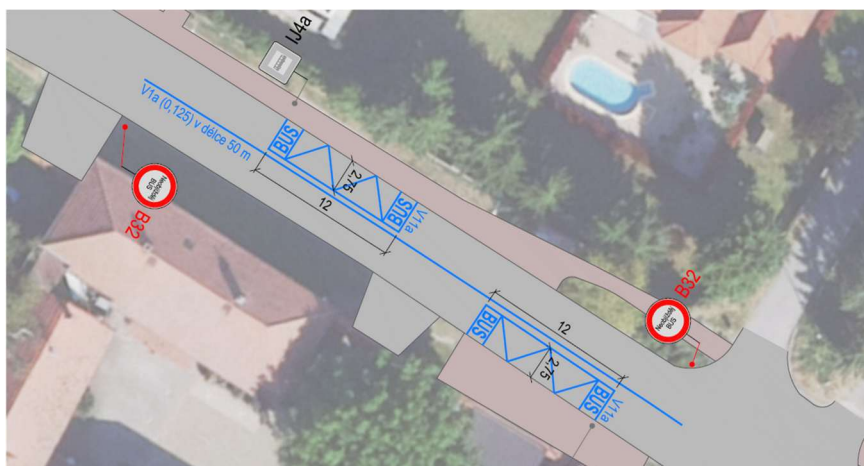
Obrázek 107 – Pohled na přechod pro chodce v těsné blízkosti autobusové zastávky „Drazdecká“.



Obrázek 108 – Bližší pohled na exponovaný rizikový přechod pro chodce v blízkosti zastávky „Drazdecká“.

Doporučení nápravných opatření

Za optimální řešení lze označit umístění přechodů pro chodce před autobusovou zastávkou ve směru jízdy vozidel (přechod bude nově umístěn před stojícím autobusem). Řešitelský tým proto doporučuje v identifikovaných lokalitách prověřit možnost úpravy stávajícího uspořádání tak, aby nedocházelo k zakrytí chodců stojícím autobusem pro řidiče jedoucí v opačném jízdním směru. V případě realizace tohoto opatření je současně nezbytné instalovat SDZ B 32 „Jiný zákaz“ a VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“ zakazující objíždění autobusu stojícího v zastávce (viz *Obrázek 109*).



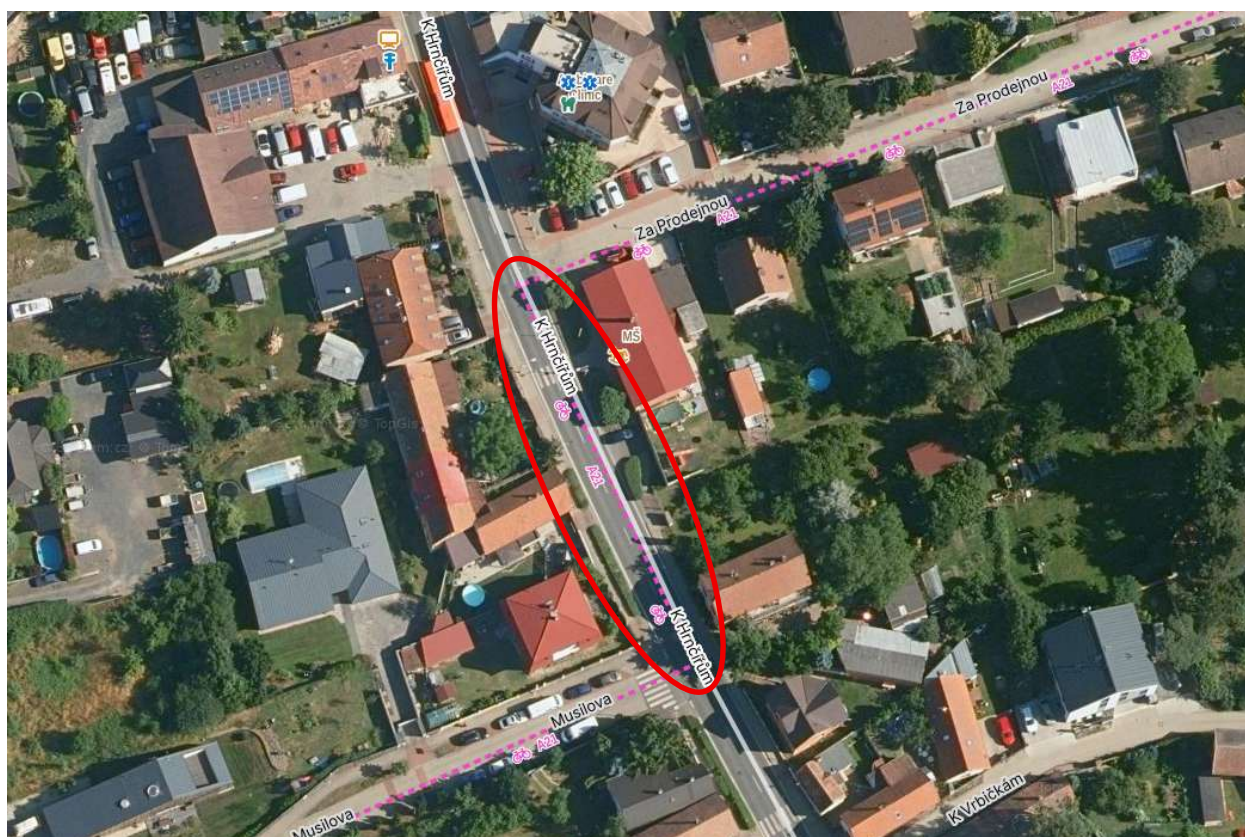
Obrázek 109 – Ilustrativní ukázka metodicky vhodné realizace SDZ B 32 a VDV V 1a v zastávce Hostivice situované na silnici III/006 4. [28]

**Riziko č. 2.7 – Nedostatečné upozornění na vedení
cyklotrasy na MK K Hrnčířům.**

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V řešeném území byl identifikován úsek komunikace se zvýšeným pohybem cyklistů, který však není odpovídajícím způsobem označen. Zvýšený počet cyklistů je dán vedením cyklotrasy A 21, která je v daném území vedena ulicí Musilova, následně pokračuje zhruba 70 m ulicí K Hrnčířům a dále je nasměrována do ulice Za prodejnou. Absence upozornění na hlavní pozemní komunikaci může negativně ovlivnit vnímání situace ostatními účastníky silničního provozu, a to zejména řidiči motorových vozidel, a tím ve výsledku negativně ovlivňovat úroveň bezpečnosti v daném úseku.



Obrázek 110 – Vyznačený úsek MK K Hrnčířům, kde je vedena cyklotrasa A 21. [26]



Obrázek 111 – Napojení cyklotrasy v křižovatce MK K Hrnčířům a Za Prodejnou.



Obrázek 112 – Napojení cyklotrasy v křižovatce MK K Hrnčířům a Musilova.

Doporučení nápravných opatření

Za účelem zvýšení informovanosti řidičů o očekávaném výskytu cyklistů je doporučeno prověřit možnost doplnění vhodných prvků dopravního značení upozorňujících na vedení cyklistické dopravy po MK K Hrnčířům. V úvahu přichází zejména doplnění svislého nebo vodorovného dopravního značení, případně jejich vzájemná kombinace. Za vhodné lze považovat zvýraznění dotčeného úseku pomocí výstražných symbolů cyklistů (A 19) na vozovce nebo realizaci piktogramového koridoru pro cyklisty.

Riziko č. 2.8 – Překážka v průchozím prostoru chodníku.

Nízké
riziko

Složitě
řešení

Na chodníku podél MK K Hrnčířům v severní části řešeného území byl identifikován lokální dopravně-bezpečnostní deficit spočívající v umístění sloupu veřejného osvětlení do průchozího prostoru chodníku. Předmětný chodník představuje významnou pěší vazbu zajišťující propojení městských částí Šeberov a Chodov a současně přístup k autobusové zastávce „U Dálnice“. Sloup veřejného osvětlení lokálně výrazně omezuje průchozí šířku chodníku, v důsledku čehož jsou chodci nuceni překážku obcházet. V případě osob s omezenou schopností pohybu, osob na invalidním vozíku nebo osob s dětskými kočárky může být překážka natolik omezující, že je nutí vstoupit až do prostoru vozovky. Předmětný deficit tak zvyšuje riziko vzniku konfliktních situací mezi chodci a projíždějícími vozidly.



Obrázek 113 – Pohled na sloup VO v uprostřed chodníku pro pěší v MK K Hrnčířům.



Obrázek 114 – Další pohled na uliční prostor s lokálním zúžením chodníkové plochy.

Doporučení nápravných opatření

V rámci budoucích stavebních úprav chodníku nebo obnovy veřejného osvětlení je doporučeno řešit předmětnou lokalitu přemístěním sloupu veřejného osvětlení mimo průchozí profil chodníku. Současně je vhodné zajistit pravidelnou údržbu přilehlé zeleně zasahující do průchozího prostoru tak, aby byla zachována odpovídající šířka pro pohyb chodců.

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov

Riziko č. 2.9 – Absence pěší infrastruktury na východní straně MK K Šeberovu.

Nízké
riziko

Složitě
řešení

Na MK K Šeberovu byl identifikován deficit spočívající v absenci pěší infrastruktury na východní straně komunikace. Přestože se v daném úseku nachází pouze omezený počet obytných nemovitostí, jejich obyvatelé nemají zajištěnou přímou návaznost na stávající chodník vedený po protější straně komunikace. Předmětný stav může vést k neorganizovanému pohybu chodců po vozovce nebo k přecházení komunikace mimo místa k tomu určená.



Obrázek 115 – Vyznačení chybějící chodníkové plochy v MK K Šeberovu. [26]



Obrázek 116 – Východní strana MK K Šeberovu, kde byla identifikována absence chodníku.



Obrázek 117 – Další ukázka absence pěší infrastruktury.

