

STATISTICKÉ VYHODNOCENÍ DOPRAVY KOSOŘÍN

Akce:	Statistické vyhodnocení dopravy Kosořín
Objednatel:	Kosořín Kosořín 33 565 01 Choceň

Květen 2020

Brno

Základní údaje

Akce: Statistické vyhodnocení dopravy

Místo: obec Kosořín, silnice II/317

Objednatel: Obecní úřad
Kosořín
Kosořín 33
565 01 Choceň

Druh dokumentace: Zpracování výsledků statistického měření

Zhotovitel: CAMEA, spol. s r. o.
Karásek 2290/1m
621 00 Brno-Řečkovice

Datum zpracování: Květen 2020

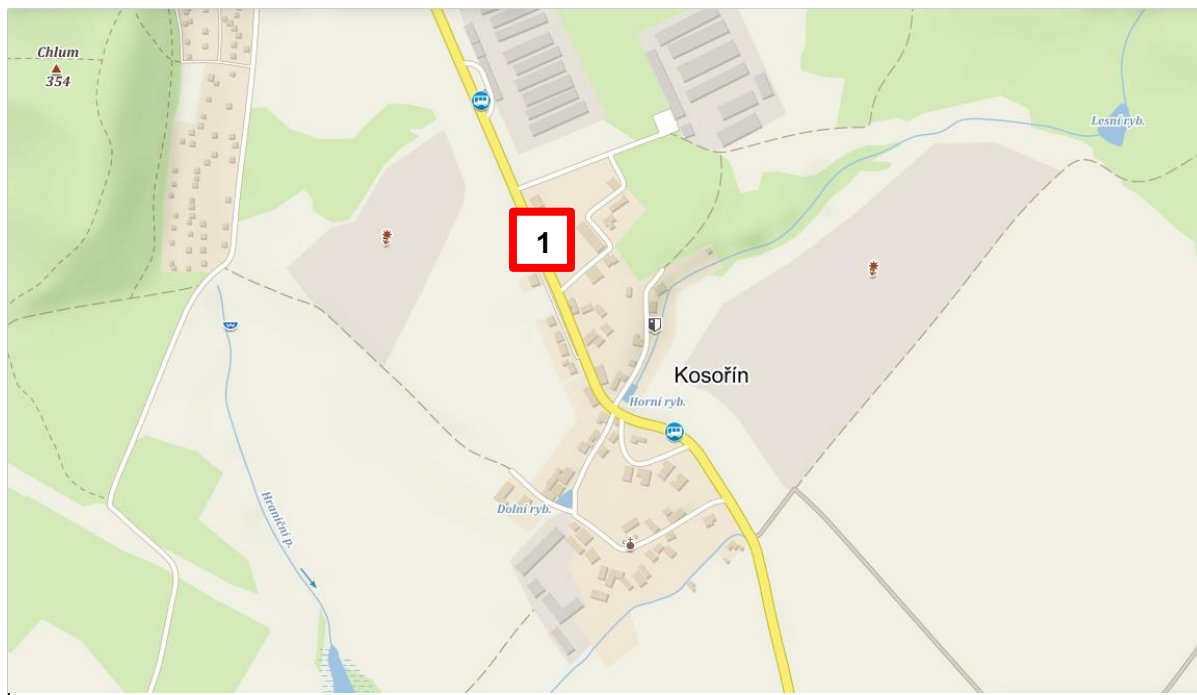
Obsah

1. Úvod.....	4
1.1. Mapa s označením lokalit	4
2. Kosořín, silnice II/317	5
2.1. Naměřená data.....	7
2.2. Grafická prezentace naměřených dat	7
2.3. Vyhodnocení měření.....	10
3. Poznámky	11
4. Závěr	11
4.1. Návrh řešení	11

1. Úvod

Na základě požadavku zadavatele bylo provedeno statistické vyhodnocení dopravy. Předmětná lokalita je umístěna v obci Kosořín na silnici II/317.

