

**Identifikace dopravně nebezpečných míst a úseků na
vybrané síti Jihočeského kraje**

Úsek: 714 – silnice II/141 km 44,34 – km 46,15



Březen 2018

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. ÚVOD, POPIS ÚSEKU	4
2.1. Úvod.....	4
2.2. Popis úseku	5
2.3. Seznam zkratek.....	5
3. ANALÝZA NEHODOVOSTI	7
4. VÝSLEDKY SPECIÁLNÍ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE.....	11
5. VÝPIS OPATŘENÍ.....	18
6. ZÁVĚR.....	19

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název akce: Identifikace dopravně nebezpečných míst a úseků na vybrané síti Jihočeského kraje

Objednatel:

Název: Jihočeský kraj
Adresa: U Zimního stadionu 1942/2, 370 76 České Budějovice
Jednající: Mgr. Ivana Stráská, hejtmanka
Kontaktní osoba ve věcech smluvních: Mgr. Andrea Tetourová
IČO: 70890650
DIČ: CZ 70890650

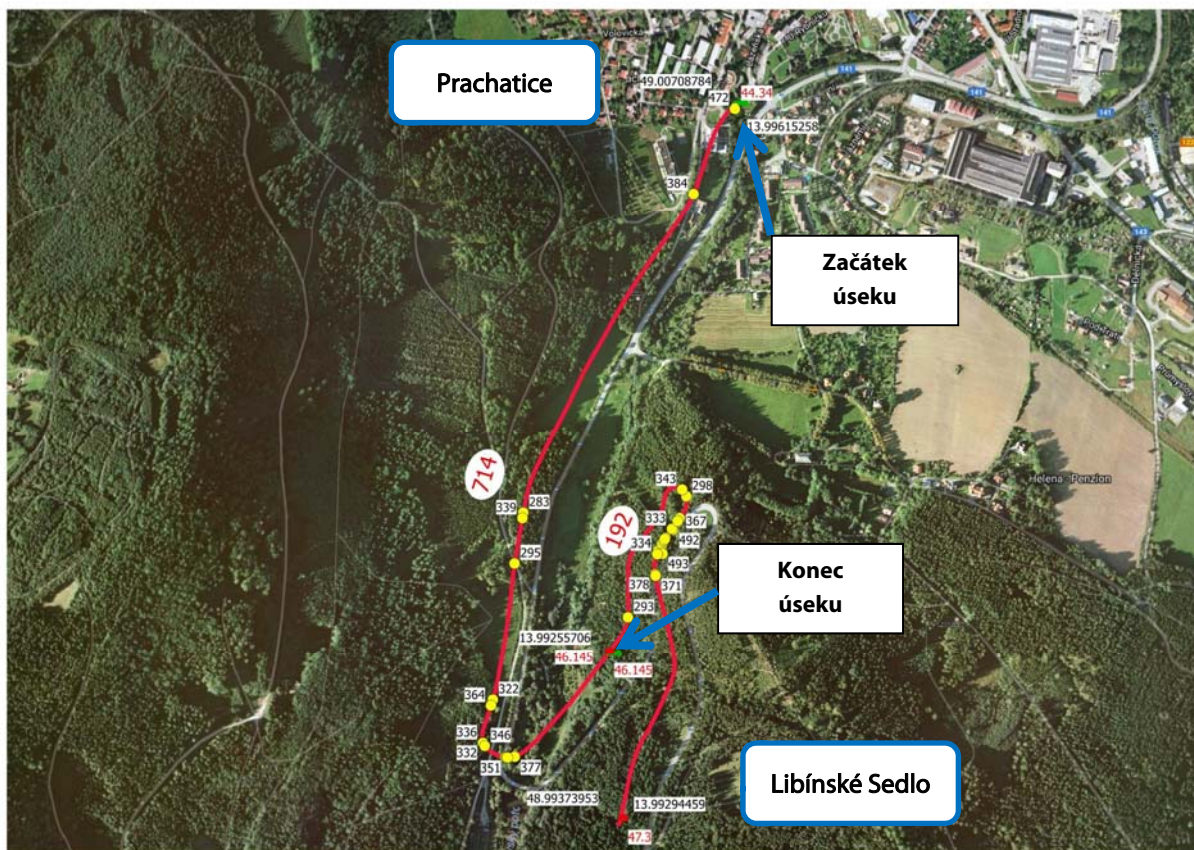
Zpracovatel:

Název: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
adresa: Líšeňská 33 a, 636 00 Brno
IČO: 44994575
DIČ: CZ 44994575
bankovní spojení: KB Brno – město
číslo účtu: 100736621/0100
statutární zástupce: Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel
- e-mail: jindrich.fric@cdv.cz
- telefon: 541 641 716
posudek zpracovali: Oblast dopravních průzkumů a navrhování pozemních komunikací
Ing. Pavel Havránek
Ing. Lucie Vyskočilová

2. ÚVOD, POPIS ÚSEKU

2.1. ÚVOD

Předmětem díla byla identifikace dopravně bezpečnostních míst a úseků na vybrané síti Jihočeského kraje, za účelem zjištění rizik a návrhu na jejich odstranění. Součástí byla také analýza nehodovosti (nehody evidované Policií ČR). Cílem bylo odhalení rizik souvisejících se vznikem dopravních nehod a navrhnout opatření k zabránění vzniku dopravních nehod. Předmětem je posouzení stavebních, technických a provozních vlastností komunikace.



Obrázek 1: Přehledná situace sledovaného úseku.

Výjezdový tým byl složen ze dvou členů, z toho jeden byl auditorem bezpečnosti pozemních komunikací certifikovaný Ministerstvem dopravy dle požadavku zákona č. 13/1997 o pozemních komunikacích, část 5, ve znění pozdějších předpisů.

Dle přílohy č. 11 vyhlášky č.104/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů posuzuje bezpečnostní inspekce následující oblasti:

- dostupné dopravně inženýrské charakteristiky,
- šířkové uspořádání prostoru komunikace,
- směrové a výškové vedení trasy,
- uspořádání křižovatek (rozhledové poměry, připojovací a odbočovací pruhy),
- stav vozovky a krajnic (odvodnění, kvalita povrchu, ...),

- parkovací a odstavná stání,
- provozní sjezdy,
- správnost použití a provedení dopravního značení a příslušenství komunikace,
- osvětlení,
- pasivní bezpečnost a pevné překážky v blízkosti komunikace,
- bezpečnost všech účastníků silničního provozu a viditelnost za různých podmínek,
- práce na komunikaci.

Tato zpráva obsahuje identifikovaná bezpečnostní rizika a doporučení k jejich zmírnění či odstranění.

V první části řešení je uskutečněna analýza nehodovosti, kde jsou na základě kolizních diagramů a popisů DN zjišťovány spolupůsobící faktory vzniku DN. Rizika vyplývající z analýzy DN byly prověřeny v terénu v rámci speciální bezpečnostní inspekce a v kapitole 0 jsou na tato rizika popsána, kvantifikována a zpracována doporučení pro jejich sanaci.

Místní šetření bylo provedeno dne 10. 1. 2018. Zhotovitelem byla provedena fotodokumentace a video-dokumentace, byly zjištěny sklonové poměry a změřeny další parametry nutné ke zpracování této zprávy.

Pro stanovení závažnosti rizika je používána třístupňová škála:

Nízká – Riziko má vliv na vznik kolizních situací popřípadě zvyšuje subjektivní riziko účastníků silničního provozu. Vznik nehod s osobními následky je málo pravděpodobný.

Střední – Riziko má vliv na vznik nehody s osobními následky. Jeho odstranění je důležité.

Vysoká – Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Jeho odstranění je považováno za prioritní a nezbytné.

2.2. POPIS ÚSEKU

Sledovaný úsek se nachází mezi Prachaticemi a Libínským Sedlem na silnici II/141 v km 44,34 – 46,15. Délka úseku je tedy 1,81 km se čtyřmi směrovými oblouky většího poloměru a jednou točkou (složena ze dvou stejnosměrných oblouků o poloměrech cca 35 a 45 m a krátké mezipřímé). Úsek začíná v pravotočivém oblouku za průsečnou křižovatkou s místními komunikacemi na hranicích města Prachatice a končí v přímé na začátku většího stoupání do Libínského Sedla. Úsek začíná v režimu 2+1 pruhy (2 pruhy směrem z Prachatic). DZ č. IS 12a a 12b „Prachatice“ jsou osazeny nevstřícně. Niveleta úseku stoupá v celém úseku. Úsek zahrnuje stykovou křižovátku se silnicí III/14132 a 2 zpevněné sjezdy na lesní cestu. Nejvyšší dovolená rychlost na úseku je upravena pomocí DZ č. B 20a (70 km/h) v úseku 44,34 - 44,88 (od Prachatic po stykovou křižovátku). Zbytek úseku je bez úpravy dovolené rychlosti. Šířka zpevnění v přímé se na úseku pohybuje kolem 6,4 m, krajnice je nezpevněná a zarostlá trávou.

