

*Diplomová práce*

**Studie řešení dopravy v Hněvicích a v okolí  
Katalogové listy řešení dopravy na mostě přes Labe**



**České vysoké učení technické v Praze  
Fakulta dopravní**

*Jan Holbus*

Akademický rok 2021/2022

*Studijní skupina 2-55*

**1****Varianta 1****Navržené řešení:**

V rámci řešení dopravy na mostě přes Labe (ev. č. 26119-1) je navržen ve variantě 1 nový mostní objekt pro železniční vlečku pro prostor papíren Štětí. Dále je navržena změna současného mostu dle platného územního plánu, který počítá s novým napojením na stávající komunikace s novým mostem, který je prodloužen až za skladové prostory v okolí železnice a napojuje se na silnici III. tříd 24049. Sjezd k nádraží je zajištěn v podobě stávajícího sjezdu z mostu, kde dojde ke stavebním úpravám v podobě nového napojení komunikací. Poslední změnou je úprava napojení mostu na straně města Štětí, kde bude nutné zbourat budovu, v současnosti se v budově nachází kasino. Znázornění řešení mostních objektů se nachází v mapě (viz obr.1).

Na novém mostě je uvažován prostor pro pěší po obou stranách mostu o šířce 2,25 a 1,50 m. Dále se nachází širší chodník pro chodce a prostorem jízdních pruhů, 2 pruhy pro cyklisty s dodržáním bezpečnostních odstupů v celkové šířce 2,50 m. Nový most pro automobilovou dopravu bude mít délku 930 m (bez sjezdů). Součástí nové mostní konstrukce jsou 2 jízdní pruhy o celkové šířce 6,50 m (viz obr.4 Řez A–A' Varianta 1). Podrobnější pohled na výkres se nachází v příloze 4.

