

ANALÝZA A OPTIMALIZACE DOPRAVNÍHO REŽIMU V OBLASTI OŘECHOVKA

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

	ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE Fakulta stavební / Fakulta dopravní		
HIP:	Kraj:	Objednatel:	Stupeň:
Ing. J. Hradil, Ph.D.	Praha	ÚMČ Prahy 6 Čs. Armády 23 160 52 Praha 6	studie
Vypracoval:	MČ:		Měřítko:
FSv/FD ČVUT	Praha 6		
Kontrola:	Datum:		Část:
Doc. Ing. J. Kocourek, Ph.D.	10/2018	-	1
Název přílohy:	Dopravní studie		
PRŮVODNÍ ZPRÁVA			

ANALÝZA A OPTIMALIZACE DOPRAVNÍHO REŽIMU V OBLASTI OŘECHOVKA

Dopravní studie

Průvodní zpráva



Říjen 2018

Vypracoval: Ing. Jan Hradil, Ph.D.
Doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.
Ing. Tomáš Havlíček, Ph.D.
Ing. Bc. Karel Kocián
Ing. Petr Mondschein, Ph.D.
Ing. Michal Uhlík, Ph.D.



Obsah:

1. Identifikační údaje stavby	3
2. Stručný technický popis stavby	4
2.1. Úvod	4
2.2. Stávající stav	4
3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů	6
4. Dopravně inženýrské charakteristiky	6
4.1. Intenzity dopravy	6
4.2. Analýza bezpečnosti silničního provozu	8
5. Posouzení stávajícího dopravního režimu	10
6. Návrh a posouzení nových dopravních režimů	10
6.1. Varianta A	11
6.2. Varianta B	13
6.3. Posouzení navržených dopravních režimů	15
7. Závěr a doporučení	17
8. Přílohy	18



1. Identifikační údaje stavby

Název stavby : Analýza a optimalizace dopravního režimu v oblasti Ořechovka

Místo stavby : Praha 6 – Střešovice

Stupeň PD: Dopravní studie

Katastrální územní: Střešovice [729302]

Objednatel: **Městská část Praha 6**
Čs. Armády 23
160 52 Praha

Zpracovatelský tým: **Ing. Jan Hradil, Ph.D.**
Ing. Tomáš Havlíček, Ph.D.
Ing. Petr Mondschein, Ph.D.
Ing. Michal Uhlík, Ph.D.
České vysoké učení technické, Fakulta stavební
Katedra silničních staveb
Thákurova 7/2077
166 29 Praha 6

Doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.
České vysoké učení technické, Fakulta dopravní
Ústav dopravních systémů
Horská 3
128 03 Praha 2

Ing. Bc. Karel Kocián
České vysoké učení technické, Fakulta dopravní
Ústav soudního znaleství v dopravě
Horská 3
128 03 Praha 2



2. Stručný technický popis stavby

2.1. Úvod

V rámci dopravní studie je řešeno posouzení dopravního režimu v oblasti Ořechovka, konkrétně v oblasti vymezenými ulicemi Střešovická, Na Ořechovce, Pod Vyhlídkou, Na Pěkné Vyhlídce a U Laboratoře s ohledem na zajištění přístupnosti a obslužnosti oblasti. Základní parametry řešení budou stanoveny z provedených dopravních průzkumů a pasportizací dotčené oblasti tak, aby byl zajištěn optimální dopravní režim a logické návaznosti na nadřazenou komunikační síť. V rámci studie byla rovněž provedena dopravně bezpečnostní analýza řešené oblasti včetně vyhodnocení nehodovosti. Posouzen byl aktuálně stanovený dopravní režim provedený pomocí přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích č. j. MCP6 176154/2018 ze dne 27.7.2018 a na základě dostupných dat byla jako variantní řešení navržena úprava dopravního režimu včetně návrhu provozních (tj. krátkodobých), resp. stavebních (tj. střednědobých) opatření.

2.2. Stávající stav

Řešené území se nachází v Praze 6, k.ú. Střešovice [729302] v oblasti vymezené ulicemi Střešovická, Na Ořechovce, Pod Vyhlídkou, Na Pěkné Vyhlídce a U Laboratoře. Celá oblast má charakter obytné výstavby, z hlediska dopravního významu je jako primární přístup definována místní sběrná komunikace Střešovická, sekundární přístup je potom definován pomocí místní sběrné komunikace Na Ořechovce. Zbylé komunikace je možné zařadit jako místní obslužné komunikace. V současné době je celá oblast s výjimkou ulice Střešovická řešena jako zóna TEMPO 30, tj. omezení pomocí svislého DZ IZ8a / IZ8b na maximální povolenou rychlost 30 km/h a řešení předností zprava bez svislého dopravního značení. S ohledem na fakt, že značná část komunikací byla navržena na obousměrný provoz, je šířkové uspořádání s ohledem na pohyb vozidel značně předimenzované. V současné době navíc nejsou v komunikační síti s výjimkou ulic Na Ořechovce a Cukrovarnická vyznačeny parkovací pruhy, tj. v komunikační síti dochází k živelnému parkování dle libosti jednotlivých řidičů. Zejména v blízkosti zastávek MHD (tj. prostor mezi ulicemi Střešovická a Cukrovarnická) funguje oblast jako neformální zachytňné parkoviště, během pasportizací zde byla zaznamenána vyčerpaná kapacita parkování. Ve střednědobém horizontu s ohledem na zvětšování rozsahu lze předpokládat s ohledem na zvětšování rozsahu zón placeného parkování adekvátní růst poptávky po možnosti odstavení vozidla v řešené oblasti.

Z hlediska morfologie je celá oblast spádována od ulice Střešovické k ulici Na Ořechovce.

Stávající dopravní režim, resp. jeho aktuálně účinná definovaná podoba, je navržen takovým způsobem, aby pomocí systému jednosměrných komunikací odrazoval řidiče tranzitní IAD ke zkracování cesty zejména mezi ulicemi Evropská, Střešovická a Patočkova. Je nicméně nutné konstatovat, že efekt je poměrně diskutabilní s ohledem na malou rozlohu území.

Základní parametry jednotlivých dotčených komunikací:

U Laboratoře (úsek Střešovická – Cukrovarnická) – MO 1 16,0 / 9,0 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Střešovická – Cukrovarnická.

U Laboratoře (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 12,0 / 6,42 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Na Ořechovce.

Východní (úsek Střešovická – Špálova) – MO 1 15,0 / 8,19 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Špálova – Střešovická.

Východní (úsek Špálova – PROPOJ) – MO 1 15,02 / 8,15 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Špálova – PROPOJ.



Východní (úsek PROPOJ – Cukrovarnická) – MO 1 12,11 / 8,66 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným zeleným pásem a chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru PROPOJ – Cukrovarnická.

Východní (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 15,15 / 8,58 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Na Ořechovce.

Západní (úsek Střešovická – Lomená) – MO 1 14,84 / 8,17 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Lomená – Střešovická.

Západní (úsek Lomená – PROPOJ) – MO 1 15,0 / 8,38 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Lomená – PROPOJ.

Západní (úsek PROPOJ – Cukrovarnická) – MO 2 12,87 / 9,50 / 40 – obousměrná místní obslužná komunikace s jednostranným chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou.

Západní (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 16,89 / 9,54 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Na Ořechovce – Cukrovarnická.

malá Střešovická – MO 2 10,48 / 6,91 / 40 – obousměrná místní obslužná komunikace s jednostranným zeleným pásem a chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou.

