



Váš dopis značka:
Spisová značka: INFZ 40/2026
Číslo jednací: UMCP14/26/114542/OPKČ/MRV

Vyřizuje: Bc. Soňa Mrvová
E-mail: sona.mrvova@praha14.cz
Telefon: 281 005 247

Praha, 29. června 26

Sdělení o poskytnutí informace dle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Městská část Praha 14, Úřad městské části, Bratří Venclíků 1073, 198 21 Praha 9 (dále jen „povinný subjekt“), obdržela dne 18. 6. 2026 Vaši žádost podanou podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, ve které jste požádala o poskytnutí informací, týkající dostupných dopravních dat a podkladů vztahujících se k oblasti Praha 14 – Kyje, zejména v okolí ulic Tálínská, Lednická, Nedokončená, Morušová a okolí Kyjského rybníka.

Žádám konkrétně o:

- aktuální i historická data o intenzitách silniční dopravy v této oblasti
- dostupné dopravní průzkumy, sčítání dopravy nebo měření intenzit
- podklady k dopravnímu zatížení komunikací v širším okolí dotčené lokality
- případné analytické výstupy nebo studie zpracované MČ Praha 14, které se týkají této oblasti.

Odbor dopravy povinného subjektu sdělil, že na základě provedeného šetření v dostupných archivech a evidencích, přikládá veškeré dohledané podklady, které se k uvedené lokalitě podařilo nalézt. Součástí přílohy jsou: dopravní průzkum a sčítání dopravy, studie vztahující se k okružní křižovatce Broumarská x Lednická, přechod pro chodce.

Technická správa komunikací hl. m. Prahy bude realizovat novou okružní křižovatku Lednická x Broumarská, která bude mít vliv na dopravu v této části Kyjí.

Dále odbor dopravy informoval, že Správa železnic plánuje v roce 2029 výstavbu nového mostu přes železniční trať v bezprostřední blízkosti uvedené okružní křižovatky. Nový most nahradí stávající mostní objekt.

Bc. Soňa Mrvová
vedoucí úseku kontroly a stížností OPKČ

Soňa
Mrvová

Digitálně podepsal
Soňa Mrvová
Datum: 2026.06.29
11:12:37 +02'00'

Přílohy
Dle textu



Studie zklidnění dopravy v oblasti kostela Sv. Bartoloměje

Zadavatel: Městská část Praha 14

Říjen 2011

Zodpovědný řešitel: Ing. Radim Striegler

Řešitelský tým: Ing. Veronika Valentová

Ing. Eva Simonová

Ing. Pavel Havránek

Obsah

1.	Identifikační údaje.....	3
2.	Podklady a průzkumy	4
3.	Popis stávajícího stavu lokality	6
3.1.	Ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská.....	6
3.2.	Ulice Šimanovská, Za školou, Hlinská, Lednická	7
3.3.	Ulice Hodějovská, Za Rokytkou	8
4.	Navrhované úpravy.....	9
4.1.	Ochrana kostela Sv. Bartoloměje - ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská	9
4.2.	Posouzení organizace parkování - ulice Šimanovská, Za školou, Hlinská, Lednická	11
4.2.1.	Organizace dopravy před školou	11
4.2.2.	Kulturní dům	14
4.2.3.	Obyvatelé oblasti	17
4.2.4.	Další drobné nedostatky	18
4.3.	Posouzení organizace dopravy – ulice Hodějovská a Za Rokytkou.....	19
4.3.1.	Směrový průzkum vozidel.....	23
5.	Závěry a doporučení	24
6.	Přílohy	26

1. Identifikační údaje

Zadavatel:

Městská část Praha 14

Odbor výstavby a dopravy

se sídlem: Bratří Venclíků 1073

zastoupený: Ing. Věrou Joudovou

vedoucí odboru výstavby a dopravy

Za objednatele je oprávněn jednat ve věcech této smlouvy: Ing. Věra Joudová

IČO: 00231312

DIČ: CZ00231312

Bankovní spojení: PPF banka, a.s.

Číslo účtu: 19-98000 50998/6000

Zpracovatel:

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Líšeňská 33a, 636 00 Brno

zastoupený: prof. Ing. Karlem Pospíšilem, Ph.D., MBA

ředitelem

Za objednatele je oprávněn jednat ve věcech této smlouvy:

Ing. Radim Striegler, Ing. Jindřich Frič, Ph.D.

IČO: 44994575

DIČ: CZ44994575

Bankovní spojení: KB Brno-město

Číslo účtu: 100736-621/0100

2. Podklady a průzkumy

REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ OBLAST STARÝCH KYJÍ – 1. ETAPA (DSP + DZS)

Ing. Eva Mohelnická - ASTRA projekt, Antala Staška 1859/34, Praha 4, 140 00

Červen 2008

- Ul. Stupská – vytvoření 33 parkovacích míst v této ulici a 4 míst na Krčínově náměstí
- Ul. Za Školou - spodní část ulice mezi ul. Šimanovskou a železniční tratí, zasahuje také do ulice Hlinské, nová komunikace a chodníky, schodiště v ul. Hlinské
- Hlinská – úpravy ulice u kulturního domu, demolice budovy staré vlakové zastávky, vytvoření 9 parkovacích míst

ZŘÍZENÍ PARKOVACÍCH STÁNÍ V UL. LEDNICKÉ (DÚR + DSP)

PPU spol. s.r.o., Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10

Listopad 2010

- Podél komunikace navrženo 102 kolmých parkovacích stání, z nich 6 pro ZTP. Dále 5 podélných stání (resp. 2 autobusová)
- Chodník napojen na podchod žel. trati

PARKOVIŠTE PRO OBJEKT ŠIMANOVSKÁ Č. P. 47 (DÚR + DSP)

R-Projekt 07, v.o.s., Třebohostická 14, Praha 10, 100 31

Září 2008

- 14 parkovacích míst + 1 ZTP mimo komunikaci, 11 míst + 1ZTP na komunikaci ul. Šimanovské
- Č. p. 47 je polyfunkční dům (kulturní dům)

MĚŘENÍ TECHNICKÉ SEIZMICITY

SG – Geotechnika a.s., Geologická 4, Praha 5, 152 00

Duben 2009

- Vliv dopravy na kostel Sv. Bartoloměje je dle měření neprůkazný

PROVEDENÍ SMĚROVÉHO PRŮZKUMU DOPRAVY

Městská část Praha 14

Říjen 2011

- Záznam do formulářů na ulici Hodějovská

DALŠÍ PODKLADY

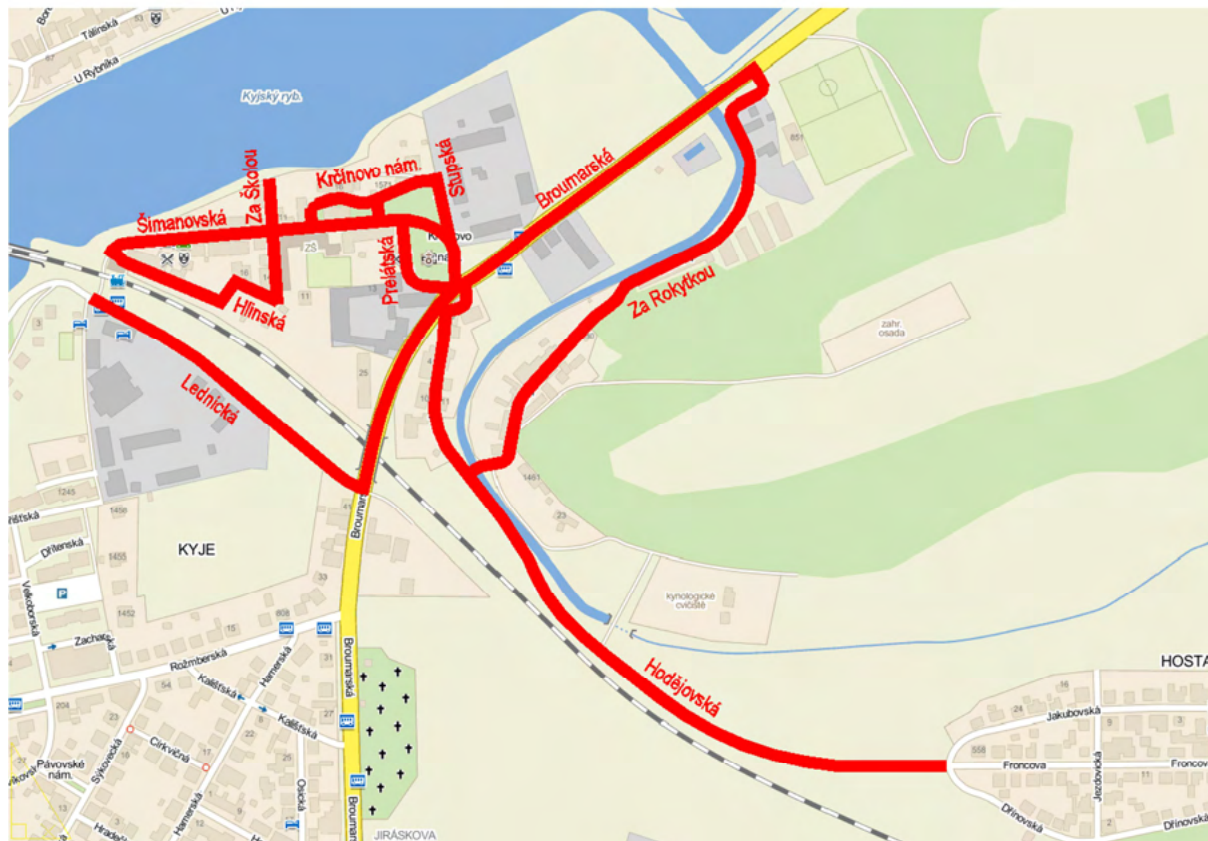
- Informace o počtu konaných akcí, kdy stávající kapacita parkovacích míst je nedostatečná
- Informace o kapacitě kulturního domu během akcí různého typu (divadelní představení, plesy,...)

PODKLADY DOPLNĚNÉ ZPRACOVATELEM:

- Prohlídka dotčené lokality, záznam šířek komunikací a ostatních ploch, fotodokumentace
- Zjištění kapacity kulturního domu od provozovatele, odborný odhad dalších vstupních položek pro výpočet kapacity parkoviště (vozidla rezidentů, kapacita restaurace apod.)

3. Popis stávajícího stavu lokality

Předmětná lokalita se nachází v městské části Praha 14 – Kyje v okolí kostela Sv. Bartoloměje. Týká se ulic Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská, Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Lednická, Hodějovská a Za Rokytkou.



Obrázek 1: Celková situace lokality – zvýraznění předmětu studie (zdroj: www.mapy.cz)

3.1. Ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská

Ulice **Broumarská** má v oblasti sběrnou funkci. Propojuje ulici Českobrodskou s Chlumeckou. Na ulici Broumarské, mezi vyústěním ulice Za Rokytkou (u areálu autoservisu) a vyústěním ulice Hodějovská se nacházejí čtyři přechody pro chodce. Na ulici Broumarská se v blízkosti řešené lokality nachází autobusová zastávka „Kyje“.

Řešený přechod pro chodce na ulici Broumarská (u vyústění ulice Hodějovská) je vyznačen svislým a vodorovným dopravním značením s ochranným ostrůvkem přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci, s komfortní šířkou jízdního pruhu 4,0 m. Je proveden na dlouhém zpomalovacím prahu. Povrch vozovky včetně prahu je živičný.

Dále je předmětem řešení na této ulici dopravní obslužnost nákladní dopravou mezi ulicemi Lednická a Ocelkova. V současné době je zde omezena dopravní svislou dopravní značkou č. B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Mimo dopravní obsluhy“. Toto omezení platí mezi křižovatkami Českobrodská a Ocelkova.

Ulice **Prelátská** spojuje Krčínovo náměstí a ulici Broumarskou, je v celé své délce obytnou zónou, je zde vyznačeno parkovací stání. Povrch komunikace je dlážděný ze

žulových kostek. Šířka komunikace je cca 6,0 m a je určena pro automobilovou dopravu a pěší provoz. Zóna je z ulice Broumarská zdůrazněná zvýšenou plochou.

Krčínovo náměstí kolem kostela Sv. Bartoloměje má povrch komunikace dlážděný žulovými kostkami, šířka vozovky je cca 6,0 m, chodník je jednostranný. Ve zbývajících částech ulice je povrch nezpevněný nebo jsou zde patrné pouze zbytky zpevnění, šířka vozovky je proměnná okolo 4,0 m, v této části chybí odvodnění komunikace a chodníky.

Ulice **Stupská** je situována od Krčínova náměstí severním směrem. Komunikace je posledních cca 70 m slepá. Povrch komunikace je zde částečně zpevněný, šířka je proměnná min. 6,0 m, chodník je v části od Krčínova náměstí do poloviny ulice po pravé straně komunikace a má šířku 1,5 m.

3.2. Ulice Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Lednická

Současný stav organizace dopravy na komunikacích za kostelem Sv. Bartoloměje není vyhovující. Jak je uvedeno výše, jsou zde vytvořeny dvě malé obytné zóny, lokální omezení rychlosti na 30 km/h před školou a na zbývajících částech komunikací je běžný režim s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h. Vzhledem k šířkovému uspořádání komunikací, a ke směrovým a sklonovým poměrům, rychlost vozidel této hodnoty většinou 50 km/h nedosahuje.

V celé této oblasti je problém s parkováním. Ten je často řešen nelegálním způsobem parkování – mimo vyhrazená místa nebo v místech, kde není po zaparkování vozidla zajištěna dostatečná volná šířka jízdního pruhu, nebo stojící vozidla brání rozhledům v křižovatkách.

Ulice **Šimanovská** je obousměrná komunikace, na jejím konci u podchodu vlakové zastávky a kulturního domu je zpevněná dopravní plocha. Ta slouží jako parkoviště a zároveň i jako obratiště. Kulturní dům má vlastní parkoviště opatřené závorami, jeho kapacita je 15 parkovacích stání včetně jednoho stání ZTP.

V části ulice Šimanovské (od křižovatky s ulicí Za Školou na konec komunikace u kulturního domu) je vytvořena obytná zóna. U školy je pak osazeno dopravní značení omezující rychlost na 30 km/h, které je zdůrazněno osazením krátkých zpomalovacích prahů.

Komunikace má živičný kryt, je široká cca 6,0 m mezi obrubami, s oboustrannými chodníky ve většině délky ze zámkové dlažby a šířce více než 1,0 m odděleným od komunikace pásem zeleně.

Ulice **Za Školou** křižuje ulici Šimanovskou, její severní část je slepá, jižní část navazuje na ulici Hlinskou. Komunikace má živičný kryt, je přibližně 7,0 m široká, s oboustrannými chodníky ze zámkové dlažby v severní části, s živičným krytem v jižní části.

Na křižovatce ulic Za Školou a Šimanovská (blíže u školy) je přechod pro chodce vyznačen pouze vodorovným dopravním značením, které je v současné době nevýrazné.

Ulice **Hlinská** je spojnicí ulic Za Školou a Šimanovská, jedná se o nezpevněnou komunikaci nevyhovujících šířkových a směrových parametrů, využívanou kvjzdu na parkoviště u kulturního domu.

V ulici **Lednická** se nachází autobusová zastávka „Nádraží Kyje“. Komunikace se živičným krytem je šířky 6,0 – 7,0 m bez obrub. V okolí je neudržovaná zeleň, průmyslový areál, dvě ubytovny a v blízkosti je také železniční stanice. Jsou zde také zastávky autobusové hromadné dopravy, které jsou umístěny vstřícně na jízdních pružích. Zastávky nejsou řešeny bezbariérově a chybí zde přechod pro chodce.

3.3. Ulice Hodějovská, Za Rokytkou

Komunikace ulice **Hodějovská** má živičný kryt, o šířce cca 5-6 m, s poměrně velkým podélným sklonem v horní části. Komunikace je v zástavbě lemována úzkými chodníky, které v dnešní době slouží převážně k parkování. Ve spodní části je komunikace bez obrubníků a chodníků. Tato ulice propojuje Kyje s městskou částí Hostavice.

Ulice **Za Rokytkou** má šířku 4-6 m, je s živičným krytem, kromě úseku bez obytné zástavby. Ulice je obousměrně průjezdná, propojuje ulice Hodějovskou a Broumarskou.

Vozovky v obou ulicích jsou ve špatném technickém stavu.

4. Navrhované úpravy

4.1. Ochrana kostela Sv. Bartoloměje - ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská

Problematika statiky kostela nelze dát, dle dostupných měření, do souvislosti s vibracemi od dopravy. Vjezd těžkých nákladních vozidel na ulici Broumarskou je v úseku od křižovatky s ulicí Českobrodskou po křižovatku s ulicí Ocelkova a omezen svislým dopravním značením, které není respektováno tranzitní dopravou, především z důvodu špatné vymahatelnosti (zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhy). Průjezd nákladní dopravy doporučujeme omezit pomocí dopravního značení č. B4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“ s dodatkovou tabulkou č. E5 „Celková hmotnost 12 t“.

Toto nové omezení lze uplatnit od křižovatky s ulicí Lednickou po křižovatku s ulicí Ocelkovou. Tímto dojde k vyloučení těžké nákladní dopravy. Vymahatelnost tohoto zákazu je snazší, než při omezení vjezdu nákladní dopravy mimo dopravní obsluhy, kde je dokazování problematické. Na toto dopravní značení je potřeba upozornit už u křižovatek Českobrodská - Broumarská a v opačném směru Chlumecká - Broumarská, Cíglerova - Broumarská a Ocelkova - Broumarská (levé odbočení). Zde je nutné umístit dopravní značky (č. B4 a č. E5) s upozorněním na omezení průjezdnosti nákladní dopravy ve výše uvedeném úseku.

Na přechodu pro chodce přes ulici Broumarskou (u ulice Hodějovská) je umístěn dlouhý příčný práh. Ten může zvyšovat dynamický ráz od dopravy, dle Měření technické seizmicity nebyl však žádný vliv na statiku kostela prokázán. Tento zpomalovací práh je konstruován na provoz MHD, z tohoto důvodu jsou sklony ramp mírné a účinnost zpomalení osobní dopravy není příliš vysoká. Pro účinné zpomalení osobní dopravy se doporučuje přestavba přechodu zúžením jízdních pruhů na 3,50 m včetně vodicích proužků (rozšíření ostrůvku, vysazení chodníkových hran).



Obrázek 2: Ulice Broumarská v místě zastávky „Kyje“

Účinnost výše uvedených opatření se zvýší zejména přestavbou i u všech ostatních přechodů na ulici Broumarská na stejný typ. První možnou úpravou pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců na všech přechodech je vložení středových dělicích ostrůvků na přechodech pro chodce takové šířky, aby jízdní pruhy včetně vodicích proužků měly 3,50 m.

Druhou variantou je zúžení vozovky v místě přechodů na 6,50 m včetně vodicích proužků pomocí vysazení chodníku. Toto řešení je považováno za vhodnější zejména v souvislosti se zimní údržbou. **Zavedením některého z těchto zpomalovacích opatření se komunikace zároveň stane i méně atraktivní pro těžká nákladní vozidla, což povede ke snížení počtu jejich průjezdů bez zavádění dalších restrikcí.**

Z Obrázku 3 je vidět, že ačkoli došlo ke zrušení přechodu přes komunikaci u kostela Sv. Bartoloměje, nedošlo k úpravě signálního pásu u přechodu, nyní místa pro přecházení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tento nedostatek doporučujeme odstranit.



Obrázek 3: Přechod ulice Broumarská u zastávky „Kyje“

Nízká intenzita dopravy a její skladba (doprava se skládá převážně z osobních vozidel), nemá dlážděný kryt na ulici Prelátské a na Krčínově náměstí prokazatelný vliv na statiku kostela, což vyplývá z prováděného průzkumu seizmicity.

Vzhledem k charakteru území a skladbě dopravy navrhujeme zřízení Zóny 30 v ulicích Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Krčínovo náměstí a Prelátská. Úpravou rychlostního limitu se zvýší bezpečnost na komunikacích s významným podílem pěší dopravy, především na trase ke škole. Dojde také ke sjednocení dvou v současné době realizovaných zón a tím k homogenizaci dopravního režimu v celé řešené oblasti.

Dlažba ze žulové kostky, která se nachází v okolí kostela Sv. Bartoloměje, zajistí dostatečné oddělení zóny s upraveným dopravním režimem „Zóna 30“ a není nutné zavádět na vjezdu do zóny další opatření. Kryt vozovky doporučujeme ponechat i vzhledem k historickému charakteru místa.

V případě potřeby navýšení počtu parkovacích míst na ulici Prelátské, doporučujeme zjednosměrnění této komunikace s možností realizace nových parkovacích stání.

Kontejnery na odpad před školní budovou (Krčínovo náměstí) jsou umístěny nevhodně a brání v rozhledu v křižovatce. Jejich umístění by mělo být přehodnoceno. Podobně je potřeba upravit na Krčínově náměstí i zeleň, která v některých místech brání v rozhledu.

Při rekonstrukci ulice Stupská se počítá v již vypracovaném projektu s vybudováním 33 parkovacích míst.

