

Koncepce chráněné lokality – Oldřichov v Hájích

1. Pojmy

MUR = měření úsekové rychlosti.

MOR = měření okamžité rychlosti.

IS AKV = informační systém Policie ČR (pátrání po zájmových vozidlech).

IS MP = informační systém Městské policie Liberec eSpis, Modul MP, dodavatele ICZ, a.s.

2. Základní koncepce měření rychlosti

Měření rychlosti na silnici III/2904 v obci Oldřichov v Hájích má za cíl zklidnění dopravy a omezení páčání dopravních přestupků nedodržení maximální povolené rychlosti. Úsek měření se nachází na frekventované silnici třetí třídy, která je pátevní komunikací obce. Chráněná lokalita je uprostřed obytné zástavby. Na komunikaci se nachází křížení železniční tratě, autobusové zastávky, přechody pro chodce, výjezdy z místních komunikací a frekventovaná cykloturistická trasa, která tuto silnici kříží a v turistické sezóně se na ní výrazně zvyšuje počet cyklistů.

V roce 2023 byla na uvedené silnici provedena analýza dopravy, kterou bylo provedeno oboustranné měření počtu a rychlosti vozidel v úseku, kde je povolena nejvyšší rychlost 50 km/hod. Měření probíhalo po dobu 12 dní a úsekem projelo 51 049 vozidel. Z výsledků měření vyplynulo, že sedm z deseti vozidel překročí v úseku nejvyšší povolenou rychlost 50 km/hod a 22 % vozidel překročí rychlost o více než 11 km/hod. Nejvyšší zaznamenaná rychlost u jednostranného vozidla činila 174 km/hod a u osobního vozidla 161 km/hod. Z výše uvedených důvodů bylo navrženo opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy, neboť riziko střetu pěších s motorovou dopravou je v tomto úseku vysoké.

Na základě žádosti obce Oldřichov v Hájích vydal Odbor dopravně správních agend MML dne 2. 8. 2023 pod č.j. MML152924/23-OD-Fri Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ve formě umístění 2 kusů dopravního zařízení – informativní ukazatel rychlosti a dále umístění 2 kusů dopravního značení IP 22 s textem „Úsek měřený radarem“. Dopravní zařízení bylo umístěno na samostatné kovové sloupky, se kterými se počítá i pro komponenty systému pro represivní měření okamžité i úsekové rychlosti.

Koncepce měření rychlosti na silnici III/2904 je zaměřená primárně na maximální zklidnění dopravy a schopnost detekovat přestupky v místě při zohlednění technických možností okamžitého i úsekového měření rychlosti.

Měření úsekové rychlosti (MUR):

- Výhodou úsekového měření je schopnost detekovat průměrnou rychlost vozidla v úseku, tedy pokrývá celou chráněnou lokalitu.
- Nevýhodou je neschopnost systému zajistit dodržování rychlosti na kritických vstupně výstupních bodech (lze vjet od úseku vysokou rychlostí a v úseku rychlost kompenzovat a tím zabránit detekci přestupku).

Měření okamžité rychlosti (MOR):

- Výhodou je plné pokrytí měření v inkriminovaném místě, například přechod pro chodce.
- Nevýhodou je však lokální dopad na zklidnění dopravy v místě a částečně za měřičem (z pohledu pohybu vozidla po komunikaci).

Charakter chráněné lokality:

- Frekventovaná páteřní komunikace obce – křížení železniční tratě, autobusové zastávky, přechody pro chodce, křížení frekventované cyklotrasy, rovné úseky silnice, kde lze očekávat významné překračování rychlosti.

Cílový stav:

S přihlédnutím k výše uvedeným skutečnostem a charakteru chráněné lokality, na základě doporučení Městské policie Liberec a příslušného dopravně správního úřadu bylo vyhodnoceno jako nejoptimálnější způsob měření rychlosti v dané chráněné lokalitě realizovat kombinaci úsekového měření a okamžitého měření včetně měření jednostopých vozidel.

Navržený cílový stav spojuje silné stránky obou technologií (MUR a MOR) a eliminuje jejich nedostatky s ohledem na charakter chráněné lokality. Požadavek na spojení obou technologií nejde nad rámec současně dostupných řešení a je v reálném provozu běžný:

- Vytvoření úsekového měření z bodu A1 do bodu A2 (viz nákres níže) pro oba směry a v celé šíři komunikace s detekcí a prováděním měření dvoustopých i jednostopých vozidel.
- S ohledem na délku úsekového měření a potřeby snížení rychlosti vozidla již při vjezdu do chráněné lokality, doplnění úsekového měření o měření okamžité rychlosti v bodu A1 (viz nákres níže) pro oba směry a v celé šíři komunikace s detekcí a prováděním měření dvoustopých i jednostopých vozidel.
- S ohledem na délku úsekového měření a potřeby snížení rychlosti vozidla již při vjezdu do chráněné lokality, doplnění úsekového měření o měření okamžité rychlosti v bodu A2 (viz nákres níže) pro oba směry a v celé šíři komunikace s detekcí a prováděním měření dvoustopých i jednostopých vozidel.
- Umístění měřícího zařízení na stávající sloupy.
- Detekce a měření bude prováděno v celé šíři komunikace včetně krajnice vozovky tak, aby se měření nemohl řidič vyhnout, například jízdou v protisměru či částečně mimo vozovku.
- Data z měřícího zařízení bude možno integrovat (předávat) do prostředí IS MP.
- Data z měřícího zařízení bude možno integrovat (předávat) do prostředí IS AKV.

3. Legenda pro popis prvků v lokalitách:



Oblast chráněné lokality (obousměrné měření).



Oblast pro detekční zónu (měření a detekce).



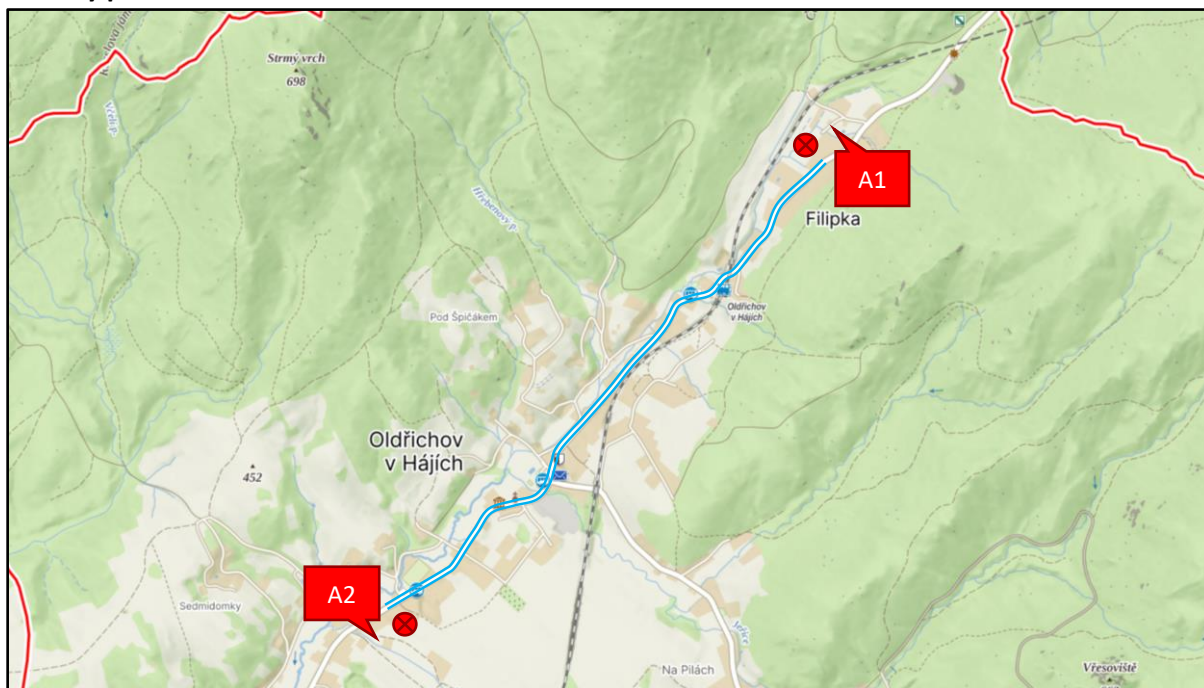
Umístění měřícího zařízení, využitelný sloup.



