



OBEC STŘEDOKLUKY

DOPRAVNÍ VIZE OBCE – OBLAST NA PARCELÁCH

Objednatel
Obec Středokluky, Lidická 61, 252 68 Středokluky

Vypracoval
Ing. Jana Jíšová

Kontroloval/vedoucí projektu
Ing. Vít Ondráček.

Číslo zakázky
23-030

Datum
Srpen 2023

OBSAH

1	Identifikační údaje.....	2
2	Řešené území.....	3
3	Současný stav.....	3
3.1	Doprava.....	4
3.2	Charakter komunikací.....	5
4	Návrhová část.....	12
4.1	Dopravní režim.....	12
4.1.1	Režim jednosměrek.....	12
4.1.2	Režim ZÓNA 30.....	13
5	Závěr.....	22

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Základní údaje projektu

Název: Středokluky – dopravní vize obce
Místo: Ulice Kladenská, Na Parcelách, Na Ovčíně, Ke Kinu
Katastrální území: Středokluky (757381)
Charakter: Studie

1.2 Údaje o objednateli

Objednatel: Obec Středokluky
Lidická 61
252 68 Středokluky
IČ: 002 41 695
DIČ: CZ 002 41 695

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Generální projektant: Projekce dopravní Filip s.r.o.
Švermova 1338
413 01 Roudnice nad Labem
IČ: 287 14 792
Autorizovaná osoba: Ing. Josef Filip, Ph.D., Kollárova 2776, 413 01 Roudnice n. L.
Autorizace č. 0401915 (ID00 dopravní stavby; II00 městské inženýrství)

2 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Tato zpráva se zabývá oblastí zahrnující následující ulice

- Na Parcelách,
- Kladenská,
- Na Ovčíně,
- Ke Kinu.

Nachází se na východě obce, na hlavní komunikaci Lidickou je napojena přes ulici na Parcelách a pěším spojením ze stejnojmenné ulice. Na Kladenskou je pak napojena dvakrát přes ulici Na Parcelách, přes ulici Ke Kinu a na severu přes ulici Na Ovčíně. Rozsah řešeného území je zřejmý z následujícího schématu.

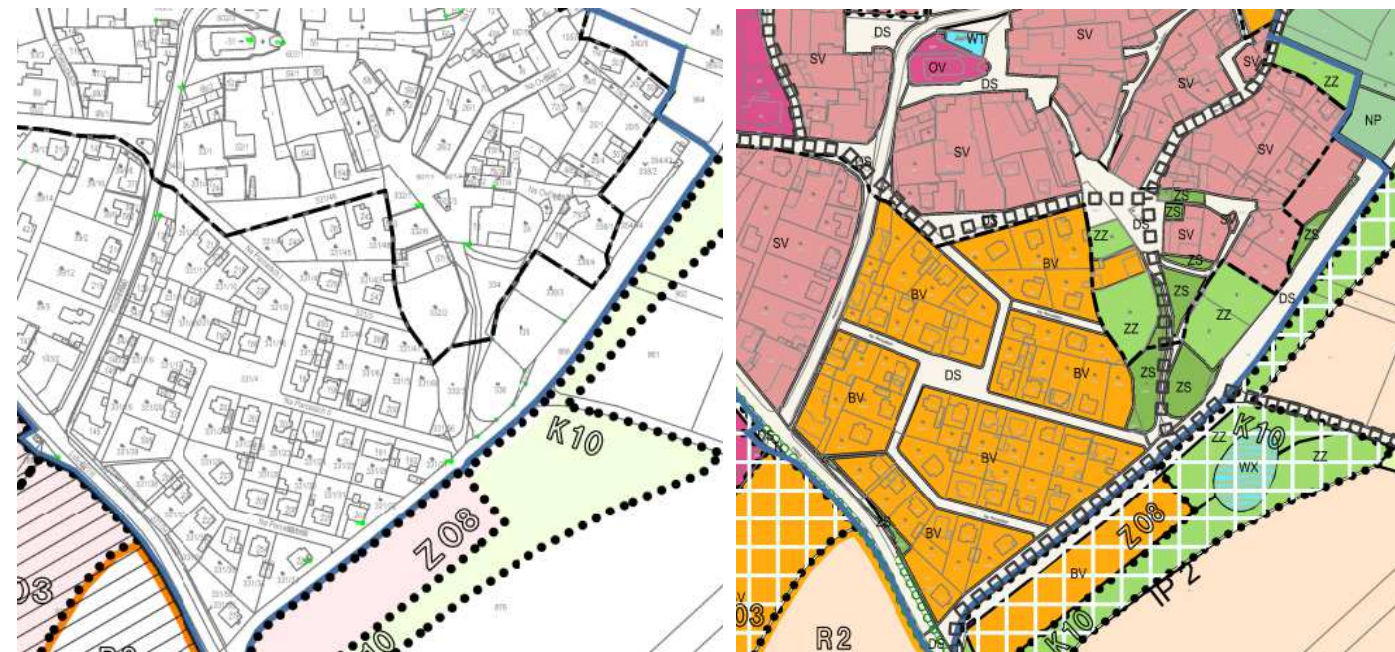


Obrázek 1 – Řešená oblast Na Parcelách

3 SOUČASNÝ STAV

Na následujících obrázcích jsou výřezy z řešené oblasti z výkresu základního členění území a z hlavního výkresu územního plánu. Plocha Z08 označená oranžovou je plocha zastavitelná. Zelené plochy označené K10 značí plochy změn v krajině.

Vpravo jsou pod oranžovou barvou plochy venkovského bydlení (plnou plochy stabilizované, a čtverečkovou plochy změn). Světle růžovou jsou vyznačeny plochy smíšené obytné. Tmavě růžovou pak plochy občanské vybavenosti – v tomto případě se jedná především o kostel sv. Prokopa. Modrou barvou jsou vyznačeny vodní toky a plochy.

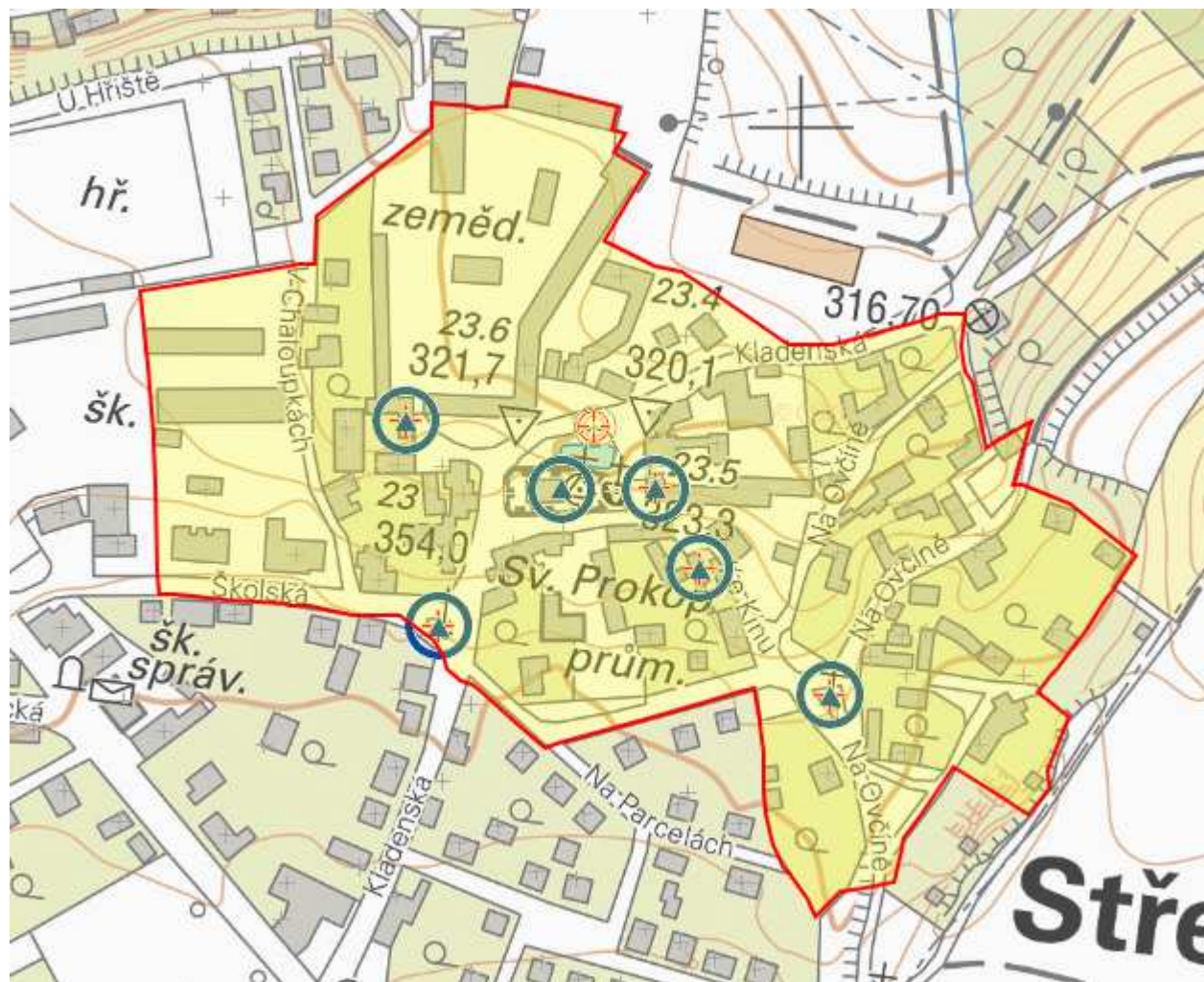


Obrázek 2 – Územní plán oblasti Na Parcelách

Ve výrokové části územního plánu je vymezena zastavitelná plocha Z08 – Na Kněževes s funkčním využitím pro venkovské bydlení s maximálním počtem 5 rodinných domů. Podmínkou pro využití plochy je rozšíření komunikace směrem do vymezené plochy (pozemek 876). Další podmínkou je realizace interaktivních prvků ÚSES v oblasti K10, která má zahrnovat zeleň lemující stávající obytnou zástavbu ve formě trvalého travního porostu nebo ovocných sadů.

V oblasti se nachází několik památkově chráněných prvků, které je možné vidět na následujícím obrázku vyznačené modrými značkami a ochranné pásmo je vymezeno žlutě. Konkrétně se jedná o následující

- kostel sv. Prokopa,
- venkovská usedlost č. p. 5,
- venkovská usedlost č. p. 13,
- sousoší archanděla Rafaela,
- ochranné pásmo pro dochované prostředí nemovitých kulturních památek sídlištního celku.



Obrázek 3 – Přehled památkově chráněných prvků (zdroj: <https://geoportal.npu.cz/>)

3.1 Doprava

Oblast se skládá z veřejně přístupných účelových a místních komunikací, dále bude řešena i část Kladenské, tedy silnice III. třídy č. 0077 (označena fialovou barvou). Řešená lokalita je na hlavní Lidickou napojena pěší vazbou z ulice Na Parcelách a stejnojmennou i pro ostatní dopravu. Na Kladenskou ústí dvakrát ulice Na Parcelách a také ulice Ke Kinu a Na Ovčíně. Na hlavních komunikacích se nachází zastávky hromadné dopravy – viz schéma. Na Kladenské zastávka Středokluky, U Školy je obsluhována následujícími spoji:

- 319 Středokluky, U Školy – Malé Kyšice,
- 323 Nádraží Veveslavín – Koleč, Zámek,
- 342 Slaný, žel. st. – Nádraží Veveslavín.

Na Lidické zastávka Středokluky, která je navíc obsluhována ještě autobusem

- 322 Nádraží Veveslavín – Slaný, aut. nádr.

Cyklotrasa 0079 je přivedena ze Školské přes Na Parcelách, kolem sousoší Rafaela do ulice na Ovčíně a dále na sever (fialová čárkovaná), kde ústí na Kladenskou. Stejně jako cyklotrasa je vedena i zelená turistická trasa (zelená čárkovaná).

Většina komunikací je tvořena asfaltovým povrchem. Spojnice mezi ulicemi Ke Kinu a Na Ovčíně je úzkou šterkovou komunikací. Co se týče chodníků, jedná se spíše o úzké chodníčky, které často nejsou ani zvýšené nad povrch vozovky. Regulérní chodníky jsou vyznačeny zelenožlutou barvou, v případě, že se jedná o nezvýšenou plochu nedostatečné šířky je zobrazena stejnou barvou, akorát čárkovaně – takové se nacházejí v ulici Na Parcelách přímo nad Lidickou.



Obrázek 4 – Stávající dopravní fungování

3.2 Charakter komunikací

Kapitola popisuje dopravní fungování jednotlivých ulic v oblasti, jejich podobu (povrchové provedení) a příčné uspořádání. Každá ulice je zobrazena na samostatném plánu a doplněna fotografiemi z terénu.

Kladenská (Na Parcelách – Ke Kinu)

Kladenská je hlavní páteřní komunikací v obci, jedná se o komunikaci III. třídy č. 0077. Od jižní stykové křižovatky Kladenská x Na Parcelách je umístěno omezení rychlosti na 40 km/h v obou směrech. Chodník je v tomto případě pouze na západní straně komunikace v šířce cca 1,5 m, na východní jsou především předzahrádky domů. Šířka vozovky je zhruba 7,0 m. Následuje průsečná křižovatka Školská x Kladenská x Na Parcelách, u které se nachází autobusové zastávky (Středokluky, U Školy). Území okolo zastávky u Školské prochází v současnosti úpravami a je zde nový přístřešek a chodník a je pro tuto oblast a oblast u kostela zpracována územní studie (viz dále). Jako problematickou vnímáme především nedostatečnou délku nástupní hrany zastávky v směru k Lidické (cca 6,0 m). Problematická je také délka přechodů, a to jak přes severnější rameno Školské, tak i přes Kladenskou, kde šikmý přechod nemá adekvátní návaznost. Všechny problematické oblasti a zpracované studie jsou zaznamenány na fotografiích a obrázcích níže. Poslední část Kladenské od Školské až ke kostelu má chodník na západní straně v šířce cca 1,75 m. Kolem Penzionu na východní straně je úzký chodník v šířce necelé 1,5 m. Šířka vozovky je zhruba 6,5 m. U kostela směrem ven z centra je opět umístěno omezení rychlosti na 40 km/h. Vozovka je provedena z asfaltového krytu a chodníky jsou z betonové dlažby typu kost a žulové dlážděné mozaikou.