Doporučení nápravných opatření

S ohledem na charakter území a existenci obytných nemovitostí na východní straně komunikace je doporučeno doplnit pěší infrastrukturu v dotčeném úseku MK K Šeberovu. Realizace chodníku zajistí přímé a bezpečné napojení přilehlých nemovitostí na stávající síť pěších tras a přispěje k omezení neorganizovaného pohybu chodců po vozovce nebo přes komunikaci.

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov

**Riziko č. 2.10 – Chybějící pěší návaznost v prostoru
Hrnčířského hřbitova.**

Nízké
riziko

Složité
řešení

Na severní straně MK K Labeškám v prostoru mezi okružní křižovatkou a vstupem do areálu Hrnčířského hřbitova byl identifikován dopravně-bezpečnostní deficit spočívající v absenci pěší infrastruktury. V důsledku chybějícího úseku chodníku o délce přibližně 40 m není zajištěna plynulá návaznost pěší trasy vedené podél komunikace. Chodci směřující ke hřbitovu jsou tak nuceni pohybovat se po vozovce nebo překonávat komunikaci mimo místa k tomu určená, což může vést ke vzniku dopravních konfliktů s řidiči motorových vozidel v blízkosti okružní křižovatky.



Obrázek 118 – Vyznačení chybějící chodníkové plochy v MK K Labeškám. [26]



Obrázek 119 – Absence pěší infrastruktury v těsné blízkosti hřbitova.



Obrázek 120 – Ukázka absence pěší infrastruktury z druhého směru.

Doporučení nápravných opatření

Za účelem zajištění plynulé návaznosti pěší infrastruktury je doporučeno doplnit chodník na severní straně MK K Labeškám, a to v úseku mezi okružní křižovatkou a vstupem do areálu Hrnčířského hřbitova.

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov

8.3 Autobusové zastávky

V rámci bezpečnostní inspekce byly prověřeny autobusové zastávky nacházející se na sledované komunikační síti, a to z pohledu jejich stavebního uspořádání, dopravního značení a návaznosti na ostatní druhy dopravy. Současně byly posouzeny podmínky pro pohyb cestujících v prostoru zastávek a jejich vazby na pěší infrastrukturu.

Problematika prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace byla vzhledem ke svému systematickému charakteru již dříve řešena individuálně (podkapitola 8.2, Systematické riziko č. 2.1).

Součástí posouzení byla rovněž již dříve analyzována problematika umístění přechodů pro chodce v návaznosti na autobusové zastávky. Vzhledem k tomu, že se jedná primárně o problematiku bezpečnosti pěší dopravy, jsou identifikované závady popsány v rámci podkapitoly 8.2.

V průběhu bezpečnostní inspekce byly v rámci této tematické skupiny identifikovány celkem čtyři dopravně-bezpečnostní deficity, které představují potenciální riziko pro účastníky silničního provozu. Zjištěné závady se týkají zejména nedostatků ve vodorovném dopravním značení autobusových zastávek, nevhodného stavebního uspořádání vybraných zastávek a lokálně také omezených podmínek pro bezpečný pohyb cestujících.

Riziko č. 3.1 – Opotřebované VDZ V 11a v prostoru autobusových zastávek.

Nízké
riziko

Jednoduché
řešení

V řešeném území byl identifikován dopravně-bezpečnostní deficit spočívající v opotřebovaném VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ v prostoru několika autobusových zastávek. V důsledku postupného opotřebení dochází ke snížení jeho viditelnosti a čitelnosti pro účastníky silničního provozu. Konkrétně se jedná o autobusové zastávky:

- Škola Šeberov – v obou směrech,
- Hrnčíře – ve směru sever ⇒ jih,
- Drazdecká – ve směru jih ⇒ sever,
- Hrnčířský hřbitov – ve směru sever ⇒ jih.



Obrázek 121 – Ukázka opotřebovaného VDZ V 11a v místě autobusové zastávky „Škola Šeberov“.



Obrázek 122 – Opotřebované VDZ V 11a v místě zastávky „Hrnčíře“.



Obrázek 123 – Pohled na opotřebované VDZ V 11a v zastávce „Draždecká“.



Obrázek 124 – Pohled na opotřebované VDZ V 11a v zastávce „Hrnčířský hřbitov“.

Doporučení nápravných opatření

Obnova VDZ V 11a v místě autobusových zastávek.

Riziko č. 3.2 – Absence VDZ V 11a v prostoru autobusových zastávek.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

Další dopravně-bezpečnostní deficit spočívající v absenci VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ byl identifikován v prostoru několika autobusových zastávek. Konkrétně se jedná o následující autobusové zastávky:

- Šeberov – v obou směrech,
- V Ladech – v obou směrech,
- Pod Vsí – v obou směrech,
- Hrnčířský hřbitov – ve směru západ ⇒ východ,
- Hrnčíře – v obou směrech.



Obrázek 125 – Absence VDZ V 11a v místě autobusové zastávky „Šeberov“.



Obrázek 126 – Ukázka absence VDZ V 11a v místě autobusové zastávky „V Ladech“.



Obrázek 127 – Absence VDZ V 11a a v zastávce „Pod Vsí“.



Obrázek 128 – Absence VDZ V 11a a v zastávce „Hrnčířský hřbitov“.

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov



Obrázek 129 – Absence VDZ V 11a a v zastávce „Hrnčiče“.

Doporučení nápravných opatření

Realizace VDZ V 11a v místě předmětných autobusových zastávek.

Riziko č. 3.3 – Neadekvátní provedení VDZ v místě autobusových zastávek.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V prostoru některých autobusových zastávek se zálivem bylo identifikováno nevhodné vymezení zálivu vůči průběžnému jízdnímu pruhu. V daných místech je k oddělení zálivu použito VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“, přestože by s ohledem na charakter dopravního prostoru mělo být realizováno VDZ V 4 „Vodící čára“. Konkrétně se jedná o tyto autobusové zastávky:

- Šeberov – ve směru jih $\Rightarrow$ sever,
- V Ladech – ve směru sever $\Rightarrow$ jih,
- Pod Vší – v obou směrech.



Obrázek 130 – Chybné oddělení zálivu od jízdního pruhu v zastávce „Šeberov“.



Obrázek 131 – Chybné oddělení zálivu od jízdního pruhu v zastávce „V Ladech“.



Obrázek 132 – Chybné oddělení zálivu od jízdního pruhu v zastávce „Pod Vší“ ve směru sever $\Rightarrow$ jih.



Obrázek 133 – Chybné oddělení zálivu od jízdního pruhu v zastávce „Pod Vší“ ve směru jih $\Rightarrow$ sever.

Doporučení nápravných opatření

Realizovat náprava provedení VDZ oddělující záliv autobusové zastávky od průběžného jízdního pruhu dle příslušných technických předpisů. [11] [13]

Riziko č. 3.4 – Nedostatečná šířka zálivu autobusové zastávky a nástupní plochy.

Nízké
riziko

Složitě
řešení

U autobusové zastávky „Pod Vsí“ ve směru jih ⇒ sever byl identifikován dopravně-bezpečnostní deficit související s omezenými šířkovými poměry zastávky. Zastávka je realizována formou částečného zálivu, jehož šířka neumožňuje úplné zasetí autobusu mimo průběžný jízdní pruh. V době odbavení cestujících tak autobus částečně zasahuje do prostoru vozovky a vytváří překážku pro projíždějící vozidla. Současně byla v prostoru zastávky identifikována nedostatečná šířka nástupní plochy, resp. přilehlého chodníku. V případě vyšší koncentrace cestujících může docházet k omezení průchozího prostoru pro pěší, což zvyšuje riziko jejich pohybu v bezprostřední blízkosti vozovky.



Obrázek 134 – Pohled na autobusovou zastávku „Pod Vsí“.



Obrázek 135 – Pohled na stojící autobus v zastávce „Pod Vsí“.

Doporučení nápravných opatření

Významný vliv na identifikovaný deficit má skutečnost, že v prostoru zastávky není realizováno VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, jehož absence je řešena samostatně v rámci Rizika č. 3.2. Současně je doporučeno prověřit koncepci řešení předmětné autobusové zastávky s ohledem na omezené šířkové poměry zastávkového zálivu a nástupní plochy. V rámci případných budoucích stavebních úprav je vhodné zvážit takové řešení, které povede ke zlepšení podmínek pro pohyb cestujících a současně zajistí odpovídající provozní podmínky pro zastavující autobusy. Předmětné úpravy je vhodné koordinovat zejména s případnou rekonstrukcí vozovky nebo přilehlých chodníkových ploch.

8.4 Dopravní značení a zařízení

Dopravní značení a dopravní zařízení představují základní nástroj organizace a řízení silničního provozu. Jejich správné provedení, umístění a technický stav významně ovlivňují čitelnost dopravního prostoru, orientaci účastníků silničního provozu i celkovou úroveň bezpečnosti. V rámci bezpečnostní inspekce bylo prověřeno provedení a stav svislého i vodorovného dopravního značení, dopravních zařízení a vybraných prvků zachytných systémů. Posuzována byla zejména jejich čitelnost, viditelnost, vzájemná koordinace, soulad s místní organizací dopravy a technický stav.

V průběhu bezpečnostní inspekce bylo v rámci této tematické skupiny identifikováno celkem sedm dopravně-bezpečnostních deficitů, které představují potenciální riziko pro účastníky silničního provozu.

Systematické riziko č. 4.1 – Opotřebované VDZ v celém řešeném území.

Nízké
riziko

Jednoduché
řešení

V celém řešeném území bylo identifikováno opotřebované vodorovné dopravní značení. Předmětný stav snižuje čitelnost a jednoznačnost dopravního prostoru a může negativně ovlivňovat orientaci účastníků silničního provozu, zejména za zhoršených viditelnostních podmínek. Opotřebované VDZ bylo identifikováno jak v mezikřižovatkových úsecích, kde se jedná zejména o vodicí a střední dělicí čáry, tak v prostoru křižovek. Následující fotodokumentace uvádí ilustrativní příklady identifikovaných závad.



Obrázek 136 – Opotřebované VDZ V 2b v místě okružní křižovatky.



Obrázek 137 – Pohled na opotřebované VDZ V 7a a V 2a v MK K Labeškám.