Roční průměr denních intenzit za rok 2016 je 3441 voz/den (z toho 17 % těžkých vozidel).

2.3. SEZNAM ZKRATEK

DN – dopravní nehoda

DZ – dopravní značka

HV – horská vpust

I – investiční opatření

LZ – lehce zraněná osoba

N – neinvestiční opatření

PČR – Policie České republiky

PK – pozemní komunikace

RD – rodinný dům

SDZ – svislé dopravní značení

TZ – těžce zraněná osoba

U – usmrcená osoba

VDZ – vodorovné dopravní značení

3. ANALÝZA NEHODOVOSTI

Na sledovaném úseku se v rozmezí let 2012-2017 stalo 15 dopravních nehod, z toho 13 nehod bylo pouze s hmotnou škodou, 2 nehody měly následky na životě nebo zdraví. U těchto nehod došlo ke 3 lehkým zraněním, 1 těžkému a jednomu smrtelnému zranění.

Tabulka 1: Stručný přehled dopravních nehod na sledovaném úseku v letech 2012-2017.

Rok	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Počet nehod pouze s hmotnou škodou
2012	2	0	0	1	1
2013	1	0	0	0	1
2014	3	0	0	0	3
2015	4	0	0	0	4
2016	4	1	1	2	3
10/2017	1	0	0	0	1
celkem	15	1	1	3	13

Tabulka 2: Popis dopravních nehod na sledovaném úseku v letech 2012-2017.

č. nehody	datum nehody	počet osob			Popis nehody
		U	TZ	LZ	
283	04.04.2012	0	0	1	osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Libínského Sedla nepřizpůsobil rychlost dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka) a vyjel mimo vozovku; viditelnost nezhoršená; povrch suchý; alkohol ne
291	26.10.2012	0	0	0	osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Libínského Sedla se plně nevěnoval řízení a vyjel mimo vozovku; viditelnost nezhoršená; povrch suchý; alkohol ne
295	04.02.2013	0	0	0	2x osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí ve směru do Libínského Sedla dostal smyk a bočně se srazil s protijedoucím osobním vozidlem; viditelnost v noci bez VO nezhoršená; povrch mokrá; alkohol ne
322	27.08.2014	0	0	0	osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Libínského Sedla nepřizpůsobil rychlost dopravně technickému stavu vozovky, vyjel mimo vozovku a narazil do svodidla; viditelnost nezhoršená; povrch mokrá; alkohol ne
332	01.12.2014	0	0	0	osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Libínského Sedla nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky

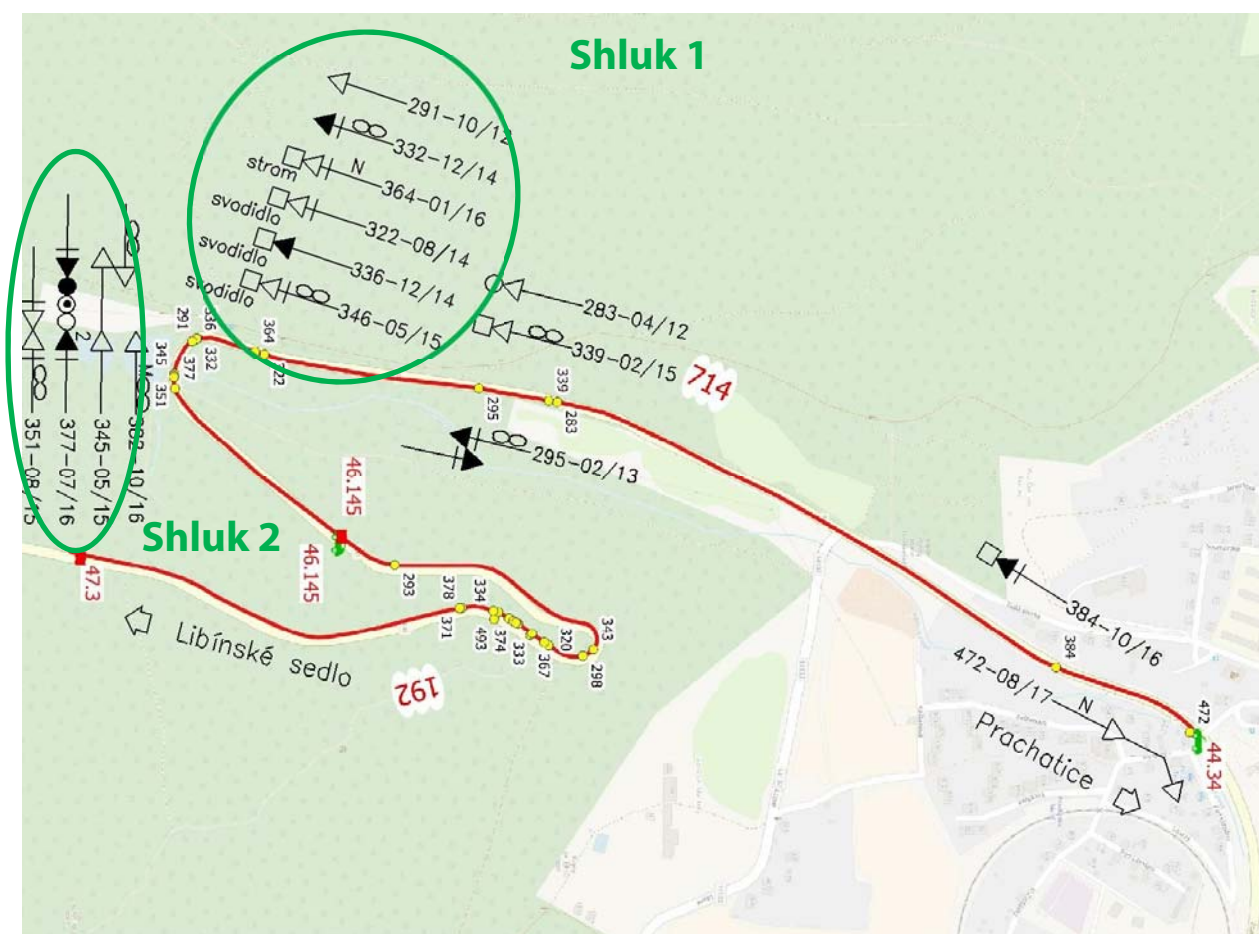
					(mokrý povrch), dostal smyk a vyjel mimo vozovku; viditelnost v noci bez VO zhoršená mlhou; alkohol ne
336	23.12.2014	0	0	0	osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Libínského Sedla nepřizpůsobil rychlost dopravně technickému stavu vozovky (zatačka), vyjel mimo vozovku a narazil do svodidla; viditelnost v noci nezhoršená; povrch suchý; alkohol ne
339	06.02.2015	0	0	0	osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Libínského Sedla nepřizpůsobil rychlost vlastnostem vozidla a nákladu, dostal smyk a narazil do pevné překážky; viditelnost nezhoršená; povrch suchý; alkohol ne
345	18.05.2015	0	0	0	3x osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Libínského Sedla nepřizpůsobil rychlost dopravně technickému stavu vozovky (zatačka), dostal smyk a narazil bočně do protijedoucího osobního vozidla, do kterého ještě zezadu narazilo další osobní vozidlo; viditelnost nezhoršená; povrch suchý; alkohol ne
346	26.05.2015	0	0	0	osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Libínského Sedla nepřizpůsobil rychlost dopravně technickému stavu vozovky, dostal smyk a narazil do svodidla; viditelnost nezhoršená; povrch mokrý; alkohol ne
351	17.08.2015	0	0	0	osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Prachatic nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky (mokrý povrch), dostal smyk a narazil čelně do protijedoucího vozidla; viditelnost nezhoršená; alkohol ne
364	21.01.2016	0	0	0	nákladní vozidlo; řidič nákladního vozidla jedoucí směrem do Libínského Sedla jel po nesprávné straně vozovky, vyjel mimo vozovku a narazil do stromu; viditelnost nezhoršená; povrch mokrý; alkohol ne
377	29.07.2016	1	1	2	2x osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí ve směru do Libínského Sedla předjížděl v zatáčce bez dostatečného rozhledu a čelně se srazil s protijedoucím osobním vozidlem; viditelnost nezhoršená; povrch mokrý; alkohol ne
382	01.10.2016	0	0	0	motocykl; řidič motocyklu nepřizpůsobil rychlost dopravně technickému stavu vozovky (zatačka), dostal smyk a vyjel mimo vozovku; viditelnost nezhoršená; povrch suchý; alkohol ne
384	09.10.2016	0	0	0	osobní vozidlo; řidič osobního vozidla jedoucí směrem do Libínského sedla nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky (mokrý povrch), dostal smyk a narazil do pevné překážky; viditelnost nezhoršená; alkohol ne
472	08.08.2017	0	0	0	nákladní x osobní vozidlo; řidič nákladního vozidla jedoucí ve směru do Prachatic nedodržel bezpečnou vzdálenost za osobním vozidlem odbočující vpravo z hlavní komunikace