4.2. Posouzení organizace parkování - ulice Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Lednická

Pro oblast (ulice Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Krčínovo náměstí a Prelátská) doporučujeme vytvořit Zónu 30 s vjezdy v místech napojení na ulici Broumarskou opatřené dopravním značením č. IP25a „Zóna s dopravním omezením“, č. IP 25b „Konec zóny s dopravním omezením“. Na činné ploše značky bude uveden symbol značky č. B20a „Nejvyšší povolená rychlost“ s hodnotou 30 km/h resp. č. B20b „Konec nejvyšší povolené rychlosti“ – viz kap. 4.1.



Obrázek 4: Kontejnery bránící rozhledu v křižovatce – Krčínovo náměstí – ul. Šimanovská

4.2.1. Organizace dopravy před školou

Zpomalovací prahy před školní budovou doporučujeme ponechat, vzhledem k omezení rychlosti v celé zóně je vhodné odstranit pouze dopravní značku č. B20a „Nejvyšší povolená rychlost“ (30 km/h). Osazené příčné prahy musí být vhodné na rychlost 30 km/h. Po skončení životnosti těchto prahů doporučujeme řešit zpomalení vozidel pomocí stavební úpravy zpomalovacími polštáři. Tyto prvky zpomalí auta rovněž účinně, způsobují menší hluk než stávající krátké příčné prahy, nebrání v odtoku vody, nebrání provozu cyklistů a mají dlouhou životnost.

Značky č. A12 „Děti!“ doporučujeme rovněž ponechat.

Veškerá vyznačená parkovací a odstavná stání tam, kde není možné zachovat při vyznačeném stání dostatečnou šířku komunikace (3,0 m), doporučujeme odstranit. V souvislosti s tím je rovněž nutné demontovat svislé dopravní značení týkající se parkování. Možnost zvýšení počtu stání lze, vzhledem k šířkovému uspořádání komunikace, spatřovat pouze v odstranění zelených pásů a vytvoření parkovacích zálivů dle ČSN 73 6110.

Parkovací stání na konci ulice Šimanovská u budovy kulturního domu je možné zachovat ve stávajícím počtu. Případné navýšení dle projektové dokumentace je možné po demolici staré železniční zastávky.

Další prvky zklidňování dopravy vzhledem k charakteru a velikosti lokality nedoporučujeme, jejich zavedení by vedlo k narušení plynulosti provozu. Výjimkou je zavedení jednosměrného provozu na komunikacích Krčínova náměstí, které naopak k plynulosti provozu přispějí – viz. Obrázek 6.



Obrázek 5: Parkování v ulici Šimanovská

Ke zvýšení bezpečnosti a snížení počtu kolizních bodů zejména při otáčení vozidel vezoucích děti do školy vede návrh organizace dopravy na komunikacích na Krčínově náměstí mezi ulicemi Šimanovská. Tyto komunikace mají v současné době nezpevněný kryt. Jejich zpevněním a drobnou úpravou jejich sklonů by došlo k vytvoření prakticky rovnocenné trasy s ulicí Šimanovskou, která by mohla vést po Krčínově náměstí a mohla být využita pro jednosměrný pohyb vozidel přijíždějících a odjíždějících k základní škole. To povede ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, především dětí. Pro usměrnění vozidel a zvýšení počtu stání doporučujeme tyto komunikace zřídit jako jednosměrné (šířka zpevnění min. 4,0 m), možná je i jednosměrná varianta s parkovacím pruhem (komunikace šířky 6,0 m).



Obrázek 6: Organizace dopravy v souvislosti s provozem u školy [mapový zdroj: www.mapy.cz]



Obrázek 7: Zpomalovací práh před školou v ulici Šimanovská



Obrázek 8: Nezpevněná komunikace na Krčínově náměstí

4.2.2. Kulturní dům

Doporučená docházková vzdálenost od zastávek hromadné dopravy dle ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1, je maximálně do 500 m.

Docházková vzdálenost ze zastávky „Kyje“ na ulici Broumarská vyhovuje této normě - vzdálenost ze zastávky ke kulturnímu domu je cca 470 m. Vlakové zastávky „Praha-Kyje“ a autobusová zastávka „Nádraží Kyje“ jsou v těsné blízkosti kulturního domu a docházková vzdálenost je proto vyhovující.

Z hlediska parkovacích ploch je docházková vzdálenost dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací 200 m pro krátkodobé parkování a 300 m pro dlouhodobé parkování. Nicméně tato hodnota je pouze doporučená a je ovlivněna lokalitou. Navržená parkovací stání na ulici Stupská toto kritérium nesplňují, vzdálenost ke kulturnímu domu je cca 410 m. Tato nově vytvořená parkovací místa budou pravděpodobně převážně sloužit rezidentům, a proto je pro potřeby kulturního domu vhodnější navrhnout parkovacích stání na ulici Lednická, která jsou maximálně ve vzdálenosti 360 m. Zde je možné vybudovat větší počet parkovacích míst, která nebudou ve velkém počtu využívána rezidenty.

Výstavba parkoviště na ulici Lednická o kapacitě 107 stání včetně 6 ZTP a 2 stání pro autobusy (nebo 5 osobních automobilů) je plánována v souvislosti s nedostatkem parkovacích míst u kulturního domu. V současné době je na pozemku u kulturního domu na ulici Šimanovské parkoviště s kapacitou 15 stání včetně jednoho ZTP a 4 parkovací stání před budovou, navrženo je zde 11 míst a 1 ZTP na komunikaci. Dále je plánována výstavba parkovacích stání v sousedství kulturního domu na ulici Hlinská. Zde se jedná o 9 parkovacích stání. Naprojektováno je i parkoviště na ulici Stupské a úprava části Krčínova náměstí. Zde má vzniknout celkem 37 stání.

Dle výpočtu podle ČSN 73 6110 je počet stání pro potřeby kulturního domu následující:

Údaje kulturního domu:

Kapacita kulturního domu při divadelních představeních: 175 míst

Kapacita kulturního domu při školení:	125 míst
Plocha sálu kulturního domu při tanečních akcích:	163 m ²
Kapacita hotelu kulturního domu:	36 lůžek
Velikost restaurace v kulturním domě:	70 m ² , 40 míst

Parkovací stání				
			Z počtu stání	
Druh stavby	Účelová jednotka	Počet účelových jednotek na 1 stání	Krátkodobých %	Dlouhodobých %
divadlo, koncertní síň	sedadla	4	-	100
taneční sál	plocha sálu	8	50	50
školicí zařízení	posluchač	3	20	80
restaurace	plocha	4,6	70	30
hotel	lůžka	3	-	100

Divadlo, koncertní síň	$175/4 = 44$ stání (44 dlouhodobých)
Taneční sál	$163/8 = 21$ stání (10 krátkodobých, 11 dlouhodobých)
Školicí zařízení	$125/3 = 42$ stání (8 krátkodobých, 34 dlouhodobých)
Restaurace	$70/4,6 = 16$ stání (12 krátkodobých, 4 dlouhodobé)
Hotel	$36/3 = 12$ stání (12 dlouhodobých)

Využití kulturního domu pro divadlo, koncertní vystoupení, taneční parket či školení není možné souběžně. Při využití sálu pro školení je možné předpokládat, že nebude plně vyčerpána kapacita sálu, nebude tedy potřeba tak vysoký počet parkovacích míst. Lze uvažovat o maximálním požadavku na využití parkovacích míst takto: $44 + 16 + 12 = 72$ stání.

K těmto stáním je dále nutné započíst odstavná stání pro rezidenty v oblasti. Nachází se zde zástavba rodinných domů, z nichž velká část nedisponuje vlastním vjezdem, a vozy jsou odstaveny na ulici. Dle ČSN 73 6110 je možné pro každou bytovou jednotku uvažovat 1 odstavné stání. Uvažováno je 40 bytových jednotek. Dále je v oblasti restaurace Bowling u Sv. Bartoloměje se čtyřmi bowlingovými drahami. Plocha sálu restaurace je cca 80 m².

Restaurace Bowling u Sv. Bartoloměje	$80/4,6 = 17$ stání (12 krátkodobých, 5 dlouhodobých)
--------------------------------------	---

Celkem tedy do celkové rovnice vstupuje 89 parkovacích stání a 40 odstavných stání.

Součinitel vlivu stupně automobilizace je uvažován $k_a = 1,75$, součinitel redukce počtu stání dle území je stanoven na $k_p = 0,6$ (vliv HD dle výpočtu dle ČSN 73 6110 = dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou).

$$N = O_o * k_a + P_o * k_a * k_p$$

$$N = 40 * 1,75 + 89 * 1,75 * 0,6$$

$$N = 70 + 94$$

$$N = 164 \text{ stání}$$

Z ulice Stupská není sice vyhovující docházková vzdálenost, přesto se dá vybudování těchto parkovacích míst doporučit. Dá se předpokládat jejich využití i rezidenty, návštěvníky fary a kostela Sv. Bartoloměje a hosty restaurace U Sv. Bartoloměje.

V oblasti za kostelem Sv. Bartoloměje po vybudování parkoviště na ulici Stupské a míst u kulturního domu na ulici Hlinské bude k dispozici 65 (37 + 15 + 4 + 9) parkovacích a odstavných stání. Do požadované kapacity 164 stání bude nutné vybudovat dalších 99 stání v lokalitě ulice Lednické. Na ulici Lednické je projektovaných 112 stání. Dá se předpokládat, že tato stání nebudou sloužit pouze k parkování vozidel během kulturních akcí, ale budou zároveň z části využita pro odstavení vozidel jako parkoviště typu P+R a dále pro parkování vozidel zaměstnanců přílehlých průmyslových areálů a také pro klienty ubytoven na ulici Lednické.

Výstavbu parkoviště na ulici Lednické lze doporučit. V projektu je o 13 stání více, než je spočítáno výpočtem (ubytovna na Lednické není ve výpočtu zahrnuta, protože má parkování na svém pozemku). Stání je potřeba budovat hlavně od prostoru podchodu železniční tratě. Vynechání 13 stání (nad rámec výpočtu nutných stání pro potřeby kulturního domu) na straně parkoviště u ulice Broumarské se považuje za nekoncepční vzhledem k uspořádání prostoru komunikace. **V projektu nejsou zapracovány autobusové zastávky MHD.** Je pravděpodobné, že po jejich zapracování do projektu dojde k mírnému snížení počtu parkovacích stání. Dále v důsledku vydání nové normy ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel platné od března 2011 se doporučuje zapracovat změny normy do projektu. Počet, rozměry a další požadavky na stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace musí rovněž splňovat vyhlášku č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Do projektu „Zřízení parkovacích stání v ulici Lednické“ by bylo vhodné kvůli komplexnosti řešení dopravy v ulici Lednická zapracovat autobusové zastávky „Nádraží Kyje“, které v projektu nejsou. Dle přílohy č. 2 odstavce 3 vyhlášky č. 398/2009 Sb. je nutné doplnit zastávky rovněž přechodem pro chodce, který doporučujeme samostatně nasvětlit. V souvislosti s poměry v zatáčce v ulici Morušové (pokračování ulice Lednické) je nutné prověřit rozhledové poměry tohoto přechodu, včetně jeho rozlišitelnosti a pravděpodobně snížit rychlost na 30 km/h.

Při vybudování parkovacích stání na výše uvedených lokalitách bude splněn požadavek na parkování a odstavování vozidel i v době kulturních akcí.

Informovanost o parkovišti na ulici Lednické lze zvýšit pomocí dopravní značky č. IP11b „Kolmé parkovací stání“ s dodatkovou tabulkou č. E12 „Text“ s nápisem „Kulturní dům“ a dodatkovou tabulkou č. E3a „Vzdálenost“ s nápisem „300 m“ na ulici Broumarské před odbočením do ulice Stupská a pomocí označení č. IP11b „Kolmé parkovací stání“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Text“ s nápisem „Kulturní dům“ a č. E7b „Směrová šipka“ u odbočení do ulice Lednické a to z obou možných směrů (viz. Obrázek 10). Toto dopravní značení bude osazeno trvale, tím i v případě menších akcí, které nebudou vyžadovat řízení dopravy, bude toto parkoviště částečně využito. Z parkoviště na ulici Lednická je nutné zajistit bezpečný přístup chodců včetně osob ZTP.

Pro snadnější organizaci dopravy je možné zajistit také řízení dopravy za pomoci městské policie a pořadatele. Toto doporučujeme při organizování velkých akcí konaných několikrát ročně. Pomocí městské policie je vhodné využít i po zavedení nového dopravního režimu než bude organizace dopravy zažita.



Obrázek 9: Autobusové zastávky „Nádraží Kyje“ na ulici Lednická

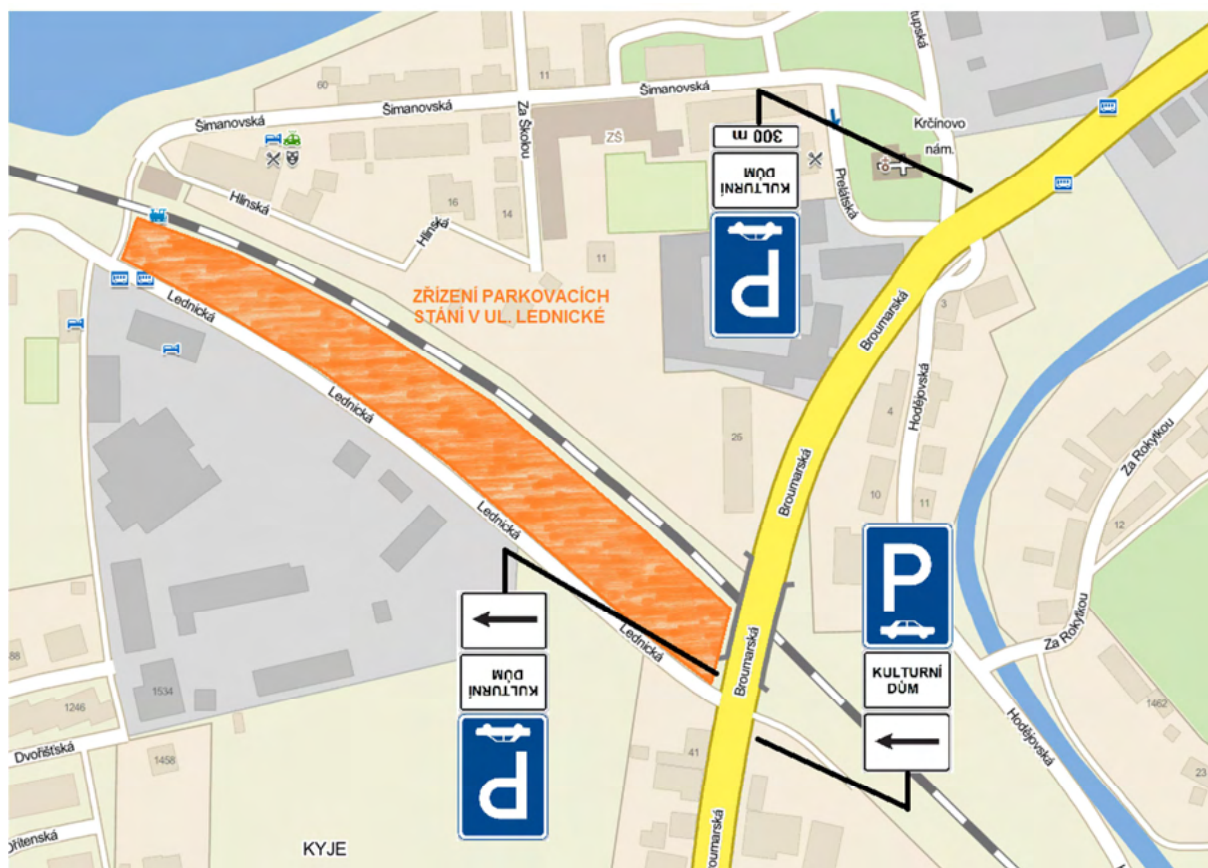
Využití automatického elektronického parkovacího systému vzhledem k významu lokality, pořizovací a provozní ceně systému, není vhodné.

Další variantou je oddělení parkovacích ploch pro rezidenty a návštěvníky kulturního domu, restaurací apod. Praktické provedení se jeví jako pracné, vyžadována by byla spolupráce rezidentů. Elektronický systém by v tomto případě musel být vybaven čtečkou poznávacích značek, díky které by bylo možné automatické rozpoznávání vozidel rezidentů od návštěvníků. Zřejmé je, že tento systém je nákladný na zřízení a vyžaduje i náročnou údržbu, kdy je potřeba udržovat aktualizované SPZ vozidel rezidentů. Z hlediska obyvatel oblasti je pohodlný, každý by měl zajištěno parkovací stání.

Jakýkoli automatický parkovací systém je také nutné doplnit svislým dopravním značením popsáný výše a uvedený na Obrázku 10.

4.2.3. Obyvatelé oblasti

Řešení problematiky parkování obyvatel žijících v této lokalitě je vzhledem k šířkovým poměrům složité. V navrhovaných opatřeních nebyla stávající legální parkovací místa omezena. Vzhledem k navrhovaným novým parkovištím na ulici Stupská a Lednická, a v případě potřeby i Prelátská, dojde k navýšení celkového počtu parkování v celé oblasti. Ta budou využívána nejen při kulturních akcích, ale je možné je využít rezidenty tak, aby byly uspokojeny jejich potřeby pro parkování.



Obrázek 10: Označení parkoviště v ulici Lednická [mapový zdroj: www.mapy.cz]

4.2.4. Další drobné nedostatky

Varovný pás na vjezdu na parkoviště za kulturním domem (ulice Šimanovská) je umístěn nevhodně a není opodstatněný. Měl by být umístěn za obrubníkem vjezdu a ukončen v místě, kde silniční obrubník dosahuje výšky 80 mm nad hranou vozovky.



Obrázek 11: Nevhodně provedený varovný pás u výjezdu z parkoviště na ulici Šimanovské

Doporučujeme obnovit opotřeбенé vodorovné dopravní značení v celé oblasti tak, aby bylo dostatečně viditelné a plnilo svoji funkci. Přechod přes ulici Za Školou řádně odstranit (v Zóně 30 se přechody nezřizují), pokud zóna vytvořena nebude, tak doplnit svislým značením nebo opět jej také úplně odstranit.

V místě zeleně doporučujeme její dostatečnou údržbu tak, aby nebránila rozhledu a nezasahovala do průjezdných a průchozích prostorů komunikací.

4.3. Posouzení organizace dopravy – ulice Hodějovská a Za Rokytou

V místech, kde je šířkové uspořádání nedostatečné je nutné vyloučit nelegální parkování (např. vymáháním pokut).

Z hlediska zvýšení počtu parkovacích míst a zvýšení bezpečnosti doporučujeme, na části ulice Hodějovská a na ul. Za Rokytou, zavedení jednosměrného provozu – viz Obrázek 12. Návrh vedení dopravy vychází ze směrových a výškových poměrů na obou ulicích. Současně změna organizace vedení dopravy (zjednosměrnění ulice) vyloučí část tranzitní dopravy, kterou je možné vést po komunikacích vyššího dopravního významu.

Ke zvýšení bezpečnosti chodců, zejména dětí, by bylo vhodné propojit chodníky na ulicích Hodějovské s ulicí Za Rokytou.



Obrázek 12: Organizace dopravy na ulici Hodějovské a Za Rokytkou [mapový zdroj: www.mapy.cz]

Betonová svodidla typu City blok, která slouží jako šikana v ulici Hodějovská, je účinné pouze v případě, že bude provedeno kvalitně. Ve střední části zastavěného úseku ulice Hodějovská jsou betonová svodidla postavená podél obrubníku, což ke zklidnění dopravy nepřispívá a není toto umístění opodstatněné – viz Obrázek 14. Využití prvků zklidnění dopravy není na této komunikaci vhodné tam, kde je stávající zástavbou omezena šířka uličního prostoru. Vytváření vertikálních zpomalovacích prvků (prahy, polštáře) není vhodné z důvodu velkého podélného sklonu komunikace a těsné blízkosti zástavby – zvýšení hlukové zátěže.



Obrázek 13: Ulice Hodějovská ve směru od ulice Broumarské



Obrázek 14: Ulice Hodějovská – nevhodně postavené betonové svodidlo



Obrázek 15: Ulice Hodějovská ve směru od ulice Broumarské



Obrázek 16: Ulice Za Rokytkou ve směru od ulice Hodějovské



Obrázek 17: Ulice Za Rokytkou ve směru od ulice Hodějovské

4.3.1. Směrový průzkum vozidel

Sčítání se provádělo v čtyřhodinových intervalech 7-11 a 13-17 hod v jeden *běžný pracovní den* v týdnu, ve středu 5. 10. 2011 a 1x v *běžný pátek*, 7. 10. 2011. Byl zjišťován podíl tranzitní dopravy na ulici Hodějovská a z důvodu možnosti vylepšení organizace dopravy.