Obrázek 138 – Ukázka opotřebovaného VDZ V 15 se symbolem A 11 v MK K Labeškám.



Obrázek 139 – Opotřebované VDZ V 13 v MK K Labeškám.



Obrázek 140 – Opatřebované VDZ V 4
v MK K Hrnčířů.



Obrázek 141 – Opatřebované VDZ V 9a a V 13
v MK K Labeškám.

Doporučení nápravných opatření

V řešeném území je doporučeno provést obnovu opotřebeného VDZ.

Systematické riziko č. 4.2 – Poškozené, vybledlé nebo zakryté SDZ.

Nízké
riziko

Jednoduché
řešení

V řešeném území byly identifikovány četné závady související se stavem a čitelností svislého dopravního značení. Nedostatky spočívají zejména v mechanickém poškození značek, degradaci jejich retroreflexních vlastností, nevhodném natočení nebo zakrytí přilehlou vegetací. Předmětný stav snižuje postřehnutelnost a čitelnost dopravního značení, což může vést k jeho pozdnímu zaznamenání, nesprávné interpretaci nebo v krajním případě i k jeho přehlédnutí. Následující fotodokumentace uvádí ilustrativní příklady identifikovaných závad.



Obrázek 142 – SDZ P 2 zakryté zelení v MK
K Labeškám.



Obrázek 143 – Ukázka zakrytého SDZ P 2 v MK
K Šeberovu.



Obrázek 144 – Vybledlé SDZ P 4 v místě stykové křižovatky MK V Ladech a K Hrnčířům.



Obrázek 145 – Pohled na vybledlé SDZ B 20a v MK K Labeškám.



Obrázek 146 – Fyzicky poškozené SDZ C 4a poblíž restaurace „BUFÁČ“ v MK K Hrnčířům.



Obrázek 147 – Neadekvátní stav SDZ P 4 v místě stykové křižovatky MK Sladovnická a K Labeškám.



Obrázek 148 – Pohled na pootočené SDZ P 4 a C 1 v místě okružní křižovatky v MK K Hrnčířům.



Obrázek 149 – Ukázka pootočeného SDZ P 4 v křižovatce MK Za Rybníčky a K Labeškám.

Doporučení nápravných opatření

Zajištění funkčního a čitelného SDZ v řešené oblasti ve formě výměny poškozeného značení, resp. prořezání zeleně za účelem zajištění adekvátní postřehnutelnosti SDZ.

Systematické riziko č. 4.3 – Neadekvátní rozestup, posloupnost nebo kombinace SDZ.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V řešeném území byly identifikovány případy nevhodného uspořádání svislého dopravního značení. Jedná se zejména o nedodržení minimálních vzájemných rozestupů mezi značkami, nevhodné kombinace jednotlivých SDZ a jejich nevhodnou posloupnost. V některých případech nebyly dodrženy ani minimální vzájemné rozestupy stanovené TP 65, v důsledku čehož dochází k vzájemnému překrývání jednotlivých značek a ke snížení jejich postřehnutelnosti. Současně jsou řidiči nuceni v krátkém úseku zpracovávat větší množství dopravních informací, což zvyšuje jejich informační zatížení a může negativně ovlivnit schopnost včas a správně reagovat na dopravní situaci. Nevhodné kombinace a posloupnost značek pak dále snižují čitelnost a srozumitelnost dopravního prostoru. Následující fotodokumentace uvádí ilustrativní příklady identifikovaných závad.



Obrázek 150 – Nedostatečný rozestup mezi SDZ B 26, A 7b a B 20a v MK K Hrnčířům.



Obrázek 151 – Neadekvátní rozestup mezi SDZ P 2, A 7b a IP 5. v MK K Labeškám.



Obrázek 152 – Neadekvátní rozestup mezi SDZ P 2 a IZ 4a v místě jižního vjezdu do obce.



Obrázek 153 – Riziková kombinace SDZ P 2 a IP 6 v MK K Šeberovu.



Obrázek 154 – Riziková kombinace SDZ P 3, B 17 a E 7b v MK K Šeberovu.



Obrázek 155 – Nevhodná posloupnost SDZ B 20a a A 2a v MK K Hrnčířům.

Doporučení nápravných opatření

Náprava provedení, resp. umístění SDZ dle požadavků TP 65 [12].

Riziko č. 4.4 – Neopodstatněné svodidlo, rizikové výškové náběhy.

**Střední
riziko**

**Administrativní
řešení**

V západní části MK K Labeškám byl identifikován dopravně-bezpečnostní deficit související s provedením stávajícího zachytného systému. Svodidlo je ukončeno krátkými výškovými náběhy, které jsou současně napojeny na pásnici pomocí svařeného spoje. V případě nárazu vozidla hrozí prasknutí svodidla a vniknutí pásnice do interiéru vozidla. Svodidlo navíc neplní svou funkci, neboť nesplňuje svou minimální požadovanou délku a současně nechrání žádnou překážku nebo nebezpečné místo, které by s ohledem na charakter komunikace a dovolenou rychlost vyžadovalo osazení zachytného systému.



Obrázek 156 – Ukázka neadekvátního propojení pásnice svodidla a výškového náběhu.



Obrázek 157 – Ukázka neadekvátního výškového náběhu svodidla.

Doporučení nápravných opatření

Za vhodné sanační opatření lze považovat odstranění ocelového svodidla. V případě požadavku na jeho zachování je doporučeno provést nápravu provedení výškového náběhu.

Riziko č. 4.5 – SDZ IS 9b na nedeformovatelné konstrukci.

Nízké
riziko

Jednoduché
řešení

V prostoru okružní křižovatky MK K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu a dále v blízkosti severního výjezdu z obce byly identifikovány velkoformátové SDZ IS 9b „Návěst před okružní křižovatkou“ osazené na nedeformovatelných nosných konstrukcích. Předmětné konstrukce představují pevné překážky nacházející se v blízkosti dopravního prostoru, přičemž jejich přítomnost zvyšuje potenciální následky případného střetu vozidla s překážkou. Přestože je SDZ umístěno v intravilánu, jedná se o zcela zbytečnou a uměle vytvořenou pevnou překážku pro motorové účastníky silničního provozu.



Obrázek 158 – Pohled na SDZ IS 9b na nedeformovatelné konstrukci v místě východního ramene MK K Labeškám.



Obrázek 159 – Pohled na SDZ IS 9b v místě severního ramene MK K Hrnčířům.



Obrázek 160 – Pohled na SDZ IS 9b na nedeformovatelné konstrukci v místě západního ramene MK K Labeškám.



Obrázek 161 – Pohled na SDZ IS 9b na severním výjezdu ze sledované oblasti.

Doporučení nápravných opatření

Nahrazení ocelových stojek za deformovatelnou příhradovou konstrukci.

Riziko č. 4.6 – Absence VDZ v MK K Šeberovu.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V úseku MK K Šeberovu mezi křižovatkami s MK Osvětová a MK Zadní (v délce přibližně 205 m) byla identifikována absence vodorovného dopravního značení. Předmětný stav snižuje čitelnost a jednoznačnost dopravního prostoru a může negativně ovlivňovat orientaci účastníků silničního provozu, zejména za zhoršených viditelnostních podmínek. Absence VDZ byla zjištěna jak v mezikřižovatkovém úseku, kde chybí VDZ V 4 „Vodící čára“ a dále střední dělicí čára, tak v prostoru křižovatek, kde nejsou vedlejší ramena komunikací oddělena od průběžných jízdních pruhů pomocí VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Současně lze konstatovat, že absence střední dělicí čáry opticky rozšiřuje dopravní prostor, což může přispívat k jízdě vyšší rychlostí a ke sníženému respektování stanoveného rychlostního režimu. Následující fotodokumentace uvádí ilustrativní příklady identifikovaných závad.



Obrázek 162 – Absence VDZ V 1a a VDZ V 4 v těsné blízkosti autobusové zastávky „Hrnčíře“.



Obrázek 163 – Ukázka absence VDZ V 1a a V 4.



Obrázek 164 – Absence VDZ V 2a v místě křižovatky v MK K Šeberovu.



Obrázek 165 – Absence VDZ V 2b a V 4 v místě křižovatky MK K Šeberovu a Zadní.

Doporučení nápravných opatření

Realizovat VDZ v souladu s příslušnými technickými předpisy [13].

Riziko č. 4.7 – Absence SDZ upravujícího přednost v jízdě a směrové vedení.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V řešeném území byly identifikovány případy absence svislého dopravního značení upravujícího dopravní režim v křižovatkách. V některých případech chybí SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“, která jednoznačně vymezuje přednostní vztahy v místě úrovněvého křížení pozemních komunikací. Současně byly identifikovány lokality s absencí zákazových značek upravujících povolené směry jízdy. Předmětné závady mohou vést k nejednoznačné interpretaci dopravní situace ze strany řidičů a ke zvýšenému riziku vzniku konfliktních nebo kolizních situací. Nicméně objektivně je nutné poznamenat, že charakter jednotlivých PK psychologicky jednoznačně definuje hlavní komunikaci, a tím významně minimalizuje riziko vzniku mimořádných událostí. Následující fotodokumentace uvádí příklady identifikovaných závad.



Obrázek 166 – Absence SDZ P 2 v místě stykové křižovatky MK K Hrnčířům a Novákova.



Obrázek 167 – Absence SDZ P 2 v místě stykové křižovatky MK K Labeškám a U Ovčina.



Obrázek 168 – Absence SDZ B 24a v místě stykové křižovatky MK K Šeberovu a Zadní.



Obrázek 169 – Absence SDZ B 24b v místě stykové křižovatky MK K Šeberovu a Zadní.

Doporučení nápravných opatření

Doplnění chybějících SDZ P 2, B 24a a B 24b v místě předmětných stykových křižovatek.

8.5 Technický stav vozovky

Technický stav vozovky představuje jeden z faktorů ovlivňujících bezpečnost, plynulost i komfort silničního provozu. Poruchy krytu vozovky mohou vést ke změnám jízdní stopy vozidel, neočekávanému zpomalování nebo ke zhoršení odvodnění komunikace, což může urychlovat další degradaci konstrukce vozovky.

