

STATISTICKÉ VYHODNOCENÍ DOPRAVY PYŠELY NOVÁ VES ULICE LADOVA

Akce:	Statistické vyhodnocení dopravy Pyšely Nová Ves ulice Ladova
Objednatel:	Městský úřad Náměstí T.G.Masaryka 4 251 67 Pyšely Nová Ves

Únor 2020
Brno

Základní údaje

Akce:	Statistické vyhodnocení dopravy
Místo:	Pyšely Nová Ves ulice Ládova
Objednatel:	Městský úřad Náměstí T.G.Masaryka 4 251 67 Pyšely Nová Ves
Druh dokumentace:	ZPRACOVÁNÍ VÝSLEDKŮ STATISTICKÉHO MĚŘENÍ
Zhotovitel:	CAMEA, SPOL. S R. O. KOŘENSKÉHO 25 621 00 BRNO
Datum zpracování:	Únor 2020

Obsah

1. Úvod.....	4
1.1. Mapa s označením lokalit	4
2. 1. Pyšely Nová Ves ulice Ladova	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 ve městě Pyšely Nová Ves na ulici Ládoва (m.č. Nová Ves).

1.1. Mapa s označením lokalit



Obr. 1 Mapa lokality Pyšely Nová Ves

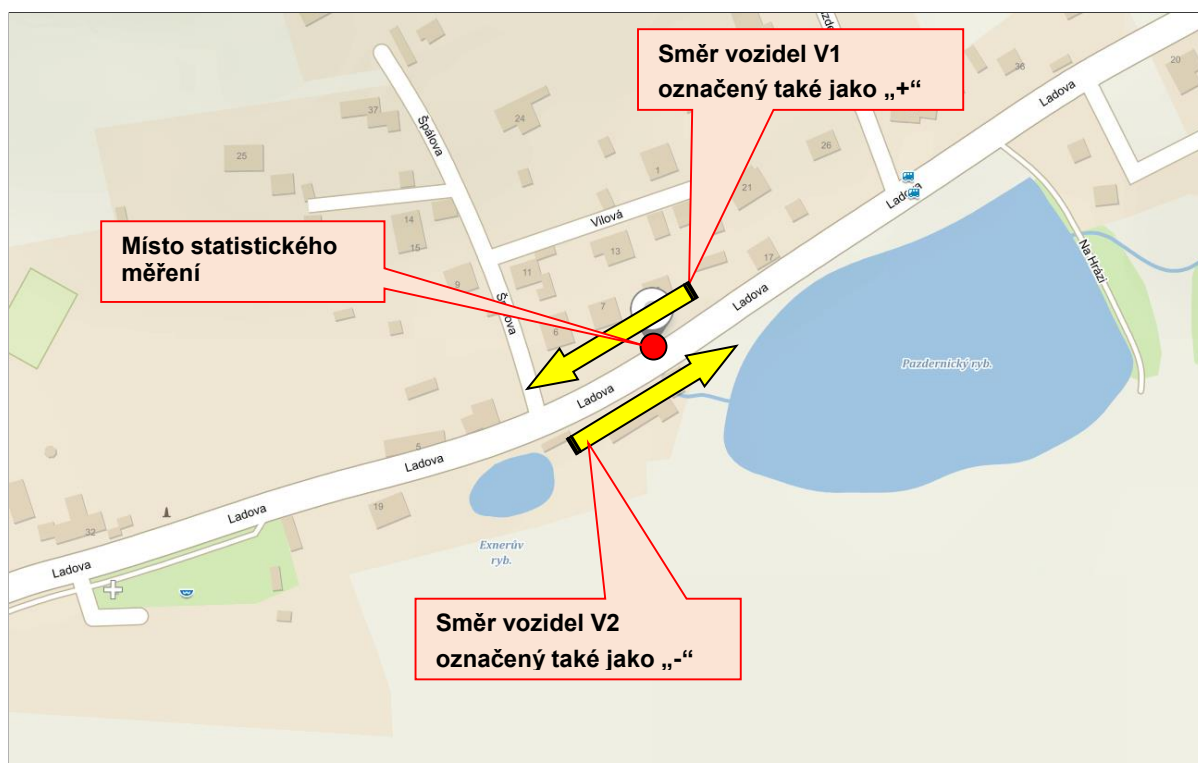
1. Pyšely Nová Ves ulice Ládoва

2. 1. Pyšely Nová Ves ulice Ládoва

Začátek měření:	25. 2. 2020
Konec měření:	3. 3. 2020
Označení komunikace:	ulice Ládoва
Směr měření V1 („+“):	ulice Ládoва, směr centrum 1 jízdní pruh max. dovol. rychlost 50 km/hod.
Směr měření V2 („-“):	ulice Ládoва, směr z centra 1 jízdní pruh max. dovol. rychlost 50 km/hod.
GPS souřadnice:	49.8804394N, 14.6846100E
Odkaz do map:	https://mapy.cz/zakladni?x=14.6845987&y=49.8804640&z=17&source=coor&id=14.68461%2C49.8804394
Použitá technologie:	radarový přístroj Sierzega SR4 (č. 15651)
Napájení:	bateriové
Rozměr zařízení:	400x400x200 mm
Hmotnost zařízení:	8,5 kg
Umístění zařízení:	na VO TY01698 ve výšce cca 1,4 m nad zemí