Obrázek 5 – Uspořádání Kladenské



Obrázek 6 – Krátká nástupní hrana zastávky, přechod bez navazující pěší vazby



Obrázek 7 – Nový přístřešek a chodník

Zpracovaný projekt oblasti u kostela je možné vidět na situaci níže. Zde považujeme za problematické především jezdecké schody propojující ulici Kladenskou a Ke Kinu, a to nejen z důvodu velkého podélného sklonu, ale také nemožnosti bezbariérového užívání. Pěší propojení lze realizovat i bez schodů nebo případně použít klasické schodiště, které je z hlediska celoživotního bydlení více uživatelsky přívětivé. Při zachování obousměrnosti ulice Ke Kinu nejsou splněny rozhledy na stykové křižovatce u kostela.



Obrázek 8 – Územní studie v okolí kostela (zdroj: majo architekti, květen 2023)

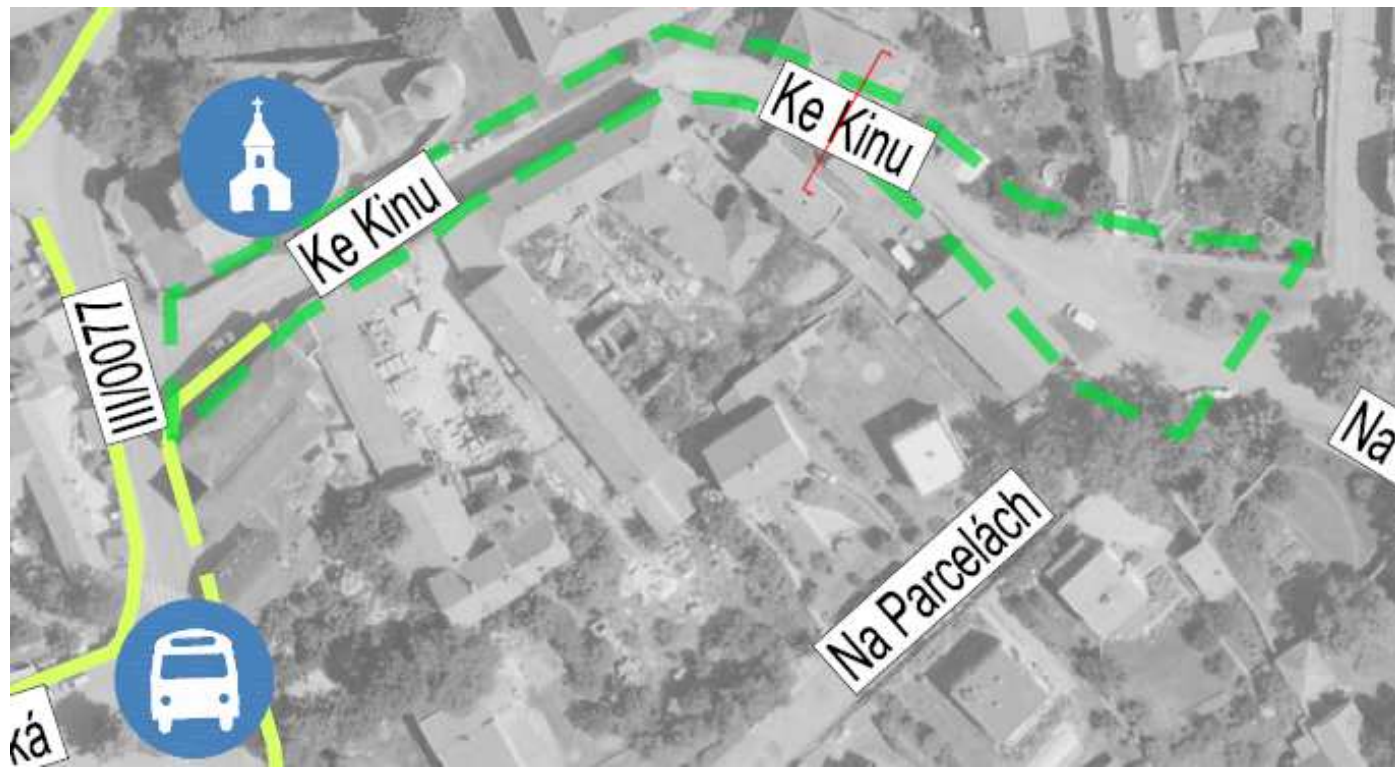
Pro situaci autobusových zastávek jsou problematické především rozhledy na výjezdu na hlavní komunikaci. Kromě toho jsou zastávky koncipovány s nástupní hranou 16,0 m a není tedy uvažováno s možným budoucím provozem kloubových autobusů. Výjezdové klíny by měly dosahovat alespoň délky 10,0 m pro pohodlný výjezd autobusů, což není ani pro jednu zastávku splněno.



Obrázek 9 – Územní studie oblasti zastávek Školská x Kladenská (zdroj: majo architekti, květen 2023)

Ke Kinu

Tato ulice je kritická především z hlediska své nedostatečné šířky. V nejužším místě dosahuje vozovka jen 3,5 m. Zároveň zde není příliš možností k vyhnutí protijedoucích vozidel, ať už z důvodu skladování stavebního materiálu v blízkosti vozovky, tak i z důvodu parkování vozidel. V neposlední řadě je v ulici v těsné blízkosti lemována pevnými překážkami (domy, zdi zahrad atd.). Kromě toho může být v ulici problematický rozhled na protijedoucí vozidla, z důvodu směrového oblouku. Povrch je asfaltový, chodníky se v této ulici nenachází. Obousměrný provoz je pro tuto ulici naprosto nevhodný.



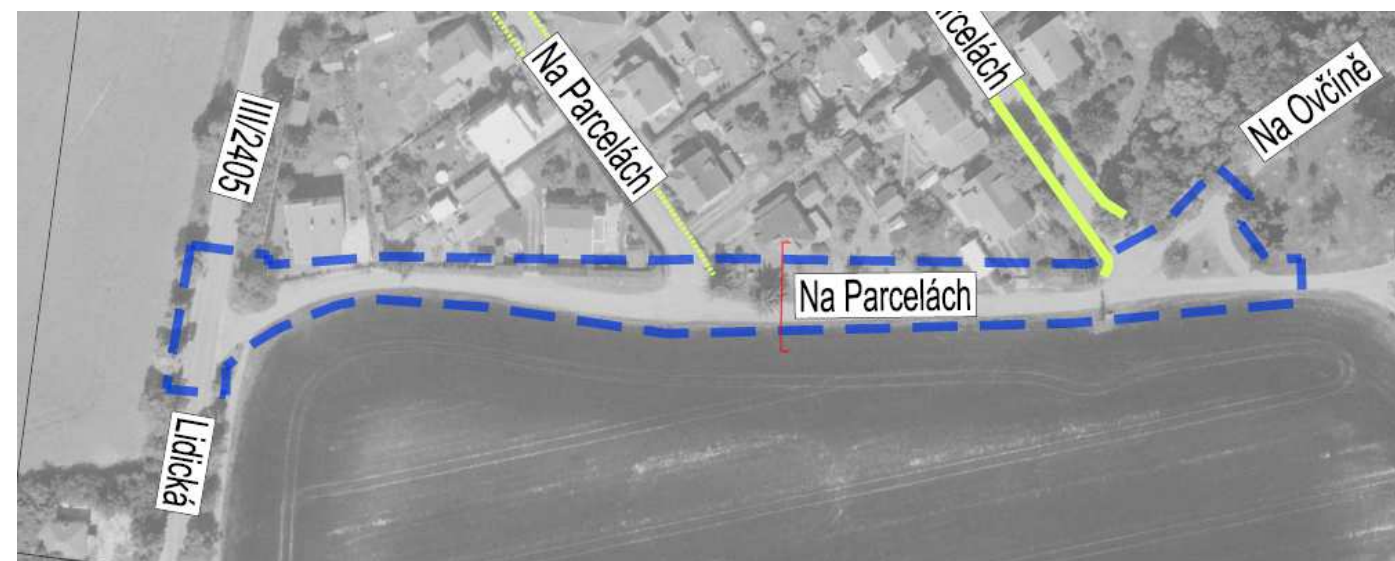
Obrázek 11 – Skladování stavebního materiálu a parkování vozidel v ulici Ke Kinu



Obrázek 10 – Uspořádání ulice Ke Kinu

Na Parcelách -1

Ulice na Parcelách je natolik členitá, že byla pro přehlednost rozdělena do několika částí s podobným příčným uspořádáním. První je znázorněna okrajová část, kde se dle územního plánu počítá s dalším rozvojem obce směrem na východ (viz kapitola výše). Jedná se o poměrně úzkou silnici (3,5-4,0 m), kterou je nutné v rámci dalšího rozvoje rozšířit. Povrch je proveden z asfaltu a nenachází se zde žádné chodníky.





Obrázek 12 – Uspořádání komunikace Na Parcelách – východní část

Na Parcelách -2

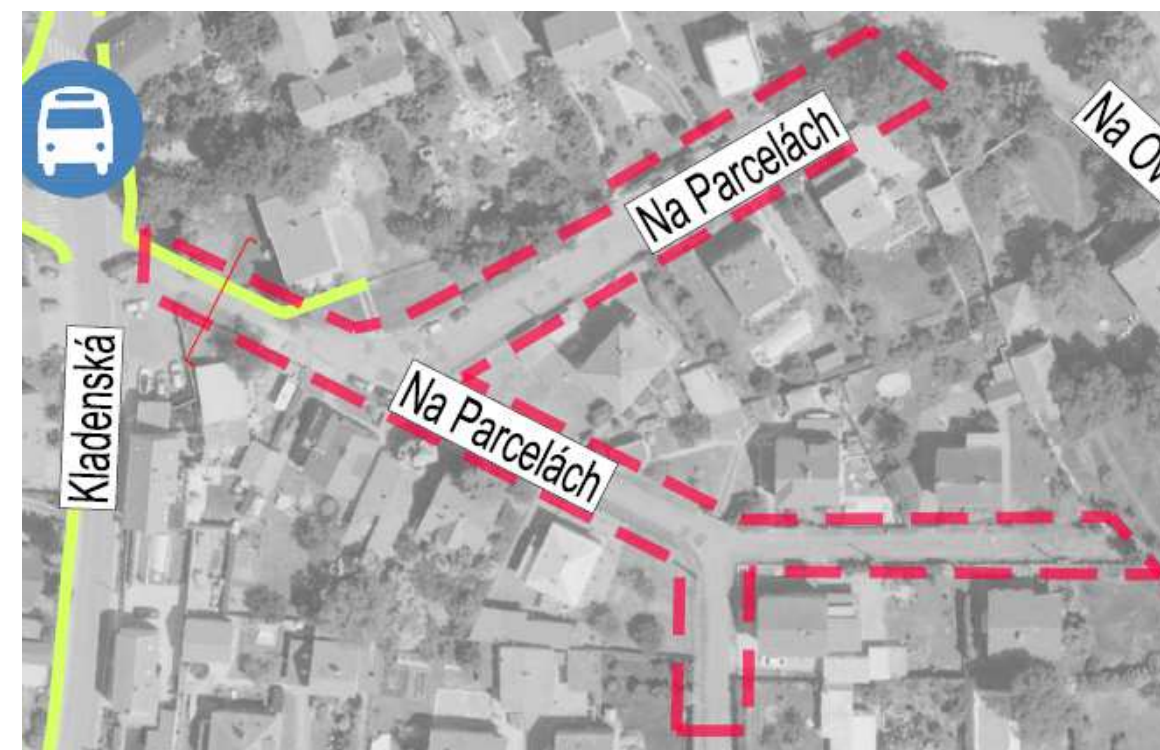
Z východní části Na Parcelách je možné se dostat do širšíkově benevolentnějších částí komunikace, kde je šířka asfaltové vozovky asi 7,8-8,0 m. V ulici, ze které vede pěší propojka na Lidickou jsou místy plochy po chodce, které jsou ale často velmi úzké a nemají ani zvýšenou obrubu nebo jsou ve velmi špatném stavu. Na obrázku níže jsou takové plochy označeny čárkovanou zelenou čarou. Na těchto plochách také často parkují vozidla, která částí zasahují do vozovky a zabírají většinou celou šířku ploch pro pěší. V ulici s návazností na Kladenskou jsou již chodníky vykazující lepší kvalitu povrchu, zvýšení, i když šířkově jsou všechny chodníky nedostatečné (cca 1,25 m). Šířka komunikace se pohybuje většinou okolo 7,5 m.

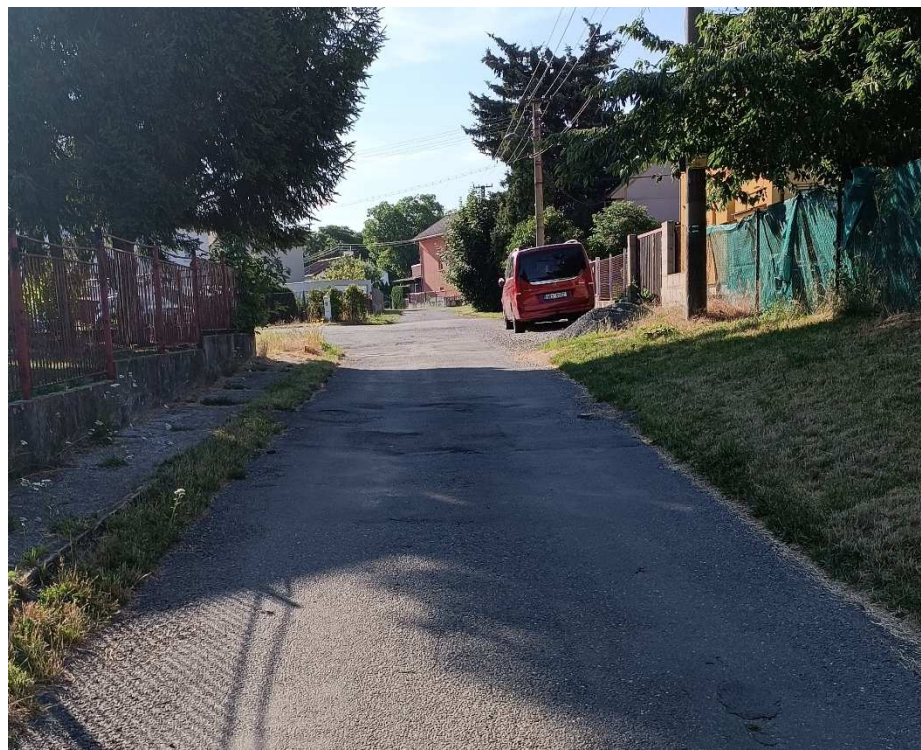


Obrázek 13 – Uspořádání ulice Na Parcelách 2

Na Parcelách – 3

Třetí část ulice Na Parcelách je téměř bez chodníků – viz následující schéma. Šířkově se jedná o velmi úzké komunikace. Na vjezdu od Kladenské je šířka asfaltové části vozovky méně než 3,5 m, v následujících úsecích se pohybuje okolo 4,0 m. Ve spojení do ulice na Ovčíně je šířka komunikace větší, a to okolo 7,0-8,0 m. Šířkově je tato část ulice Na Parcelách nevhodná pro obousměrný provoz vozidel, a zvláště v kombinaci s vedením cyklotrasy v první části od Kladenské.