V rámci bezpečnostní inspekce byl prověřen technický stav vozovek na sledované komunikační síti se zaměřením na poruchy, které svým rozsahem, charakterem nebo umístěním mohou negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu. Drobné lokální závady, které se běžně vyskytují na většině pozemních komunikací a nepředstavují významnější dopravně-bezpečnostní riziko, nebyly samostatně hodnoceny.

V průběhu bezpečnostní inspekce byly v rámci této tematické skupiny identifikovány celkem tři dopravně-bezpečnostní deficity. Zjištěné závady se týkají zejména lokálních poruch krytu vozovky, které negativně ovlivňují odvodnění komunikace a v některých případech také provoz autobusových zastávek a komfort jejich uživatelů.

Riziko č. 5.1 – Poruchy krytu vozovky v prostoru okružní křižovatky.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V prostoru okružní křižovatky bylo identifikováno několik typů poruch krytu vozovky. Nejvýraznější poškození bylo zaznamenáno v západním ramenu MK K Labeškám a v jižním ramenu MK K Šeberovu. Kromě podélných a příčných trhlin se zde vyskytují také lokální výtluky. Obecně lze konstatovat, že předmětné poruchy mohou negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu, a to zejména v důsledku změn jízdní stopy vozidel při vyhýbání se nerovnostem nebo neočekávaného zpomalování. Současně může docházet ke zhoršení odvodnění vozovky, což přispívá k dalšímu urychlení degradace konstrukce vozovky a postupnému rozšiřování stávajících poruch.



Obrázek 170 – Pohled na výtluky a trhliny v místě západního ramene MK Labeškám.



Obrázek 171 – Další ukázka poškozeného povrchu vozovky v místě jižního ramene OK.

Doporučení nápravných opatření

Nápravné opatření spočívá v realizaci rekonstrukce krytu vozovky v prostoru okružní křižovatky a v jejím přilehlém okolí.

Riziko č. 5.2 – Propady vozovky v místě autobusové zastávky „V Ladech“.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V prostoru zálivu autobusové zastávky „V Ladech“ ve směru sever ⇒ jih byly identifikovány propady vozovky v důsledku vyjetých kolejí. Nerovnosti vozovky vedou k akumulaci vody v prostoru zastávkového zálivu, což zhoršuje odvodnění vozovky a přispívá k dalšímu rozvoji identifikovaných poruch a postupné degradaci konstrukce vozovky. Současně může docházet ke zhoršení adhezních podmínek při zajíždění autobusů do zastávky a v zimním období ke vzniku lokálních námraz. Negativně může být ovlivněn také komfort cestujících využívajících autobusovou zastávku.



Obrázek 172 – Pohled na propad povrchu v místě autobusové zastávky „V Ladech“.



Obrázek 173 – Další ukázka propadu povrchu v místě autobusového zálivu.

Doporučení nápravných opatření

Nápravné opatření spočívá v realizaci rekonstrukce povrchu autobusového zálivu.

Riziko č. 5.3 – Výtluk v blízkosti autobusové zastávky.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V blízkosti autobusové zastávky „Šeberov“ ve směru sever ⇒ jih se v povrchu vozovky nachází výrazný výtluk. Předmětná porucha může vést ke změnám jízdní stopy vozidel při vyhýbání se nerovnosti nebo k jejich neočekávanému zpomalování, čímž dochází ke zvýšení rizika vzniku konfliktních situací.



Obrázek 174 – Detailní pohled na výtluk poblíž autobusové zastávky „Šeberov“.



Obrázek 175 – Vzdálený pohled na výtluk v blízkosti zastávky „Šeberov“.

Doporučení nápravných opatření

Nápravné opatření představuje realizaci rekonstrukce krytu vozovky v místě výtluhu.

Optimalizace úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě intravilánového průtahu ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov

8.6 Reklamní zařízení

Reklamní zařízení (dále jen „RZ“) mohou z pohledu bezpečnosti silničního provozu představovat potenciální zdroj rozptýlování pozornosti řidičů. Současně mohou v závislosti na svém umístění negativně ovlivňovat rozhledové poměry nebo čitelnost dopravního prostoru. Míra vlivu RZ je přitom závislá zejména na jejich velikosti, provedení, umístění a vztahu k okolnímu dopravnímu prostředí.

V rámci bezpečnostní inspekce byla prověřena reklamní zařízení nacházející se v blízkosti sledované komunikační sítě, a to zejména s ohledem na jejich možný vliv na pozornost řidičů a rozhledové poměry. **Přestože se v řešeném území nachází větší množství RZ, pouze ve dvou případech byly identifikovány okolnosti, které mohou představovat potenciální dopravně-bezpečnostní riziko.**

Riziko č. 6.1 – Reklamní zařízení v jižním vjezdu do obce.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V prostoru jižního vjezdu do obce bylo identifikováno velkoplošné reklamní zařízení umístěné v blízkosti pozemní komunikace. Reklamní zařízení představují z hlediska bezpečnosti silničního provozu potenciální zdroj rozptýlování pozornosti řidičů, neboť mohou odvádět jejich zrak i pozornost od sledování dopravní situace. Předmětné riziko je významnější zejména v prostoru vjezdů do obcí, kde dochází ke změně dopravního prostředí a současně lze očekávat zvýšené nároky na vnímání dopravního značení, pohybu chodců a dalších účastníků silničního provozu.



Obrázek 176 – Pohled na RZ v místě jižního vjezdu do obce.



Obrázek 177 – Bližší pohled na předmětné RZ.

Doporučení nápravných opatření

Odstranění předmětného RZ.

Riziko č. 6.2 – Reklamy u přechodu pro chodce.

Nízké
riziko

Administrativní
řešení

V prostoru přechodu pro chodce u autobusové zastávky „Hrnčířský hřbitov“ bylo identifikováno reklamní zařízení, které může negativně ovlivňovat vzájemnou viditelnost chodců a řidičů. Vzhledem ke své poloze v blízkosti nástupní plochy přechodu může docházet k omezení možnosti včas zaznamenat chodce připravujícího se ke vstupu do vozovky nebo již vstupujícího na přechod pro chodce. Negativní vliv lze předpokládat zejména u dětí a osob menšího vzrůstu, které mohou být reklamním zařízením částečně nebo zcela zakryty. Současně se jedná o vizuálně výrazný prvek, který může RZ odvádět pozornost řidičů od sledování dopravní situace v prostoru přechodu.



Obrázek 178 – Pohled na RZ v těsné blízkosti přechodu pro chodce.



Obrázek 179 – Další pohled na RZ v blízkosti přechodu pro chodce.

Doporučení nápravných opatření

Odstranění předmětného RZ.

9. Syntéza zjištěných závěrů

Na základě provedené analýzy dopravního proudu v místě sledované lokality (dopravní průzkum intenzit, radarové měření, analýza nehodovosti, sledování dopravních konfliktů, bezpečnostní inspekce PK) byly vypořádány charakteristické rysy chování jednotlivých účastníků silničního provozu. Následující odstavce shrnují stěžejní zjištěné poznatky.

Z pohledu intenzity dopravy se jedná o **nadprůměrně dopravně zatíženou lokalitu**, ve které je dominantním dopravním směrem pohyb vozidel mezi severním a jižním ramenem křižovatky. V rámci provedeného dopravního průzkumu v řešené okružní křižovatce MK K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu byla vypočtena celková hodnota **RPDI 17 214 voz/24 h**, přičemž přibližně **5 % dopravního proudu tvoří pomalá motorová vozidla**. Současně je nutné poznamenat, že celkové dopravní zatížení je značně ovlivněno aktuální dopravní situací na dálnici D1, neboť řešené komunikace jsou využívány jako alternativní trasa při vzniku kongescí na dálnici.

Výsledky radarového měření rychlosti projíždějících vozidel potvrzují, že na vjezdech do intravilánu obce dochází k částečnému překračování nejvyšší dovolené rychlosti, a to primárně v místě jižního a západního vjezdu. Tomuto faktu odpovídá hodnota rychlosti v_{85} , které jsou pro jižní vjezd 54 km/h a pro západní vjezd 58 km/h. **Ve středu obce v obou jízdních směrech je nejvyšší dovolená rychlost již více překračována.** Předmětnou skutečnost potvrzují hodnoty rychlosti v_{85} , které jsou pro R2 směr sever $\Rightarrow$ jih 58 km/h, resp. 57 km/h pro opačný směr jízdy. Pro druhý radar R3 v centru obce jsou hodnoty v_{85} ve směru sever $\Rightarrow$ jih 53 km/h, resp. 54 pro opačný směr jízdy. **Identifikovaná, jednoznačně negativní skutečnost o vysoké rychlosti v centru obce je dle názoru zhotovitelského týmu, pramenícího z empirické báze, způsobena především extravilánovým charakterem místní komunikace v blízkosti základní školy Šeberov (R2).**

Na základě analýzy dopravní nehodovosti bylo zjištěno, že ve sledovaném období **2020–2025 bylo v řešeném území ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu evidováno celkem 83 dopravních nehod**. Při těchto nehodách byla **jedna osoba těžce zraněna a 17 osob utrpělo lehká zranění**. Hlavní příčiny vzniku nehodových událostí byly PČR nejčastěji stanoveny jako **nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (17 DN), nerespektování příkazu SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“ a vyhýbání bez dostatečné boční vůle**. Většina nehod byla současně **způsobena lidským faktorem** a nebyla identifikována dominantní příčina související přímo se stavebním uspořádáním komunikací. Při porovnání zjištěné četnosti a závažnosti nehod s urbanisticky a dopravně obdobnými lokalitami v ČR lze konstatovat, že se jedná o **statisticky podprůměrné hodnoty**. Současně je patrný **dlouhodobý pokles počtu dopravních nehod i jejich závažnosti**. Mimo identifikovaný shluk dopravních nehod v prostoru okružní křižovatky ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu nebyla ve sledovaném území zjištěna jiná významnější koncentrace nehodových událostí. Zvýšený výskyt nehod v prostoru okružní křižovatky může souviset s **vyšším dopravním zatížením** a současně s **nevhodným chováním části řidičů spočívajícím v tangenciálním průjezdu křižovatkou**.