Obr. 2: Místo dopravního průzkumu



Obr. 3: Vyznačení umístění sčítače a směrů



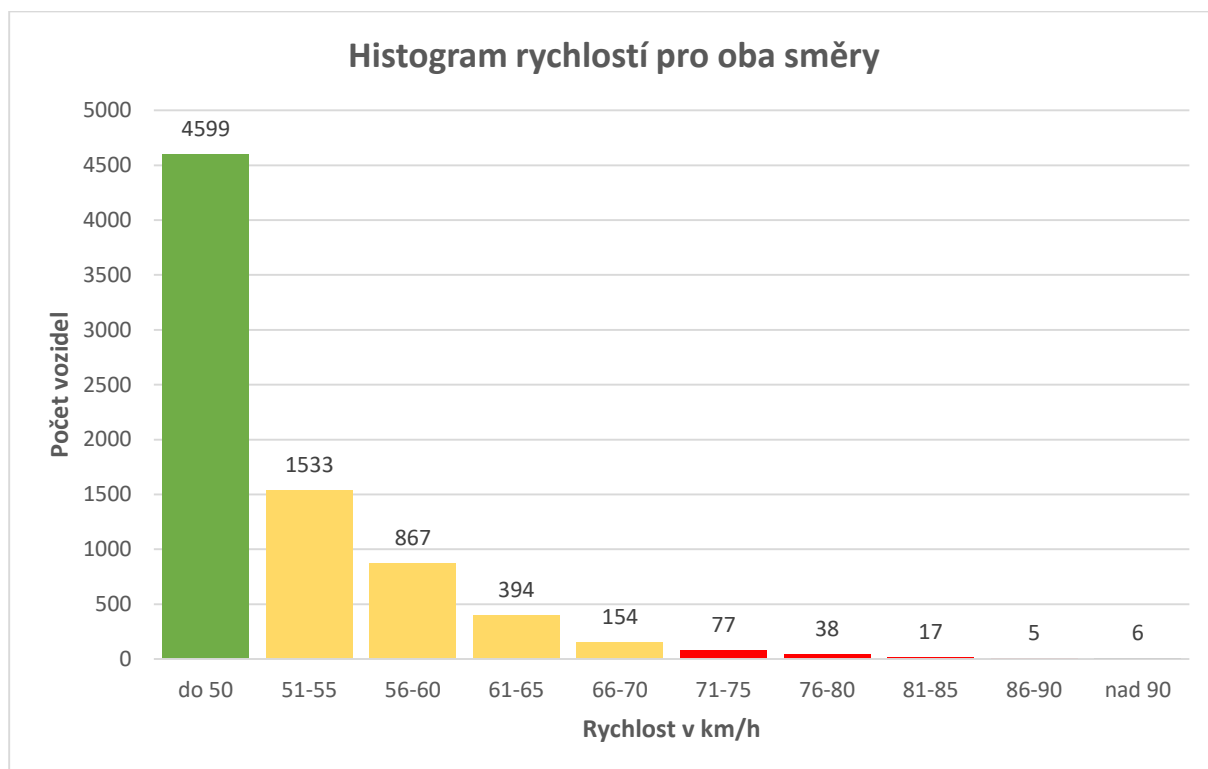
Obr. 4: Fotografie instalace radaru

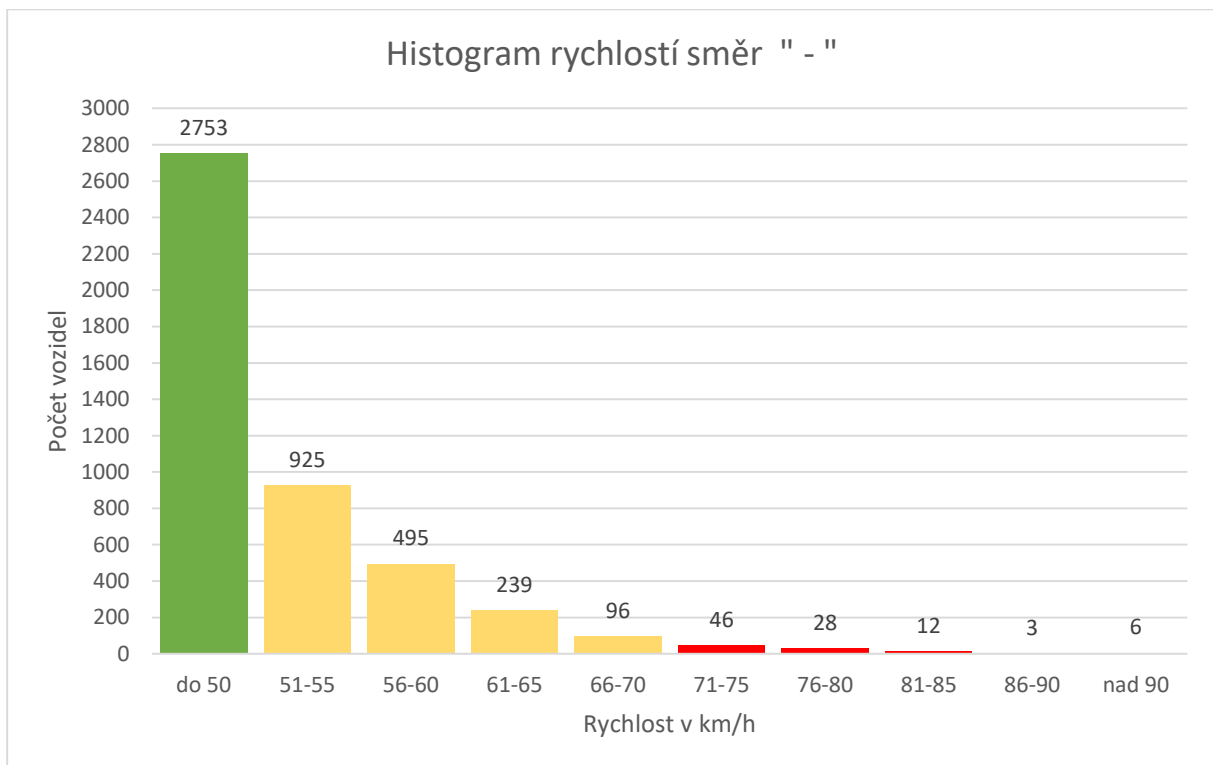
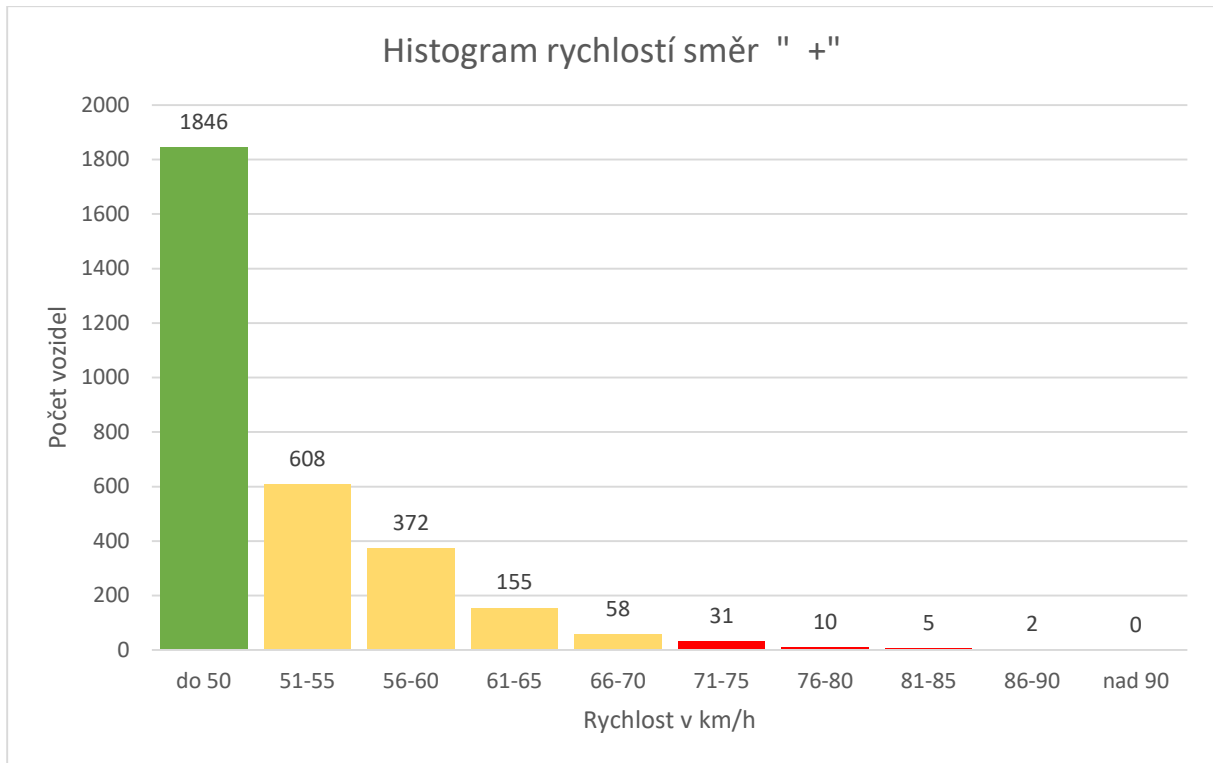
2.1. Naměřená data