PROPOJ – MO 1p 9,52 / 7,64 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným parkovacím pruhem a jednostranným chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Západní – Východní.

Lomená (úsek Střešovická – malá Střešovická) – MO 1 6,17 / 5,59 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným chodníkem. Jednosměrnost je navržena ve směru Střešovická – malá Střešovická.

Lomená (úsek malá Střešovická – Západní) – MO 1 9,98 / 5,83 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným zeleným pásem a oboustrannými chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Střešovická – Západní.

Lomená (úsek Západní – Cukrovarnická) – MO 1 11,90 / 6,14 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Západní.

Lomená (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 9,88 / 6,04 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Na Ořechovce.

Pod Vyhlídkou (úsek Na Dračkách – Cukrovarnická) – MO 1 10,0 / 6,21 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Na Dračkách – Cukrovarnická.

Pod Vyhlídkou (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 14,0 / 9,10 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Na Ořechovce – Cukrovarnická.

Špálova (úsek Střešovická – malá Střešovická) – MO 2 15,20 / 8,00 / 40 – obousměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými zelenými pásy a chodníky.

Špálova (úsek malá Střešovická – Východní) – MO 1 14,86 / 8,04 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Střešovická – Východní.



Špálova (úsek Východní – Cukrovarnická) – MO 1 15,00 / 8,21 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Cukrovarnická – Východní.

Špálova (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 9,94 / 7,16 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Na Ořechovce – Cukrovarnická.

Na Pěkné vyhlídce – MO 1 9,95 / 6,08 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným zeleným pásem a oboustrannými chodníky, z obou stran lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Střešovická – Na Dračkách.

Střešovická – MS 2Ta 24,00 / 18,85 / 50 – obousměrná směrově rozdělená místní sběrná komunikace se zvýšeným tramvajovým pásem, cyklopruhem a oboustrannými chodníky. Podél chodníků je vedena buď stávající zástavba, nebo chodníky navazují na přilehlou zeleň.

Cukrovarnická – MO 2p 20,00 / 12,60 / 50 – obousměrná směrově rozdělená místní obslužná komunikace s přilehlými oboustrannými parkovacími pruhy a oboustrannými chodníky, lemovány stávající zástavbou. V úseku mezi křižovatkami s ulicemi Západní a Špálova jsou realizovány v HDP autobusové zastávky v zálivu, zde tedy jsou možnosti parkování omezené. Na komunikaci jsou rovněž navrženy zklidňovací prvky. Jedná se zejména o zvednutý úsek vozovky mezi křižovatkami s ulicemi Východní a Západní.

Na Ořechovce – MS 2p 20,00 / 13,00 / 50 – obousměrná směrově rozdělená místní sběrná komunikace s přilehlými oboustrannými parkovacími pruhy a oboustrannými chodníky, lemovány stávající zástavbou. V úseku mezi křižovatkami s ulicemi Lomená a Pod Vyhlídkou je realizována v HDP autobusová zastávka v zálivu, zde tedy jsou možnosti parkování omezené. Na komunikaci jsou rovněž navrženy zklidňovací prvky. Jedná se zejména o zvednutý úsek vozovky mezi křižovatkami s ulicemi Východní a Západní, příčné prahy v místě přechodů v blízkosti křižovatek s ulicemi Špálova a Lomená, resp. vysazené chodníkové plochy v prostoru přechodů a křižovatek.

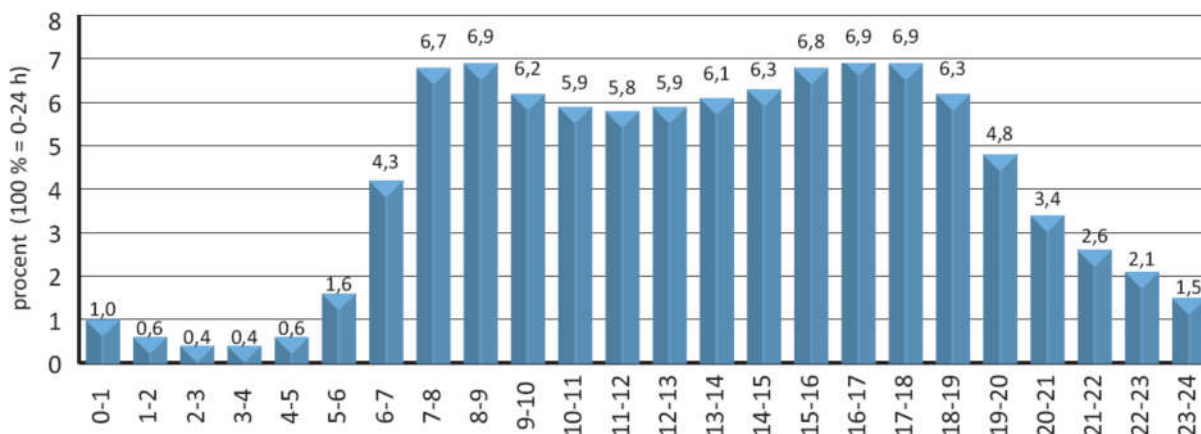
3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

- Mapa IPR, 09/2018;
- Ortofoto podklady, IPR, 09/2018;
- Katastrální mapa, ČÚZK, 09/2018;
- Rekognoskace řešené oblasti zpracovatelem, 09/2018;
- Výsledky měření intenzit v období 12.9.2018 – 1.10.2018, MČ Praha 6;

4. Dopravně inženýrské charakteristiky

4.1. Intenzity dopravy

V rámci analýzy dopravního zatížení bylo vycházeno z dat poskytnutých objednatelem. Výsledkem provedených průzkumů jsou zjištěné intenzity dopravního proudu, které jsou uvedeny v Tab. 1. Průzkumy byly prováděny ve špičkových hodinách, tj. ranní hodiny v rozmezí 7:00 – 9:00, odpolední dopravní špička potom v rozmezí 16:00 – 18:00. V případě přepočtu na celodenní intenzity lze využít graf předpokládaných denních variací (Obr. 1).



Obr. 1 Denní variace automobilové dopravy (zdroj TSK hl. m. Prahy a.s.)