Sčítání bylo provedeno na ulici Hodějovské ve třech profilech (viz Metodika směrového průzkumu dopravy – Příloha 1):

- sčítací lokalita B – na křižovatce ul. Broumarská a Hodějovská
- sčítací lokalita H – podjezd železniční trati u zastávky MHD Hostavice
- sčítací lokalita N – podjezd železniční trati v ulici Národních Hrdinů

Průměrný počet projíždějících vozidel ve sčítacím období je 16% z celkového počtu sledovaných vozidel v lokalitě. Tím byl předpoklad, že dopravu tvoří z větší části pouze projíždějící vozidla vyvrácen (podrobnosti viz Příloha 2). Z toho důvodu je možné navrhnout a realizovat nové uspořádání dopravy na ulicích Hodějovská a Za Rokytkou.

5. Závěry a doporučení

V rámci studie bylo analyzováno několik dílčích problémů.

Ochrana kostela Sv. Bartoloměje

Vliv vibrací od dopravy, které by měly účinky na statiku kostela, nebyly seizmologickým měřením prokázány. Také z důvodu nízkých intenzit vozidel není důvod dlážděný kryt vozovky na ulici Prelátská a na části Krčínova náměstí měnit, současně ho doporučujeme ponechat i vzhledem k historickému charakteru místa. Ke snížení vibrací vznikajících na ulici Broumarské, je možné omezit vjezd těžkých nákladních vozidel jejich vyloučením z provozu. Toto opatření se týká vozidel nad 12t. Nelze však vyloučit hromadnou dopravu.

Doporučujeme vytvoření „Zóny 30“ v celé oblasti okolí kostela Sv. Bartoloměje (Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská, Šimanovská, Za Školou a Hlinská), která je připojena na ulici Broumarskou. Komunikace v okolí kostela jsou využívány k obsluze území pouze osobními automobily a zásobováním. Stávající dlážděný kryt zajistí srozumitelný přechod do jiného dopravního režimu.

Dodržování rychlostí na ulici Broumarské lze zvýšit úpravami přechodů na této ulici, při kterých by byla vozovka zúžena. Komunikace plní v oblasti sběrnou funkci a snížení rychlosti na méně než 50 km/h není odůvodněné a nedoporučuje se.

V případě potřeby navýšení počtu parkovacích míst na ulici Prelátské, doporučujeme jednosměrnění této ulice.

Posouzení organizace parkování

Řešení problému otáčení vozidel vezoucích děti do školy je vyřešen pomocí organizace dopravy komunikací na Krčínově náměstí, spočívajících i ve stavebních úpravách místních komunikací. Vytvořením jednosměrné zpevněné komunikace by kromě přehlednější, plynulejší a bezpečnější dopravní situace před školou v ranních hodinách vznikl prostor pro zřízení dalších parkovacích míst.

Nejpálčivějším problémem oblasti je parkování a odstavování vozidel v oblasti, především v době konání rozsáhlejších kulturních akcí. Počet požadovaných parkovacích míst koresponduje s počtem míst dle zpracovaných projektových dokumentací, které byly podkladem od zadavatele. Je vhodné postupně všechna parkovací místa realizovat.

Posouzení organizace dopravy

Z výsledků směrového průzkumu, jehož cílem bylo ověřit kolik řidičů ulicí Hodějovskou pouze projíždí vyplývá, že ulice je využívána zejména vozidly, která směřují do ulic Hodějovská, Za Rokytou a do městské části Hostavice a není používána jako tranzitní.

Přesto je vhodné zavedení jednosměrného provozu na ulici Hodějovská (mezi Broumarskou a Za Rokytou) a celé ulice Za Rokytou. Důvodem jsou zejména šířkové poměry na těchto komunikacích a zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu.

Návrh řešení podle priorit zadání projektu

Největším problémem v řešené lokalitě je nedostatek parkovacích míst v době konání akcí v místním kulturním domě. Doporučujeme jako první etapu realizovat parkovací stání na ulici Lednická, včetně svislého dopravního značení – viz kap. 4.2.2. Současně je nutné řešit zastávky hromadné dopravy na ulici Lednická, protože současný projekt na úpravu této komunikace je neřeší.

Následovat by měla realizace parkování z důvodu řešení parkovacích míst nejen v době konání kulturních akcí.

Dalším důležitým krokem je zklidnění a organizace dopravy na ulici Šimanovská, zejména v okolí základní školy, a úprava jednosměrnosti Krčínova náměstí.

Úprava organizace dopravy na ulici Hodějovská a Za Rokytkou zvýší bezpečnost všech účastníků silničního provozu a pobytovou hodnotu místních obyvatel.

Parkování na ulici Stupská je možné řešit s ohledem na poptávku parkování v případě, že nebude počet parkovacích a odstavných stání na ulici Lednická dostačující.

Samostatným krokem je změna organizace dopravy na ulici Prelátská a Krčínova náměstí, která řeší problematiku parkování a vedení dopravy v okolí kostela Sv. Bartoloměje. S tím souvisí i úprava ulice Broumarské – řešení přechodu pro chodce a vedení nákladní dopravy.

6. Přílohy

Příloha 1 – Metodika směrového průzkumu dopravy na Hodějovské ulici

Příloha 2 – Zpracování směrového průzkumu dopravy na Hodějovské ulici



Studie zklidnění dopravy v oblasti kostela Sv. Bartoloměje

Zadavatel: Městská část Praha 14

Říjen 2011

Zodpovědný řešitel: Ing. Radim Striegler

Řešitelský tým: Ing. Veronika Valentová

Ing. Eva Simonová

Ing. Pavel Havránek

Obsah

1.	Identifikační údaje.....	3
2.	Podklady a průzkumy	4
3.	Popis stávajícího stavu lokality	6
3.1.	Ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská.....	6
3.2.	Ulice Šimanovská, Za školou, Hlinská, Lednická	7
3.3.	Ulice Hodějovská, Za Rokytkou	8
4.	Navrhované úpravy.....	9
4.1.	Ochrana kostela Sv. Bartoloměje - ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská	9
4.2.	Posouzení organizace parkování - ulice Šimanovská, Za školou, Hlinská, Lednická	11
4.2.1.	Organizace dopravy před školou	11
4.2.2.	Kulturní dům	14
4.2.3.	Obyvatelé oblasti	17
4.2.4.	Další drobné nedostatky	18
4.3.	Posouzení organizace dopravy – ulice Hodějovská a Za Rokytkou.....	19
4.3.1.	Směrový průzkum vozidel.....	23
5.	Závěry a doporučení	24
6.	Přílohy	26

1. Identifikační údaje

Zadavatel:

Městská část Praha 14

Odbor výstavby a dopravy

se sídlem: Bratří Venclíků 1073

zastoupený: Ing. Věrou Joudovou

vedoucí odboru výstavby a dopravy

Za objednatele je oprávněn jednat ve věcech této smlouvy: Ing. Věra Joudová

IČO: 00231312

DIČ: CZ00231312

Bankovní spojení: PPF banka, a.s.

Číslo účtu: 19-98000 50998/6000

Zpracovatel:

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Líšeňská 33a, 636 00 Brno

zastoupený: prof. Ing. Karlem Pospíšilem, Ph.D., MBA

ředitelem

Za objednatele je oprávněn jednat ve věcech této smlouvy:

Ing. Radim Striegler, Ing. Jindřich Frič, Ph.D.

IČO: 44994575

DIČ: CZ44994575

Bankovní spojení: KB Brno-město

Číslo účtu: 100736-621/0100

2. Podklady a průzkumy

REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ OBLAST STARÝCH KYJÍ – 1. ETAPA (DSP + DZS)

Ing. Eva Mohelnická - ASTRA projekt, Antala Staška 1859/34, Praha 4, 140 00

Červen 2008

- Ul. Stupská – vytvoření 33 parkovacích míst v této ulici a 4 míst na Krčínově náměstí
- Ul. Za Školou - spodní část ulice mezi ul. Šimanovskou a železniční tratí, zasahuje také do ulice Hlinské, nová komunikace a chodníky, schodiště v ul. Hlinské
- Hlinská – úpravy ulice u kulturního domu, demolice budovy staré vlakové zastávky, vytvoření 9 parkovacích míst

ZŘÍZENÍ PARKOVACÍCH STÁNÍ V UL. LEDNICKÉ (DÚR + DSP)

PPU spol. s.r.o., Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10

Listopad 2010

- Podél komunikace navrženo 102 kolmých parkovacích stání, z nich 6 pro ZTP. Dále 5 podélných stání (resp. 2 autobusová)
- Chodník napojen na podchod žel. trati

PARKOVIŠTE PRO OBJEKT ŠIMANOVSKÁ Č. P. 47 (DÚR + DSP)

R-Projekt 07, v.o.s., Třebohostická 14, Praha 10, 100 31

Září 2008

- 14 parkovacích míst + 1 ZTP mimo komunikaci, 11 míst + 1ZTP na komunikaci ul. Šimanovské
- Č. p. 47 je polyfunkční dům (kulturní dům)

MĚŘENÍ TECHNICKÉ SEIZMICITY

SG – Geotechnika a.s., Geologická 4, Praha 5, 152 00

Duben 2009

- Vliv dopravy na kostel Sv. Bartoloměje je dle měření neprůkazný

PROVEDENÍ SMĚROVÉHO PRŮZKUMU DOPRAVY

Městská část Praha 14

Říjen 2011

- Záznam do formulářů na ulici Hodějovská

DALŠÍ PODKLADY

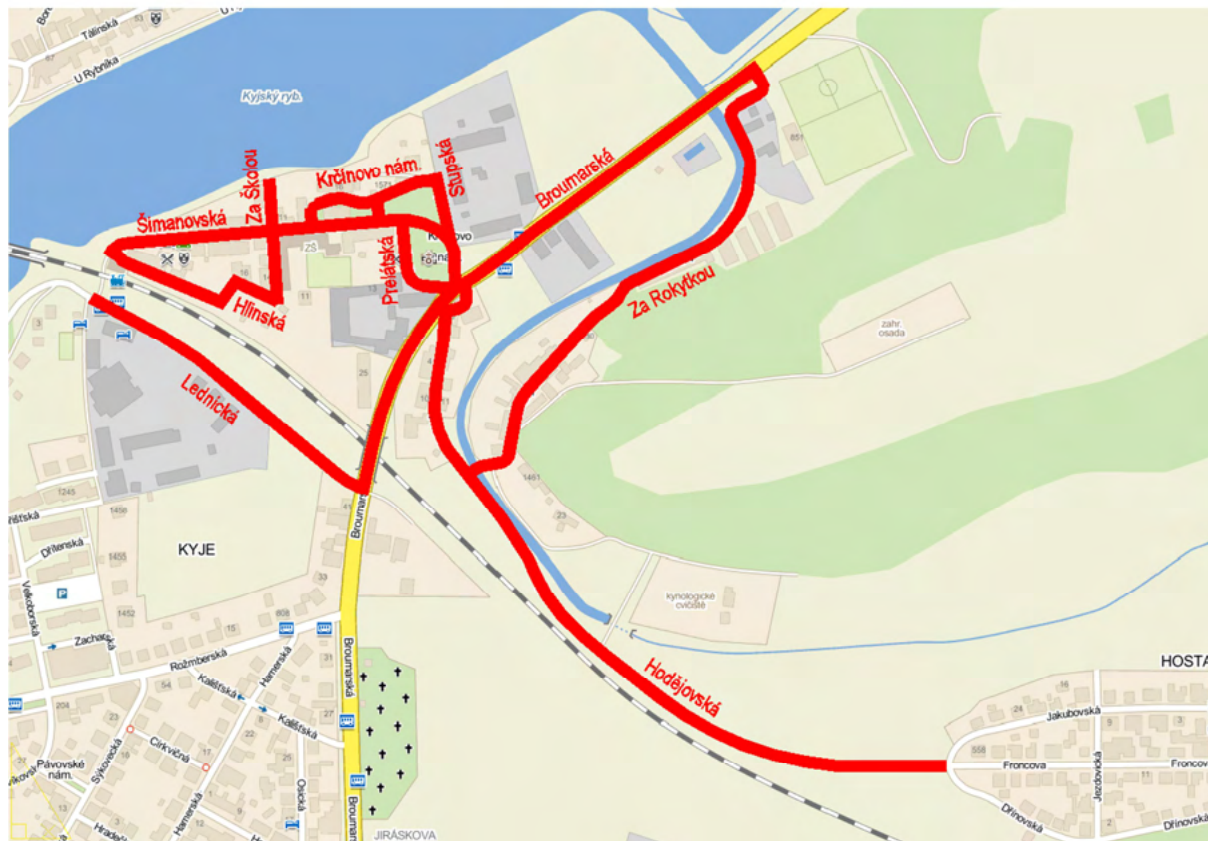
- Informace o počtu konaných akcí, kdy stávající kapacita parkovacích míst je nedostatečná
- Informace o kapacitě kulturního domu během akcí různého typu (divadelní představení, plesy,...)

PODKLADY DOPLNĚNÉ ZPRACOVATELEM:

- Prohlídka dotčené lokality, záznam šířek komunikací a ostatních ploch, fotodokumentace
- Zjištění kapacity kulturního domu od provozovatele, odborný odhad dalších vstupních položek pro výpočet kapacity parkoviště (vozidla rezidentů, kapacita restaurace apod.)

3. Popis stávajícího stavu lokality

Předmětná lokalita se nachází v městské části Praha 14 – Kyje v okolí kostela Sv. Bartoloměje. Týká se ulic Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská, Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Lednická, Hodějovská a Za Rokytkou.



Obrázek 1: Celková situace lokality – zvýraznění předmětu studie (zdroj: www.mapy.cz)

3.1. Ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská

Ulice **Broumarská** má v oblasti sběrnou funkci. Propojuje ulici Českobrodskou s Chlumeckou. Na ulici Broumarské, mezi vyústěním ulice Za Rokytkou (u areálu autoservisu) a vyústěním ulice Hodějovská se nacházejí čtyři přechody pro chodce. Na ulici Broumarská se v blízkosti řešené lokality nachází autobusová zastávka „Kyje“.

Řešený přechod pro chodce na ulici Broumarská (u vyústění ulice Hodějovská) je vyznačen svislým a vodorovným dopravním značením s ochranným ostrůvkem přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci, s komfortní šířkou jízdního pruhu 4,0 m. Je proveden na dlouhém zpomalovacím prahu. Povrch vozovky včetně prahu je živičný.

Dále je předmětem řešení na této ulici dopravní obslužnost nákladní dopravou mezi ulicemi Lednická a Ocelkova. V současné době je zde omezena dopravní svislou dopravní značkou č. B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Mimo dopravní obsluhy“. Toto omezení platí mezi křižovatkami Českobrodská a Ocelkova.

Ulice **Prelátská** spojuje Krčínovo náměstí a ulici Broumarskou, je v celé své délce obytnou zónou, je zde vyznačeno parkovací stání. Povrch komunikace je dlážděný ze

žulových kostek. Šířka komunikace je cca 6,0 m a je určena pro automobilovou dopravu a pěší provoz. Zóna je z ulice Broumarská zdůrazněná zvýšenou plochou.

Krčínovo náměstí kolem kostela Sv. Bartoloměje má povrch komunikace dlážděný žulovými kostkami, šířka vozovky je cca 6,0 m, chodník je jednostranný. Ve zbývajících částech ulice je povrch nezpevněný nebo jsou zde patrné pouze zbytky zpevnění, šířka vozovky je proměnná okolo 4,0 m, v této části chybí odvodnění komunikace a chodníky.

Ulice **Stupská** je situována od Krčínova náměstí severním směrem. Komunikace je posledních cca 70 m slepá. Povrch komunikace je zde částečně zpevněný, šířka je proměnná min. 6,0 m, chodník je v části od Krčínova náměstí do poloviny ulice po pravé straně komunikace a má šířku 1,5 m.

3.2. Ulice Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Lednická

Současný stav organizace dopravy na komunikacích za kostelem Sv. Bartoloměje není vyhovující. Jak je uvedeno výše, jsou zde vytvořeny dvě malé obytné zóny, lokální omezení rychlosti na 30 km/h před školou a na zbývajících částech komunikací je běžný režim s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h. Vzhledem k šířkovému uspořádání komunikací, a ke směrovým a sklonovým poměrům, rychlost vozidel této hodnoty většinou 50 km/h nedosahuje.

V celé této oblasti je problém s parkováním. Ten je často řešen nelegálním způsobem parkování – mimo vyhrazená místa nebo v místech, kde není po zaparkování vozidla zajištěna dostatečná volná šířka jízdního pruhu, nebo stojící vozidla brání rozhledům v křižovatkách.

Ulice **Šimanovská** je obousměrná komunikace, na jejím konci u podchodu vlakové zastávky a kulturního domu je zpevněná dopravní plocha. Ta slouží jako parkoviště a zároveň i jako obratiště. Kulturní dům má vlastní parkoviště opatřené závorami, jeho kapacita je 15 parkovacích stání včetně jednoho stání ZTP.

V části ulice Šimanovské (od křižovatky s ulicí Za Školou na konec komunikace u kulturního domu) je vytvořena obytná zóna. U školy je pak osazeno dopravní značení omezující rychlost na 30 km/h, které je zdůrazněno osazením krátkých zpomalovacích prahů.

Komunikace má živičný kryt, je široká cca 6,0 m mezi obrubami, s oboustrannými chodníky ve většině délky ze zámkové dlažby a šířce více než 1,0 m odděleným od komunikace pásem zeleně.

Ulice **Za Školou** křížuje ulici Šimanovskou, její severní část je slepá, jižní část navazuje na ulici Hlinskou. Komunikace má živičný kryt, je přibližně 7,0 m široká, s oboustrannými chodníky ze zámkové dlažby v severní části, s živičným krytem v jižní části.

Na křižovatce ulic Za Školou a Šimanovská (blíže u školy) je přechod pro chodce vyznačen pouze vodorovným dopravním značením, které je v současné době nevýrazné.

Ulice **Hlinská** je spojnicí ulic Za Školou a Šimanovská, jedná se o nezpevněnou komunikaci nevyhovujících šířkových a směrových parametrů, využívanou kvjzdu na parkoviště u kulturního domu.

V ulici **Lednická** se nachází autobusová zastávka „Nádraží Kyje“. Komunikace se živičným krytem je šířky 6,0 – 7,0 m bez obrub. V okolí je neudržovaná zeleň, průmyslový areál, dvě ubytovny a v blízkosti je také železniční stanice. Jsou zde také zastávky autobusové hromadné dopravy, které jsou umístěny vstřícně na jízdních pružích. Zastávky nejsou řešeny bezbariérově a chybí zde přechod pro chodce.

3.3. Ulice Hodějovská, Za Rokytkou

Komunikace ulice **Hodějovská** má živičný kryt, o šířce cca 5-6 m, s poměrně velkým podélným sklonem v horní části. Komunikace je v zástavbě lemována úzkými chodníky, které v dnešní době slouží převážně k parkování. Ve spodní části je komunikace bez obrubníků a chodníků. Tato ulice propojuje Kyje s městskou částí Hostavice.

Ulice **Za Rokytkou** má šířku 4-6 m, je s živičným krytem, kromě úseku bez obytné zástavby. Ulice je obousměrně průjezdná, propojuje ulice Hodějovskou a Broumarskou.

Vozovky v obou ulicích jsou ve špatném technickém stavu.

4. Navrhované úpravy

4.1. Ochrana kostela Sv. Bartoloměje - ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská

Problematika statiky kostela nelze dát, dle dostupných měření, do souvislosti s vibracemi od dopravy. Vjezd těžkých nákladních vozidel na ulici Broumarskou je v úseku od křižovatky s ulicí Českobrodskou po křižovatku s ulicí Ocelkova a omezen svislým dopravním značením, které není respektováno tranzitní dopravou, především z důvodu špatné vymahatelnosti (zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhy). Průjezd nákladní dopravy doporučujeme omezit pomocí dopravního značení č. B4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“ s dodatkovou tabulkou č. E5 „Celková hmotnost 12 t“.

Toto nové omezení lze uplatnit od křižovatky s ulicí Lednickou po křižovatku s ulicí Ocelkovou. Tímto dojde k vyloučení těžké nákladní dopravy. Vymahatelnost tohoto zákazu je snazší, než při omezení vjezdu nákladní dopravy mimo dopravní obsluhy, kde je dokazování problematické. Na toto dopravní značení je potřeba upozornit už u křižovatek Českobrodská - Broumarská a v opačném směru Chlumecká - Broumarská, Cíglerova - Broumarská a Ocelkova - Broumarská (levé odbočení). Zde je nutné umístit dopravní značky (č. B4 a č. E5) s upozorněním na omezení průjezdnosti nákladní dopravy ve výše uvedeném úseku.

Na přechodu pro chodce přes ulici Broumarskou (u ulice Hodějovská) je umístěn dlouhý příčný práh. Ten může zvyšovat dynamický ráz od dopravy, dle Měření technické seizmicity nebyl však žádný vliv na statiku kostela prokázán. Tento zpomalovací práh je konstruován na provoz MHD, z tohoto důvodu jsou sklony ramp mírné a účinnost zpomalení osobní dopravy není příliš vysoká. Pro účinné zpomalení osobní dopravy se doporučuje přestavba přechodu zúžením jízdních pruhů na 3,50 m včetně vodicích proužků (rozšíření ostrůvku, vysazení chodníkových hran).