				II/141 na ul. Lázeňskou; viditelnost nezhoršená; povrch suchý; alkohol ne
--	--	--	--	---

Z celkového počtu 11 DN se žádná nehoda nestala pod vlivem alkoholu.

Nejčastější hlavní příčina nehody dle policejních statistik je

- nepřizpůsobení rychlosti – 10 DN,
- vyhýbání bez dostatečného odstupu - 1 DN,
- nevěnování se řízení – 1 DN,
- jízda po nesprávné straně vozovky – 1 DN,
- předjíždění bez dostatečného rozhledu – 1 DN,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti – 1 DN.



Obrázek 2: Kolizní diagram sledovaného úseku.

Z kolizního diagramu je patrné, že nehody tvoří místní shluky v místě točky, první shluk se nachází na začátku prvního oblouku točky/konci dlouhé přímé. Druhý shluk je umístěn do druhého oblouku točky. Ostatní nehody shluky netvoří.

Shluk 1: Shluk DN 291, 332, 364, 322, 336 a 346 – Nejčastější příčinou těchto nehod je nepřiměřená rychlost, dále pak v jednom případě nevěnování řízení a vjetí do protisměru. Více než polovina nehod ve shluku se udála na mokřém povrchu a u více než poloviny nehod následovala srážka s pevnou překážkou. Kombinace točky a předcházející přímé s obloukem o velkém poloměru o celkové

délce cca 400 m není vhodná, protože řidiči musí před toučkou prudce dobrzdovat i přestože stoupají ve sklonu cca 5 %. Na toučku není nijak zvlášť upozorněno, pouze cca 250 m před toučkou je osazeno DZ č. A 2b Dvojitá zatáčka, první vlevo“ s dodatkovou tabulkou č E 3a s textem „4 km“ a cca 330 m před toučkou je DZ č. A 8 Nebezpečí smyku. Toto DZ je platné téměř po celý úsek mezi Prachaticemi a Libínským Sedlem.

Doporučení: Viz 0

Shluk 2: Shluk DN 345, 382 a 351 – Nejčastější příčinou těchto nehod je nepřiměřená rychlost a následné vjetí do protisměru vozidel jedoucích směrem do Prachatic (ze shluku byla vyloučena nehoda 377 – předjíždění bez dostatečného rozhledu). Společnou vlastností všech nehod ve shluku je smyk. Příčinou nehod je opět nevhodná kombinace dlouhé přímé a oblouku o malém poloměru, ke zvýšené rychlosti najíždění do oblouku také přispívá klesání (směrem do Prachatic) a přímý úsek délky pouhých 300 m, ve kterém je dovoleno předjíždět.

Doporučení: Viz 0 a Riziko 10:.

4. VÝSLEDKY SPECIÁLNÍ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE

Riziko 1: Km 44,48 a 44,63, 44,54 Pevná překážka – Začátek/konec zábrany proti padajícím kamenům, chybějící díl

Závažnost rizika: Vysoká.

Popis rizika: Km 44,48 a 44,63 – začátek a konec zábrany proti padajícím kamenům tvoří pevnou překážku. Km 44,54 – chybějící díl v zábraně proti padání kamenů vlevo, riziko padajícího kamení. V době prohlídky byly v odvodňovacím žlábků patrné napadané kameny ze svahu.

Doporučení: Plynulé zavázání zábrany do svahu / ochrana. Doplnění chybějícího dílu.



Obrázek 3: Vlevo pohled na začátek zábrany, vpravo chybějící díl zábrany

Riziko 2: Km 44,64 a 44,75 Dopravní značení – Užití nesprávné, opotřebované

Závažnost rizika: Nízká.

Popis rizika: Km 44,64 - Pro užití DZ č. IP 12b jako předběžné informace o snížení počtu jízdních pruhů se uvádí ve spodní části značky údaj o vzdálenosti k začátku výjezdového klínu. V místě kdy řidič přečte značku č. IP 12b je ukončení snížení jízdní pruhů zakryto horizontem, proto nedokáže odhadnout vzdálenost do konce pravého jízdního pruhu.

Km 44,75 – Opotřebované VDZ č. V 9c.

Doporučení: Výměna značky č. IP 12b s doplněním vzdálenosti k začátku výjezdového klínu. Obnova VDZ.



Obrázek 4: Vlevo - DZ č. IS 12b a výhled řidiče na další vedení komunikace. Vpravo – opotřebované VDZ.

Riziko 3: Km 44,81 Pevná překážka – Zábrany proti průjezdu**Závažnost rizika:** Nízká.**Popis rizika:** Před místem bývalého levostranného napojení místní komunikace jsou osazeny zábrany proti průjezdu (betonový jehlan, sloupky), které tvoří pevnou překážku, zhoršují následky DN při vyjetí mimo vozovku.**Doporučení:** Doplnění ocelového svodidla až po začátek příkopu.

Obrázek 5: Zábrana proti přeježdění vlevo tvoří pevnou překážku.

Riziko 4: Km 44,88 Křižovatka**Závažnost rizika:** Střední.**Popis rizika:** Rozhledové trojúhelníky v odbočení z hlavní komunikace jsou nedostatečné, překážkou v rozhledu je vlevo zeleň, vpravo svodidlo a zeleň). Velikost křižovatky svádí k nesprávným manévřům v křižovatce, větev pro pravé odbočení vyznačená pomocí VDZ navádí řidiče tečně do křižovatky, což komplikuje jejich rozhled.**Doporučení:** Zajištění rozhledu prořezáním zeleně. Stavební zúžení křižovatky.



Obrázek 6: Nahoře pohled na křižovatku z vedlejší komunikace, dole rozhledy vlevo a vpravo z vedlejší komunikace.

Riziko 5: Km 44,96 a 45,63 Odvodnění – Horská vpust, propustek

Závažnost rizika: Nízká.

Popis rizika: Km 44,96 - Horská vpust vlevo je ze strany od silnice chráněna silničním dvoumadlovým zábradlím výšky 1,04 m, což je pro ochranu nedostatečné. Hloubka HV dosahuje 1,5 m.

Km 45,63 – Kolmé čelo propustku tvoří pevnou překážku.

Doporučení: Km 44,96 - Odstranit zábradlí a HV opatřit ochrannou mříží. Km 45,63 – HV vlevo na vtoku opatřit mříží, kolmé čelo na výtoku nahradit svahovým, zábradlí odstranit.





Obrázek 7: Nahoře pohled do HV v km 44,96, dole vlevo kolmé čelo propustku v km 45,63 a vpravo vtoková HV.

Riziko 6: Km 45,07 Pevná překážka – Levostranné napojení

Závažnost rizika: Nízká.

Popis rizika: Konstrukce sjezdu tvoří pevnou překážku.

Doporučení: Nahradit konstrukci přesypaným propustkem se svahovými čely.