1.1. Mapa s označením lokalit

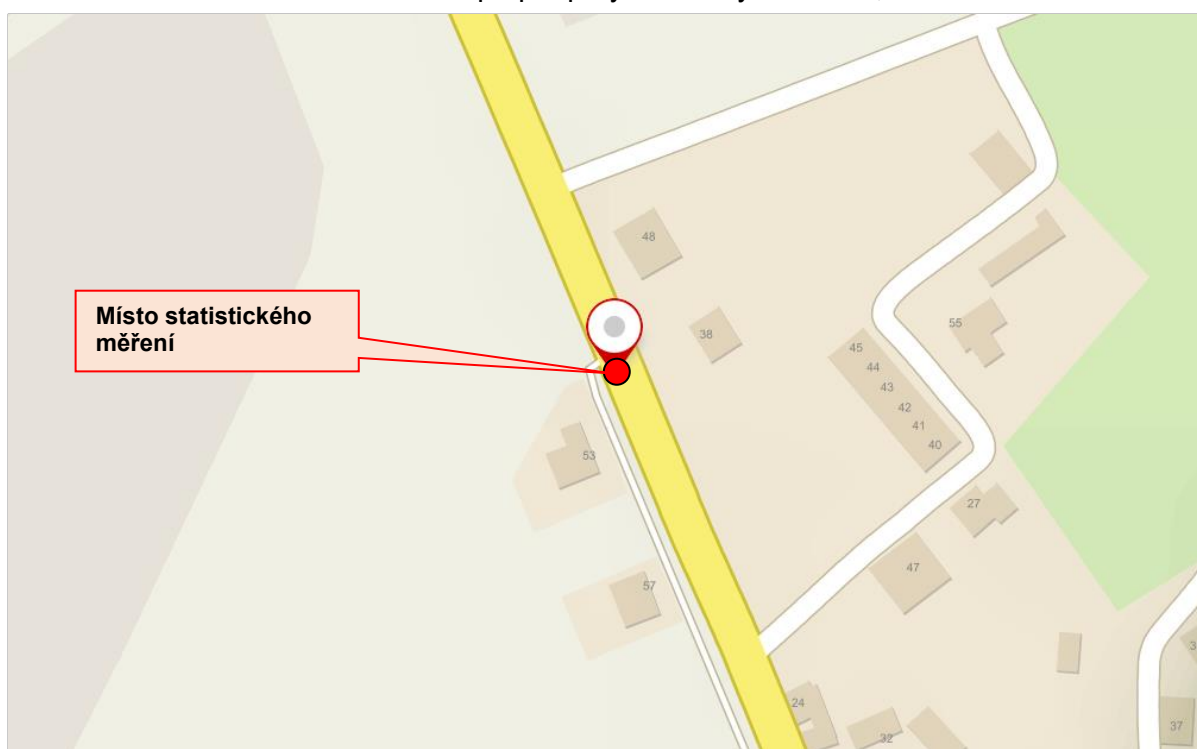


Obr. 1 Mapa lokality Kosořín

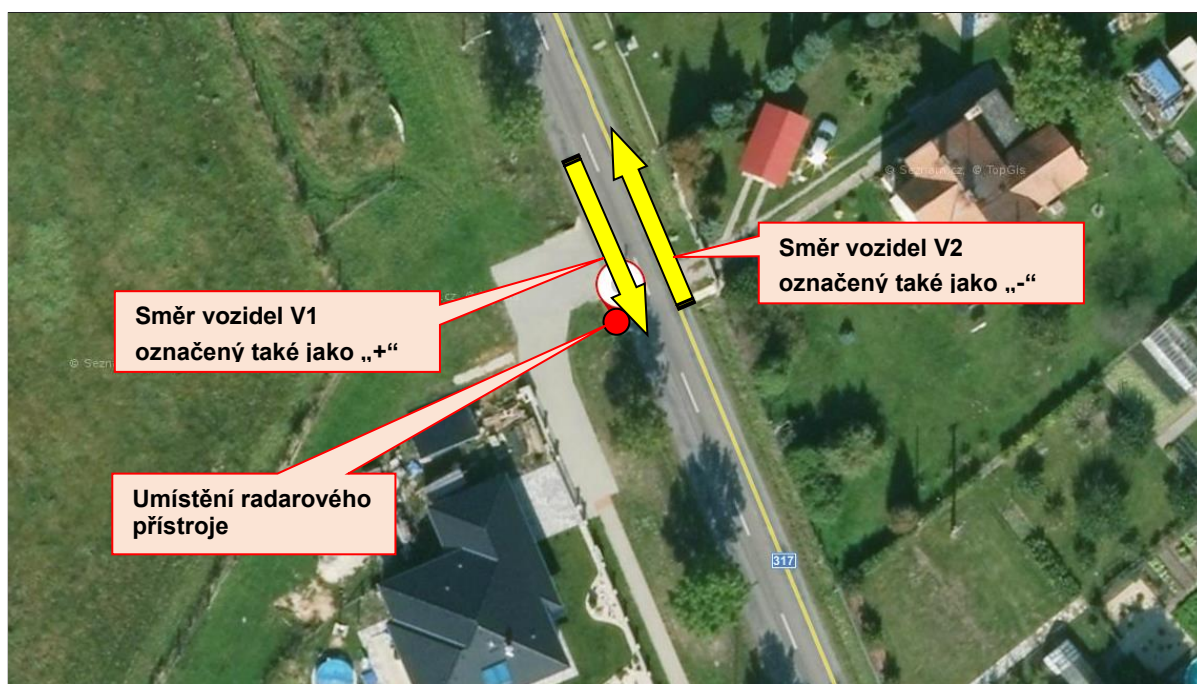
1. Kosořín, silnice II/317

2. Kosořín, silnice II/317

Začátek měření:	15. 5. 2020
Konec měření:	22. 5. 2020
Označení komunikace:	silnice II/317
Směr měření V1 („+“):	silnice II/317, směr Litomyšl 1 jízdní pruh max. dovol. rychlost 50 km/hod.
Směr měření V2 („-“):	silnice II/317, směr Choceň 1 jízdní pruh max. dovol. rychlost 50 km/hod.
GPS souřadnice:	49.9814000N, 16.2323261E
Odkaz do map:	https://mapy.cz/zakladni?x=16.2323261&y=49.9814362&z=17&source=coor&id=16.2323261%2C49.9814
Použitá technologie:	radarový přístroj Sierzega SR4
Napájení:	bateriové
Rozměr zařízení:	400x400x200 mm
Hmotnost zařízení:	8,5 kg
Umístění zařízení:	na sloupu podpěry NN ve výšce cca 1,2 m nad zemí