Z pohledu sledování četnosti a závažnosti dopravních konfliktů bylo ve sledované okružní křižovatce ulic K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu mezi 7.–8. hodinou identifikováno **celkem 6 dopravních konfliktů**, z toho **2 kritické manévry a 4 konflikty nižších kategorií**. Vzhledem k dopravnímu zatížení řešené lokality lze tento počet považovat za relativně nízký. Současně však byly zaznamenány situace s vysokým nehodovým potenciálem, které se vyskytovaly převážně **v době ranní a odpolední dopravní špičky**, tedy v obdobích nejvyšší dopravní zátěže. Jeden z evidovaných kritických manévru navíc souvisel

s nevhodným geometrickým uspořádáním okružní křižovatky umožňujícím tangenciální průjezd ve směru západ $\Rightarrow$ východ, což potvrzuje závěry vyplývající z analýzy dopravní nehodovosti.

V rámci provedené bezpečnostní inspekce PK bylo v řešeném území identifikováno **celkem 32 dopravně-bezpečnostních deficitů**, z toho **4 systematická rizika** a **28 lokálních rizik**. Z hlediska závažnosti bylo evidováno **1 vysoké riziko**, **10 středních rizik** a **21 rizik s nízkou závažností**. Zjištěné závady se týkají širokého spektra oblastí bezpečnosti silničního provozu a potvrzují, že přestože celková úroveň dopravní nehodovosti v řešeném území není nadprůměrná, existuje zde řada dílčích nedostatků, které mohou negativně ovlivňovat bezpečnost jednotlivých skupin účastníků provozu.

Nejvýznamnější skupinu zjištěných závad představují **omezené rozhledové poměry v křižovatkách a na přechodech pro chodce**, způsobené především vzrostlou zelení nebo nevhodně organizovaným parkováním. **Právě bezpečnost chodců byla identifikována jako jedna z nejvýznamnějších oblastí vyžadujících pozornost**, přičemž nejzávažnějším zjištěným rizikem byly **omezené rozhledové poměry v prostoru přechodu pro chodce vlivem zeleně**. Současně byly identifikovány nedostatky související s provedením prvků pro OOSPO, návazností pěší infrastruktury, umístěním přechodů pro chodce v blízkosti autobusových zastávek a lokálně také s absencí chodníkových ploch.

Významnou oblast představují rovněž závady související s organizací dopravy a stavebním uspořádáním komunikací. Za zvláště významný deficit lze považovat **nevhodné geometrické uspořádání okružní křižovatky umožňující tangenciální průjezdy**, které koresponduje se zjištěními vyplývajícími z analýzy dopravní nehodovosti i sledování dopravních konfliktů. **Dále byly identifikovány lokální problémy související s nevhodným uspořádáním sjezdů, omezenými rozhledovými poměry v místech napojení komunikací a nedostatky v oblasti cyklistické infrastruktury.**

Další zjištěné nedostatky se týkají především **stavu a provedení dopravního značení**, kde byly identifikovány opotřebované prvky VZD, poškozené nebo zakryté SDZ, nevhodná posloupnost dopravního značení a lokálně také chybějící dopravní značení upravující přednost v jízdě nebo směrové vedení. Současně byly evidovány dílčí závady v prostoru autobusových zastávek, lokální poruchy krytu vozovky a dvě reklamní zařízení, která mohou negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu.

Z pohledu způsobu řešení je pozitivním zjištěním skutečnost, že významnou část identifikovaných deficitů lze odstranit prostřednictvím běžné údržby, úprav dopravního značení, organizace dopravy nebo cílených lokálních zásahů. Pouze menší část evidovaných rizik vyžaduje složitější stavební úpravy nebo koncepční řešení v rámci budoucího rozvoje dopravní infrastruktury v území.

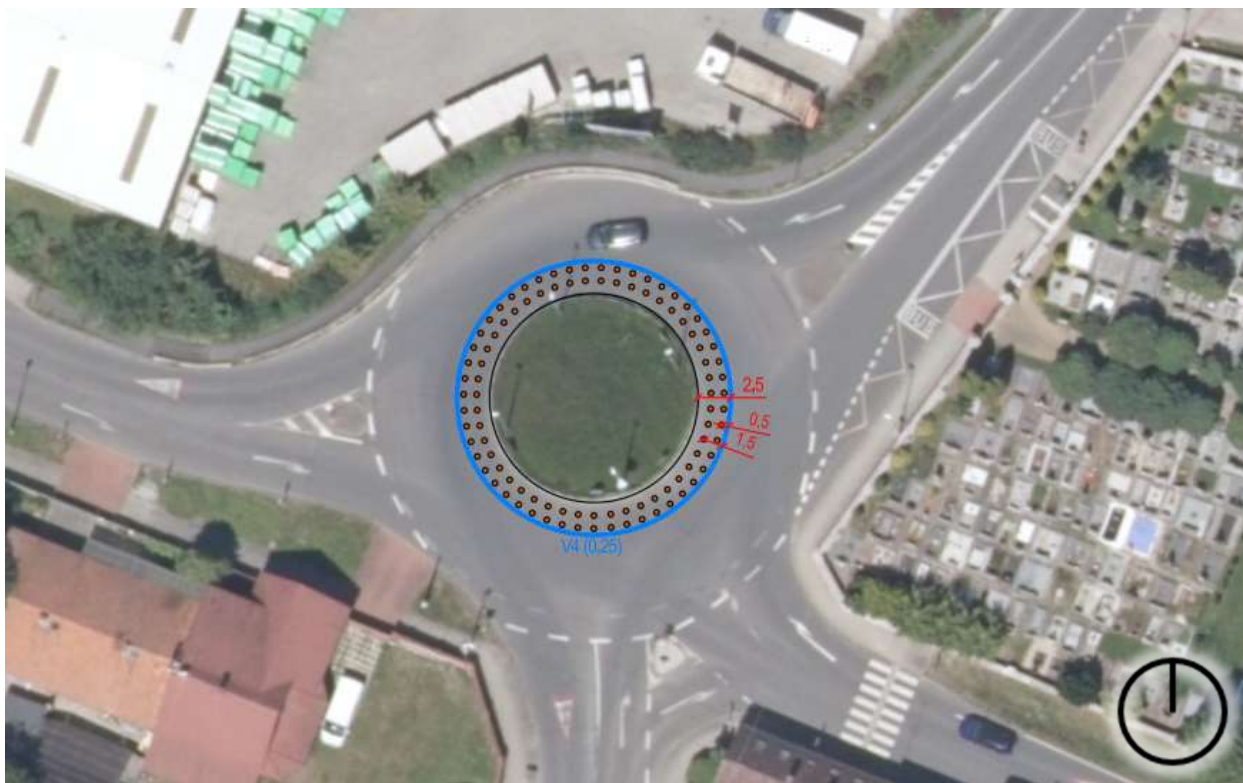
Na základě výše uvedených poznatků vyplývajících z provedené analýzy dopravního proudu, radarového měření rychlosti, analýzy dopravní nehodovosti, sledování dopravních konfliktů, bezpečnostní inspekce PK a místního šetření lze konstatovat, že řešené území nevykazuje z pohledu bezpečnosti silničního zásadní nedostatky. Přestože byly v rámci posouzení identifikovány dopravně-bezpečnostní deficity a byla analyzována řada dopravních nehod, je nutné zohlednit skutečnost, že hodnocení bylo provedeno na relativně rozsáhlé síti místních komunikací o celkové délce přibližně 4,5 km. Z hlediska četnosti a závažnosti dopravních nehod se jedná o lokalitu s podprůměrnou úrovní nehodovosti a současně je patrný dlouhodobý trend jejího poklesu. Přesto však byly identifikovány dílčí dopravně-bezpečnostní deficity, které se opakovaně projevují v jednotlivých provedených analýzách a které mohou za určitých provozních podmínek negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu. Současný stav lze právě proto označit za obecně vyhovující, avšak s existencí několika významnějších lokálních rizik vyžadujících realizaci nápravných opatření.

10. Formulace návrhu sanačních opatření

Na základě syntézy zjištěných informací v předchozích kapitolách lze konstatovat, že většina identifikovaných dopravně-bezpečnostních deficitů má lokální charakter a je řešitelná prostřednictvím cílených organizačních, administrativních nebo nízkonákladových stavebních opatření. Současně však byly identifikovány i problémy koncepčního charakteru, jejichž odstranění je podmíněno širšími změnami dopravních vztahů v území.

Z pohledu dlouhodobého rozvoje území lze za nejvýznamnější opatření považovat realizaci Vestecké spojky, která by měla převzít část tranzitní dopravy vedené v současnosti ulicemi K Hrnčířům a K Šeberovu. Řešené komunikace dnes plní vedle obslužné funkce také funkci alternativní trasy při omezeních nebo kongescích na dálnici D1, což se projevuje zvýšeným dopravním zatížením i výskytem vozidel bez vazby na okolní území. Realizace Vestecké spojky by měla přispět ke snížení intenzity dopravy, omezení tranzitních přepravních vztahů a celkovému zklidnění dopravního proudu v řešeném území. **S ohledem na význam této stavby z pohledu bezpečnosti silničního provozu je vhodné, aby městská část i další dotčené subjekty dlouhodobě podporovaly a aktivně usilovaly o co nejrychlejší přípravu a realizaci tohoto dopravního záměru.**

Zvláštní pozornost je vhodné věnovat okružní křižovatce MK K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu. Právě v prostoru této okružní křižovatky byl identifikován shluk dopravních nehod a současně zde byly zaznamenány dopravní konflikty související s tangenciálním průjezdem vozidel. Nevhodné geometrické uspořádání křižovatky způsobené absencí pojižděného středového prstence bylo navíc potvrzeno i v rámci bezpečnostní inspekce PK a sledování dopravních konfliktů. **V krátkodobém horizontu lze doporučit optické zvýraznění pojižděného prstence pomocí VDZ s doplněním příčných prahů nebo lepených zpomalovacích polštářů (viz Obrázek 180).** V případě budoucí rekonstrukce křižovatky je následně vhodné prověřit i možnost úpravy její geometrie tak, aby byly tangenciální průjezdy systematicky eliminovány.