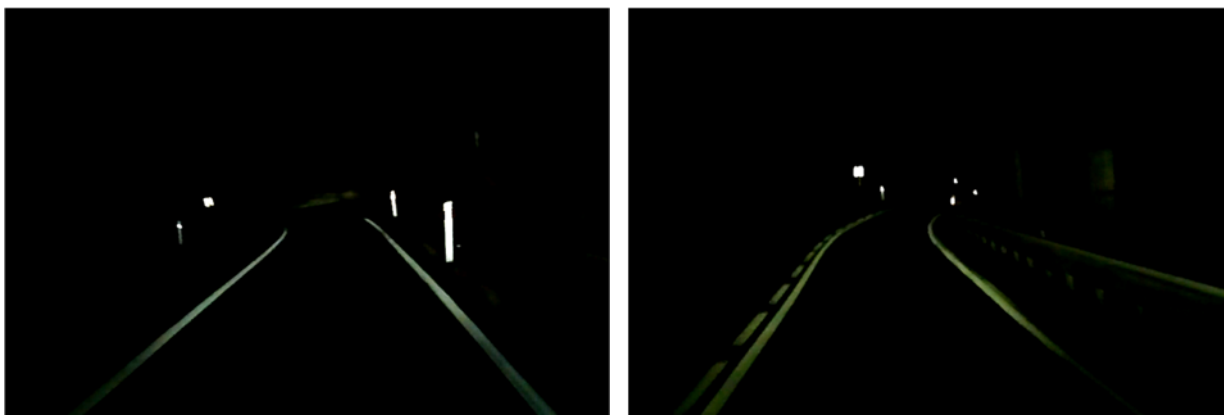
Obrázek 8: Pohled po směru staničení – konstrukce sjezdu tvoří pevnou překážku.

Riziko 7: Km 45,40 – 45,54 Zádržný systém – Stromy v deformační zóně svodidla**Závažnost rizika:** Nízká.**Popis rizika:** Stromy se nacházejí v deformační zóně levostranného svodidla, které nemůže zcela plnit svoji funkci při nárazu svodidla, a nedostatečná šířka krajnice za svodidlem.**Doporučení:** Svodidlo nahradit jiným s menší deformační zónou./Stromy odstranit. Doplnit nezpevněnou krajnici.*Obrázek 9: Pohled po směru staničení – stromy v deformační zóně pravostranného svodidla.***Riziko 8: Km 45,76 Napojení – Pravostranný sjezd****Závažnost rizika:** Střední.**Popis rizika:** Nedostatečný rozhled vlevo v místě sjezdu, překážkou v rozhledu je zeleň. Sjezd je velmi rozlehlý a svádí k nepovoleným manévřům.**Doporučení:** Větve stromů prořezat, případně stromy odstranit. Stavební úprava sjezdu – zúžení (s přihlédnutím na pravděpodobné využívání sjezdu dlouhými vozidly pro svoz dřeva).*Obrázek 10: Vlevo - pohled vlevo z místa sjezdu – zeleň v místě rozhledu, vpravo pohled na sjezd proti směru staničení II/141.*

Riziko 9: Km 45,81 Směrový oblouk – Točka**Závažnost rizika:** Vysoká.

Popis rizika: V této točce se nacházejí oba nalezené shluky nehod (S1 a S2), oba vždy na začátku oblouku podle směru, ze kterého se do točky přijíždí. Směrové vedení točky – dva stejnosměrné oblouky s malým poloměrem a krátkou mezipřímou je nevhodný. Vedení PK v době snížené viditelnosti je nedostatečné (označení 3 ks vodících tabulí č. Z 3 s jednou šipkou z obou směrů, přerušované VDZ č. V 4 v místě pravostranného sjezdu). Šířka zpevnění v místě točky se pohybuje kolem 6,6 m, což znamená absenci rozšíření v oblouku. Příčný sklon v obloucích překračuje 11%, navíc je v jednotlivých jízdních pruzích jiný. Délka svodidla na pravé straně oblouku nezaručuje plné zachytivé vlastnosti svodidla, levostranné svodidlo je deformované a rozbité. Rozbitá levá krajnice. Podél levostranného výtokového kolmého čela propustku ujíždí svah.