Obr. 2: Místo dopravního průzkumu



Obr. 3: Vyznačení umístění sčítače a směrů



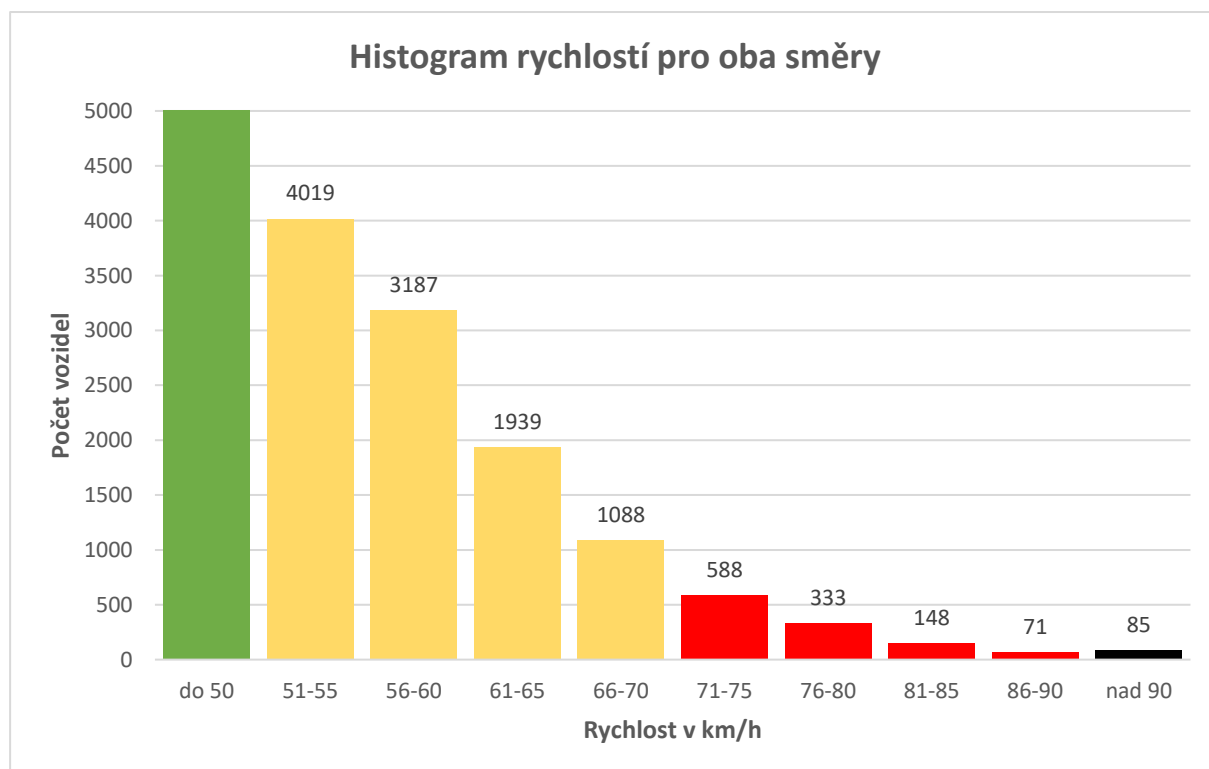