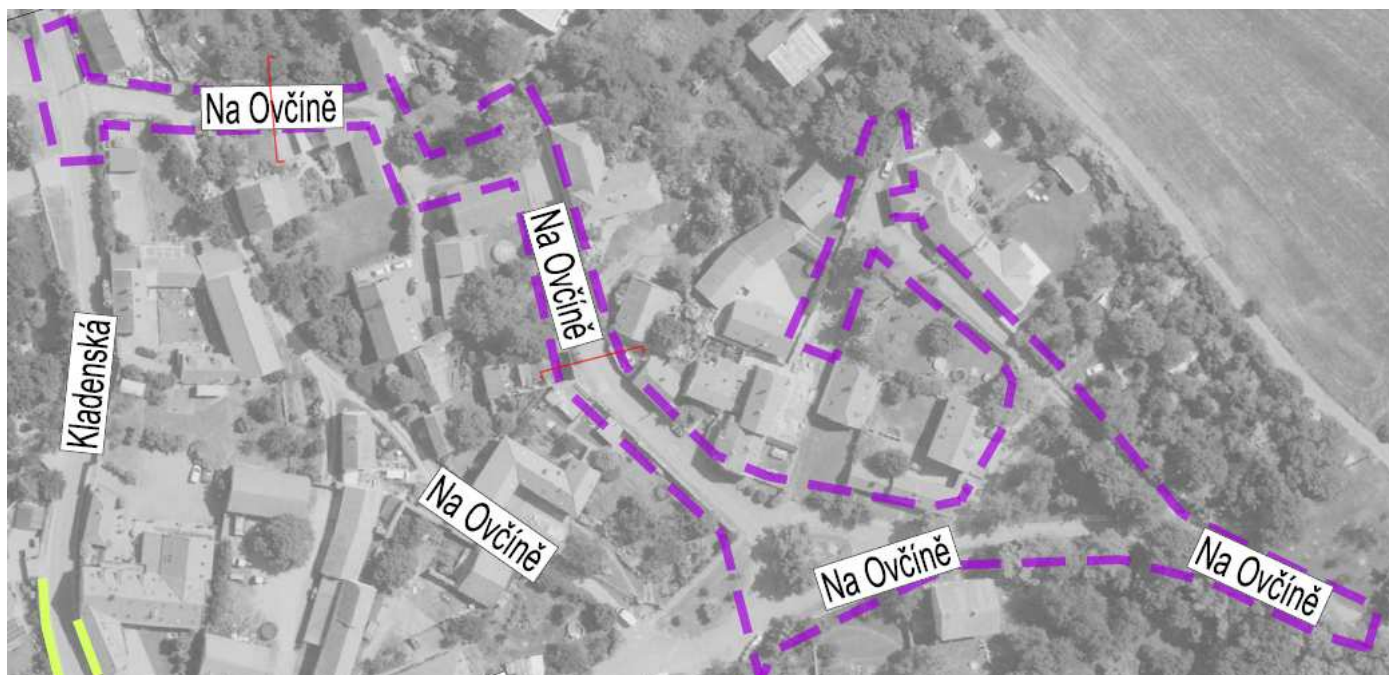




Obrázek 14 – Uspořádání ulice na Parcelách 3

Na Ovčíně - 1

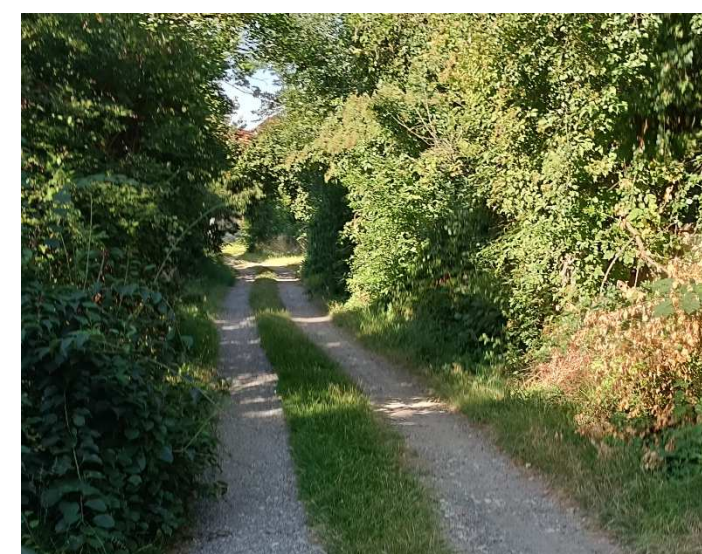
Ulice Na Ovčíně byla rozdělena také do dvou částí. Jedná se o komunikace bez chodníků a převážně jsou velmi úzké. Úsek od Kladenské k zelené turistické a k cyklotrase je úzkou, šestero-asfaltovou komunikací o šířce asi 4,5-5,5 m. V další části k sousoší anděla Rafaela je povrch asfaltový v šíři 5,5-6,8 m. Komunikace okolo sousoší vytváří jakousi náves, dochází zde k parkování vozidel, jsou zde popelnice na tříděný odpad a je zde umístěna i lavička. Poslední část od sochy k ulici Na Parcelách (ke křížku) je opět velmi úzkou komunikací o šířce pouze 3,0 m. Odděluje se ještě slepá komunikace v podobných šířkových rozměrech.



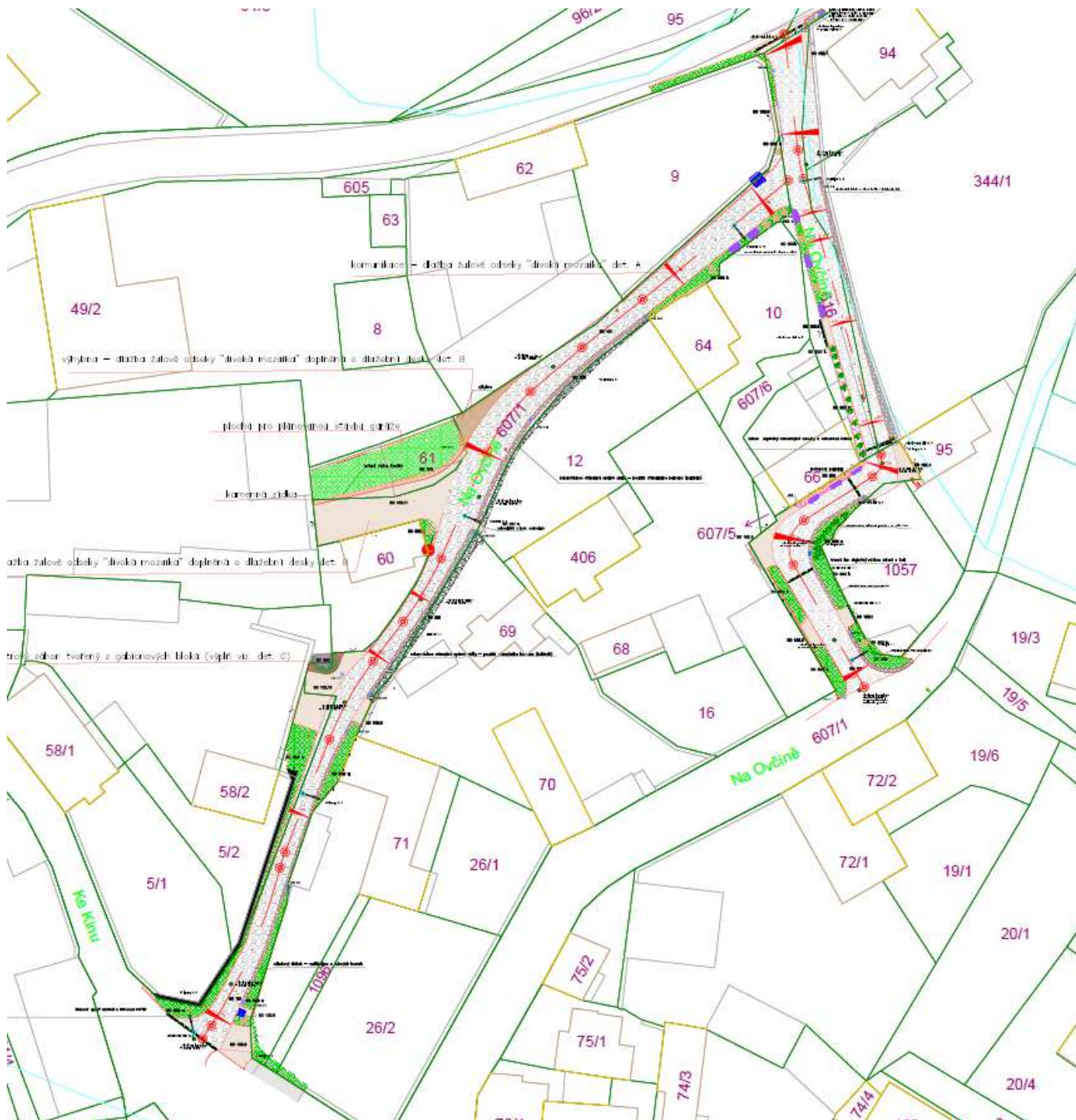
Obrázek 15 – Uspořádání ulice Na Ovčíně

Na Ovčíně – 2

Poslední řešenou ulicí je spojnice Na Ovčíně a Ke Kinu. Jedná se o nezpevněnou úzkou komunikaci (cca 4,5 m). Pro tuto oblast byla zpracována dokumentace pro provádění stavby (Ateliér M.A.A.T, leden 2019). Oblast je znázorněna na následujících obrázcích.



Obrázek 16 – Uspořádání ulice Na Ovčíně

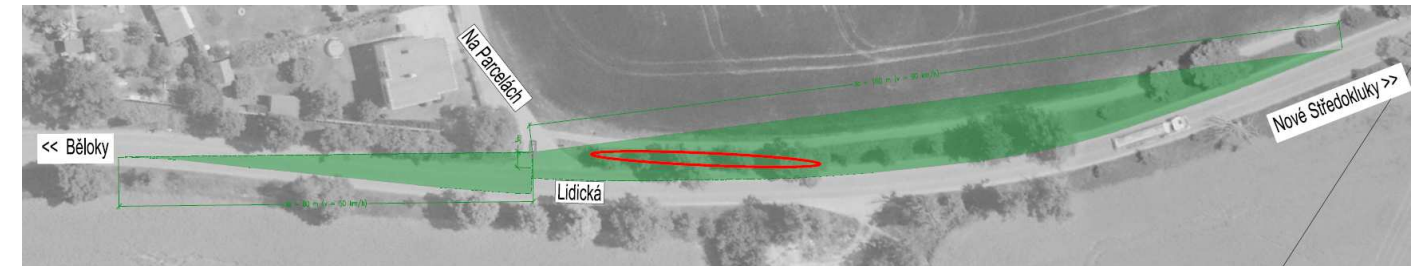


Obrázek 17 – Projekt zpracovaný pro ulici Na Ovčíně

Navrhovaná šířka komunikace se pohybuje od 3,0 m do 5,9 m. Jedná se o vybudování komunikace s přílehlými sjezdy, městské zeleně skládající se z keřové a květinové výsadby. Samotná vozovka bude provedena z kamenné dlažby, stejně tak sjezdy. Bude realizován odvodňovací dlážděný příkop. Sklony komunikace jsou přizpůsobeny stávajícímu terénu, tzn. až 12,26 %.

Napojení oblasti

Oblast je na hlavní komunikace napojena do Lidické přes ulici Na Parcelách, do Kladenské dvakrát přes ulici Na Parcelách, ulici Ke Kinu a ulici Na Ovčíně. Pěší spojení je zabezpečeno chodníkem mezi ulicí Na Parcelách a Lidická. Rozhledy z vedlejší vpravo jsou zobrazeny pro rychlost 50 km/h a odpovídají vzdálenosti 80 m a jsou bez problémů splněny. Nově je zde vybudován chodník k autobusovým zastávkám na Lidické směrem do centra obce. Vlevo jsou znázorněny rozhledy pro rychlost 90 km/h a vzdálenost 160 m. Zde brání rozhledu stromy a obecně zeleň. Zároveň od křižovatky komunikace stoupá a jde to směrového oblouku. Rozhledový bod se nachází 3,0 m od hranice křižovatky (přílehlého jízdního pruhu).



Obrázek 18 – Rozhledy z ulice Na Parcelách do Lidické

První napojení ulice Na Parcelách do Kladenské má z obou stran omezenou rychlost na 40 km/h. Vlevo odpovídají rozhledy 50 m a vpravo 60 m. I přesto, že rozhledové trojúhelníky nezasahují přímo do oplocení, z místního šetření je zřejmé, že na plotech je pěstována zeleň, která do rozhledových trojúhelníků může zasahovat.



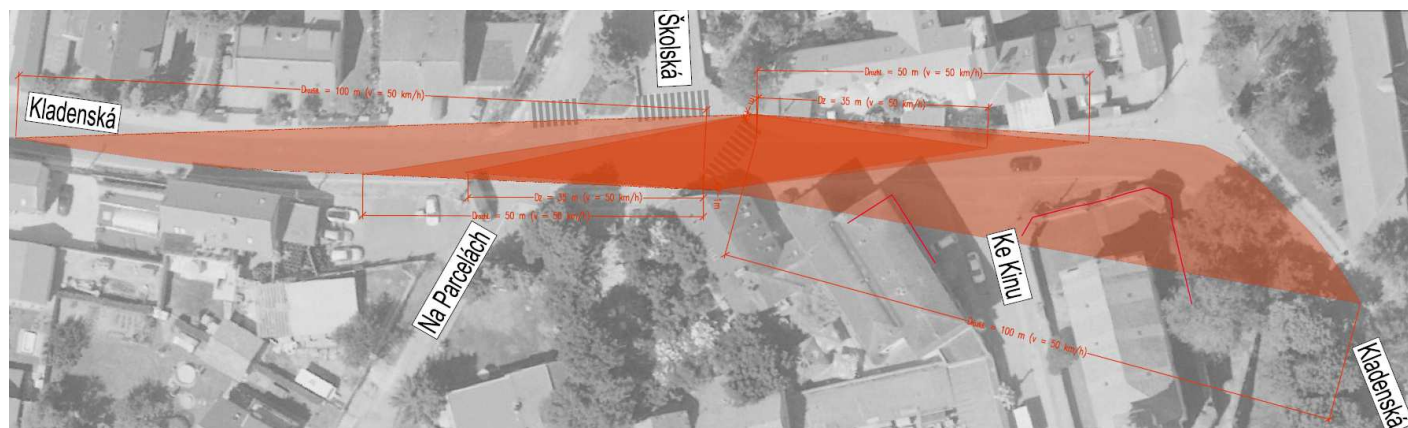
Obrázek 19 – Rozhledy na výjezdu z ulice Na Parcelách do Kladenské 1

Druhé napojení ulice Na Parcelách je u autobusových zastávek. Zde jsou rozhledy splněny bez problémů. Vlevo pro rychlost 40 km/h je délka ramene rozhledu 50 m a pro rozhled vpravo a rychlost 50 km/h je rozhled 80 m. Na přílehlém prostranství vlevo standardně parkují vozidla a zasahují tak do rozhledového pole řidiče. Rozhledy jsou znázorněny na následujícím obrázku.



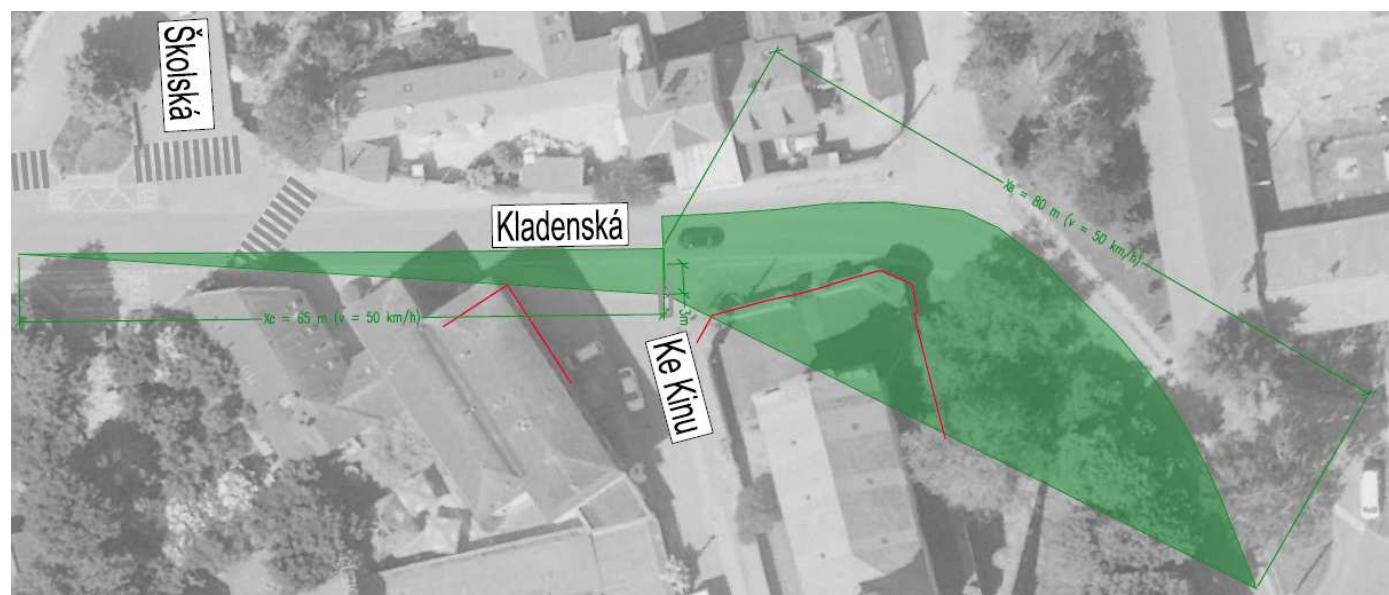
Obrázek 20 – Rozhledy na výjezdu z ulice Na Parcelách do Kladenské 2

U zastávek se také nachází přechod pro chodce, jehož rozhledy jsou znázorněny na schématu níže. Kromě nevyhovující délky přechodu a následných pěších návazností. Ve směru na D7 je rozhled pro zastavení (pro rychlost 50 km/h odpovídá 35 m) splněn bez problémů. Ve směru do centra (směr Lidická) brání v tomto rozhledovém trojúhelníku zeleň do které je přechod naveden na straně u penzionu. Rozhledová vzdálenost na plochy přechodu (pro řidiče) a pro chodce zase z čekacích ploch na jízdní pruh je 50 m je komplikován na obě strany od přechodu. Od Školské zdi přilehlé nemovitosti a z protější strany opět zelení u přechodu. Co se týče vzdáleností pro rozlišitelnost přechodu, odpovídá 100 m a ve směru od D7 není splněna vzhledem k směrovému oblouku, budovám a kostelu. Ve směru z centra je rozlišitelnost přechodu splněna.



Obrázek 21 – Rozhledy na přechodu pro chodce na Kladenské

Dalším místem napojení oblasti je ulice Ke Kinu, kde je problematický především rozhled vpravo přes kostelní zed' do směrového oblouku Kladenské. Pravý rozhledový trojúhelník pro rychlost 50 km/h odpovídá 80 m a vlevo může být rozhled komplikován vzrostlým břechťanem na rohu penzionu. I přesto, že je od Lidické rychlost omezoována na 40 km/h, v tomto úseku odpovídá rychlost vlivem křižovatek hodnotě 50 km/h. Délka rozhledu vlevo je pro rychlost 50 km/h 65 m. Z tohoto směru rychlost není nijak omezoována.



Obrázek 22 – Rozhledy na výjezdu z ulice Ke Kinu do Kladenské

Posledním napojením na nadřazenou silniční síť je z ulice Na Ovčíně. Zde jsou problematické oba rozhledy, vlevo pro rychlost 50 km/h a vzdálenost 65 m je v rozhledu zed' přilehlého pozemku, navíc zde může být vzrostlá zeleň. Vpravo jsou rozhledy znázorněny pro rychlost 90 km/h, ale těsně přes křižovatkou je začátek obce a snížení rychlosti na 40 km/h. Rozhledy odpovídají vzdálenosti 180 m, což je nereálné splnit, ať už kvůli přilehlému plotu, tak i kvůli stoupání a směrovému oblouku.



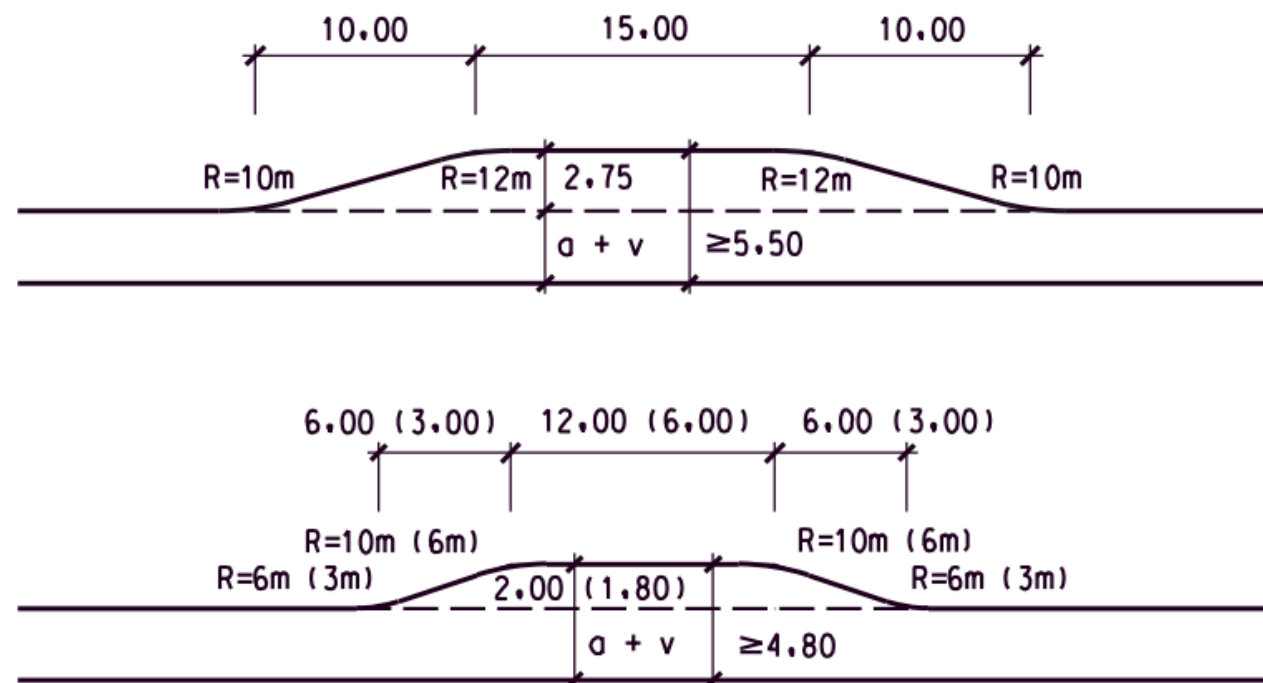
Obrázek 23 – Rozhledy na výjezdu z ulice Na Ovčíně do Kladenské

4 NÁVRHOVÁ ČÁST

V této části budou popsány možné úpravy této oblasti. Kromě toho řešení potenciálně nebezpečných míst a návrhy na jejich řešení. Nebude se jednat o konkrétní návrhy, ale o nastínění možností fungování území, s tím, že bude snaha o zvýšení bezpečnosti především pro zranitelné účastníky provozu (chodce, cyklisty), omezení rychlosti motorové dopravy a zpříjemnění prostoru pro obyvatele oblasti.

4.1 Dopravní režim

Charakter některých ulic (šířkové uspořádání) vybízí ke zjednosměrnění ulic, ale vzhledem k fungování oblasti by bylo lepší se přiklonit k variantě jednoruhových komunikací (obousměrný provoz) s výhybnami. Bude pak možné v ulicích realizovat plnohodnotné chodníky pro pěší (min. 1,5 m), šířka vozovky pak postačí 3,5 m (příp. 4,0 m v případě vedení cyklotrasy) a vyhrazení míst pro parkování bude šířkově odpovídat 2,4 m. V okolí křižovatek budou komunikace rozšířeny na 6,0 m. Výhybny se dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací zřizují rozšířením o 2,75 m v délce 15,0 m. Při převážném provozu osobních automobilů lze rozšíření zkrátit na 12,0 m a šířku na 2,0 m (v odůvodněných případech lze snížit až na 6,0 m a šířku 1,8 m). V místě výhybny musí být tedy šířka min. 4,8 m. Vjezd a výjezd do výhybny je realizován pomocí náběhových klínů o délce 10,0 m, při provozu os. automobilů je možné hodnotu snížit až na 6,0 m (stísněně podm. až 3,0 m). Umístění výhyben by mělo být takové, aby bylo od vjezdu do jedné výhybny přehledně vidět až k další následující. Vzdálenost mezi výhybnami by měla být mezi 100-200 metry. V případě, že není možné výhybny realizovat je možné využít také plochy křižovatek, sjezdy účelových komunikací nebo samostatné sjezdy přilehlých pozemků apod. Příklady výhyben z normy ČSN 73 6110 pro nákladní a osobní automobily.

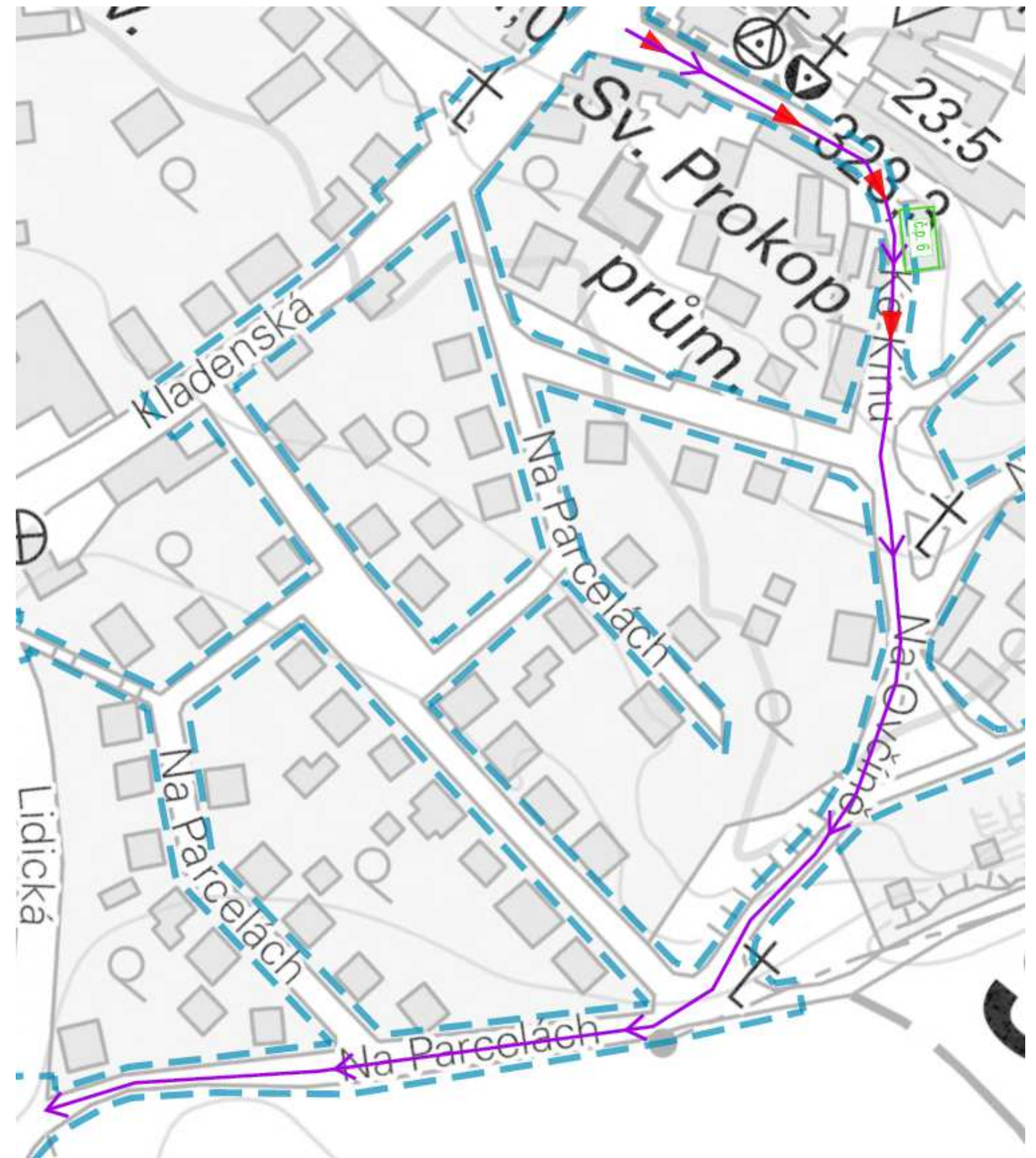


Obrázek 24 – Ukázka výhyben (zdroj: ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací)

V návrhu je uvažováno s realizací ZÓNA 30, a to včetně úseku hlavní komunikace Kladenské, kde je rychlost snižována pomocí svislých dopravních značek už v současné době (na 40 km/h). Přínosné by bylo propojení komunikací Kladenská a Ke Kinu mezi kostelem a č. p. 5, z důvodu velkého sklonu toto řešení není realizovatelné. Zbytek ulice Ke Kinu by byl taktéž zjednosměrněn. K stykové křižovatce Na Parcelách x Kladenská by bylo vhodné doplnit pěší vazby ve formě přechodu pro chodce či místa pro přecházení. Podrobněji jsou konkrétní opatření popsána v odstavcích níže.

4.1.1 Režim jednosměrek

V návrhu je uvažováno se zjednosměrněním pouze ulice Ke Kinu, a to ve dvou variantách. První varianta uvažuje se zjednosměrněním v celé délce ulice, což je problematické především kvůli nutnosti průjezdu vozidel do skladu stavebnin. Vozidla zásobování by v tomto případě musela projíždět dále celou ulicí Ke Kinu a pak přes ulici Na Ovčíně a Na Parcelách, z které by vyjely na hlavní Lidickou - viz schéma, kde je červenými šipkami vyznačena jednosměrnost ulice Ke Kinu a fialovou čarou pak průjezd zásobování.



Obrázek 25 – Schéma jednosměrek a průjezd zásobování územím

Druhá varianta uvažuje se zjednosměrněním pouze části ulice Ke Kinu a to od č. p. 6, které je na schématu výše znázorněno pomocí zelné barvy. Od Kladenské po tento dům by byla ulice obousměrná právě kvůli výjezdu vozidel zásobování tak, aby nemusely projíždět přes obydlenou oblast více, než je to nezbytně nutné. Dle vybrané varianty se pak liší i řešení navazující oblasti na Ovčíně v okolí sousoší – viz dále.

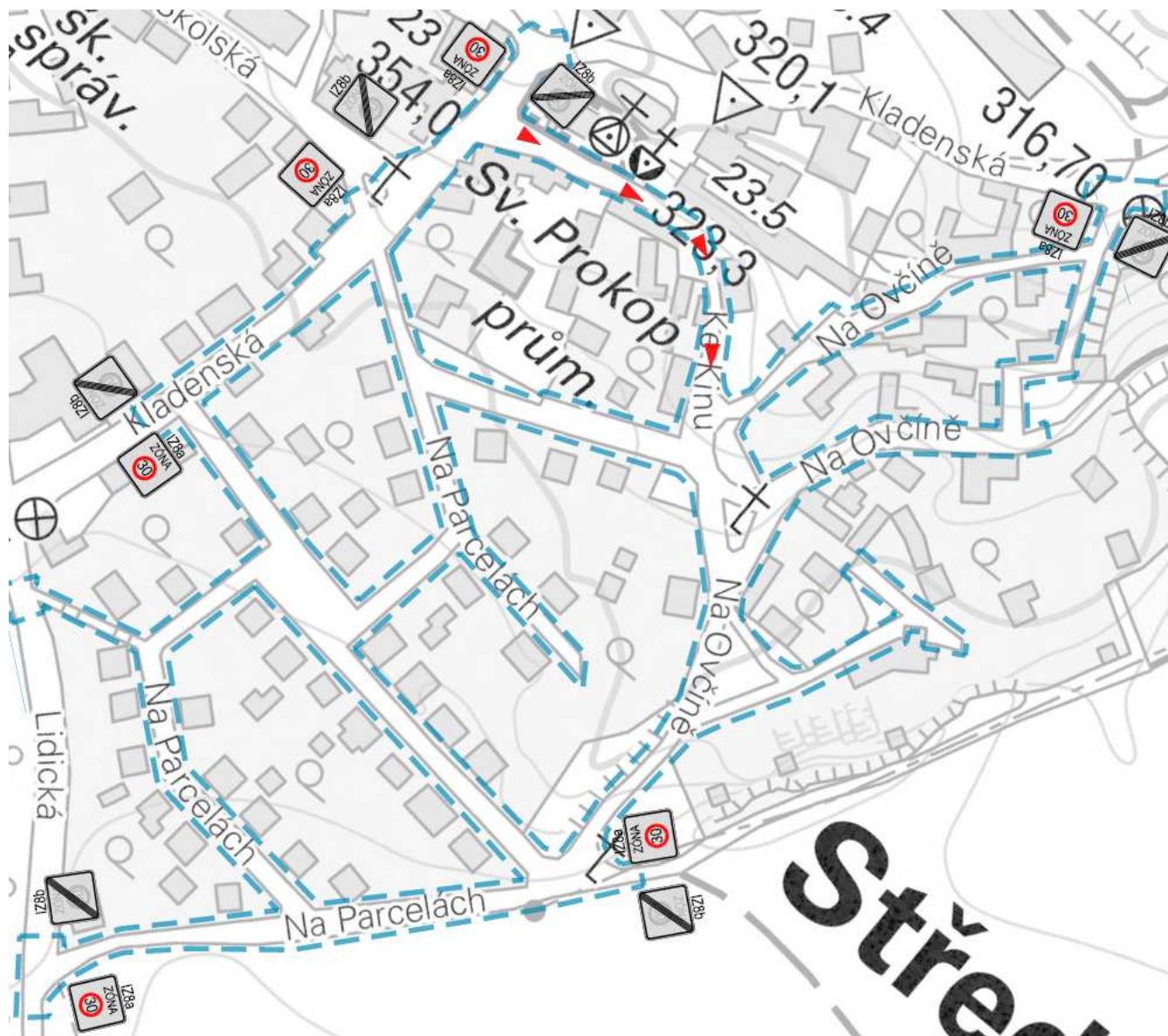
4.1.2 Režim ZÓNA 30

V takových oblastech je nejčastěji přednost upravena pravidlem přednosti v jízdě zprava, což je podstatou zklidnění.

Pro ZÓNY 30 je typické:

- zachování členění na vozovku a chodník,
- menší šířka jízdních pruhů,
- omezení rychlosti na 30 km/h,
- přednost jízdy zprava,
- chodci používají chodníky,
- přecházení pěších kdekoli,
- cyklisté jsou vedeni společně s motorovou dopravou,
- zjednosměrňování komunikací za účelem získání parkovacích stání.

Rozsah zóny 30 v oblasti je vyznačen příslušnými dopravními značkami IZ 8a Zóna s dopravním omezením a IZ 8b Konec zóny s dopravním omezením. V zóně se předpokládá dodržování přednosti zprava, jedinou výjimkou je vyústění ulic na Kladenskou, která i nadále zůstane hlavní komunikací.



Obrázek 26 – Umístění dopravního značení

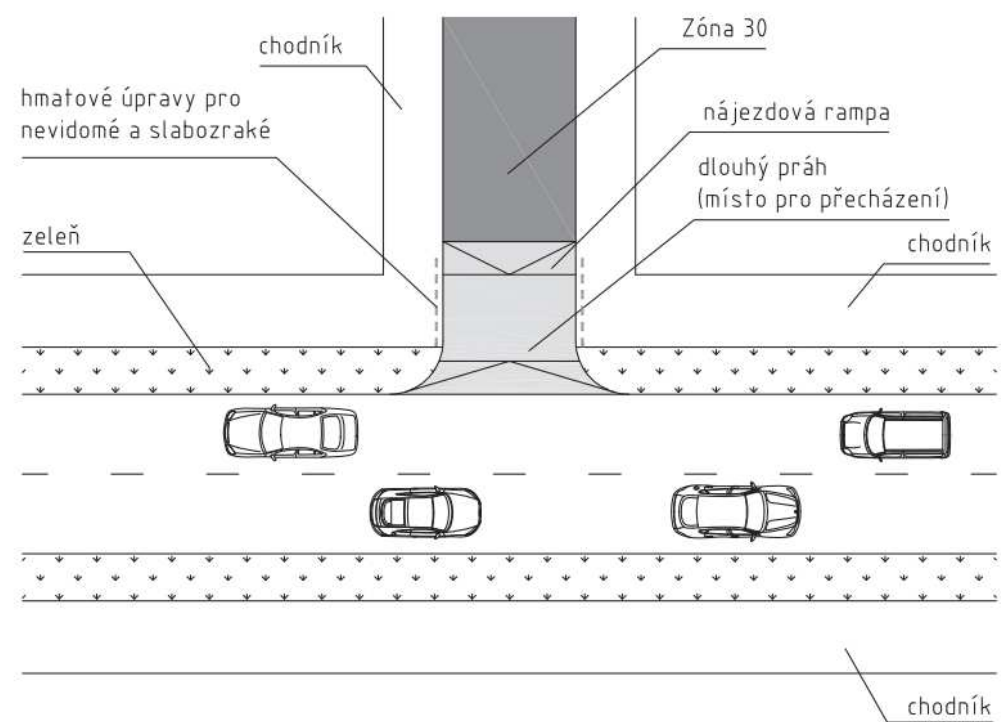


Obrázek 27 – Ukázka vjezdu do ZÓNY 30 přes zvýšený práh s přechodem a vjezd do zóny s piktogramem pro cyklisty (zdroj: mapy.cz, panorama, Roudnice nad Labem)

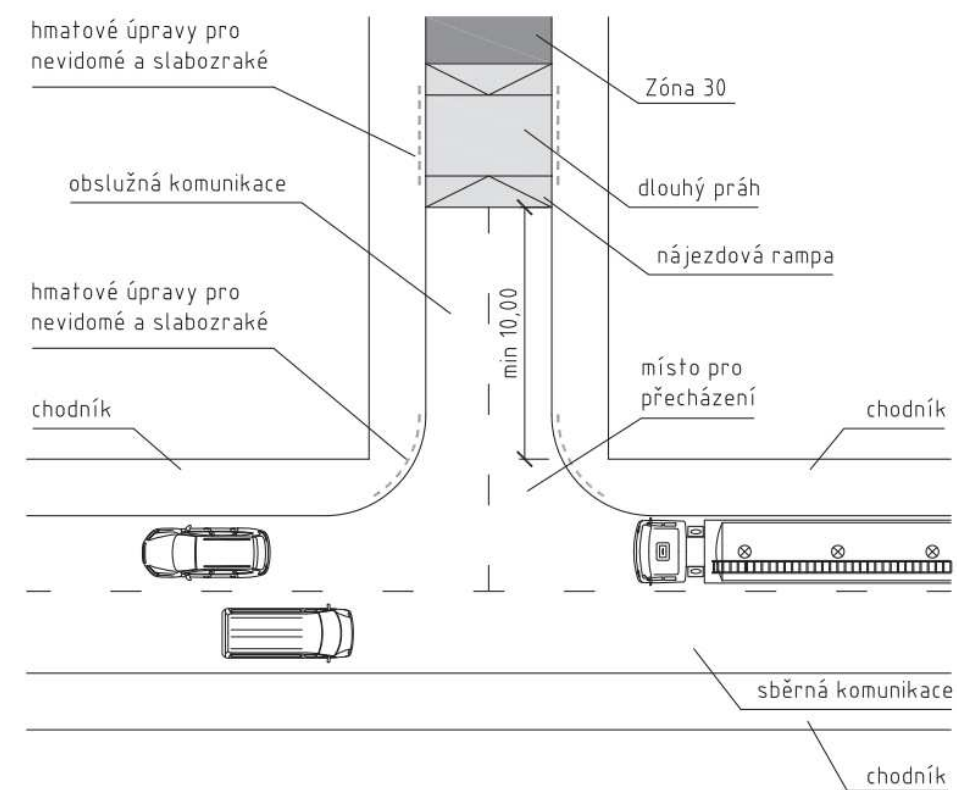
Dle TP 218 Navrhování zón 30 je vhodné upravení vjezdu do zóny tak, aby byla patrná změna dopravního režimu a nutnost dodržování snížené rychlosti. Možné vjezdy do zóny jsou popsány v následujících bodech

- přes dlouhý zpomalovací práh nebo chodníkový přejezd,
- přes zvýšenou křižovatkovou plochu,
- v případě vyústění zóny 30 na komunikaci s vyššími intenzitami, je možné vjezd do zóny odsadit o 10 m od hranice křižovatky.

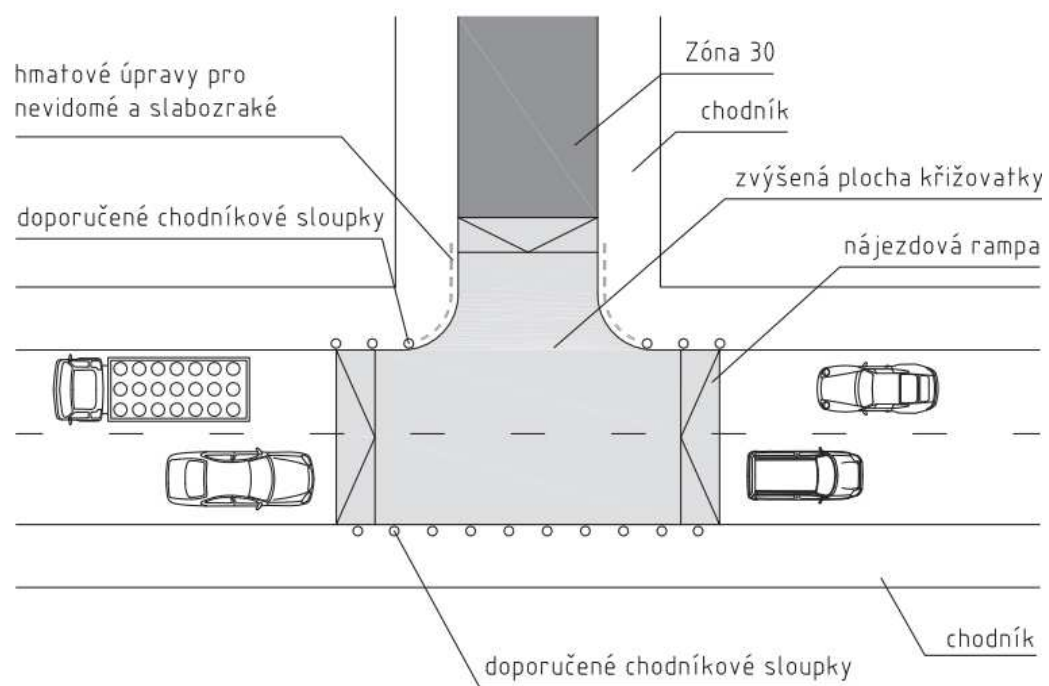
Ukázka vjezdů je zobrazena na dalších obrázcích.



Obrázek 28 – Příklad vjezdu do Zóny 30 přes dlouhý práh (zdroj: TP 218)



Obrázek 30 – Příklad odsazení vjezdu do Zóny 30 (zdroj: TP 218)



Obrázek 29 – Příklad vjezdu do Zóny 30 přes zvýšenou křižovatkovou plochu (zdroj: TP 218)

V návrhu je využito právě zvýšených křižovatkových ploch, a to na vjezdu do zóny z Kladenské, čímž dojde zároveň ke zklidnění centra obce v okolí zastávek autobusu.

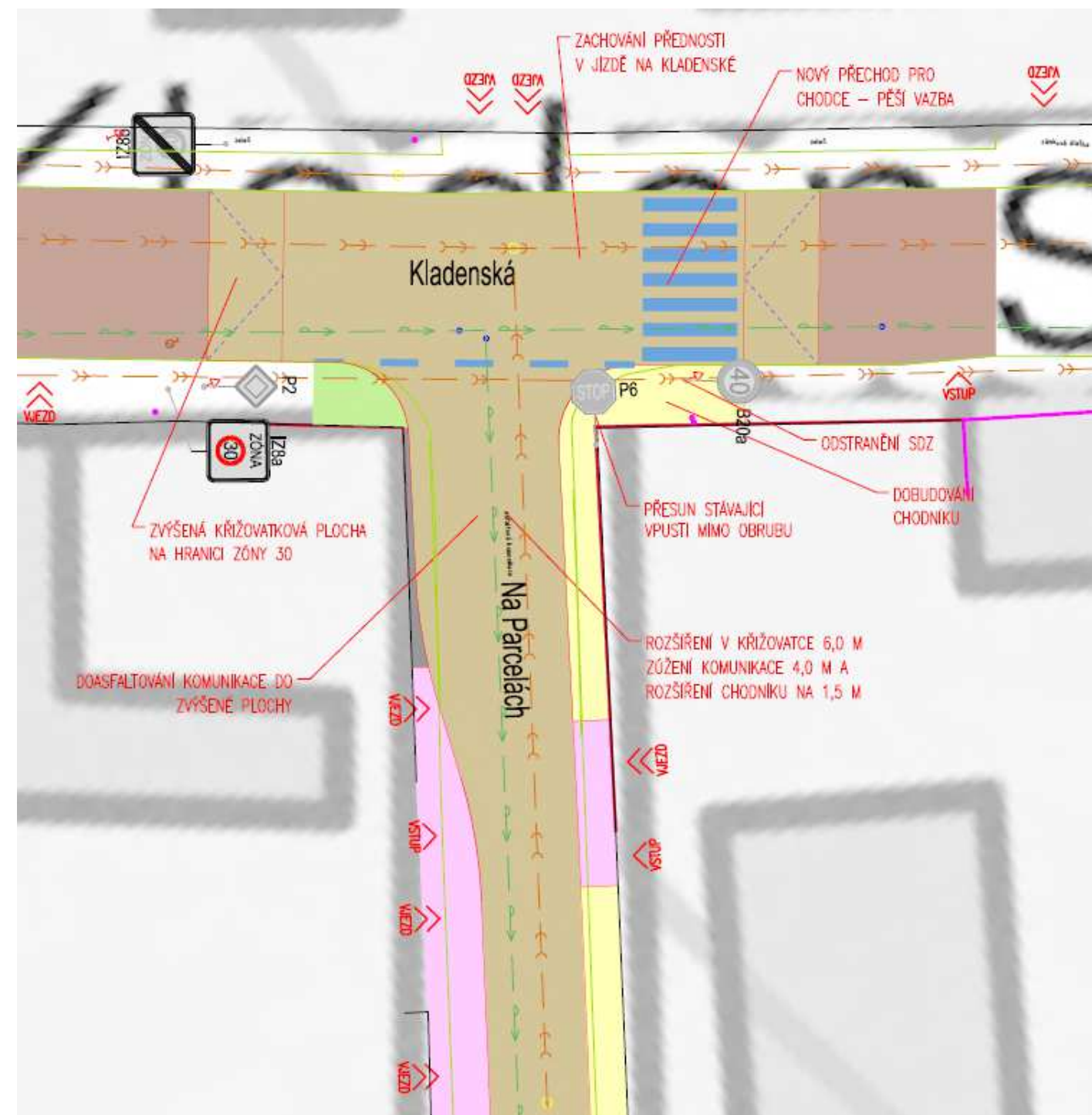
Co se týče bezbariérových úprav, pak musí návrh být v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pro situace platí následující legenda.

	Hrany návrhu
	Rampy
	Vozovka – betonová dlažba červená
	Vozovka – betonová dlažba šedá
	Vozovka – asfalt
	Vozovka – asfalt
	Parkoviště - dlažba betonová červená
	Chodník - betonová dlažba
	Vjezd - betonová dlažba
	Zeleň
	Kamenivo
	Vodorovné dopravní značení - bílé
	Vodorovné dopravní značení - žluté
	Vodorovné dopravní značení - stávající
	Svislé dopravní značení - nové
	Svislé dopravní značení - stávající
	Svislé dopravní značení - rušené
	Rušený prvek
	Směr jízdy vozidel
	Vstup / vjezd

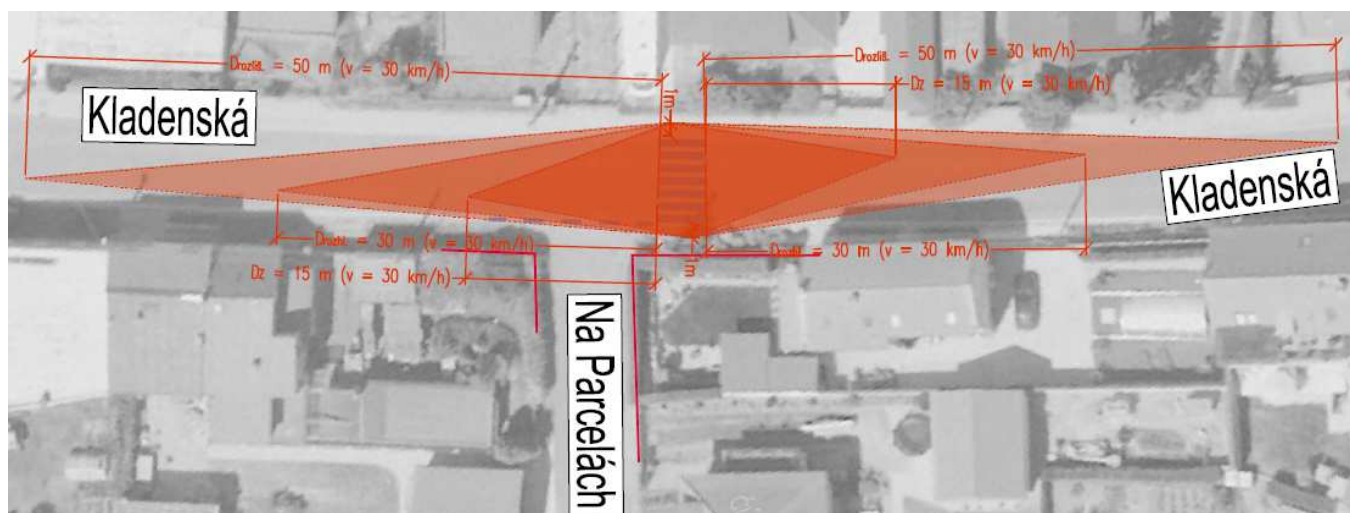
Obrázek 31 – Legenda pro situační schémata

Jak je již zmíněno výše vjezd do ZÓNA 30 je realizován pomocí zvýšené křižovatkové plochy. Dojde tak ke zklidnění i centra obce v rámci Kladenské, kde se dále nachází autobusové zastávky. Zvýšení je realizováno na hlavní komunikaci pomocí dlouhého prahu, na který je doplněn přechod pro chodce (doplnění chybějící pěší vazby). Zvýšení plochy donutí řidiče spíše ke zpomalení než stávající svislé dopravní značení, což považujeme za velký přínos zklidnění centra obce. V ulici Na Parcelách bude zvýšení plochy realizováno pomocí doasfaltování vedlejší komunikace do výšky navrhovaného prahu na Kladenskou. V ulici Na Parcelách je rozšířen chodník na 1,50 m a pro zachování pěší vazby je doveden až k přechodu pro chodce. Vzhledem k zavedení ZÓNY 30 a navržení nového přechodu pro chodce je nutné zrušit zákazovou značku omezující rychlost na 40 km/h. Ulice Na Parcelách je dále v blízkosti napojení na Kladenskou rozšířena na 6,00 m (obousměrný provoz) a dále je zúžena na 3,50 m – jednopruhá komunikace s obousměrným provozem. Situační schéma je možné vidět na dalším obrázku.



Obrázek 32 – Situace křižovatky Kladenská x Na Parcelách na vjezdu do ZÓNA 30

Rozhledy na nově navrhovaném přechodu pro chodce jsou zobrazeny níže. Rozhledy jsou vyneseny pro rychlost 30 km/h. Rozlišitelnost potom odpovídá dráze 50 m, rozhledová vzdálenost na čekací plochy přechodu pro řidiče a pro chodce z čekacích ploch na jízdní pás je 30 m. Rozhled pro zastavení je pro rychlost 30 km/h roven 15 m.



Obrázek 33 – Rozhledy na navrhovaném přechodu na křižovatce Na Parcelách – Kladenská



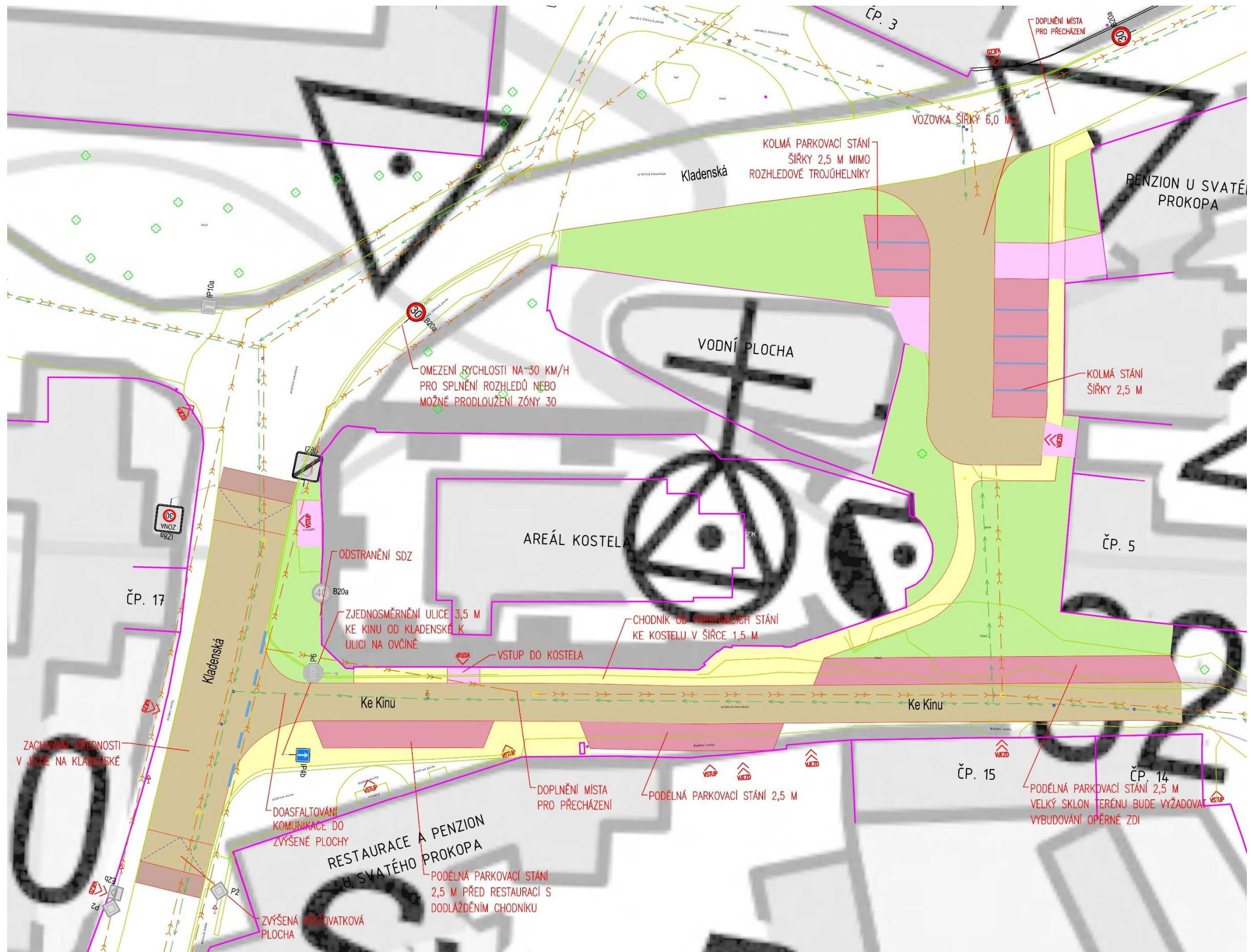
Obrázek 34 – Ukázka zvýšené křižovatkové plochy (zdroj: mapy.cz, panorama, Roudnice nad Labem)

Další křižovatka, kde došlo ke zvýšení křižovatkové plochy je u kostela, tedy na stykové křižovatce Kladenská – Ke Kinu. Na Kladenské budou zřízeny rampy a pro vedlejší ulici Ke Kinu dojde k vyrovnání výškového rozdílu mírnou změnou sklonu ulice (doasfaltováním).

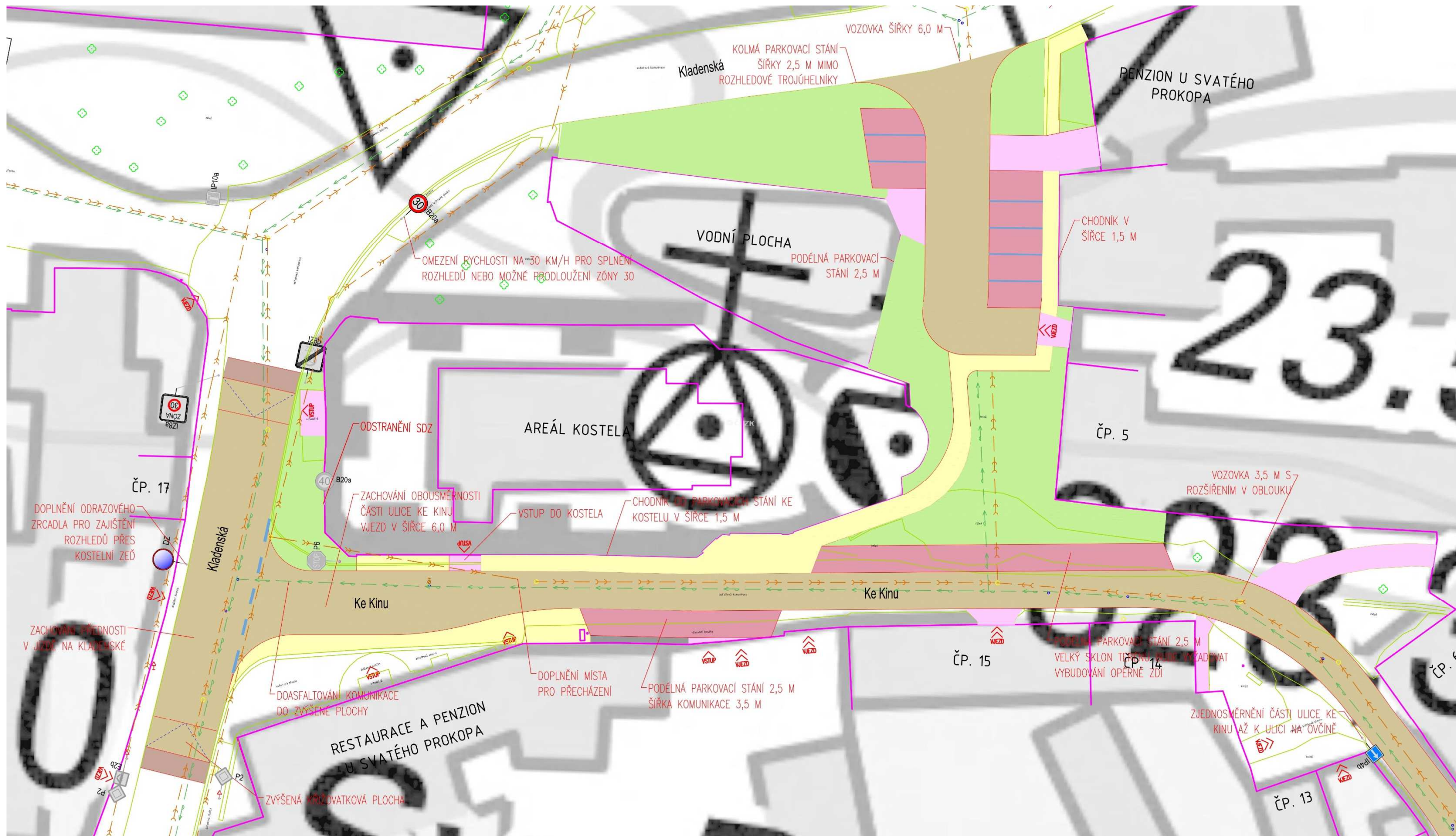
Režim ulice Ke Kinu je zpracován ve dvou variantách. V první je celá jednosměrná až k ulici Na Ovčíně. Zde je zjednosměrnění doporučeno především proto, že na výjezdu z vedlejší na Kladenskou nejsou splněny rozhledy, a to vpravo přes kostelní zeď do směrového oblouku. S jednosměrností ulice ale souvisí nutnost projet celou oblastí pro vozidla obsluhující stavebniny, jak je již zmíněno výše. Vozovka v ulici Ke Kinu je navržena v šířce 3,5 m, chodník okolo kostelní zdi v šířce min. 1,5 m a podélná stání v šířce 2,5 m jsou realizována, jak před penzionem, tak i na opačné straně mezi kostelem a č. p. 5. Pomocí chodníku je zajištěno pěší spojení až dolů na Kladenskou. Zároveň dochází k úpravě prostranství u vodní plochy, kde jsou zřízena kolmá parkovací stání v šířce 2,5 m a délce 5,0 m. Řešení parkování je příhodné především z důvodu, že vozidla necouvají při výjezdu do hlavní komunikace (Kladenské). Je navrženo také doplnění míst pro přecházení, a to jak pod touto propojkou na Kladenskou, tak i mezi penzionem a vchodem do kostela.

Původně bylo uvažováno s propojením Ke Kinu a Kladenské i pro vozidla, ale vzhledem k velkému výškovému rozdílu mezi těmi ulicemi, by silnice byla ve velkém podélném sklonu, a to není z hlediska normových hodnot možné navrhnout. V souvislosti s jednosměrkou v celé délce ulice Ke Kinu je nutné zmínit, že navazující oblast ulice Na Ovčíně je pak nutná ve variantě zachování přímého ramene z ulice Ke Kinu pro průjezd rozměrnějších vozidel dopravní obsluhy.

Výjezd z propojky mezi Ke Kinu a Kladenskou by byl při zachování rychlosti 50 km/h také problematický. Je proto možné protáhnout platnost Zóny 30 až za tuto propojku nebo případně osadit dopravní značení omezující rychlost. Propojení pro pěší za kostelem bylo zvoleno i z důvodu nedostatečné šířky vozovky na silnici III. třídy. Vzhledem k poměrně malému směrovému oblouku by vozovka měla mít min. 7,35 m (rozšíření jízdních pruhů v oblouku), což ani ve stávajícím stavu není splněno. Není proto vhodné navrhovat zvýšenou obrubu i na druhé straně vozovky (u kostela a kolem vodní plochy).



Obrázek 35 – Situace okolo kostela – Varianta 1



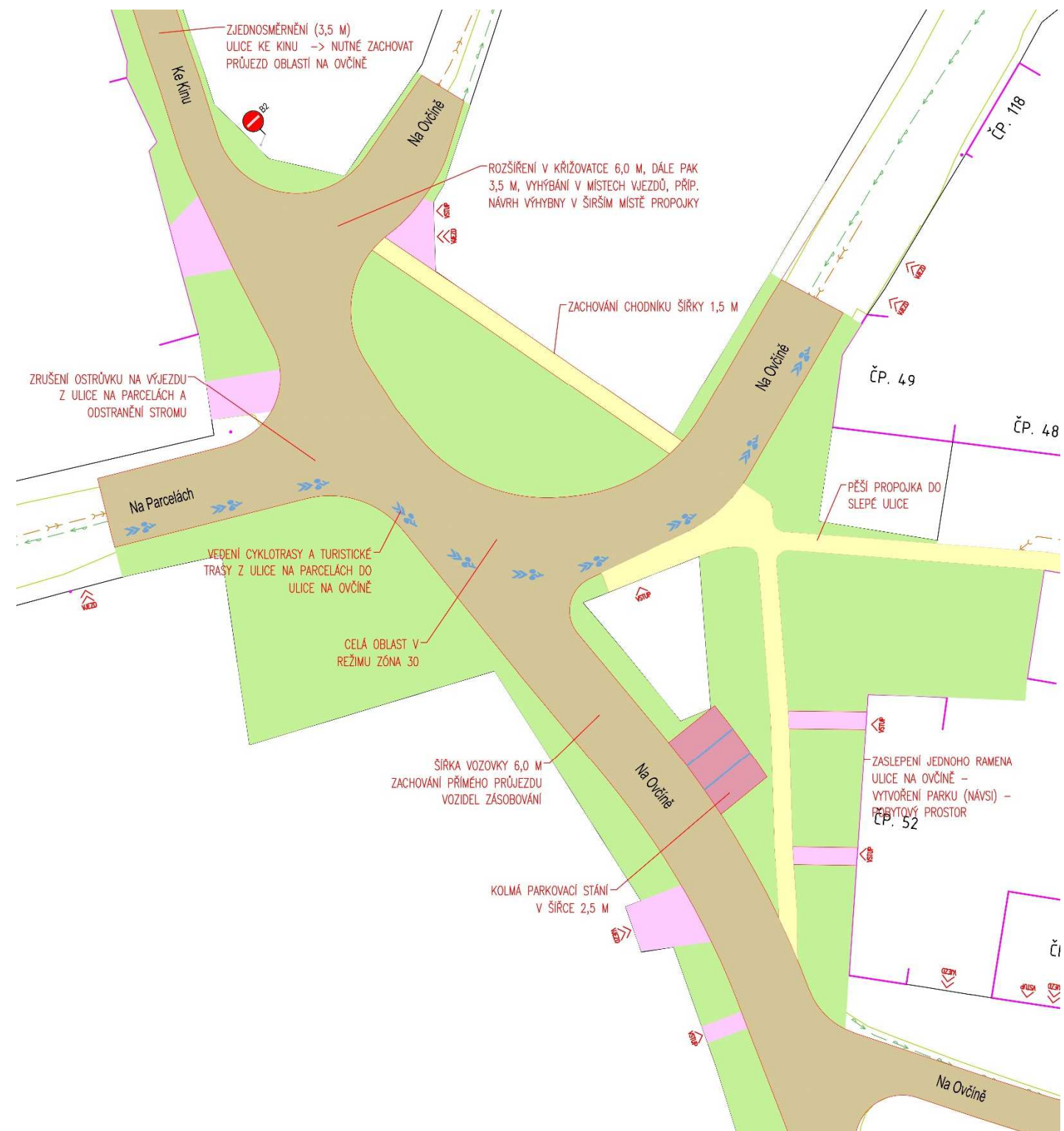
Obrázek 36 – Situace okolo kostela – Varianta 2

Druhá varianta nechává první část ulice Ke Kinu obousměrnou, výjezd okolo kostela by měl být doplněn o odrazové zrcadlo pro zlepšení rozhledových poměrů přes kostelní zeď. K tomuto řešení bylo přistoupeno především z důvodu přítomnosti areálu, který skladuje stavební materiál. V této variantě není nutné, aby vozidla zásobování pak projížděla před celou ulicí Ke Kinu, Na Ovčíně a Na Parcelách. Vozidla budou vyjíždět na Kladenskou, jak je tomu teď. Tato varianta se pak kombinuje s odlišným řešením oblasti u sousoší na Ovčíně, kde je možné odstranit přímé rameno (navazující na ulici Ke Kinu) a získat tak relativně velký prostor pro realizaci příjemného pobytového prostoru se spoustou zeleně. Se zachováním obousměrnosti souvisí rozšíření ulice Ke Kinu v blízkosti křižovatky na 6,0 m. Není zde realizován parkovací záliv před vstupem do penzionu. Dále je řešení totožné s Variantou 1, ulice je zúžena na 3,5 m, je doplněno podélné parkování a pěší propojka do ulice Kladenská mezi kostelem a č. p. 5 má totožné řešení. Stejně tak je zachováno zvýšení plochy křižovatky u kostela.

Na dalších schématech je možné vidět oblast Na Ovčíně, taktéž ve dvou variantách. V případě realizace celé jednosměrné ulice Ke Kinu je kvůli průjezdu zásobování nutné zachovat přímou propojku na prostranství u sousoší, jak je možné vidět dále. V zaslepené větvi je možné využít obecních pozemků pro vytvoření pobytového prostoru – parku, chodníku, parkovacích stání apod. Z Ulice Na Parcelách do ulice Na Ovčíně je vedena cyklotrasa a také turistická trasa. Vedení cyklistů je naznačeno piktogramovým koridorem pomocí vodorovného dopravního značení V20. Minimální šířka vozovky při vedení cyklistů by měla být 4,0 m. Piktogram nevyhrazuje cyklistům žádný oficiální prostor, ale může řidiče upozornit na zvýšený provoz cyklistů v oblasti (viz následující obrázek). Ulice jsou koncipovány s rozšířením v křižovatkách na 6,0 m, pak jsou zúženy na 3,5 m a realizovány výhybny a parkovací zálivy – viz dále.