Tab. 1 Intenzity v komunikační síti

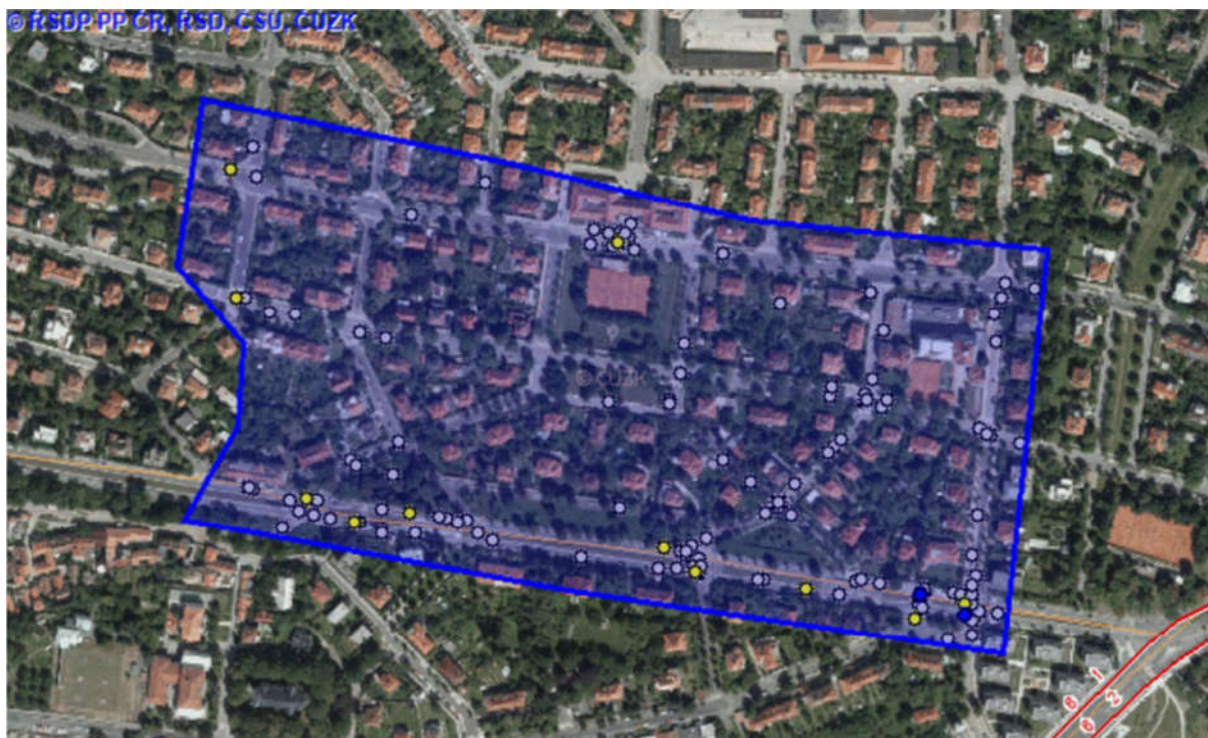
Sčítací lokalita	Směr dopravy	Špičková hodina	Intenzity [voz/hod]
Lomená / Západní	Cukrovarnická – Střešovická	7:30 – 8:30	64 voz/hod
Lomená / Západní	Cukrovarnická – Střešovická	16:00 – 17:00	147 voz/hod
Lomená / Západní	Střešovická – Cukrovarnická	7:30 – 8:30	24 voz/hod
Lomená / Západní	Střešovická – Cukrovarnická	16:00 – 17:00	12 voz/hod
Špálova / Východní	Cukrovarnická - Střešovická	7:00 – 8:00	12 voz/hod
Špálova / Východní	Cukrovarnická - Střešovická	16:30 – 17:30	24 voz/hod
Špálova / Východní	Střešovická – Cukrovarnická	7:00 – 8:00	28 voz/hod
Špálova / Východní	Střešovická – Cukrovarnická	16:30 – 17:30	40 voz/hod
U Laboratoře	Střešovická – Cukrovarnická	7:00 – 8:00	184 voz/hod
U Laboratoře	Střešovická – Cukrovarnická	16:00 – 17:00	94 voz/hod

Z analýzy zjištěných intenzit je zřejmé, že s výjimkou ulice U Laboratoře jsou intenzity prakticky zanedbatelné a z hlediska kapacity komunikační sítě v řešené oblasti nelze očekávat zásadní problémy. V ulici U Laboratoře byly zaznamenány vyšší intenzity zejména v ranních hodinách. Tyto intenzity nelze racionálně vysvětlit v kontextu zajištění obslužnosti řešené oblasti, jedná se (přínejmenším částečně) o tranzitní dopravu, tj. dopravní propojení mezi ulicemi Střešovická a Evropská. Přesto je nutné upozornit, že ani zjištěné intenzity v ulici U Laboratoře nevytváří v navazujících křižovatkách kapacitní problémy.

Na rozdíl od extravilánových komunikací jsou v intravilánu mezním prvkem komunikační sítě křižovatky. Kapacitně se tedy posuzují pouze křižovatky jako takové. Dle ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích je stanovena orientační maximální kapacita průsečné či stykové neřízené křižovatky 1 500 – 2 000 voz / hod. Dle zkušenosti zpracovatelů lze definovat maximální kapacitu stykových či průsečných křižovatek bez řadících pruhů s předností zprava jako 1000 voz / hod. Tyto hodnoty navíc platí pro obousměrný pohyb vozidel. Zjištěné intenzity v ulici U Laboratoře jsou 184 voz / hod (pouze v jednom směru), v kontextu dopravního zatížení ulice Cukrovarnické či Na Ořechovce nemůže tedy dojít k překročení kapacity křižovatek.

4.2. Analýza bezpečnosti silničního provozu

Analýza bezpečnosti silničního provozu byla provedena ve vybraném území (Obr. 2) pomocí tematické úlohy „Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě“ v aplikaci JDVM (Jednotná dopravní vektorová mapa). V rámci analýzy bylo v časovém intervalu 1/1/2007 – 4/9/2018 zjištěno celkem 165 nehod. Rozdělení nehod je zřejmé z **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů..**



Obr. 2 Rozsah území pro analýzu bezpečnosti silničního provozu

Tab. 2 Četnost nehodových událostí a jim odpovídající následky na zdraví



Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	23	0	0	0
vozidlu přijíždějícímu zprava	20	0	0	0
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	20	0	0	0
proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	19	0	1	7
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	16	0	0	2
při odbočování vlevo	13	0	0	0
při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu	11	0	1	1
nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtlučky, bláto, mokrá povrch apod.)	8	0	0	0
vyhýbání bez dostatečné boční vůle	6	0	0	0
při otáčení nebo couvání	5	0	0	1
nesprávné otáčení nebo couvání	5	0	0	0
při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání	4	0	0	0
samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	3	0	0	0
nezaviněná řidičem	2	0	0	2
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	2	0	0	0
nezvládnutí řízení vozidla	2	0	0	0
chodci na vyznačeném přechodu	1	0	0	1
nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	0
při vjíždění na silnici	1	0	0	0
protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky	1	0	0	0
při předj. došlo k ohrožení protijed. řidiče (špatný odhad vzdálenosti k předjetí apod.)	1	0	0	0
při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0

V průběhu těchto nehod nebylo zaznamenáno žádné či úmrtí. Byly zaznamenány 2 osoby těžce zraněné (oba dva případy na ulici Střešovická) a 14 osob lehce zraněných (z toho 8 na ulici Střešovická). Podrobný rozpis nehodovosti je uveden v Příloze 1 této zprávy.

Jak je zřejmé z analýzy polohy jednotlivých nehod, lze nehody korelovat s ohledem na intenzitu a nastavený dopravní režim. V tomto kontextu lze definovat následující oblasti vyššího výskytu dopravních nehod v řešené oblasti:

- Ulice Střešovická
- Ulice U Laboratoře
- Macharovo náměstí
- Ulice Špálova

V rámci posouzení dopravního režimu bylo tedy přihlíženo i k nehodovosti v řešené lokalitě, tj. zda návrh snižuje riziko vzniku kolizních situací, resp. dopravních nehod.

Při porovnání zjištěné četnosti a závažnosti nehod ve sledované lokalitě s urbanisticky řešenými a dopravně zatíženými obdobnými lokalitami na území Hl. města Prahy lze konstatovat, že nehodovost není nikterak významná a že se jedná spíše o statisticky podprůměrné hodnoty.