Obrázek 2: Ulice Broumarská v místě zastávky „Kyje“

Účinnost výše uvedených opatření se zvýší zejména přestavbou i u všech ostatních přechodů na ulici Broumarská na stejný typ. První možnou úpravou pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců na všech přechodech je vložení středových dělicích ostrůvků na přechodech pro chodce takové šířky, aby jízdní pruhy včetně vodicích proužků měly 3,50 m.

Druhou variantou je zúžení vozovky v místě přechodů na 6,50 m včetně vodicích proužků pomocí vysazení chodníku. Toto řešení je považováno za vhodnější zejména v souvislosti se zimní údržbou. **Zavedením některého z těchto zpomalovacích opatření se komunikace zároveň stane i méně atraktivní pro těžká nákladní vozidla, což povede ke snížení počtu jejich průjezdů bez zavádění dalších restrikcí.**

Z Obrázku 3 je vidět, že ačkoli došlo ke zrušení přechodu přes komunikaci u kostela Sv. Bartoloměje, nedošlo k úpravě signálního pásu u přechodu, nyní místa pro přecházení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tento nedostatek doporučujeme odstranit.



Obrázek 3: Přechod ulice Broumarská u zastávky „Kyje“

Nízká intenzita dopravy a její skladba (doprava se skládá převážně z osobních vozidel), nemá dlážděný kryt na ulici Prelátské a na Krčínově náměstí prokazatelný vliv na statiku kostela, což vyplývá z prováděného průzkumu seizmicity.

Vzhledem k charakteru území a skladbě dopravy navrhujeme zřízení Zóny 30 v ulicích Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Krčínovo náměstí a Prelátská. Úpravou rychlostního limitu se zvýší bezpečnost na komunikacích s významným podílem pěší dopravy, především na trase ke škole. Dojde také ke sjednocení dvou v současné době realizovaných zón a tím k homogenizaci dopravního režimu v celé řešené oblasti.

Dlažba ze žulové kostky, která se nachází v okolí kostela Sv. Bartoloměje, zajistí dostatečné oddělení zóny s upraveným dopravním režimem „Zóna 30“ a není nutné zavádět na vjezdu do zóny další opatření. Kryt vozovky doporučujeme ponechat i vzhledem k historickému charakteru místa.

V případě potřeby navýšení počtu parkovacích míst na ulici Prelátské, doporučujeme zjednosměrnění této komunikace s možností realizace nových parkovacích stání.

Kontejnery na odpad před školní budovou (Krčínovo náměstí) jsou umístěny nevhodně a brání v rozhledu v křižovatce. Jejich umístění by mělo být přehodnoceno. Podobně je potřeba upravit na Krčínově náměstí i zeleň, která v některých místech brání v rozhledu.

Při rekonstrukci ulice Stupská se počítá v již vypracovaném projektu s vybudováním 33 parkovacích míst.

4.2. Posouzení organizace parkování - ulice Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Lednická

Pro oblast (ulice Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Krčínovo náměstí a Prelátská) doporučujeme vytvořit Zónu 30 s vjezdy v místech napojení na ulici Broumarskou opatřené dopravním značením č. IP25a „Zóna s dopravním omezením“, č. IP 25b „Konec zóny s dopravním omezením“. Na činné ploše značky bude uveden symbol značky č. B20a „Nejvyšší povolená rychlost“ s hodnotou 30 km/h resp. č. B20b „Konec nejvyšší povolené rychlosti“ – viz kap. 4.1.



Obrázek 4: Kontejnery bránící rozhledu v křižovatce – Krčínovo náměstí – ul. Šimanovská

4.2.1. Organizace dopravy před školou

Zpomalovací prahy před školní budovou doporučujeme ponechat, vzhledem k omezení rychlosti v celé zóně je vhodné odstranit pouze dopravní značku č. B20a „Nejvyšší povolená rychlost“ (30 km/h). Osazené příčné prahy musí být vhodné na rychlost 30 km/h. Po skončení životnosti těchto prahů doporučujeme řešit zpomalení vozidel pomocí stavební úpravy zpomalovacími polštáři. Tyto prvky zpomalí auta rovněž účinně, způsobují menší hluk než stávající krátké příčné prahy, nebrání v odtoku vody, nebrání provozu cyklistů a mají dlouhou životnost.

Značky č. A12 „Děti!“ doporučujeme rovněž ponechat.

Veškerá vyznačená parkovací a odstavná stání tam, kde není možné zachovat při vyznačeném stání dostatečnou šířku komunikace (3,0 m), doporučujeme odstranit. V souvislosti s tím je rovněž nutné demontovat svislé dopravní značení týkající se parkování. Možnost zvýšení počtu stání lze, vzhledem k šířkovému uspořádání komunikace, spatřovat pouze v odstranění zelených pásů a vytvoření parkovacích zálivů dle ČSN 73 6110.

Parkovací stání na konci ulice Šimanovská u budovy kulturního domu je možné zachovat ve stávajícím počtu. Případné navýšení dle projektové dokumentace je možné po demolici staré železniční zastávky.

Další prvky zklidňování dopravy vzhledem k charakteru a velikosti lokality nedoporučujeme, jejich zavedení by vedlo k narušení plynulosti provozu. Výjimkou je zavedení jednosměrného provozu na komunikacích Krčínova náměstí, které naopak k plynulosti provozu přispějí – viz. Obrázek 6.



Obrázek 5: Parkování v ulici Šimanovská

Ke zvýšení bezpečnosti a snížení počtu kolizních bodů zejména při otáčení vozidel vezoucích děti do školy vede návrh organizace dopravy na komunikacích na Krčínově náměstí mezi ulicemi Šimanovská. Tyto komunikace mají v současné době nezpevněný kryt. Jejich zpevněním a drobnou úpravou jejich sklonů by došlo k vytvoření prakticky rovnocenné trasy s ulicí Šimanovskou, která by mohla vést po Krčínově náměstí a mohla být využita pro jednosměrný pohyb vozidel přijíždějících a odjíždějících k základní škole. To povede ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, především dětí. Pro usměrnění vozidel a zvýšení počtu stání doporučujeme tyto komunikace zřídit jako jednosměrné (šířka zpevnění min. 4,0 m), možná je i jednosměrná varianta s parkovacím pruhem (komunikace šířky 6,0 m).



Obrázek 6: Organizace dopravy v souvislosti s provozem u školy [mapový zdroj: www.mapy.cz]



Obrázek 7: Zpomalovací práh před školou v ulici Šimanovská



Obrázek 8: Nezpevněná komunikace na Krčínově náměstí

4.2.2. Kulturní dům

Doporučená docházková vzdálenost od zastávek hromadné dopravy dle ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1, je maximálně do 500 m.

Docházková vzdálenost ze zastávky „Kyje“ na ulici Broumarská vyhovuje této normě - vzdálenost ze zastávky ke kulturnímu domu je cca 470 m. Vlakové zastávky „Praha-Kyje“ a autobusová zastávka „Nádraží Kyje“ jsou v těsné blízkosti kulturního domu a docházková vzdálenost je proto vyhovující.

Z hlediska parkovacích ploch je docházková vzdálenost dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací 200 m pro krátkodobé parkování a 300 m pro dlouhodobé parkování. Nicméně tato hodnota je pouze doporučená a je ovlivněna lokalitou. Navržená parkovací stání na ulici Stupská toto kritérium nesplňují, vzdálenost ke kulturnímu domu je cca 410 m. Tato nově vytvořená parkovací místa budou pravděpodobně převážně sloužit rezidentům, a proto je pro potřeby kulturního domu vhodnější navrhnout parkovacích stání na ulici Lednická, která jsou maximálně ve vzdálenosti 360 m. Zde je možné vybudovat větší počet parkovacích míst, která nebudou ve velkém počtu využívána rezidenty.

Výstavba parkoviště na ulici Lednická o kapacitě 107 stání včetně 6 ZTP a 2 stání pro autobusy (nebo 5 osobních automobilů) je plánována v souvislosti s nedostatkem parkovacích míst u kulturního domu. V současné době je na pozemku u kulturního domu na ulici Šimanovské parkoviště s kapacitou 15 stání včetně jednoho ZTP a 4 parkovací stání před budovou, navrženo je zde 11 míst a 1 ZTP na komunikaci. Dále je plánována výstavba parkovacích stání v sousedství kulturního domu na ulici Hlinská. Zde se jedná o 9 parkovacích stání. Naprojektováno je i parkoviště na ulici Stupské a úprava části Krčínova náměstí. Zde má vzniknout celkem 37 stání.

Dle výpočtu podle ČSN 73 6110 je počet stání pro potřeby kulturního domu následující:

Údaje kulturního domu:

Kapacita kulturního domu při divadelních představeních: 175 míst

Kapacita kulturního domu při školení:	125 míst
Plocha sálu kulturního domu při tanečních akcích:	163 m ²
Kapacita hotelu kulturního domu:	36 lůžek
Velikost restaurace v kulturním domě:	70 m ² , 40 míst

Parkovací stání				
			Z počtu stání	
Druh stavby	Účelová jednotka	Počet účelových jednotek na 1 stání	Krátkodobých %	Dlouhodobých %
divadlo, koncertní síň	sedadla	4	-	100
taneční sál	plocha sálu	8	50	50
školicí zařízení	posluchač	3	20	80
restaurace	plocha	4,6	70	30
hotel	lůžka	3	-	100

Divadlo, koncertní síň	$175/4 = 44$ stání (44 dlouhodobých)
Taneční sál	$163/8 = 21$ stání (10 krátkodobých, 11 dlouhodobých)
Školicí zařízení	$125/3 = 42$ stání (8 krátkodobých, 34 dlouhodobých)
Restaurace	$70/4,6 = 16$ stání (12 krátkodobých, 4 dlouhodobé)
Hotel	$36/3 = 12$ stání (12 dlouhodobých)

Využití kulturního domu pro divadlo, koncertní vystoupení, taneční parket či školení není možné souběžně. Při využití sálu pro školení je možné předpokládat, že nebude plně vyčerpána kapacita sálu, nebude tedy potřeba tak vysoký počet parkovacích míst. Lze uvažovat o maximálním požadavku na využití parkovacích míst takto: $44 + 16 + 12 = 72$ stání.

K těmto stáním je dále nutné započíst odstavná stání pro rezidenty v oblasti. Nachází se zde zástavba rodinných domů, z nichž velká část nedisponuje vlastním vjezdem, a vozy jsou odstaveny na ulici. Dle ČSN 73 6110 je možné pro každou bytovou jednotku uvažovat 1 odstavné stání. Uvažováno je 40 bytových jednotek. Dále je v oblasti restaurace Bowling u Sv. Bartoloměje se čtyřmi bowlingovými drahami. Plocha sálu restaurace je cca 80 m².

Restaurace Bowling u Sv. Bartoloměje	$80/4,6 = 17$ stání (12 krátkodobých, 5 dlouhodobých)
--------------------------------------	---

Celkem tedy do celkové rovnice vstupuje 89 parkovacích stání a 40 odstavných stání.

Součinitel vlivu stupně automobilizace je uvažován $k_a = 1,75$, součinitel redukce počtu stání dle území je stanoven na $k_p = 0,6$ (vliv HD dle výpočtu dle ČSN 73 6110 = dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou).

$$N = O_o * k_a + P_o * k_a * k_p$$

$$N = 40 * 1,75 + 89 * 1,75 * 0,6$$

$$N = 70 + 94$$

$$N = 164 \text{ stání}$$

Z ulice Stupská není sice vyhovující docházková vzdálenost, přesto se dá vybudování těchto parkovacích míst doporučit. Dá se předpokládat jejich využití i rezidenty, návštěvníky fary a kostela Sv. Bartoloměje a hosty restaurace U Sv. Bartoloměje.

V oblasti za kostelem Sv. Bartoloměje po vybudování parkoviště na ulici Stupské a míst u kulturního domu na ulici Hlinské bude k dispozici 65 (37 + 15 + 4 + 9) parkovacích a odstavných stání. Do požadované kapacity 164 stání bude nutné vybudovat dalších 99 stání v lokalitě ulice Lednické. Na ulici Lednické je projektovaných 112 stání. Dá se předpokládat, že tato stání nebudou sloužit pouze k parkování vozidel během kulturních akcí, ale budou zároveň z části využita pro odstavení vozidel jako parkoviště typu P+R a dále pro parkování vozidel zaměstnanců přílehlých průmyslových areálů a také pro klienty ubytoven na ulici Lednické.

Výstavbu parkoviště na ulici Lednické lze doporučit. V projektu je o 13 stání více, než je spočítáno výpočtem (ubytovna na Lednické není ve výpočtu zahrnuta, protože má parkování na svém pozemku). Stání je potřeba budovat hlavně od prostoru podchodu železniční tratě. Vynechání 13 stání (nad rámec výpočtu nutných stání pro potřeby kulturního domu) na straně parkoviště u ulice Broumarské se považuje za nekoncepční vzhledem k uspořádání prostoru komunikace. **V projektu nejsou zapracovány autobusové zastávky MHD.** Je pravděpodobné, že po jejich zapracování do projektu dojde k mírnému snížení počtu parkovacích stání. Dále v důsledku vydání nové normy ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel platné od března 2011 se doporučuje zapracovat změny normy do projektu. Počet, rozměry a další požadavky na stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace musí rovněž splňovat vyhlášku č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Do projektu „Zřízení parkovacích stání v ulici Lednické“ by bylo vhodné kvůli komplexnosti řešení dopravy v ulici Lednická zapracovat autobusové zastávky „Nádraží Kyje“, které v projektu nejsou. Dle přílohy č. 2 odstavce 3 vyhlášky č. 398/2009 Sb. je nutné doplnit zastávky rovněž přechodem pro chodce, který doporučujeme samostatně nasvětlit. V souvislosti s poměry v zatáčce v ulici Morušové (pokračování ulice Lednické) je nutné prověřit rozhledové poměry tohoto přechodu, včetně jeho rozlišitelnosti a pravděpodobně snížit rychlost na 30 km/h.

Při vybudování parkovacích stání na výše uvedených lokalitách bude splněn požadavek na parkování a odstavování vozidel i v době kulturních akcí.

Informovanost o parkovišti na ulici Lednické lze zvýšit pomocí dopravní značky č. IP11b „Kolmé parkovací stání“ s dodatkovou tabulkou č. E12 „Text“ s nápisem „Kulturní dům“ a dodatkovou tabulkou č. E3a „Vzdálenost“ s nápisem „300 m“ na ulici Broumarské před odbočením do ulice Stupská a pomocí označení č. IP11b „Kolmé parkovací stání“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Text“ s nápisem „Kulturní dům“ a č. E7b „Směrová šipka“ u odbočení do ulice Lednické a to z obou možných směrů (viz. Obrázek 10). Toto dopravní značení bude osazeno trvale, tím i v případě menších akcí, které nebudou vyžadovat řízení dopravy, bude toto parkoviště částečně využito. Z parkoviště na ulici Lednická je nutné zajistit bezpečný přístup chodců včetně osob ZTP.

Pro snadnější organizaci dopravy je možné zajistit také řízení dopravy za pomoci městské policie a pořadatele. Toto doporučujeme při organizování velkých akcí konaných několikrát ročně. Pomocí městské policie je vhodné využít i po zavedení nového dopravního režimu než bude organizace dopravy zažita.



Obrázek 9: Autobusové zastávky „Nádraží Kyje“ na ulici Lednická

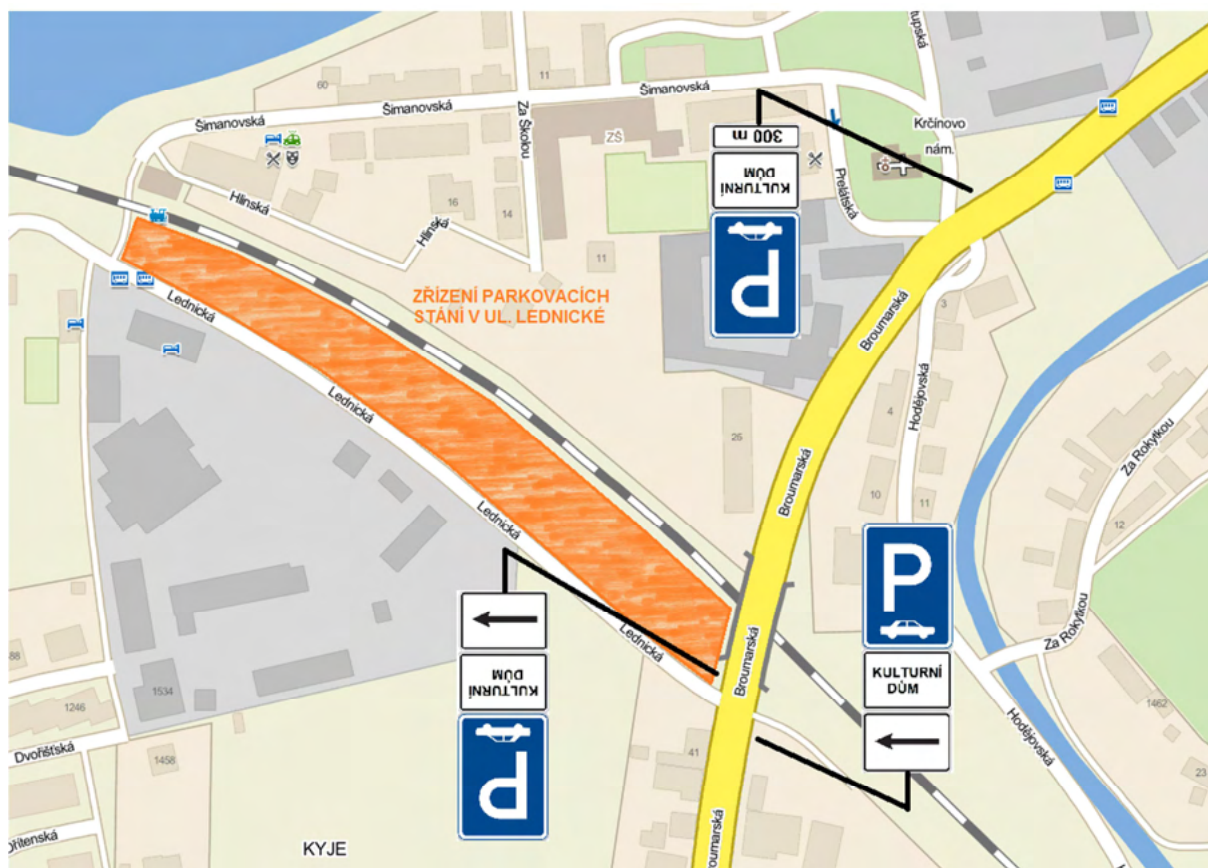
Využití automatického elektronického parkovacího systému vzhledem k významu lokality, pořizovací a provozní ceně systému, není vhodné.

Další variantou je oddělení parkovacích ploch pro rezidenty a návštěvníky kulturního domu, restaurací apod. Praktické provedení se jeví jako pracné, vyžadována by byla spolupráce rezidentů. Elektronický systém by v tomto případě musel být vybaven čtečkou poznávacích značek, díky které by bylo možné automatické rozpoznávání vozidel rezidentů od návštěvníků. Zřejmé je, že tento systém je nákladný na zřízení a vyžaduje i náročnou údržbu, kdy je potřeba udržovat aktualizované SPZ vozidel rezidentů. Z hlediska obyvatel oblasti je pohodlný, každý by měl zajištěno parkovací stání.

Jakýkoli automatický parkovací systém je také nutné doplnit svislým dopravním značením popsáný výše a uvedený na Obrázku 10.

4.2.3. Obyvatelé oblasti

Řešení problematiky parkování obyvatel žijících v této lokalitě je vzhledem k šířkovým poměrům složité. V navrhovaných opatřeních nebyla stávající legální parkovací místa omezena. Vzhledem k navrhovaným novým parkovištím na ulici Stupská a Lednická, a v případě potřeby i Prelátská, dojde k navýšení celkového počtu parkování v celé oblasti. Ta budou využívána nejen při kulturních akcích, ale je možné je využít rezidenty tak, aby byly uspokojeny jejich potřeby pro parkování.



Obrázek 10: Označení parkoviště v ulici Lednická [mapový zdroj: www.mapy.cz]

4.2.4. Další drobné nedostatky

Varovný pás na vjezdu na parkoviště za kulturním domem (ulice Šimanovská) je umístěn nevhodně a není opodstatněný. Měl by být umístěn za obrubníkem vjezdu a ukončen v místě, kde silniční obrubník dosahuje výšky 80 mm nad hranou vozovky.



Obrázek 11: Nevhodně provedený varovný pás u výjezdu z parkoviště na ulici Šímanovské

Doporučujeme obnovit opotřeбенé vodorovné dopravní značení v celé oblasti tak, aby bylo dostatečně viditelné a plnilo svoji funkci. Přechod přes ulici Za Školou řádně odstranit (v Zóně 30 se přechody nezřizují), pokud zóna vytvořena nebude, tak doplnit svislým značením nebo opět jej také úplně odstranit.