Obrázek 180 – Schematický návrh dočasného doplnění prstence z VDZ a zpomalovacích polštářů. [28]

Z pohledu lokálních opatření je vhodné prioritně řešit nedostatky související s bezpečností pěší dopravy. Za nejzávažnější identifikované riziko byly označeny omezené rozhledové poměry v prostoru přechodu pro chodce způsobené vzrostlou zelení (viz podkapitola 8.2, Riziko č. 2.2). Současně byly obdobné problémy identifikovány i v několika křižovatkách místních komunikací. **Vzhledem ke skutečnosti, že se ve většině případů jedná o závady vznikající vlivem nedostatečné údržby zeleně nebo nevhodné organizace parkování, lze jejich odstranění považovat za relativně jednoduché a finančně nenáročné opatření s potenciálně významným přínosem pro bezpečnost silničního provozu.** Doporučeno je proto provedení úprav vegetace, případně úprava organizace parkování v rozsahu nezbytném pro zajištění požadovaných rozhledových poměrů. **Konkrétní rozsah doporučených zásahů je u jednotlivých rizik znázorněn prostřednictvím schémat rozhledových polí, ve kterých jsou vyznačeny překážky omezující rozhled a navržený rozsah jejich odstranění či úpravy.**

V oblasti svislého a vodorovného dopravního značení je doporučeno postupně odstranit identifikované závady spočívající v opotřebovaném nebo chybějícím VDZ, poškozeném či zakrytém SDZ a lokálně nevhodném uspořádání dopravního značení. Jedná se převážně o závady, jejichž odstranění lze realizovat v rámci běžné údržby komunikací a které mohou přispět ke zvýšení čitelnosti a samovysvětlitelnosti dopravního prostoru.

Za účelem zvýšení přehlednosti byly identifikované dopravně-bezpečnostní deficity graficky znázorněny na mapovém podkladu (viz Příloha 5.1–5.2). Mapové listy jsou rozděleny na dvě části – severní část území (Šeberov) a jižní část území (Hrnčiče). **Z mapových podkladů byly záměrně vynechány systematické deficity č. 2.1 – Neadekvátní provedení, resp. absence prvků pro OOSPO a 4.1 – Opotřebované VDZ v celém řešeném území, které se opakovaně vyskytují v celém řešeném území.** Jejich grafické znázornění by vedlo ke snížení přehlednosti mapových výstupů, aniž by přineslo významnou informační hodnotu. **Cílem těchto příloh je usnadnit orientaci v identifikovaných rizicích a usnadnit jejich následné řešení.**

Celkově lze konstatovat, že navržená opatření nevyžadují s výjimkou dílčích koncepčních úprav rozsáhlé stavební zásahy. Významná část identifikovaných rizik může být eliminována prostřednictvím cílené údržby, úprav organizace dopravy a dílčích lokálních zásahů. Právě kombinace těchto opatření představuje z pohledu zhotovitelského týmu nejefektivnější způsob dalšího zvýšení bezpečnosti silničního provozu v řešeném území.

Současně je vhodné zdůraznit, že řešené území již v současném stavu vykazuje řadu pozitivních prvků podporujících bezpečnost silničního provozu. Jedná se zejména o zpomalovací prahy, které se vyskytují v několika částech sledované komunikační sítě a přispívají ke snížení rychlosti projíždějících vozidel a zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu. **V případě realizace navržených sanačních opatření lze dle názoru zhotovitelského týmu předpokládat dosažení celospolečensky přijatelné úrovně bezpečnosti silničního provozu odpovídající charakteru, dopravnímu významu a intenzitě zatížení posuzované komunikační sítě.**

11. Závěr

Předmětné dílo bylo realizováno za účelem komplexního posouzení úrovně bezpečnosti silničního provozu v řešeném území MK K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu na území městské části Praha-Šeberov. Hlavním cílem posouzení bylo identifikovat dopravně-bezpečnostní problémy, analyzovat jejich příčiny a navrhnout taková sanační opatření, která povedou ke zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu pro všechny skupiny účastníků.

Pro získání objektivních podkladů byl v místě řešeného území proveden průzkum dopravně-inženýrských charakteristik (zjištění intenzity, směrovosti a skladby dopravního proudu a radarové měření rychlosti projíždějících vozidel) a jejich následné vyhodnocení – sledování dopravních konfliktů a realizace bezpečnostní inspekce PK. Zároveň dopravně-bezpečnostní posouzení obsahuje i rozbor silniční nehodovosti.

V rámci provedených analýz bylo zjištěno, že řešené komunikace vykazují nadprůměrné dopravní zatížení a současně plní funkci alternativní trasy při omezeních provozu na dálnici D1. Radarové měření potvrdilo částečné překračování nejvyšší dovolené rychlosti na vjezdech do intravilánu i v centrální části řešeného území. Přestože byla v rámci analýzy silniční nehodovosti zjištěna podprůměrná úroveň nehodovosti a současně dlouhodobý trend jejího poklesu, byly identifikovány dílčí dopravně-bezpečnostní problémy, které mohou za určitých provozních podmínek negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu. Mezi nejvýznamnější zjištění patří omezené rozhledové poměry v prostoru přechodů pro chodce a křižovatek, nevhodné geometrické uspořádání okružní křižovatky umožňující tangenciální průjezdy, nedostatky v oblasti pěší a cyklistické infrastruktury a lokální závady v oblasti SDZ a VDZ.

Na základě syntézy zjištěných poznatků byla v řešeném území navržena následující sanační opatření:

- podpora realizace Vestecké spojky jako klíčového koncepčního opatření vedoucího ke snížení intenzity tranzitní dopravy a zklidnění dopravního proudu v řešeném území,
- zlepšení rozhledových poměrů v prostoru přechodů pro chodce a křižovatek prostřednictvím úprav vegetace a organizace parkování,
- úprava okružní křižovatky MK K Hrnčířům, K Labeškám a K Šeberovu za účelem omezení rizikových tangenciálních průjezdů vozidel,
- postupné odstranění identifikovaných závad v oblasti SDZ a VDZ,
- postupná realizace dalších lokálních opatření zaměřených na zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy.

Navržená opatření nevyžadují s výjimkou dílčích koncepčních úprav rozsáhlé stavební zásahy a jejich realizace je ve většině případů možná prostřednictvím běžné údržby, úprav organizace dopravy nebo stanovením místní úpravy. V případě realizace doporučených sanačních opatření lze dle názoru zhotovitelského týmu předpokládat dosažení nadstandardní úrovně bezpečnosti silničního provozu odpovídající charakteru, dopravnímu významu a intenzitě zatížení posuzované komunikační sítě v ČR.

V Praze, 5. srpna 2026

za autorský tým

Ing.Bc. Karel Kocián, Ph.D. Digitálně podepsal Ing.Bc. Karel Kocián, Ph.D.
Datum: 2026.08.05 11:47:08 +02'00'

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

Seznam použité literatury

- [1] Webová mapová aplikace Ředitelství silnic a dálnic ČR „Silniční a dálniční síť“, [Online]. Přístupné z: <https://geoportal.rsd.cz/webappbuilder/apps/7/>. [Přístup získán 18. 5. 2026].
- [2] Celostátní sčítání dopravy 2020, Ředitelství silnic a dálnic s. p., [Online]. Přístupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>. [Přístup získán 18. 5. 2026].
- [3] Tralys.cz, [Online]. Přístupné z: <http://www.tralys.cz/>. [Přístup získán 25. 5. 2026].
- [4] Merice-rychlosti.cz, [Online]. Přístupné z: <https://www.merice-rychlosti.cz/nase-produkty/statisticky-radar-sr4/>. [Přístup získán 25. 5. 2026].
- [5] ELVIK R., VAA T.: The Handbook of Road Safety Measures: Elsevier, 2004, ISBN 0-08-044091-6.
- [6] Road Safety Manual, [Online]. Přístupné z: <https://roadsafety.piarc.org/en>. [Přístup získán 26. 5. 2026].
- [7] ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání, 2024.
- [8] ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, 2018.
- [9] ČSN 73 6102 ed. 2 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 2012.
- [10] ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, 2006.
- [11] ČSN 73 6425 –1 – Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek, 2007.
- [12] TP 65 – Zásady pro dopravní značení na PK, 2013.
- [13] TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK, 2013.
- [14] TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na PK, 2014.
- [15] TP 188 – Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek, 2018.
- [16] TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. doplněné vydání), 2018.
- [17] TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání), 2018.
- [18] Metodika bezpečnostní inspekce pozemních komunikací, Brno, CDV, v.v.i., 2013.
- [19] Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod, Brno, CDV, v.v.i., 2001.
- [20] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [21] Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o PK, ve znění pozdějších předpisů.
- [22] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [23] Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [24] Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.
- [25] Metodika sledování a vyhodnocování dopravních konfliktů, Brno, CDV, v.v.i., ČVUT v Praze, 2013.
- [26] Mapy.cz, [Online]. Přístupné z: <http://www.mapy.cz/>. [Přístup získán 27. 5. 2026].
- [27] KOCOUREK, J.: Posuzování závažnosti dopravních konfliktů a rizik při provádění bezpečnostních inspekci PK, Habilitační práce, Praha, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 2010.
- [28] Mapový podklad – Ortofoto, Český úřad zeměměřický a katastrální. [Online]. Přístupné z: <http://www.cuzk.cz/>. [Přístup získán 27. 5. 2026].