Označení konkrétního detailu chráněné lokality

4. Chráněná lokalita

Celkový pohled na chráněnou lokalitu



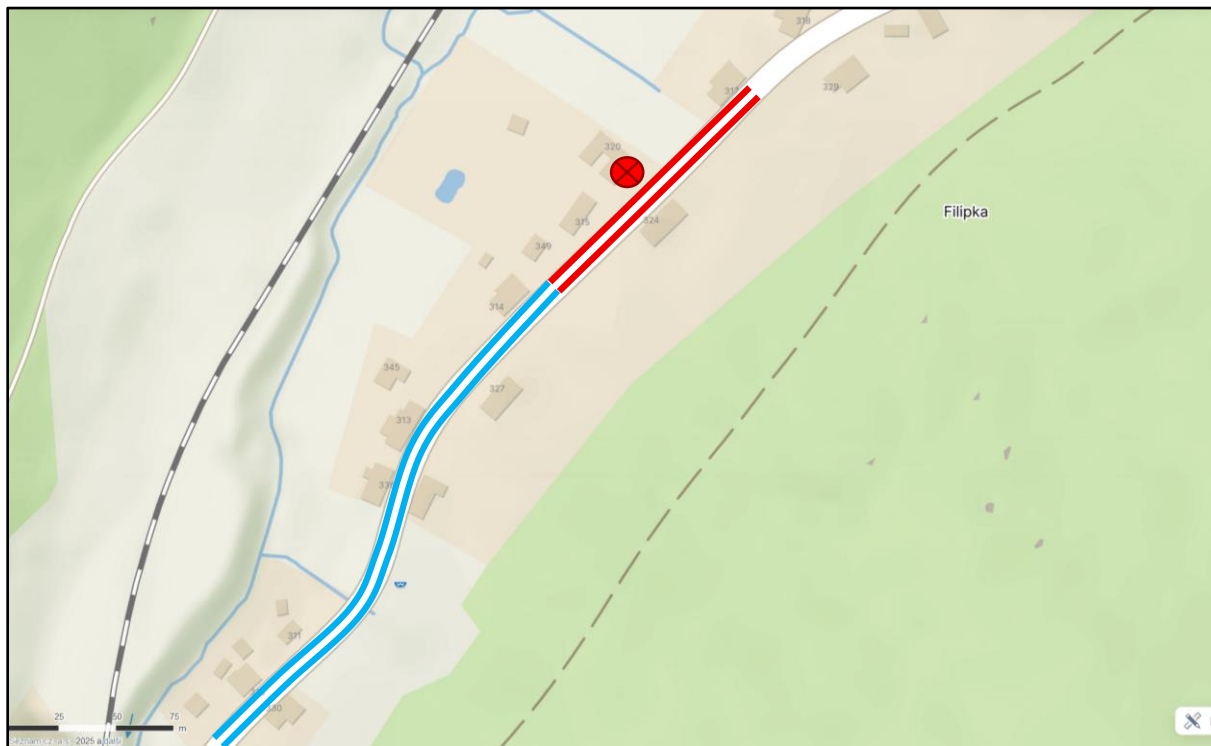
V okamžiku definování koncepce chráněné lokality není možno ze strany nájemce predikovat konkrétní skladbu měřicího zařízení splňující požadované technické parametry nájemce, tudíž není v moci nájemce posuzovat vhodnost sloupů pro instalaci konkrétních měřicího zařízení.

Nájemce má za to, že stávající sloupy vyhovují všem bezpečnostním i legislativním podmínkám pro jejich využití k instalaci měřicího zařízení.

Délka měřeného úseku je cca 2 000 m.

4.1 Detail A1

Pohled na horní část chráněné lokality



Popis

Koncepce chráněné lokality zhruba definuje požadavek na místo detekce a provádění měření. Požadavku koncepce vyhoví každé řešení, které umožní detekci a provádění měření kdekoliv v oblasti vyznačené dvojitou červenou čarou, přičemž platí, že:

- ✓ Kdekoliv v prostoru vyznačeném dvojitou červenou čarou se nachází vstup či výstup z MUR.
- ✓ Kdekoliv v prostoru vyznačeném dvojitou červenou čarou se nachází konkrétní bod či úsek, ve kterém je provedeno MOR, dle konkrétní technologie pronajímatele (typicky měření a detekce vozidla v konkrétním místě pomocí laseru či smyček ve vozovce, nebo měření a detekce vozidla v krátkém úseku pomocí radaru).
- ✓ Měřený úsek pokrývá minimálně oblast vyznačenou dvojitou modrou čarou, tedy oblast mezi oběma oblastmi pro provádění měření a detekce.

Pro vyšší názornost je v rámci této koncepce přiložena fotodokumentace konkrétního sloupu pro umístění měřícího zařízení. Sloup je umístěn poblíž domu č.p. 320.

Stávající umístění indikativního měření rychlosti na předmětném sloupu bude před instalací represivního měření rychlosti demontováno.

V oblasti místa detekce a provádění měření (oblast vyznačená dvojitou červenou čarou) lze využít zdroj nepřetržitého napájení příslušného měřícího zařízení. Sloup určený k instalaci měřícího zařízení je veden jako samostatné odběrné místo (vlastní EAN). V případě výpadku nepřetržitého napájení měřícího zařízení nebude měření prováděno.