	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
úterý	25.02.2020	593	360	109	74	28	9	9	1	0	2	1
středa	26.02.2020	1241	719	241	156	72	23	13	12	4	0	1
čtvrtek	27.02.2020	1198	673	259	134	80	31	13	6	2	0	0
pátek	28.02.2020	1079	575	231	151	73	29	13	2	2	1	2
sobota	29.02.2020	532	323	115	50	22	14	6	2	0	0	0
neděle	01.03.2020	647	387	115	77	30	21	6	4	4	2	1
pondělí	02.03.2020	1581	969	342	168	61	18	11	8	3	0	1
úterý	03.03.2020	819	593	121	57	28	9	6	3	2	0	0
Součty		7690	4599	1533	867	394	154	77	38	17	5	6

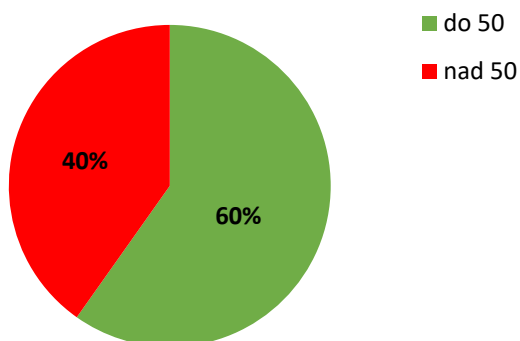
Ve sledovaném období projelo lokalitou 7 690 vozidel, z toho přibližně 90 % tvořila běžná osobní vozidla. Doprava oběma směry nebyla ve sledovaném období zcela vyvážená (40 % směr V1, 60 % směr V2). Orientačně lze konstatovat, že obousměrná intenzita vozidel v měřené lokalitě pro průměrný pracovní den dosahovala v době měření hodnoty cca 1 200 voz/den.

2.2. Grafická prezentace naměřených dat

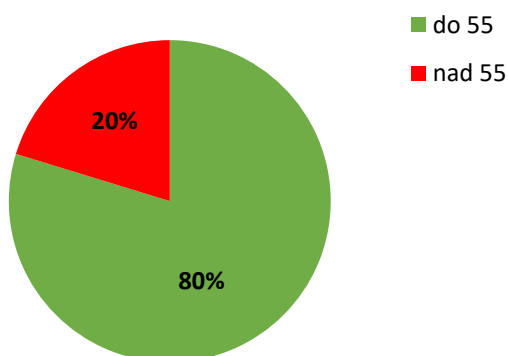




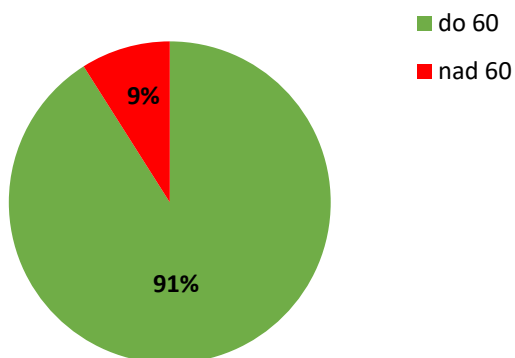
Podíl přestupků při překročení rychlosti 50 km/h (oba směry)



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:

- 40 % řidičů překročilo rychlost 50 km/h
- 20 % řidičů překročilo rychlost 55 km/h
- 9 % 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 1 558, tedy průměrně cca 222 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 691, tedy průměrně cca 98 za den.