**Umístění problému – přehledová mapa:**

**Obrázek 1** Přehledová mapa s navrženým řešením (zdroj mapového podkladu: mapy.cz)

**Územní plán – detail:**

**Obrázek 2** Detail z územního plánu města Štětí (zdroj: Město Štětí)

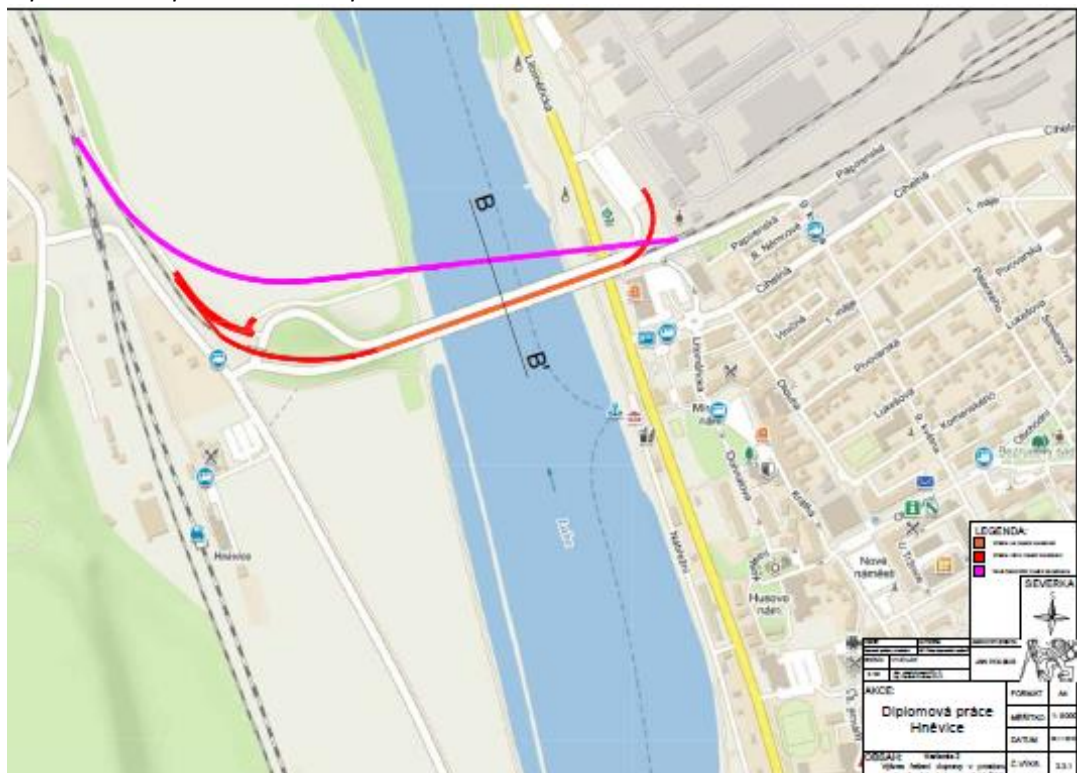




**Navržené řešení:**

V rámci varianty 2 se na mostě přes Labe (ev. č. 26119-1) se uvažuje stejně jako ve variantě 1 s novým mostním objektem pro železniční vlečku pro prostor papíren Štětí. Dále je navrženo užití současného mostu, na kterém by došlo k zabetonování prostoru bývalé železniční vlečky na mostě a daný prostor by se využil pro vedení cyklotrasy přes Labe a nemuselo by tak docházet k převádění chodců po jedné straně mostu. Znázornění řešení mostních objektů se nachází v mapě (viz obr.5).

Na současném mostě by nedošlo k zásadním změnám, jedinou změnou je využití vlečky pro 2 pruhy pro cyklisty s dodržением bezpečnostních odstupů v celkové šířce 4,00 m. Součástí by bylo nové napojení cyklotrasy na násep železničního tělesa v podobě stoupání na 100 m. Na druhé straně by vzniklo rozšíření nájezdu, který by sloužil pro nájezd a sjezd cyklistů z cyklostezky vedené v prostoru vlečky. Řez mostními konstrukcemi je znázorněn na následujícím obrázku (viz obr.8 Řez B–B' Varianta 2). Podrobnější pohled na výkres se nachází v příloze 5.

**Umístění problému – přehledová mapa:**

Obrázek 5 Přehledová mapa s navrženým řešením (zdroj mapového podkladu: mapy.cz)

**Územní plán – detail:**

Obrázek 6 Detail z územního plánu města Štětí (zdroj: Město Štětí)





**Navržené řešení:**

V třetí variantě se uvažuje s novým mostním objektem pro pěší v prostoru, který byl doporučován v rámci spolupráce na územní plánu s ČVUT v Praze, Fakultou architektury. Prostor pěších na mostě přes Labe (ev. č. 26119-1) je využit pro cyklistickou dopravu, která tak nyní povede po obou stranách mostu, a vždy v jednosměrném provozu. Bylo by nutné upravit stávající vedení cyklotrasy, která v současné době odvádí veškerou cyklistickou dopravu na levou stranu mostu. Změna by se minimálně dopadla na současný most, kde by došlo k přidání svislého dopravního značení v podobě značení cyklotrasy a využití chodníku jako cyklotrasy. Znázornění řešení mostních objektů se nachází v mapě (viz obr.9).

Na současném mostě nedochází ke stavebním změnám. Změny se nachází mimo současnou mostní konstrukci. Jedinými stavebními úpravami jsou: Napojení nového mostního objektu do současné cyklotrasy, kde by musela být upravena cyklostezka na společný režim chodců a cyklistů či v rozděleném vodící pruhem. A druhou úpravou v podobě položení nového povrchu mezi přechodem cyklotrasy na komunikaci III. třídy a nájezdem na most, tato úprava včetně dodělání vodorovného značení by přinesla zvětšení bezpečnosti a přehlednosti v okolí. Řez mostními konstrukcemi je znázorněn na následujícím obrázku (viz obr.12 Řez C–C' Varianta 3). Podrobnější pohled na výkres se nachází v příloze 6.

**Umístění problému – přehledová mapa:**

Obrázek 9 Přehledová mapa s navrženým řešením (zdroj mapového podkladu: mapy.cz)

**Územní plán – detail:**

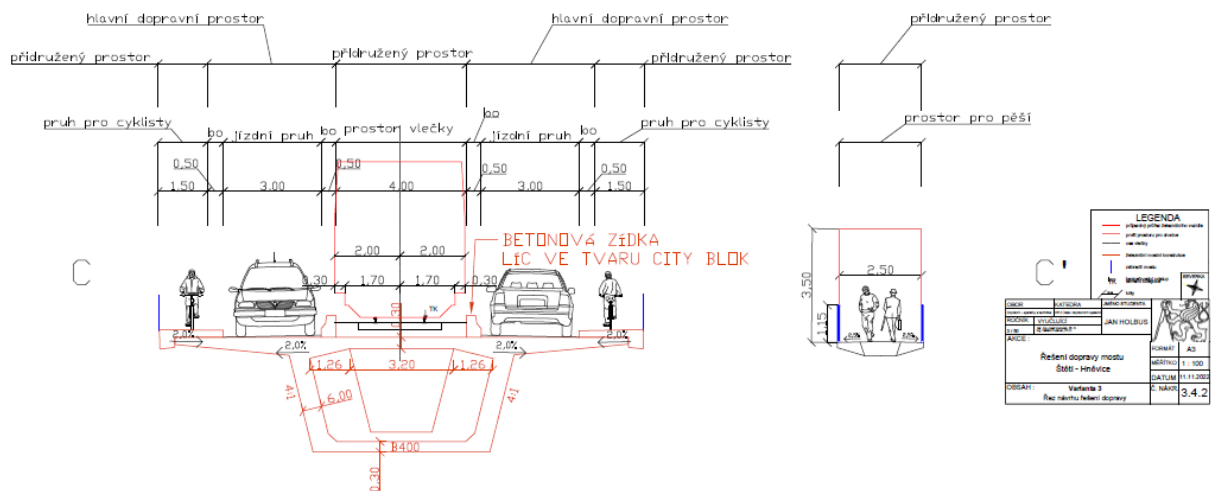
Obrázek 10 Detail z územního plánu města Hněvice (zdroj: Město Hněvice)

Ortofotomapa – detail:



Obrázek 11 Ortofotomapa pohledu na most a okolí (zdroj: mapy.cz)

Řez C–C' Varianta 3 – detail:



Obrázek 12 Řez C–C' Varianta 3



**Navržené řešení:**

V rámci předposlední varianty je uvažováno s novou mostní konstrukcí pro automobilovou dopravu v místě doporučeném v rámci spolupráce na územním plánu města Štětí a ČVUT v Praze, Fakulty dopravní. Dochází ke změně napojení v prostoru nového mostu, kde by na obou koncích vznikly okružní křižovatky, kterými by došlo k napojení na stávající silniční síť. Původní mostní konstrukce bude využívána autobusy, cyklisty a chodci. Vlečka v původním mostě zůstane nezměněna.

V rámci současného mostu by muselo dojít k úpravám na jízdu autobusů po mostě, neboť pro autobusy je vyhrazen pouze jeden jízdní pruh obousměrně.

Mezi nutné úpravy se řadí vybudování světelného signalizačního zařízení, které by bylo napojeno na smyčky, popřípadě na videodetekci, která by rozpoznávala poptávku na začátku mostu od autobusů a byl by tak umožněn vjezd autobusu pouze v jednom směru v jednu chvíli. Pohled na pozici umístění nové mostní konstrukci si můžeme povšimnout na přechozím obrázku (viz obr. 13).

Jak již výše je napsáno dojde k vybudování nového mostu, který se napojí pomocí okružních křižovatek do stávající sítě, s tím spojené změny v podobě svislého a vodorovného dopravního značení v okolí obou mostů. Další stavební úpravou je zapracování smyček do vozovky. Řez variantou 4a se nachází na následujícím obrázku (viz obr.16) a podrobnější výkres se nachází v příloze 7.