Obr. 4: Fotografie instalace radaru

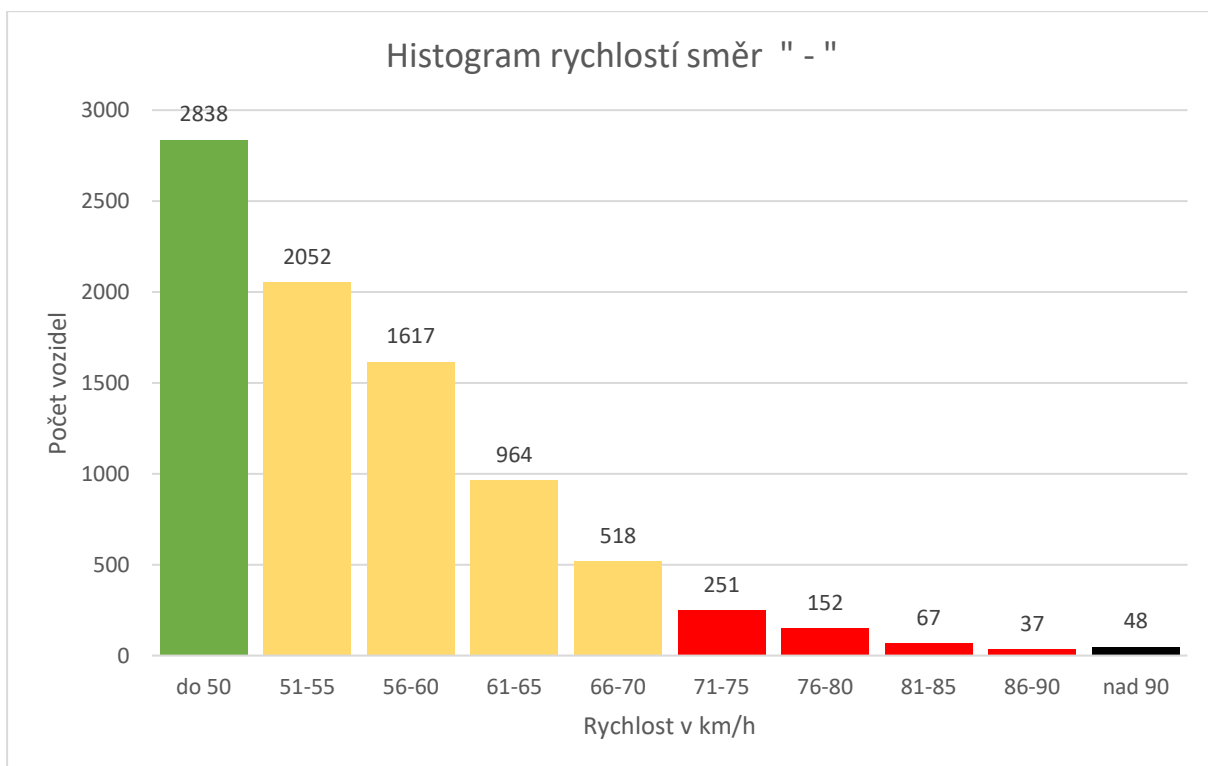
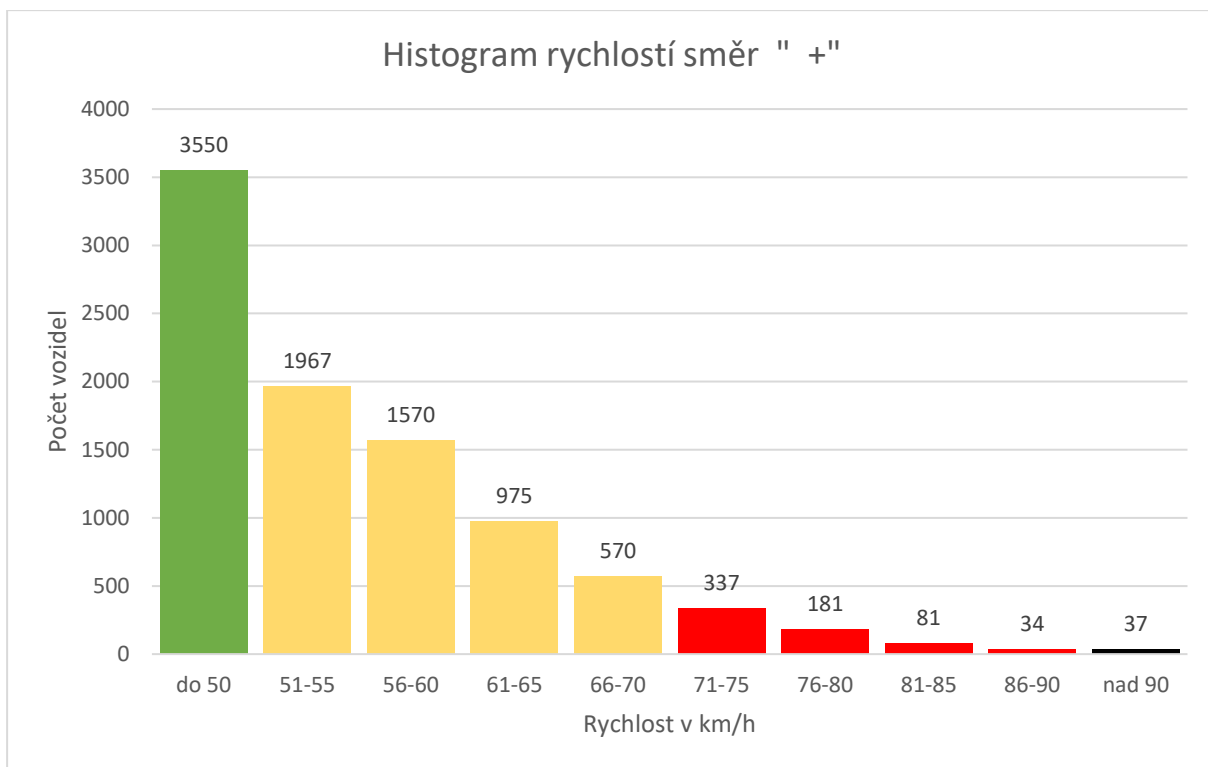
2.1. Naměřená data