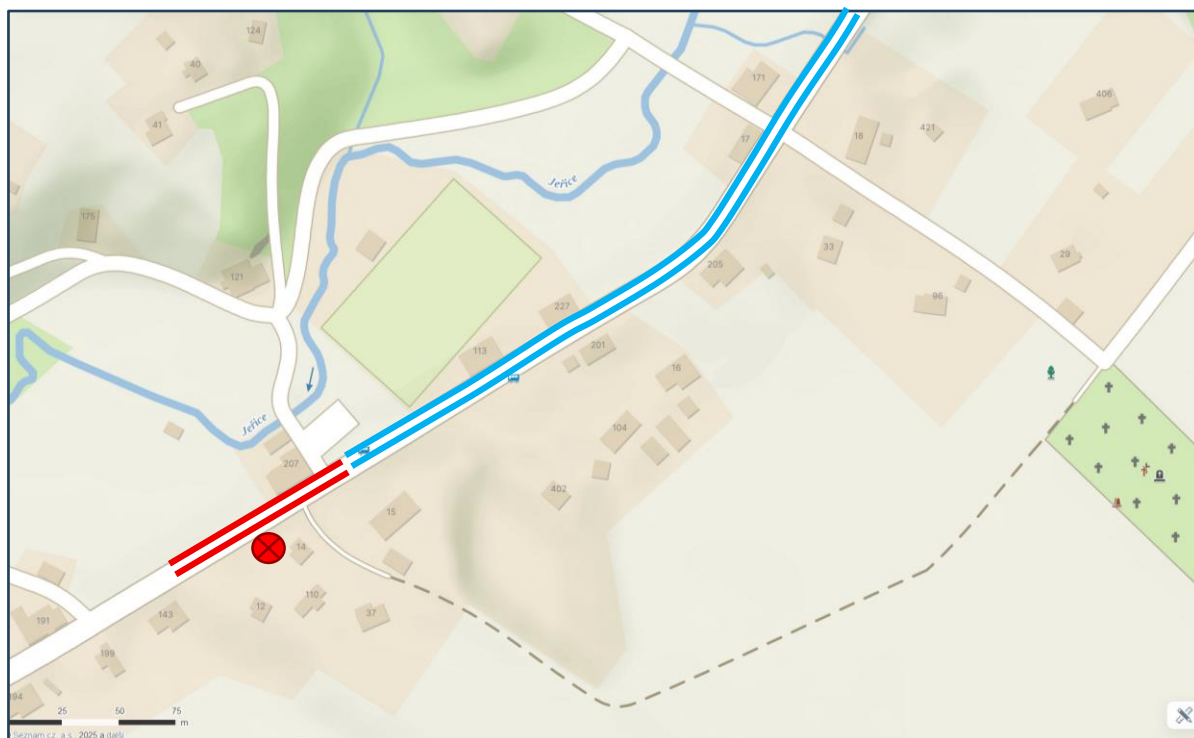
Dvojitá modrá čára naznačuje pokračování úseku směrem k bodu A2.

Fotodokumentace:



4.2 Detail A2

Pohled na dolní část chráněné lokality



Popis

Koncepce chráněné lokality zhruba definuje požadavek na místo detekce a provádění měření. Požadavku koncepce vyhoví každé řešení, které umožní detekci a provádění měření kdekoliv v oblasti vyznačené dvojitou červenou čarou, přičemž platí, že:

- ✓ Kdekoliv v prostoru vyznačeném dvojitou červenou čarou se nachází vstup či výstup z MUR.
- ✓ Kdekoliv v prostoru vyznačeném dvojitou červenou čarou se nachází konkrétní bod či úsek, ve kterém je provedeno MOR, dle konkrétní technologie pronajímatele (typicky měření a detekce vozidla v konkrétním místě pomocí laseru či smyček ve vozovce, nebo měření a detekce vozidla v krátkém úseku pomocí radaru).
- ✓ Měřený úsek pokrývá minimálně oblast vyznačenou dvojitou modrou čarou, tedy oblast mezi oběma oblastmi pro provádění měření a detekce.

Pro vyšší názornost je v rámci této koncepce přiložena fotodokumentace konkrétního sloupu pro umístění měřícího zařízení. Sloup je umístěn poblíž domu č.p. 14.

Stávající umístění indikativního měření rychlosti na předmětném sloupu bude před instalací represivního měření rychlosti demontováno.

V oblasti místa detekce a provádění měření (oblast vyznačená dvojitou červenou čarou) lze využít zdroj nepřetržitého napájení příslušného měřícího zařízení. Sloup určený k instalaci měřícího zařízení je veden jako samostatné odběrné místo (vlastní EAN). V případě výpadku nepřetržitého napájení měřícího zařízení nebude měření prováděno.

Dvojitá modrá čára naznačuje pokračování úseku směrem k bodu A1.

Fotodokumentace:

