



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Vojtěch Hartman

ORGANIZACE DOPRAVY V MÍSTNÍ ČÁSTI
MAŘATICE V UHERSKÉM HRADIŠTI

Diplomová práce

2024



K612 **Ústav dopravních systémů**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Vojtěch Hartman

Studijní program (obor/specializace) studenta:

navazující magisterský – DS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Organizace dopravy v místní části Mařatice
v Uherském Hradišti**

Název tématu (anglicky): Traffic Organization in the District Mařatice
of the City of Uherské Hradiště

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- **anlyza současného stavu organizace dopravy a dopravy v klidu v ulicích K Cihelně, Pod Rochusem, Pod Zahrady, Příčná I., Příčná II., Příčná III. a Vinohradská (dále jen "řešené území") s důrazem na hledisko bezpečnosti dopravy, podmínek pro provoz chodců a cyklistů a pro dopravu v klidu a šířky uličního profilu**
- **návrh řešení kolizí pěšího provozu, cyklistické a automobilové dopravy v celém řešeném území**
- **návrh bezpečných úprav křižovatek v řešeném území dle platných norem**
- **návrh úprav organizace dopravy (směrů jednotlivých ulic) v řešeném území vedoucí k lepšímu a bezpečnějšímu využívání území (návrh jednosměrných a obousměrných úseků)**
- **návrh regulace rychlosti za účelem zklidnění dopravy podle charakteru řešené komunikace (návrh zón 30 a obytných zón)**
- **návrh řešení dopravy v klidu (vymezení parkovacích stání) v rámci zón 30 a obytných zón**
- **doplnění veřejné zeleně v rámci možností**

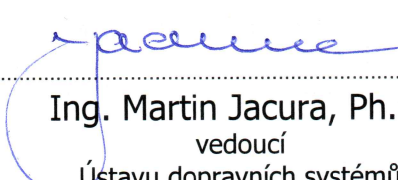



- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí diplomové práce


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.**
Ing. Petr Červenka

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2023**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **15. května 2024**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


Ing. Martin Jacura, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů




prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


Bc. Vojtěch Hartman
jméno a podpis studenta

V Praze dne 30. června 2023

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště děkuji svým vedoucím Ing. Tomáši Padělkovi, Ph.D. a Ing. Petru Červenkovi za odborné vedení a konzultování diplomové práce. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

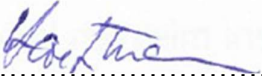
Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon). (pokud nebyla tato závěrečná práce zadána jako utajená dle čl. 15 odst. 11 aktuální Směrnice děkana pro realizaci bakalářských a magisterských studijních programů)

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací a Rámcovými pravidly používání umělé inteligence na ČVUT pro studijní a pedagogické účely v Bc. a NM studiu.

V Praze 15. května 2024



Podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

**ORGANIZACE DOPRAVY V MÍSTNÍ ČÁSTI MAŘATICE
V UHERSKÉM HRADIŠTI**

Diplomová práce

květen 2024

Bc. Vojtěch Hartman

Abstrakt

Předmětem diplomové práce „Organizace dopravy v místní části Mařatice v Uherském Hradišti“ je návrh nového uspořádání ulic Příčná I., Příčná II., Příčná III., Vinohradská, Pod Zahrady, K Cihelně a Pod Rochusem, se zohledněním potřeb místních obyvatel v oblasti parkování, bezpečnosti a zklidňování dopravy s využitím organizace dopravy pomocí jednosměrných ulic, zřízení Zón 30 nebo Obytných zón, prvků zklidňování dopravy a stanovení míst pro odstavování vozidel.

Klíčová slova

Uherské Hradiště, studie, návrh, doprava v klidu, bezpečnost, zklidňování dopravy, organizace dopravy, zóna 30, obytná zóna

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

FACULTY OF TRANSPORTATION SCIENCES

**TRAFFIC ORGANIZATION IN THE DISTRICT MAŘATICE OF THE
CITY OF UHERSKÉ HRADIŠTĚ**

Diploma thesis

May 2024

Bc. Vojtěch Hartman

Abstract

The subject of the diploma thesis „Traffic organization in the district Mařatice of the City of Uherské Hradiště“ is a proposal for a new layout of Příčná I., Příčná II., Příčná III., Vinohradská, Pod Zahrady, K Cihelně, Pod Rochusem, taking into account the needs of local residents in the part of parking, safety and traffic calming, using the organization of traffic using one-way streets, establishment of Zones 30 or Residential zones, elements of traffic calming and determining places for parking vehicles.

Key words

Uherské Hradiště, study, design, stationary traffic, safety, traffic calming, organization traffic, zone 30, residential zone

Obsah

1	Úvod	7
2	Město Uherské Hradiště	8
2.1	Historie	8
2.2	Současnost	9
3	Popis řešení.....	11
3.1	Charakteristika Obytné zóny a Zóny 30	11
3.1.1	Obytná zóna	11
3.1.2	Zóna 30	13
3.1.3	Prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – OsOSPao	14
3.2	Přehled použité literatury	15
3.3	Vymezení řešených lokalit na stávající uliční síti	18
4	Analýza řešené místní části Mařatice.....	20
4.1	Analýza stávajícího stavu	20
4.1.1	Ulice Příčná I.	25
4.1.2	Ulice Příčná II.	27
4.1.3	Ulice Příčná III.	28
4.1.4	Ulice Pod Zahrady	29
4.1.5	Ulice Vinohradská.....	30
4.1.6	Ulice K Cihelně	33
4.1.7	Ulice Pod Rochusem	34
4.1.8	Ulice Družstevní	36
4.1.9	Ulice Strmá.....	36
5	Popis navrženého řešení	37
5.1	Příloha 1.1.1 + Příloha 1.1.2.....	37
5.2	Příloha 1.2 - ulice Příčná / Sokolovská	38
5.3	Příloha 1.3 – ulice Příčná I. (střed)	40
5.4	Příloha 1.4 – ulice Příčná I. / Pod Zahrady	41
5.5	Příloha 1.5 – ulice Pod Zahrady / Příčná II.	43
5.6	Příloha 1.6 – ulice Příčná II. (střed)	46
5.7	Příloha 1.7 – ulice Příčná II. / Vinohradská	47
5.8	Příloha 1.8 – ulice Vinohradská / Příčná III.	50
5.9	Příloha 1.9 – Ulice Pod Zahrady / Příčná III.	51
5.10	Příloha 1.10 – ulice Pod Zahrady / Vinohradská	52
5.11	Příloha 1.11.1 – ulice Vinohradská / K Cihelně / Pod Rochusem / Družstevní; Varianta 1.....	54

5.11.2 Příloha 1.11.2 – ulice Vinohradská / K Cihelně / Pod Rochusem / Družstevní; Varianta 2	56
5.11.3 Příloha 1.11.3 – ulice Vinohradská / K Cihelně / Pod Rochusem / Družstevní; Varianta 3	56
5.12 Příloha 1.12 – ulice K Cihelně (střed)	57
5.13 Příloha 1.13 – ulice K Cihelně / Sokolovská	58
5.14 Příloha 1.14 – ulice Pod Rochusem (jih).....	59
5.15 Příloha 1.15 – ulice Pod Rochusem (střed)	60
5.16 Příloha 1.16 – ulice Pod Rochusem.....	60
5.17 Příloha 1.17 – ulice Pod Rochusem / Sokolovská.....	60
6 Závěr	61
7 Seznam použité literatury a zdrojů	62
8 Seznam příloh	63

1 Úvod

Diplomová práce je dopravně – inženýrskou studií řešené místní části Mařatice v Uherském Hradišti. Každé město si prochází rozvojem jednotlivých místních částí, buď už z hlediska rekonstrukce nebo dílčích stavebních úprav místních residentů. Vždy je ale třeba brát ohled, aby veškeré tyto úpravy splňovaly podmínky pro bezpečnost.

Cílem diplomové je provést analýzu současného stavu organizace dopravy a dopravy v klidu v ulicích K Cihelně, Pod Rochusem, Pod Zahrady, Příčná I., Příčná II., Příčná III. a Vinohradská s důrazem na hledisko bezpečnosti dopravy, podmínek pro provoz chodců a cyklistů a pro dopravu v klidu a šířky uličního profilu. Navrhnout řešení kolizí pěšího provozu, cyklistické a automobilové dopravy v celém řešeném území. Navrhnout nové, a zároveň upravit bezpečnost stávajících, křižovatek v řešeném území. Upravit stávající organizaci dopravy v řešeném území k lepšímu a bezpečnějšímu využívání území. Regulovat rychlost dopravy za účelem zklidnění dopravy podle charakteru řešené komunikace (Obytná zóna / Zóna 30). Zohlednit stávající stav dopravy v klidu a navrhnout nová parkovací stání. Zachovat v co největší míře stávající stav vegetace a v rámci možností navrhnout novou. Navrhnout chodníkové plochy, které v současné chvíli v řešené oblasti chybí a chodci jsou nuceni se pohybovat souběžně s automobilovou dopravou.

Veškeré návrhy budou odpovídat současným českým technickým normám a technickým podmínkám. Řešené území bylo rozděleno na celkem 20 příloh v měřítkách 1:1 000 (koordinační situace) a 1:250 (situační plán). Některé přílohy byly navrženy ve vícero variantách z důvodu jednotlivých možných řešení dané problematiky. Vlečné křivky byly prověřeny v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking.

Níže uvedený obsah diplomové práce popisuje analýzu stávajícího stavu řešené oblasti s návazností na popis jednotlivých příloh. Veškeré uvedené fotografie v kapitole 4.1 Analýza stávajícího stavu a jednotlivých podkapitolách byly pořízeny autorem diplomové práce během osobního průzkumu v únoru 2024.

2 Město Uherské Hradiště

2.1 Historie

Mírné klimatické podmínky, úrodná půda v nivě řeky Moravy a tři říční ostrovy předurčily, tomuto místu, osídlení již v době kamenné. Zmínky o jakémisi ostrovním opevnění pochází z 8. a 9. století, kdy tímto místem vedly obchodní cesty. Předpokládá se, že dřívější osídlení spadalo pod správu Velkomoravské říše, ale po zániku význam tohoto místa pominul.

Ve 13. století docházelo v jihovýchodní Moravě k častým nepřátelským nájezdům. Nájezdy trpělo obyvatelstvo, ale i klášter Velehrad, postaven na počátku 13. století cisterciáckým řádem, zobrazen na obrázku číslo 2. Listina krále Přemysla Otakara II. z roku 1527 dosvědčuje, že město bylo založeno, aby ochraňovalo klášter, ale také blízkou zemskou hranici. Z prvopočátku bylo město pojmenováno jako Nový Velehrad, ale na konci 13. století bylo tohoto názvu upuštěno a následně pojmenováno jako Hradiště. Přívlastek "Uherské" se začal používat až v 18. století.

Město získalo řadu výsad, z kterých značně profitovalo. Dálková cesta vedoucí do Uher byla přeložena tak, aby procházela městem, vznikl nejrozvinutější tržní režim v království, právo ražby mincí a možnost vybudování kamenného opevnění.

Město v průběhu historie odolávalo nájezdům a bojům s nepřáteli českého státu. Pouze jedinkrát bylo dobyto v roce 1742 pruskými vojsky. V 19. století došlo k rozšíření půdorysu města, které se začalo rozšiřovat na úkor stávajících hradeb. [2]

Každoročně se v Uherském Hradišti konají Slovácké slavnosti vína a otevřených památek. Slavnosti mají symbolizovat bohatost a rozmanitost tradiční lidové kultury na Slovácku. S těmito slavnostmi se pojí i navrhovaná ulice Vínohradská, která je jednou z ulic, kterou procesí prochází, a proto její návrh byl tomu uzpůsoben. [3]



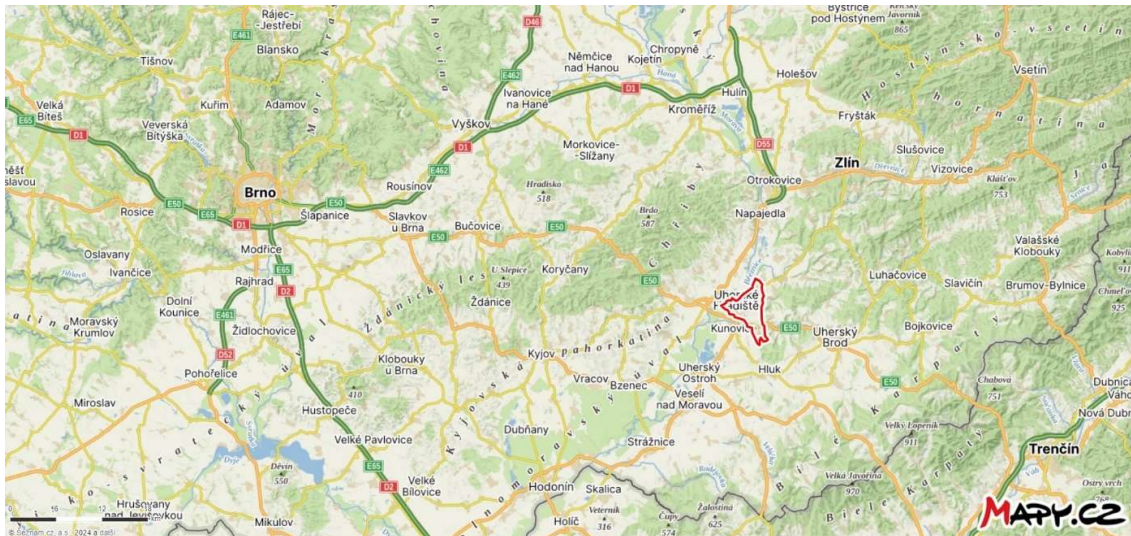
Obrázek 1 Slovácké slavnosti vína [3]



Obrázek 2 Poutní místo Velehrad [foto autor]

2.2 Současnost

Město Uherské Hradiště se nachází v okrese Uherské Hradiště ve Zlínském kraji, jihovýchodně od Brna, s dojíždkovou vzdáleností 74 km, a na jih od Zlína, s dojíždkovou vzdáleností 30 km, viz. obrázek číslo 3. [4]



Obrázek 3 poloha Uherského Hradiště [4]

Uherské Hradiště je tvořeno sedmi městskými čtvrtěmi, a to centrum, Jarošov, Mařatice, Míkovice, Rybárny, Sady a Vésky. Řešená lokalita se nachází v městské části Mařatice, viz. obrázek číslo 4. [1]



Obrázek 4 městská část Mařatice [4]

Okolo města je veden obchvat silnice I/50 Brno – Trenčín. Řešenou oblastí je vedena silnice II/497, která je silnicí II. třídy a vede z Uherského Hradiště do Bohuslavic u Zlína. Město obsluhuje 18 vozů městské hromadné dopravy, jejímž zřizovatelem je ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. Železniční doprava v Uherském Hradišti je zavedena od roku 1841. Stanice Staré Město byla stanicí na Severní dráze císaře Ferdinanda, první parostrojní železnici v českých zemích, a byla součástí města. V současnosti se stanice jmenuje Staré Město u Uherského Hradiště. Železniční stanice byla takto vybudována, aby železnice neprocházela historickým centrem. Následně byla vystavěna lokální dráha ze Starého Města přes centrum Uherského Hradiště do Uherského Brodu. [1]

V současnosti je Uherské Hradiště koncovou stanicí trati 340 Brno – Uherské Hradiště, která je neelektrifikovaná. Staniční budova železniční stanice Uherské Hradiště byla roku 2011 vyhlášena nejkrásnějším nádražím roku, viz. obrázek číslo 5. [1]



Obrázek 5 Staniční budova Uherské Hradiště [1]

3 Popis řešení

Výsledný návrh řešené místní části Mařatice, obsažený v diplomové práci, byl navrhován za pomoci technických podmínek a českých technických norem ČSN. Možnosti, které byly v rámci diplomové práce možné navrhnout, byly nejdříve podrobeny místnímu průzkumu místní části Mařatice, dne 29. února 2024. Zdokumentováním oblasti byly zjištěny stávající objekty, které byly v co největší míře zachovány. Nutné je zde zmínit místní význam ulice Vinohradská, kterou je každoročně vedeno procesí pojmenované "Slovácké slavnosti vína". V této ulici nebyly navrhovány žádné nové fyzické hrany, které by omezovaly průchod procesí.

Velmi podstatná část, celé řešené oblasti, byla navržena v kombinaci dvou dopravních režimů, a to Obytná zóna a Zóna 30. V kapitole 3.1 Charakteristika Obytné zóny a Zóny 30 budou uvedeny veškeré charakteristické prvky těchto oblastí, pro lepší porozumění návrhu čtenářům, kteří se problematice, popisované v této diplomové práci, tolik neorientují.

Veškeré nově navržené směrové prvky pozemních komunikací, myšleno křižovatky, šikany, bodová zúžení a směrové ostrůvky, byly prověřeny vlečnými křivkami. Vlečné křivky vyplývají ze směrodatného obrysu vozidla a polohy náprav, při průjezdu směrovým prvkem pozemní komunikace. V rámci diplomové práce byly vlečné křivky provedeny v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking, pro typ vozidla ASKO 3 – Automobil pro soz komunálního odpadu se třemi nápravami.

Diplomová práce popisuje návrh nového dopravního i stavebního uspořádání, lze tedy říct, že v případě realizace by se jednalo o rekonstrukci stávajícího stavu. Bylo tedy nutno respektovat Vyhlášku č. 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečující užívání staveb. Ve stručnosti, byly navrhovány prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Způsob navrhování těchto prvků bude uveden v kapitole 3.1.3 Prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – OsOSP a O.