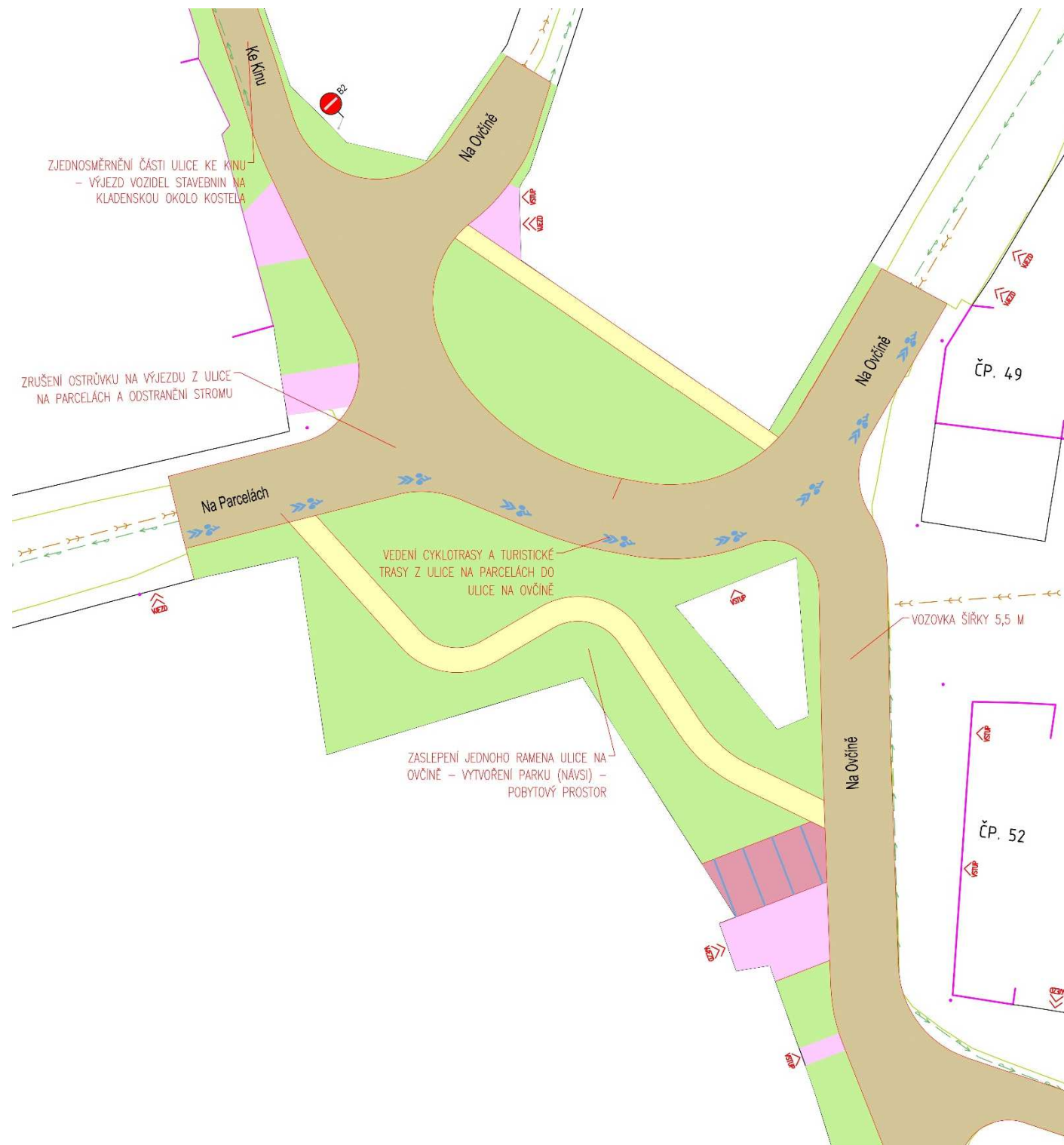


Obrázek 37 – Ukázka vedení cyklistů pomocí piktogramového koridoru (zdroj: TP 179)



Obrázek 38 – Oblast Na Ovčíně – Varianta 1

Druhá varianta řešení této oblasti je na dalším schématu, navazuje na zjednosměrnění pouze části ulice Ke Kinu a vozidla zásobování mohou oblast opouštět kolem kostela na Kladenskou. V tomto případě je zachováno druhé rameno vedoucí okolo sousoší a vzniká tak zklidněný pobytový prostor s možnou realizací zeleně, parkovacích stání, chodníkových ploch (park). Šířkové řešení ulic je totožné jako v předchozí variantě.



Obrázek 39 – Oblast Na Ovčíně – Varianta 2

Z hlediska porovnání variant je pro obyvatele oblasti příhodnější zachování částečné obousměrnosti ulice Ke Kinu, nebude pak docházet k zbytečným průjezdům zásobování do oblasti Na Ovčíně a Na Parcelách. Z hlediska bezpečnosti a dopravního provozu je příhodnější zjednosměrnit celou ulici Ke Kinu, a to především kvůli rozhledům na výjezdu z této ulice na Kladenskou, které nejsou kvůli kostelní zdi splněny. Prostor Na Ovčíně je příhodnější pro Variantu 2, park pak v takovém případě není tak limitovaný existující zástavbou a vzniká zde jakási přirozená návěs.

Poslední schéma ukazuje možné fungování ulic v Zóně 30 a je ukázáno na příkladu ulice Na Parcelách. Standardní šířka vozovky bude 3,5 m, rozšíření v křižovatkách bude 6,0 m. Na příhodných místech budou realizovány výhybny, zde jsou vždy na vnitřní straně směrového oblouku, a to především proto, že na druhé straně je navržen chodník (pěší návaznost do Lidické). Kdekoli je to možné jsou realizovány parkovací zálivy pro podélné parkování. Ne všude jsou šířkové parametry odpovídající parkovacímu zálivu (min. 2,40 m), ale i přesto tam v současné době dochází k parkování a i po realizaci návrhu by zde k odstavování vozidel docházelo, je tedy lepší parkovací zálivy realizovat i v případě, že

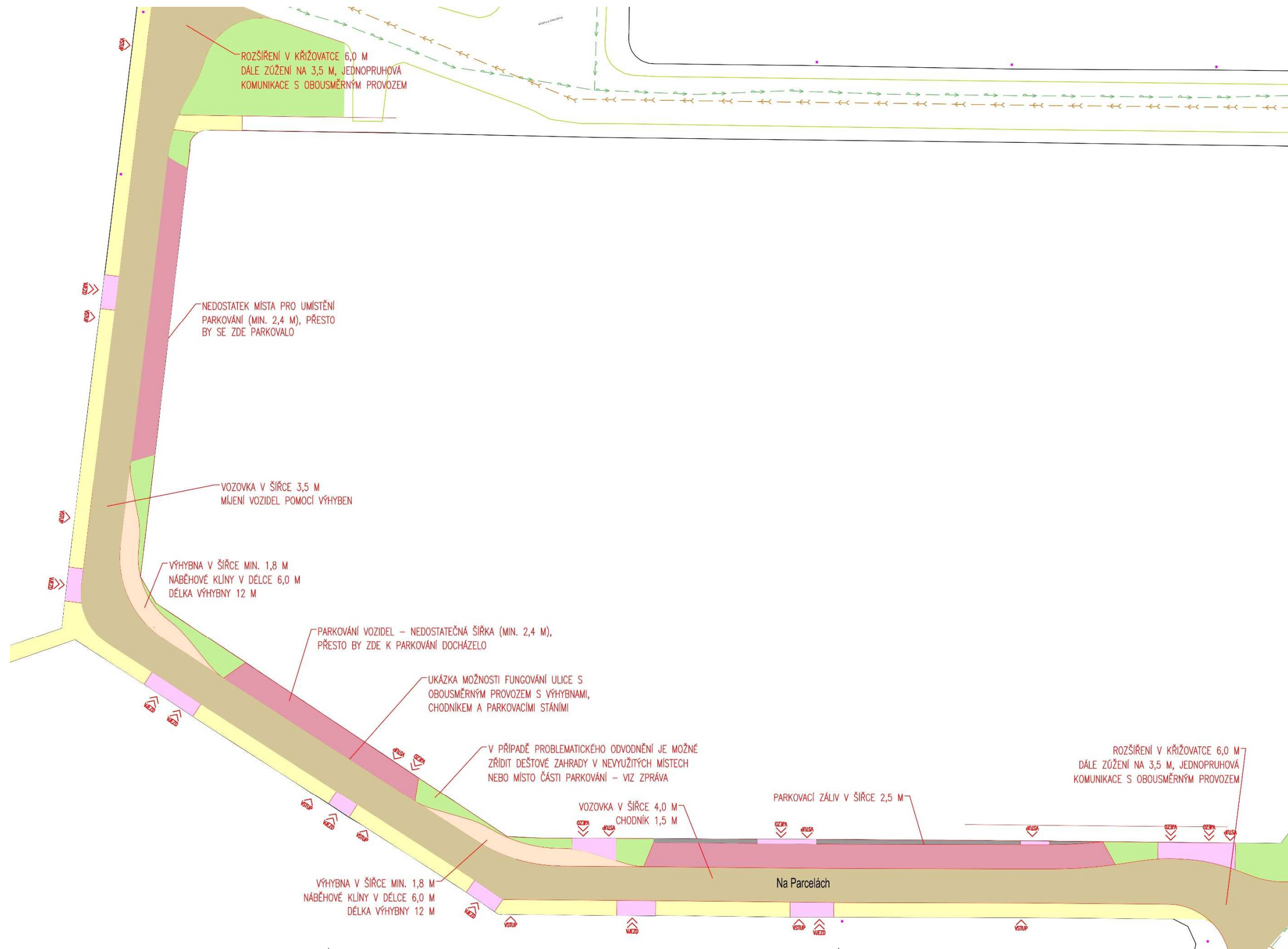
zde není normově odpovídající šířka pro realizaci zálivu. Parkování je možné vystřídat s tzv. dešťovými zahradami, které mohou dobře pomoci s odvodněním a obecně s hospodařením s dešťovou vodou. Příklady realizace takových zahrad jsou na následujících obrázcích.



Obrázek 40 – Dešťová zahrada v ul. Stadická Roudnice nad Labem



Obrázek 41 – Ukázka fungování dešťové zahrady ul. Stadická Roudnice nad Labem



Obrázek 42 – Ukázka fungování ulic – Na Parcelách

5 ZÁVĚR

V rámci řešení oblasti Na Parcelách bylo navrženo několik opatření pro zlepšení dopravního fungování oblasti. Základním prvkem je přeměna oblasti na **ZÓNA 30**, a to včetně části Kladenské, kde je už v současnosti rychlost snižována na 40 km/h. Zde by mělo dojít ke zvýšení ploch silnice III. třídy, a to u křižovatky Kladenská x Na Parcelách a Kladenská x Ke Kinu. Toto řešení lze doporučit, především z hlediska důslednějšího dodržování rychlosti – oproti svislému dopravnímu značení je doporučeno realizováno fyzické překážky (zvýšená plocha). Vedlejší budou pouze dosafaltovány na novou výšku. Na první zmíněné křižovatce bude doplněn chodník a také přechod pro chodce, aby byla zajištěna návaznost a kvalita pěších vazeb. Kromě další zmiňované křižovatky byla řešena i celkově ulice Ke Kinu a její propojení s Kladenskou. Vzhledem k velkým sklonům terénu není možné doporučit propojení pro motorovou dopravu, ale spojení pro pěší je realizovatelné a lze doporučit propojení za kostelem spíše než podél silnice III. třídy, kde je poměrně malý směrový oblouk, který ani ve stávajícím stavu nesplňuje šířkové uspořádání (rozšíření jízdních pruhů v oblouku) a nelze proto doporučit zřízení zvýšené obruby z obou stran komunikace. Zároveň je možné v rámci propojení Kladenské a Ke Kinu zřídit parkovací stání v okolí vodní plochy pod kostelem, což eliminuje vycouvávání vozidel z prostoru u vodní plochy do Kladenské.

Ulice Ke Kinu byla zpracována ve dvou variantách. Vzhledem k problematickým rozhledům na výjezdu z této ulice (přes kostelní zeď vpravo) je doporučeno její zjednosměrnění. Jednou z překážek v tomto řešení je průjezd rozměrnějších vozidel zásobování se stavebním materiálem a v případě zjednosměrnění ulice Ke Kinu v celé délce je pak nutný jejich průjezd obydlenou oblastí přes ulice Na Ovčíně a Na Parcelách a dále na Lidickou. Přesto jsou přínosy z hlediska bezpečnosti nepopíratelné a lze toto řešení doporučit. S touto úpravou souvisí také zachování přímého průjezdu oblasti Na Ovčíně v rámci navržených úprav.

Druhá varianta úprav v ulici Ke Kinu tedy zohledňuje výše zmíněné skutečnosti a dochází ke zjednosměrnění pouze části (od č. p. 6), což umožní výjezd vozidel zásobování kolem kostela (v návrhu je doplněno odrazové zrcadlo na Kladenskou) a nebudou tak muset projíždět obydlenou oblastí. Možnosti řešení oblasti Na Ovčíně jsou pak benevolentnější. S ohledem na problematické rozhledy v oblasti kostela se z hlediska bezpečnosti přikláníme spíše k variantě zjednosměrnění celé ulice Ke Kinu. Z hlediska organizace dopravy je zase výhodnější zjednosměrnit pouze část této ulice. V obou případech vzniká v oblasti sousoší prostor pro realizaci návsi – pobytového prostoru se spoustou zeleně a vybavení pro obyvatele obce.

V rámci oblasti Na Ovčíně se nabízí vytvoření jakési návsi s pobytovým prostorem. Jak je již zmíněno výše, pokud preferujeme variantu jednosměrného průjezdu celou ulicí Ke Kinu, pak je nutné kolem sousoší zachovat přímý průjezd a může vzniknout pobytový prostor na obecním pozemku v rámci východnější komunikace. Zde je možné realizovat zeleň, chodníkové plochy, včetně napojení slepé ulice Na Ovčíně a také parkovací stání. Z ulice Na Parcelách do ulice Na Ovčíně je vedena cyklotrasa pomocí piktogramového koridoru pro cyklisty a také tudy vede zelená turistická trasa. Druhou možností je zachování druhého ramena (východnějšího) – vytvoření prvku zpomalení dopravy a přirozeného pobytového prostoru, který není tak semknutý mezi pozemky.

V neposlední řadě bylo také zpracováno řešení ulice Na Parcelách, které mělo za úkol ukázat doporučení řešení ulic v rámci Zóny 30. Šířkové upořádání pro motorovou dopravu by mělo být obousměrné jednopruhové v šířce vozovky 3,5 m (v případě vedení cyklotrasy 4,0 m). Chodníky v minimální šířce 1,5 m a parkování v zálivech o šířce min. 2,4 m. V příhodných místech by měly být zřízeny výhybny, v jejich místě musí být šířka vozovky min. 4,8 m.

Provedené návrhy mají za úkol především homogenizovat fungování oblasti, zajistit dostatečné a bezpečné vazby pro pěší a usměrnit a zpomalit pohyb vozidel oblastí. Cílem je také regulace parkování, primárně je preferováno na vlastních pozemcích a dále pak v parkovacích zálivech a dalších místech k tomu vyhrazených.