PŘÍLOHY

zpracováno s podporou

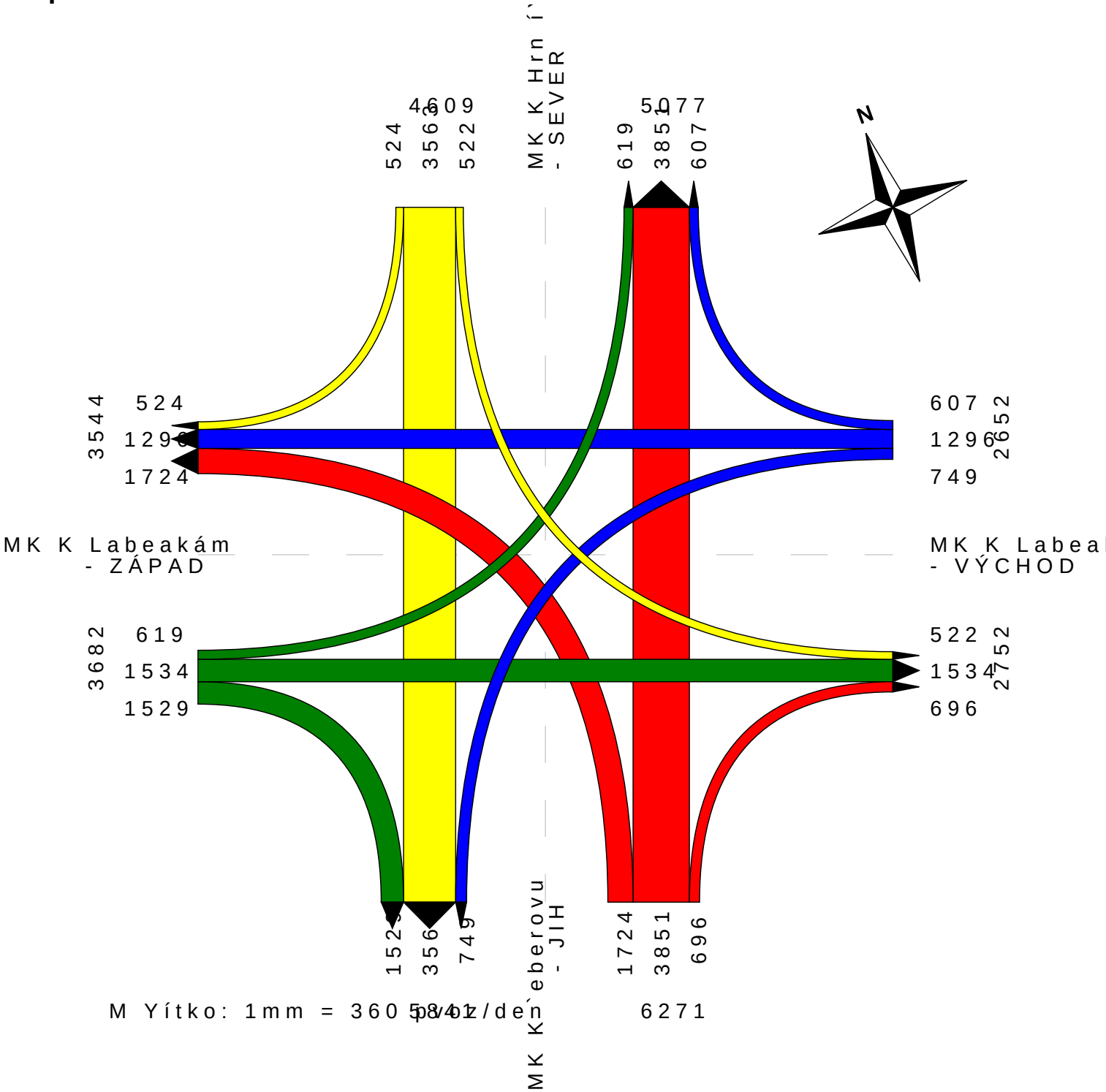


**Zátěžový diagram RPDl v křižovatce ulic
K Hrnčířům x K Šeberovu x K Labeškám**

Příloha 1

Zátěžový diagram intenzit

Nadpis: RPDI

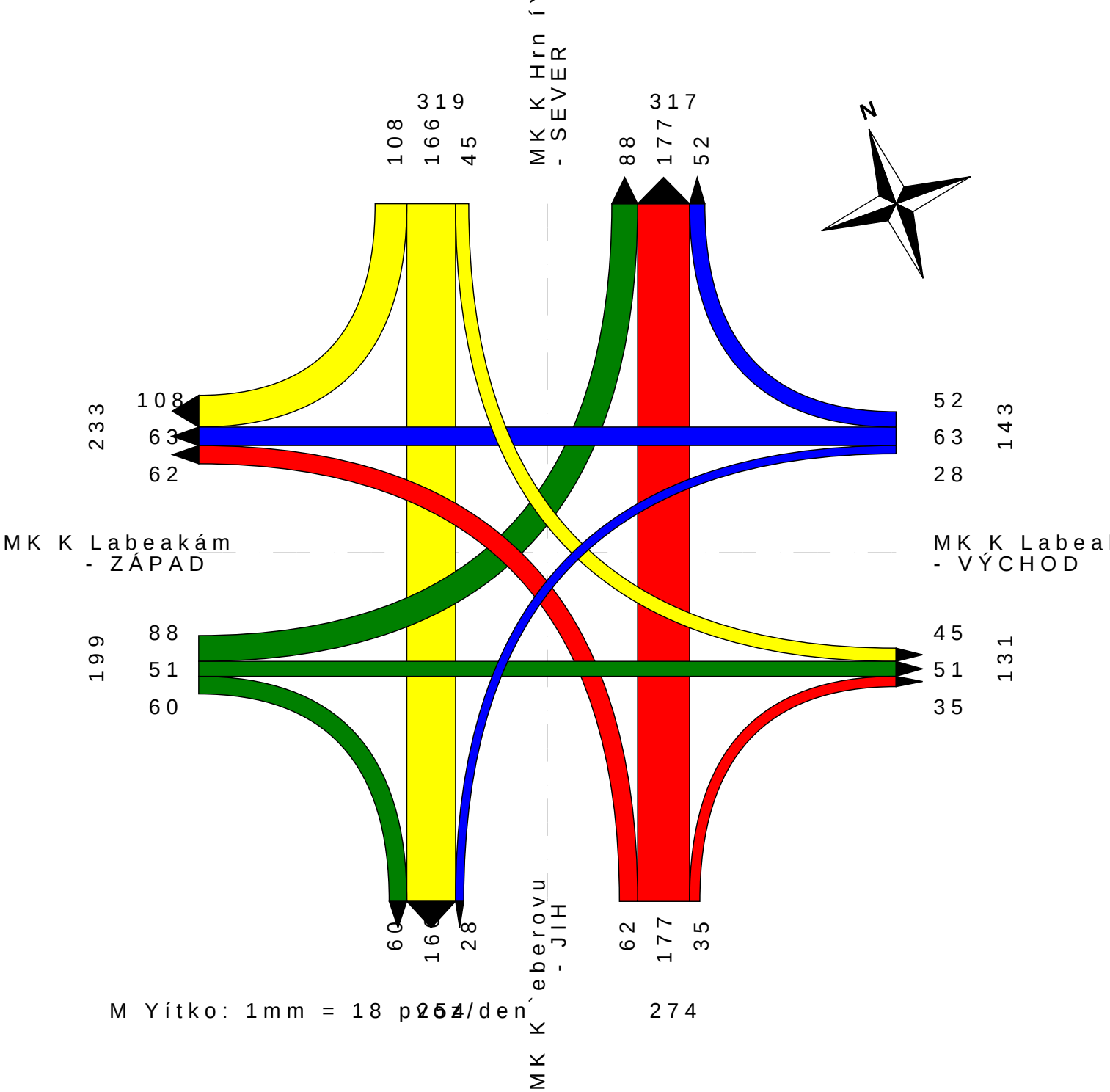


**Zátěžový diagram RPDl pomalých vozidel v křižovatce ulic
K Hrnčířům x K Šeberovu x K Labeškám**

Příloha 2

Zátěžový diagram intenzit

Nadpis: RPDl pomalá vozidla



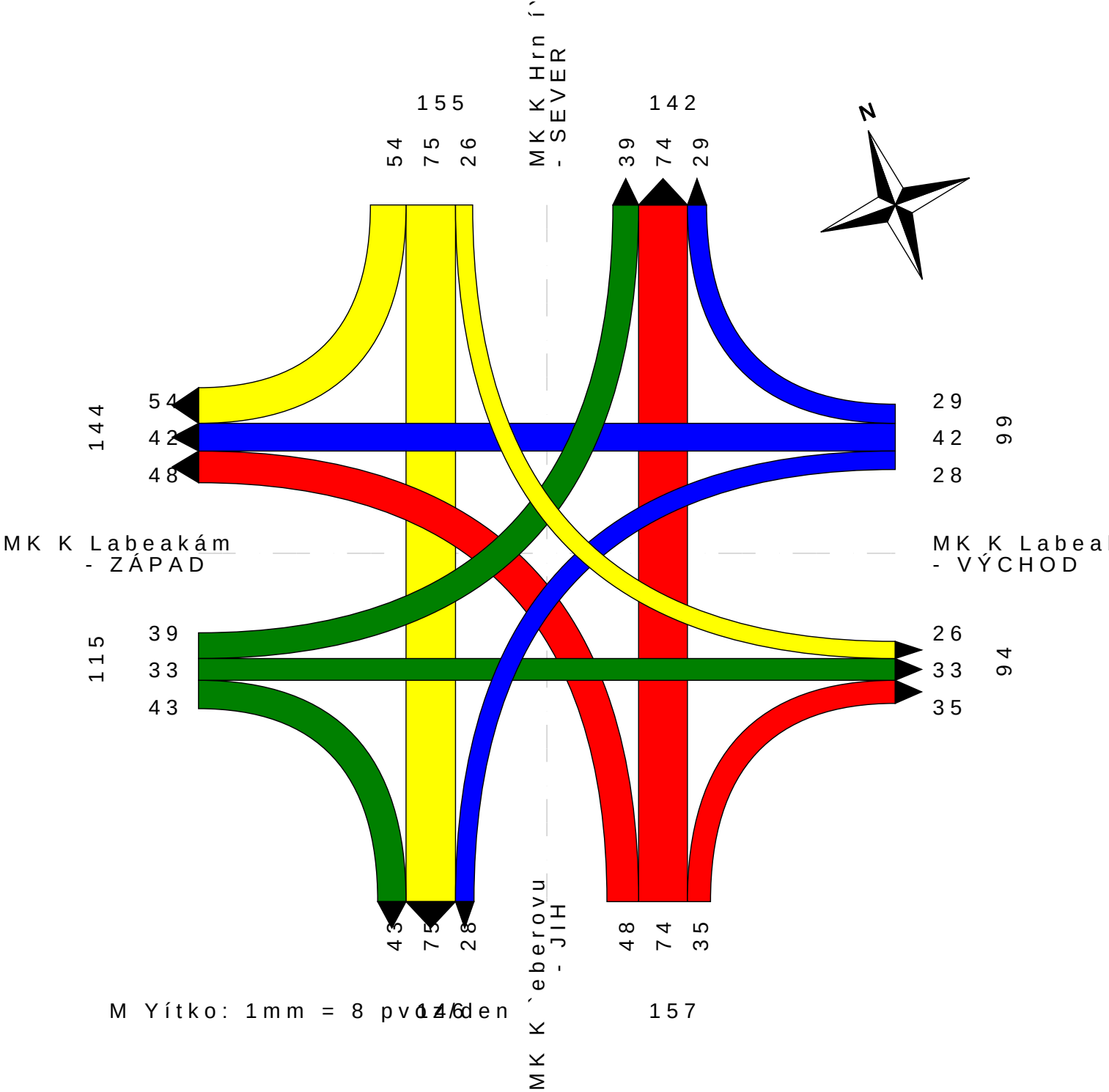
**Zátěžový diagram RPDl lehkých a těžkých nákladních vozidel
ve sledované lokalitě**