**Umístění problému – přehledová mapa:**

Obrázek 13 Přehledová mapa s navrženým řešením (zdroj mapového podkladu: mapy.cz)

**Územní plán – detail:**

Obrázek 14 Detail z územního plánu města Štětí (zdroj: Město Štětí)





**Navržené řešení:**

V poslední variantě dochází oproti předchozí variantě přesunu pěší dopravy na silniční mostní konstrukci, a nedochází tak k budování autobusové detekci na současné mostní konstrukci a mohou tak využít most i složky IZS. Cyklisté využijí na původní mostní konstrukci vybudované chodníky, které již v současnosti využívají na jedné straně mostu. Došlo by tak ke změnám ve svislém a vodorovném dopravním značení na současném mostě. Pohled na přehledovou mapu se nachází níže (viz obr. 17).

Přesunem pěší dopravy na silniční dopravu dojde ke zkrácení docházkové doby z/do centra města. Zároveň dojde k zachování současných tras pro autobusové linky, které se tak nebudou muset řídit detekcí související s přejezdem mostu. Ostatní stavební úpravy jsou stejné jako v předchozí variantě. Řez poslední variantou se nachází na následujícím obrázku (viz obr. 20). Podrobný výkres řez varianty 4b se nachází v příloze 8.

**Umístění problému – přehledová mapa:**

Obrázek 17 Přehledová mapa s navrženým řešením (zdroj mapového podkladu: mapy.cz)

**Územní plán – detail:**

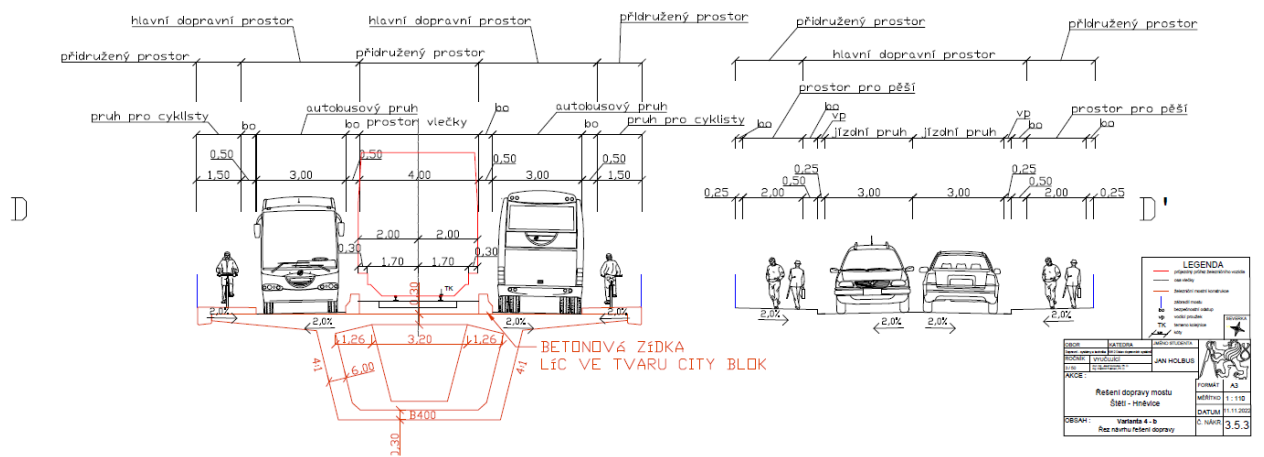
Obrázek 18 Detail z územního plánu města Štětí (zdroj: Město Štětí)

Ortofotomapa – detail:



Obrázek 19 Ortofotomapa pohledu na most a okolí (zdroj: mapy.cz)

Řez D–D' Varianta 4b – detail:



Obrázek 20 Řez D–D' Varianta 4b