



EMPEMONT s.r.o.

STATISTIKA SILNIČNÍHO PROVOZU V OBCI

Sběř

umístění měření:
silnici III.třídy 28044

GPS souřadnice 50.3188125N, 15.4273222E

1. Naměřená data

V obci bylo provedeno orientační sčítání dopravy a měření rychlosti v období 14.10-21.10.2021.

Lokalita: obec Sběř - centrum

Za dobu měření cca 7 dní bylo detekováno v této lokalitě přes 3 933 vozidel, z toho pouze 31 % dodrželo dovolenou rychlost.

	Průjezdy celkem		výjezd směr Hrobičany		výjezd směr V. Veselí	
	počet	%	počet	%	počet	%
do 50 km/h včetně	1226	31%	643	34%	583	29%
nad 50 km/h	2707	69%	1259	66%	1448	71%
vozidel celkem	3933	100%	1902	100%	2031	100%

Rozdělení dle rychlosti v intervalech po 10 km/h.

	Průjezdy celkem		výjezd směr Hrobičany		výjezd směr V. Veselí	
	počet	%	počet	%	počet	%
do 50 km/h včetně	1226	31%	643	34%	583	29%
nad 50 km/h do 60 km/h včetně	1267	32%	632	33%	635	31%
nad 60 km/h do 70 km/h včetně	939	24%	414	22%	525	26%
nad 70 km/h do 80 km/h včetně	369	9%	166	9%	203	10%
nad 80 km/h do 90 km/h včetně	102	3%	36	2%	66	3%
nad 90 km/h	30	1%	11	1%	19	1%
vozidel celkem	3933	100%	1902	100%	2031	100%

Celková přepočtená data na měsíční statistiku

Sběř	data (celková doba měření)			data (přepočet na měsíční měření)	
	doba měření	počet vozidel	rychlost nad 50 km/h	počet vozidel celkem	rychlost nad 50 km/h
	hod.	ks	ks	ks	ks
výjezd směr Hrobičany	168	1902	1259	8423	5576
Výjezd směr V. Veselí	168	2031	1448	8994	6413
celkem		3933	2707	17418	11988

Ze statistiky vyplývá, že měsíčně se dopustí přestupků 11 988 řidičů vozidel.

Z běžné praxe se případné pokuty zasílají při překročení rychlosti 60 km/h a více. V tomto konkrétním případě by to tedy dělalo asi 40% překročení rychlosti, což je 6 967 aut.

Maximální rychlost vozidla ve směru V. Veselí byla naměřena 110 km/h.

Maximální rychlost vozidla ve směru Hrobičany byla naměřena 95 km/h.

2. Návrh možného 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 silničního provozu, 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 co nejlepšího výsledku v oblasti vynucení dodržování stanovené maximální rychlosti v řešené lokalitě.

Oprávněný uživatel si v závislosti na požadavcích bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve sledované lokalitě příp. v závislosti na svých provozních potřebách může nastavovat/upravovat dobu provozu zařízení a též rychlostní limity pro zaznamenání přestupku. Systém je neinvazivní vůči vozovce. Přesnost měření je zaručena tím, že vzdálenost měřících míst je velmi přesně (geodeticky) zaměřena a oba snímky jsou opatřeny přesnými časovými razítky ze stabilní časové základny. Napájení lze zajistit i ze sloupů VO při doplnění záložních baterií pro práci přes den. 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.

Systém bude obsahovat dva detekční řezy, každý vybavený dvojicí detekčních kamer s infračerveným světlem pro čtení RZ, GPS přijímačem a infračerveným bleskem pro noční foto řidičů. Dále bude namontován rozváděč technologie a napájení a výložník. Komunikace mezi řezy bude technologií Wi-Fi. Komunikace směrem k MP/správnímu orgánu bude pravděpodobně zajištěna prostřednictvím mobilního operátora s náležitým zabezpečením.