3.1 Charakteristika Obytné zóny a Zóny 30

3.1.1 Obytná zóna

„Obytná zóna je charakterizována jako místní (případně účelová) komunikace funkční podskupiny D1 – komunikace se smíšeným provozem. Budují se ve stávajících i nových obytných souborech a slouží přímé obsluze všech objektů za stanovených podmínek provozu.

Cílem navrhování obytné zóny je přizpůsobení provozu vozidel pobytové funkci přilehlé zástavby či prostoru.

V obytné zóně se všichni účastníci provozu dělí o společný prostor. Pobytová funkce této komunikace převládá nad funkcí dopravní. To je zdůrazněno jejím stavebním řešením.

Provozní podmínky

Základní provozní podmínky vyplývají z ustanovení § 12 a § 39 zákona č. 361/200 Sb.:

- *řidič smí jet rychlostí nejvýše 20 km/h,*
- *řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo,*
- *stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště,*
- *chodec smí využívat obytnou zónu v celé její šířce,*
- *jsou povoleny hry dětí přímo v dopravním prostoru,*
- *chodci i hrající si děti musí umožnit vozidlům jízdu,*
- *při vjíždění z obytné zóny na jinou pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě.*

Atributy

Mezi základní atributy obytné zóny patří:

- **Smíšený provoz** – všichni uživatelé (řidiči motorových vozidel, cyklisté a chodci) sdílejí společný dopravní prostor. Z příslušných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. vyplývá, že se jedná o prostor se zvýhodněním pěšího provozu.
- **Jedna výšková úroveň** – prostor místní komunikace je řešen zpravidla v jedné výškové úrovni. Oddělení dopravního a pobytového prostoru je provedeno opticky (odlišný povrch), v odůvodněných případech i fyzickými zábranami (obrubník, chodníkové sloupky apod.).
- **Usměrnění pohybu vozidel pomocí stavebních úprav** – pohyb vozidel je omezen provedenými opatřeními pro regulaci rychlosti (šíkana, zúžení, zpomalovací práh apod.), která neumožní jet rychlostí, jež by svými možnými důsledky ohrožovala bezpečnost ostatních uživatelů. Fyzická opatření sloužící jako prvek dopravního zklidňování jsou součástí obytné zóny.

- **Vyznačení dopravními značkami** – obytná zóna je na začátku označena dopravní značkou č. IZ5a „Obytná zóna“ a na konci dopravní značkou č. IZ5b „Konec obytné zóny“. Uvnitř obytné zóny se dopravní značky používají pouze v odůvodněných případech.
- **Stavební úprava vjezdu** – označení začátku obytné zóny dopravním značením samo o sobě nestačí. Vjezd i výjezd musí být stavebně upraven způsobem, který jednoznačně upozorní na odlišnost dopravního režimu v obytné zóně.
- **Vyloučení zbytné dopravy** – z provozu v obytné zóně musí být vyloučená doprava vzhledem k obytné zóně průjezdná. To musí být řešeno návrhem organizace dopravy v širší oblasti, zejména návrhem vhodné sítě obslužných komunikací, na které obytné zóny navazují.
- **Nadřazenost pobytové funkce nad funkcí dopravní** – je účelné zužovat šířku dopravního prostoru ve prospěch pobytového prostoru. Nedílnou součástí návrhu obytné zóny jsou prvky zvyšující pobytovou kvalitu zóny (místa pro sezení, hřiště, řešení zeleně apod.). Je velkou chybou tyto prvky opomíjet ve snaze snížit náklady. Bez nich se z obytné zóny stává pouze komunikace s omezenou rychlostí jízdy.
- **Možnost her i v dopravním prostoru** – specifikem obytné zóny je možnost umísťovat plochy pro hru i do dopravního prostoru.
- **Zeleň** – kvalitní zeleň je nejen nezbytným estetickým prvkem, ale i důležitým nástrojem zklidňování dopravy.“ [6]
- **Stání je dovoleno pouze na vymezených místech** – barevně odlišitelných od části pozemní komunikace charakterizující vozovku.

3.1.2 Zóna 30

Zóna 30 je definována jako ohraničená část obce, jejíž začátek je označen svislým dopravním značením IZ8a „Zóna s dopravním omezením“ a konec je označen svislým dopravním značením IZ8b „Konec zóny s dopravním omezením“. Zóna je tvořena, zpravidla obslužnými komunikacemi, jejichž pobytová funkce přebývá. V celé Zóně 30 je nejvyšší povolená rychlost stanovena na 30 km/h. V rámci Zóny 30 má být navržen chodník, jenž má sloužit pro pohyb chodců, kdy tedy členění na chodník a vozovku má být zachováno. Chodci mohou přecházet kdekoliv, nejlépe však v místech pro přecházení, vyznačení přechodu pro chodce bývá zbytečné. Cyklisté jsou vedeni společně s vozidly ve vozovce, v jednosměrných komunikacích, bývá

zvykem, že cyklisté mají povolený provoz v protisměru. V místech křižovatek stykových či průsečných platí přednost zprava, pokud tomu není uvedeno jinak. V rámci místních poměrů, lze zachovat kombinaci P2 „Hlavní pozemní komunikace“ a P4 „Dej přednost v jízdě!“. Vozidla mohou parkovat kdekoliv při okraji vozovky, pokud nejsou žádná místní omezení. Výskyt svislých dopravních značení se omezuje pouze na místní úpravu provozu (jednosměrný provoz, zákaz vjezdu apod.) Šířky jízdních pruhů by měly být v nižších hodnotách, aby neumožňovaly rychlý průjezd vozidlům, zároveň by měly být doplňovány o prvky zklidňující dopravu, např. šikany, dlouhé zpomalovací prahy, miniokružní křižovatky apod. [7]

3.1.3 Prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – OsOSP a O

Na základě Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, byly v řešené oblasti navrženy prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zkráceně OsOSP a O.

Byly navrhovány tyto prvky: signální pás, varovný pás a umělá vodící linie. Přirozenou vodící linii jsou myšleny stěny přilehlých budov u chodníkových ploch a zahradní obrubník na rozmezí chodníku a ploch zeleně. Tyto prvky byly navrhovány v místech možného vstupu, osob s omezenou schopností pohybu a orientace, do vozovky. Především byly navrhovány na přerušovaných místech chodníků v místech křižovatek, vstupu do obytných zón, u zvýšených křižovatkových ploch a snížených chodníků, z důvodu výskytu příjezdové cesty k přilehlé budově nebo podélného parkovacího stání mimo pozemní komunikaci.

Signální pás slouží pro označení orientačně důležitého místa, a zároveň vede nevidomého ve směru chůze. Délka musí být nejméně 1,5 metrů a šířka v rozmezí hodnot 0,8 – 1 metrů. V návrhu byla použita šířka 0,8 metrů pro všechny nově navrhované signální pásy. Signální pásy by měly být vedeny přímo a změna směru by měla být provedena v pravém úhlu. Signální pás by měl být ukončen vždy u přirozené vodící linie. U míst pro přecházení byl signální pás odsazen od varovného pásu v šířce 0,4 metrů.

Varovný pás ohraničuje místo, které je pro nevidomé osoby trvale nebezpečné. Zejména označení hranice mezi chodníkem a vozovkou, kde silniční obrubník je ve výšce menší než 0,08 metrů. Varovný pás byl, v šířce 0,4 metrů, navrhován v místech začátku a konce obytné zóny, u zvýšených křižovatkových ploch, dlouhého zpomalovacího prahu integrovaného s místem pro přecházení, snížených chodníkových ploch, míst pro přecházení a sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty.

Umělá vodící linie byla, v šířce 0,42 metrů, navrhována v místech pro přecházení, kde docházelo k přerušení přirozené vodící linie, na vzdálenost větší než 6 metrů. [8]

3.2 Přehled použité literatury

V rámci diplomové práce, pro následný návrh řešené oblasti, byly používány níže uvedené české technické normy a technické podmínky. V některých částech popisu jednotlivých příloh, nebyly uvedeny jednotlivé technické normy nebo technické podmínky, z kterých bylo čerpáno. Proto budou uvedeny zde, s popisem a problematikou, pro kterou byly, v rámci návrhu, použity.

České technické normy:

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Dodržení minimální šířky chodníkových ploch 1,5 metrů. V návrhu byly navrhovány šířky chodníků v hodnotách 1,75 metrů a 2 metry.

Navržení šířek pozemních komunikací, které odpovídají výše uvedené normě ČSN 73 6110. Nejmenší šířka pozemní komunikace byla navržena v hodnotě 3,5 metrů v oblasti s nově navrženou Obytnou zónou. V obousměrných Obytných zónách byly navrženy výhybny ve smyslu míjení vozidel na plochách určených pro vjezd a výjezd z garáží.

Šířka pozemních komunikací v místech výjezdů od přilehlých budov byla navrhována v šířce 4,25 metrů. [9]

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

Byla navrhována podélná parkovací stání se šířkou 2 metry. Délka základního podélného parkovacího stání byla navrhována v délce 5,75 metrů (mezi krajními stáními). Délka krajního podélného parkovacího stání byla navrhována v délce 6,75 metrů. Tyto délky byly navrhovány pro způsob parkování couvání. V místech s pevnou překážkou bylo nutné uvažovat s bočním odstupem od pevné překážky v šířce 0,4 metrů. V návrhu byly navrženy větší boční odstupy, než jsou uvedené v příslušné normě, z důvodu stávajících podélných parkovacích stání.

Byla navržena dvě kolmá parkovací stání se šířkou 3,20 metrů, se zahrnutým bočním odstupem šířky 0,4 metrů pro lehká užitková vozidla (dodávky) a délkou 5 metrů. Z hlediska šířky prostoru pozemní komunikace před kolmými parkovacími stáními (6 metrů), budou místa splňovat podmínky pro parkování lehkých užitkových vozidel. V rámci průzkumu bylo zaznamenáno na tomto místě lehké užitkové vozidlo. Způsob parkování bylo navrženo couvání. [10]

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

Dle této normy byl brán ohled na navržení místa křižovatky ulice Vinohradská a Pod Rochusem. Především, aby stavební uspořádání splňovalo úhel křížení u úrovně křižovatky v rozsahu 75° až 105° a nedocházelo k psychologické přednosti jednoho nebo druhého jízdního směru. [11]

Technické podmínky:

TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

Dle těchto technických podmínek bylo navrhováno použití jednotlivých svislých dopravních značení, v rámci řešené oblasti. Dále sloužily pro zhodnocení stávajících kombinací svislých dopravních značení, zda je možné je ponechat nebo zrušit. [12]

TP 85 Zpomalovací prahy

Byly použity pro určení rozměrů zpomalovacích prahů a polštářů, které byly v rámci tohoto nového návrhu použity.

Navrženy byly dlouhé zpomalovací prahy lichoběžníkového tvaru v Obytných zónách, ať už na vjezdu do Obytné zóny nebo uvnitř Obytné zóny, z hlediska zklidnění průjezdu daných ulic vozidly. Základní délka prahu byla navržena v minimální délce 5 metrů, včetně délek ramp, a to 1 metr. V ulici Vinohradská byl navržen dlouhý zpomalovací práh lichoběžníkového tvaru integrovaný s místem pro přecházení, kdy délka dlouhého zpomalovacího prahu byla odvozena od požadavku na místo pro přecházení a tedy 7,25 metrů, včetně ramp. Sklon nájezdových ramp byl navržen v poměru 1:10, pro nejvyšší povolenou rychlost 20–30 km/h.

Dále byl navržen jeden zpomalovací polštář lichoběžníkového tvaru, s délkou a šířkou 2 metry, a bočním odstupem od silničních obrub 0,75 metrů, po obou stranách pozemní komunikace. Sklon nájezdových ramp byl navržen v poměru 1:10. [13]

TP 103 Navrhování obytných a pěších zón

Výchozí podklad pro navržené dopravní uspořádání v nově navržených Obytných zónách, více k Obytným zónám bylo uvedeno v kapitole 3.1.1 Obytná zóna. [6]

TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení

Byly použity pro správné navržení vodorovného dopravního značení ohraničující nově navrženou miniokružní křižovatku, a to V 2b (1,5/1,5/0,25) „Podélná čára přerušovaná“. [14]

TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích

V rámci řešené oblasti byla navržena miniokružní křižovatka, definována jako zklidňující prvek v Zónách 30. Dle uvedených Technických podmínek 135 byla navržena miniokružní křižovatka s vnějším průměrem 14 metrů, šířkou okružního pásu 4 metry a průměrem pojížděného středového ostrova 6 metrů. Středový ostrůvek byl navržen zkoseným obrubníkem zvýšeným o 0,05 metrů oproti okružnímu pásu, aby bylo možné jej přejíždět většími vozidly. Středový ostrůvek byl navržen odlišným materiálem, než byla navržena vozovka pozemní komunikace. [15]

TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty

Byly navrženy integrační opatření pro cyklistický provoz v řešené oblasti, a to ochranný pruh pro cyklisty a piktogramový koridor pro cyklisty.

Ochranný pruh pro cyklisty byl vyznačen vodorovným dopravním značením V 2b (1/1/0,125) „Podélná čára přerušovaná“ a V 14 „Symboly jízdního kola“ v šířce 1,25 metrů, doplněn o V 9a „Směrové šipky“ v místech k tomu potřebných. V 14 „Symboly jízdního kola“ byl navrhován v mezikřižovatkových úsecích v rozestupech 30 metrů a bodově v křižovatkových úsecích. Byly navrženy dva způsoby vyznačení ochranných pruhů pro cyklisty. V rámci jednosměrného provozu se šířkou pozemní komunikace 3,75 metrů, kde 2,5 metrů zahrnuje jízdní pruh pro vozidla a 1,25 metrů ochranný pruh pro cyklisty. V rámci obousměrného provozu šířka pozemní komunikace 6 metrů, kde 3 metry zahrnuje jízdní pruh pro vozidla a dvakrát 1,5 metrů, po stranách komunikace, pro obousměrný průjezd cyklistů, více k tomuto opatření v kapitole 5.10 Příloha – Ulice Pod Zahrady / Vinohradská.

Piktogramový koridor pro cyklisty byl vyznačen vodorovným dopravním značením V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“. Byl navržen v protisměrném směru jízdy vozidel, v ulicích K Cihelně a Pod Zahrady. Boční bezpečnostní odstupy byly navrženy od podélného parkovacího stání vozidel ve vzdálenosti 1,25 metrů a od kraje silniční obruby ve vzdálenosti 0,75 metrů. Rozestupy jednotlivých piktogramů byly navrženy na základě výskytu příjezdových cest k přilehlým domům, kde v místě vjezdu byl piktogram umístěn. V mezikřižovatkových úsecích byly rozestupy piktogramů navrženy ve vzdálenosti 12 metrů a v místech křižovatkových úseků ve vzdálenosti 5 metrů.

Dále byl navržen jízdní pruh pro cyklisty v šířce 2,5 metrů pro obousměrný provoz, doplněn o vodorovné dopravní značení V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“. [16]

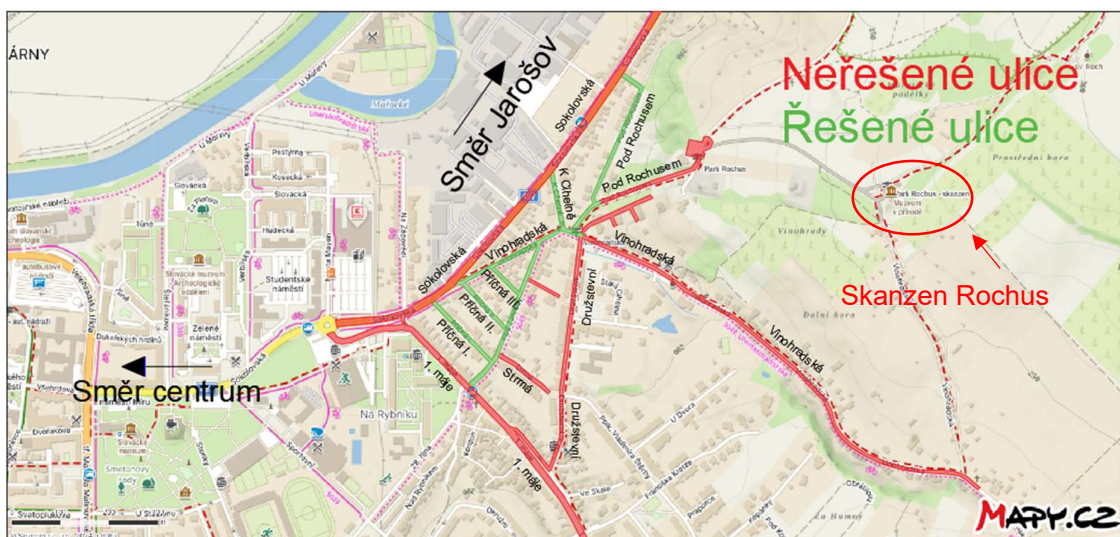
TP 218 Navrhování zón 30

Výchozí podklad pro navržené dopravní uspořádání v nově navržených Zónách 30, více k Zónám 30 bylo uvedeno v kapitole 3.1.2 Zóna 30. [7]

Dále byla v návrhu použita Vyhláška č. 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečující užívání staveb, více k této Vyhlášce bylo uvedeno v kapitole 3.1.3 Prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – OsOSP a O. [8]

3.3 Vymezení řešených lokalit na stávající uliční síti

Na níže uvedeném obrázku číslo 6, byla graficky vymezená místní část města Uherské Hradiště – Mařatice a grafické znázornění řešených a neřešených ulic ve vymezené oblasti, kterou diplomová práce popisuje. Na obrázku číslo 6 byl vyznačen Skanzen Rochus, který je v této lokalitě turisticky vyhledávaným místem. Řešené a neřešené ulice jsou barevně rozlišeny. Řešené ulice představuje zelená barva a neřešené ulice představuje červená barva.



Obrázek 6 vyznačené řešené a neřešené ulice [4]

Ulice, které podléhají přílohám diplomové práce jsou:

- Ulice Příčná I.
- Ulice Příčná II.
- Ulice Příčná III.
- Část ulice Vinohradská – po křižovatku s ulicí Družstevní
- Ulice Pod Zahrady
- Ulice K Cihelně
- Část ulice Pod Rochusem – mimo parkoviště Park Rochus

Ulice, které nepodléhají přílohám diplomové práce a byly uvedené v textu jsou:

- Ulice Sokolovská
- Ulice 1. máje
- Část ulice Vinohradská – od křižovatky s ulicí Družstevní
- Část ulice Pod Rochusem – parkoviště Park Rochus
- Ulice Družstevní
- Ulice Strmá

4 Analýza řešené místní části Mařatice

4.1 Analýza stávajícího stavu

Místo řešení, jak již bylo uvedeno v názvu práce, se nachází v intravilánu v místní části Uherského Hradiště – Mařatice. V rámci zpracování diplomové práce byly řešeny tyto ulice Příčná I., Příčná II., Příčná III., část ulice Vinohradská po křižovatku s ulicí Družstevní, Pod Zahrady, K Cihelně a Pod Rochusem – mimo parkoviště Park Rochus a jejich napojení na ulice Sokolovská a 1. máje. Jedná se o oblast s nízkou zástavbou rodinných domů.

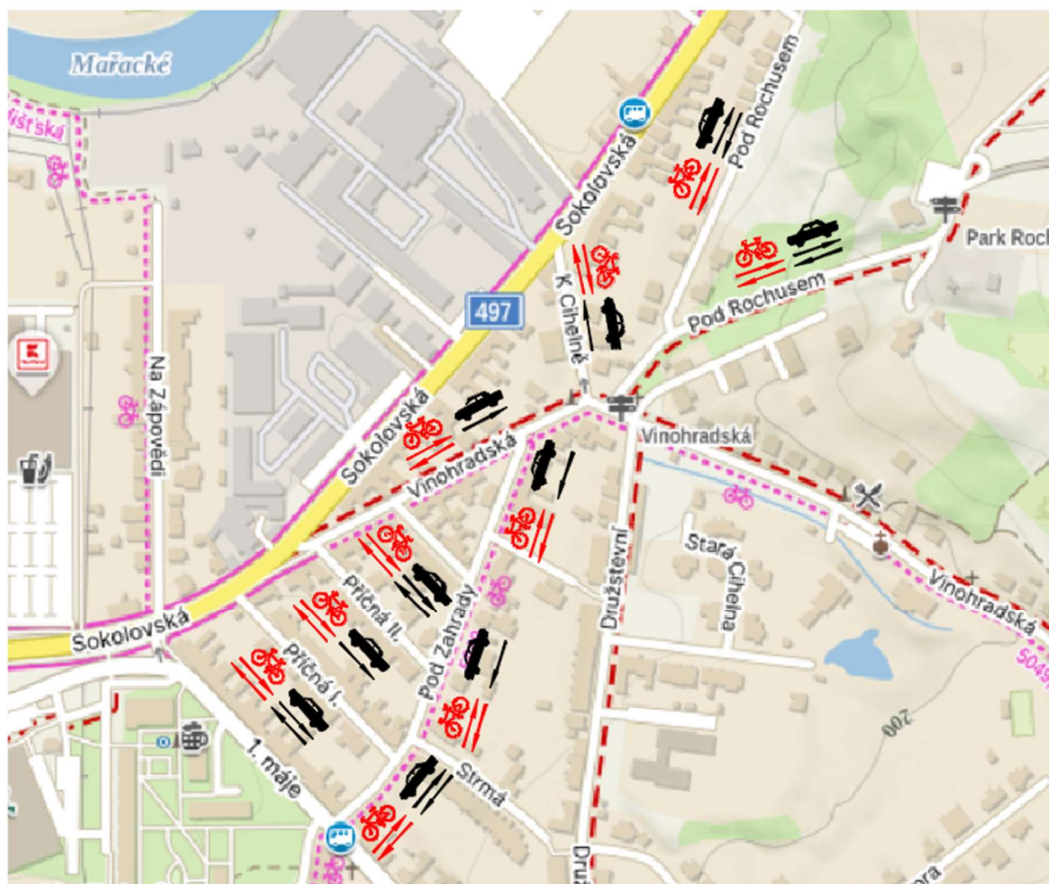
Uskupení těchto ulic tvoří poměrně komplikovanou oblast, kterou bylo potřeba pomocí svislých dopravních značení a prvků zklidňování dopravy lépe zorganizovat, než tomu bylo doposud. Stěžejními body, které bylo zapotřebí v této oblasti upravit, byly křižovatky ulic K Cihelně, Pod Rochusem, Družstevní a Vinohradská, kde je každoročně veden průvod v rámci Slovákých slavností vína. Skrz řešenou oblast vedou dvě cyklostezky – Uherskohradištská a cyklostezka č. 5049, které jsou v místní části Mařatice dostatečně vyznačeny souborem svislých dopravních značení IS 21 „Směrová tabulka“ a cyklisté se mohou pohybovat v celé oblasti bez omezení. V návrhu bylo vedení cyklotras nezměněno a byl veden důraz na zkvalitnění a bezpečnost cyklistů v řešené oblasti.

Do/z řešené oblasti z ulic 1. máje a Sokolovská se lze dostat pěti příjezdovými/odjezdovými komunikacemi. Obousměrná příjezdová/odjezdová komunikace se nachází v místě křižovatky ulic 1. máje a Pod Zahrady a ulic Sokolovská a Vinohradská. V režimu jednosměrné komunikace bylo možné se z řešené oblasti dostat v místě křižovatky ulic Sokolovská a K Cihelně, viz. obrázek číslo 7. V dalších dvou možných odjezdových/příjezdových komunikacích, v současném stavu ulic Příčná I. a Pod Rochusem, se nachází svislá dopravní značení v kombinaci – B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“, viz. obrázek číslo 14 a 17. Tato kombinace se také nachází u každého vjezdu do již zmíněných ulic Příčná I., Příčná II., Příčná III. a části ulice Pod Rochusem ve směru na Skanzen Rochus a na křížení s ulicí Sokolovská. S největší pravděpodobností tato kombinace svislého dopravního značení, byla zhotovena na základě žádosti místních residentů, aby v těchto ulicích eliminovala průjezd vozidel, která si tímto pohybem zkracovala trasu. V rámci osobního průzkumu současného stavu řešené oblasti byl zaznamenán v ulici Pod Zahrady zvýšený pohyb vozidel u prodejny autobaterií. Vozidla se následně otáčela v prostoru křižovatky v ulici Pod Zahrady a ulice Strmá, aby se dostala zpátky na ulici 1. máje a nemusela projíždět skrz celou řešenou oblast.



Obrázek 7 stávající dopravní uspořádání [4]

Na obrázku číslo 8 bylo vyobrazeno nové dopravní upořádání řešených ulic. Cyklisté se mohou pohybovat v celé řešené oblasti bez omezení. Pro automobily byla navržena možnost vjíždět do ulic Příčná I., Příčná II. a Příčná III. V ulici Příčná II., v ulici Vinohradská a část ulice Pod Zahrady po křižovatku s ulicí Strmá byl navržen jednosměrný provoz.



Obrázek 8 nově navržené dopravní uspořádání [4]

Řešená oblast byla navštívena 29. února v roce 2024. Počasí dosahovalo, na tuto dobu, značně vysoké teploty, okolo 17 °C, počasí bylo slunné bez mračen. Průzkum byl prováděn za pomoci délkoměrného kolečka, viz. obrázek číslo 9, které bylo vypůjčeno od pana Ing. Tomáše Kohouta z Ústavu soudního znelectví v dopravě. Naměřené hodnoty byly zaznamenávány do papírů formátu A4, ve kterých byl předem zakreslen stávající stav komunikací získaných ze souboru ve formátu .dwg obdržených od města Uherské Hradiště, který byl ale potřeba upravit podle ortofotomapy. V každé ulici byl zvolen výchozí bod měření, např. sloup veřejného osvětlení, jehož poloha byla zaznamenána v mapě pasportu veřejného osvětlení, viz. níže. Z výchozího bodu byly měřeny vzdálenosti k jednotlivým bodům, které bylo zapotřebí přenést do následně vypracovaného výkresu. Byly zaznamenávány vjezdy k přilehlým pozemkům a stavební úpravy místních residentů. Chtěl být i kladen důraz na zaznamenání vpustí kanalizací, elektrických skříní nebo internetových sloupků společnosti CETIN, ale v rozsahu řešené oblasti a velkého počtu výskytu těchto prvků (skoro před každým domem) docházelo k nepřehlednostem v záznamovém papíru. Po každém změření dílčího úseku bylo zapotřebí odložit délkoměrné kolečko, aby bylo možné údaj zaznamenat do záznamového papíru. To s sebou přineslo výrazně velké nepřesnosti a s následným porovnáním s ortofotomapou,

hodnoty skoro vůbec nekorrespondovaly. Proto veškeré vjezdy na přilehlé pozemky a stavební úpravy byly zakreslovány za pomoci ortofotomapy. Následně byla provedena pouze fotodokumentace, aby byla zaznamenána místa parkování vozidel místních residentů, stávající stav komunikací, stavební úpravy, které budou sloužit pro obhajobu výsledných navržených úprav a technický stav svislých dopravních značení.



Obrázek 10
Délkoměrné kolečko [foto autor]

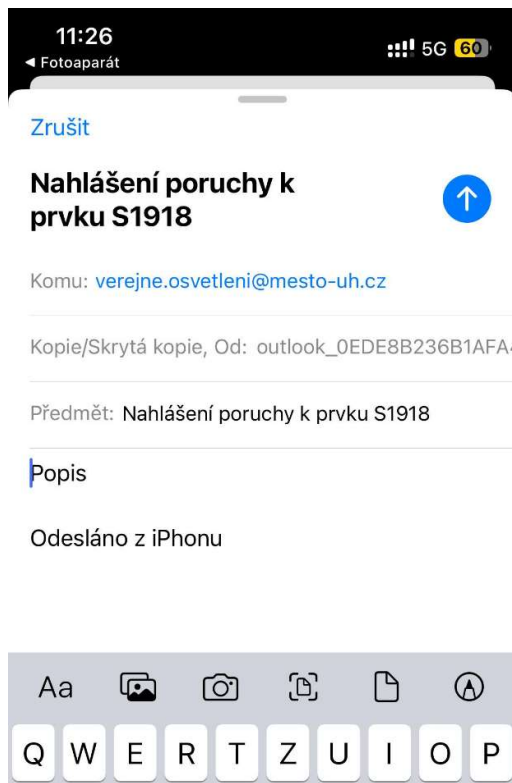


Obrázek 9
SDZ IS4a foceno v ulici Vinohradská
[foto autor]

V řešené oblasti se nachází značný počet objektů, které bylo nutno v rámci návrhu zachovat. Sloupy vysokého napětí, sloupy pouličního napětí a stávající vegetace byly v co největší možné míře, této studii, do výkresu zaznamenány a následně v návrhu respektovány. K zaznamenání veřejného osvětlení výrazně pomohl městský geografický informační systém (GIS), kde město uchovává informace o pasportu komunikací, mobiliáře, ale také veřejného osvětlení. Každému sloupu veřejného osvětlení příslušel QR kód a identifikační číslo. Po načtení QR kódu byl automaticky vygenerován e-mail adresován zodpovědné osobě, kde v předmětu bylo uvedeno „Nahlášení poruchy k prvku S1918“, viz. obrázek číslo 11 a 12.

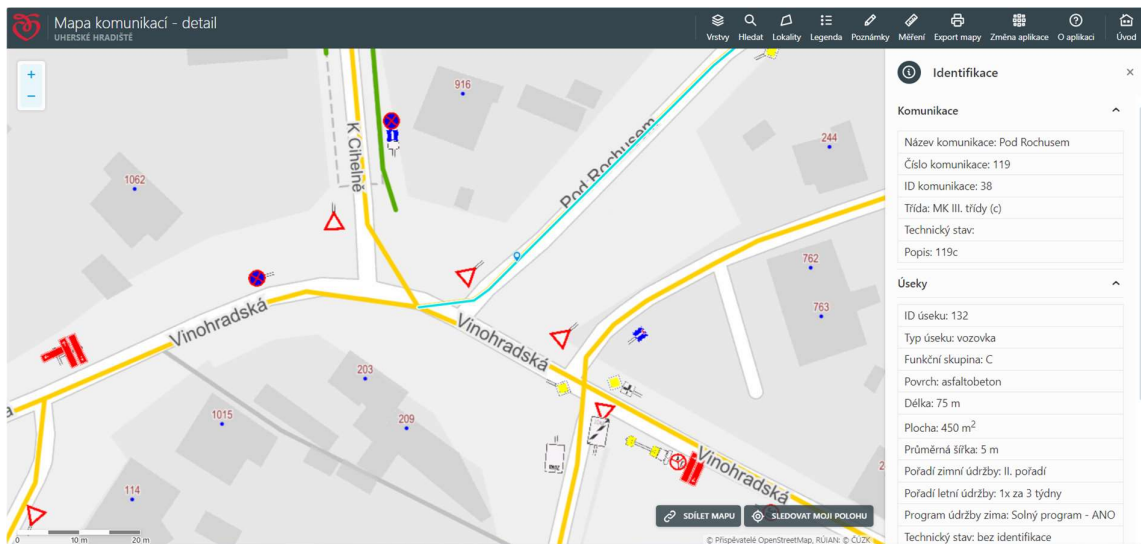


Obrázek 11
QR kód na sloupu veřejného osvětlení
[foto autor]



Obrázek 12
automaticky vygenerovaný e-mail
[foto autor]

Geografický informační systém (GIS) byl pro výsledný návrh velkým přínosem, jelikož sloužil jako kontrolní podklad, pro porovnání naměřených hodnot z místního průzkumu, například kontrola správně zaměřených šířek komunikací, získaných z mapy pasportu komunikací viz. obrázek číslo 13. Mapa umístění sloupů vedení vysokého napětí nebyla pro účely diplomové práce nalezena, proto k přesnějšímu zaznamenání polohy do výkresu byla použita ortofotomapa. Z ručního měření, při průzkumu řešené oblasti, bylo při zaměřování sloupů vedení vysokého napětí dosaženo vysokých nepřesností v porovnání s ortofotomapou. K tomu nejpravděpodobněji došlo v rámci nepřesností spojených s měřením délkoměrným kolečkem a následně ručním zapisováním do papírů formátu A4.



Obrázek 13
výstřižek z mapového serveru města Uherské Hradiště; mapa pasportu komunikací [5]

Stávající stav komunikací v řešené oblasti je značně odlišný. Stávající povrch svrchní části pozemní komunikace v ulicích Příčná I., část ulice Pod Zahrady, Vinohradská a K Cihelně je vyhotoven z dlážděné kamenné vrstvy. V ulici Příčná I. je povrch svrchní části komunikace značně deformován, vyskytují se vyjeté koleje od těžkých vozidel, které deformují polohu silničních obrubníků a přilehlé stavby místních residentů. Ve zbylé části ulice Pod Zahrady (blíže k ulici 1. máje) a v ulicích Pod Rochusem, Příčná II. a Příčná III. byl nedávno vyhotoven poměrně nový asfaltový kryt s novými silničními obrubníky. Šířky jednotlivých komunikací se pohybují v rozmezí od 4 metrů do 6 metrů, záleží na konkrétních ulicích. V současné chvíli je pohyb chodců řešen v komunikaci bez vyznačených ploch pro jejich pohyb. Jelikož se jedná o oblast, kde dlouho nebyla řešena žádná větší rekonstrukce komunikací. Místní residenti si vytvořili předzahrádky před domy, avšak tyto úpravy jsou umístěny na katastrálním území města Uherské Hradiště. Z hlediska nového dopravního uspořádání bylo zapotřebí části předzahrádek nechat podstoupit nové pozemní komunikaci.

4.1.1 Ulice Příčná I.

Ulice Příčná I. z pohledu od ulice Sokolovská, je ve stávajícím stavu označena svislým dopravním značením v kombinaci – B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“. V současné době by měla být neprůjezdná, ale z vypořádání při místním šetření touto ulicí projíždějí pouze residenti mající nemovitost v této ulici. Pozemní komunikace je v ulici Příčná I. dlážděná a značně deformována vyjetými koleji. Nejvíce je tomu u domu s číslem popisným 316 (parcelní číslo 398/1), kde vystoupil silniční obrubník deformuje část předzahrádky u zmíněného domu.

V ulici se nachází sloupy vedení vysokého napětí a sloupy pouličního osvětlení, které nikterak nenarušují výjezdy z přilehlých pozemků a v rámci studie na ně byl brán ohled. Nachází se zde v současné chvíli neobydlený dům (soudě dle zarostlých vchodových dveří vegetací) s číslem popisným 91 (parcelní číslo 378), takto neobydlených domů se v okolí řešené oblasti, nachází několik. Někteří místní residenti si místo předzahrádek před domy vybudovali plochy pro parkovací stání, jako je to u domu s parcelním číslem 2262. Parkovací stání je vyhotoveno z betonových zatravnovacích dlaždic. Z pohledu od ulice Sokolovská, je celá levá strana ulice Příčná I. upravena místními residenty, kteří zde mají vybudovány parkovací stání, předzahrádky a povětšinou dlážděné příjezdové cesty ke garážím. V době průzkumu probíhala výstavba/rekonstrukce domů na sousedících parcelách čísla 400/36 a 2475 a o pár desítek metrů dál na parcele 2065/27, byla zaznamenána pravděpodobná místa výskytu garáží a vchodových dveří. Po pravé straně z pohledu od ulice Sokolovská byl zaznamenán výskyt deseti garáží, před kterými parkovala vozidla residentů, zjednodušeně před každým domem parkovala povětšinou dvě auta. U každé garáže nebo domu se vyskytuje příjezdová cesta, v ulici Příčná nejčastěji vyhotovena ze zámkové dlažby, ale vyskytuje se zde i štěrková plocha sloužící pro parkování vozidla. Vegetace se v ulici Příčná I. nacházela v místech předzahrádek. Vegetace v místech, kde nebyl výskyt úprav místních residentů, byla povětšinou ve formě náletových dřevin. Pohled do ulice Příčná I. na níže uvedených obrázcích čísel 14 a 15.



Obrázek 14
pohled do ulice Příčná I., zmiňovaná
kombinace SDZ [foto autor]



Obrázek 15
deformovaná dlážděná komunikace v ulici
Příčná I. [foto autor]

4.1.2 Ulice Příčná II.

Ulice Příčná II. z pohledu od ulice Vinohradská je, jak je tomu i u ulice Příčná I., označena svislým dopravním značením v kombinaci B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“. Platí zde tedy pravidlo, že i přes tento zákaz mohou do ulice Příčná II. vjet vozidla residentů, ale omezit průjezd skrz touto ulicí pro vozidla obyvatel, kteří v ulici Příčná II. nebydlí. V ulici Příčná II. se nachází prodejna s příslušenstvím pro motorky. Vedle prodejny je vymezený 10 metrů dlouhý prostor pro parkování zákazníků prodejny, vyhotoven z betonových zatravnovacích dlaždic. Umístění prodejny a zároveň umožnění parkování před prodejnou, dochází k rozporu s umístěným svislým dopravním značením z obou směrů ulice Příčná II. Svrchní vrstva pozemní komunikace v ulici Příčná II. je vyhotovena z asfaltové vrstvy v zachovalém stavu bez značných deformací. Stavební úpravy residentů jsou v této části vybudovány v menší míře, než v předešlé ulici Příčná I., je zde více ploch zeleně. Příjezdové cesty k přilehlým budovám jsou vybudovány ze zámkové a kamenné dlažby. Nevyskytuje se zde, kromě parkovacích stání u prodejny s příslušenstvím pro motorky, žádné svépomoci vyhotovené parkovací stání pro vozidla residentů. Vozidla často parkují ve vozovce, ale prostor pro průjezd vozidel je zachován, šířka komunikace je 5 metrů. Na parcele číslo 354 probíhá rekonstrukce rodinného domu, prostor vjezdové brány byl zaznamenán. Vegetace v ulici Příčná II. je nízkého vzrůstu. Sloupy vedení vysokého napětí jsou umístěny na parcelách residentů anebo nezasahují do prostoru místní komunikace. Sloupy pouličního osvětlení jsou rozestavěny podél místní pozemní komunikace. Pohled do ulice Příčná II. na níže uvedených obrázcích čísel 16 a 17.



Obrázek 17
kombinace veškerých elektroinstalačních
zařízení v řešené oblasti [foto autor]



Obrázek 16
pohled do ulice Příčná II., zmiňovaná
kombinace SDZ [foto autor]

4.1.3 Ulice Příčná III.

Ulice Příčná III. z pohledu od ulice Vínohradská je, jak je tomu i u ulic Příčná I. a Příčná II. označena svislým dopravním značením v kombinaci B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“. Na obou výjezdech z ulice Příčná III. a předešlých ulic (Příčná I. a Příčná II.) je umístěno svislé dopravní značení P4 „Dej přednost v jízdě!“, tím lze prokázat, že vozidla v těchto ulicích projíždějí, ale s největší pravděpodobností pouze residenti těchto ulic. Ulice Příčná III. je nejkratším úsekem celé práce. Šířka pozemní komunikace je 5 metrů, svrchní vrstva pozemní komunikace je vyhotovena z asfaltové vrstvy v zachovalém stavu bez značných deformací. Vozidla parkují ve vozovce, ale prostor pro průjezd vozidel je zachován. V ulici Příčná III. se vyskytují stavební úpravy místních residentů ve formě vydlážděných vjezdů, nejčastěji zámková dlažba, k přílehlým budovám, vydlážděných přístupových cest ke vchodovým dveřím nebo upravené předzahrádky s vegetací. U parcely číslo 361 je vydlážděná plocha ze zámkové dlažby, ve které jsou umístěny prvky vegetace. V ulici Příčná III. se nenachází žádné sloupy vedení vysokého napětí, dráty vysokého napětí jsou vedeny na sloupcích umístěných na střechách budov. Sloupy veřejného osvětlení jsou pravidelně rozmístěny podél pozemní komunikace. Pohled do ulice Příčná III. na níže uvedeném obrázku čísla 18.



Obrázek 18
pohled do ulice Příčná III. [foto autor]

4.1.4 Ulice Pod Zahrady

Ulice Pod Zahrady, z pohledu od ulice 1. máje, není označena žádným svislým dopravním značením, které by určovalo, zda se jedná o oblast s dopravním omezením. Šířka pozemní komunikace je v celé její délce konstantní a činí 5 metrů. Do křižovatky s ulicí Strmá je svrchní vrstva pozemní komunikace, v ulici Pod Zahrady, vyhotovena z asfaltové vrstvy v zachovalém stavu bez značných deformací. V úseku od křižovatky s ulicí Strmá do křižovatky s ulicí Vinohradská je pozemní komunikace vyhotovena z dlážděné kamenné vrstvy v zachovalém stavu bez vyjetých kolejí nebo jiných deformací. Pár metrů od křižovatky ulice Pod Zahrady a ulice 1. máje se nachází prodejna autobaterií. Před prodejnou jsou svislým dopravním značením, IP12 „Vyhrazené parkoviště“, vyhrazena tři podélná parkovací stání pro zákazníky prodejny autobaterií. Z ulice Pod Zahrady se lze dostat do tří výše uvedených ulic Příčná I., Příčná II. a Příčná III., ale na každém vjezdu do těchto ulic je umístěna kombinace svislých dopravních značení B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“. Do pozemní komunikace v ulici Pod Zahrady vstupují příjezdové cesty z přilehlých budov, z velké části vyhotovené ze zámkové nebo kamenné dlažby. Ulice je lemována vegetací, stavebními úpravami místních residentů, sloupy vedení vysokého napětí a sloupů pouličního osvětlení. Vozidla residentů parkují na příjezdových cestách k jejich pozemkům nebo na svépomocí vyhotovených parkovacích stáních. Režim vedení dopravy v ulici Pod Zahrady je obousměrný. Je třeba zmínit, že veškeré stavební úpravy residentů podél pozemní komunikace náleží na pozemcích patřícím městu. Mezi parcelami čísla 635 a 612 se nachází slepá nezpevněná pozemní komunikace, která nenese svůj vlastní název. Chodci a cyklisti mohou tuto pozemní komunikaci využít k přemístění se do ulice Družstevní, jelikož je na konci vyhotoven chodník šířky 1,5 metrů. Pár metrů před křižovatkou s ulicí Vinohradská je vystavěn plot z betonových dílců, který přesahuje pozemkovou parcelu čísla 400/52 a nachází se tedy na parcele patřící městu. Ulice Pod Zahrady je vedlejší pozemní komunikací v místě křižovatek s ulicí Vinohradskou a ulicí 1. máje. Pohled do ulice Pod Zahrady na níže uvedených obrázcích čísel 19 a 20.



Obrázek 19
místo křižovatky s ulicí Vinohradská
[foto autor]

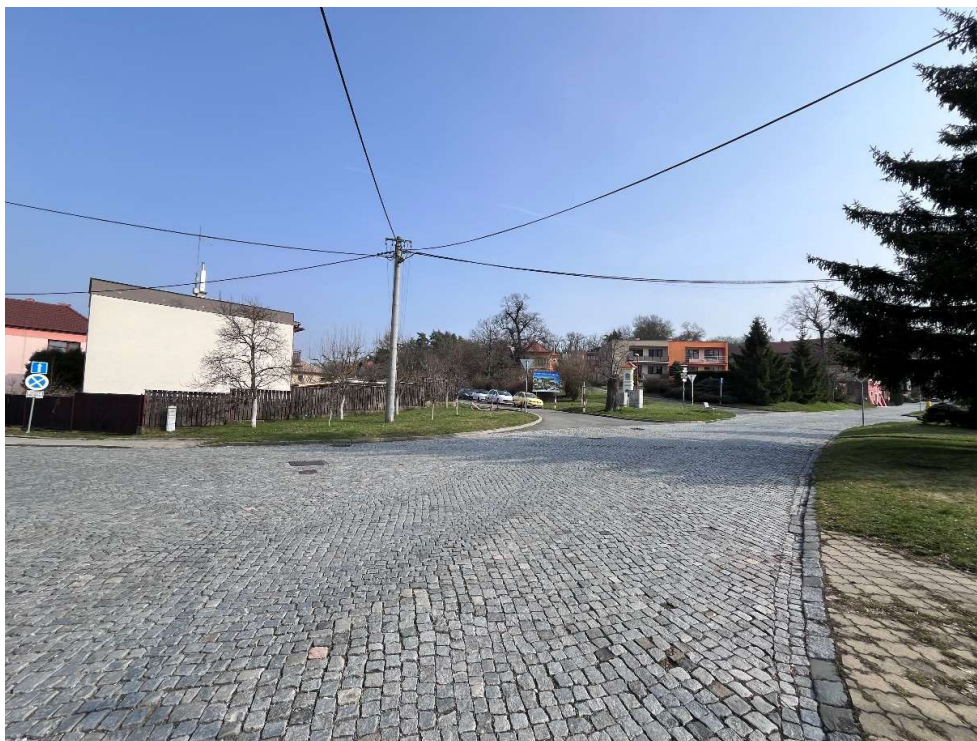


Obrázek 20
ulice Pod Zahrady, na pravé straně úpravy
místních residentů [foto autor]

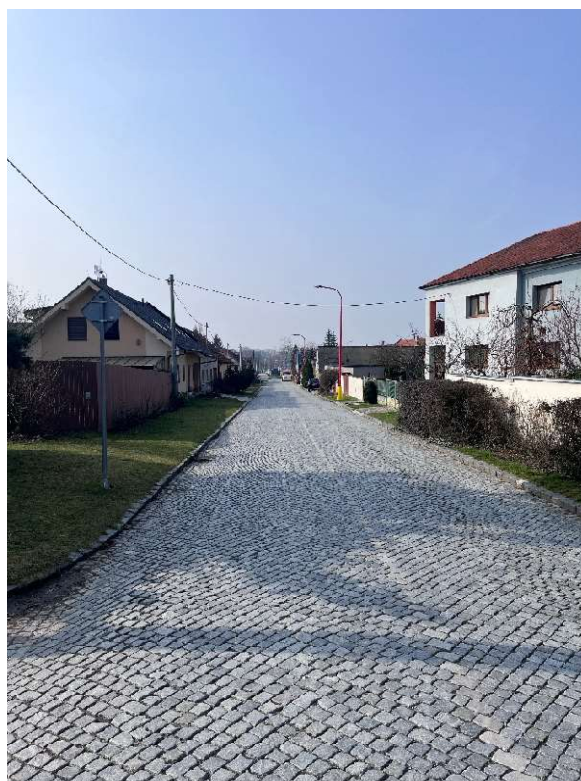
4.1.5 Ulice Vinohradská

Ulici Vinohradskou, z pohledu řešené oblasti, lze charakterizovat jako hlavní tepnu, skrz kterou projíždí nejvíce vozidel, pokud vstupují do řešené oblasti. Skrz tuto ulici se lze nejlépe dostat na turisticky vyhledávaný cíl – Skanzen Rochus. Ulice Vinohradská, z pohledu od ulice Sokolovská, je označena svislým dopravním značením v kombinaci B12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel“ – autobus, obytný vůz a nákladní automobil, E5 „Celková hmotnost“ – 1,5 t, E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO ZÁSOBOVÁNÍ A AUTOBUSŮ MHD“. V ulici Vinohradská je ukončena cyklostezka svislým dopravním značením C9a „Stežka pro chodce a cyklisty (společná)“. Cyklostezka je vedena po chodníku, cyklisté nebo chodci v případě pokračování v pohybu, musí vstoupit do prostoru pozemní komunikace. Cyklisté se mohou pohybovat na pozemní komunikaci společně s vozidly, chodci také, ale musí dbát zvýšené pozornosti před projíždějícími vozidly. V ulici Vinohradská se nacházejí křižovatky s ulicemi Příčná II., Příčná III., Pod Zahrady, K Cihelně, Pod Rochusem a Družstevní. Před nárožím s ulicí Sokolovská se nachází prostor pro popelnice. V místě nároží s ulicí Příčná II. se nachází kombinace svislého dopravního značení IS4a „Směrová tabule s místním cílem přímo“ a IS21a „Směrová tabulka pro cyklisty“ charakterizující správný směr ke Skanzenu Rochus. Ulice Vinohradská, ze směru od ulice Sokolovská, je do místa křižovatky s ulicí Pod Zahrady lemována stavebními úpravami

residentů, a to ve formě příjezdových dlážděných nebo kamenných příjezdových cest k přilehlým pozemkům, předzahrádek s upravenou vegetací, pravidelným rozestavením sloupů pouličního osvětlení a sloupů vedení vysokého napětí. Šířka pozemní komunikace je konstantní a činí 6 metrů, svrchní vrstva pozemní komunikace je v celé její délce vyhotovena z dlážděné kamenné vrstvy bez vyjetých kolejí nebo jiných deformací. Vozidla převážně parkují na příjezdových cestách k přilehlým budovám nebo residenty vyhotovených parkovacích stání před domy. Ulice Vinohradská je definována jako hlavní pozemní komunikace vedoucí v této oblasti, v místech křižovatek s ostatními ulicemi osazena svislým dopravním značením P2 „Hlavní pozemní komunikace“. V opačném směru ulice Vinohradská, za nárožím s ulicí K Cihelně, je umístěno svislé dopravní značení B28 „Zákaz zastavení“. V místě nároží, s ulicí K Cihelně, se nachází socha Panny Marie Pobožné bez přístupové cesty. Dopravní prostor mezi křižovatkou s ulicí Pod Zahrady a křižovatkou s ulicí Družstevní je značně předimenzován. Dochází zde k nevyužití dopravních ploch komunikace, kdy šířka mezi silničními obrubami je 10 metrů a dopravní prostor je nepřehledný. Ve výše uvedené kapitole 2.1 Historie bylo zmíněno o procesí, které ulicí Vinohradská každoročně prochází. Z historického hlediska mohl mít tento prostor společenský význam v rámci seskupení většího počtu obyvatel, a proto je takto rozsáhlý. Mezi křižovatkami ulice Vinohradská s ulicí Pod Rochusem a ulicí Družstevní se nachází část ulice Vinohradská, která je slepou pozemní komunikací a je osazena svislým dopravním značením IP10a „Slepá pozemní komunikace“. V této části ulice Vinohradská přechází svrchní povrch pozemní komunikace z kamenné dlažby na asfaltový povrch. Nachází se zde příjezdové cesty k přilehlým budovám, kde v rámci malého dopravního prostoru bylo zbytečné navrhovat nové dopravní uspořádání. Ve stejné úrovni, na opačné straně pozemní komunikace, se nachází Boží muka a turistický rozcestník. Pokračující část ulice Vinohradská, která nebyla v rámci diplomové práce řešena, pokračuje v režimu s maximální povolenou rychlostí 30 km/h – svislé dopravní značení B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ (v opačném směru B20b „Konec nejvyšší dovolené rychlosti“) a s dopravním omezením charakterizováno kombinací svislých dopravních značení B12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel“ – autobus, obytný vůz a nákladní automobil, E5 „Celková hmotnost“ – 1,5 t, E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO VOZIDEL S POVOLENÍM MĚÚ UH. HRADIŠTĚ“ a IS21a „Směrová tabulka pro cyklisty“. Na níže uvedených obrázcích čísel 21 a 22 je zobrazen pohled do ulice Vinohradská.



Obrázek 21 křižovatky s ulicemi K Cihelně (levá), Pod Rochusem (uprostřed), vpravo pokračování ulice Vinohradská [foto autor]



Obrázek 22 ulice Vinohradská [foto autor]

4.1.6 Ulice K Cihelně

Ulice K Cihelně je jedinou ulicí v řešené oblasti, která je charakterizována jednosměrným provozem. Z pohledu od ulice Vinohradská je označena kombinací svislého dopravního značení – IP4b „Jednosměrný provoz, B28 „Zákaz zastavení“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „CYKLISTÉ V OBOU SMĚRECH“. V opačném směru v místě křižovatky s ulicí Vinohradská je osazeno svislé dopravní značení P4 „Dej přednost v jízdě!“. Ulice K Cihelně je jedinou řešenou ulicí, ve které se nachází chodník šířky 1,75 metrů po obou stranách pozemní komunikace. Na pravém chodníku, z pohledu od ulice Vinohradská, se nachází kovové zábrany ve čtyřmetrových rozestupech, k zabránění podélnému parkování vozidel na chodníku. Svrchní vrstva pozemní komunikace je zhotovena z dlážděné kamenné vrstvy. Šířka pozemní komunikace je konstantní a činí 5,8 metrů, v celé její délce. V ulici se nachází jediný bytový dům v řešené oblasti. Před bytovým domem nejsou vyznačena parkovací stání, a proto vozidla nahodile parkují podél chodníku, kdy průjezdný prostor je zachován. V ulici se nachází příjezdové cesty k přilehlým budovám, která vedou přes chodník. V místě vjezdů k přilehlým budovám je snížený silniční obrubník bez vyznačeného varovného pásu šířky 0,4 metrů pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (OsSSPaO). V ulici K Cihelně z důvodu výskytu chodníku se nenachází předzahrádky, jako tomu bylo v předešlých ulicích, ale vegetace se vyskytuje v místě okolí bytového domu. Ulice je po pravé straně, ze směru od ulice Vinohradská, lemována sloupy vedení vysokého napětí a po levé straně sloupy pouličního osvětlení. V budově s parcelním číslem 367 se nachází tři garážová vrata s návazností na pozemní komunikaci v ulici K Cihelně, s vyhotovenou zámkovou dlažbou na vjezdech. Zároveň budova byla pivotékou (v rámci průzkumu zavřena). Podél budovy jsou kombinací svislého dopravního značení – IP12 „Vyhrazené parkoviště“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „PRO ZÁKAZNÍKY PIVOTÉKY“ vyhrazena podélná parkovací stání. V místě křižovatky s ulicí Sokolovská je osazeno svislé dopravní značení P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Z ulice Sokolovská je do ulice K Cihelně, z obou směrů, povolen vjezd pouze vozidlům zásobování kombinací svislého dopravního značení B24a/b „Zákaz odbočování vpravo/vlevo“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO ZÁSOB.“. Cyklistům je kombinací svislého dopravního značení B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO CYKLISTŮ“ vjezd povolen. Na níže uvedených obrázcích čísel 23 a 24 je pohled do ulice K Cihelně.



Obrázek 23
kovové zábrany v ulici K Cihelně
[foto autor]



Obrázek 24
pohled na ulici K Cihelně od křižovatky s
ulicí Sokolovská [foto autor]

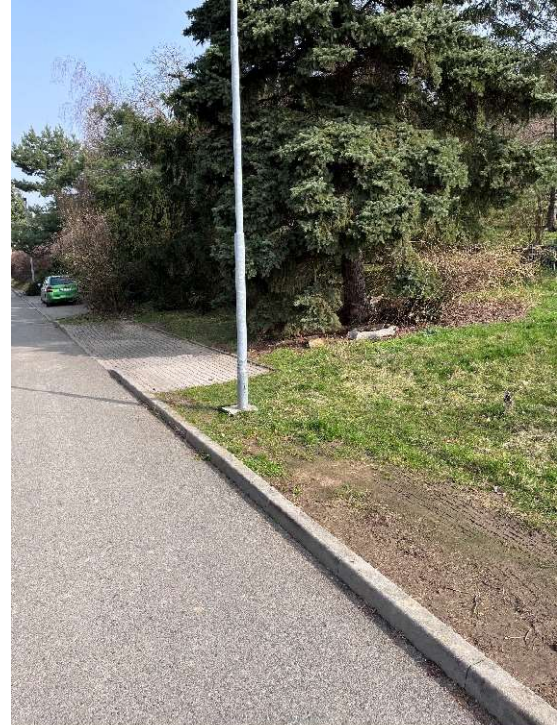
4.1.7 Ulice Pod Rochusem

Ulice Pod Rochusem, z pohledu ulice Vinohradská, není označena žádným svislým dopravním značením. V opačném směru, na začátku nároží, se nachází svislé dopravní značení P4 „Dej přednost v jízdě!“, jelikož se jedná o vedlejší pozemní komunikaci. Z levé i pravé strany je pozemní komunikace ohraničena otevřeným příkopem opevněným tvárnici. Od místa křižovatky, s druhou částí ulice Pod Rochusem, je otevřený příkop veden pouze po pravé straně. Následně oba příkopy směřují do vpustí po obou stranách komunikace. Jedna vpust' je ohraničena zábradlím a druhá dvěma bíločervenými sloupky. V rámci průzkumu bylo zaznamenáno, že vozidla, pravděpodobně místních residentů, parkují podélně v protisměru jízdy od ulice Vinohradská. Průjezdná šířka zachována byla, ale tento jev neumožnil obousměrný provoz bez omezení. Ulice Pod Rochusem se větví na dvě pozemní komunikace. První směřuje k turisticky vyhledávanému místu – Skanzen Rochus. Tato část ulice Pod Rochusem je slepou pozemní komunikací, označenou v místě křižovatky s druhou částí ulice Pod Rochusem svislým dopravním značením IP10a „Slepá pozemní komunikace“ a nevstupují do ní žádné příjezdové cesty, které by byly vyhotovené residenty k přilehlým budovám. Na konci se nachází parkoviště s kolmými parkovacími stáními s celkovým počtem 28 stání. Následně se zde nachází stezka, která vede ke zmiňovanému Skanzenu Rochus. Za místem křižovatky s druhou částí ulice Pod Rochusem je strmé stoupání vyznačené

výstražným svislým dopravním značením A5a "Nebezpečné klesání", kdy nejvyšší podélný sklon vozovky je 18 %. Z tohoto důvodu se tato část ulice Pod Rochusem, vedoucí do kopce a směřující na parkoviště, označuje jako hlavní pozemní komunikace se svislým dopravním značením P2 „Hlavní pozemní komunikace“. Svrchní vrstva pozemní komunikace je tvořena asfaltovou vrstvou, která nenesé žádné viditelné známky deformace. Šířka komunikace je v celém úseku konstantní a činí 5 metrů. V úseku stoupání je vedle vozovky veden chodník s šířkou 1,5 m, doplněn o zábradlí, vedoucí po levé části chodníku ve směru na parkoviště. Tato část ulice Pod Rochusem nebyla v rámci diplomové práce řešena, jelikož se jedná o poměrně novou stavbu. Vjezd z obou směrů (z ulice Sokolovská a část ulice Pod Rochusem) do druhé části ulice Pod Rochusem je označen kombinací svislého dopravního značení, jako tomu bylo u ulic Příčná I., Příčná II. a Příčná III. a to – B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“. Znova tato kombinace svislých dopravních značení má symbolizovat omezení průjezdu vozidel, které nepatří k jednotlivým budovám v této části ulice. Svrchní vrstva pozemní komunikace je vyhotovena z asfaltové vrstvy bez viditelných povrchových deformací. Šířka pozemní komunikace je konstantní a činí 4 metry. Pozemní komunikace je lemována stavebními úpravami místních residentů, např. příjezdové cesty k přilehlým budovám nebo předzahrádky. Dále nahodilou vegetací, sloupy vedení vysokého napětí a sloupy pouličního osvětlení. Ve velké míře vozidla parkují podélně podél přilehlých budov nebo na protější straně ulice, kde parkují na nevyznačených místech, a to zejména na trávnících, častý výskyt vyjetých ploch vozidly na trávnících. To mělo za důsledek vyhotovení podélných parkovacích stánků místními residenty, která zároveň rozšiřují šířku pozemní komunikace. Při výjezdu z ulice Pod Rochusem v místě křižovatky s ulicí Sokolovská je na protilehlé straně umístěno dopravní zrcadlo, kvůli zhoršeným rozhledovým podmínkám, z hlediska výskytu podélně parkujících vozidel v hlavním dopravním prostoru ulice Sokolovská. Na níže uvedených obrázcích čísel 25 a 26 je pohled do ulice Pod Rochusem



Obrázek 26
vozidla podélně parkující v ulici Pod
Rochusem na nevyznačených místech
[foto autor]



Obrázek 25
postavená podélná parkovací stání místními
residynty v ulici Pod Rochusem
[foto autor]

4.1.8 Ulice Družstevní

Ulice Družstevní nebyla v této práci řešena, jelikož stav vozovky, dopravní řešení (Zóna 30) a zpomalovací prvky, které zde jsou aplikovány (zvýšené křižovatkové plochy, dlouhé zpomalovací prahy) nebylo třeba měnit a celkově tedy odpovídá současnému trendu v rekonstrukcích oblastí s nízkou zástavbou. Zároveň tzv. „lidová tvořivost“ si v ulici Družstevní vzala za své a v rámci případného návrhu, který byl aplikován na výše zmíněné ulice, by docházelo k velkým zásahům do těchto stavebních úprav, jakými jsou příjezdové cesty k přilehlým budovám, předzahrádky, chodníkové plochy apod., viz. obrázek číslo 27.

4.1.9 Ulice Strmá

Ulice Strmá nebyla v rámci práce řešena, jelikož se v současnosti jedná o slepou pozemní komunikaci s řadou stavebních objektů, které byly zhotoveny místními residynty (příjezdové cesty a předzahrádky). Bylo by to tedy zbytečné navrhovat zklidňující opatření nebo měnit současný stav, viz. obrázek číslo 28. Ulice Strmá není slepou pozemní komunikací pro chodce a cyklisty, kteří mohou využít chodník šířky 1,5 metrů na konci ulice k přemístění se na ulici Družstevní.



Obrázek 28
ulice Družstevní [foto autor]



Obrázek 27
ulice Strmá [foto autor]

5 Popis navrženého řešení

5.1 Příloha 1.1.1 + Příloha 1.1.2

Veškeré přílohy vyhotoveného výkresu byly vytvořeny v měřítku 1:250 na papír formátu A3 pro přehlednost jednotlivých navržených opatření. Z hlediska přehlednosti, jak velká celá řešená oblast byla, slouží přílohy 1.1.1 a 1.1.2. Tyto přílohy byly vtištěny v měřítku 1:1 000 a musely být vtištěny ve formátu 840 x 270 mm, aby se celá oblast v daném měřítku vešla na tištěný papír. Příloha 1.1.1, označená jako koordinační situace, slouží pro porozumění návaznosti jednotlivých příloh v měřítku 1:250 a hrubému náhledu o jaká nová opatření se ve výkresu jedná. Příloha 1.1.2 slouží pro hrubý náhled na nové dopravní uspořádání, společně s nově navrženými Obytnými zónami a Zónami 30.

5.2 Příloha 1.2 - ulice Příčná / Sokolovská

Příloha 1.2 popisuje návrh nového stavebního uspořádání ulice Příčná I. v místě křižovatky s ulicí Sokolovská. V rámci nového návrhu bylo počítáno s novou úpravou svrchní části pozemní komunikace. Jelikož se jedná o obytnou zónu, která byla v této ulici nově navržena, byl v ulici Příčná I. navržen kryt vozovky ze zámkové dlažby. Ulicí Příčná I. by neměla projíždět těžká nákladní vozidla, pro které by tento nově navržený kryt vozovky nevyhovoval z hlediska únosnosti. Zároveň příjezdové cesty k přilehlým budovám, které jsou ve špatném stavu, by měly být v rámci případné rekonstrukce vyhotoveny společně s novým krytem vozovky, a tak by byly z estetického hlediska sjednocené.

Dle Technických podmínek 103 „Navrhování obytných a pěších zón“ bylo zapotřebí začátek Obytné zóny odsadit o min. 10 metrů od místa napojení na více zatíženou komunikaci. Ulice Sokolovská je sběrnou místní komunikací, dle celostátního sčítání dopravy z roku 2020 byla naměřena denní intenzita vozidel 12 245 voz/den, proto ji lze charakterizovat jako více zatíženou komunikaci. V návrhu došlo k odsazení o 30 metrů. Z hlediska návaznosti na stávající chodník, byl navržen nový chodník k začátku Obytné zóny (svislému dopravnímu značení IZ5a/b „Obytná zóna“) o šířce 2 metrů. Tato šířka byla navržena z hlediska stávajících objektů, a to sloupu veřejného osvětlení a stávajícího stromu. V místě stavebních úprav místních residentů byly stávající hrany ponechány, aby nedošlo k narušení stávajících objektů, a to předzahrádky, příjezdové cesty na pozemek. V prostorách mezi jednotlivými vjezdy byla ponechána anebo nově ohraničena stávající vegetace.

V ulici Příčná I. je nově navržen obousměrný průjezd ulicí i pro vozidla, která nepřísluší jednotlivým domům. V rámci odsazení od ulice Sokolovská je navržena šířka pozemní komunikace 5 metrů, aby odpovídala minimálnímu požadavku šířky pro obousměrný provoz, a to 5 metrů. V rámci této přílohy byla šířka pozemní komunikace v režimu Obytné zóny navržena na 4,25 metrů, z hlediska psychologického zúžení prostoru a neumožňovat vozidlům parkovat v místech, kde k tomu není povoleno. V rámci křižovatky s ulicí Sokolovská byl výjezd z ulice Příčná I. rozšířen na 6,5 metrů, pro bezpečnější pohyb vozidel. Výjezd i vjezd do ulice Příčná I. byl prověřen vlečnými křivkami pro typ vozidla ASKO 3 (automobil na svoz komunálního odpadu), použitým v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking.

V příloze 1.2 byla navržena tři podélná parkovací stání. Šířka a délka podélných parkovacích stání byla navržena dle české technické normy ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“. Šířka byla navržena na 2 metry a délka 6,75 metrů, ve všech případech. Jedná se o krajní podélná parkovací stání navržena u vysazené plochy pro způsob parkování couvání a předpokládá se zde převážně s parkováním osobních vozidel. Způsob vyznačení

parkovacích stání byl navržen v barevné odlišnosti od rekonstruované vozovky. Navržený materiál pro výstavbu podélných parkovacích stání byl navržen také v zámkové dlažbě, ale jiné barvě než vozovka.

V příloze 1.2 došlo k rušení i ponechání stávajícího svislého dopravního značení. Rušena byla kombinace svislých dopravních značení B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“. Z hlediska nových navržení by nemělo docházet ke zkracování jízdy ulicí Příčná I., proto je tato kombinace zbytečná, a hlavně neodpovídá současnému stavu, kdy místní residenty tento zákaz „porušují“. Ponecháno bylo svislé dopravní značení P4 „Dej přednost v jízdě!“, jelikož ulice Příčná I. byla ponechána jako vedlejší pozemní komunikace. Pro cyklisty i chodce bylo doplněno, na stávající chodník podél ulice Sokolovská, v obou směrech svislé dopravní značení C9a „Stezka pro chodce a cyklisty (společná)“, aby bylo dodrženo výskytu, těchto svislých dopravních značení, jako tomu je na předchozích křižovatkách. Jelikož dvě parkovací stání nespádají do režimu Obytné zóny, bylo navrženo svislé dopravní značení IP11c „Parkoviště (podélná stání)“ s uvedeným počtem dvou parkovacích stání. Dále svislé dopravní značení IZ5a „Obytná zóna“ a B20a „Nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h“ byly navrženy z hlediska informace v jakém dopravním režimu by se měli řidiči pohybovat.

V rámci nového návrhu již stávající stavby (rekonstrukce) bylo zapotřebí navrhovat i prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Na stávajícím chodníku byl signální pás a varovný pás. V rámci návrhu byl přidán další signální pás o šířce 0,8 metrů, který by měl osobu se sníženou schopností pohybu a orientace navést do ulice Příčná I, následně doplněn o varovný pás šířky 0,4 metrů. Jelikož se v oblasti vjezdů, ale i v místě křižovatky jedná o místo přecházení, byl signální pás odsazen od varovného pásu v délce 0,4 metrů. V následujících částech chodníku byly navrženy signální i varovné pásy. Následně byl konec Obytné zóny označen varovným pásem, aby byla osoba informována. V místě výjezdu z ulice Příčná I. byla doplněna vodící linie. Pokud je místo přecházení nebo jiné místo na pozemní komunikaci delší než 6 metrů a není přítomna jiná přirozená vodící linie (zahradní obrubník, zeď budovy, ...) [6] [8] [9] [10] [12]

5.3 Příloha 1.3 – ulice Příčná I. (střed)

Příloha 1.3 je pokračováním ulice Příčná I. V této části ulice dochází k většímu počtu výskytu garáží, a zároveň i většímu počtu příjezdových cest k přilehlým pozemkům a stavebních úprav místních residentů. Při pohledu na Přílohu 1.3 je celá pravá strana tvořena stavebními úpravami místních residentů, na které byl v rámci návrhu brán ohled a byly ponechány, jak tomu bylo doposud. Na pravé straně bylo navrženo pouze jedno podélné parkovací stání, které bylo podle české technické normy ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ navrženo se šířkou 2 metry a délkou 6,75 metrů, jelikož se jedná o krajní podélné parkovací stání pro způsob parkování couvání. Podélné parkovací stání bylo navrženo vedle vysazené zpevněné plochy, která slouží pro zklidnění dopravy v rámci průjezdu ulicí Příčná I. Prostor vedle podélného parkovacího stání je ve výkresu definován jako „vjezd“, i přesto je předpokládáno, že bude sloužit jako pojížděný prostor, aby bylo možné se podélnému parkovacímu stání vyhnout a byl zachován obousměrný provoz v ulici Příčná I.

Kryt vozovky pozemní komunikace byl navržen, jako v předchozí příloze 1.2, a to zámková dlažba, s rozlišnou barvou zámkové dlažby v místě podélného parkovacího stání. Pozemní komunikace v této části ulice Příčná I. byla navržena s konstantní šířkou 4,25 metrů. V příloze 1.3 byl navržen zpomalovací prvek, a to dlouhý zpomalovací práh lichoběžníkového tvaru, dle Technických podmínek 103 „Navrhování obytných a pěších zón“ a Technických podmínek 85 „Zpomalovací prahy“. Šířka dlouhého zpomalovacího prahu odpovídá šířce navržené pozemní komunikace a jeho délka byla navržena na minimální hodnotu a to 5 metrů, včetně délek nájezdových ramp. Z hlediska, že dlouhý zpomalovací práh je umístěn v Obytné zóně a maximální povolená rychlost v obytných zónách je 20 km/h, byl sklon nájezdové rampy navržen na poměr 1:10. Výška dlouhého zpomalovacího prahu bude odpovídat výšce převýšení silničních obrubníků nad vozovkou a to 0,15 metrů.

Na levé straně ulice Příčná I. byla zachována veškerá stávající vegetace vytvořena místními residenty. Vedle dlouhého zpomalovací prahu byl navržen pás vegetace, šířky 2 metry, aby zde nebyl prázdný prostor a došlo k přidání vegetace, na základě zadání diplomové práce. Vedle pásu byl režimově navržen pobytový prostor, který má sloužit k pobytu místních residentů. Z hlediska malého uličního prostoru nebylo v rámci návrhu možné navrhnout větší pobytový prostor doplněný větším množstvím vegetace. [6] [9] [10] [13]

5.4 Příloha 1.4 – ulice Příčná I. / Pod Zahrady

V Příloze 1.4 byl zobrazen nový návrh dvou ulic, a to pokračování ulice Příčná I. a úsek ulice Pod Zahrady, která se napojuje na ulici 1. máje. Ulice Příčná I. pokračuje, jak tomu bylo v předešlých přílohách 1.3 a 1.2, v režimu Obytné zóny. Byl brán ohled na stávající stavební úpravy místních residentů a stávající vegetaci, u které byly minimální zásahy do stávajícího stavu. Kryt vozovky byl navržen ze zámkové dlažby s barevným rozlišením parkovacích stání a úpravou příjezdových cest na přilehlé pozemky, v případě, že stávající stav je v nevyhovujícím stavu. Šířka komunikace byla navržena na 4,25 metrů, s bodovým zúžením na 3,5 metrů vysazenou plochou. Zúžení bylo navrženo z hlediska psychologického zpomalení jízdy vozidel ulicí Příčná I. Průjezd ulic i v tomto úseku byl navržen obousměrný. Byly navrženy dvě podélná parkovací stání dle české technické normy ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ se šířkou 2 metry a délkou 6,75 metrů pro způsob parkování couvání, jelikož obě podélná stání byla charakterizována jako krajní stání u vysazené plochy.

Ulice Pod Zahrady v místě křižovatky s ulicí 1. máje, která je hlavní pozemní komunikací a v rámci návrhu nebyla tato skutečnost změněna. Podél ulice 1. máje je v současnosti veden chodník. Místo přecházení mezi chodníky bylo vedeno za nárožím v ulici Pod Zahrady. Tento stav byl ponechán a byla pouze snížena šířka jednoho chodníku, v příloze 1.4 blíže, na 1,5 metrů. Ke snížení došlo, aby byla dosažena šířka 6 metrů v místě křižovatky pro lepší vjezd i výjezd vozidel z/do ulice Pod Zahrady. Chodník, v příloze 1.4 dál, byl ponechán se šířkou 2 metry, především kvůli návaznosti na nově navržený chodník se šířkou 1,75 metrů. Poloměry nároží i šířky pozemní byly prověřeny vlečnými křivkami pro typ vozidla ASKO 3 v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking.

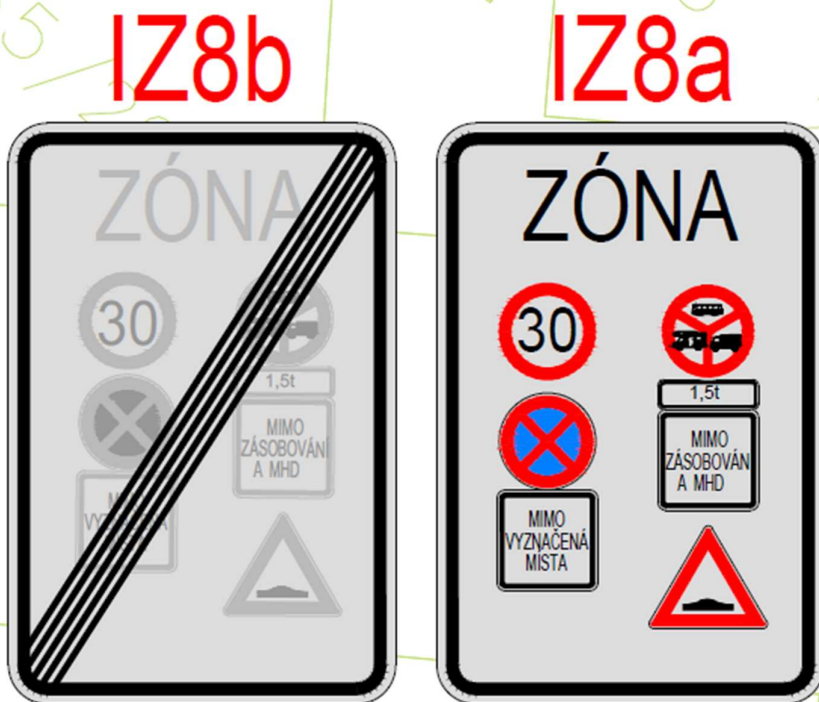
Kryt vozovky v této části ulice Pod Zahrady byl navržen asfaltový, který v současné chvíli v této části ulice již byl. Šířka pozemní komunikace byla v tomto úseku, v místě míjení sloupu veřejného osvětlení a stávajícího podélného parkovacího stání, zúžena na 4,65 metrů. V následující části ulice Pod Zahrady byla navržena šířka pozemní komunikace na 5 metrů, aby byl zachován obousměrný provoz. Dále byl navržen chodník v šířce 1,75 metrů. Šířka chodníku mohla být navržena větší, ale z hlediska následujícího, viz. další přílohy, míjení se sloupy vedení vysokého napětí a sloupů pouličního osvětlení by docházelo k redukování na navržených 1,75 metrů, aby bylo možné chodník ulicí Pod Zahrady vést. V místech, kde je veden chodník a nachází se vjezd/garáž na přilehlý pozemek, byl navržen snížený chodník pro umožnění přejezdu vozidla přes chodník.

Byla ponechána stávající podélná parkovací stání, bez vyznačených parkovacích stání u prodejny autobaterií. V rámci návrhu byly šířky ponechány, aby byl dodržen odstup od pevné překážky 0,4 metrů. Délky byly upraveny dle české technické normy ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, a to 6,75 metrů pro krajní stání u vysazené plochy pro způsob parkování couvání. Délka podélného parkovacího stání mezi dvěma krajními stáními byla navržena na 5,75 metrů.

Ulice Pod Zahrady byla definována v režimu Zóna 30, proto byl také navržen v současnosti chybějící chodník. V místě křižovatky s ulicí 1. máje byla navržena dvojice svislých dopravních značení IZ8a/b „Zóna s dopravním omezením/Konec zóny s dopravním omezením“. Celá ulice Pod Zahrady byla navržena v režimu Zóna 30. V místě křižovatky s ulicí Příčná I. dochází ke změně dopravního režimu na Obytnou zónu. Dle Technických podmínek 218 „Navrhování zón 30“, kde Zóna 30 přechází na Obytnou zónu, která zároveň navazuje na sběrnou pozemní komunikaci (ulice Sokolovská) byla navržena kombinace svislých dopravních značení IZ8a „Zóna s dopravním omezením“ a IZ5b „Konec obytné zóny“, a naopak pro opačný směr. Svislá dopravní značení IZ8a/b byla navržena v kombinaci svislých dopravních značení B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, B28 v kombinaci s E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO VYZNAČENÁ MÍSTA“, B12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel“ – autobus, obytný vůz a nákladní automobil, E5 „Celková hmotnost“ – 1,5 t, E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO ZÁSOBOVÁNÍ A AUTOBUSŮ MHD“ a A7b „Zpomalovací práh“, viz. obrázek číslo 29. Dále byla navržena svislá dopravní značení IP10a „Slepá pozemní komunikace“ s dodatkovou tabulkou E13 „Symbol jízdního kola“ informující o následující části ulice Pod Zahrady, která byla navržena v jednosměrném dopravním režimu. Z ulice Strmá bylo navrženo svislé dopravní značení C2c „Příkázaný směr jízdy vlevo“ s dodatkovou tabulkou E13 „Symbol jízdního kola“, která příkazuje směr jízdy vlevo mimo cyklistů. Pro cyklisty je v této části ulice Pod Zahrady umožněn pohyb ve všech směrech. Rušená byla kombinace svislých dopravních značení B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“. Stávající svislé dopravní značení P4 „Dej přednost v jízdě!“ bylo ponecháno.

Nově navržené chodníky byly doplněny o prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, a to signální pás o šířce 0,8 metrů a varovný pás šířky 0,4 metrů, odsazení signálního pásu od varovného bylo navrženo v šířce 0,4 metrů, aby bylo zřejmé, že se jedná o místo přecházení. Dále byla doplněna vodící linie, jelikož úsek přecházení je delší, než 6 metrů. Dále byl doplněn varovný pás šířky 0,4 metrů v místě sníženého chodníku pro vjezd vozidel k přílehlé budově. [6] [7] [8] [9] [10] [12]

DETAIL SDZ ZÓNA 30 S DOPRAVNÍM OMEZENÍM:

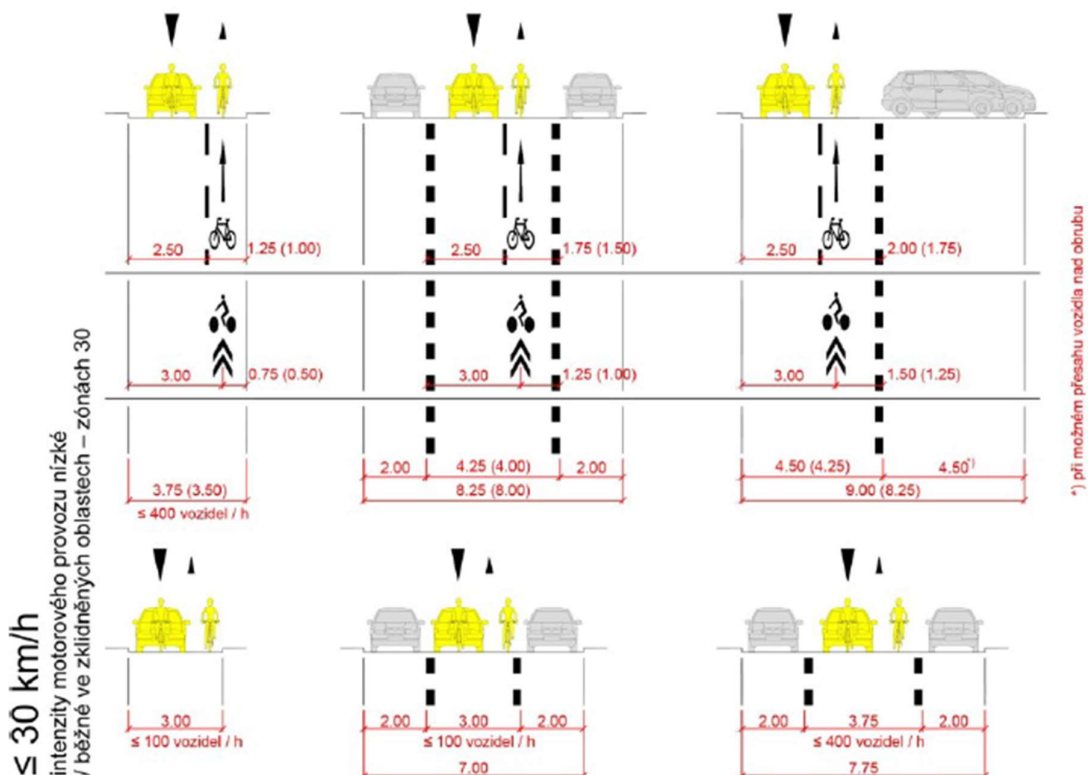


Obrázek 29
detail SDZ IZ8a/b navržený pro Zónu 30 v řešené oblasti

5.5 Příloha 1.5 – ulice Pod Zahrady / Příčná II.

V příloze 1.5 bylo navrženo pokračování ulice Pod Zahrady s křižovatkou ulice Příčná II. Tato část ulice Pod Zahrady byla již navržena v režimu jednosměrné pozemní komunikace pro motorová vozidla. Pro cyklisty byl průjezd touto ulicí umožněn v režimu cykloobousměrky dle Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“. Tato část ulice Pod Zahrady byla navržena v režimu Zóna 30 s nejvyšší povolenou rychlostí 30 km/h. Intenzity motorového provozu jsou nízké, a proto bylo možné navrhnout šířku pozemní komunikace v šířce 3,75 metrů s protisměrnou jízdou cyklistů, opatřenou o potřebné svislé a vodorovné dopravní značení. Byl navržen piktogramový koridor pro cyklisty v protisměru jízdy vozidel v ulici Pod Zahrady, v části ulice, kde byl navržen jednosměrný provoz pro motorová vozidla. Hustota frekvence opakování vodorovného dopravního značení V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“ závisela na místě výskytů křižovek a příjezdových cest k přilehlým budovám. V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“ byl umístěn v místech příjezdových cest k přilehlým budovám nebo v křižovatkových úsecích s opakováním po 5 metrech, v místě mezikřižovatkových úseků, bez příjezdových cest k přilehlým budovám, po 12 metrech. Odsazení V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“ od kraje obruby byl navržen 0,75 metrů.

Piktogramový koridor pro cyklisty byl navržen z důvodu výskytu stávající cyklostezky číslo 5049. Na obrázku číslo 30 byl umístěn výstřižek z Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“, pro lepší popis navrženého opatření (bez parkovacích stání, levý sloupec). Piktogramový koridor pro cyklisty byl navržen v celé zbývající délce ulice Pod Zahrady až do místa křižovatky s ulicí Vinohradská.



Obrázek 30
přehled opatření a šířkových uspořádání pro cykloobousměrky [16]

Svrchní kryt pozemní komunikace v této části ulice Pod Zahrady byl navržen z asfaltové vrstvy. Šířka pozemní komunikace byla v této části ulice Pod Zahrady navržena s konstantní šířkou 3,75 metrů. Podél pozemní komunikace byl navržen chodník v šířce 1,75 metrů, jelikož ulice Pod Zahrady byla navržena v režimu Zóna 30. Podél stran pozemní komunikace byly zachovány sloupy veřejného osvětlení, příjezdové cesty k přilehlým pozemkům a stávající vegetace. Chodník nebyl navržen v přímé, z důvodu respektování stávajících objektů, a to sloupů veřejného osvětlení, sloupů vedení vysokého napětí a vegetace. V rámci návrhu bylo nutné vedení chodníku podstoupit jeden kmen stávající vegetace. V místech příjezdových cest k přilehlým budovám vyskytujících se na straně výskytu chodníku, byly navrženy snížené chodníky, pro umožnění přejezdu. Z hlediska častého výskytu příjezdových cest, na pravé straně z pohledu vedení piktogramového koridoru pro cyklisty, nebylo možné na této straně

navrhnout parkovací stání. Bylo tedy navrženo vsazené podélné parkovací stání na straně vedení chodníku. Z hlediska podstoupení vegetace tomuto parkovacímu stání by bylo vhodné plochu pro podélné parkovací stání navrhnout ze zatravněovacích dlaždic. Příklad k parkovacímu stání byl navržen v režimu snížený chodník. Šířka a délka navrženého podélného parkovacího stání odpovídá české technické normě ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, a to 2 metry šířka, 6,75 metrů délka pro způsob parkování couvání.

Navazující část ulice Příčná II. byla navržena v režimu Obytná zóna. Více k ulici Příčná II. bude uvedeno v Příloze 1.6.

V Příloze 1.5 byla navržena nová svislá dopravní značení, která byla zapotřebí z hlediska nově navrženého dopravního režimu Zóna 30 (ulice Pod Zahrady) a Obytná zóna (Příčná II.). Od směru od ulice Strmá bylo přidáno svislé dopravní značení A9 „Provoz v obou směrech“, aby byli řidiči informováni o změně z jednosměrného provozu na obousměrný provoz v ulici Pod Zahrady od křižovatky s ulicí Strmá. Dále byla navržena dvojice zákazových svislých dopravních značení B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ z hlediska jednosměrného provozu v ulici Pod Zahrady od místa křižovatky s ulicí Strmá. V kombinaci se svislou dopravní značkou E12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“, tak aby byli cyklisté v řešené oblasti neomezováni. Ve směru povolené jízdy motorových vozidel (k ulici 1. máje) byly navrženy dvě příkazové svislé dopravní značení, a to C2a „Příkázaný směr jízdy přímo“ a C2b „Příkázaný směr jízdy vpravo“, v kombinaci s E13 „Symbol jízdního kola“ pro zohlednění jednosměrného provozu, pro motorová vozidla a umožnění volného pohybu pro cyklisty v ulici Pod Zahrady. V místě přechodu z režimu Zóna 30 na Obytnou zónu v ulici Příčná II. byla navržena kombinace svislých dopravních značení IZ8b a IZ5a, v opačném směru naopak, dle Technických podmínek 218 „Navrhování zón 30“. I přestože motorová vozidla mají zákaz vjezdu do ulice Příčná II. (B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“), cyklisté však mohou, a proto bylo zapotřebí kombinaci IZ8b a IZ5a navrhnout. Rušená byla kombinace svislých dopravních značení B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“.

V místech sníženého chodníku byl navržen varovný pás o šířce 0,4 metrů. V místě křižovatky s ulicí Příčná II. byly navrženy signální pásy o šířce 0,8 metrů s odsazením varovného pásu 0,4 metrů pro informaci, že se jedná o místo přecházení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Jelikož místo přecházení je delší, než 6 metrů, byla navržena vodící linie, tak aby za místem přecházení bylo navázáno na přirozenou vodící linii, a to zahradní obrubník.

[6] [7] [8] [9] [10] [12] [16]

5.6 Příloha 1.6 – ulice Příčná II. (střed)

V Příloze 1.6 byla navržena část ulice Příčná II., která navazuje na ulici Pod Zahrady (Příloha 1.5) a na ulici Vinohradská (Příloha 1.7). Ulice Příčná II. byla navržena v režimu Obytná zóna z hlediska stávajícího stavu, délce a šířce uličního prostoru. Dopravní uspořádání v ulici Příčná II. bylo navrženo v jednosměrném provozu ve směru k ulici Pod Zahrady. Pro cyklisty byl navržen obousměrný provoz. Svrchní kryt pozemní komunikace byl navržen ze zámkové dlažby a pro parkovací stání barevně odlišná zámková dlažba. V případě deformovaných příjezdových cest k přilehlým budovám bylo navrženo, aby v rámci rekonstrukce byly i tyto příjezdové cesty zhotoveny ze zámkové dlažby a celkový vzhled ulice byl esteticky upraven.

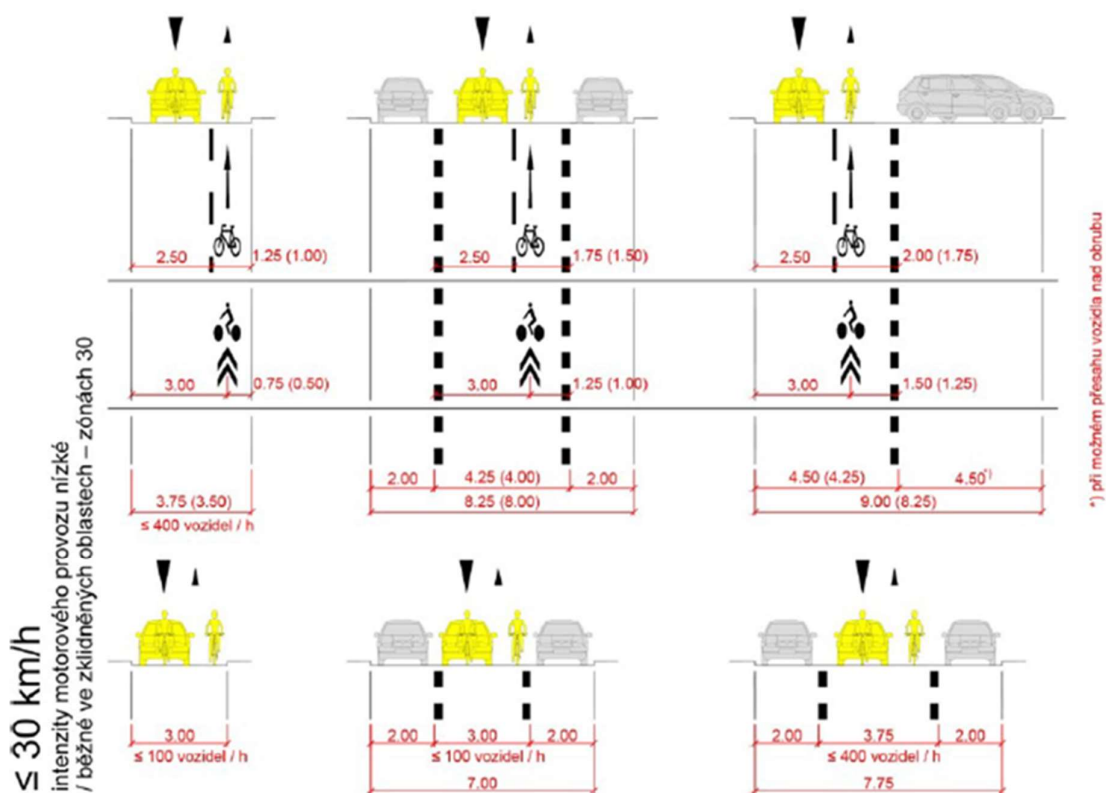
Z hlediska, že ulice Příčná II. byla navržena v režimu Obytná zóna s jednosměrným provozem pro motorová vozidla, byla šířka pozemní komunikace navržena na 3,75 metrů. S ohledem na průjezd Obytnou zónou s nejvyšší povolenou rychlostí 20 km/h, byly navrženy prvky, které mají vozidla, ať už psychologicky nebo fyzicky zpomalit. Byly navrženy šikany, bodová zúžení a jeden zpomalovací polštář, pro snahu o dodržování nejvyšší povolené rychlosti 20 km/h. Z hlediska častého výskytu příjezdových cest k přilehlým budovám nebylo možné navrhnout dlouhý zpomalovací práh lichoběžníkového typu, tak aby nezasahoval do zmíněných vjezdů. Proto byl navržen zpomalovací polštář lichoběžníkové tvaru, dle Technických podmínek 85 „Zpomalovací prahy“. Zpomalovací polštář byl navržen v místě šikany ve směru k ulici Pod Zahrady, kde šířka pozemní komunikace byla navržena na 3,75 metrů. Šířka i délka zpomalovacího polštáře byla navržena na 2 metry. Umístěném ve vzdálenosti 0,75 metrů od krajů silničních obrubníků po obou stranách. Sklon nájezdových hran byl navržen jako u již zmíněného zpomalovacího prahu v ulici Příčná I., a to 1:10 s výškou zpomalovacího polštáře 0,1 metrů.

V ulici Příčná II. bylo celkem navrženo osm podélných parkovacích stání (zbylé čtyři v části ulice v Příloze 1.7). Všechna podélná parkovací stání byla navržena dle české technické normy ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, a to 2 metry pro šířku, 6,75 metrů v případě krajních stání a 5,75 metrů v případě stání mezi krajními stáními pro způsob parkování couvání.

Veškerá stávající vegetace byla z velké části zachována, a jen malá nepodstatná část, podstoupila novému návrhu. [6] [9] [10] [13]

5.7 Příloha 1.7 – ulice Příčná II. / Vinohradská

Příloha 1.7 popisuje návrh křižovatek ulice Vinohradská s ulicí Sokolovská a Příčná II. Ulice Vinohradská byla navržena v režimu Zóna 30 s jednosměrným provozem v celé její délce. Navazující ulice Příčná II. byla popsána v Příloze 1.6, z vyplývajícího svislého dopravního značení byla navržena v jednosměrném dopravním režimu, v celé její délce, po křižovatku s ulicí Pod Zahrady v režimu Obytná zóna. V rámci diplomové práce byla řešena pouze část ulice Vinohradská po křižovatku s ulicí Družstevní. V Příloze 1.7 byl uveden počátek ulice společně s nově navrženým okolním uspořádáním. Byl zaveden jednosměrný provoz pro motorová vozidla, s obousměrným provozem cyklistů, vyznačených za pomoci svislých a vodorovných dopravních značení. Šířka pozemní komunikace v ulici Vinohradská byla navržena v konstantní šířce 3,75 metrů. Svrchní kryt pozemní komunikace byl navržen z asfaltové vrstvy. Z hlediska obousměrného vedení cyklistického provozu a jednosměrného provozu pro motorovou dopravu byla navržena opatření, dle níže uvedeného obrázku číslo 31.



Obrázek 31
přehled opatření a šířkových uspořádání pro cykloobousměrky [16]

Tento obrázek byl již uveden v Příloze 1.5. Rozdíl spočívá, že místo piktogramového koridoru pro cyklisty byl navržen ochranný pruh pro cyklisty. Vyznačený vodorovným dopravním

značením V 2b (1/1/0,125) „Podélná čára přerušovaná“ a V 14 „Symboly jízdního kola“, dle Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“. Tudiž 2,5 metrů spočívá pro projíždějící vozidla a 1,25 metrů pro cyklisty v ochranném pruhu. Ochranný pruh pro cyklisty se vyznačuje tím, že ostatní vozidla mohou, v případě nedostatku místa, podélně projíždět na rozdíl od vyhrazeného pruhu pro cyklisty, který je výhradně vymezen pro cyklistickou dopravu. Zároveň ochranný pruh pro cyklisty s sebou přináší, na komunikacích s nižší intenzitou automobilové dopravy, dopravní zklidnění, přerozdělení vozovky a komfort cyklistického provozu. Ochranný pruh pro cyklisty byl navržen i z hlediska výskytu současné cyklostezky Uherskohradištská. Směr jízdy v ochranném pruhu pro cyklisty byl navržen v protisměru jízdy vozidel. Kdy ve směru jízdy vozidel byl směr jízdy cyklistů povolen, dle nově navržených svislých dopravních značení. V místě napojení na nově navržený chodník byla navržena rampa a montované oddělovače, které mají sloužit jako psychologický prvek, aby cyklisté pokračovali přes chodník, místo aby najížděli na dlouhý zpomalovací práh.

Podél pozemní komunikace byl navržen chodník šířky 2 metry. V místech příjezdových cest k přilehlým budovám, byly navrženy snížené chodníky pro umožnění přejezdu chodníku. Dále došlo k přemístění stávajícího prostoru pro popelnice, společně s navrženým sníženým chodníkem, pro potřebnou manipulaci s popelnicemi. Byl navržen dlouhý zpomalovací práh lichoběžníkové tvaru integrovaný s místem pro přecházení s délkou 7,25 metrů, tak aby byly dodrženy potřebné rozměry pro místo přecházení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (odsazení od signálního pásu).

Ulice Sokolovská je definována jako místní sběrná pozemní komunikace skupiny, dle ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“. Na pozemní komunikaci v ulici Sokolovská byl navržen ochranný ostrůvek pro nově navržený sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty přes pozemní komunikaci. Na protější straně od ulice Vinohradská je stávající dělená stezka pro chodce a cyklisty. Z hlediska nového návrhu ulice Vinohradská bylo vhodné navrhnout i nové napojení na současný stav. Šířka prostoru pro přechod a přejezd byla navržena na 4 metry, protože se jedná o stezku pro chodce a cyklisty společnou, dle Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“. Délka ochranného ostrůvku byla navržena na délku 6 metrů a šířku 2 metry. Okolí ochranného ostrůvku bylo doplněno dopravními stíny. Vodorovným dopravním značením V 2b (1,5/1,5/0,125) „Podélná čára přerušovaná“ bylo navrženo vedení jízdních pruhů v prostoru křižovatky, dle Technických podmínek 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Vjezd

do ulice Vinohradská, z obou směrů byl prověřen vlečnými křivkami typu vozidla ASKO 3 v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking.

V rámci návrhu došlo k navržení nových svislých dopravních značení, které popisují nově navržené dopravní uspořádání. Jmenovitě IZ8a informující o změně zóny, a to vjezd do Zóny 30 s dopravním omezením, IP4b informační provozní z hlediska určení směru jízdy, B2 o zákazu vjezdu, pro cyklisty. Byla rušena některá stávající svislá dopravní značení, která neodpovídají nově navrženému dopravnímu uspořádání, anebo byly uvedeny v kombinacích nově navrženého svislého dopravního značení. Ponechána byla svislá dopravní značení v prostoru ulice Sokolovská.

Vysvětlení pro navržené umístění dvojice svislých dopravních značení C9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty společně“ a C9a „Stezka pro chodce a cyklisty společná“ na sloupu veřejného osvětlení. V rámci ušetření místa bylo navrženo, aby tato dvě svislá dopravní značení byla umístěna na jednom sloupu, zadními stranami štítu značek naproti sobě.

V této části ulice Vinohradská byla navržena dvě podélná parkovací stání. O délkách 5,75 metrů a 6,75 metrů, šířky 2 metry, dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“. Bylo navrženo, že způsob parkování pro první podélné parkovací stání bude jízda vpřed, a proto délka krajního stání může být navržena na hodnotu 5,75 metrů. U druhého podélného parkovacího stání bylo navrženo, že způsob parkování bude couvání, proto byla navržena hodnota 6,75 metrů.

Prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace byly navrženy na ochranném ostrůvku a v místech, kde bylo potřeba tyto osoby převést přes pozemní komunikaci. V prostoru ochranného ostrůvku, který byl navržen se šířkou 2 metry, bylo zapotřebí navrhnout vodící linii, z hlediska nedostatečné délky signálního pásu. V rámci sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty byla navržena vodící linie a signální pás nebyl odsazen od varovného pásu, jelikož se nejedná o místo přecházení. Signální pásy byly navrženy v šířce 0,8 metrů a varovné pásy v šířce 0,4 metrů. Varovné pásy byly navrženy v místech sníženého chodníku nebo vstupu na dlouhý zpomalovací práh, a tím pádem i do vozovky. [6] [7] [8] [9] [10] [12] [13] [14] [16]

5.8 Příloha 1.8 – ulice Vinohradská / Příčná III.

Příloha 1.8 navazuje na předchozí část ulice Vinohradská, která byla uvedena v Příloze 1.7. Dále pro ulici Příčná III. nebyla tištěna samostatná příloha, jelikož délka ulice je malá. Zbývá část ulice Příčná III. bude předmět Přílohy 1.9. Ulice Vinohradská pokračuje v režimu Zóna 30, jako tomu bylo v Příloze 1.7. V místě křižovatky s ulicí Příčná III. přechází Zóna 30 do režimu Obytné zóny v ulici Příčná III. až po křižovatky s ulicí Pod Zahrady. Svrchní kryt pozemní komunikace zůstává stejný, a to asfaltový kryt. V ulici Příčná III. byl svrchní kryt pozemní komunikace navržen ze zámkové dlažby. Šířka pozemní komunikace v ulici Vinohradská zůstává konstantní v šířce 3,75 metrů. Dále zde pokračuje ochranný pruh pro cyklisty v šířce 1,25 metrů, který je součástí šířky 3,75 metrů. Tedy pro vozidla 2,50 metrů a pro cyklisty 1,25 metrů. Cyklistický provoz v ochranném pruhu pro cyklisty byl navržen v protisměru jízdy vozidel, jako v předešlé části ulice Vinohradská. Zároveň cyklistický provoz zde byl navržen obousměrný. Pokračuje zde chodník v šířce 2 metry podél pozemní komunikace. V ulici Vinohradská byl chodník navržen v přímé, jelikož nedocházelo k vyhýbání se sloupům vedení vysokého napětí nebo sloupům veřejného osvětlení. Stávající vegetace a příjezdové cesty k přilehlým budovám byly ponechány. V místech navržení podélných parkovacích stání podstoupila malá část stávající vegetace redukcí stávajícího stavu. V místech příjezdových cest k přilehlým budovám byl navržen snížený chodník pro umožnění přejezdu vozidlům místních residentů, doplněn o varovný pás šířky 0,4 metrů. V této části ulice Vinohradská byla navržena tři podélná parkovací stání, dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2 metry. Délky jednotlivých podélných parkovacích stání odpovídají jejich navržení. První krajní stání pro způsob parkování jízda vpřed 5,75 metrů a zbylá dvě podélná parkovací stání 6,75 metrů pro způsob parkování couvání.

Ulice Příčná III. byla navržena s obousměrným provozem, pro vozidla i cyklisty. Šířka pozemní komunikace se v průběhu mění. V místě křižovatky s ulicí Vinohradská byla šířka navržena na hodnotu 5 metrů a tento úsek byl prověřen vlečnými křivkami pro typ vozidla ASKO 3 v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking. V místě nově navržených podélných parkovacích stání byla šířka komunikace redukována na 3,75 metrů, z hlediska psychologického zpomalení vozidel. Dvě nově navržená podélná stání mají délku 6,75 metrů pro způsob parkování couvání.

Byla rušena stávající svislá dopravní značení. Nově navržena svislá dopravní značení respektující předešlé nově navržené dopravní uspořádání. [6] [7] [8] [9] [10] [12] [13] [16]

5.9 Příloha 1.9 – Ulice Pod Zahrady / Příčná III.

V Příloze 1.9 navazuje ulice Příčná III., z předchozí Přílohy 1.8, na část ulice Pod Zahrady, která je řešena v předchozích přílohách. Svrchní kryt pozemní komunikace byl navržen ze zámkové dlažby s barevným rozlišením pro podélná parkovací stání. Jak bylo uvedeno v Příloze 1.8 šířka pozemní komunikace se v průběhu vedení ulice mění. Minimální šířka, která byla navržena, byla 3,75 metrů, což má sloužit k dodržování nejvyšší povolené rychlosti 20 km/h, jelikož v ulici Příčná III. byl navržen dopravní režim Obytná zóna. Jedná se tedy o bodová zúžení a šikany. Byl navržen obousměrný provoz pro vozidla i cyklisty. Proto v částech ulice Příčná III. byla navržena šířka umožňující obousměrný provoz, a to z hlediska co největšího zachování původního stavu 5,25 metrů. Byl navržen dlouhý zpomalovací práh lichoběžníkového tvaru, dle Technických podmínek 85 „Zpomalovací prahy“, se šířkou odpovídající navržené šířce pozemní komunikace 5,30 metrů a délkou 5 metrů, se sklonem ramp 1:10. Byla navržena dvě podélná parkovací stání, dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2 metry a délkou 6,75 metrů, jelikož se jedná o krajní podélné parkovací stání se způsobem parkování couvání.

