

## Vyjádření projektanta k auditu bezpečnosti pozemních komunikací

Stavba:	<b>II/231 Rekonstrukce ul. 28. října, II. část</b>
Zpracovatel auditu bezpečnosti:	EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň
Projektant DSP:	D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o. Koterovská 177 326 00 Plzeň
Projektant PDPS, zpracovatel Vyjádření:	PSDS s.r.o. Trabantská 673/18 190 15 Praha 9 – Satalice
Objednatel:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. Koterovská 462/162 326 00 Plzeň

### 1. ÚVOD

Toto vyjádření je reakcí projektanta na závěry Auditů bezpečnosti, který si stavebník nechal vypracovat na projekt rekonstrukce ulice 28. října v Plzni.

Audit bezpečnosti byl vypracován na dokumentaci ve stupni DSP z roku 2008. Autorem této dokumentace byla společnost D PROJEKT PLZEŇ. Naše společnost PSDS s.r.o. v roce 2020 vypracovala dokumentaci ve stupni PDPS, která se v některých detailech od původního DSP odlišuje, a v současné době probíhá řízení o povolení změny stavby před dokončením a stavební řízení na některé doplněné prvky. Některé body auditu tak po povolení této změny stavby již nebudou aktuální.

### 2. ZMĚNA STAVBY PŘED DOKONČENÍM

V rámci přípravy PDPS došlo ke změnám, které se v současné době projednávají jako změna stavby před dokončením a nové související stavby povolené stavebním řízením a zpracovaný audit, který vycházel z dokumentace DSP, je nereflektoval. Jedná se zejména o následující (vybíráme pouze změny, které mohou mít vliv na bezpečnost a plynulost provozu):

- Parkovací stání v celém řešeném úseku byly upraveny na rozměry podle aktuálně platné ČSN 73 6056.
- Došlo k nahrazení původně uvažovaných skladeb zastávek (žulové dlažby a asfaltového betonu) vozovkou z cementového betonu.
- Zastávky U Kondrů byly místo navrhovaného zálivu navrženy formou zátky.
- U zastávky Bílá Hora směr Plzeň byl nájezdový klín prodloužen a rozšířen tak, aby plynule navázal na výjezd z obřatiště.

- Došlo k doplnění dvojice protisměrných zastávek Lesní závod v místě, kde se nachází zastávky stávající, avšak podle DSP měly být zrušeny. Zastávky tedy budou zachovány.
- V rámci návrhu dopravního opatření se navrhuje redukovat počet etap na 6 (každá se dvěma pode-  
tapami) s ohledem na organizaci stavebních prací na kanalizaci (celá větev kanalizace v jedné  
etapě) a zároveň s předpokladem urychlení výstavby při postupu po větších celcích. Nad rámec  
DSP byla doplněna navrhovaná objízdná trasa pro nákladní dopravu (osobní a hromadná zůstane  
zachována) a také opatření pro omezení objíždění stavby přes rezidenční oblast Bílé Hory.
- Došlo k drobným korekcím trasy VO vyvolaným změnami poloh ostatních SO a IO (úpravy autobu-  
sových zastávek U Kondrů a polohy stok a šachet kanalizace v křižovatce se Zručskou cestou, nová  
zastávka Lesní závod, napojení na předchozí etapu na konci úseku). Z požadavku PMDP se  
všechny stožáry umísťují min. 1 m od obrub hlavního dopravního prostoru.
- Návrh finálních vegetačních úprav byl korigován podle požadavků ORP a podle dílčích změn v po-  
loze zpevněných ploch.
- Novým stavebním řízením se doplňují podélná parkovací stání na začátku úseku.

### 3. REAKCE NA JEDNOTLIVÉ BODY AUDITU

#### 3.1. NESTANDARDNÍ NÁVRHOVÉ PRVKY KŘÍŽOVATKY ULIC 28. ŘÍJNA X NAD PRIOREM X NÁROŽNÍ

##### Připomínka:

*Lokalizace: km 0,720 00 – 0,750 00*

##### *Popis:*

- *Přestože Národní ulice je obytná zóna a ulice Nad Priorem je standardní obslužná komunikace s  
chodníky, z hlediska intenzity dopravy i skladby dopravního proudu jsou srovnatelné. Srovnatelné tedy jsou i prostorové požadavky na zajištění průjezdu vozidel, čemuž ale neodpovídá  
návrh křižovatky:*
  - o *napojení ulice Nad Priorem je navrženo oblouky s poloměry 8,0 m (vlevo), resp. 9,0 m (vpravo),*
  - o *naopak napojení Nárožní ulice není navrženo ani s minimálními poloměry – obrubníky v místě napojení jsou zalomené.*
- *Při odbočování z/do Nárožní ulice hrozí přejíždění přes obrubník do přilehlé zeleně; při sou-  
časné jízdě vozidel v obou směrech (tedy z a do Nárožní ulice) je riziko vzájemné kolize  
protijedoucích vozidel.*
- *Naopak v ulici Nad Priorem se vlivem větších poloměrů oblouků prodlužuje délka přecházení  
této ulice, a tedy i riziko střetu s chodci.*

*Závažnost: Střední riziko*

##### *Řešení:*

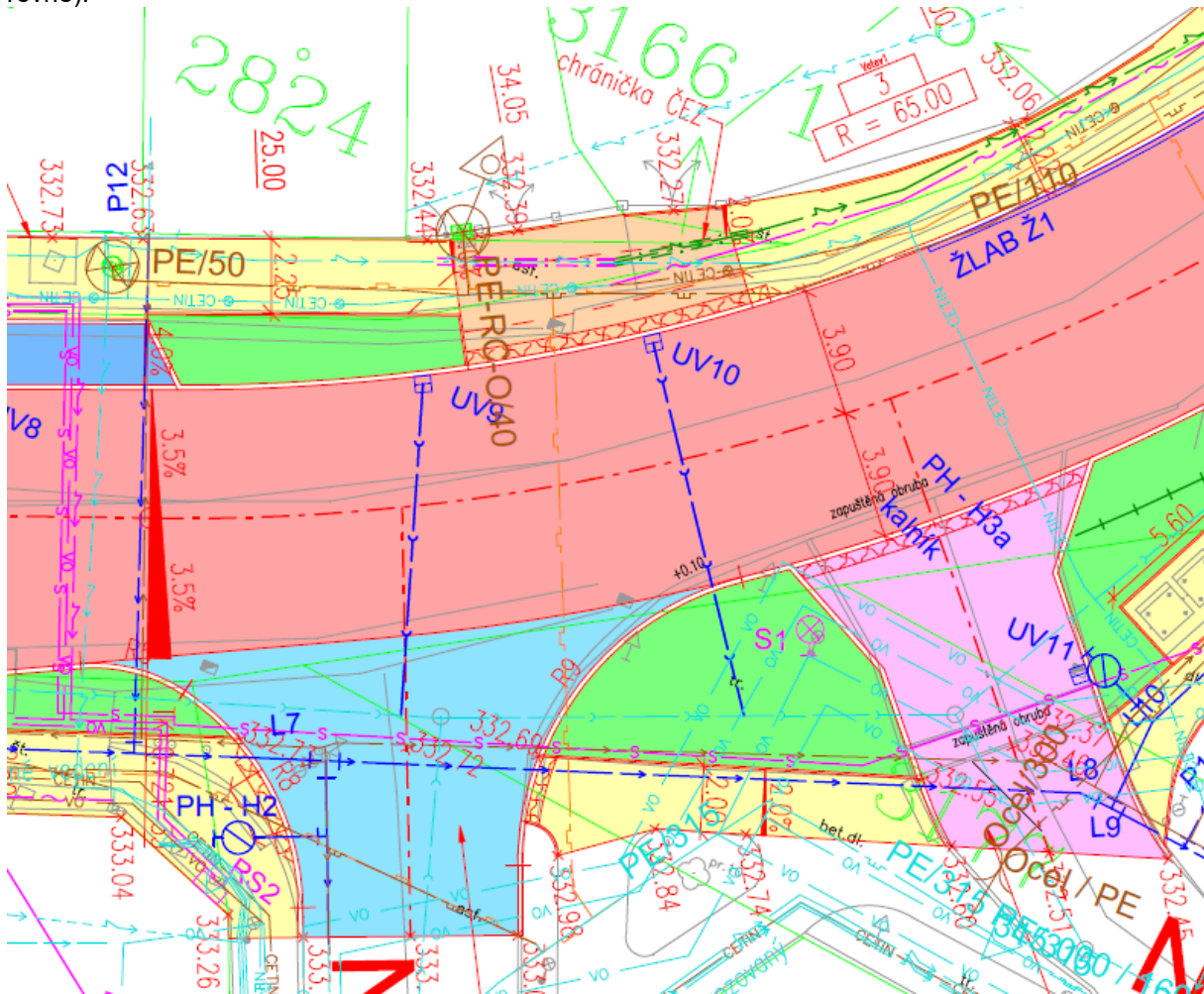
- *Poloměry oblouků napojení ulic Nad Priorem a Nárožní na silnici II/231 optimalizovat s pomocí  
vlečných křivek, aby umožňovaly bezkolizní průjezd návrhového vozidla a současně nezhoršo-  
valy podmínky pro pohyb chodců.*

##### Reakce:

Navržené napojení obou ulic vychází ze stávajícího stavebního uspořádání, které bez zásadnějších problémů funguje, k zajištění na přilehlou vegetaci nedochází. Proti současnému stavu dochází k drobnému rozšíření v místě napojení na ul. 28. října. Projekt respektuje také schválenou dokumentaci DÚR a DSP. V případě ulice Nárožní je vyústěním pod ostrým úhlem zdůrazněna změna dopravního režimu při vjezdu – ulice je řešena jako obytná zóna, pěší se pohybují v celé šíři komunikace, je umožněna hra dětí na vozovce. Naopak ulice Nad Priorem má postavení dopravně významnější místní komunikace. Úpravy navádí řidiče k přednostnímu využívání ulice Nad Priorem tak, aby v ulici Nárožní byl eliminován průjezd vozidel, které zde nemají cíl své cesty.

V případě obytné zóny není bezkolizní průjezd protijedoucích vozidel prioritou, naopak jedním z prostředků, kterým lze oblast dopravně zklidnit, je omezení možnosti současného průjezdu protijedoucích vozidel.

Připomínke bylo čiastočne vyhověno v rozsahu záboru stavby mírným rozšířením napojení ulice Nárožní. Niže je pripojen súťažný plán súčasných stavov (šedé línie) a dokumentácia PDPS + ZSPD (barevně):



### 3.2. MATOUCÍ STŘÍDÁNÍ DOPRAVNÍCH REŽIMŮ NA ZRUČSKÉ CESTĚ

**Připomínka:**

*Lokalizace: km cca 1,230 – 1,290*

*Popis:*

- Severní větev Zručské cesty je pouze v krátkém úseku navržena jako obytná zóna (vzdálenost od odbočení ze silnice II/231 na konec obytné zóny je cca 30 m).
- S jižní větví Zručské cesty je obytná zóna propojena dělenou stezkou pro chodce a cyklisty délky 27 m.
- Cyklisté a chodci pohybující se ve směru Zručské cesty tak budou v úseku cca 70 m celkem třikrát měnit režim provozu s různými pravidly (mj. včetně toho, kterou stranu komunikace mají použít).
- Navržené střídání dopravních režimů je příliš komplikované na to, by ho účastníci silničního provozu dodržovali.

**Závažnost: Nízké riziko**

**Řešení:**

- Neoznačovat krátký úsek obytné zóny na Zručské cestě, optimálně obytnou zónu prodloužit až na konec severní větve Zručské cesty (byť dočasně i za cenu jen provizorních, nestavebních úprav).

- *Propojení severní a jižní větve Zručské cesty provést buď v režimu obytné zóny, případně společnou stezkou pro chodce a cyklisty.*

**Reakce:**

Navržené uspořádání vychází z předchozích schválených stupňů projektové dokumentace. Umožňuje v případě výhledové rekonstrukce severní části Zručské cesty pokračovat v režimu obytné zóny, který by byl alespoň pro část této ulice v kompaktní zástavbě vhodný. Propojovací úsek chodníku a cyklostezky není vhodné mít v režimu obytné zóny (hra dětí, pohyb pěších v celé šíři), neboť se jedná o úzké místo liniové komunikace – pro průchod, nikoliv pro pobytové funkce.

V případě realizace rekonstrukce navazující části Zručské cesty formou obytné zóny bude střídání režimů přehlednější a bude odpovídat významu jednotlivých úseků komunikací. Alternativou by bylo obytnou zónu vůbec nevyznačovat, čímž by se ale do budoucna zablokovala možnost zbytek Zručské cesty takto řešit a pohyb pěších by byl problematičtější, neboť v daném místě se předpokládá jejich průchod skrz obytnou zónu i diagonálně, což v případě běžné komunikace nelze.

Navržené řešení tedy v případě navazujícího úseku ulice Zručská cesta připomínku vypořádává. Jde tedy o přípravu navazujícího projektu viz výše uvedený popis. Tím tedy částečně akceptujeme připomínku.

### 3.3. NAPOJENÍ KOMUNIKACE Z PARKOVIŠTĚ U DOMU 28. ŘÍJNA Č. 5 U AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY

**Připomínka:**

*Lokalizace: km 0,640*

*Popis:*

- *Komunikace napojující parkoviště u domu 28. října č. 5 je na silnici II/231 napojena ve výjezdovém klínu zálivu autobusové zastávky.*
- *V době, kdy v zastávce bude autobus, nebude na výjezdu z parkoviště zajištěn potřebný rozhled vlevo.*

*Závažnost: Střední riziko*

*Řešení:*

- *Zvážit nahrazení zastávkového zálivu autobusovou zastávkou typu „zátka“, která neumožní objíždění autobusu v zastávce (viz též rizika 06 a 07).*
- *Případně posunout místo napojení komunikace z parkoviště a/nebo zastávkový záliv tak, aby byl zajištěn potřebný rozhled i v době, kdy bude autobus v zastávce.*

**Reakce:**

Zastávkový záliv byl v rámci PDPS/ZSPD nahrazen zastávkou typu „zátka“. V případě autobusu stojícího v zastávce je zabráněno jeho objíždění jinými vozidly. Výjezd z parkoviště je tak bezpečný a rozhledové poměry zajištěny. Připomínka je tedy vypořádána.

### 3.4. OMEZENÉ PODMÍNKY ROZHLEDU NA PŘECHODECH PRO CHODCE PŘES NAVRŽENOU ZELEŇ

**Připomínka:**

*Lokalizace: km 0,677 a km 0,977*

*Popis:*

- *V blízkosti obou přechodů pro chodce (U Kondrů a u křižovatky s ulicí Nad Štolou) je navržena nová zeleň – stromy, živé ploty, půdopokryvné keře).*
- *Zejména živé ploty a stromy mohou tvořit překážku rozhledu, přes kterou řidič neuvidí chodce blížící se k přechodu.*
- *Riziko ale představují i navržené půdopokryvné keře – při předpokládané výšce až 60 cm mohou zakrýt např. dítě na odrážedle.*

*Závažnost: Vysoké riziko*

*Řešení:*

- *V blízkosti přechodů pro chodce navrhnout pouze trávník, případně velmi nízké keře.*

#### **Reakce:**

V rámci PDPS/ZSPD byly v bezprostřední blízkosti těchto přechodů pro chodce navrženy půdopokryvné keře (mochna – dorůstá 50 cm, brslen – dorůstá 50 cm, tavolník – dorůstá 30 cm).

Dle části 15.10 ČSN 73 6110 zeleň působí na zklidňování dopravy. Norma předepisuje, že při výsadbě i následné údržbě je nutno zajistit, aby stromy a keře ani při plném vzrůstu nezasahovaly svými větvemi do dopravního prostoru. Při výsadbě i následné údržbě keřů se musí zachovat dostatečný rozhled, zvláště v prostoru křižovatek či přechodů pro chodce. Navržená zeleň působí příznivě na bezpečnost provozu, vytváří přirozenou zábranu proti nenadálému vstoupení osob do jízdního pásu. V čl. 10.1.3.3.8 norma naopak nízkou zeleň do ochranných ostrůvků doporučuje. Přípustná výška překážky je pak 50 cm.

Navrhujeme tedy půdopokryvnou zeleň zachovat, jelikož se jedná o vhodný doplněk zvyšující bezpečnost zamezením vstupu do vozovky mimo přechod. Tím je připomínka vypořádána.

### **3.5. OMEZENÉ PODMÍNKY ROZHLEDU PŘES STROMY A ŽIVÉ PLOTY V KŘÍŽOVATKÁCH A NA SJEZDECH**

#### **Připomínka:**

*Lokalizace: km 0,580 – 1,240*

*Popis:*

- *V zelených pásích mezi vozovkou a chodníkem jsou navrženy stromy a živé ploty.*
- *V některých křižovatkách a na sjezdech k přilehlým nemovitostem budou stromy a zejména živé ploty omezovat potřebné podmínky rozhledu.*

*Závažnost: Střední riziko*

*Řešení:*

- *Návrh výsadeb zeleně prověřit a upravit tak, aby byly zajištěny podmínky rozhledu v křižovatkách a na sjezdech k přilehlým nemovitostem.*

#### **Reakce:**

Výsadby jsou navrženy tak, aby v rozhledových trojúhelnících byly pouze půdopokryvné keře, zatímco veškeré vyšší stromy se navrhuje do míst mimo tyto rozhledy, zpravidla 2 m od hrany vozovky, v případě stromů umístěných blíže vozovce se jedná o stromy s úzkými kmeny netvořícími překážku v rozhledu. Přípustná výška překážky v rozhledových trojúhelnících přechodu je dle ČSN 73 6110 maximálně 50 cm, pro obytné zóny 70 cm. Tím je připomínka vypořádána.

### **3.6. NEDĚLENÝ PŘECHOD PRO CHODCE U KONDRŮ**

#### **Připomínka:**

*Lokalizace: km 0,677*

*Popis:*

- *Přechod pro chodce se ve směru z centra města nachází na začátku zástavby po předchozím lesním úseku – řidiči v tomto místě ještě nemusí být plně koncentrování na změnu podmínek.*
- *V opačném směru je přechod pouze cca 50 m za koncem nepřehledného směrového oblouku.*
- *Vzhledem k poloze přechodu a intenzitě dopravy nepovažujeme navržený přechod pro chodce přes obousměrný jízdní pás za dostatečně bezpečný.*
- *V daném místě by se dokonce jednalo o zhoršení oproti současnému stavu, neboť stávající přechod pro chodce je vybaven dělicím ostrůvkem.*

*Závažnost: Vysoké riziko*

*Řešení:*

- *Navrhnout přechod pro chodce se středním dělicím ostrůvkem (řešení koordinovat s řešením rizik 03 a 07).*

#### **Reakce:**



Přechod pro chodce byl v rámci PDPS/ZSPD upraven spolu s přilehlou zastávkou. Nově je dělen středovým ostrůvkem, připomínka je tímto vypořádána.

### 3.7. PŘECHÁZENÍ SILNICE II/231 MIMO PŘECHOD PRO CHODCE U ZASTÁVKY U KONDRŮ

#### Připomínka:

*Lokalizace: km 0,620 – 0,630 a km 0,720 – 0,730*

#### *Popis:*

- *Hrozí riziko, že část cestujících z autobusů MHD ve směru z centra se v zastávce U Kondrů nebude vracet za autobus na přechod pro chodce, ale budou silnici II/231 přecházet v křižovatce s ulicí Nad Priorem, k čemuž je navádí chodník vytažený u této křižovatky až k okraji silnice.*
- *Obdobně hrozí, že část cestujících směřujících od jihu (od domů 28. října č. 8–16) na zastávku směrem do centra Plzně nedojde až na přechod pro chodce, ale budou přecházet před domem 28. října č. 16.*
- *Obě místa jsou v takové vzdálenosti od přechodu, kde řidiči nemusí přecházejícího chodce očekávat.*

*Závažnost: Střední riziko*

#### *Řešení:*

- *Zvážit návrh vstřícně umístěných zastávek typu „zátká“ s umožněním přecházení na obou koncích zastávek (viz též rizika 03 a 06).*
- *Pravostranný chodník od zastávky směrem k ulici Nad Priorem vést v poloze odsazené od silnice II/231 a pruh zeleně mezi chodníkem a silnicí osázet půdopokryvnými keři.*

#### Reakce:

V rámci dokumentace PDPS/ZSPD byly autobusové zastávky U Kondrů přeřezány do podoby „zátká“. Vstřícné umístění zastávek nebylo realizovatelné, neboť zastávka směrem z Plzně je umístěna mezi křižovatkou a řadou vzájemně blízkých sjezdů a posun tak není možný – v blízkosti není místo, a poloha zastávky směrem do Plzně by pak při vstřícném umístění vycházela před obytný dům bez možnosti umístit čekárnu.

Pravostranný chodník k ulici Nad Priorem byl odsazen od vozovky vložím pásu s půdopokryvnými keři (mochna).

Riziko přebíhání vozovky po příjezdu od Plzně bylo sníženo přiblížením přechodu bezprostředně za konec nástupní hrany. Po vystoupení z autobusu je přechod vzdálen jen pár kroků, na rozdíl od původního řešení, kde byl přechod odsazen o celou délku nájezdového klínu zastávky.

Tím je připomínka vypořádána.

### 3.8. NEŘEŠENÝ PŘÍCHOD NA AUTOBUSOVOU ZASTÁVKU BÍLÁ HORA ZE SENECKÉ ULICE

#### Připomínka:

*Lokalizace: km cca 1,060*

#### *Popis:*

- *Je navrženo přemístit výstupní i nástupní zastávku Bílá Hora ze stávající polohy v obratišti přímo na silnici II/231:*
  - *výstupní zastávku do jízdního pruhu,*
  - *nástupní zastávku do zálivu, který bude začínat přímo v křižovatce s ulicí K Sokolovně.*
- *Kvůli navrženému zálivu se ruší stávající přechod pro chodce na jižním rameni křižovatky a je navrženo místo pro přecházení na severním rameni.*
- *Lze předpokládat, že cestující směřující na zastávku ze Senecké ulice budou silnici i nadále přecházet v místě zrušeného přechodu, ale nově přes 8,5 m širokou vozovku. Tím se prodlouží doba přecházení, což vzhledem k intenzitě dopravy významně zvyšuje riziko střetu chodce s vozidlem.*

*Závažnost: Vysoké riziko*

#### Řešení:

- Zachovat přechod pro chodce ve stávající poloze a doplnit jej středním dělicím ostrůvkem.
- Případně zvážit návrh zastávek typu „zátka“.

#### Reakce:

K umístění zastávky do prostoru ulice 28. října došlo z požadavku na zřízení společné zastávky pro autobusy zde začínající a autobusy přijíždějící od Zruče-Sence. S ohledem na četné sjezdy na přilehlé pozemky je navržená poloha nejvhodnější, jiné místo pro zastávku s délkou nástupní hrany 19 m se v blízkém okolí nevyskytuje.

Z důvodu umožnění výjezdu z autobusového obratiště není v daném místě s ohledem na vlečné křivky autobusu reálné umístit středový dělicí ostrůvek, neboť autobus by takto zúženým místem z obratiště neprojel.

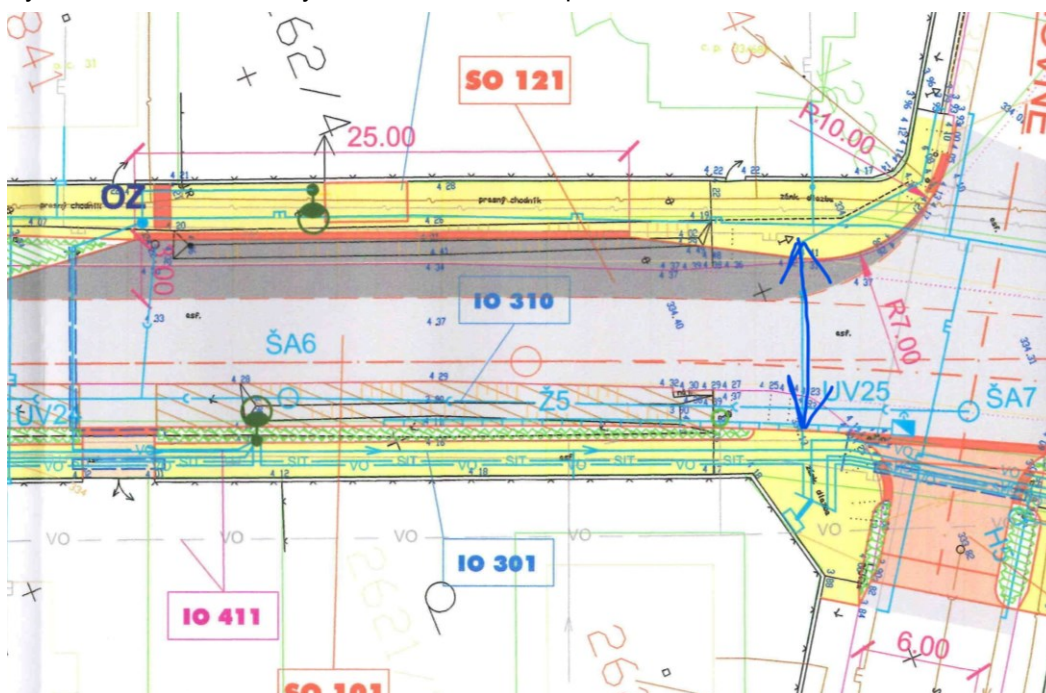
V daném místě ze stejného důvodu ani nelze realizovat zastávku typu „zátka“, neboť středový dělicí ostrůvek by opět tvořil překážku pro výjezd autobusu z obratiště, nebo by zastávky musely být odsazeny, ale tím by se dostaly do prostoru s četnými sjezdy na pozemky.

Přístup k zastávkám z ulice Senecká se týká jen omezené skupiny cestujících. Většina rezidentů má nově možnost dojít k zastávkám ulicí Nad Řekou, která má charakter významnější ulice s oddělenými chodníky a u které se nachází přechod pro chodce přes ulici 28. října. Naproti tomu ulice Senecká má charakter obytné zóny bez samostatných chodníků. Z ulice Senecká mohou cestující využít místo usnadňující přecházení vstřícně autobusovému obratišti. Jedná se o místo s vyhovujícími rozhledovými poměry.

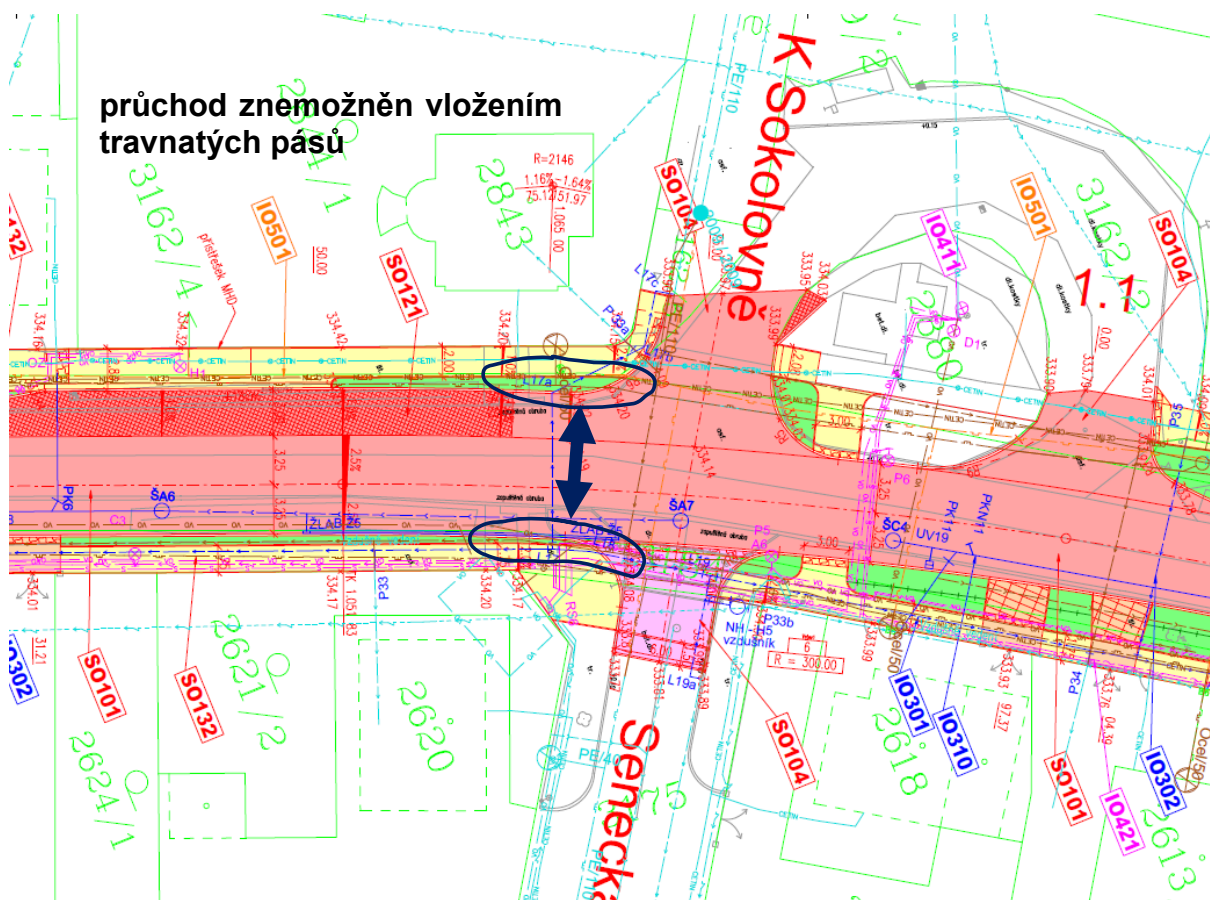
V místě stávajícího přechodu pro chodce bude přecházení znemožněno vysazením zelených pásů. Na výřezu z dokumentace níže je zakresleno původní řešení (DSP), kde bylo stále možné přebíhání silnice, a verze z PDPS, kde je toto přebíhání znesnadněno vložením travnatého pásu.