V místě zeleně doporučujeme její dostatečnou údržbu tak, aby nebránila rozhledu a nezasahovala do průjezdných a průchozích prostorů komunikací.

4.3. Posouzení organizace dopravy – ulice Hodějovská a Za Rokytou

V místech, kde je šířkové uspořádání nedostatečné je nutné vyloučit nelegální parkování (např. vymáháním pokut).

Z hlediska zvýšení počtu parkovacích míst a zvýšení bezpečnosti doporučujeme, na části ulice Hodějovská a na ul. Za Rokytou, zavedení jednosměrného provozu – viz Obrázek 12. Návrh vedení dopravy vychází ze směrových a výškových poměrů na obou ulicích. Současně změna organizace vedení dopravy (zjednosměrnění ulice) vyloučí část tranzitní dopravy, kterou je možné vést po komunikacích vyššího dopravního významu.

Ke zvýšení bezpečnosti chodců, zejména dětí, by bylo vhodné propojit chodníky na ulicích Hodějovské s ulicí Za Rokytou.



Obrázek 12: Organizace dopravy na ulici Hodějovské a Za Rokytkou [mapový zdroj: www.mapy.cz]

Betonová svodidla typu City blok, která slouží jako šikana v ulici Hodějovská, je účinné pouze v případě, že bude provedeno kvalitně. Ve střední části zastavěného úseku ulice Hodějovská jsou betonová svodidla postavená podél obrubníku, což ke zklidnění dopravy nepřispívá a není toto umístění opodstatněné – viz Obrázek 14. Využití prvků zklidnění dopravy není na této komunikaci vhodné tam, kde je stávající zástavbou omezena šířka uličního prostoru. Vytváření vertikálních zpomalovacích prvků (prahy, polštáře) není vhodné z důvodu velkého podélného sklonu komunikace a těsné blízkosti zástavby – zvýšení hlukové zátěže.



Obrázek 13: Ulice Hodějovská ve směru od ulice Broumarské



Obrázek 14: Ulice Hodějovská – nevhodně postavené betonové svodidlo



Obrázek 15: Ulice Hodějovská ve směru od ulice Broumarské



Obrázek 16: Ulice Za Rokytkou ve směru od ulice Hodějovské



Obrázek 17: Ulice Za Rokytkou ve směru od ulice Hodějovské

4.3.1. Směrový průzkum vozidel

Sčítání se provádělo v čtyřhodinových intervalech 7-11 a 13-17 hod v jeden *běžný pracovní den* v týdnu, ve středu 5. 10. 2011 a 1x v *běžný pátek*, 7. 10. 2011. Byl zjišťován podíl tranzitní dopravy na ulici Hodějovská a z důvodu možnosti vylepšení organizace dopravy.

Sčítání bylo provedeno na ulici Hodějovské ve třech profilech (viz Metodika směrového průzkumu dopravy – Příloha 1):

- sčítací lokalita B – na křižovatce ul. Broumarská a Hodějovská
- sčítací lokalita H – podjezd železniční trati u zastávky MHD Hostavice
- sčítací lokalita N – podjezd železniční trati v ulici Národních Hrdinů

Průměrný počet projíždějících vozidel ve sčítacím období je 16% z celkového počtu sledovaných vozidel v lokalitě. Tím byl předpoklad, že dopravu tvoří z větší části pouze projíždějící vozidla vyvrácen (podrobnosti viz Příloha 2). Z toho důvodu je možné navrhnout a realizovat nové uspořádání dopravy na ulicích Hodějovská a Za Rokytkou.

5. Závěry a doporučení

V rámci studie bylo analyzováno několik dílčích problémů.

Ochrana kostela Sv. Bartoloměje

Vliv vibrací od dopravy, které by měly účinky na statiku kostela, nebyly seizmologickým měřením prokázány. Také z důvodu nízkých intenzit vozidel není důvod dlážděný kryt vozovky na ulici Prelátská a na části Krčínova náměstí měnit, současně ho doporučujeme ponechat i vzhledem k historickému charakteru místa. Ke snížení vibrací vznikajících na ulici Broumarské, je možné omezit vjezd těžkých nákladních vozidel jejich vyloučením z provozu. Toto opatření se týká vozidel nad 12t. Nelze však vyloučit hromadnou dopravu.

Doporučujeme vytvoření „Zóny 30“ v celé oblasti okolí kostela Sv. Bartoloměje (Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská, Šimanovská, Za Školou a Hlinská), která je připojena na ulici Broumarskou. Komunikace v okolí kostela jsou využívány k obsluze území pouze osobními automobily a zásobováním. Stávající dlážděný kryt zajistí srozumitelný přechod do jiného dopravního režimu.

Dodržování rychlostí na ulici Broumarské lze zvýšit úpravami přechodů na této ulici, při kterých by byla vozovka zúžena. Komunikace plní v oblasti sběrnou funkci a snížení rychlosti na méně než 50 km/h není odůvodněné a nedoporučuje se.

V případě potřeby navýšení počtu parkovacích míst na ulici Prelátské, doporučujeme jednosměrnění této ulice.

Posouzení organizace parkování

Řešení problému otáčení vozidel vezoucích děti do školy je vyřešen pomocí organizace dopravy komunikací na Krčínově náměstí, spočívajících i ve stavebních úpravách místních komunikací. Vytvořením jednosměrné zpevněné komunikace by kromě přehlednější, plynulejší a bezpečnější dopravní situace před školou v ranních hodinách vznikl prostor pro zřízení dalších parkovacích míst.

Nejpálčivějším problémem oblasti je parkování a odstavování vozidel v oblasti, především v době konání rozsáhlejších kulturních akcí. Počet požadovaných parkovacích míst koresponduje s počtem míst dle zpracovaných projektových dokumentací, které byly podkladem od zadavatele. Je vhodné postupně všechna parkovací místa realizovat.

Posouzení organizace dopravy

Z výsledků směrového průzkumu, jehož cílem bylo ověřit kolik řidičů ulicí Hodějovskou pouze projíždí vyplývá, že ulice je využívána zejména vozidly, která směřují do ulic Hodějovská, Za Rokytou a do městské části Hostavice a není používána jako tranzitní.

Přesto je vhodné zavedení jednosměrného provozu na ulici Hodějovská (mezi Broumarskou a Za Rokytou) a celé ulice Za Rokytou. Důvodem jsou zejména šířkové poměry na těchto komunikacích a zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu.

Návrh řešení podle priorit zadání projektu

Největším problémem v řešené lokalitě je nedostatek parkovacích míst v době konání akcí v místním kulturním domě. Doporučujeme jako první etapu realizovat parkovací stání na ulici Lednická, včetně svislého dopravního značení – viz kap. 4.2.2. Současně je nutné řešit zastávky hromadné dopravy na ulici Lednická, protože současný projekt na úpravu této komunikace je neřeší.

Následovat by měla realizace parkování z důvodu řešení parkovacích míst nejen v době konání kulturních akcí.

Dalším důležitým krokem je zklidnění a organizace dopravy na ulici Šimanovská, zejména v okolí základní školy, a úprava jednosměrnosti Krčínova náměstí.

Úprava organizace dopravy na ulici Hodějovská a Za Rokytkou zvýší bezpečnost všech účastníků silničního provozu a pobytovou hodnotu místních obyvatel.

Parkování na ulici Stupská je možné řešit s ohledem na poptávku parkování v případě, že nebude počet parkovacích a odstavných stání na ulici Lednická dostačující.

Samostatným krokem je změna organizace dopravy na ulici Prelátská a Krčínova náměstí, která řeší problematiku parkování a vedení dopravy v okolí kostela Sv. Bartoloměje. S tím souvisí i úprava ulice Broumarské – řešení přechodu pro chodce a vedení nákladní dopravy.

6. Přílohy

Příloha 1 – Metodika směrového průzkumu dopravy na Hodějovské ulici

Příloha 2 – Zpracování směrového průzkumu dopravy na Hodějovské ulici



Studie zklidnění dopravy v oblasti kostela Sv. Bartoloměje

Zadavatel: Městská část Praha 14

Říjen 2011

Zodpovědný řešitel: Ing. Radim Striegler

Řešitelský tým: Ing. Veronika Valentová

Ing. Eva Simonová

Ing. Pavel Havránek

Obsah

1.	Identifikační údaje.....	3
2.	Podklady a průzkumy	4
3.	Popis stávajícího stavu lokality	6
3.1.	Ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská.....	6
3.2.	Ulice Šimanovská, Za školou, Hlinská, Lednická	7
3.3.	Ulice Hodějovská, Za Rokytkou	8
4.	Navrhované úpravy.....	9
4.1.	Ochrana kostela Sv. Bartoloměje - ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská	9
4.2.	Posouzení organizace parkování - ulice Šimanovská, Za školou, Hlinská, Lednická	11
4.2.1.	Organizace dopravy před školou	11
4.2.2.	Kulturní dům	14
4.2.3.	Obyvatelé oblasti	17
4.2.4.	Další drobné nedostatky	18
4.3.	Posouzení organizace dopravy – ulice Hodějovská a Za Rokytkou.....	19
4.3.1.	Směrový průzkum vozidel.....	23
5.	Závěry a doporučení	24
6.	Přílohy	26

1. Identifikační údaje

Zadavatel:

Městská část Praha 14

Odbor výstavby a dopravy

se sídlem: Bratří Venclíků 1073

zastoupený: Ing. Věrou Joudovou

vedoucí odboru výstavby a dopravy

Za objednatele je oprávněn jednat ve věcech této smlouvy: Ing. Věra Joudová

IČO: 00231312

DIČ: CZ00231312

Bankovní spojení: PPF banka, a.s.

Číslo účtu: 19-98000 50998/6000

Zpracovatel:

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Líšeňská 33a, 636 00 Brno

zastoupený: prof. Ing. Karlem Pospíšilem, Ph.D., MBA

ředitelem

Za objednatele je oprávněn jednat ve věcech této smlouvy:

Ing. Radim Striegler, Ing. Jindřich Frič, Ph.D.

IČO: 44994575

DIČ: CZ44994575

Bankovní spojení: KB Brno-město

Číslo účtu: 100736-621/0100

2. Podklady a průzkumy

REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ OBLAST STARÝCH KYJÍ – 1. ETAPA (DSP + DZS)

Ing. Eva Mohelnická - ASTRA projekt, Antala Staška 1859/34, Praha 4, 140 00

Červen 2008

- Ul. Stupská – vytvoření 33 parkovacích míst v této ulici a 4 míst na Krčínově náměstí
- Ul. Za Školou - spodní část ulice mezi ul. Šimanovskou a železniční tratí, zasahuje také do ulice Hlinské, nová komunikace a chodníky, schodiště v ul. Hlinské
- Hlinská – úpravy ulice u kulturního domu, demolice budovy staré vlakové zastávky, vytvoření 9 parkovacích míst

ZŘÍZENÍ PARKOVACÍCH STÁNÍ V UL. LEDNICKÉ (DÚR + DSP)

PPU spol. s.r.o., Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10

Listopad 2010

- Podél komunikace navrženo 102 kolmých parkovacích stání, z nich 6 pro ZTP. Dále 5 podélných stání (resp. 2 autobusová)
- Chodník napojen na podchod žel. trati

PARKOVIŠTE PRO OBJEKT ŠIMANOVSKÁ Č. P. 47 (DÚR + DSP)

R-Projekt 07, v.o.s., Třebohostická 14, Praha 10, 100 31

Září 2008

- 14 parkovacích míst + 1 ZTP mimo komunikaci, 11 míst + 1ZTP na komunikaci ul. Šimanovské
- Č. p. 47 je polyfunkční dům (kulturní dům)

MĚŘENÍ TECHNICKÉ SEIZMICITY

SG – Geotechnika a.s., Geologická 4, Praha 5, 152 00

Duben 2009

- Vliv dopravy na kostel Sv. Bartoloměje je dle měření neprůkazný

PROVEDENÍ SMĚROVÉHO PRŮZKUMU DOPRAVY

Městská část Praha 14

Říjen 2011

- Záznam do formulářů na ulici Hodějovská

DALŠÍ PODKLADY

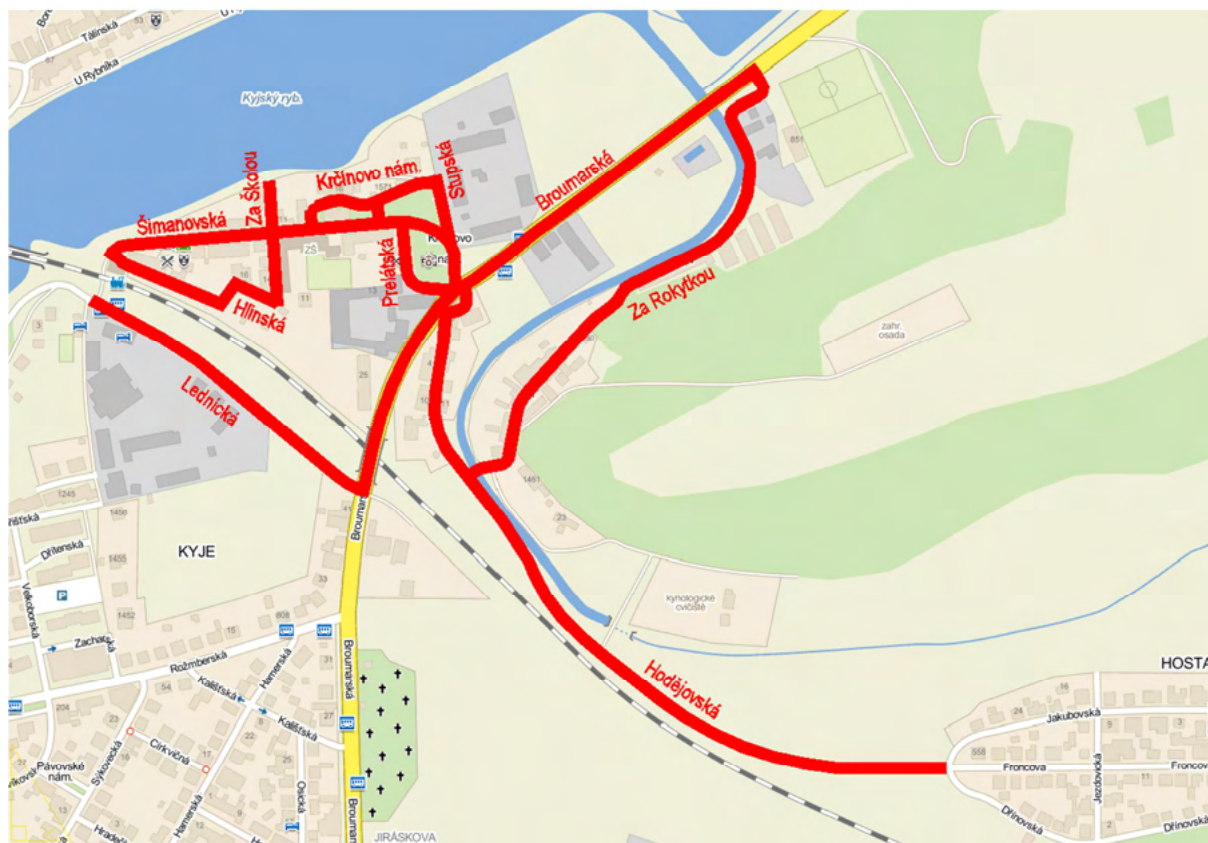
- Informace o počtu konaných akcí, kdy stávající kapacita parkovacích míst je nedostatečná
- Informace o kapacitě kulturního domu během akcí různého typu (divadelní představení, plesy,...)

PODKLADY DOPLNĚNÉ ZPRACOVATELEM:

- Prohlídka dotčené lokality, záznam šířek komunikací a ostatních ploch, fotodokumentace
- Zjištění kapacity kulturního domu od provozovatele, odborný odhad dalších vstupních položek pro výpočet kapacity parkoviště (vozidla rezidentů, kapacita restaurace apod.)

3. Popis stávajícího stavu lokality

Předmětná lokalita se nachází v městské části Praha 14 – Kyje v okolí kostela Sv. Bartoloměje. Týká se ulic Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská, Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Lednická, Hodějovská a Za Rokytkou.



Obrázek 1: Celková situace lokality – zvýraznění předmětu studie (zdroj: www.mapy.cz)

3.1. Ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská

Ulice **Broumarská** má v oblasti sběrnou funkci. Propojuje ulici Českobrodskou s Chlumeckou. Na ulici Broumarské, mezi vyústěním ulice Za Rokytkou (u areálu autoservisu) a vyústěním ulice Hodějovská se nacházejí čtyři přechody pro chodce. Na ulici Broumarská se v blízkosti řešené lokality nachází autobusová zastávka „Kyje“.

Řešený přechod pro chodce na ulici Broumarská (u vyústění ulice Hodějovská) je vyznačen svislým a vodorovným dopravním značením s ochranným ostrůvkem přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci, s komfortní šířkou jízdního pruhu 4,0 m. Je proveden na dlouhém zpomalovacím prahu. Povrch vozovky včetně prahu je živičný.

Dále je předmětem řešení na této ulici dopravní obslužnost nákladní dopravou mezi ulicemi Lednická a Ocelkova. V současné době je zde omezena dopravní svislou dopravní značkou č. B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Mimo dopravní obsluhy“. Toto omezení platí mezi křižovatkami Českobrodská a Ocelkova.

Ulice **Prelátská** spojuje Krčínovo náměstí a ulici Broumarskou, je v celé své délce obytnou zónou, je zde vyznačeno parkovací stání. Povrch komunikace je dlážděný ze

žulových kostek. Šířka komunikace je cca 6,0 m a je určena pro automobilovou dopravu a pěší provoz. Zóna je z ulice Broumarská zdůrazněná zvýšenou plochou.

Krčínovo náměstí kolem kostela Sv. Bartoloměje má povrch komunikace dlážděný žulovými kostkami, šířka vozovky je cca 6,0 m, chodník je jednostranný. Ve zbývajících částech ulice je povrch nezpevněný nebo jsou zde patrné pouze zbytky zpevnění, šířka vozovky je proměnná okolo 4,0 m, v této části chybí odvodnění komunikace a chodníky.

Ulice **Stupská** je situována od Krčínova náměstí severním směrem. Komunikace je posledních cca 70 m slepá. Povrch komunikace je zde částečně zpevněný, šířka je proměnná min. 6,0 m, chodník je v části od Krčínova náměstí do poloviny ulice po pravé straně komunikace a má šířku 1,5 m.

3.2. Ulice Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Lednická

Současný stav organizace dopravy na komunikacích za kostelem Sv. Bartoloměje není vyhovující. Jak je uvedeno výše, jsou zde vytvořeny dvě malé obytné zóny, lokální omezení rychlosti na 30 km/h před školou a na zbývajících částech komunikací je běžný režim s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h. Vzhledem k šířkovému uspořádání komunikací, a ke směrovým a sklonovým poměrům, rychlost vozidel této hodnoty většinou 50 km/h nedosahuje.

V celé této oblasti je problém s parkováním. Ten je často řešen nelegálním způsobem parkování – mimo vyhrazená místa nebo v místech, kde není po zaparkování vozidla zajištěna dostatečná volná šířka jízdního pruhu, nebo stojící vozidla brání rozhledům v křižovatkách.

Ulice **Šimanovská** je obousměrná komunikace, na jejím konci u podchodu vlakové zastávky a kulturního domu je zpevněná dopravní plocha. Ta slouží jako parkoviště a zároveň i jako obratiště. Kulturní dům má vlastní parkoviště opatřené závorami, jeho kapacita je 15 parkovacích stání včetně jednoho stání ZTP.

V části ulice Šimanovské (od křižovatky s ulicí Za Školou na konec komunikace u kulturního domu) je vytvořena obytná zóna. U školy je pak osazeno dopravní značení omezující rychlost na 30 km/h, které je zdůrazněno osazením krátkých zpomalovacích prahů.

Komunikace má živičný kryt, je široká cca 6,0 m mezi obrubami, s oboustrannými chodníky ve většině délky ze zámkové dlažby a šířce více než 1,0 m odděleným od komunikace pásem zeleně.

Ulice **Za Školou** křížuje ulici Šimanovskou, její severní část je slepá, jižní část navazuje na ulici Hlinskou. Komunikace má živičný kryt, je přibližně 7,0 m široká, s oboustrannými chodníky ze zámkové dlažby v severní části, s živičným krytem v jižní části.

Na křižovatce ulic Za Školou a Šimanovská (blíže u školy) je přechod pro chodce vyznačen pouze vodorovným dopravním značením, které je v současné době nevýrazné.

Ulice **Hlinská** je spojnicí ulic Za Školou a Šimanovská, jedná se o nezpevněnou komunikaci nevyhovujících šířkových a směrových parametrů, využívanou kvjzdu na parkoviště u kulturního domu.

V ulici **Lednická** se nachází autobusová zastávka „Nádraží Kyje“. Komunikace se živičným krytem je šířky 6,0 – 7,0 m bez obrub. V okolí je neudržovaná zeleň, průmyslový areál, dvě ubytovny a v blízkosti je také železniční stanice. Jsou zde také zastávky autobusové hromadné dopravy, které jsou umístěny vstřícně na jízdních pružích. Zastávky nejsou řešeny bezbariérově a chybí zde přechod pro chodce.