3. Přestupky

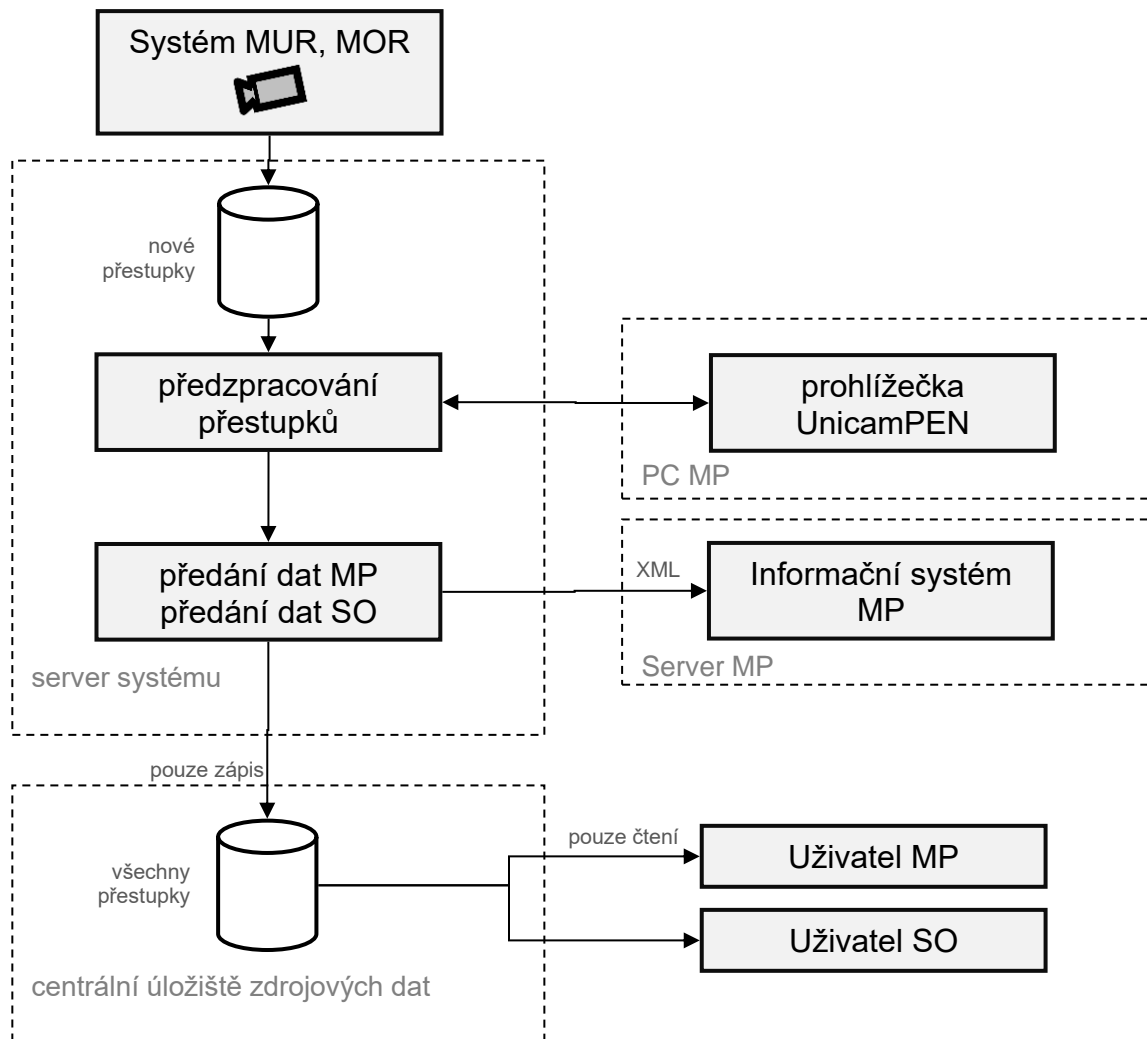
Přestupková data naměřená systémem budou odesílána ke zpracování příslušnou městskou policií zabezpečenou cestou. S největší pravděpodobností se bude jednat o VPN spojení prostřednictvím mobilní datové sítě se serverem MP/ORP.

Server může být použit již existující, může být také dodán, bude předmětem dalších jednání. MP přestupky kontroluje prohlížečkou přestupků dodanou jako součást systémů a poté je předává k řešení správnímu orgánu (SO).

Systém MUR, MOR odesílá zaznamenané přestupky na server. Příslušník MP pomocí prohlížečky přestupků validuje přestupek. O přestupku je veden záznam v informačním systému MP. Současně je po validaci záznam předán ke zpracování správnímu orgánu.

Upřesnění fungování systému bude možné po jednání s obcí. Může být vhodné zvážit nasazení systému s velkou mírou automatizace práce, jinak bude enormně zatížen správní orgán.

Možný způsob přenosu přestupků a cesty jejich vyhodnocení ukazuje následující blokové schéma:



4. Očekávaná návratnost investice

V praxi se ukazuje, že během prvního roku provozu zařízení dochází k výraznému poklesu přestupků. Dle dat ze srovnatelných lokalit lze očekávat pokles přestupků o 90 % a tím pádem zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Další pokles bývá velmi nízký.

Výnos z pokut a tedy i návratnost investice do měřidla závisí na stanovení limitu měření a na výši vybrané pokuty.

Je zde nutno podotknout, že toto přináší zátěž správnímu orgánu. Je potřeba provést další jednání za účasti dodavatele specializovaného SW pro automatizované vyhodnocování přestupků a prodiskutovat možnosti automatizovaného zpracování podkladů

Nutné podklady pro případnou instalaci

- Povolení od Policie ČR
- Souhlas ORP se zpracováním přestupků