Tímto je připomínka vypořádána.

Výřez z DSP s naznačeným směrem možného přebíhání silnice:



Výřez z PDPS s vyznačením doplněných travnatých pásů:



### 3.9. DLOUHÉ MÍSTO PŘECHÁZENÍ PŘES ULICI ZRUČSKÁ CESTA

#### Připomínka:

Lokalizace: km 1,229

Popis:

- Místo pro přecházení přes ulici Zručská cesta je na straně k ulici 28. října dlouhé až 10 m, čímž se prodlužuje doba přecházení a zvyšuje riziko střetu s vozidlem.

Závažnost: Střední riziko

Řešení:

- Provéřit pomocí vlečných křivek možnost zkrácení místa pro přecházení ulice Zručská cesta.
- Pokud zúžení Zručské cesty nebude možné, navrhnout místo pro přecházení se středním ostrůvkem.

#### Reakce:

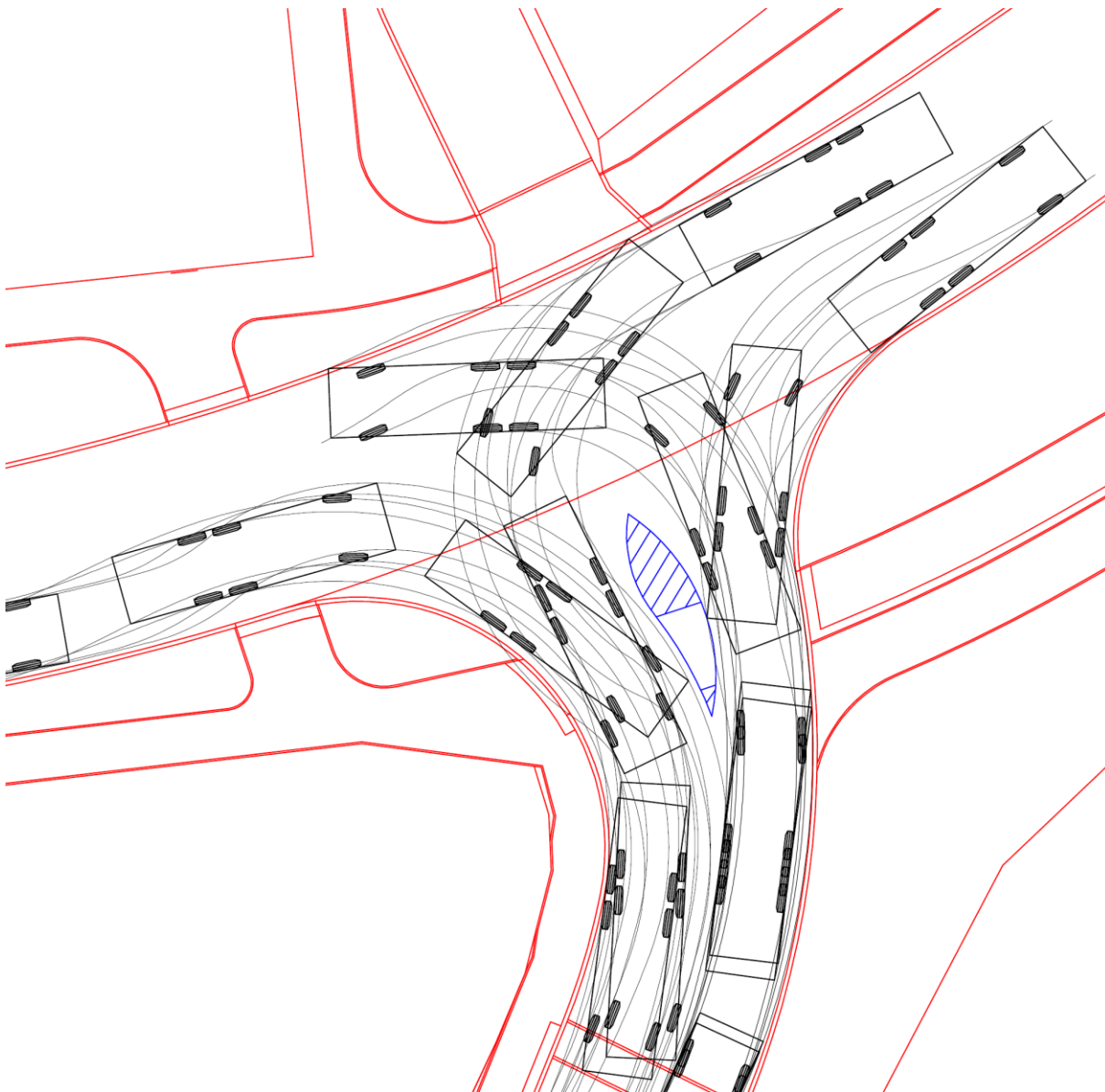
Řešené napojení ulice Zručská cesta plně vychází z předchozích stupňů PD (DÚR, DSP) připravovaných již od roku 2006. Návrh umožňuje plynulé odbočení větších vozidel včetně vozidel svozu odpadu. Zvolený poloměr nároží se už takto pohybuje pod doporučeným minimem podle normy (doporučeno min. 10 m pro průjezd silničních vozidel delších než 9 m). S ohledem na charakter této komunikace, která obsluhuje celé území východně od ulice 28. října, nepovažujeme zmenšení poloměru nároží za provozně vhodné.

