



OBEC STŘEDOKLUKY

DOPRAVNÍ VIZE OBCE – OBLAST VĚTRNÁ

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	4
3.3	Cyklistická doprava	8
4	Návrhová část	8
4.1	Dopravní režim	8
4.1.1	Režim jednosměrek	8
4.1.3	Režim obytné zóny	9
4.1.4	Režim cyklistické dopravy	12
4.1.5	Napojení oblasti	12
5	Závěr	13

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Základní údaje projektu

Název: Středokluky – dopravní vize obce
Místo: Ulice Větrná, Jarní, Slunečná, Měsíční, Na Sedmerkách
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

- Větrná,
- Jarní,
- Slunečná,
- Měsíční,
- Na Sedmerkách.

Nachází se na jihu obce, na hlavní komunikaci Lidickou je napojena přes ulice Větrná a Na Sedmerkách. Oblast je zřejmá z následujícího schématu.

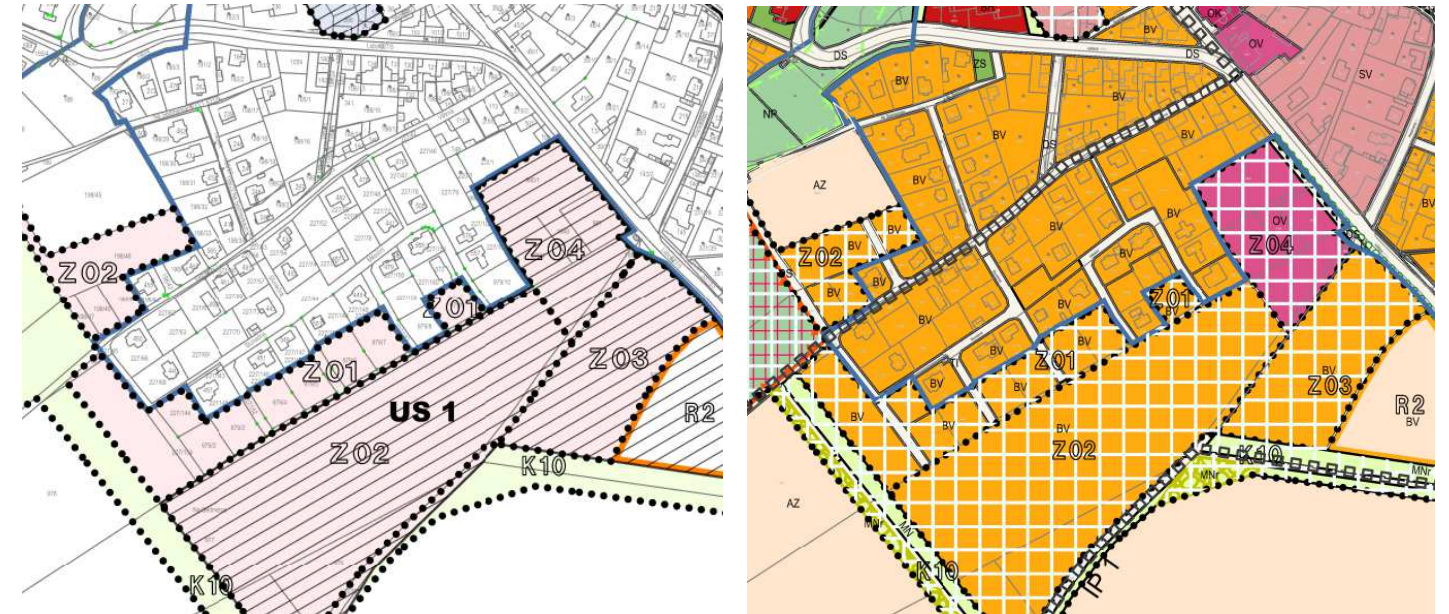


Obrázek 1 – Řešená oblast Větrná

3 SOUČASNÝ STAV

Na následujících obrázcích jsou výřezy z řešené oblasti z výkresu základního členění území a z hlavního výkresu územního plánu. Plochy Z01-Z04 označené růžovou jsou plochy zastavitelné. Zelené plochy označené K10 značí plochy změn v krajině. Šrafování černými pruhy podmiňuje změny v území zpracováním územní studie (US1). Plocha R2 označuje územní rezervu.

Vpravo jsou pod oranžovou barvou plochy venkovského bydlení (plnou plochy stabilizované, a čtverečkovanou plochy změn). Tmavě růžovou jsou vyznačeny plochy občanské vybavenosti.



Obrázek 2 – Územní plán oblasti Větrná

Ve výrokové části územního plánu jsou vymezeny zastavitelné plochy

- Z01 – Devaterky I. – venkovské bydlení s maximálním počtem 12 rodinných domů (RD),
- Z02 – Devaterky II. – venkovské bydlení s maximálním počtem 31 RD s možností zastavění po využití Z01 ze 75 %,
- Z03 – Devaterky III. – venkovské bydlení s maximálním počtem 9 RD,
- Z04 – Devaterky OV – veřejné občanské vybavení – dopravní napojení na křižovatku III/2405 a III/0077.

Oblasti K10 mají zajistit zeleň lemující stávající obytnou zástavbu ve formě trvalého travního porostu nebo ovocných sadů.

Územní studie (US1) zahrnující plochy Z02-Z04 požaduje vyřešení uspořádání zastavitelných ploch a ploch přestavby, řešení dopravy a veřejných prostranství. Dále napojení na stávající komunikační síť a technickou infrastrukturu, zeleň.

3.1 Doprava

Oblast se skládá z veřejně přístupných účelových komunikací a místních komunikací, které jsou napojeny přes ulici Na Sedmerkách a Větrnou na komunikaci III. třídy č. 2405 (označená oranžovou barvou). Větrnou je vedena cyklotrasa 0079 spojující Hřebeč, Středokluky a Malé Čičovice (fialová). Zelenou barvou jsou vyznačeny chodníky/pěší vazby. Chodník se nachází pouze na začátku ulice Větrná a dále jsou pro pěší propojeny ulice Měsíční a Větrná.

Ulice Větrná je od ulice Na Sedmerkách provedena z betonové dlažby a v režimu ZÓNA 30 se zákazem stání. Ve stejném duchu jsou také provedeny ulice Jarní, Slunečná (část ulice bez zpevněného povrchu) a Měsíční (část ulice s asfaltovým povrchem). Větrná je od Lidické do ulice Na Sedmerkách asfaltová a stejně tak ulice Na Sedmerkách.



Obrázek 3 – 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.

Větrná (Lidická – Na Sedmerkách)

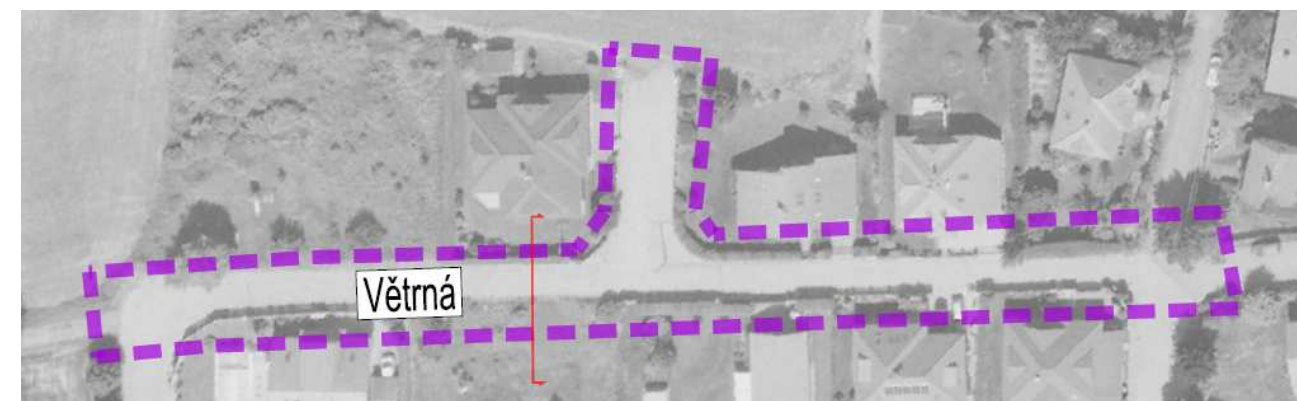
Na vjezdu do oblasti je umístěno omezení rychlosti na 30 km/h. Ulicí je vedena cyklotrasa 0079 a je zde umístěn chodník v šířce cca 1,35 m, ale je ukončen u garáží. Šířka komunikace je asi 4,75 m, dále se pak rozšiřuje, ale i přesto nedosahuje šířka ulice ve většině míst ani 6,00 metrů. Pro obousměrný provoz je proto nevhodná. Dochází k parkování vozidel na chodníku nebo případně na zeleni. Do prostoru vozovky ústí schody propojující Větrnou a Měsíční, zde mohou vznikat potenciálně nebezpečné situace, protože chodci vstupují přímo do vozovky.



Obrázek 4 – Uspořádání Větrné v první části

Větrná (Na Sedmerkách – Jarní)

Ulice Větrná pokračuje v režimu ZÓNA 30 a je zde také zákaz stání. Celá ulice je vydlážděna betonovou dlažbou a evokuje režim spíše obytné zóny, kde se nerealizují chodníky a je možné se pohybovat v celé šíři dopravního prostoru. Šířka mezi pozemky je cca 5,75 m. Na sever z ulice je vedena jedna slepá odbočka s nezpevněným povrchem. Touto ulicí a pak dále po nezpevněné stezce je vedena cyklotrasa 0079. Parkování má být řešeno v rámci vlastních pozemků u jednotlivých domů.





Obrázek 5 – Uspořádání druhé části Větrné

Vjezd do ZÓNY 30 je umístěn na vjezdu do druhé části Větrné – viz foto.



Obrázek 6 – Vjezd do ZÓNA 30 v ulici Větrná

V křižovatce také dochází ke změně povrchů z asfaltu na dlažbu, přechod mezi materiály je proveden úhlopříčně, tedy asfaltový povrch je v první části Větrné a v ulici Na Sedmerkách a betonová dlažba je v druhé části Větrné a ve Slunečné. I přesto, že je v navazujících ulicích provedena betonová dlažba (druhá část Větrné, Slunečná, Jarní, Měsíční), dle dopravního značení se do režimu ZÓNA 30 vjíždí pouze přes Větrnou. Pokud tedy vozidlo vjíždí do oblasti s betonovou dlažbou přes ulici Slunečná, technicky se nenachází v ZÓNA 30. Provedení povrchu však napovídá, že by v tomto režimu měla fungovat celá oblast, což potvrzuje i umístění dopravní značky Konec zóny s dopravním omezením (viz následující fotografie), která je na vjezdu do první části Větrné.



Obrázek 7 – Výjezd ze ZÓNA 30 ulice Větrná

Jarní

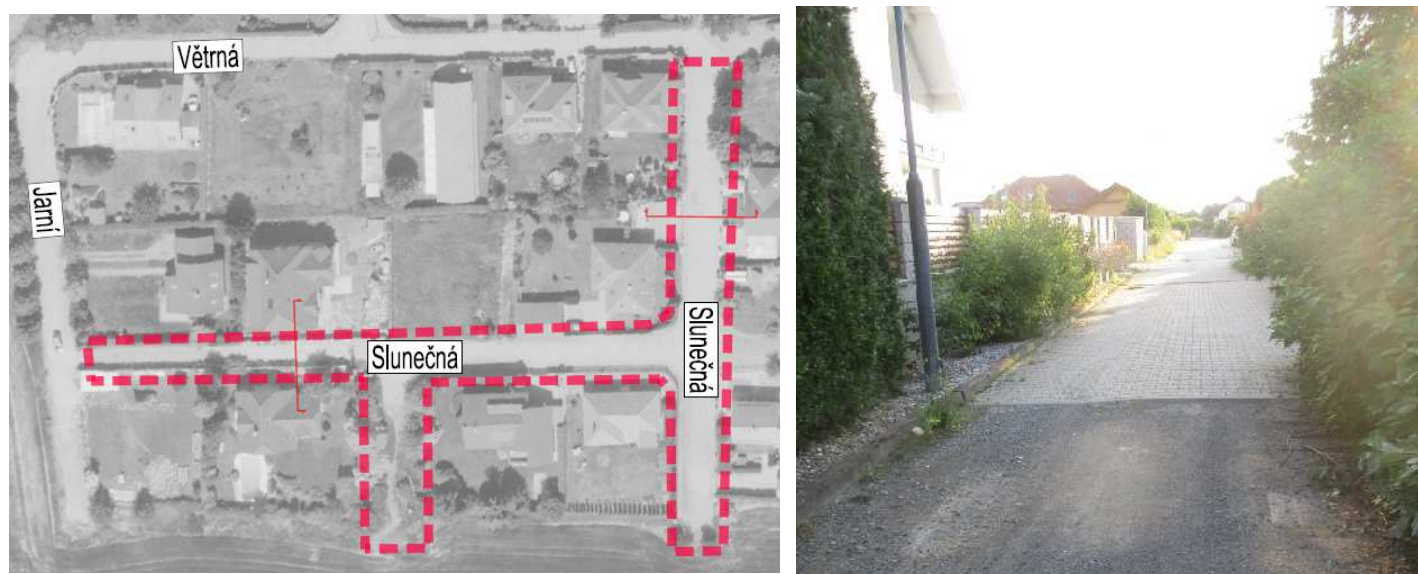
Ve stejném duchu jako je druhá část Větrné je koncipována i ulice Jarní. V současné době je zástavba pouze na severní straně komunikace. Šířka dopravního prostoru dosahuje asi 7,6 m. Ve spojení Větrná a Jarní se odpojuje cyklotrasa dále na jihozápad.



Obrázek 8 – Uspořádání ulice Jarní

Slunečná

Dlážděná ulice, z které jsou vedena dvě slepá ramena na jihovýchod (budoucí rozvoj oblasti). První část směrem od Jarní je nevydlážděna, tedy s nezpevněným povrchem (šterk). Šířka dopravního prostoru je pouze 5,00 m. Taktéž je pro obousměrný provoz nevhodná. Směrem k Měsíční se rozšiřuje na cca 7,00 m. Charakter komunikace odpovídá předchozím popsaným fungujících v režimu ZÓNA 30.

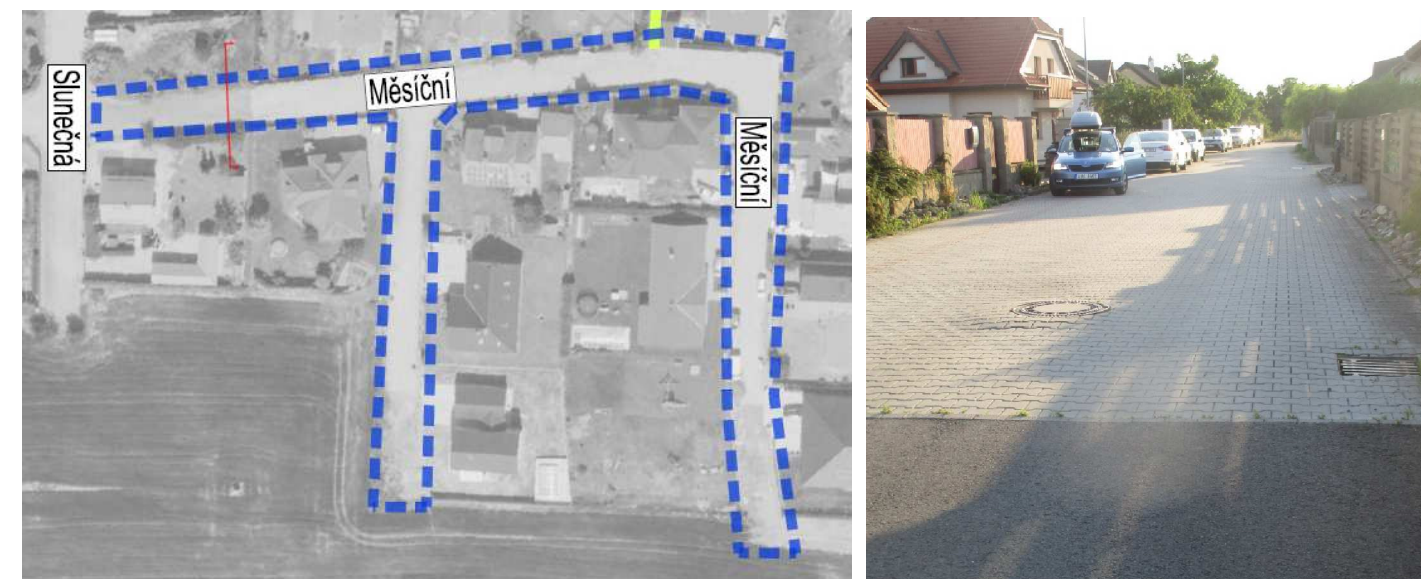


Obrázek 9 – Uspořádání Slunečná

Propojení mezi Měsíční a Větrnou je taktéž dlážděné betonovou dlažbou typu kost a šířka dopravního prostoru je o něco větší – 7,90 m.

Měsíční

Začátek ulice je opět nezpevněný (šterk), dále pak betonová dlažba. Šířka komunikace je asi 7,50 – 8,00 m. Začíná zde pěší propojka do Větrné, která je ukončena výše zmíněným schodištěm. Z Měsíční jsou dvě slepé odbočky, ze severnější je pak vedena polní cesta (panely) a v tomto směru by mělo být realizováno i budoucí napojení oblasti do křižovatky Lidická x Kladenská.



Obrázek 10 – Uspořádání ulice Měsíční

Na Sedmerkách

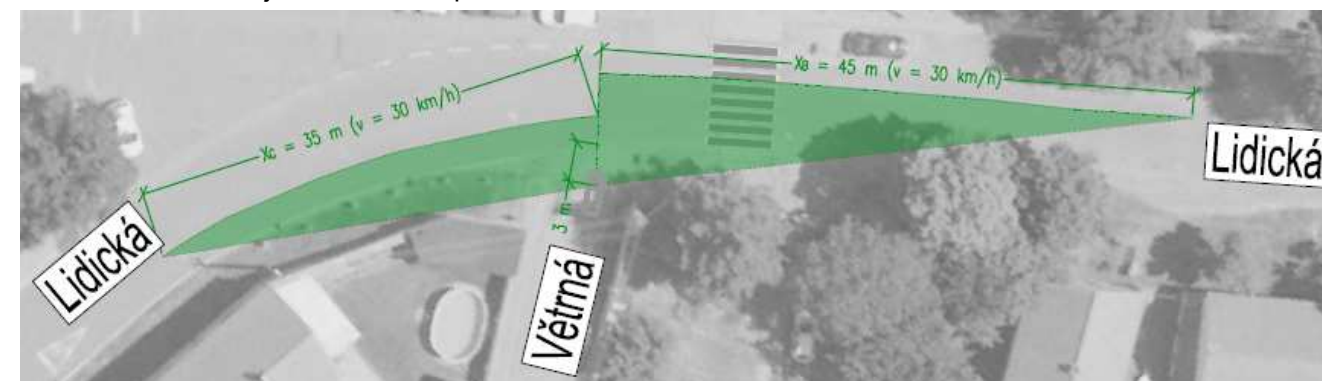
Ulice Na Sedmerkách tvoří další připojení na ulici Lidickou. Šířkové uspořádání severojižní části ulice se šířkově pohybuje okolo 5,75 m. Často zde také parkují vozidla, a to především na východní straně komunikace. Slepá část ulice má podobnou šířku – cca 5,8 m. Úzké hrdlo se nachází na spojení k Lidické, a to o šířce 4,1-4,6 m. I zde dochází k parkování vozidel na trávě ve směrovém oblouku. Pro obousměrný provoz je tato ulice nevhodná.