Výsledky měření vykazují značnou míru překračování maximální povolené, a dokazují, že maximální povolená rychlost 50 km/h není značným množstvím řidičů respektována. 143 záznamů je vyšších než 70 km/h, 28 záznamů je přes 80 km/h a 6 záznamů o překročení 90 km/h. Nebezpečný rekord drží řidič s naměřenou rychlostí 108 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.

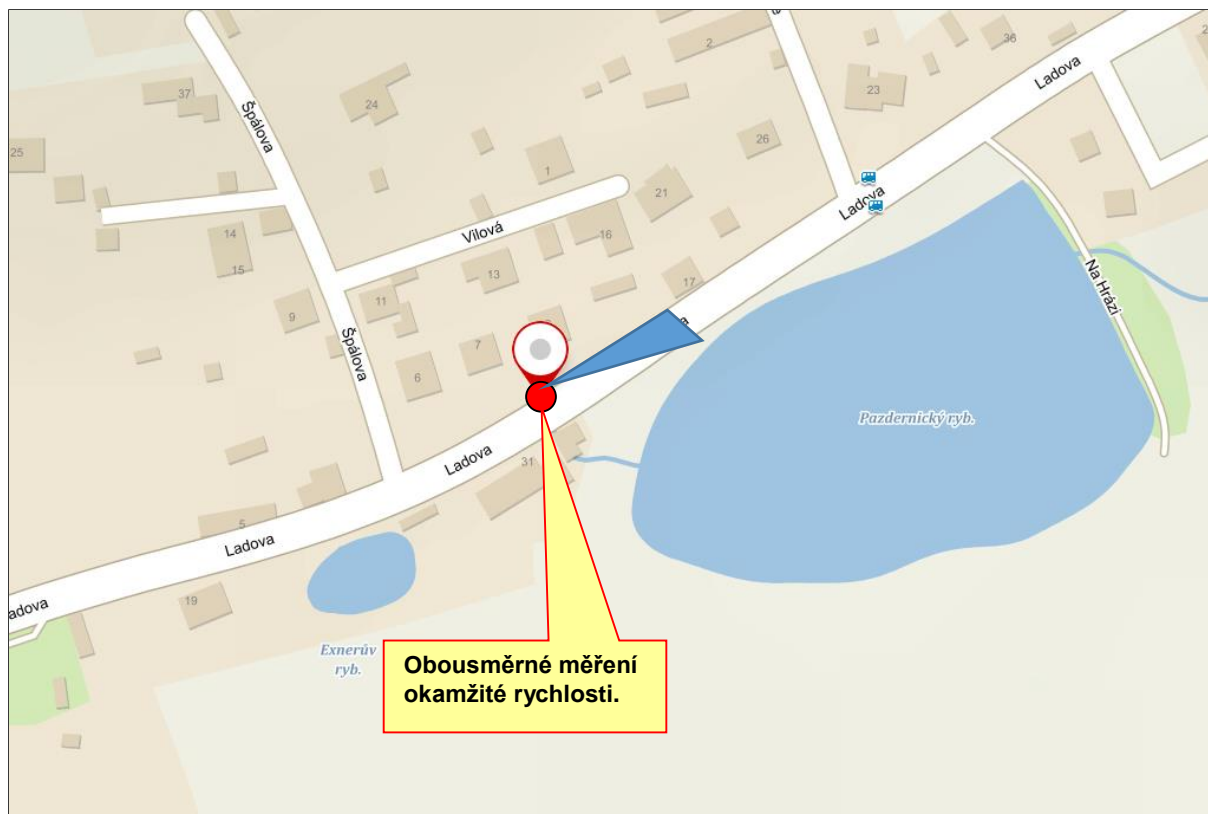
S ohledem na konkrétní podmínky řešené lokality lze k instalaci doporučit následující možnosti:

- 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.

Ve městě Pyšely Nová Ves navrhujeme jako vhodná tato opatření:

- Obousměrné měření okamžité rychlosti na ulici Ládova za pomoci radarového rychloměru.



Obr. 5 Navržená opatření na ulici Ládova

V případě instalace systému měření okamžité rychlosti na stožár VO bude nutné zkoordinovat umístění komponent systému se zařízením stávajícího rozhlasu, a prověření únosnosti stávajícího stožáru.