Vložení standardního ostrůvku při zachování půdorysu křižovatky není s ohledem na vlečné křivky nákladního vozidla proveditelné. Lze ale dopravním značením vyznačit alespoň plochu s jinou povrchovou úpravou ve smyslu ČSN 73 6110 Z1 obr. 41. Bude se jednat o nestavební úpravu pomocí dopravního značení.

Tímto je připomínka částečně vypořádána.



Situace s vyznačením ostrůvku:



### 3.10. NEDOŘEŠENÝ POHYB PĚŠÍCH V KŘÍŽOVATCE U OBJEKTU SIELAFF BOHEMIA

#### Připomínka:

Lokalizace: km 1,451 00

Popis:

- Napojení místní komunikace je navrženo oblouky s poloměry 12,0 m (vlevo), resp. 10,0 m (vpravo).
- Kvůli velkým poloměrům oblouků je větší i délka přecházení místní komunikace.
- Vůbec není řešena vodicí linie pro nevidomé – vzhledem k nestandardnímu geometrickému uspořádání chodníku a místa pro přecházení se tito lidé nemají jak orientovat.

Závažnost: Střední riziko

Řešení:

- Pomocí vlečných křivek prověřit možnost zmenšení poloměrů oblouků křižovatky s cílem zkrátit místo pro přecházení, aniž by ho bylo nutné odsouvat více stranou.
- Doplnit vodící linie pro nevidomé.

#### Reakce:

Tvar křižovatky plně respektuje řešení z platné DÚR a DSP. Větší poloměry nároží jsou zde voleny i s ohledem na vjezd do průmyslového areálu na pozemku parc. č. 3788/2. Zároveň se přitom jedná o zklidněnou komunikaci s nízkou intenzitou provozu, kde je pohyb chodců ve vozovce přirozený. Zmenšení poloměrů by zde vedlo k nutnosti více nadjíždět do protisměru při odbočování z této komunikace vpravo na ul. 28. října, čímž by mohlo dojít k potenciálně kolizním nebezpečným situacím. V rámci přípravy projektu bylo jako kompromis mezi plynulostí provozu a komfortem pro chodce zvoleno řešení zakreslené v situačním výkresu, tento návrh obdržel souhlasné stanovisko PČR.

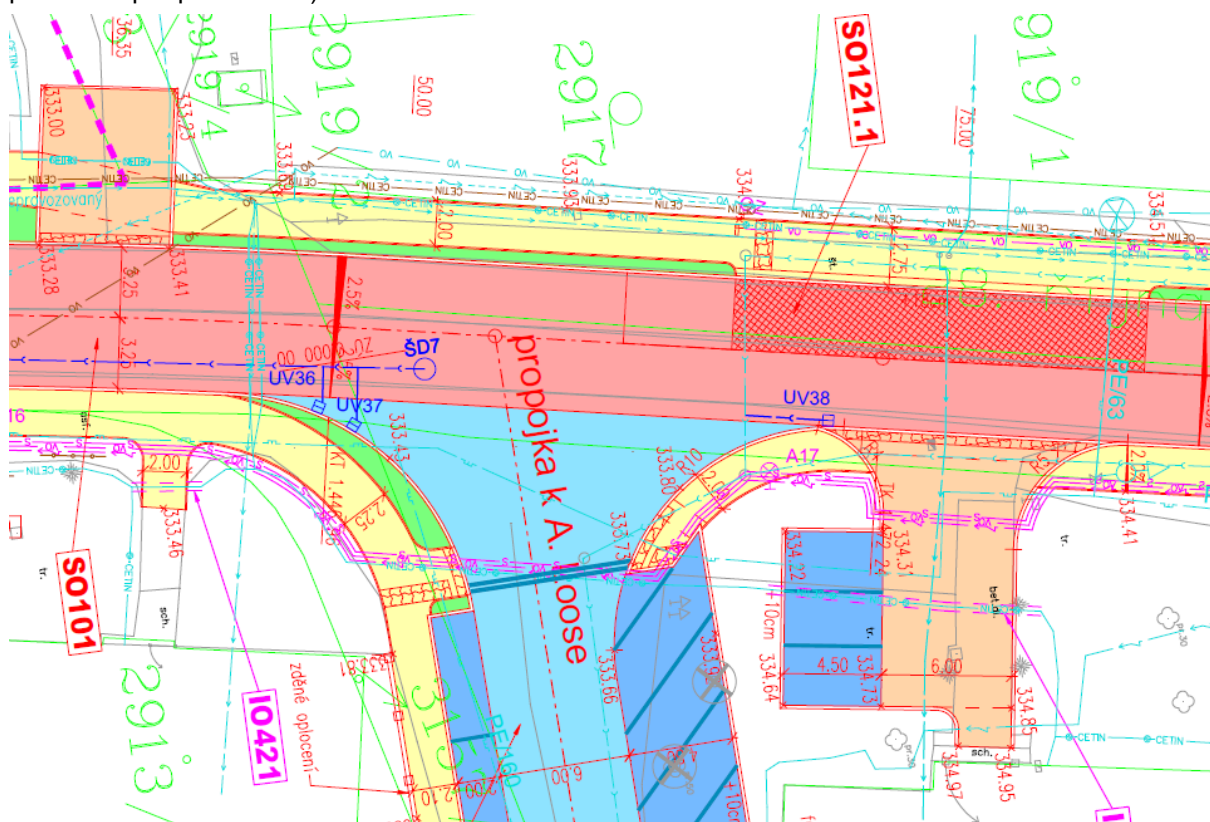
Pro chodce je zde zřízeno místo usnadňující přecházení. Bezpečnost nevidomých je zajištěna umístěním varovného pásu, který brání náhodnému vstupu do vozovky. Jedná se o průmyslovou oblast, kde bude samostatný pohyb nevidomých zcela výjimečný.