Obrázek 11 – Uspořádání ulice Na Sedmerkách (zdroj: mapy.cz, panorama)

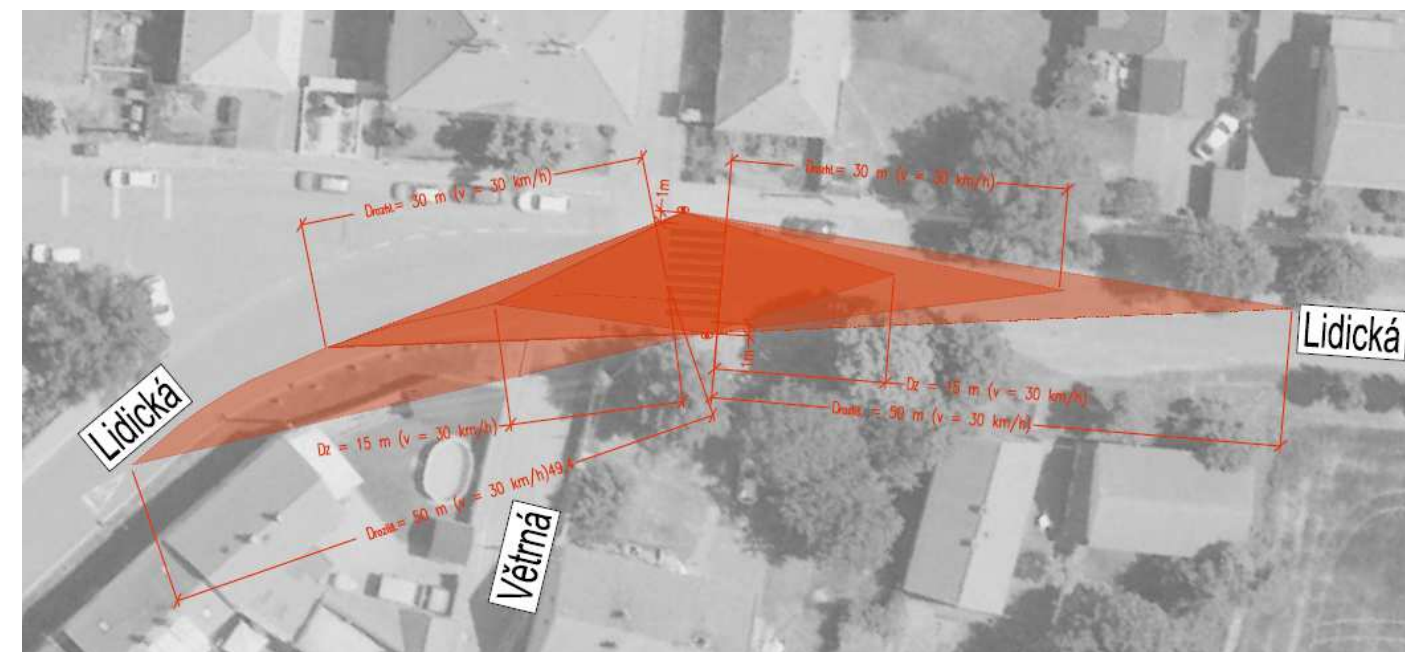
Napojení oblasti

Stávající napojení oblasti je realizováno přes ulici Větrná a pak přes ulici Na Sedmerkách. Rozhledy na výjezdu z ulice Větrná jsou především vlevo řešeny pomocí odrazového zrcadla. Rozhledové trojúhelníky pro rychlost 30 km/h jsou znázorněny níže a jsou splněny. Rozhledový bod se nachází 3,0 m od hranice křižovatky (okraj jízdního pruhu). Vlevo odpovídá rozhled vzdálenosti 35 m a vpravo 45 m. Je ale nutné upozornit na to, že pro rychlost 50 km/h rozhledy splněny nejsou, a to především pro výhled vlevo do směrového oblouku. Rychlost je v blízkosti křižovatky a přechodu pro chodce snížena pouze svislou dopravní značkou, což řidiče nijak fyzicky nenutí rychlost snížit. Může pomoci odrazové zrcadlo, které je ale umístěno poměrně daleko od místa, ze kterého se reálně řidiče rozhlíží.



Obrázek 12 – Rozhledy z Větrné

V rámci posouzení byly prověřeny i rozhledy na přechodu pro chodce, taktéž pro rychlost 30 km/h. Rozhled pro zastavení odpovídá vzdálenosti 15 m, rozhledová vzdálenost na čekací plochy přechodu (pro řidiče) a z čekacích ploch na jízdní pruh (pro chodce) jsou 30 m. Rozlišitelnost přechodu je 50 m pro rychlost 30 km/h. Z obrázku níže je zřejmé, že rozhledy pro zastavení jsou bez problému splněny. Rozhledová vzdálenost může být komplikována ve směru Nové Středokluky parkujícími vozidly v těsné blízkosti přechodu. Rozlišitelnost přechodu je problematická především při výjezdu ze směrového oblouku od Bělok, kde rozhledu na přechod brání zeď na pozemku 198/3. Stejně jako v předchozím případě (rozhledy z křižovatky) můžou vzniknout nebezpečné situace při nedodržení rychlosti v blízkosti přechodu pro chodce, na který je především při výjezdu ze směrového oblouku obtížně vidět.



Obrázek 13 – Rozhledy přechodu pro chodce na křižovatce Lidická x Větrná

Druhé stávající napojení je z ulice Na Sedmerkách. Zde jsou rozhledy zpracovány pro rychlost 50 km/h. Rozhledový bod se nachází opět 3,0 m od hranice křižovatky, tedy přílehlého jízdního pruhu. Vlevo je nutná vzdálenost rozhledu 65 m a vpravo 80 m. Vlevo může rozhledu bránit vzrostlá zeleň, vpravo jsou to vozidla parkující podélně v Lidické. Rozhledové trojúhelníky jsou zřejmé z následujícího obrázku.



Obrázek 14 – Rozhledy na výjezdu z ulice Na Sedmerkách

3.3 Cyklistická doprava

Ulicí Větrnou je vedena cyklotrasa 0079, která pak dále pokračuje po nezpevněné komunikaci z nároží ulic Větrná a Jarní. Na nezpevněné stezce se nachází sloupky, které jsou pro použití na komunikacích pro cyklisty nevhodné. Stávající stav je možné vidět na následujícím obrázku.



Obrázek 15 – Použité sloupky na cyklotrase 0079

Dle TP 179 by měl být sloupek hladký rovný a bez ostrých hran. Výše použitý sloupek je čtvercového průřezu, což považujeme za nevhodné. Jeho šířka je navíc také poměrně malá a vytváří tak zbytečné riziko úrazu v případě, že dojde ke střetu s cyklistou. Minimální průměr sloupku by měl být 0,1 m. Navrhujeme odstranění sloupku bez náhrady.

4 NÁVRHOVÁ ČÁST

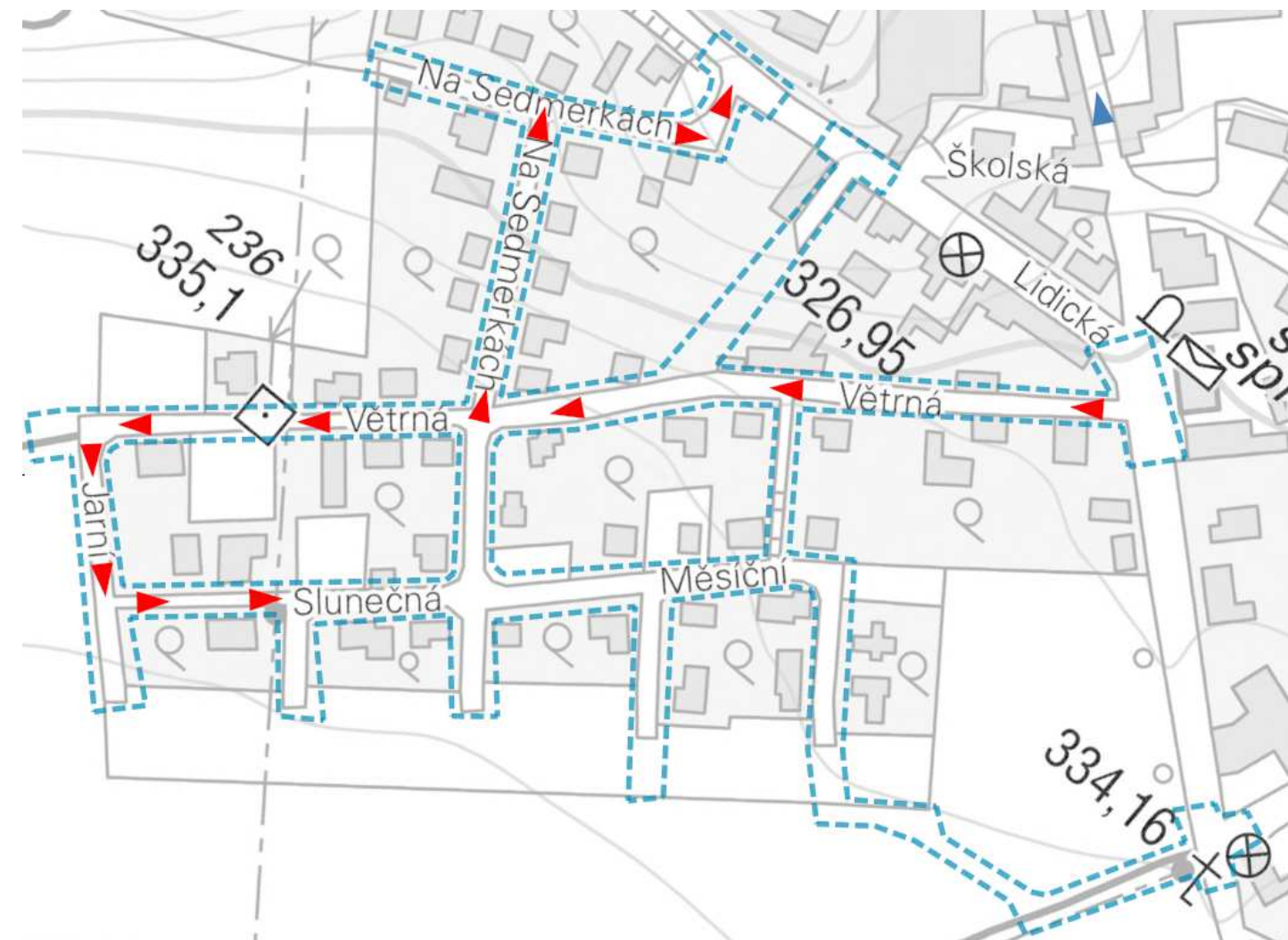
V této části budou popsány možné úpravy této oblasti. Kromě toho řešení potenciálně nebezpečných míst a návrhy na jejich řešení. Nebude se jednat o konkrétní návrhy, ale o nastínění možností fungování území, s tím, že bude snaha o zvýšení bezpečnosti především pro zranitelné účastníky provozu (chodce,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