Příloha 3

Zátěžový diagram intenzit

Nadpis: RPDl - LNV + TNV

Lokalita: Šeberov

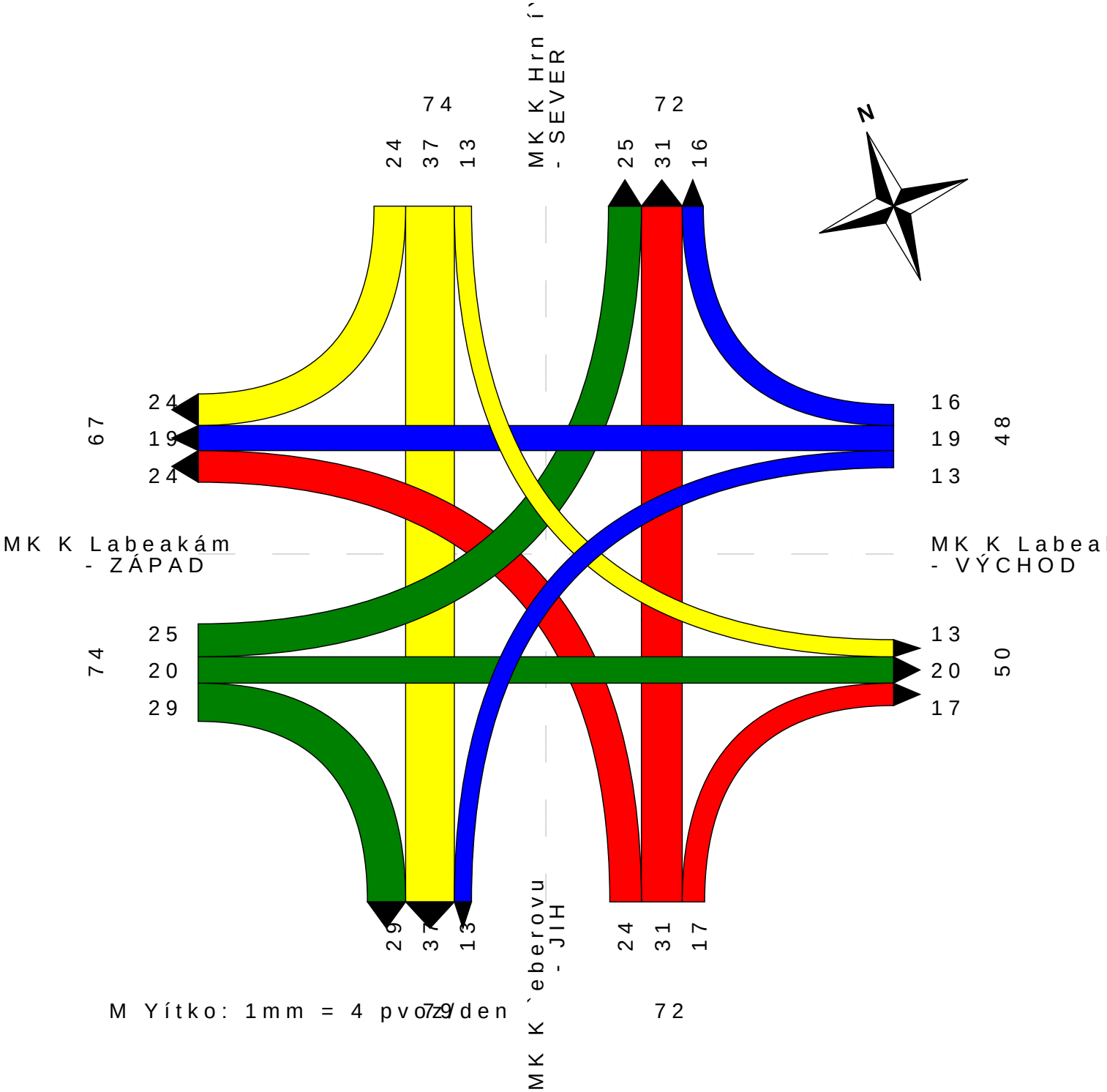


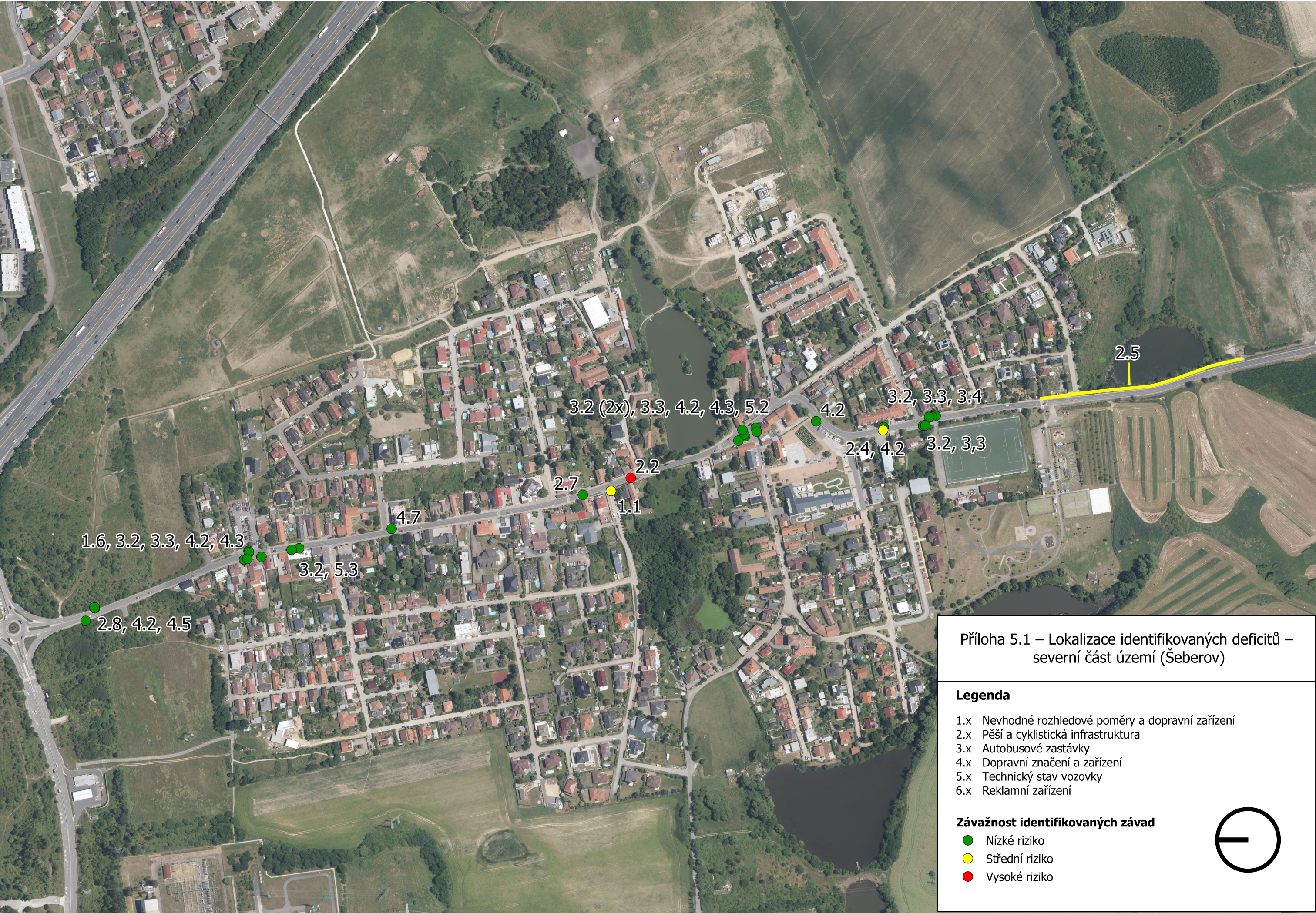
**Zátěžový diagram RPDI těžkých nákladních vozidel
ve sledované lokalitě**

Příloha 4

Zátěžový diagram intenzit

Nadpis: RPDl - TNV
Lokalita: Šeberov





Příloha 5.1 – Lokalizace identifikovaných deficitů – severní část území (Šeberov)

Legenda

- 1.x Nevhodné rozhledové poměry a dopravní zařízení
- 2.x Pěší a cyklistická infrastruktura
- 3.x Autobusové zastávky
- 4.x Dopravní značení a zařízení
- 5.x Technický stav vozovky
- 6.x Reklamní zařízení

Závažnost identifikovaných závad

- Nízké riziko
- Střední riziko
- Vysoké riziko