I přes jmenované nedostatky se jedná o výrazné zvýšení bezpečí a komfortu chodců, neboť v současné době se v místě nachází rozlehlá asfaltová plocha bez oddělených chodníků, s parkováním vozidel v ploše křižovatky, a součástí této plochy je dnes i autobusová zastávka bez nástupní hrany.

Samostatný pohyb nevidomých zajistíme změnou místa usnadňujícího přecházení na standardní místo pro přecházení se signálním pásem a vodící linií místa pro přecházení. Tato úprava je zakreslena v přiložené situaci. Zároveň se usnadní vjezd a výjezd z krajního šikmého stání, jelikož se odstraní ostré oddělení vyběhající chodníkem. Jedná se o drobnou změnu.

Tímto je připomínka částečně vypořádána.

Zákres aktuálního projektu PDPS s úpravou pro usnadnění pohybu nevidomých (vodící linie a signální pás místa pro přecházení):



### 3.11. BEZ NÁHRADY PŘERUŠENÁ CYKLOTRASA Č. 2151 OD RYBNÍKA KOŠINÁŘE

#### Připomínka:

Lokalizace: km 1,229

**Popis:**

- Březová ulice od silnice II/231 k ulici Nad Štolou je navržena jako obytná zóna s jednosměrným provozem.
- Březovou ulicí ale v současné době je obousměrně vedena značená cyklotrasa č. 2151 (Plzeňské kolečko) s pokračováním po Zručské cestě na jih (a s dalšími návaznostmi i po Zručské cestě na sever).
- Zavedením jednosměrného provozu v Březové ulici by cyklotrasa ve směru od Košínáře byla přerušena. Cyklisté budou buď jezdit nadále původní trasou v rozporu s pravidly silničního provozu, nebo si najdou jiné, pravděpodobně méně bezpečné trasy.
- Dopravní značka č. B 2 (Zákaz vjezdu všech vozidel) je navržena na křižovatce ulic Březová a Nad Štolou, ulice Nad Štolou je obousměrná. Pokud tedy přijede vozidlo touto ulicí do Březové ulice, bude se muset ve stísněném prostoru otáčet a vrátit se.

**Závažnost:** Nízké riziko**Řešení:**

- Provéřit nutnost zavedení jednosměrného provozu v Březové ulici, a pokud by to bylo možné, ponechat obousměrný provoz.
- Případně ponechat obousměrný provoz v Březové ulici alespoň pro cyklisty.

**Reakce:**

Požadavek na umožnění obousměrného cyklistického provozu byl vznesen i v rámci projednání s Odborem rozvoje a plánování. Umožnění obousměrného průjezdu cyklistů ulicí lze zajistit změnou dopravního značení. Přitom se jedná o stanovení místní úpravy, které je nezávislé na stavebním povolení, a které se provádí až bezprostředně před uvedením stavby do provozu.

Požadavek na umožnění obousměrného průjezdu ulicí alespoň pro cyklisty v dotčeném úseku považujeme za oprávněný a předpokládáme, že jeho řešení bude otevřeno v rámci stanovení místní úpravy před dokončením stavby, stejně jako doplnění značení do ulice Nad Štolou, která se nyní vlastně stává slepou ulicí.

Návrh dopravního opatření bude předložen silničnímu správnímu úřadu pro stanovení místní úpravy provozu.

### 3.12. NEJASNÉ ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ V ÚSEKU PŘED DOMY 28. ŘÍJNA Č. 8–18

**Připomínka:**

Lokalizace: km cca 0,570 00 – 0,0650 00

**Popis:**

- Z projektové dokumentace není zcela zřejmé, jakým způsobem bude nahrazeno stávající parkování před domy 28. října č. 8–18.
- Hrozí riziko, že při nedostatku parkovacích stání budou vozidla stát na místech, kde tím bude ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu.

**Závažnost:** Nízké riziko**Řešení:**

- Provéřit potřeby dopravy v klidu a na základě toho případně doplnit návrh parkovacích stání.

**Reakce:**

Z požadavku objednatele dochází k doplnění tří podélných stání na začátku úseku. Tato stání se povolují samostatným stavebním řízením. Připomínka byla tedy vypořádána.

### 3.13. ABSENCE VJEZDOVÉHO PRVKU DO OBCE VE SMĚRU OD PLZNĚ

**Připomínka:**

Lokalizace: km cca 0,600 00 (začátek úseku)

**Popis:**

- Silnice I/231 ve směru z centra Plzně má před vjezdem do řešeného úseku extravilánový charakter, což může po předchozím průjezdu městem vést k nižší pozornosti řidičů.

- *Zástavba znovu začíná náhle za ne zcela přehledným směrovým obloukem a bezprostředně navazují autobusové zastávky s přechodem pro chodce.*
- *Řidiči nemají potřebný impuls, aby před tímto místem znovu včas zvýšili pozornost.*

*Závažnost: Střední riziko*

*Řešení:*

- *Před začátkem zástavby ve směru z centra Plzně navrhnout vhodné opatření pro zvýšení pozornosti řidičů, např. střední ostrůvek, vjezdovou bránu, případně informativní měřič rychlosti apod.*

**Reakce:**

V rámci dokumentace PDPS/ZSPD byly autobusové zastávky U Kondrů přeřeseny do podoby „zátky“. Forma zátky je vhodným opatřením pro zpomalení dopravy a zdůraznění přechodu komunikace z extravilánového do intravilánového charakteru, připomínka je tedy tímto opatřením vypořádána.

Ing. Pavel Hošek

V Praze dne 10.9.2024