5. Posouzení stávajícího dopravního režimu

Stávající dopravní režim vychází z uspořádání komunikační sítě s ohledem na snahu o eliminaci tranzitní dopravy. Návrh je koncipován takovým způsobem, že v prostoru řešené oblasti jsou komunikace vedené ve směru VÝCHOD - ZÁPAD (tj. Střešovická, Cukrovarnická, Na Ořechovce) uvažovány jako páteřní a jako takové jsou ponechány obousměrné. Komunikace orientované ve směru SEVER – JIH jsou uvažovány jako místní obslužné komunikace a jako takové jsou zjednosměrněny. Při pohledu na dopravní režim a nastavení jednosměrnosti komunikací je zcela zřejmé, že jednosměrnost není navržena v souladu s předpokládanými intenzitami dopravy. Záměr komplikování průjezdnosti řešené oblasti je přitom z tohoto pohledu poměrně diskutabilní, rozsah řešené oblasti je totiž natolik malý, že řidiči nemají dostatečnou motivaci pro změnu trasy a hledání alternativní cesty.

Jednotlivé výhody a nevýhody navrženého dopravního režimu jsou následující:

- (-) – Jednosměrnost v ulici Východní a Špálova v místě napojení na ulici Střešovická není v souladu s předpokládanými směry dopravy. Navržené směry jsou komplikované i s ohledem na úhel křížení jednotlivých ulic a na to navazující rozhledové poměry.
- (-) – Celkově lze celý systém jednosměrných komunikací označit za zmatený a pro běžného řidiče nepřehledný. Výsledkem je ztráta orientace v komunikační síti, resp. zvýšení objemu tzv. ztrátových cest, tj. nájezdu s ohledem na nutnost volby nepřímé, či objížděné trasy.
- (-) – Zjednosměrnění bez dodatečných provozních či stavebních úprav je z hlediska psychologického vnímání řidičem poměrně problematické. Komunikace byly částečně navrženy pro obousměrný provoz, čemuž odpovídá šířkové uspořádání a tím i vnímání ze strany jednotlivých účastníků silničního provozu.
- (-) – Zavedení oblasti do zóny TEMPO 30 a s tím řešením přednosti zprava je rovněž problematické z hlediska uspořádání komunikací, zejména v případě křižovatek na ulici Na Ořechovce, která psychologicky působí jako nadřazená. Ulice Na Ořechovce je nicméně částečně zklidněna pomocí zvednutých ploch křižovatek a příčných prahů. Bez provedení navazujících stavebních a provozních úprav lze ale stále uspořádání komunikace pokládat za ne zcela odpovídající režimu TEMPO 30.
- (+/-) – Navržená jednosměrnost a dopravní režim odpovídá lépe charakteru místních obslužných komunikací v zóně TEMPO 30.
- (+) – V důsledku zařazení oblasti do zóny TEMPO 30 s předností zprava bylo možné odstranit velké množství svislého dopravního značení.
- (+) – Navržením jednosměrnosti dojde k rovnoměrnější distribuci intenzit v řešené oblasti, než kdyby byla navržena páteřní propojovací komunikace (např. U Laboratoře).
- (+) – Jednosměrnost vhodně reflektuje oblasti zvýšené nehodovosti, zejména potom v ulici Špálova. Jednosměrnost jednotlivých komunikací je přitom navržena tak, aby v nepřehledných křižovatkách byly eliminovány kolizní směry, čímž dojde ke snížení konfliktních bodů a rizikových situací.

6. Návrh a posouzení nových dopravních režimů

Na základě výše uvedených výhod a nevýhod stávajícího dopravního režimu byly navrženy a posouzeny dvě alternativní varianty řešení komunikační sítě. Varianta A vychází aktuálně účinného dopravního uspořádání s tím, že pomocí vodorovného dopravního značení byly vyznačeny parkovací pruhy po stranách komunikace, čímž dojde jednak k organizaci živelného parkování a rovněž tím bylo provedeno psychologické zúžení komunikací. Varianta B je potom navržena s upravenými jednosměrnostmi tak, aby návrh lépe respektoval předpokládané směry a intenzity dopravy. Stejně jako u varianty A je navrženo vyznačení parkovacích pruhů po stranách komunikace, ve vhodných případech bylo pomocí vystřídání parkovacích pruhů docíleno zklidnění dopravy.



V rámci těchto dvou variant se nepředpokládá návrh dopravních zařízení, např. baliset, příčných prahů či polštářů apod. Jednak jsou tato zařízení v rámci řešení v této oblasti s ohledem na charakter a typ stávající zástavby poměrně nevhodná, kromě toho zejména u příčných prahů a polštářů dochází ke zvýšení hlukové zátěže v okolí. Současně je zde vzdálenost křižovatek poměrně nízká.

Stejně tak nejsou v této studii řešeny případné stavební úpravy. Zde je ale nutné dodat, že dle názoru zpracovatele studie by v rámci stavebního řešení měla být řešena celá oblast komplexně, aby měla jednotný charakter, který lépe odpovídá zóně TEMPO 30. Při výhledové rekonstrukci komunikací v řešené oblasti, kterou považují zpracovatelé studie za velmi žádoucí, se důrazně doporučuje použít stavební prvky dopravního zklidňování, zejména je vhodné realizovat v lokalitě zvýšené křižovatkové plochy (typické užití v křižovatkových uzlech Lomená x Západní a Východní x Špálova).

Pozn: Navržený systém vodorovného dopravního značení včetně polohy stávajících vjezdů je pouze orientační ve stupni studie, vychází z mapových podkladů IPR Praha a neslouží pro stanovení opatření obecné povahy či stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci. Jako podklad pro stanovení je nutné zpracovat PD, která bude respektovat skutečný stav včetně polohy jednotlivých vjezdů, prověření vlečných křivek při zájezdu a souvisejících technických parametrů ovlivňujících bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

6.1. Varianta A

Varianta A vychází ze stávajícího dopravního uspořádání s tím, že pomocí vodorovného dopravního značení byly vyznačeny parkovací pruhy po stranách komunikace šířky 2,00 m, čímž dojde jednak k organizaci živelného parkování a rovněž tím bylo provedeno psychologické zúžení komunikací. Pomocí šikmých rovnoběžných čar VDZ V13 je rovněž vymezen rozsah parkování takovým způsobem, aby byly dodrženy rozhledy na přechodech pro rychlost $v = 30$ km/h. Parkovací pruhy jsou potom vyznačeny pomocí VDZ V10d. Z hlediska dopravního režimu došlo k jediné změně – v ulici malá Střešovická byl změněn dopravní režim z obousměrného na jednosměrný ve směru Špálova – Lomená.

Jednotlivé ulice lze v této variantě definovat následovně:

U Laboratoře (úsek Střešovická – Cukrovarnická) – **MO 1p 16,0 / 9,0 / 40** – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a oboustrannými chodníky, z obou stran lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Střešovická – Cukrovarnická.

U Laboratoře (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – **MO 1p 12,0 / 6,42 / 40** – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Na Ořechovce.

Východní (úsek Střešovická – Špálova) – **MO 1p 15,0 / 8,19 / 40** – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Špálova – Střešovická.

Východní (úsek Špálova – PROPOJ) – **MO 1p 15,02 / 8,15 / 40** – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Špálova – PROPOJ.

Východní (úsek PROPOJ – Cukrovarnická) – **MO 1 12,11 / 8,66 / 40** – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostranným zeleným pásem** a chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru PROPOJ – Cukrovarnická. **Průjezdny prostor je zúžen pomocí VDZ V13 na šířku 4,66 m.**



Východní (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1p 15,15 / 8,58 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Na Ořechovce.

Západní (úsek Střešovická – Lomená) – MO 1p 14,84 / 8,17 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s oboustrannými chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Lomená – Střešovická.

Západní (úsek Lomená – PROPOJ) – MO 1p 15,0 / 8,38 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Lomená – PROPOJ.

Západní (úsek PROPOJ – Cukrovarnická) – MO 2 12,87 / 9,50 / 40 – obousměrná místní obslužná komunikace s jednostranným chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. **Průjezdny prostor je zúžen pomocí VDZ V13 na šířku 7,00 m.**

Západní (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 16,89 / 9,54 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Na Ořechovce – Cukrovarnická.

malá Střešovická – MO 1p 10,48 / 6,91 / 40 – **jednosměrná** místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s jednostranným zeleným pásem a chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. **Jednosměrnost je navržena ve směru Špálava – Lomená.**

PROPOJ – MO 1p 9,52 / 7,64 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným parkovacím pruhem a jednostranným chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Západní – Východní.

Lomená (úsek Střešovická – malá Střešovická) – MO 1 6,17 / 5,59 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným chodníkem. Jednosměrnost je navržena ve směru Střešovická – malá Střešovická.

Lomená (úsek malá Střešovická – Západní) – MO 1 9,98 / 5,83 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným zeleným pásem a oboustrannými chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Střešovická – Západní.

Lomená (úsek Západní – Cukrovarnická) – MO 1p 11,90 / 6,14 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Západní.

Lomená (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 9,88 / 6,04 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Na Ořechovce.

Pod Vyhlídkou (úsek Na Dračkách – Cukrovarnická) – MO 1p 10,0 / 6,21 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Na Dračkách – Cukrovarnická.

Pod Vyhlídkou (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1p 14,0 / 9,10 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Na Ořechovce – Cukrovarnická.

Špálava (úsek Střešovická – malá Střešovická) – MO 2 15,20 / 8,00 / 40 – obousměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými zelenými pásy a chodníky.



Špálova (úsek malá Střešovická – Východní) – MO 1p 14,86 / 8,04 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Střešovická – Východní.

Špálova (úsek Východní – Cukrovarnická) – MO 1p 15,00 / 8,21 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Cukrovarnická – Východní.

Špálova (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1p 9,94 / 7,16 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Na Ořechovce – Cukrovarnická.

Na Pěkné vyhlídce – MO 1p 9,95 / 6,08 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s jednostranným zeleným pásem a oboustrannými chodníky, z obou stran lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Střešovická – Na Dračkách.

6.2. Varianta B

Varianta B je potom navržena s upravenými jednosměrnostmi tak, aby návrh lépe respektoval předpokládané směry a intenzity dopravy. Stejně jako u varianty A je navrženo vyznačení parkovacích pruhů po stranách komunikace šířky 2,00 m, ve vhodných případech bylo pomocí vystřídání parkovacích pruhů docíleno zklidnění dopravy. Dojde tím jednak k organizaci živelného parkování a rovněž tím bylo provedeno psychologické zúžení komunikací. Pomocí šikmých rovnoběžných čar VDZ V13 je rovněž vymezen rozsah parkování takovým způsobem, aby byly dodrženy rozhledy na přechodech pro rychlost $v = 30$ km/h. Parkovací pruhy jsou potom vyznačeny pomocí VDZ V10d. Z hlediska dopravního režimu došlo k následujícím změnám:

- U Laboratoře (úsek Střešovická – Cukrovarnická) – změna dopravního režimu, komunikace je navržena nově jako obousměrná;
- Špálova (úsek malá Střešovická – Východní) – změna dopravního režimu, komunikace je navržena nově jako obousměrná;
- Špálova (úsek Východní – Cukrovarnická) – změna jednosměrnosti, jednosměrnost je nově navržena ve směru Východní – Cukrovarnická;
- Východní (úsek Střešovická – Špálova) – změna jednosměrnosti, jednosměrnost je nově navržena ve směru Střešovická – Špálova;
- Východní (úsek Špálova – PROPOJ) – změna jednosměrnosti, jednosměrnost je nově navržena ve směru PROPOJ – Špálova;
- Východní (úsek PROPOJ – Cukrovarnická) – změna dopravního režimu, komunikace je navržena nově jako obousměrná;
- malá Střešovická – změna dopravního režimu, komunikace je navržena nově jako jednosměrná. Jednosměrnost je navržena ve směru Špálova – Lomená;

Jednotlivé ulice lze v této variantě definovat následovně:

U Laboratoře (úsek Střešovická – Cukrovarnická) – **MO 2p 16,0 / 9,0 / 40 – obousměrná** místní obslužná komunikace s **jednostrannými parkovacími pruhy** a oboustrannými chodníky, z obou stran lemována stávající zástavbou. **Změna dopravního režimu, komunikace je navržena nově jako obousměrná.**

U Laboratoře (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – **MO 1p 12,0 / 6,42 / 40 – jednosměrná** místní obslužná komunikace s **jednostrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru



Cukrovarnická – Na Ořechovce. **Vystřídáním parkovacích pruhů bylo docíleno zklidnění a zpomalení průjezdné dopravy.**

Východní (úsek Střešovická – Špálova) – MO 1p 15,0 / 8,19 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. **Jednosměrnost je nově navržena ve směru Střešovická – Špálova.**

Východní (úsek Špálova – PROPOJ) – MO 1p 15,02 / 8,15 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. **Jednosměrnost je nově navržena ve směru PROPOJ – Špálova.**

Východní (úsek PROPOJ – Cukrovarnická) – MO 1 12,11 / 8,66 / 40 – **obousměrná** místní obslužná komunikace s jednostranným zeleným pásem a chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. **Změna dopravního režimu, komunikace je navržena nově jako obousměrná.**

Východní (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1p 15,15 / 8,58 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Na Ořechovce.

Západní (úsek Střešovická – Lomená) – MO 1p 14,84 / 8,17 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s oboustrannými chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Lomená – Střešovická.

Západní (úsek Lomená – PROPOJ) – MO 1p 15,0 / 8,38 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Lomená – PROPOJ.

Západní (úsek PROPOJ – Cukrovarnická) – MO 2 12,87 / 9,50 / 40 – obousměrná místní obslužná komunikace s jednostranným chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. **Průjezdny prostor je zúžen pomocí VDZ V13 na šířku 7,00 m.**

Západní (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 16,89 / 9,54 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Na Ořechovce – Cukrovarnická.

malá Střešovická – MO 1p 10,48 / 6,91 / 40 – **jednosměrná** místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s jednostranným zeleným pásem a chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. **Jednosměrnost je navržena ve směru Špálova – Lomená.**

PROPOJ – MO 1p 9,52 / 7,64 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným parkovacím pruhem a jednostranným chodníkem, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Západní – Východní.

Lomená (úsek Střešovická – malá Střešovická) – MO 1 6,17 / 5,59 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným chodníkem. Jednosměrnost je navržena ve směru Střešovická – malá Střešovická.

Lomená (úsek malá Střešovická – Západní) – MO 1 9,98 / 5,83 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s jednostranným zeleným pásem a oboustrannými chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Střešovická – Západní.

Lomená (úsek Západní – Cukrovarnická) – MO 1p 11,90 / 6,14 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru



Cukrovarnická – Západní. **Vystřídáním parkovacích pruhů bylo docíleno zklidnění a zpomalení průjezdné dopravy.**

Lomená (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1 9,88 / 6,04 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Cukrovarnická – Na Ořechovce.

Pod Vyhlídkou (úsek Na Dračkách – Cukrovarnická) – MO 1p 10,0 / 6,21 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Na Dračkách – Cukrovarnická. **Vystřídáním parkovacích pruhů bylo docíleno zklidnění a zpomalení průjezdné dopravy.**

Pod Vyhlídkou (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1p 14,0 / 9,10 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru Na Ořechovce – Cukrovarnická.

Špálova (úsek Střešovická – malá Střešovická) – MO 2 15,20 / 8,00 / 40 – obousměrná místní obslužná komunikace s oboustrannými zelenými pásy a chodníky.

Špálova (úsek malá Střešovická – Východní) – MO 2p 14,86 / 8,04 / 40 – **obousměrná** místní obslužná komunikace s **jednostranným parkovacím pruhem** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z jedné strany lemována stávající zástavbou. **Změna dopravního režimu, komunikace je navržena nově jako obousměrná.**

Špálova (úsek Východní – Cukrovarnická) – MO 1p 15,00 / 8,21 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **oboustrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými zelenými pásy a chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. **Změna jednosměrnosti, jednosměrnost je nově navržena ve směru Východní – Cukrovarnická.**

Špálova (úsek Cukrovarnická – Na Ořechovce) – MO 1p 9,94 / 7,16 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostrannými parkovacími pruhy** a s oboustrannými chodníky, z obou stran lemovány stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Na Ořechovce – Cukrovarnická. **Vystřídáním parkovacích pruhů bylo docíleno zklidnění a zpomalení průjezdné dopravy.**

Na Pěkné vyhlídce – MO 1p 9,95 / 6,08 / 40 – jednosměrná místní obslužná komunikace s **jednostrannými parkovacími pruhy** a s jednostranným zeleným pásem a oboustrannými chodníky, z obou stran lemována stávající zástavbou. Jednosměrnost je navržena ve směru malá Střešovická – Na Dračkách. **Vystřídáním parkovacích pruhů bylo docíleno zklidnění a zpomalení průjezdné dopravy.**

6.3. Posouzení navržených dopravních režimů

Při posouzení navržených dopravních režimů lze vycházet zejména z hodnocení stávajícího dopravního řešení. Jednotlivé varianty jsou navrženy tak, aby akcentovaly rozdílné přístupy k řešení.

Varianta A pouze pomocí provozních opatření, zejména vodorovného DZ, usměrňuje a legalizuje stávající živelné parkování a psychologicky upravuje předimenzovaný šířkový profil komunikace. Stávající dopravní režim ale zůstává prakticky zachován. S ohledem na navržený dopravní je v této variantě značně zkomplikován přímý průjezd řešeným územím. **Lze tedy předpokládat nižší intenzity tranzitní dopravy ve srovnání s variantou B.**

Varianta B se potom snaží o optimalizaci dopravního režimu z hlediska průjezdnosti IAD a zvýšení bezpečnosti zejména v místě napojení na nadřazenou komunikační síť. Návrh vychází z jasné priority zlepšení prostupnosti daným územím pro automobilovou dopravu. **Reálně lze tedy předpokládat částečné navýšení intenzit ve srovnání s variantou A,** zejména potom na přímých trasách, které byly z hlediska dopravního



schématu zobousměrněny a uvažovány jako páteřní (např. ulice U Laboratoře v úseku Střešovická – Cukrovarnická).

Doporučení je v tomto případě diskutabilní – je nutné definovat, zda je zde prioritní obytná funkce území, nebo funkce dopravní. **V případě uvažování jako prioritní obytné funkce území lze doporučit realizaci varianty A, v případě prioritní funkce dopravní lze doporučit úpravy uvedené ve variantě B.**



7. Závěr a doporučení

V rámci dopravní studie bylo provedeno zhodnocení stávajícího dopravního režimu v oblasti Ořechovka, vymezené ulicemi Střešovická, Na Ořechovce, Pod Vyhlídkou, Na Pěkné Vyhlídce a U Laboratoře. Na základě tohoto posouzení byly navrženy dvě varianty řešení, které se liší zejména z hlediska přístupu k dopravnímu řešení celé oblasti.

Rámcově lze závěry a navazující doporučení shrnout následovně:

- **Stávající dopravní režim je vhodný zejména s ohledem na komplikovanější průchodnost územím.** Směry jsou navrženy logicky s ohledem zejména na eliminaci kolizních směrů, resp. konfliktních bodů, čímž je snížen počet potenciálních konfliktních situací. Zařazení oblasti do zóny TEMPO 30 je ale provedeno pouze pomocí svislého dopravního značení bez větších stavebních či provozních úprav. Na jednu stranu lze jako pozitivní faktor zvažovat sjednocení přednosti v křižovatkách, snížení rychlosti a odstranění značné části dopravního značení, na stranu druhou řešení oblasti bez dodatečných stavebních úprav není koncepční a z hlediska vnímání komunikace řidičem nemá oblast základní charakteristiky zóny TEMPO 30, takže psychologicky není řidič veden k dodržování snížené rychlosti.
- **Varianta A je navržena s ohledem na zachování stávajícího dopravního režimu. šířkový profil komunikace.** Stávající dopravní režim ale zůstává prakticky zachován. **S ohledem na navržený dopravní je v této variantě značně zkomplikován přímý průjezd řešeným územím. Lze tedy předpokládat nižší intenzity tranzitní dopravy ve srovnání s variantou B.** V rámci této varianty jsou pomocí vodorovného DZ odstraněny některé z nevýhod stávajícího dopravního řešení, zejména potom neorganizované parkování a psychologické vnímání uličního prostoru řidičem (parkovací pruhy tento prostor opticky zužují). Nepředpokládá se návrh dopravních zařízení, např. baliset, příčných prahů či polštářů apod.. Jednak jsou tato zařízení v rámci řešení v této oblasti s ohledem na charakter a typ stávající zástavby poměrně nevhodná, kromě toho zejména u příčných prahů a polštářů dochází ke zvýšení hlukové zátěže v okolí. Kromě toho je zde vzdálenost křižovatek poměrně nízká.
- **Varianta B se potom snaží o optimalizaci dopravního režimu z hlediska průjezdnosti IAD a zvýšení bezpečnosti zejména v místě napojení na nadřazenou komunikační síť. Reálně lze tedy předpokládat částečné navýšení intenzit ve srovnání s variantou A,** zejména potom na přímých trasách, které byly z hlediska dopravního schématu zobousměrněny a uvažovány jako páteřní (např. ulice U Laboratoře v úseku Střešovická – Cukrovarnická). V rámci této varianty jsou pomocí vodorovného DZ odstraněny některé z nevýhod stávajícího dopravního řešení, zejména potom živelné parkování a psychologické vnímání uličního prostoru řidičem (parkovací pruhy tento prostor opticky zužují). Ve vhodných případech bylo pomocí vystřídání parkovacích pruhů docíleno zklidnění dopravy. Nepředpokládá se návrh dopravních zařízení, např. baliset, příčných prahů či polštářů apod.. Jednak jsou tato zařízení v rámci řešení v této oblasti s ohledem na charakter a typ stávající zástavby poměrně nevhodná, kromě toho zejména u příčných prahů a polštářů dochází ke zvýšení hlukové zátěže v okolí. Kromě toho je zde vzdálenost křižovatek poměrně nízká.
- Doporučení je v tomto případě diskutabilní – je nutné definovat, zda je zde prioritní obytná funkce území, nebo funkce dopravní. **V případě uvažování jako prioritní obytné funkce území lze doporučit realizaci varianty A, v případě prioritní funkce dopravní lze doporučit úpravy uvedené ve variantě B.**
- **Z hlediska krátkodobých opatření doporučujeme zejména realizovat úpravy vodorovného dopravního značení v souladu s variantou A, nebo variantou B.** Tyto úpravy jsou navrženy tak, aby je bylo možné realizovat bez stavebních zásahů,



a lze je tedy řešit pomocí opatření obecné povahy bez zbytečných průtahů v řádu měsíců. **Z hlediska střednědobých opatření doporučujeme realizovat v oblasti veškeré prvky, které upraví uliční prostor takovým způsobem, aby odpovídal standardům zóny TEMPO 30 (viz TP 218).** V tomto případě se jedná zejména o:

- Vysazené chodníkové plochy v místě přechodů;
- Příčné prahy (v místě přechodů), či zvednuté plochy křižovatek ve vhodně zvolených lokalitách (návrh je nutné provést i s ohledem na zvýšenou hlukovou zátěž);
- Vysazené ostrůvky zeleně do parkovacích pruhů;
- Realizace umělých šikan ve vhodných lokalitách (např. v místě vystřídání parkovacích pruhů ve variantě B);
- S ohledem na analýzu dopravy v klidu v této oblasti lze zvážit i ve vhodně zvolených komunikacích např. realizaci šikmých parkovacích pásů – je ale nutné zdůraznit, že tento zásah by vyvolal kompletní rekonfiguraci uličního prostoru včetně na to navázaných přeložek stávajících inženýrských sítí.

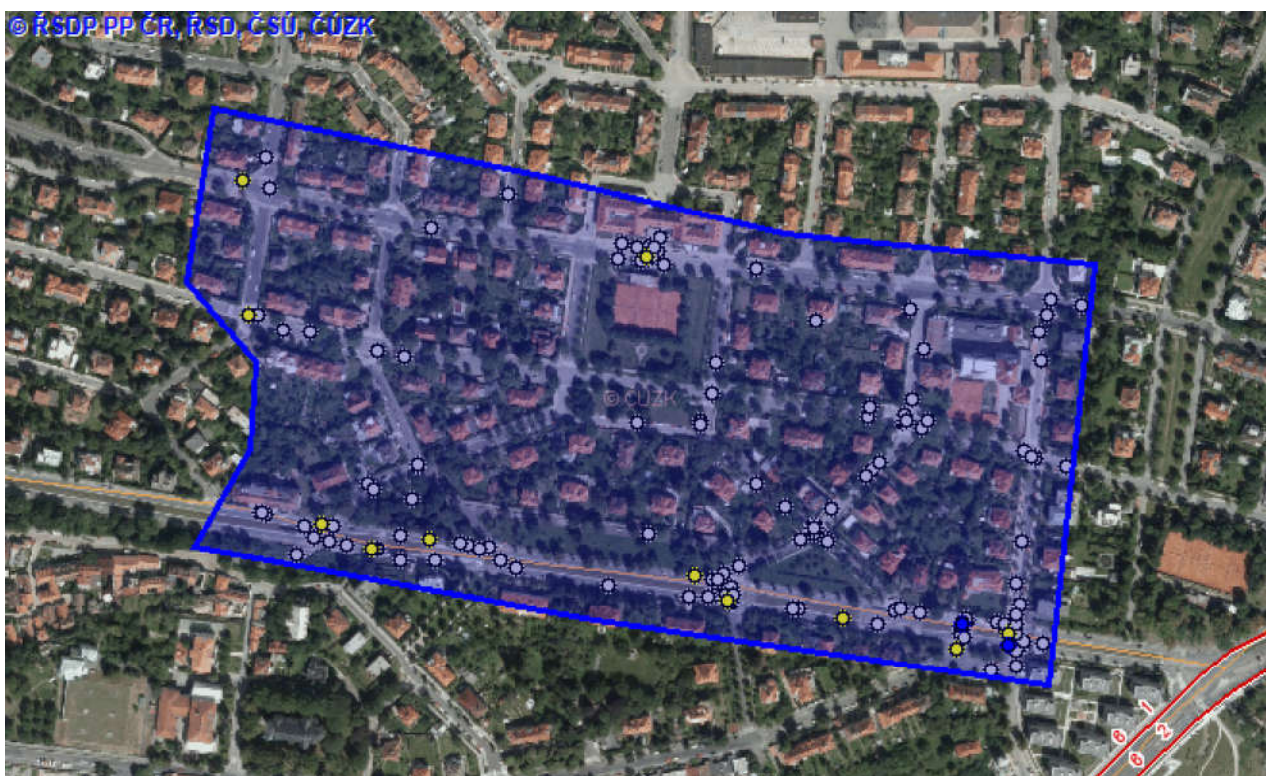
8. Přílohy

Příloha 1 – Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2007/01/01 - 2018/09/04

Správní území vybrané lokality: Praha (Hlavní město Praha)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		165
Počet nehod s následky na zdraví		13
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	2
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	14

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	129	0	1	11
nezjišťováno	33	0	1	3
ano, obsah alkoholu v krvi do 0,99‰ (2)	2	0	0	0
pod vlivem drog	1	0	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	23	0	0	0
vozidlu přijíždějícímu zprava	20	0	0	0
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	20	0	0	0
proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	19	0	1	7
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	16	0	0	2
při odbočování vlevo	13	0	0	0
při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu	11	0	1	1
nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, moký povrch apod.)	8	0	0	0
vyhýbání bez dostatečné boční vůle	6	0	0	0
při otáčení nebo couvání	5	0	0	1
nesprávné otáčení nebo couvání	5	0	0	0
při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání	4	0	0	0
samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	3	0	0	0
nezaviněná řidičem	2	0	0	2
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	2	0	0	0
nezvládnutí řízení vozidla	2	0	0	0
chodci na vyznačeném přechodu	1	0	0	1
nepř. rychlosti vlastností vozidla a nákladu	1	0	0	0
při vjíždění na silnici	1	0	0	0
protijedoucím vozidlu při objíždění překážky	1	0	0	0
při předj. došlo k ohrožení protijed. řidiče (špatný odhad vzdálenosti k předjetí apod.)	1	0	0	0
při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	94	0	1	7
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	35	0	0	0
srážka s tramvají	17	0	1	1
srážka s pevnou překážkou	13	0	0	2
srážka s chodcem	3	0	0	3
jiný druh nehody	3	0	0	1

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidičem motorového vozidla	163	0	2	12
chodcem	2	0	0	2

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přívěsu	123	0	2	10
nezjištěno, řidič ujel	27	0	0	2
nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	13	0	0	1
autobus	1	0	0	1
tramvaj	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou	152	0	2	12
zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	3	0	0	0
sloup - telefonní, veř.osvětlení, el.vedení apod.	3	0	0	0
odrazník, patník, sloupek, dopr.značky apod.	3	0	0	0
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	3	0	0	0
strom	1	0	0	2

Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobrý, bez závad	165	0	2	14

Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	130	0	1	9
v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	28	0	1	4
ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)	3	0	0	1
ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, sněžení, déšť apod.)	3	0	0	0
v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	165	0	2	14

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	116	0	1	6
v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)	32	0	0	5
přechod pro chodce	12	0	0	2
zastávka autobusu, tramvaje atd. s nástup, ostrůvkem	2	0	1	0
parkoviště přiléhající ke komunikaci	2	0	0	1
zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nást, ostrůvku	1	0	0	0

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné z uvedených	117	0	2	9
nezaznamenáno	45	0	0	2
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	1	0	0	1
správné, přiměřené	1	0	0	1
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	1	0	0	1

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	118	0	2	10
nezaznamenáno	45	0	0	2
přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)	1	0	0	1
přecházení po vyznačeném přechodu	1	0	0	1

Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2007/01/01 - 2018/09/04

Správní území vybrané lokality: Praha (Hlavní město Praha)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		12
Počet nehod s následky na zdraví		1
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	1

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	9	0	0	1
nezjišťováno	3	0	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nesprávné otáčení nebo couvání	4	0	0	0
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	3	0	0	0
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	2	0	0	0
při otáčení nebo couvání	1	0	0	1
samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	1	0	0	0
při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	6	0	0	0
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	4	0	0	1
srážka s pevnou překážkou	2	0	0	0

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidičem motorového vozidla	12	0	0	1

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přívěsu	9	0	0	1
nezjištěno, řidič ujel	3	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou	10	0	0	1
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	1	0	0	0
sloup - telefonní, veř.osvětlení, el.vedení apod.	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobrý, bez závad	12	0	0	1

Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	11	0	0	1
v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	12	0	0	1

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	10	0	0	1
přechod pro chodce	1	0	0	0
parkoviště přiléhající ke komunikaci	1	0	0	0

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné z uvedených	6	0	0	1
nezaznamenáno	6	0	0	0

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	6	0	0	1
nezaznamenáno	6	0	0	0

Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2007/01/01 - 2018/09/04

Správní území vybrané lokality: Praha (Hlavní město Praha)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		34
Počet nehod s následky na zdraví		0
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	0

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	28	0	0	0
nezjišťováno	5	0	0	0
ano, obsah alkoholu v krvi do 0,99‰ (2)	1	0	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
vozidlu přijíždějícímu zprava	18	0	0	0
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	5	0	0	0
proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	3	0	0	0
nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0	0
nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.)	1	0	0	0
nesprávné otáčení nebo couvání	1	0	0	0
protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky	1	0	0	0
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
při předj. došlo k ohrožení protijed. řidiče (špatný odhad vzdálenosti k předjetí apod.)	1	0	0	0
nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	25	0	0	0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	6	0	0	0
srážka s pevnou překážkou	3	0	0	0

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidičem motorového vozidla	34	0	0	0

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přívěsu	27	0	0	0
nezjištěno, řidič ujel	5	0	0	0
nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	2	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou	31	0	0	0
zeď,pevná část mostů,podjezdů,tunelů apod.	1	0	0	0
sloup - telefonní, veř.osvětlení, el.vedení apod.	1	0	0	0
odrazník, patník, sloupek, dopr.značky apod.	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobrá, bez závad	34	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	27	0	0	0
v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	5	0	0	0
v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)	1	0	0	0
ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	34	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	27	0	0	0
v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)	7	0	0	0

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné z uvedených	20	0	0	0
nezaznamenáno	14	0	0	0

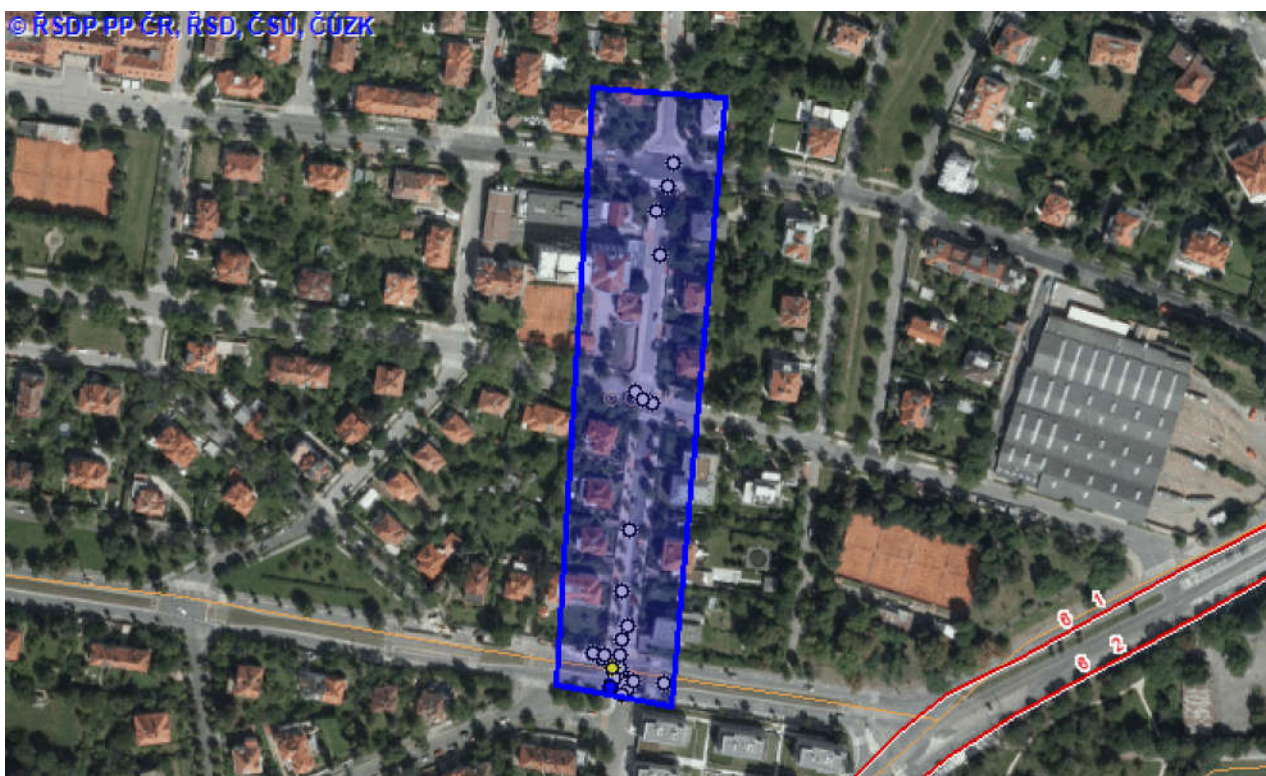
Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	20	0	0	0
nezaznamenáno	14	0	0	0

Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2007/01/01 - 2018/09/04

Správní území vybrané lokality: Praha (Hlavní město Praha)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		31
Počet nehod s následky na zdraví		2
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	1

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	28	0	1	1
nezjišťováno	3	0	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	8	0	1	0
při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu	5	0	0	1
při odbočování vlevo	5	0	0	0
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	4	0	0	0
vyhýbání bez dostatečné boční vůle	2	0	0	0
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	2	0	0	0
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	1	0	0	0
vozidlu příjezdějícímu zprava	1	0	0	0
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	1	0	0	0
při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s jedoucím neekolejovým vozidlem	21	0	1	0
srážka s tramvají	7	0	0	1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	3	0	0	0

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidičem motorového vozidla	31	0	1	1

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přívěsu	27	0	1	1
nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	2	0	0	0
nezjištěno, řidič ujel	2	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou	31	0	1	1

Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobrá, bez závad	31	0	1	1

Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	27	0	1	1
v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	3	0	0	0
ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, sněžení, déšť apod.)	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	31	0	1	1

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	22	0	1	0
v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)	8	0	0	1
přechod pro chodce	1	0	0	0

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné z uvedených	23	0	1	0
nezaznamenáno	8	0	0	1

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	23	0	1	0
nezaznamenáno	8	0	0	1