3.3. Ulice Hodějovská, Za Rokytkou

Komunikace ulice **Hodějovská** má živičný kryt, o šířce cca 5-6 m, s poměrně velkým podélným sklonem v horní části. Komunikace je v zástavbě lemována úzkými chodníky, které v dnešní době slouží převážně k parkování. Ve spodní části je komunikace bez obrubníků a chodníků. Tato ulice propojuje Kyje s městskou částí Hostavice.

Ulice **Za Rokytkou** má šířku 4-6 m, je s živičným krytem, kromě úseku bez obytné zástavby. Ulice je obousměrně průjezdná, propojuje ulice Hodějovskou a Broumarskou.

Vozovky v obou ulicích jsou ve špatném technickém stavu.

4. Navrhované úpravy

4.1. Ochrana kostela Sv. Bartoloměje - ulice Broumarská, Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská

Problematika statiky kostela nelze dát, dle dostupných měření, do souvislosti s vibracemi od dopravy. Vjezd těžkých nákladních vozidel na ulici Broumarskou je v úseku od křižovatky s ulicí Českobrodskou po křižovatku s ulicí Ocelkova a omezen svislým dopravním značením, které není respektováno tranzitní dopravou, především z důvodu špatné vymahatelnosti (zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhy). Průjezd nákladní dopravy doporučujeme omezit pomocí dopravního značení č. B4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“ s dodatkovou tabulkou č. E5 „Celková hmotnost 12 t“.

Toto nové omezení lze uplatnit od křižovatky s ulicí Lednickou po křižovatku s ulicí Ocelkovou. Tímto dojde k vyloučení těžké nákladní dopravy. Vymahatelnost tohoto zákazu je snazší, než při omezení vjezdu nákladní dopravy mimo dopravní obsluhy, kde je dokazování problematické. Na toto dopravní značení je potřeba upozornit už u křižovatek Českobrodská - Broumarská a v opačném směru Chlumecká - Broumarská, Cíglerova - Broumarská a Ocelkova - Broumarská (levé odbočení). Zde je nutné umístit dopravní značky (č. B4 a č. E5) s upozorněním na omezení průjezdnosti nákladní dopravy ve výše uvedeném úseku.

Na přechodu pro chodce přes ulici Broumarskou (u ulice Hodějovská) je umístěn dlouhý příčný práh. Ten může zvyšovat dynamický ráz od dopravy, dle Měření technické seizmicity nebyl však žádný vliv na statiku kostela prokázán. Tento zpomalovací práh je konstruován na provoz MHD, z tohoto důvodu jsou sklony ramp mírné a účinnost zpomalení osobní dopravy není příliš vysoká. Pro účinné zpomalení osobní dopravy se doporučuje přestavba přechodu zúžením jízdních pruhů na 3,50 m včetně vodicích proužků (rozšíření ostrůvku, vysazení chodníkových hran).



Obrázek 2: Ulice Broumarská v místě zastávky „Kyje“

Účinnost výše uvedených opatření se zvýší zejména přestavbou i u všech ostatních přechodů na ulici Broumarská na stejný typ. První možnou úpravou pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců na všech přechodech je vložení středových dělicích ostrůvků na přechodech pro chodce takové šířky, aby jízdní pruhy včetně vodicích proužků měly 3,50 m.

Druhou variantou je zúžení vozovky v místě přechodů na 6,50 m včetně vodicích proužků pomocí vysazení chodníku. Toto řešení je považováno za vhodnější zejména v souvislosti se zimní údržbou. **Zavedením některého z těchto zpomalovacích opatření se komunikace zároveň stane i méně atraktivní pro těžká nákladní vozidla, což povede ke snížení počtu jejich průjezdů bez zavádění dalších restrikcí.**

Z Obrázku 3 je vidět, že ačkoli došlo ke zrušení přechodu přes komunikaci u kostela Sv. Bartoloměje, nedošlo k úpravě signálního pásu u přechodu, nyní místa pro přecházení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tento nedostatek doporučujeme odstranit.



Obrázek 3: Přechod ulice Broumarská u zastávky „Kyje“

Nízká intenzita dopravy a její skladba (doprava se skládá převážně z osobních vozidel), nemá dlážděný kryt na ulici Prelátské a na Krčínově náměstí prokazatelný vliv na statiku kostela, což vyplývá z prováděného průzkumu seizmicity.

Vzhledem k charakteru území a skladbě dopravy navrhujeme zřízení Zóny 30 v ulicích Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Krčínovo náměstí a Prelátská. Úpravou rychlostního limitu se zvýší bezpečnost na komunikacích s významným podílem pěší dopravy, především na trase ke škole. Dojde také ke sjednocení dvou v současné době realizovaných zón a tím k homogenizaci dopravního režimu v celé řešené oblasti.

Dlažba ze žulové kostky, která se nachází v okolí kostela Sv. Bartoloměje, zajistí dostatečné oddělení zóny s upraveným dopravním režimem „Zóna 30“ a není nutné zavádět na vjezdu do zóny další opatření. Kryt vozovky doporučujeme ponechat i vzhledem k historickému charakteru místa.

V případě potřeby navýšení počtu parkovacích míst na ulici Prelátské, doporučujeme zjednosměrnění této komunikace s možností realizace nových parkovacích stání.

Kontejnery na odpad před školní budovou (Krčínovo náměstí) jsou umístěny nevhodně a brání v rozhledu v křižovatce. Jejich umístění by mělo být přehodnoceno. Podobně je potřeba upravit na Krčínově náměstí i zeleň, která v některých místech brání v rozhledu.

Při rekonstrukci ulice Stupská se počítá v již vypracovaném projektu s vybudováním 33 parkovacích míst.

4.2. Posouzení organizace parkování - ulice Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Lednická

Pro oblast (ulice Šimanovská, Za Školou, Hlinská, Krčínovo náměstí a Prelátská) doporučujeme vytvořit Zónu 30 s vjezdy v místech napojení na ulici Broumarskou opatřené dopravním značením č. IP25a „Zóna s dopravním omezením“, č. IP 25b „Konec zóny s dopravním omezením“. Na činné ploše značky bude uveden symbol značky č. B20a „Nejvyšší povolená rychlost“ s hodnotou 30 km/h resp. č. B20b „Konec nejvyšší povolené rychlosti“ – viz kap. 4.1.



Obrázek 4: Kontejnery bránící rozhledu v křižovatce – Krčínovo náměstí – ul. Šimanovská

4.2.1. Organizace dopravy před školou

Zpomalovací prahy před školní budovou doporučujeme ponechat, vzhledem k omezení rychlosti v celé zóně je vhodné odstranit pouze dopravní značku č. B20a „Nejvyšší povolená rychlost“ (30 km/h). Osazené příčné prahy musí být vhodné na rychlost 30 km/h. Po skončení životnosti těchto prahů doporučujeme řešit zpomalení vozidel pomocí stavební úpravy zpomalovacími polštáři. Tyto prvky zpomalí auta rovněž účinně, způsobují menší hluk než stávající krátké příčné prahy, nebrání v odtoku vody, nebrání provozu cyklistů a mají dlouhou životnost.

Značky č. A12 „Děti!“ doporučujeme rovněž ponechat.

Veškerá vyznačená parkovací a odstavná stání tam, kde není možné zachovat při vyznačeném stání dostatečnou šířku komunikace (3,0 m), doporučujeme odstranit. V souvislosti s tím je rovněž nutné demontovat svislé dopravní značení týkající se parkování. Možnost zvýšení počtu stání lze, vzhledem k šířkovému uspořádání komunikace, spatřovat pouze v odstranění zelených pásů a vytvoření parkovacích zálivů dle ČSN 73 6110.

Parkovací stání na konci ulice Šimanovská u budovy kulturního domu je možné zachovat ve stávajícím počtu. Případné navýšení dle projektové dokumentace je možné po demolici staré železniční zastávky.

Další prvky zklidňování dopravy vzhledem k charakteru a velikosti lokality nedoporučujeme, jejich zavedení by vedlo k narušení plynulosti provozu. Výjimkou je zavedení jednosměrného provozu na komunikacích Krčínova náměstí, které naopak k plynulosti provozu přispějí – viz. Obrázek 6.



Obrázek 5: Parkování v ulici Šimanovská

Ke zvýšení bezpečnosti a snížení počtu kolizních bodů zejména při otáčení vozidel vezoucích děti do školy vede návrh organizace dopravy na komunikacích na Krčínově náměstí mezi ulicemi Šimanovská. Tyto komunikace mají v současné době nezpevněný kryt. Jejich zpevněním a drobnou úpravou jejich sklonů by došlo k vytvoření prakticky rovnocenné trasy s ulicí Šimanovskou, která by mohla vést po Krčínově náměstí a mohla být využita pro jednosměrný pohyb vozidel přijíždějících a odjíždějících k základní škole. To povede ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, především dětí. Pro usměrnění vozidel a zvýšení počtu stání doporučujeme tyto komunikace zřídit jako jednosměrné (šířka zpevnění min. 4,0 m), možná je i jednosměrná varianta s parkovacím pruhem (komunikace šířky 6,0 m).



Obrázek 6: Organizace dopravy v souvislosti s provozem u školy [mapový zdroj: www.mapy.cz]



Obrázek 7: Zpomalovací práh před školou v ulici Šimanovská



Obrázek 8: Nezpevněná komunikace na Krčínově náměstí

4.2.2. Kulturní dům

Doporučená docházková vzdálenost od zastávek hromadné dopravy dle ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1, je maximálně do 500 m.

Docházková vzdálenost ze zastávky „Kyje“ na ulici Broumarská vyhovuje této normě - vzdálenost ze zastávky ke kulturnímu domu je cca 470 m. Vlakové zastávky „Praha-Kyje“ a autobusová zastávka „Nádraží Kyje“ jsou v těsné blízkosti kulturního domu a docházková vzdálenost je proto vyhovující.

Z hlediska parkovacích ploch je docházková vzdálenost dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací 200 m pro krátkodobé parkování a 300 m pro dlouhodobé parkování. Nicméně tato hodnota je pouze doporučená a je ovlivněna lokalitou. Navržená parkovací stání na ulici Stupská toto kritérium nesplňují, vzdálenost ke kulturnímu domu je cca 410 m. Tato nově vytvořená parkovací místa budou pravděpodobně převážně sloužit rezidentům, a proto je pro potřeby kulturního domu vhodnější navrhnout parkovacích stání na ulici Lednická, která jsou maximálně ve vzdálenosti 360 m. Zde je možné vybudovat větší počet parkovacích míst, která nebudou ve velkém počtu využívána rezidenty.

Výstavba parkoviště na ulici Lednická o kapacitě 107 stání včetně 6 ZTP a 2 stání pro autobusy (nebo 5 osobních automobilů) je plánována v souvislosti s nedostatkem parkovacích míst u kulturního domu. V současné době je na pozemku u kulturního domu na ulici Šimanovské parkoviště s kapacitou 15 stání včetně jednoho ZTP a 4 parkovací stání před budovou, navrženo je zde 11 míst a 1 ZTP na komunikaci. Dále je plánována výstavba parkovacích stání v sousedství kulturního domu na ulici Hlinská. Zde se jedná o 9 parkovacích stání. Naprojektováno je i parkoviště na ulici Stupské a úprava části Krčínova náměstí. Zde má vzniknout celkem 37 stání.

Dle výpočtu podle ČSN 73 6110 je počet stání pro potřeby kulturního domu následující:

Údaje kulturního domu:

Kapacita kulturního domu při divadelních představeních: 175 míst

Kapacita kulturního domu při školení:	125 míst
Plocha sálu kulturního domu při tanečních akcích:	163 m ²
Kapacita hotelu kulturního domu:	36 lůžek
Velikost restaurace v kulturním domě:	70 m ² , 40 míst

Parkovací stání				
			Z počtu stání	
Druh stavby	Účelová jednotka	Počet účelových jednotek na 1 stání	Krátkodobých %	Dlouhodobých %
divadlo, koncertní síň	sedadla	4	-	100
taneční sál	plocha sálu	8	50	50
školicí zařízení	posluchač	3	20	80
restaurace	plocha	4,6	70	30
hotel	lůžka	3	-	100

Divadlo, koncertní síň	$175/4 = 44$ stání (44 dlouhodobých)
Taneční sál	$163/8 = 21$ stání (10 krátkodobých, 11 dlouhodobých)
Školicí zařízení	$125/3 = 42$ stání (8 krátkodobých, 34 dlouhodobých)
Restaurace	$70/4,6 = 16$ stání (12 krátkodobých, 4 dlouhodobé)
Hotel	$36/3 = 12$ stání (12 dlouhodobých)

Využití kulturního domu pro divadlo, koncertní vystoupení, taneční parket či školení není možné souběžně. Při využití sálu pro školení je možné předpokládat, že nebude plně vyčerpána kapacita sálu, nebude tedy potřeba tak vysoký počet parkovacích míst. Lze uvažovat o maximálním požadavku na využití parkovacích míst takto: $44 + 16 + 12 = 72$ stání.

K těmto stáním je dále nutné započíst odstavná stání pro rezidenty v oblasti. Nachází se zde zástavba rodinných domů, z nichž velká část nedisponuje vlastním vjezdem, a vozy jsou odstaveny na ulici. Dle ČSN 73 6110 je možné pro každou bytovou jednotku uvažovat 1 odstavné stání. Uvažováno je 40 bytových jednotek. Dále je v oblasti restaurace Bowling u Sv. Bartoloměje se čtyřmi bowlingovými drahami. Plocha sálu restaurace je cca 80 m².

Restaurace Bowling u Sv. Bartoloměje	$80/4,6 = 17$ stání (12 krátkodobých, 5 dlouhodobých)
--------------------------------------	---

Celkem tedy do celkové rovnice vstupuje 89 parkovacích stání a 40 odstavných stání.

Součinitel vlivu stupně automobilizace je uvažován $k_a = 1,75$, součinitel redukce počtu stání dle území je stanoven na $k_p = 0,6$ (vliv HD dle výpočtu dle ČSN 73 6110 = dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou).

$$N = O_o * k_a + P_o * k_a * k_p$$

$$N = 40 * 1,75 + 89 * 1,75 * 0,6$$

$$N = 70 + 94$$

$$N = 164 \text{ stání}$$

Z ulice Stupská není sice vyhovující docházková vzdálenost, přesto se dá vybudování těchto parkovacích míst doporučit. Dá se předpokládat jejich využití i rezidenty, návštěvníky fary a kostela Sv. Bartoloměje a hosty restaurace U Sv. Bartoloměje.

V oblasti za kostelem Sv. Bartoloměje po vybudování parkoviště na ulici Stupské a míst u kulturního domu na ulici Hlinské bude k dispozici 65 (37 + 15 + 4 + 9) parkovacích a odstavných stání. Do požadované kapacity 164 stání bude nutné vybudovat dalších 99 stání v lokalitě ulice Lednické. Na ulici Lednické je projektovaných 112 stání. Dá se předpokládat, že tato stání nebudou sloužit pouze k parkování vozidel během kulturních akcí, ale budou zároveň z části využita pro odstavení vozidel jako parkoviště typu P+R a dále pro parkování vozidel zaměstnanců přílehlých průmyslových areálů a také pro klienty ubytoven na ulici Lednické.

Výstavbu parkoviště na ulici Lednické lze doporučit. V projektu je o 13 stání více, než je spočítáno výpočtem (ubytovna na Lednické není ve výpočtu zahrnuta, protože má parkování na svém pozemku). Stání je potřeba budovat hlavně od prostoru podchodu železniční tratě. Vynechání 13 stání (nad rámec výpočtu nutných stání pro potřeby kulturního domu) na straně parkoviště u ulice Broumarské se považuje za nekoncepční vzhledem k uspořádání prostoru komunikace. **V projektu nejsou zapracovány autobusové zastávky MHD.** Je pravděpodobné, že po jejich zapracování do projektu dojde k mírnému snížení počtu parkovacích stání. Dále v důsledku vydání nové normy ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel platné od března 2011 se doporučuje zapracovat změny normy do projektu. Počet, rozměry a další požadavky na stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace musí rovněž splňovat vyhlášku č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Do projektu „Zřízení parkovacích stání v ulici Lednické“ by bylo vhodné kvůli komplexnosti řešení dopravy v ulici Lednická zapracovat autobusové zastávky „Nádraží Kyje“, které v projektu nejsou. Dle přílohy č. 2 odstavce 3 vyhlášky č. 398/2009 Sb. je nutné doplnit zastávky rovněž přechodem pro chodce, který doporučujeme samostatně nasvětlit. V souvislosti s poměry v zatáčce v ulici Morušové (pokračování ulice Lednické) je nutné prověřit rozhledové poměry tohoto přechodu, včetně jeho rozlišitelnosti a pravděpodobně snížit rychlost na 30 km/h.

Při vybudování parkovacích stání na výše uvedených lokalitách bude splněn požadavek na parkování a odstavování vozidel i v době kulturních akcí.

Informovanost o parkovišti na ulici Lednické lze zvýšit pomocí dopravní značky č. IP11b „Kolmé parkovací stání“ s dodatkovou tabulkou č. E12 „Text“ s nápisem „Kulturní dům“ a dodatkovou tabulkou č. E3a „Vzdálenost“ s nápisem „300 m“ na ulici Broumarské před odbočením do ulice Stupská a pomocí označení č. IP11b „Kolmé parkovací stání“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Text“ s nápisem „Kulturní dům“ a č. E7b „Směrová šipka“ u odbočení do ulice Lednické a to z obou možných směrů (viz. Obrázek 10). Toto dopravní značení bude osazeno trvale, tím i v případě menších akcí, které nebudou vyžadovat řízení dopravy, bude toto parkoviště částečně využito. Z parkoviště na ulici Lednická je nutné zajistit bezpečný přístup chodců včetně osob ZTP.

Pro snadnější organizaci dopravy je možné zajistit také řízení dopravy za pomoci městské policie a pořadatele. Toto doporučujeme při organizování velkých akcí konaných několikrát ročně. Pomocí městské policie je vhodné využít i po zavedení nového dopravního režimu než bude organizace dopravy zažita.



Obrázek 9: Autobusové zastávky „Nádraží Kyje“ na ulici Lednická

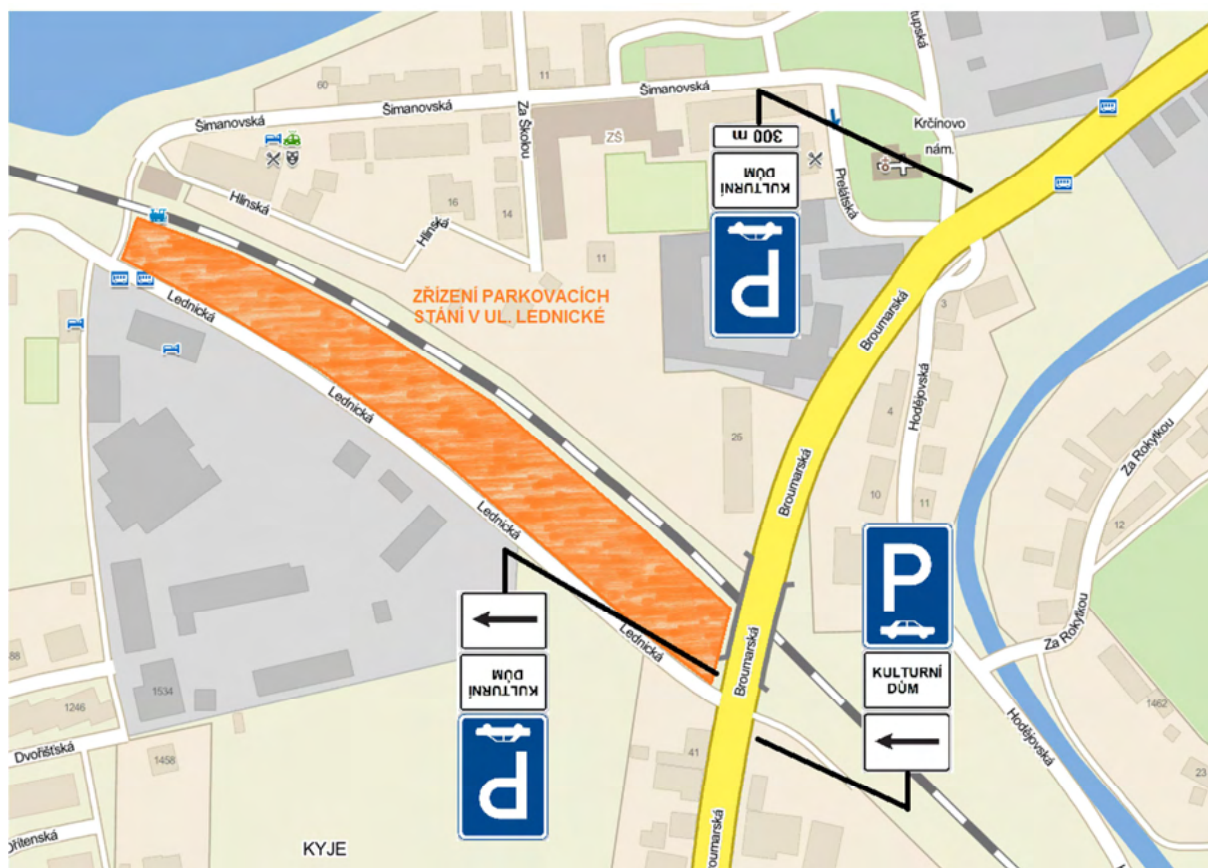
Využití automatického elektronického parkovacího systému vzhledem k významu lokality, pořizovací a provozní ceně systému, není vhodné.

Další variantou je oddělení parkovacích ploch pro rezidenty a návštěvníky kulturního domu, restaurací apod. Praktické provedení se jeví jako pracné, vyžadována by byla spolupráce rezidentů. Elektronický systém by v tomto případě musel být vybaven čtečkou poznávacích značek, díky které by bylo možné automatické rozpoznávání vozidel rezidentů od návštěvníků. Zřejmé je, že tento systém je nákladný na zřízení a vyžaduje i náročnou údržbu, kdy je potřeba udržovat aktualizované SPZ vozidel rezidentů. Z hlediska obyvatel oblasti je pohodlný, každý by měl zajištěno parkovací stání.

Jakýkoli automatický parkovací systém je také nutné doplnit svislým dopravním značením popsáný výše a uvedený na Obrázku 10.

4.2.3. Obyvatelé oblasti

Řešení problematiky parkování obyvatel žijících v této lokalitě je vzhledem k šířkovým poměrům složité. V navrhovaných opatřeních nebyla stávající legální parkovací místa omezena. Vzhledem k navrhovaným novým parkovištím na ulici Stupská a Lednická, a v případě potřeby i Prelátská, dojde k navýšení celkového počtu parkování v celé oblasti. Ta budou využívána nejen při kulturních akcích, ale je možné je využít rezidenty tak, aby byly uspokojeny jejich potřeby pro parkování.



Obrázek 10: Označení parkoviště v ulici Lednická [mapový zdroj: www.mapy.cz]

4.2.4. Další drobné nedostatky

Varovný pás na vjezdu na parkoviště za kulturním domem (ulice Šimanovská) je umístěn nevhodně a není opodstatněný. Měl by být umístěn za obrubníkem vjezdu a ukončen v místě, kde silniční obrubník dosahuje výšky 80 mm nad hranou vozovky.



Obrázek 11: Nevhodně provedený varovný pás u výjezdu z parkoviště na ulici Šímanovské

Doporučujeme obnovit opotřeбенé vodorovné dopravní značení v celé oblasti tak, aby bylo dostatečně viditelné a plnilo svoji funkci. Přechod přes ulici Za Školou řádně odstranit (v Zóně 30 se přechody nezřizují), pokud zóna vytvořena nebude, tak doplnit svislým značením nebo opět jej také úplně odstranit.

V místě zeleně doporučujeme její dostatečnou údržbu tak, aby nebránila rozhledu a nezasahovala do průjezdných a průchozích prostorů komunikací.

4.3. Posouzení organizace dopravy – ulice Hodějovská a Za Rokytou

V místech, kde je šířkové uspořádání nedostatečné je nutné vyloučit nelegální parkování (např. vymáháním pokut).

Z hlediska zvýšení počtu parkovacích míst a zvýšení bezpečnosti doporučujeme, na části ulice Hodějovská a na ul. Za Rokytou, zavedení jednosměrného provozu – viz Obrázek 12. Návrh vedení dopravy vychází ze směrových a výškových poměrů na obou ulicích. Současně změna organizace vedení dopravy (zjednosměrnění ulice) vyloučí část tranzitní dopravy, kterou je možné vést po komunikacích vyššího dopravního významu.

Ke zvýšení bezpečnosti chodců, zejména dětí, by bylo vhodné propojit chodníky na ulicích Hodějovské s ulicí Za Rokytou.



Obrázek 12: Organizace dopravy na ulici Hodějovské a Za Rokytkou [mapový zdroj: www.mapy.cz]

Betonová svodidla typu City blok, která slouží jako šikana v ulici Hodějovská, je účinné pouze v případě, že bude provedeno kvalitně. Ve střední části zastavěného úseku ulice Hodějovská jsou betonová svodidla postavená podél obrubníku, což ke zklidnění dopravy nepřispívá a není toto umístění opodstatněné – viz Obrázek 14. Využití prvků zklidnění dopravy není na této komunikaci vhodné tam, kde je stávající zástavbou omezena šířka uličního prostoru. Vytváření vertikálních zpomalovacích prvků (prahy, polštáře) není vhodné z důvodu velkého podélného sklonu komunikace a těsné blízkosti zástavby – zvýšení hlukové zátěže.



Obrázek 13: Ulice Hodějovská ve směru od ulice Broumarské



Obrázek 14: Ulice Hodějovská – nevhodně postavené betonové svodidlo



Obrázek 15: Ulice Hodějovská ve směru od ulice Broumarské



Obrázek 16: Ulice Za Rokytkou ve směru od ulice Hodějovské



Obrázek 17: Ulice Za Rokytkou ve směru od ulice Hodějovské

4.3.1. Směrový průzkum vozidel

Sčítání se provádělo v čtyřhodinových intervalech 7-11 a 13-17 hod v jeden *běžný pracovní den* v týdnu, ve středu 5. 10. 2011 a 1x v *běžný pátek*, 7. 10. 2011. Byl zjišťován podíl tranzitní dopravy na ulici Hodějovská a z důvodu možnosti vylepšení organizace dopravy.

Sčítání bylo provedeno na ulici Hodějovské ve třech profilech (viz Metodika směrového průzkumu dopravy – Příloha 1):

- sčítací lokalita B – na křižovatce ul. Broumarská a Hodějovská
- sčítací lokalita H – podjezd železniční trati u zastávky MHD Hostavice
- sčítací lokalita N – podjezd železniční trati v ulici Národních Hrdinů

Průměrný počet projíždějících vozidel ve sčítacím období je 16% z celkového počtu sledovaných vozidel v lokalitě. Tím byl předpoklad, že dopravu tvoří z větší části pouze projíždějící vozidla vyvrácen (podrobnosti viz Příloha 2). Z toho důvodu je možné navrhnout a realizovat nové uspořádání dopravy na ulicích Hodějovská a Za Rokytkou.

5. Závěry a doporučení

V rámci studie bylo analyzováno několik dílčích problémů.

Ochrana kostela Sv. Bartoloměje

Vliv vibrací od dopravy, které by měly účinky na statiku kostela, nebyly seizmologickým měřením prokázány. Také z důvodu nízkých intenzit vozidel není důvod dlážděný kryt vozovky na ulici Prelátská a na části Krčínova náměstí měnit, současně ho doporučujeme ponechat i vzhledem k historickému charakteru místa. Ke snížení vibrací vznikajících na ulici Broumarské, je možné omezit vjezd těžkých nákladních vozidel jejich vyloučením z provozu. Toto opatření se týká vozidel nad 12t. Nelze však vyloučit hromadnou dopravu.

Doporučujeme vytvoření „Zóny 30“ v celé oblasti okolí kostela Sv. Bartoloměje (Prelátská, Krčínovo náměstí, Stupská, Šimanovská, Za Školou a Hlinská), která je připojena na ulici Broumarskou. Komunikace v okolí kostela jsou využívány k obsluze území pouze osobními automobily a zásobováním. Stávající dlážděný kryt zajistí srozumitelný přechod do jiného dopravního režimu.

Dodržování rychlostí na ulici Broumarské lze zvýšit úpravami přechodů na této ulici, při kterých by byla vozovka zúžena. Komunikace plní v oblasti sběrnou funkci a snížení rychlosti na méně než 50 km/h není odůvodněné a nedoporučuje se.

V případě potřeby navýšení počtu parkovacích míst na ulici Prelátské, doporučujeme jednosměrnění této ulice.

Posouzení organizace parkování

Řešení problému otáčení vozidel vezoucích děti do školy je vyřešen pomocí organizace dopravy komunikací na Krčínově náměstí, spočívajících i ve stavebních úpravách místních komunikací. Vytvořením jednosměrné zpevněné komunikace by kromě přehlednější, plynulejší a bezpečnější dopravní situace před školou v ranních hodinách vznikl prostor pro zřízení dalších parkovacích míst.

Nejpálčivějším problémem oblasti je parkování a odstavování vozidel v oblasti, především v době konání rozsáhlejších kulturních akcí. Počet požadovaných parkovacích míst koresponduje s počtem míst dle zpracovaných projektových dokumentací, které byly podkladem od zadavatele. Je vhodné postupně všechna parkovací místa realizovat.

Posouzení organizace dopravy

Z výsledků směrového průzkumu, jehož cílem bylo ověřit kolik řidičů ulicí Hodějovskou pouze projíždí vyplývá, že ulice je využívána zejména vozidly, která směřují do ulic Hodějovská, Za Rokytou a do městské části Hostavice a není používána jako tranzitní.

Přesto je vhodné zavedení jednosměrného provozu na ulici Hodějovská (mezi Broumarskou a Za Rokytou) a celé ulice Za Rokytou. Důvodem jsou zejména šířkové poměry na těchto komunikacích a zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu.

Návrh řešení podle priorit zadání projektu

Největším problémem v řešené lokalitě je nedostatek parkovacích míst v době konání akcí v místním kulturním domě. Doporučujeme jako první etapu realizovat parkovací stání na ulici Lednická, včetně svislého dopravního značení – viz kap. 4.2.2. Současně je nutné řešit zastávky hromadné dopravy na ulici Lednická, protože současný projekt na úpravu této komunikace je neřeší.

Následovat by měla realizace parkování z důvodu řešení parkovacích míst nejen v době konání kulturních akcí.

Dalším důležitým krokem je zklidnění a organizace dopravy na ulici Šimanovská, zejména v okolí základní školy, a úprava jednosměrnosti Krčínova náměstí.

Úprava organizace dopravy na ulici Hodějovská a Za Rokytkou zvýší bezpečnost všech účastníků silničního provozu a pobytovou hodnotu místních obyvatel.

Parkování na ulici Stupská je možné řešit s ohledem na poptávku parkování v případě, že nebude počet parkovacích a odstavných stání na ulici Lednická dostačující.

Samostatným krokem je změna organizace dopravy na ulici Prelátská a Krčínova náměstí, která řeší problematiku parkování a vedení dopravy v okolí kostela Sv. Bartoloměje. S tím souvisí i úprava ulice Broumarské – řešení přechodu pro chodce a vedení nákladní dopravy.

6. Přílohy

Příloha 1 – Metodika směrového průzkumu dopravy na Hodějovské ulici

Příloha 2 – Zpracování směrového průzkumu dopravy na Hodějovské ulici

Příloha 2

Zpracování směrového průzkumu dopravy na Hodějovské ulici

Sčítání se provádělo v čtyřhodinových intervalech 7-11 a 13-17 hod v jeden *běžný pracovní den* v týdnu, ve středu 5. 10. 2011 a 1x v *běžný pátek*, 7. 10. 2011.

Průjezd vozidel od jednotlivých sčítacích lokalit k sčítání na ulici Hodějovské u křižovatky s ulicí Broumarskou trvá maximálně deset minut. Proto byl při vyhodnocování brán zřetel na vozidla jedoucí ve stejném čtvrt hodinovém intervalu nebo v intervalu předchozím či následujícím, v závislosti na směru předpokládaného pohybu vozidla. Z jednotlivých formulářů je zřejmé, že některá vozidla se v oblasti otáčejí a vracejí se zpět, jiná zde zastavují a vyjíždějí ani později. SPZ, které nebylo možné zaznamenat celé, nebyly pro vyhodnocení směrového průzkumu použity.

Projíždějící vozidla využívají zejména průjezd od ulice Pílská – sčítací lokalita 2. Ať směrem do ulice Hodějovské, nebo z ní. Sčítací lokalita 3 byla nejvíce vytížená z hlediska zjištěné intenzity dopravy, ale pro průjezd k ulici Broumarské je téměř nevyužívána.

Ve středu 5. 10. 2011 bylo naměřeno 279 vozidel jedoucích ulicí Hodějovskou ve směru od ulice Broumarské, 48 vozidel zde pouze projíždělo. V opačném směru bylo zjištěno 301 vozidel, z nichž 64 pouze projíždělo.

V pátek 7. 10. 2011 bylo zjištěno 289 vozidel jedoucích od ulice Broumarské, z nichž 30 pouze projíždělo. V opačném směru bylo zaznamenáno 316 vozidel, ze kterých projíždělo 52 vozidel.

V absolutních číslech ve sčítacím období nedosahuje počet projíždějících vozidel vysokých hodnot, ale po přepočtení na procentuální hodnocení mají větší význam:

5. 10.	Do Hodějovské	17,20 % projíždějících vozidel z celkového počtu
5. 10.	Z Hodějovské	21,26 % projíždějících vozidel z celkového počtu
7. 10.	Do Hodějovské	10,38 % projíždějících vozidel z celkového počtu
7. 10.	Z Hodějovské	16,46 % projíždějících vozidel z celkového počtu

Předpoklad, že provoz způsobují zejména projíždějící vozidla, byl vyvrácen. Maximální zjištěný podíl dopravy tvoří přibližně jednu pětinu všech vozidel jedoucích po horní části ulice Hodějovské.

Naměřené intenzity jsou podrobněji rozepsány v následujících tabulkách, kde jsou uvedeny i zjištěné intenzity vozidel v ulici Pílské a Národních Hrdinů. Zkratka ČB představuje ulici Českobrodskou.

	středa 5.10.2011									
	Název profilu									
	Profil B						Profil N		Profil H	
	Hodějovská						Národních Hrdinů		Pilská	
	celkem do	do H	do N	celkem z	z H	z N	do ČB	z ČB	do ČB	z ČB
7:00-7:15	1	1	0	8	1	0	14	2	16	2
7:15-7:30	5	1	0	17	3	0	45	17	26	15
7:30-7:45	4	0	0	20	4	1	56	37	20	12
7:45-8:00	16	6	0	30	5	1	52	20	51	16
8:00-8:15	10	0	0	15	3	0	51	30	37	13
8:15-8:30	16	3	3	11	1	0	57	17	38	17
8:30-8:45	11	5	1	9	1	0	36	16	19	5
8:45-9:00	10	3	0	15	1	2	41	21	10	11
9:00-9:15	6	1	0	4	0	1	30	23	7	6
9:15-9:30	8	1	1	19	1	1	35	25	12	6
9:30-9:45	11	2	0	9	1	1	26	9	7	12
9:45-10:00	9	2	0	6	4	0	20	10	18	10
10:00-10:15	7	0	0	3	0	0	14	12	19	11
10:15-10:30	9	2	0	4	1	0	21	18	13	5
10:30-10:45	4	1	0	4	0	0	28	12	8	14
10:45-11:00	5	0	0	8	3	0	22	24	8	10
suma dopo	132	28	5	182	29	7	548	293	309	165
13:00-13:15	12	0	0	8	2	0	26	29	10	13
13:15-13:30	4	0	0	4	2	0	32	35	7	17
13:30-13:45	7	0	0	6	2	0	41	34	7	7
13:45-14:00	7	1	0	6	3	0	42	52	11	8
14:00-14:15	8	2	1	6	1	1	33	29	9	10
14:15-14:30	7	1	1	1	0	1	31	31	13	9
14:30-14:45	3	0	0	8	0	0	20	32	8	9
14:45-15:00	5	0	0	8	1	0	36	33	7	8
15:00-15:15	10	1	1	5	2	1	37	29	10	11
15:15-15:30	14	0	1	15	5	0	38	42	5	15
15:30-15:45	10	0	0	7	1	0	40	52	6	11
15:45-16:00	14	0	2	15	1	0	32	47	12	12
16:00-16:15	6	0	0	12	3	0	40	44	10	11
16:15-16:30	10	0	1	5	0	0	35	40	8	16
16:30-16:45	17	2	1	5	0	0	39	49	10	17
16:45-17:00	13	0	0	8	2	0	37	62	9	18
suma odpo	147	7	8	119	25	3	559	640	142	192
suma celkem	279	35	13	301	54	10	1107	933	451	357

	pátek 7.10.2011									
	Název profilu									
	Profil B						Profil N		Profil H	
	Hodějovská						Národních Hrdinů		Pilská	
	celkem do	do H	do N	celkem z	z H	z N	do ČB	z ČB	do ČB	z ČB
7:00-7:15	4	1	0	12	3	0	44	11	12	6
7:15-7:30	6	0	0	17	1	0	46	15	18	6
7:30-7:45	1	0	0	16	3	0	42	25	21	17
7:45-8:00	9	3	0	26	3	1	42	31	25	8
8:00-8:15	15	2	0	13	2	0	23	11	33	14
8:15-8:30	4	1	0	8	1	0	16	14	21	12
8:30-8:45	6	0	0	5	1	0	24	7	15	5
8:45-9:00	8	0	0	8	3	0	33	10	9	9
9:00-9:15	8	3	0	7	1	0	23	30	13	9
9:15-9:30	9	0	0	12	1	0	21	15	8	5
9:30-9:45	2	0	0	9	2	0	22	11	9	7
9:45-10:00	3	1	0	7	1	0	24	7	8	5
10:00-10:15	11	1	0	7	1	0	14	18	12	10
10:15-10:30	3	0	0	7	0	0	11	5	13	8
10:30-10:45	5	1	0	4	0	0	17	9	10	5
10:45-11:00	9	3	0	19	1	0	19	9	8	7
suma dopo	103	16	0	177	24	1	421	228	235	133
13:00-13:15	8	0	0	6	0	1	41	34	6	8
13:15-13:30	9	1	0	6	0	0	49	42	7	12
13:30-13:45	11	0	0	9	2	0	36	35	10	13
13:45-14:00	10	0	0	8	2	0	51	38	11	15
14:00-14:15	9	0	0	5	0	0	35	41	11	14
14:15-14:30	15	3	0	10	1	0	49	41	10	17
14:30-14:45	6	0	0	14	5	1	44	37	10	16
14:45-15:00	15	1	0	11	2	0	60	47	10	11
15:00-15:15	8	2	0	3	0	0	43	35	10	11
15:15-15:30	10	0	1	9	2	0	48	43	11	13
15:30-15:45	19	2	0	9	3	0	54	45	8	17
15:45-16:00	13	2	0	12	4	0	35	35	10	11
16:00-16:15	10	1	0	14	1	0	32	21	8	10
16:15-16:30	12	0	0	8	0	0	56	43	6	15
16:30-16:45	16	1	0	9	2	0	43	31	7	14
16:45-17:00	15	0	0	6	1	0	60	38	7	12
suma odpo	186	13	1	139	25	2	736	606	142	209
suma celkem	289	29	1	316	49	3	1157	834	377	342

PRAHA 14 – OK (OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA) ULIC BROUMARSKÁ - LEDNICKÁ

STUDIE



Zodp. projektant:	Profese:	Vypracoval:	Kontroloval:	 Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra NOVOTNÉHO Hlavní čára 179 530 02 Pardubice Tel.: 466 531 827, 464 646 342 petr.novotny@ateliermok.eu	
Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA	doprava	Ing. Tomáš Doležal	Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA		
Umístění stavby:	Praha 14			Číslo zakázky:	23/1/16
Investor stavby:	Městská část Praha 14			Datum:	12/2016
TECHNICKÁ ZPRÁVA				Číslo přílohy:	Č. kopie: 2
				A1	



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	PRAHA 14 – OK (OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA) ULIC BROUMARSKÁ - LEDNICKÁ	
Místo stavby:	Praha 14	Hlavní město Praha
Příslušný stavební úřad	Městská část Praha 14 – odbor výstavby, Bratři Venclíků 1079, 198 21 Praha 9	
Pozemky stavby	Kyje [731226] – 175; 170; 2819; 2711; 2839; 2675/10; 2838/1	

INVESTOR STAVBY

Firma/Obec	MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 14	
Sídlo	Bratři Venclíků 1073, 198 21 Praha 9	
Kontaktní osoba	Ing. Josef Morávek, Josef.Moravek@praha14.cz, tel: 225 295 333	
IČ/DIČ	IČ: 00231312	DIČ: CZ00231312
Bankovní spojení	27-9800050998/600 PPF banka, a.s.	

1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	STUDIE
--------------------	---------------

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Firma/Obec	MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 14	
Sídlo	Bratři Venclíků 1073, 198 21 Praha 9	
Kontaktní osoba	Ing. Josef Morávek, Josef.Moravek@praha14.cz, tel: 225 295 333	
IČ/DIČ	IČ: 00231312	DIČ: CZ00231312
Bankovní spojení	27-9800050998/600 PPF banka, a.s.	

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE

Firma	Ing. Petr Novotný, Ph.D.	
Sídlo kanceláře, web	Hlaváčova 179, 530 02 Pardubice, www.ateliermok.eu	
Zodpovědný projektant	Ing. Petr Novotný, Ph.D., MBA, petr.novotny@ateliermok.eu, tel. 603 877 187 Autorizován v oborech Dopravní stavby a Městské inženýrství (ČKAIT č. 0700876)	
Dokumentaci vypracoval	Ing. Tomáš Doležal, tomas.dolezal@ateliermok.eu, tel. 464 646 342	
Fakturační adresa	nábř. Závodu Míru 2739, 530 02 Pardubice	
IČ/DIČ	IČ: 15014886	DIČ: CZ6408200304
Bankovní spojení	MONETA Money Bank, a.s. Pardubice, č. účtu 9778136-524/0600	



OBSAH

1	Identifikační údaje.....	2
1.1	Identifikační údaje stavby.....	2
1.2	Identifikační údaje projektu.....	2
	Obsah	3
2	Všeobecně	4
2.1	Identifikace projektu	4
2.2	Lokalizace stavby	4
2.3	Výchozí podklady	4
3	Stávající stav	4
3.1	Širší vztahy.....	4
3.2	Dopravní zatížení	4
3.3	Prostorové uspořádání, technické provedení.....	5
3.4	Stávající řešení cyklistické dopravy.....	5
4	Dopravně inženýrské řešení	5
5	Stavebně - technické řešení.....	5
5.1	Všeobecně	5
5.2	Broumarská x Lednická – ø 23 m.....	5
5.3	Vozovka	6
5.4	Parkoviště	7
5.5	Cyklistická doprava	7
5.6	Chodníky	7
5.7	Odvodnění.....	8
6	Dopravní značení	8
7	Závěr	8



2 VŠEOBECNĚ

2.1 IDENTIFIKACE PROJEKTU

Obsahem studie je přestavba stávající průsečné křižovatky ulic Broumarská a Lednická v Praze 14 na okružní křižovatku.

Dále projekt řeší napojení sjezdů na okružní křižovatku a úpravu parkovacích ploch. Součástí studie je i návrh chodníků a řešení cyklistické dopravy.

2.2 LOKALIZACE STAVBY

Stavba se nachází na katastrálním území místních částí: Kyje [731226]
GPS souřadnice jsou: 50°05'43.5"N 14°32'49.6"E

2.3 VÝCHOZÍ PODKLADY

Pro zpracování studie byly využity následující podklady a literatura:

- 1) Mapový podklad poskytl Magistrát hl. m. Prahy
- 2) Fotodokumentace
- 3) Místní šetření 3/2016
- 4) Pokyny investorů stavby: Praha 14
- 5) ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- 6) ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- 7) ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- 8) 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích
- 9) 183/2006 Sb. Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- 10) 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 11) 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 12) 84/2016 Sb. Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 13) 317/2011 Sb. Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- 14) 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- 15) TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- 16) TP 131 Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi
- 17) TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích ČVUT Praha 2000
- 18) TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- 19) TP 135 Projektování okružních křižovatek
- 20) TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi – CDV Brno 2001
- 21) TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- 22) TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací

3 STÁVAJÍCÍ STAV

3.1 ŠIRŠÍ VZTAHY

Křižovatku tvoří:

- ze severu na jih ulice Broumarská, hlavní silnice
- ze severozápadu na jihovýchod ulice Lednická, vedlejší silnice
- na jihu zaústí sjezd z přilehlého objektu

3.2 DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ

Místní komunikace v ulici Broumarská, byla součástí sčítání intenzity dopravy ze dne 12. 10. 2016 a 13. 10. 2016. Dle tohoto sčítání byly v dané lokalitě určeny následující hodnoty RPDl: 16 625 [voz/24hod]. Ulice Lednická nepředstavuje významnou komunikaci z hlediska intenzit dopravy a dá se předpokládat provoz nižší než 5000 [voz/24hod].



3.3 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ, TECHNICKÉ PROVEDENÍ

- **Ulice Broumarská**

Vozovka v ulici Broumarská je provedena ze živice jako dvoupruhová s obousměrným provozem s šířkou mezi obrubami cca 8,00 m. V křižovatce je hlavní silnice vedena v přímém směru. Na severním konci plánované okružní křižovatky bude ulice Broumarská pokračovat mostním objektem, který je vybaven betonovou chodníkovou plochou po obou stranách komunikace. Most převádí silniční dopravu přes železniční trať SŽDC 011 ve staničení 401,025 žkm.

Směrem k jihu jsou chodníkové plochy vedeny podél budov a jsou odděleny od komunikace zelenými pásy nebo parkovací plochou. Druhá strana komunikace je bez chodníkových ploch.

V oblasti křižovatky se nachází odvodňovací štěrbinový žlab, který bude muset být pro potřeby vybudování okružní křižovatky odstraněn.

- **Ulice Lednická**

Vozovka v ulici Lednická je provedena ze živice jako dvoupruhová s obousměrným provozem s šířkou mezi obrubami cca 6,00 m. Východním směrem k firmě EGIT s.r.o je pak jako jednopruhá s obousměrným provozem s šířkou komunikace 3,00 m. V obou případech je komunikace provedena bez obrub a lemována zelenými plochami.

Komunikace pro pěší jsou vedeny po jedné straně ulice v těsné blízkosti stávající zástavby. Šířka chodníku je 2 metry. Pro překonání ulice Lednické slouží přechod pro chodce, který je nevyhovující jak z hlediska nasvětlení, tak z hlediska jeho délky, která činí 15 metrů. Tato délka přechodu je pro chodce zcela nevyhovující a nebezpečná.

3.4 STÁVAJÍCÍ ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistická infrastruktura v řešeném úseku je zatím řešena nedostatečně a to po společné komunikaci s dopravou motorovou. V současné době na ulici Lednická přímo navazuje cyklistická trasa, která přivádí cyklisty do této oblasti.

4 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ŘEŠENÍ

Dopravně inženýrské hledisko v sobě zahrnuje i pohled bezpečnostní. Jedná se o výstavbu okružní křižovatky o průměru 23 metrů, která nebude mít zásadní vliv na architektonické řešení dané oblasti. Napojení ulice Lednická pomocí okružní křižovatky odstraní oblasti zakrytého výhledu příjezdějících vozidel.

5 STAVEBNĚ - TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

5.1 VŠEOBECNĚ

Cílem studie je navrhnout takové řešení dopravy, které by vyhovovalo současným i budoucím intenzitám dopravy, zvýšilo bezpečnost všech účastníků provozu – zejména chodců a cyklistů a celkově zlepšilo podmínky pro motoristickou a cyklistickou dopravu v lokalitě. Dalším cílem je posílení sběrné funkce ulice Broumarská a snížení atraktivity této ulice pro tranzitní dopravu z ulice Českobrodská po ulici Chlumeckou a tedy zamezení zavlčení zbytné dopravy do těchto míst.

5.2 BROUMARSKÁ X LEDNICKÁ – Ø 23 M

5.2.1 Prostorové uspořádání

Je navržena čtyřramenná okružní křižovatka s jedním jízdním pruhem. Okružní křižovatka nebude mít klasický kruhový tvar ale elipsy o rozměrech hlavních osy 23 a vedlejší osy 20,5 metru. Okružní křižovatka bude na vjezdech vybavena čtyřmi dělicími ostrůvky. Dva dělicí ostrůvky budou včetně integrovaného místa pro přecházení. Jeden bude přejezdný ze žulové dlažby a poslední bude zadlážděn betonovou dlažbou bez místa pro přecházení.

Technické parametry kruhu

Průměr křižovatky	23,00 m
Hlavní osa elipsy	23,00 m



Vedlejší osa elipsy	20,50 m
Průměr středového ostrůvku	5,00 m
Šířka vozovky mezi obrubami	4,50 - 7,50 m
Základní šířka živičného pruhu	4,00 m
Šířka žulového prstence	2,25 m
Šířka vodícího proužku	0,25 m
Základní příčný sklon živičného pruhu	2,50 %
Základní příčný sklon žulového prstence	3,00 %
Výškový rozdíl mezi živičným pruhem a žulovým prstencem	8 cm (zkosené obrubníky pro OK)

Technické parametry větví ústících do okruhu

Šířka mezi obrubami	3,50 – 5,00 m
Šířka jízdního pruhu	3,25 – 4,75 m
Šířka vodícího proužku	0,25 m
Poloměr vnitřních oblouků na vjezdech	5,00; 6,00; 8,50; 12,00m
Poloměr vnitřních oblouků na výjezdech	8,50; 12,00; 15,00 m
Základní příčný sklon vozovky	2,5 %

Návrhové rychlosti na okruhu (vjezd z ulice Broumarská, od Českobrodské):

pro osobní automobily (OA)	- přímo a pravé odbočení	40 km/h
	- levé odbočení	30 km/h
pro nákladní automobily (NA)	- přímo a pravé odbočení	25 km/h
	- levé odbočení	20 km/h
pro vozidla skupiny 3		10 km/h

Návrh vyhovuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“ a TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích – r. 2005.

5.2.2 Důvody k užití okružní křižovatky

- Zlepšení rozhledových poměrů v křižovatce, jak pro vozidla, tak i pro chodce a cyklisty
- Snížení intenzity tranzitní zbytné dopravy
- výrazně vyšší bezpečnost okružní křižovatky spojená s jednoznačným určením dopravních vztahů; díky nutnému dodržování požadovaných rychlostí, v křižovatce je méně kolizních bodů, apod.
- bezpečnější převedení pěších a cyklistů díky ochranným ostrůvkům v těsné blízkosti křižovatky
- celkově větší plynulost provozu
- umožnění všech levých odbočení
- větší operativnost a flexibilita v případě změny dopravního zatížení
- zvýšení kapacity proti stávajícímu řešení křižovatky, nezatěžuje přilehlé komunikace zbytnými jízdami
- snížení emisí (hlukových, z brzdového obložení a spalín)

5.2.3 Technické provedení

Živičný kryt bude upnut do dvojlinky ze žulových kostek. Vnitřní prstenec bude dlážděn žulovými kostkami velkými. Přejech mezi živičným pruhem a dlážděným prstencem bude tvořen zkosenými žulovými obrubníky.

Vnější i vnitřní obrubníky budou kamenné. Obrubníky budou uloženy s přilehlou dvojlinkou do společného betonového lože s boční opěrou.

Dělicí ostrůvek Broumarská, u mostu, je navržen v šířce 2,70 m kvůli možnému bezpečnému převedení chodců a cyklistů. Pěší vazby přes ulice jsou navrženy jako místa pro přecházení resp. přejezdy pro cyklisty. Dělicí ostrůvek Lednická je navržen v min. šířce 2,50 m kvůli možnému bezpečnému převedení chodců. Délky míst pro přecházení nejsou delší než 4,75 m. Dělicí ostrůvky budou zadlážděny. Středový ostrov bude osázen zelení nízkého a středního patra.

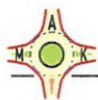
5.3 VOZOVKA

5.3.1 Prostorové uspořádání

• Ulice Broumarská

Funkční třída komunikací je B – sběrné komunikace a kategorie MS2 15,5/8,0/50, most – MS2 12,5/8,0/50. Základní šířka vozovky je 8,00 m.

Příčný sklon vozovky bude zachován stávající, v okružní křižovatce bude nepatrně změněno.



- **Ulice Lednická**

Funkční třída komunikací je C – obslužné komunikace a kategorie MO2k 15,00/6,0/50. Základní šířka vozovky je 6,00 m. K firmě EGIT s.r.o pak ulice lednická pokračuje jako MO1k 8,50/3/20.

Příčný sklon vozovky bude zachován stávající.

5.3.2 Technické provedení

V místech rozšíření vozovky namísto stávajících ploch zeleně bude doplněna plná konstrukce vozovky. Naopak v místech, kde bude stávající zpevněná plocha nahrazena zelení, tj. zejména středový ostrůvek, bude vybourána celá stávající konstrukce zpevněné plochy až na zemní pláň.

Na upnutí vozovky bude použito nových kamenných obrub. Obrubníky budou uloženy do betonového lože s boční opěrou.

5.4 PARKOVIŠTĚ

5.4.1 Prostorové uspořádání

V ulici Broumarská před květinářstvím bude upraveno stávající parkoviště.

Jsou zde navržena 2 šikmá stání s úhlem 45°. Stání jsou navržena v délce 4,70 m + 0,25 m odrazný proužek ve výši chodníku ze zámkové dlažby. Příčný sklon parkovacích ploch je navržen 3% směrem k vozovce.

5.4.2 Technické provedení

Parkoviště bude dlážděno zatravnovací dlažbou upnutou do obrub uložených do betonového lože s boční opěrou. Celý odrazný proužek bude uložen do společného betonového lože s podsádkou +10 cm nad odstavnou plochu.

5.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

5.5.1 Prostorové uspořádání

V dotčené oblasti je řešena cyklistická doprava a zřízení infrastruktury pro cyklisty umožňující její bezpečné vedení buď mimo hlavní dopravní prostor, nebo v hlavním dopravním prostoru tam, kde je vhodné šířkové uspořádání.

Cyklisté jsou přivedeni cyklotrasou do ulice Lednická, kde budou svedeni mimo komunikaci na společnou stezku pro chodce a cyklisty a navedeni k místu pro přecházení. Po překonání ulice Broumarská budou cyklisté pokračovat v plánované cyklostezce v ulici Lednická.

Cyklistická doprava v ulici Broumarská bude zachována stávající, tedy v hlavním dopravním prostoru. Stávající šířka komunikace toto řešení umožňuje.

5.5.2 Technické provedení

Cyklistická stezka a společná stezka pro cyklisty a chodce je navržena s živiným krytem. Povrchy stezek budou upnuty do betonových chodníkových obrub (uložených do betonového lože) v úrovni vozovky.

5.6 CHODNÍKY

5.6.1 Prostorové uspořádání

Chodníky jsou vedeny převážně v trasách stávajících chodníků, popřípadě je upraveno jejich šířkové uspořádání. Upraveny jsou pěší vazby v blízkosti kruhového objezdu v souvislosti s jejich navázáním na nová místa pro přecházení. Pro zřízení místa pro přecházení jsou rozhlady dle ČSN 73 6110 vyhovující. Ke zvýšení bezpečnosti je místo pro přecházení v ulici Broumarská, před mostem, rozděleno dělicím ostrůvkem. Šířka ostrůvku je 2,70 m, délka 6,65 m. Délka místa pro přecházení je 3,75 m, respektive 4,00 m.

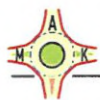
Taktéž místo pro přecházení v ulici Lednická je rozděleno dělicím ostrůvkem. Šířka ostrůvku je 2,50 m, délka 9,55 m. Délka místa pro přecházení je 4,50 m, respektive 4,90 m.

Šířky chodníků jsou navrženy proměnlivé, a to v šíři 2,00-3,00 m.

Příčný sklon chodníků je zachován stávající, případně vhodně upravený. Základní příčný sklon je 2%.

5.6.2 Technické provedení

Chodníky budou dlážděny betonovou dlažbou upnuté do žulových nebo parkových obrub do betonového lože s boční opěrou.



5.6.3 Úpravy pro nevidomé a slabozraké

V tomto stupni dokumentace nejsou řešeny prvky pro bezpečné vedení nevidomých a slabozrakých občanů, bude řešeno ve vyšších stupních PD.

5.7 ODVODNĚNÍ

Odvodnění bude detailně řešeno ve vyšších stupních PD. Nově bude řešeno zejména odvodnění MOK. K odvodnění budou použity nové uliční vpusti UV1-5. Stávající štěrbínový odvodňovací žlab bude zrušen. Uliční vpusti budou svedeny do kanalizace nebo napojeny na nové vsakovací objekty. Odvodnění zemní pláň bude zachováno stávající, případně bude doplněno o nové trativody.

6 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V této studii je naznačeno pouze vodorovné dopravní značení. Jsou vyznačeny podélné a vodící čáry, místa pro přecházení, přejezdy pro cyklisty, šikmé rovnoběžné čáry.

Svislé značení je vypuštěno z důvodu přehlednosti. Je pouze naznačeno vedení cyklistické dopravy.

Podrobné řešení svislého i vodorovného dopravního značení bude zpracováno v rámci vyšších stupňů dokumentace a bude provedeno dle platných zákonů a vyhlášek.

7 ZÁVĚR

Studie přináší komplexní dopravní řešení dané lokality a citlivým způsobem vytváří rovnoprávné podmínky všem uživatelům veřejného prostoru v dané lokalitě.

Studie bude sloužit jako podklad pro projektové dokumentace vyšších stupňů.

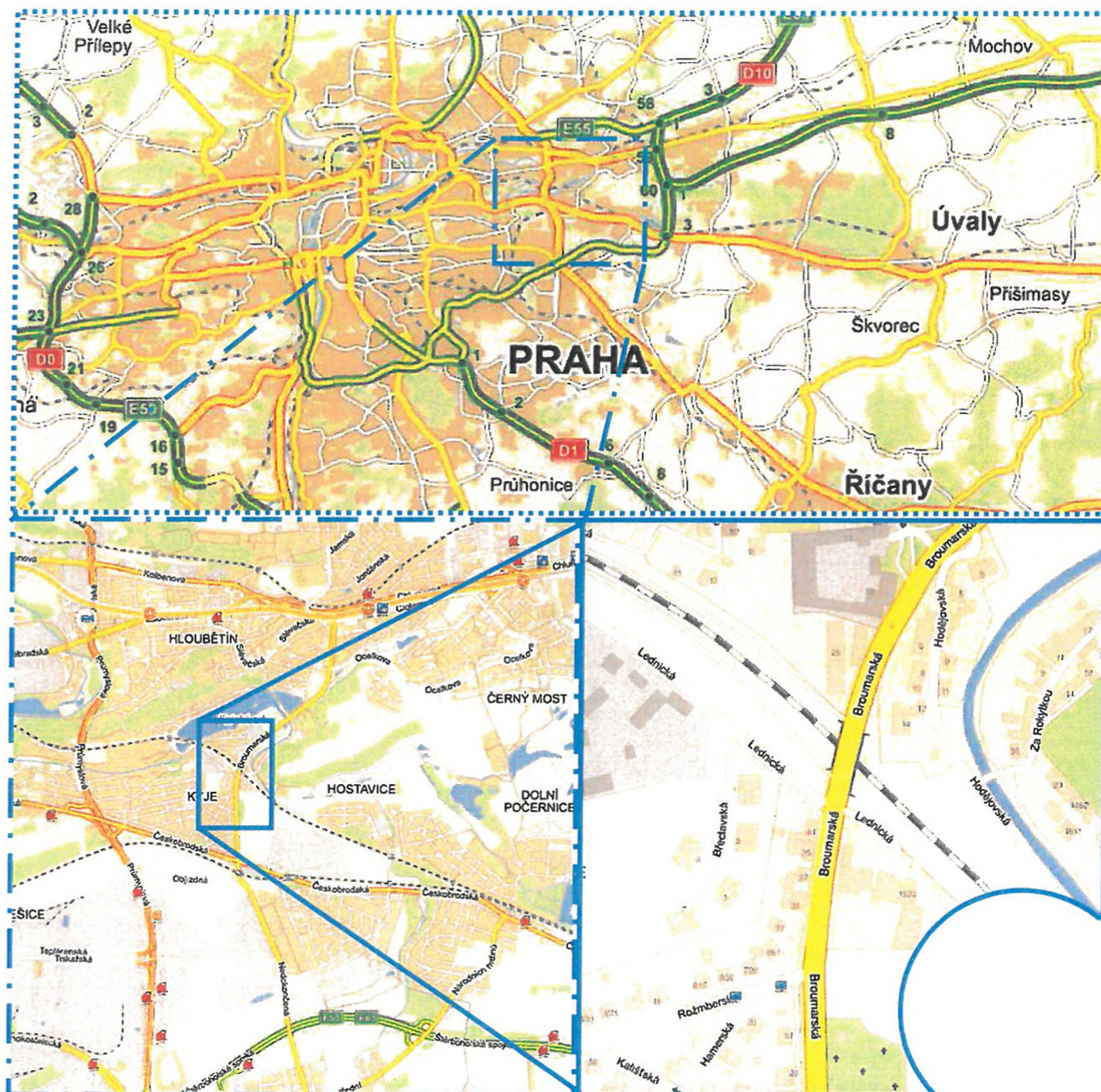
V Pardubicích dne 15. 12. 2016

Zpracoval: Ing. Tomáš Doležal

PRAHA 14 – OK (OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA)

ULIC BROUMARSKÁ - LEDNICKÁ

STUDIE



Zodp. projektant:	Profese:	Vypracoval:	Kontroloval:	 Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra NOVOTNÉHO Hlavní zpráva 179 530 02 Pardubice Tel.: 465 531 827, 464 646 342 petr.novotny@ataliemok.eu	
Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA	doprava	Ing. Tomáš Doležal	Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA		
Umístění stavby:	Praha 14			Číslo zakázky:	23/1/16
Investor stavby:	Městská část Praha 14			Datum:	12/2016
PŘEHLEDNÁ SITUACE				Číslo přílohy:	Č. kopie:
				B1	



Aktuální maximální povolená rychlost jízdy = 30 km/h

- Stávající dopravní označení
- Posuzované místo pro zřízení přechodu pro chodce
- Rozhledové poměry pro návrhovou rychlost 30km/h
- Rozhledové poměry pro návrhovou rychlost 50km/h