4.1 Dopravní režim

V oblasti je navrženo zjednosměrnění některých ulic. Za vhodné považujeme, aby celá oblast fungovala v režimu obytné zóny, která je charakteristická absencí chodníků a využívání dopravního prostoru pěšími v celé šířce, samozřejmě s umožněním průjezdu motorových vozidel, a to max. rychlostí 20 km/h. Vzhledem k tomu, že Větrnou prochází cyklotrasa 0079, bude její průchod v režimu tzv. cykloobousměrky. Podrobněji jsou opatření popsána v odstavcích dále.

4.1.1 Režim jednosměrek

V současné době fungují všechny komunikace v obousměrném režimu, i přesto, že mnohdy nevykazují parametry omousměrné komunikace – nedostatečná šířka vozovky. Nově je navržen vjezd do oblasti pouze přes ulici Větrnou a výjezd na Lidickou pak z ulice Na Sedmerkách. Větrná by byla jednosměrná v celé svojí délce a dále pak bude jednosměrnost pokračovat i do ulice Jarní a Slunečná. Zjednosměrnění oblasti by bylo vhodné zkombinovat s novým napojením oblasti z ulice Měsíční do křižovatky Lidická x Kladenská.



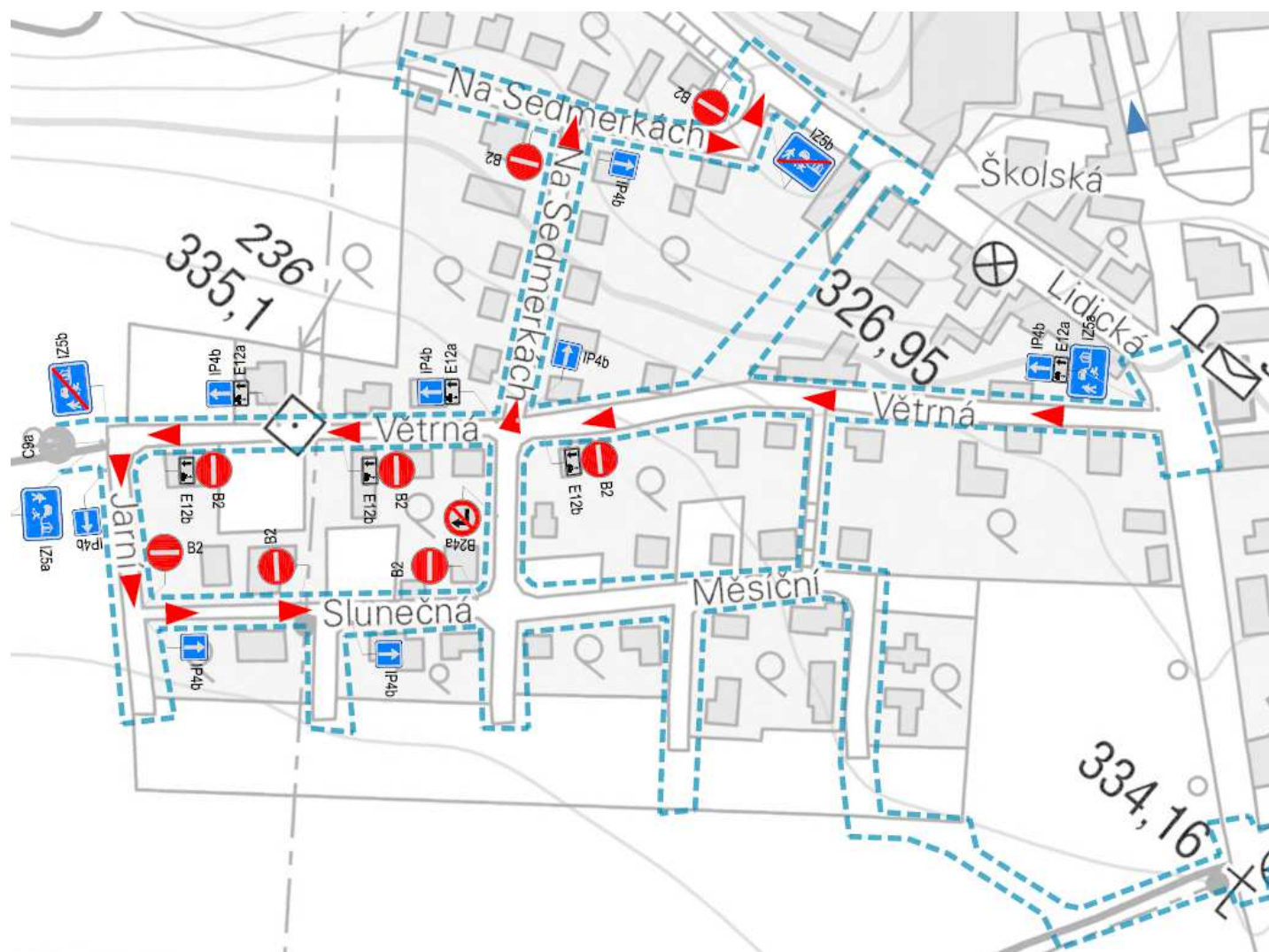
Obrázek 16 – Schéma navržených jednosměrek v části území

4.1.3 Režim obytné zóny

V části území se v současné době nachází ZÓNA 30 (společně se zákazem stání), dopravní značení především vjezdu do zóny je matoucí. Účastník dopravního provozu do zóny vjíždí pouze v případě, že do vydlážděné oblasti vjede druhou částí Větrné. Vydláždění celého uličního prostoru navíc udává spíše charakter obytné zóny, pro které je typické

- sdílení dopravního prostoru všemi uživateli (cyklisty, chodci, řidiči motorových vozidel),
- jedna výšková úroveň,
- opatření pro regulaci rychlosti (20 km/h),
- vyznačení dopravními značkami,
- stavební úprava vjezdu, která dá jasně najevo charakter provozu,
- nadřazenost pobytové funkce,
- stání pouze na místech označených jako parkoviště (v současnosti řešeno zónou zákazu stání a parkováním na vlastních pozemcích).

Obytná zóna je navržena hned na vjezdu do první části Větrné a ve všech výše popsaných ulicích. Bylo by tedy vhodné dodláždění ulic, ve kterých se ve stávajícím stavu nachází asfaltový povrch (první část ulice Větrná, Na Sedmčkách, dodláždění chybějících úseků Měsíční a Slunečná). Došlo by ke zrušení chodníků ve Větrné, a to především proto, že dochází k parkování na chodníku a je možné prostor využít efektivněji pro zřízení oficiálních parkovacích míst a zeleň. Vjezd a výjezd do oblasti bude stavebně upraven např. zvýšeným prahem, aby byl jednoznačný charakter komunikace. V oblasti by bylo dále vhodné navrhnout stavební prvky, které budou řidiče nutit k dodržování nejvyšší dovolené rychlosti 20 km/h (zpomalovací prahy, polštáře, zvýšené plochy, šikany a ostrůvky (zeleň, parkování), rigoly, sloupky...).