Doporučení: Stavební úprava celé točky (sjednocení do jednoho oblouku, rozšíření zpevnění a úprava příčného sklonu). / Upozornit na nebezpečí pomocí snížení nejvyšší dovolené rychlosti pomocí DZ č. B 20a (60 km/h) z obou směrů točky. Ze strany od Libínského Sedla posunout konec zákazů předjíždění (realizovaný pomocí DZ č. B 21 b v km 46,21 v úseku č. 192) do km 45,73, v souladu s tímto upravit VDZ v přímé na konci úseku na č. V 1. Točku označit v celé délce oblouků pomocí vodících tabulí č. Z 3 s jednou šipkou s retroreflexní žlutozelenou fluorescenční barvou (v intervalu 10 m). Přerušovanou vodící čáru č. V 4 v místě sjezdu nahradit nepřerušovanou. V celé délce točky provést nátěr s vysokými protismykovými vlastnostmi v barevné úpravě. Dosypat krajnice a svah, v místě propustku zpevnit, aby nedocházelo k ujíždění zatíženého svahu. Levostranné svodidlo prodloužit na plnou délku (zvážit nutnost – např. úpravou kamenného stupně výtoku z rybníčku), pravostranné svodidlo opravit – výměna deformovaných částí.



Obrázek 11: Noční pohled do točky – vlevo po směru staničení, vpravo proti směru staničení – nedostatečné vedení PK.



Obrázek 12: Vlevo ujíždějící svah na výtoku z propustky, vpravo krátké svodidlo.

Riziko 10: Km 45,86 – 46,21 Jiné – Předjíždění dovoleno

Závažnost rizika: Střední.

Popis rizika: Přímá délky 350 m není dle normy dostatečná pro předjíždění. Vzhledem k tomu, že po přímé následuje (proti směru staničení) точка malého poloměru hrozí vjetí do oblouku vysokou rychlostí a vjetí do protisměru nebo dokonce vyjetí mimo vozovku. Toto riziko ovlivňuje vznik nehod shluků S2.

Doporučení: Ze strany od Libínského Sedla posunout konec zákazu předjíždění (realizovaný pomocí DZ č. B 21 b v km 46,21 v úseku č. 192) do km 45,73, v souladu s tímto upravit VDZ v přímé na konci úseku na č. V 1.



Obrázek 13: Pohled na úsek pro předjíždění proti směru staničení.

5. VÝPIS OPATŘENÍ

km	Riziko	Opatření	Realizace	Orientační náklady
44,48	R1	Zábrana proti padajícímu kamení - úprava	N	-
44,54	R1	Zábrana proti padajícímu kamení - doplnění	N	-
44,63	R1	Zábrana proti padajícímu kamení - úprava	N	-
44,64	R2	DZ - doplnění	N	-
44,75	R2	VDZ - obnovit	N	-
44,81	R3	Ocelové svodidlo - doplnit	N	-
44,88	R4	Zeleň – prořezat	N	-
		Stavební zúžení křižovatky	I	160 000,-
44,96	R5	Zábradlí – odstranit	N	-
		Mříž na HV - doplnit	N	-
45,07	R6	Propustek - provedení	I	250 000,-
45,40 – 45,54	R7	Svodidlo nahradit jiným s menší deformační zónou / Stromy - odstranit	N / N	- / -
45,63	R5	Mříž na HV - doplnit,	N	-
		Zábradlí - odstranit	N	-
		Čelo propustku kolmé na výtoku nahradit svahovým.	I	100 000,-
45,76	R8	Stromy - prořezat, případně stromy odstranit.	N	-
		Stavební úprava sjezdu – zúžení	I	200 000,-
45,81	R9	Stavební úprava celé točky / DZ –doplnit, upravit	I/N	5 000 000,-/-
		Barevný povrch se zvýšenými protismykovými	I	300 000,-
		Nezpevněné krajnice upravit	N	-
		Ocelové svodidlo – prodloužit, opravit	N	-
45,86 – 46,21	R10	DZ - upravit	N	-

Pozn. Varianty řešení jsou uvedeny v tabulce, odděleny lomítkem.

6. ZÁVĚR

Toto posouzení bylo zpracováno na základě analýzy nehodovosti a speciální bezpečnostní inspekce za účelem zvýšení bezpečnosti a snížení rizika vzniku dopravních nehod. Všechny problémy nalezené zpracovateli tohoto posudku jsou uvedeny v této zprávě včetně návrhu možných opatření. Speciální bezpečnostní inspekce je zaměřena na bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Rozbor nehodovosti, který je součástí této zprávy, je promítnut do závěrů a doporučení na opatření.

Na celém úseku silnice bylo zjištěno celkem 10 rizik, z toho 5 rizik s nízkou závažností a 3 rizika se střední závažností a 2 s vysokou závažností. Doporučuje se odstranění rizik dle jejich závažnosti.