Den	Datum	počet záznamů	Rychlosti v km/h									
			<=50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-85	86-90	>90
pátek	15.05.2020	2866	958	663	544	343	161	104	50	20	10	13
sobota	16.05.2020	1811	623	360	335	213	139	65	42	14	9	11
neděle	17.05.2020	1605	505	327	307	187	114	83	41	23	6	12
pondělí	18.05.2020	2881	1034	688	484	321	177	86	56	15	14	6
úterý	19.05.2020	2830	1091	615	482	272	168	86	51	40	7	18
středa	20.05.2020	2829	1034	683	488	295	167	77	44	12	17	12
čtvrtek	21.05.2020	3024	1143	683	547	308	162	87	49	24	8	13
Součty		17846	6388	4019	3187	1939	1088	588	333	148	71	85

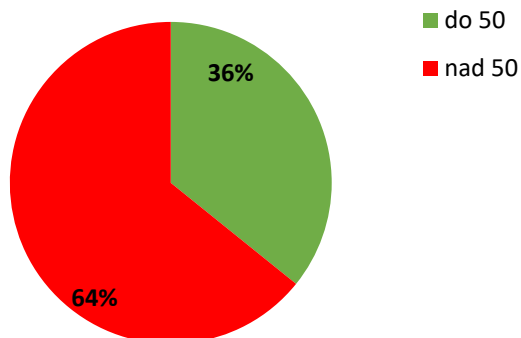
Ve sledovaném období projelo lokalitou 17 846 vozidel, z toho přibližně 83 % tvořila běžná osobní vozidla. Doprava oběma směry byla ve sledovaném období celkem vyvážená (52 % směr V1, 48 % směr V2). Orientačně lze konstatovat, že obousměrná intenzita vozidel v měřené lokalitě pro průměrný pracovní den dosahovala v době měření hodnoty cca 2900 voz/den.

2.2. Grafická prezentace naměřených dat

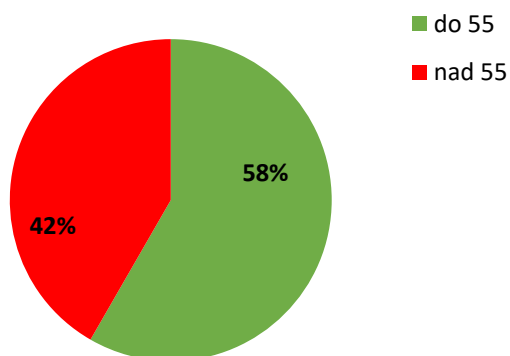




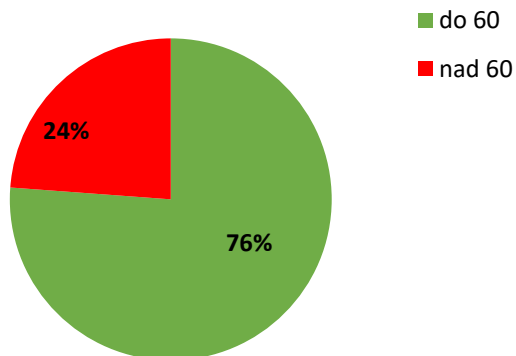
Podíl přestupků při překročení rychlosti 50 km/h (oba směry)



Podíl přestupků při překročení rychlosti 55 km/h (oba směry)



Podíl přestupků při překročení rychlosti 60 km/h (oba směry)



2.3. Vyhodnocení měření

Z měření vyplývá:

- 64 % řidičů překročilo rychlost 50 km/h
- 42 % řidičů překročilo rychlost 55 km/h
- 24 % řidičů překročilo rychlost 60 km/h

Vzhledem k tomu, že statistické měření je prováděno orientačním měřidlem, doporučujeme jako reálně pokutovatelné přestupky uvažovat hodnoty překročení nad 55 km/h. Je třeba uvažovat skutečnost, že pokud by došlo k měření rychlosti certifikovaným měřidlem, bude od naměřené hodnoty odečtena nejistota 3 km/h. Takových záznamů je za týden 7 439, tedy průměrně cca 1060 za den.