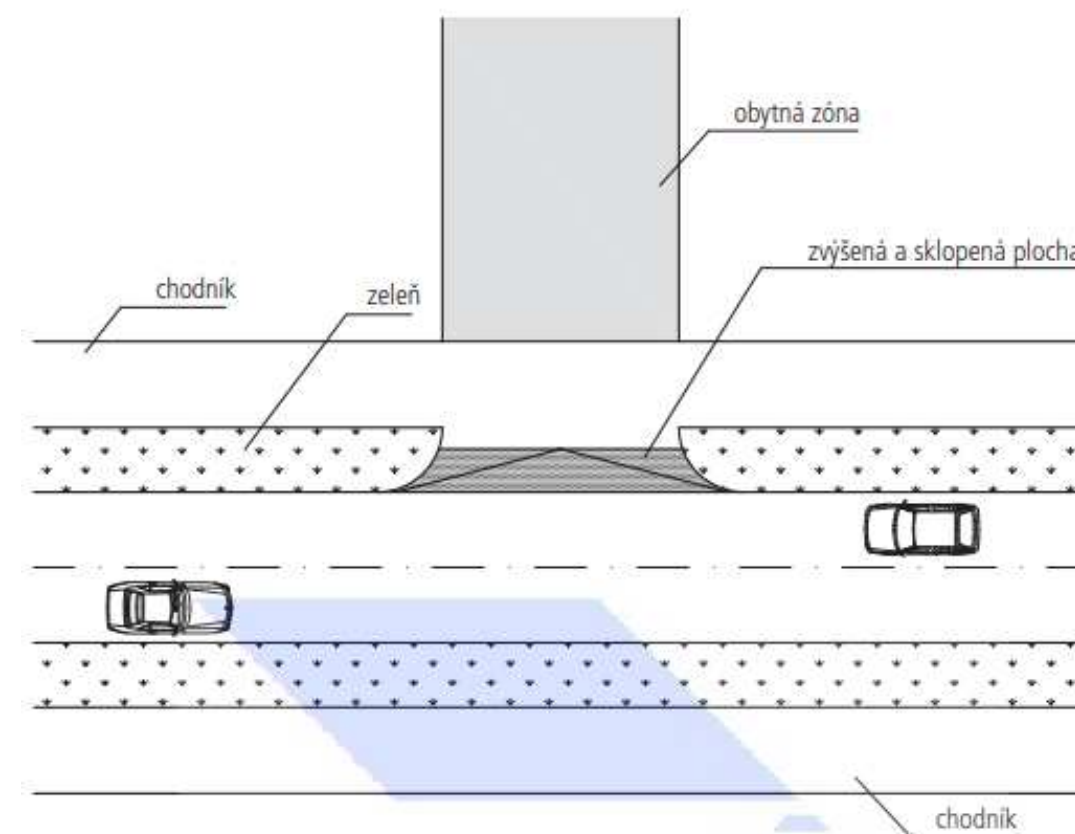


Obrázek 17 – Umístění dopravního značení v systému jednosměrných ulic



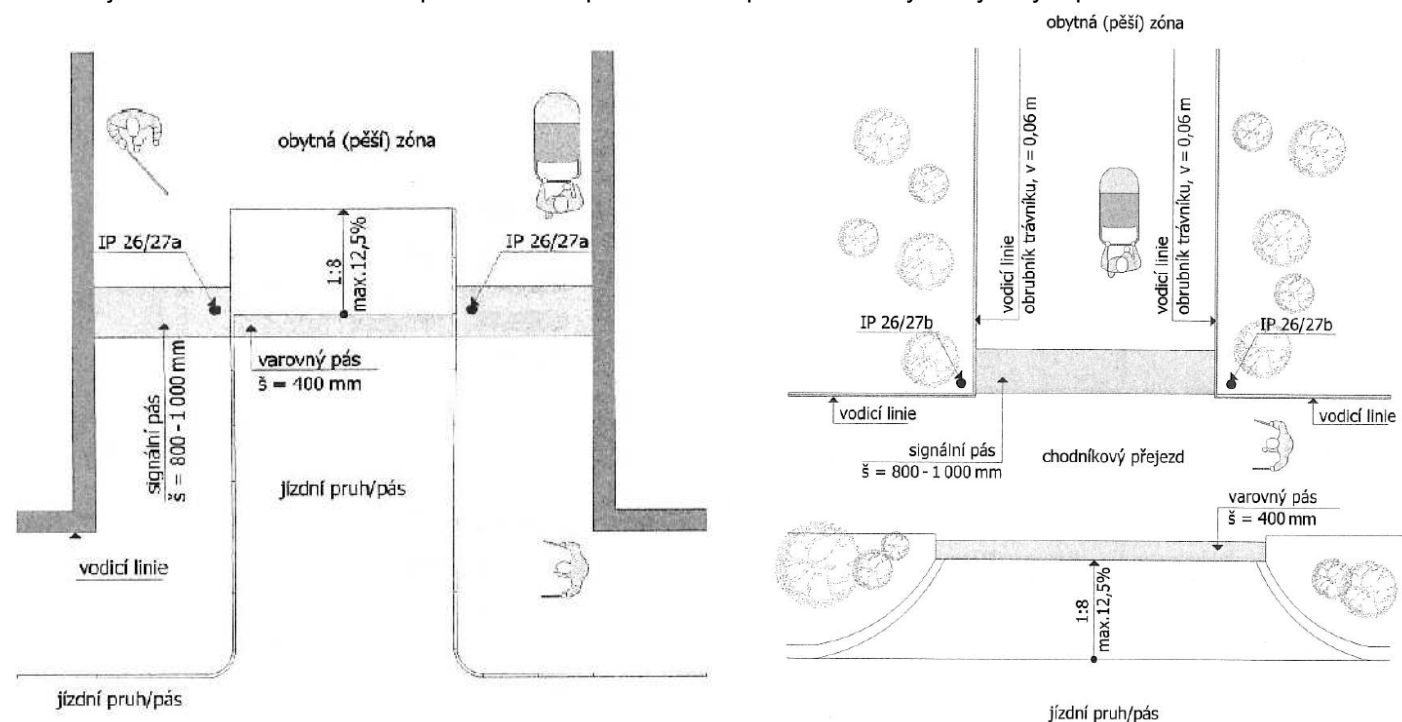
Obrázek 18 – Ukázka vjezdu do obytné zóny a vysazených ploch v Horních Počaplech (zdroj: mapy.cz, panorama)

Dle TP 103 Navrhování obytných a pěších zón je vhodné upravení vjezdu do obytné zóny, tak, aby byla patrná změna dopravního režimu. Vjezd je ideální realizovat přes dlouhý zpomalovací prah. Používají se také zpomalovací polštáře – viz dále. Vzhledem k vedení cyklotrasy je vhodné zvolit pozvolnější sklon nájezdové rampy.



Obrázek 19 – Příklad vjezdu do obytné zóny (zdroj: TP 103)

Co se týče bezbariérových úprav na vjezdu do obytné zóny, zřizuje se signální a varovný pás. Níže na levém obrázku je zobrazena varianta se zpomalovacím polštářem a vpravo s dlouhým zvýšeným prahem.



Obrázek 20 – Úpravy vjezdu do obytné zóny (zdroj: Zdařilová R., Bezbariérové užívání staveb)

Pro situace platí následující legenda.

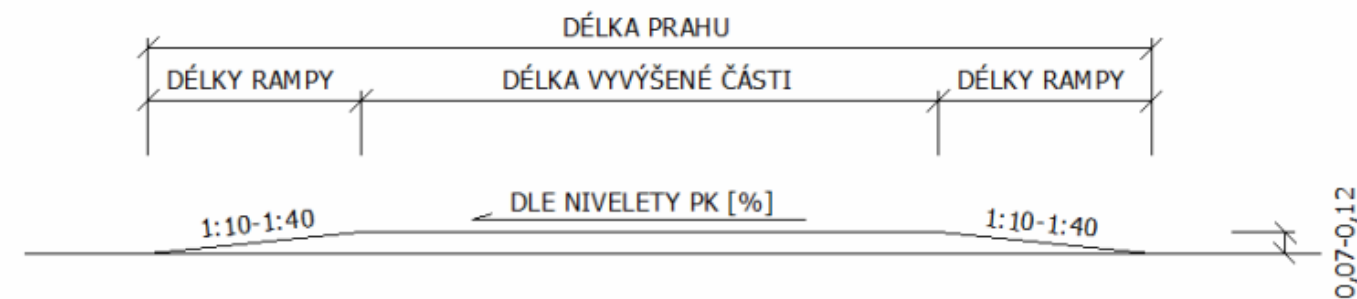
Legenda:

	Hrany návrhu
	Rampy
	Vozovka - betonová dlažba červená
	Vozovka - betonová dlažba šedá
	Parkoviště - dlažba betonová červená
	Varovný/signální pás
	Chodník - betonová dlažba - šedá
	Vegetační plochy
	Směr jízdy vozidel
	Vstup / vjezd

Obrázek 21 – Legenda pro situační schémata

Možná podoba vjezdu je na následující situaci, kde je zpracován vjezd do ulice Větrná přes zvýšený práh do úrovně stávajícího chodníku. Sklon rampy může být max. 12,5 %, vzhledem k vedení cyklistické dopravy ulicí je doporučeno provedení zvýšení v menším podélném sklonu, pro zajištění dostatečného komfortu cyklistů. Příklad provedení dlouhého prahu je na následujícím obrázku. Hlavní parametr definující sklon nájezdové rampy je rychlost vozidel. Tvary dlouhých prahů mohou být následující:

- lichoběžníkový,



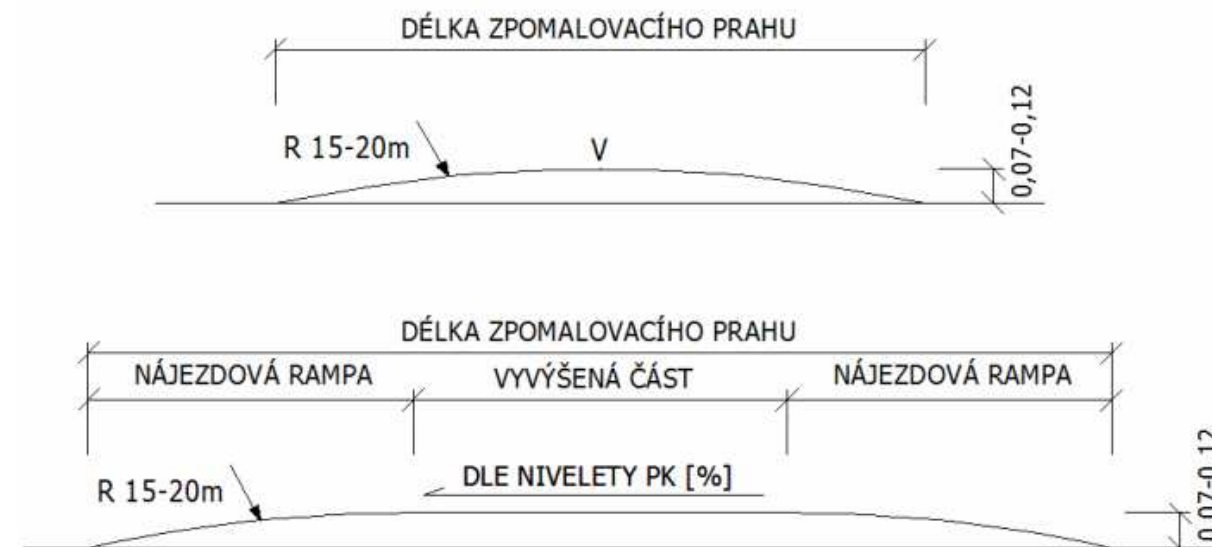
Obrázek 22 – Lichoběžníkový práh (zdroj: TP 85)

- stupňovitý,



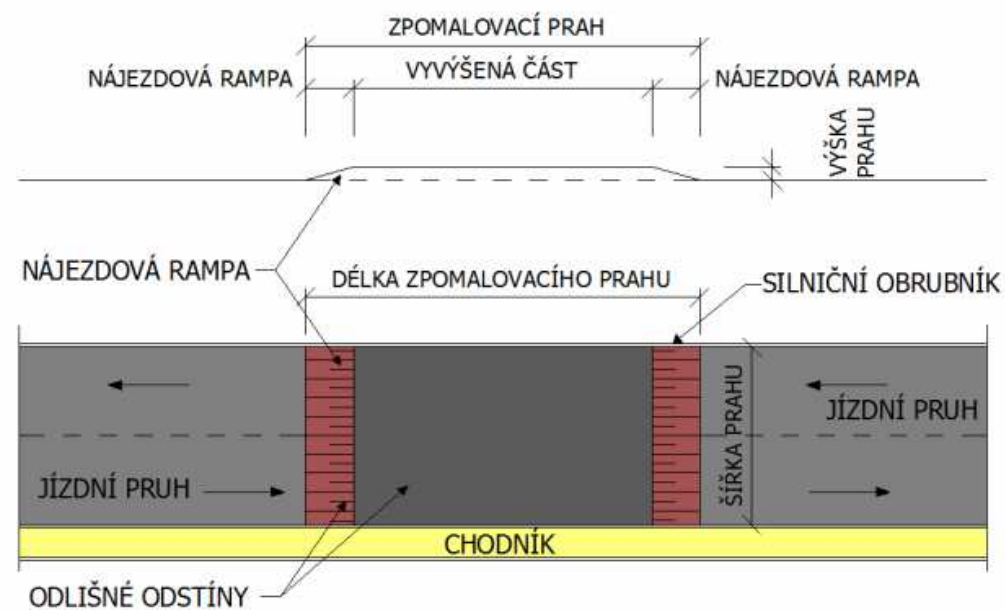
Obrázek 23 – Stupňovitý práh (zdroj: TP 85)

- kruhový a vlnový.



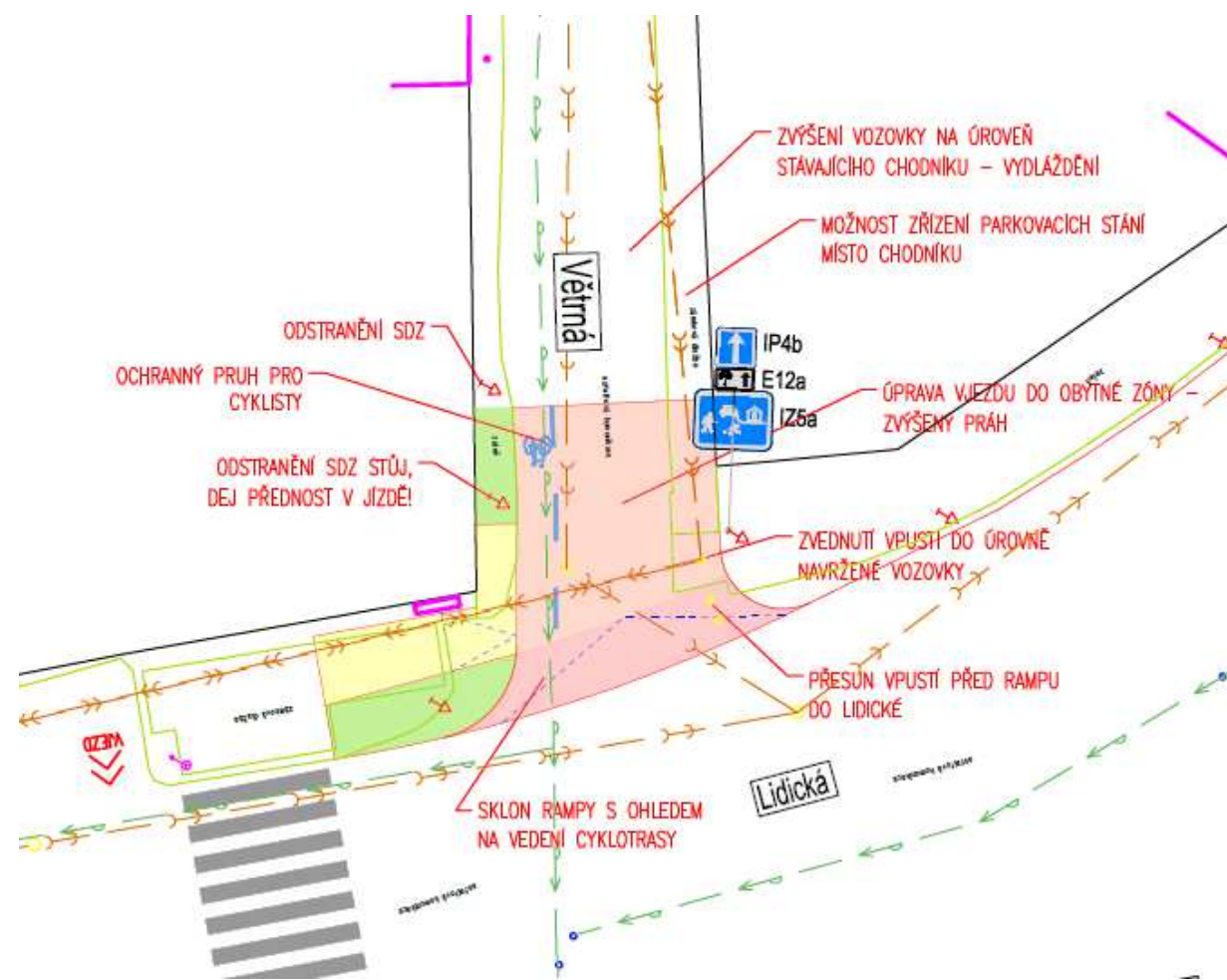
Obrázek 24 – Kruhový a vlnový práh (zdroj: TP 85)

Lichoběžníkový je nejvíce vyskytující se tvar podélného prahu, často se využívá integrovaný s přechodem nebo místem pro přecházení. Stupňovitý bývá nejčastěji dlážděný a stupně jsou provedeny z obrub. Kruhový a vlnový tvar je tvořen složením dvou kruhových oblouků nebo ve tvaru sinusové křivky.



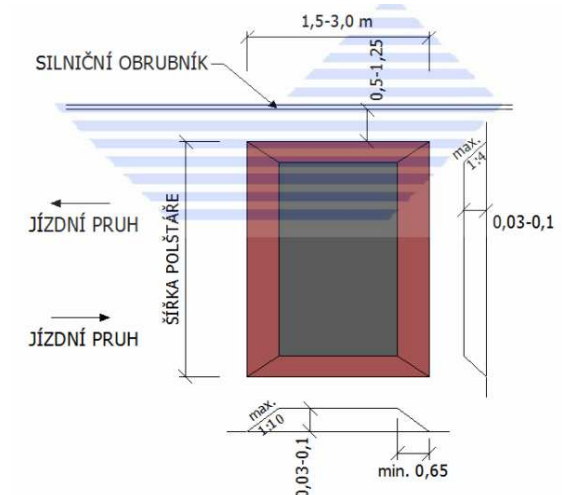
Obrázek 25 – Příklad dlouhého zpomalovacího prahu (zdroj: TP 85)

Jak je již zmíněno výše, musí být provedeny prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Součástí návrhu je i dodláždění stávajícího chodníku, a to na úroveň zvýšené vozovky. Zvýšením celého dopravního prostoru do úrovně stávajícího chodníku a použitím odlišného povrchu (betonová dlažba) se dává řidiči najevo změna dopravního režimu. V rámci oblasti je navrženo zjednosměrnění této ulice a také tzv. cykloobousměrka – viz dále. V místě vedení stávajícího chodníku je možné vyznačit např. parkovací stání, vzhledem k tomu, že v obytné zóně je možné parkovat pouze na vyznačených místech.

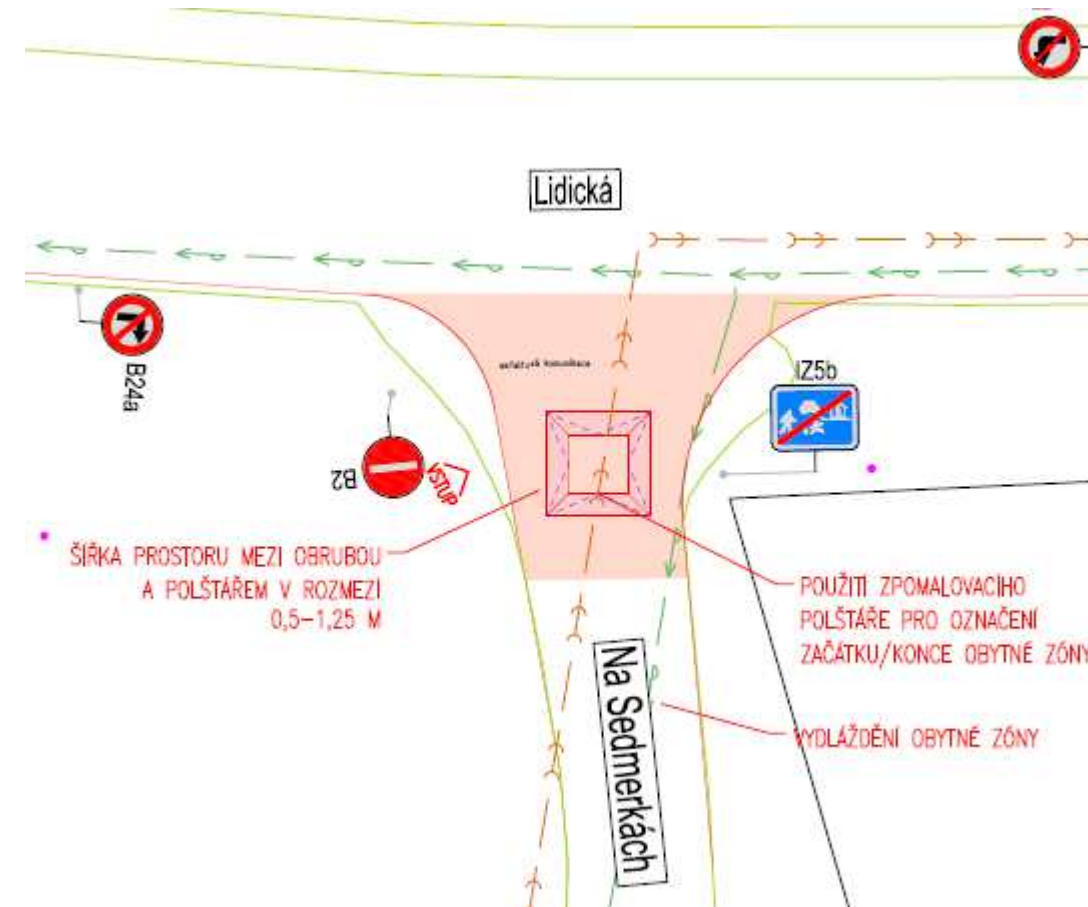


Obrázek 26 – Situace možné úpravy vjezdu ulice Větrná – zvýšený prah

Na dalším situačním obrázku je možné vidět, že vjezd/výjezd do/z obytné zóny je možné řešit také zpomalovacím polštářem. Jejich nesporná výhoda je jejich dimenzování dle druhů vozidel, které se na dané komunikaci pohybují. Základní pravidlo pro jejich použití je nemožnost objetí polštáře osobním automobilem. Provést lze buď stavebně nebo z plastových prefabrikátů. Navržený prah v situaci níže je lichoběžníkového tvaru provedený tak, aby jej bylo nutné přejet alespoň jedním kolem. Vzdálenost mezi obrubou a polštářem má být v rozmezí 0,5-1,25 m, délka 1,5 – 3,0 m, šířka 1,5 – 2,0 m, výška v rozmezí 30–100 mm – viz následující obrázek.

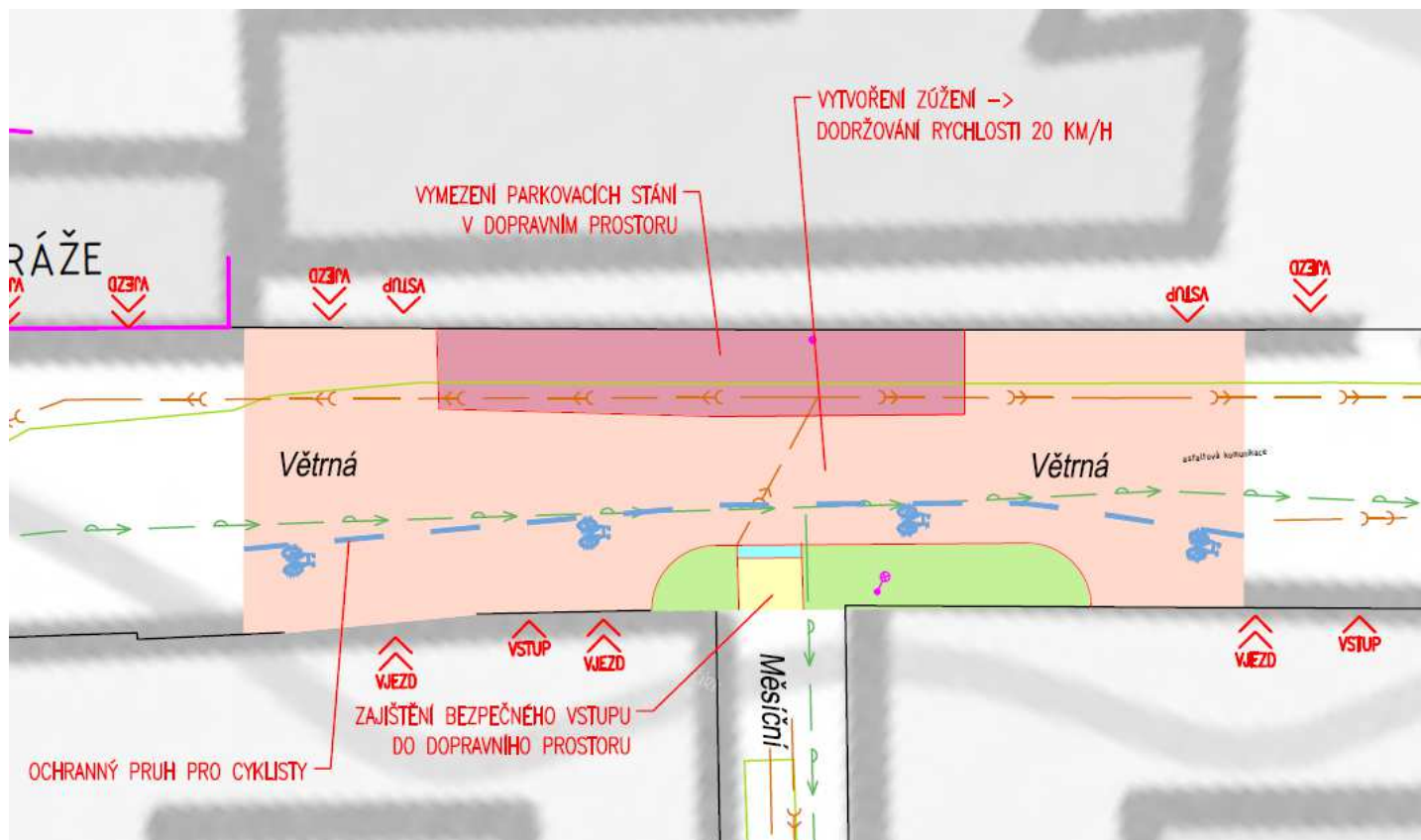


Obrázek 27 – Příklad lichoběžníkového polštáře



Obrázek 28 – Příklad úpravy vjezdu ulice Na Sedmerkách – zpomalovací polštář

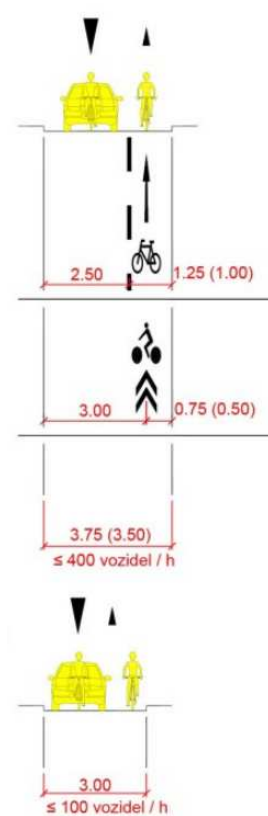
Do obytné zóny je obecně vhodné doplnit zpomalovací prvky. Příklad zúžení přidáním vysazeného ostrůvku a vyznačení parkovacích stání je na dalším situačním obrázku. Fyzicky vytvořené ostrůvky, které lokálně zúží průjezd je možné doplnit o prvky zeleně a je možné a vhodné je realizovat před i za vyznačenými parkovacími stánkami. Zde je vysazená plocha navržena především z důvodu vyústění pěšího spojení (schodiště) z Měsíční ulice, tak, aby chodec nevstupoval přímo do dopravního prostoru.



Obrázek 29 – Možné řešení ochrany chodců u schodiště

4.1.4 Režim cyklistické dopravy

V rámci zjednosměrnění Větrné je navržena tzv. cykloobousměrka, a to ve formě ochranného pruhu pro cyklisty. Ukázka realizace je zřejmá z následujících obrázků. V situačních výkresech je ochranný pruh pro cyklisty vyznačen vodorovným dopravním značením – viz výše, i přesto, že se v obytných zónách obvykle VDZ nevyznačuje.



Obrázek 30 – Ukázka řešení cykloobousměrky (zdroj: TP 179, Roudnice nad Labem ulice Budovatelů)

Taková organizace cyklistické dopravy musí řádně označena pomocí svislého a vodorovného dopravního značení. Užívá se dodatkových tabulek „Jízda cyklistů v protisměru“ (E 12a) a „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ (E 12b), které jsou doplněny pod SDZ „Jednosměrný provoz“ (IP 4b) a „Zákaz vjezdu vozidel“ (B 2). Vyznačení pomocí vodorovného dopravního značení se v obytných zónách obvykle nepoužívá, ale lze jej doplnit do míst, kde by mohlo docházet k nebezpečným situacím (nepřehlednost). Pak lze tato místa doplnit o piktogramový koridor pro cyklisty (přednostně zmenšený). V situacích je pro názornost vedení cyklistů vyznačeno tzv. ochranným pruhem, tj. V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“ a V 2b (1/1/0, 125) „Podélná čára přerušovaná“.