V praxi se pak často užívá nějaké další tolerance, proto explicitně uvádíme i překročení rychlosti 60 km/h. Takových záznamů je za týden 4 252, tedy průměrně cca 600 za den.

Výsledky měření vykazují značnou míru překračování maximální povolené rychlosti, a dokazují, že maximální povolená rychlost 50 km/h není množstvím řidičů respektována. Během týden trvajících měření bylo zaznamenáno 304 záznamů vyšších než 80 km/h, 85 záznamů je přes 90 km/h a 34 záznamů o překročení 100 km/h. Nebezpečný rekord drží řidič s naměřenou rychlostí 153 km/h!

3. Poznámky

Zdroj map: <https://mapy.cz>

4. Závěr

Statistické měření probíhalo v uvedené lokalitě pomocí radarového systému, který byl v lokalitě pro potřeby měření nainstalován. Sběr dat probíhal bez přítomnosti obsluhy. Povětrnostní podmínky a počasí v době měření byly obvyklé pro dané roční období. Jako rozhodná délka pro rozdělení tříd vozidel na osobní a nákladní se v případě tohoto statistického měření uvažuje 6 m.

4.1. Návrh řešení

Pro zklidnění dopravy v obcích, zvláště při řešení průtahů silnic, se stále hledají nová řešení, která by tuto situaci, zvláště s ohledem na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy, pomáhala zlepšit. Stavební a organizační úpravy v rámci řešené komunikace jsou obvykle velmi nákladné a časově náročné.

Účinnou alternativou s téměř okamžitým efektem může být využití dopravních telematických zařízení. Nejvýznamnějším problémem v obcích bývá obvykle nedodržování maximální povolené rychlosti vozidel, kterému se lze účinně bránit použitím certifikovaných silničních rychloměrů umožňujících pokutování nezodpovědných řidičů.

S ohledem na konkrétní podmínky řešené lokality lze k instalaci doporučit následující možnosti:

- Měření okamžité rychlosti. Měření okamžité rychlosti v konkrétním řezu komunikace je tradiční přístup k měření rychlosti. Obvykle se používá tam, kde nelze – vzhledem k místním podmínkám – aplikovat měření úsekové rychlosti nebo tam, kde je kladen velký důraz na zklidnění konkrétního místa komunikace.
- Měření úsekové rychlosti. V tomto případě musí řidič dodržovat předepsanou rychlost v celém měřeném úseku, což má vynikající preventivní účinky. Délka úseku bývá typicky stovky metrů, přičemž systém umožňuje zvolit délku úseku v rozsahu 100 m až 10 km.
- Kombinaci měření úsekové rychlosti s měřením okamžité rychlosti na vjezdu do úseku. V tomto případě se pozitivně doplňují oba přístupy k měření rychlosti vozidel v jednom komplexním systému a využívá se vzájemné synergie obou technologií k dosažení nejlepšího výsledku v oblasti vynucení dodržování stanovené maximální rychlosti v řešené lokalitě.

Tyto systémy lze napájet i ze sloupů VO pro práci přes den při doplnění baterií. Díky použití kamer pro vlastní detekci vozidel a měření rychlosti platí, že zařízení je pasivní a je tedy prakticky nemožné jeho použití z pohledu řidiče s předstihem detekovat.

V obci Kosořín navrhuje jako vhodná tato opatření:

- Obousměrné měření úsekové rychlosti na silnici II/317.
- Kombinace měření úsekové rychlosti s měřením okamžité rychlosti na detekčním řezu č.1 na silnici II/317 za pomoci radarového rychloměru.



Obr. 5 Navržená opatření na silnici II/317

V případě instalace systému měření rychlosti na stožáry VO bude nutné zkoordinovat umístění komponent systému se stávajícími zařízeními osazenými na stožáru, a prověření únosnosti stávajících stožárů.