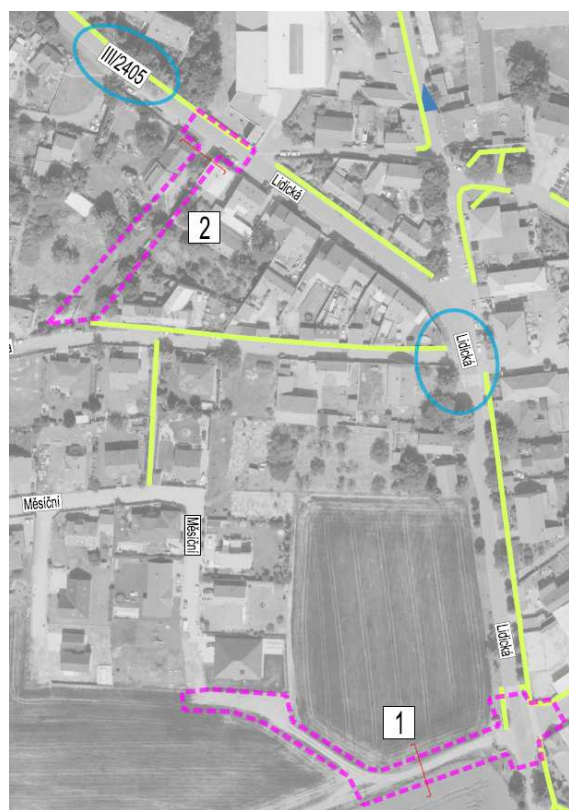
4.1.5 Napojení oblasti

Co se týče nových napojení oblasti, tak je uvažováno s několika variantami. Nejprůhodnější se zdá prodloužení některého ze slepých ramen z ulice Slunečná, případně Měsíční směrem na účelovou komunikaci – viz schéma. Napojení oblasti z některých slepých ramen považujeme za nejvhodnější. Rozhledy na účelové komunikaci budou splněny bez problémů. Klíčové je následné napojení účelové komunikace do křižovatky Lidická x Kladenská, které je z hlediska rozhledů kritické – viz dále.



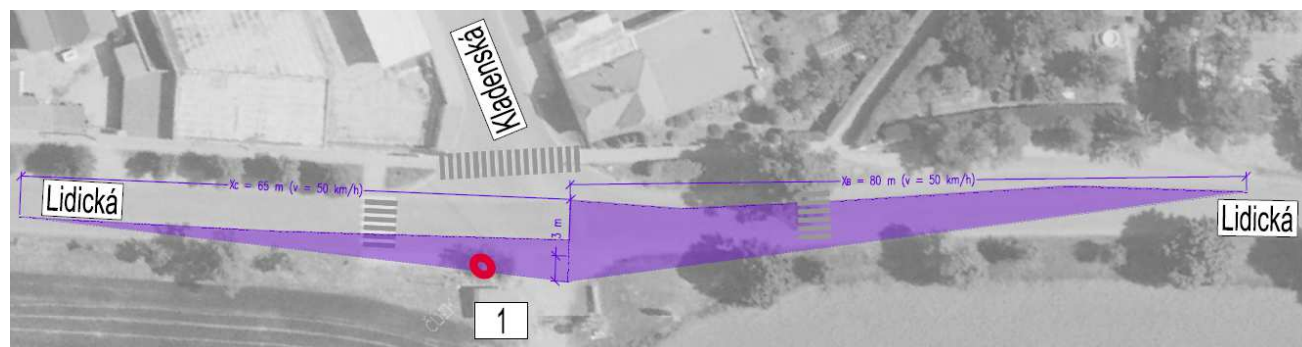
Obrázek 31 – Možné další napojení ze slepých ramen ulice Slunečná a Měsíční

Zvažováno je také propojení přes existující komunikaci do křižovatky Lidická x Kladenská, a to z ulice Měsíční (označeno číslem 1). Poslední možná varianta napojení je v proluce mezi domy č. p. 139 a 126. Jedná se o v současné době neexistující napojení označené na další mapce číslem 2. Většina pozemků je ve vlastnictví obce (vyjma 198/25 a 198/27), ale i tak prostor pro napojení není příliš široký. V rámci posouzení výjezdu budou posouzeny rozhledy z potenciální nové komunikace.



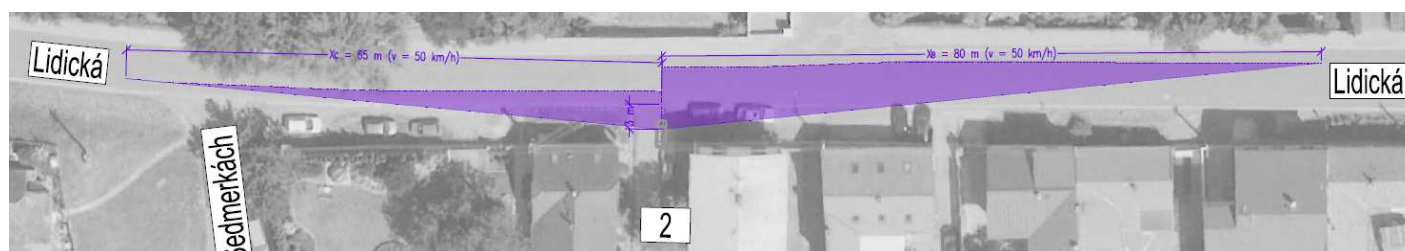
Obrázek 32 – Uspořádání možných napojení z Lidické

Rozhledy z prvního možného napojení na obrázku níže zobrazeny pro rychlost 50 km/h. Což vpravo odpovídá vzdálenosti 80 m a vlevo 65 m. Vpravo může vadit vzrostlá zeleň a vlevo je v rozhledu strom před přístřeškem. V rozhledovém trojúhelníku vlevo ale brání vzrostlý strom před přístřeškem. Rozhledy z tohoto napojení tedy nejsou splněny.



Obrázek 33 – Rozhledy alternativního napojení do křižovatky Lidická x Kladenská

Druhé možné napojení je možné mezi domy č. p. 139 a 126. Jednalo by se o vznik nové ulice, která by zabírala asi 10 pozemků, z nichž 2 nejsou ve vlastnictví obce. Rozhledy jsou zřejmé z následujícího obrázku, pro rychlost 50 km/h je vzdálenost vlevo 65 m a vpravo 80 m. Vpravo v brání v rozhledu vozidla parkující podélně Lidické, stejně jako v rozhledech ze stávajícího napojení ulice Na Sedmerkách. V případě tohoto napojení by ale nebylo účelné zřízovat jednosměrnou ulici v celé délce ulice Větrná. Z hlediska dalšího napojení toto neopovažujeme za přínos oblastí. Nutné je najít kapacitní a bezpečné napojení. Z těchto důvodů je považujeme za nejméně vhodné.



Obrázek 34 – Napojení oblasti novou ulicí do Lidické

5 ZÁVĚR

V rámci řešení oblasti Větrná bylo navrženo několik opatření pro zlepšení dopravního napojení oblasti, ale také samotného režimu fungování. Základním prvkem je přeměna celé oblasti na **obytnou zónu**. Vzhledem k tomu, že část území je už v současnosti v režimu ZÓNA 30 a vydlážděna v celé své šířce, nabízí se i zbytek ulic převést do zklidněného režimu fungování. Stávající chodník v ulici Větrná je možné zachovat, ale v rámci návrhu je uvažováno s jeho zrušením. Obytné zóny jsou typické realizací v jedné výškové úrovni a na chodníku ve stávajícím stavu parkují často vozidla a bylo by tak příhodné šířku vozovky využít pro vymezení parkovacích stání nebo plochy zeleně, tam, kde je to možné (sítě, vjezdy), a to včetně výsadby stromů. Lze doporučit zřízení dešťových zahrad pro záchyt vody v území. Zeleň může vytvářet, jak zklidňující prvky, tak také ochranné prvky (vyústění schodů do dopravního prostoru).

Vjezd a výjezd do/z obytné zóny je nezbytné odlišit, aby byla zřejmá změna dopravního režimu. K tomu lze využít prvky dočasné, které je možné pouze namontovat na vozovku (prahy, polštáře), ale doporučujeme provést trvalé stavební úpravy, společně s řešením odvodnění. Povrch ulic je pak následně možné postupně rekonstruovat, dle možností obce do podoby obytné zóny, tedy vydláždění v celé šířce komunikace, vymezení míst pro parkování vozidel a realizaci ploch zeleně.

Kromě toho je doprava směřována pomocí jednosměrek, a to především v ulici Větrná, která bude sloužit jako vjezd do lokality, dále pak v ulici Jarní a Slunečná. Zjednosměrněna je také ulice Na Sedmerkách, která bude sloužit jako výjezd z obytné zóny. Vzhledem k vedení cyklotrasy územím, tak dojde ke vzniku tzv. cyklobousměrky. Cyklistická doprava prochází ulicí Větrná a cyklisté tak budou tuto ulici využívat i v protisměru. Vyznačení jednosměrných ulic a cyklobousměrky generuje potřebu přidání poměrně velkého množství dopravních značek, jak je možné vidět ze schématu výše ve zprávě. Cyklisté jsou vedeni v celé délce ulice Větrná a pak dále pryč ze zastavěné oblasti.

Aby nedocházelo ke zbytečným průjezdům celou oblastí a také v rámci jejího dalšího rozvoje, je nutné zvážit další dopravní napojení oblasti. Za nejvhodnější řešení považujeme prodloužení některého ze slepých ramen z ulice Slunečná nebo Měsíční a napojení na účelovou komunikaci, která dále může být přivedena do křižovatky Lidická x Kladenská.

Oblast by měla splňovat principy celoživotního bydlení, což znamená, že je lidem umožněno, co nejdéle zůstat v domácím prostředí, dokud jsou toho fyzicky i duševně schopni. I když se může zdát, že se jedná o koncept především pro osoby vyššího věku, jedná se například i děti, těhotné ženy nebo lidi s dočasným fyzickým omezením atd. Principy nespočívají pouze v zajištění bezbariérového průchodu, ale z hlediska návrhu dopravního prostoru je to klíčové. Dále se jedná například i o vytváření míst setkávání ve veřejném prostoru, řešení samotného domu/bydlení atd. Návrh obytné zóny musí být v souladu s těmito pravidly a vzhledem k tomu, že je typické zpracování v jedné výškové úrovni, mělo by dojít k zásadnímu zlepšení bezbariérovosti této lokality. Z hlediska pěších spojení je problematické především propojení Měsíční a Větrné, které je realizováno chodníkem na jedné straně s nesníženou obrubou a ve Větrné zakončeným schody. Je samozřejmě možné využít alternativní trasy, která je bezbariérová, ale podstatně delší. Navržený prostor musí být přívětivý a bezpečný pro pohyb s kočárkem, na kole, pěšky, autem, s chodítkem, berlemi, na vozíku nebo se slepeckou holí.