Navazující část ulice Pod Zahrady, která je pokračováním předešlých příloh, byla navržena v režimu Zóna 30 s jednosměrným provozem pro motorovou dopravu, ve směru k ulici 1. máje. Cyklistický provoz byl zde navržen obousměrný za pomoci vodorovného dopravního značení V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“. Dle obrázku číslo 30 uvedeném v kapitole 5.5. Příloha 1.5 – ulice Pod Zahrady / Příčná II., odsazený od kraje silniční obruby ve vzdálenosti 0,75 metrů. Jednotlivé rozmístění záleží na výskytu příjezdových cest k přilehlým budovám nebo v mezikřižovatkových/křižovatkových úsecích.

Podél pozemní komunikace ulice Pod Zahrady byl navržen chodník v šířce 1,75 metrů, který nebyl navržen přímo, kvůli snaze se vyhnout sloupům vedení vysokého napětí a sloupům pouličního osvětlení. V místech příjezdových cest k přilehlým budovám a podélným parkovacím stáním mimo pozemní komunikaci byl navržen snížený chodník doplněný o varovný pás v šířce 0,4 metrů. Byla navržena čtyři podélná parkovací stání, dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2 metry a délkou 6,75 metrů, jelikož se jedná o krajní podélné parkovací stání se způsobem parkování couvání.

Došlo k rušení stávajícího svislého dopravního značení. Nově navržené svislé dopravní značení odpovídá nově navrženému dopravnímu uspořádání, jako tomu bylo v předešlých přílohách. Dále se zde vyskytuje slepá část ulice Pod Zahrady, pro motorová vozidla, která nebyla v rámci návrhu řešena, pouze osazena svislým dopravním značením, informujícím

cyklisty, že ti mohou touto částí ulice projet do ulice Družstevní, díky stávajícímu chodníku na konci této části ulice. [6] [7] [8] [9] [10] [12] [13] [16]

5.10 Příloha 1.10 – ulice Pod Zahrady / Vinohradská

Příloha 1.10 je pokračováním výše popisovaných ulic Pod Zahrady a Vinohradská. Obě ulice byly navrženy v režimu Zóna 30 s jednosměrným provozem pro motorovou dopravu a obousměrným provozem pro cyklistickou dopravu, opatřené potřebnými svislými dopravními značeními.

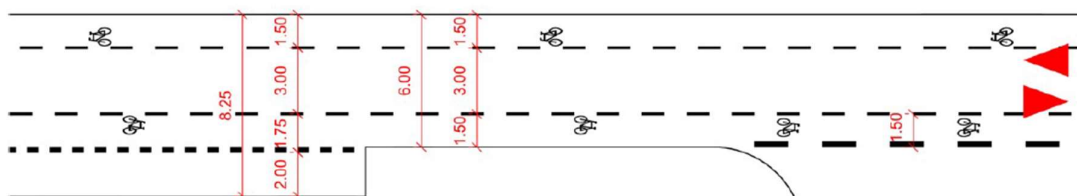
Ulice Vinohradská pokračuje v režii navrženého chodníku šířky 2 metry, společně se sníženými chodníky z důvodu příjezdových cest k jednotlivým přilehlým budovám, doplněnými o varovné pásy šířky 0,4 metrů pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Dále s navrženou konstantní šířkou pozemní komunikace 3,75 metrů a svrchním krytem z asfaltové vrstvy. Byl navržen ochranný pruh pro cyklisty, který je součástí pozemní komunikace a šířkou 1,25 metrů zasahuje do navržené šířky pozemní komunikace 3,75 metrů. Bylo zde navrženo pět podélných parkovacích stání, dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2 metry, délkou krajních podélných parkovacích stání pro způsob parkování couvání 6,75 metrů a podélných parkovacích stání mezi krajními podélnými stáními 5,75 metrů. Podél podélných parkovacích stání byl navržen chodník v šířce 1,75 metrů.

Ulice Pod Zahrady pokračuje v režii navrženého chodníku šířky 1,75 metrů, společně se sníženými chodníky z důvodu příjezdových cest k jednotlivým přilehlým budovám, doplněnými o varovné pásy šířky 0,4 metrů pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Dále s navrženou konstantní šířkou pozemní komunikace 4,25 metrů a svrchním krytem z asfaltové vrstvy. Bylo navrženo vodorovné dopravní značení V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“, který umožňuje cyklistům průjezd ulic Pod Zahrady obousměrně. Pro motorovou dopravu byl navržen jednosměrný provoz. Byly zde navrženy dvě krajní podélná parkovací stání, dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2 metry a délkou pro způsob parkování couvání 6,75 metrů.

Mezi ulicí Pod Zahrady a ulicí Vinohradská bylo za pomoci signálních varovných pásů navrženo místo pro přecházení. S odsazením signálního pásu od varovného, aby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace bylo zřejmé, že se jedná o místo přecházení.

Za místem křižovatky ulic Pod Zahrady a Vinohradská byl režim dopravního uspořádání navržen na obousměrný provoz. Doplněn o výstražné svislé dopravní značení A9 „Provoz v obou směrech“. Další svislá dopravní značení odpovídají logičnosti navrženého dopravního uspořádání. V následující části ulice Vinohradská, obousměrný provoz, bylo navrženo nové

uspořádání pro obousměrný cyklistický provoz, který byl u místa křižovatky s ulicí K Cihelně ukončen. Na piktogramový koridor pro cyklisty navazující z ulice Pod Zahrady byl navázán ochranný pruh pro cyklisty. Níže uvedený obrázek číslo 32 popisuje navržené dopravní uspořádání. Šířka pozemní komunikace byla navržena na potřebných 6 metrů a na každé straně vozovky byl umístěn ochranný pruh pro cyklisty v opačných směrech provozu, v šířce 1,50 metrů. Jedná se o vyznačení ochranných pruhů pro cyklisty na obousměrné pozemní komunikaci bez středové dělicí čáry. Výstřižek byl převzat z Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“.



Obrázek 32
ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné komunikaci bez středové dělicí čáry [16]

Následné ukončení ochranného pruhu pro cyklisty bylo ukončeno "natupo". V následující části ulice Vinohradská vedení cyklistů řešeno nebylo, předpokládá se společný provoz s ostatními vozidly bez výrazných cyklistických opatření.

V rámci analýzy stávajícího stavu a následného návrhu bylo při použití vlečných křivek zjištěno, že typ vozidla ASKO 3 v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking, nebude schopno plynule odbočit z ulice Vinohradská do ulice Pod Zahrady. Z hlediska prostoru křižovatky bude muset couvnout, aby se vytočilo. V rámci návrhu bylo vyzkoušeno zvětšit poloměr nároží z 5 metrů na 6 metrů, v tomto případě by došlo k plynulému odbočení. Bylo by ale potřeba, přemístit stávající elektrickou skříň. Místo přecházení by bylo možno posunout blíže k podélným parkovacím stáním. Nároží s větším poloměrem, než 6 metrů, by již znamenalo přemístit sloup vedení vysokého napětí, což by s sebou přineslo výrazné vícenáklady. [7] [8] [9] [10] [12] [14] [16]

5.11 Příloha 1.11.1 – ulice Vinohradská / K Cihelně / Pod Rochusem / Družstevní; Varianta 1

Příloha 1.11.1 popisuje navržené řešení souběhu ulic Vinohradská, K Cihelně, Pod Rochusem a Družstevní. Po křižovatku ulice Vinohradská s ulicí Družstevní byl tento návrh nového dopravního uspořádání v místní části Mařatice řešen. Celá oblast vyobrazená v Příloze 1.11.1 byla navržena v režimu Zóna 30. Následné pokračování ulice Vinohradská, za křižovatkou s ulicí Družstevní, je v současném stavu řešeno pouze svislým dopravním značením B20a „Nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h“. Ulice Družstevní je také současně řešena v režimu Zóna 30, ale s omezenými dopravními omezeními. Z hlediska, že tato část ulice Družstevní navazuje na řešenou část ulice Vinohradská, nebylo stávající svislé dopravní značení IZ8a/b „Zóna s dopravním s dopravním omezením/Konec zóny s dopravním omezením“, rušeno. V této části řešené oblasti se v současném stavu nacházejí převážně prvky místního mobiliáře, které byly všechny v rámci návrhu zachovány. Pouze byl v návrhu posunut turistický rozcestník pro umožnění vedení chodníku, cca o 1,5 metrů. Řešení této oblasti řešené lokality bylo navrženo celkově ve třech variantách Přílohy 1.11.1, 1.11.2 a 1.11.3, které budou popsány níže s jednotlivými rozdílnými úpravami.

Ulice Vinohradská byla v původním uspořádání vedená jako hlavní pozemní komunikace. Z hlediska nevyskytujícího se chodníku, turisticky významné lokality Skanzen Rochus a současné nepřehlednosti celé této oblasti, bylo navrženo dopravní zklidnění ve třech variantách. V Příloze 1.11.1 byl v návrhu upřednostněn, a zároveň i ponechán současný význam vedení ulice Vinohradská, která vede v přímé, a tak i v návrhu. Byly zmenšeny plochy pozemní komunikace, v přílohách byl šedou čarou vyznačen stávající stav pozemních komunikací před návrhem, je tedy zřejmé, jak celá oblast byla rozsáhlá. Tímto řešením došlo k přidání nové vegetace a chodníku. Převážně došlo k zredukování křižovatkové plochy na začátku ulice K Cihelně. Veškeré dopravní pohyby byly v tomto úseku prověřeny vlečnými křivkami v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking typem vozidla ASKO 3.

Z hlediska návaznosti předešlých příloh, Příloha 1.11.1 (1.11.2 a 1.11.3), navazují na Přílohu 1.10. Provoz byl tedy navržen obousměrný, kromě ulice K Cihelně, která byla navržena v jednosměrném provozu k ulici Sokolovská, více v Příloze 1.12 a 1.13. Svrchní kryt pozemní komunikace pokračuje v navrženém asfaltovém krytu. Šířka pozemní komunikace zůstává navržena 6 metrů, dostatečně umožňující obousměrný provoz v režimu Zóna 30, kdy se předpokládá s nízkými intenzitami. Nejvýznamnějším místem této oblasti je křižovatka ulice Vinohradská s ulicí Pod Rochusem. V této Příloze byl upřednostněn průjezd celou částí ulice Vinohradská. V místě křižovatky ulice Vinohradská a Pod Rochusem byla navržena zvýšená

křižovatková plocha, dle Technických podmínek 218 „Navrhování zón 30“. Jelikož v Zónách 30 by se mělo omezit užívání svislých dopravních značení. Z hlediska místních poměrů bylo zvažováno, zda ponechat stávající stav svislých dopravních značení, a to P2 „Hlavní pozemní komunikace“ a P4 „Dej přednost v jízdě!“. Nakonec v této Příloze bylo zavrženo použití veškerých svislých dopravních značení upravujících přednost a ponechat pravidlo celoplošné přednosti zprava. Napojení ulice Pod Rochusem bylo navrženo tak, aby na místo křižovatky s ulicí Vinohradská, bylo kolmé. Vše bylo prověřeno vlečnými křivkami. Následující část, za zvýšenou křižovatkovou plochou v místě průsečné křižovatky, bylo navrženo s miniokružní křižovatkou. Lehce byly poupraveny stávající poloměry jednotlivých nároží tak, aby bylo možné navrhnout miniokružní křižovátku s vnějším průměrem 14 metrů, šířkou okružního pásu 4 metry a průměrem pojížděného středového ostrova 6 metrů, dle Technických podmínek 135 „Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích“. Z hlediska travnatých ploch, bez výskytu vzrostlé vegetace, nebylo nutné řešit rozhledové poměry. Středový ostrov byl navržen jako plně pojížděný s odlišnou stavební strukturou. Z hlediska studie nebyly řešeny výškové rozdíly mezi jednotlivými částmi ulice, ale v rámci průzkumu nebyly zaznamenány velké výškové rozdíly, které by znemožnily realizovat toto navržené řešení.

Část ulice Pod Rochusem, která byla řešena v Příloze 1.11.1 (Příloha 1.11.2 a 1.11.3), byla navržena s ponechanou šířkou pozemní komunikace 5 metrů, umožňující obousměrný provoz v Zóně 30. V rámci průzkumu bylo zjištěno, že vozidla parkují podél pozemní komunikace, a tak je obousměrný provoz omezen, viz. obrázek číslo 25. Proto bylo navrženo pět podélných parkovacích stání, dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2 metry a délkou pro krajní stání 6,75 metrů a mezi krajní stání 5,75 metrů pro způsob parkování couvání.

Dále bylo v této Příloze řešeno vedení chodníku. Chodník byl navržen v šířce 1,75 metrů, z hlediska umožnění vedení konstantní šířky chodníku, pro vyhnutí se stávajícím objektům. Nově navržený chodník umožňuje přístupovou cestu k budově s parcelním číslem 62/2 a k Božím mukám. Na chodnících byly navrženy prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, a to varovné pásy se šířkou 0,4 metrů, zohledňující vstup do vozovky, a signální pásy se šířkou 0,8 metrů s odsazením těchto pásů, pro informaci, že se jedná o místo přecházení. K parcele číslo 62/2 a božím mukám nebyly navrženy signální pásy, jelikož se nepředpokládá, že tyto osoby budou do těchto míst sami docházet.

Byla rušena stávající svislá dopravní značení upravující přednost. Doplněna byla svislá dopravní značení, která jsou v souladu s celkovým návrhem. [7] [8] [9] [10] [11] [12] [14] [15]

5.11.2 Příloha 1.11.2 – ulice Vinohradská / K Cihelně / Pod Rochusem / Družstevní; Varianta 2

Příloha 1.11.2 popisuje znovu, řešení souběhu ulic Vinohradská, K Cihelně, Pod Rochusem a Družstevní. Řešena je zde pouze místní úprava a upřednostnění jízdního směru mezi ulicemi Vinohradská a Pod Rochusem. V předešlé Příloze 1.11.1 nedochází, kromě zvýšené křižovatkové plochy, k dopravnímu zklidnění, v této Příloze tomu tak je. Upřednostňuje se tedy směr jízdy ke Skanzenu Rochus, který je turisticky vyhledávaným místním cílem a dochází k omezení přímého průjezdu ulicí Vinohradská. Platí zde přednost zprava, jelikož se jedná o Zónu 30. Z hlediska stávajícího svislého dopravního značení bylo navrženo svislé dopravní značení A3 „Křižovatka“, pro upozornění řidičů o změně místních poměrů. Pozemní komunikace, v části mezi miniokružní křižovatkou a zvýšenou křižovatkovou plochou, byla navržena kolmo na navazující část pozemní komunikace. Celkově toto řešení bylo provedeno, aby nedocházelo k psychologické přednosti řidičů, jedoucích z předchozí části ulice Vinohradská a bylo jim zdůrazněno, že je jejich povinností dát přednost zprava příjíždějícím vozidlům. Zároveň došlo i ke změně následujícího místa křižovatky ulice Vinohradská a ulice K Cihelně. Veškeré pohyby vozidel byly v této Příloze řešeny vlečnými křivkami v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking, pro typ vozidla ASKO 3. Došlo i k nevýrazným změnám ve vedení chodníku touto oblastí. [7] [8] [9] [10] [11] [12] [14] [15]

5.11.3 Příloha 1.11.3 – ulice Vinohradská / K Cihelně / Pod Rochusem / Družstevní; Varianta 3

Příloha 1.11.3 popisuje upravený návrh Přílohy 1.11.2. Došlo zde k výraznějšímu zaoblení ulice Vinohradská před místem zvýšené křižovatkové plochy. Zároveň je zde více zřejmé, že psychologická přednost, pro vozidla jedoucí ulicí Vinohradská, by neměla nastat. Jedná se o Zónu 30, tudíž zde platí přednost zprava. Bylo navrženo svislé dopravní značení A3 „Křižovatka“, aby bylo zdůrazněno, že došlo ke změně místních poměrů – ulice Vinohradská již nebude hlavní pozemní komunikací. Došlo i ke změně místa křižovatky ulice Vinohradská a ulice K Cihelně. Veškeré pohyby vozidel byly v této Příloze řešeny vlečnými křivkami v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking, pro typ vozidla ASKO 3. Došlo i k nevýrazným změnám ve vedení chodníku touto oblastí. [7] [8] [9] [10] [11] [12] [14] [15]

5.12 Příloha 1.12 – ulice K Cihelně (střed)

Příloha 1.12 popisuje nový návrh ulice K Cihelně. Ulice K Cihelně navazuje na ulici Vinohradská. Návrh místa křižovatky ulice Vinohradská a ulice K Cihelně byla řešena v Přílohách 1.11.1, 1.11.2 a 1.11.3, kdy v každé z těchto variant bylo místo křižovatky pozměněno v důsledku rozličného stavebního uspořádání ulice Vinohradská. Režim způsobu vedení dopravy v ulici K Cihelně byl navržen v režimu Zóna 30. Provoz motorové dopravy byl zde ponechán jednosměrný ve směru k ulici Sokolovská. Cyklistický provoz byl ponechán obousměrný, pouze byly navrženy integrační opatření pro cyklistický provoz, více níže. Stavební uspořádání bylo z velké části návrhu ponecháno, tj. stávající chodník po obou stranách pozemní komunikace. Chodník, vedle podélných parkovacích stání, byl pouze prodloužen, za místem sloupu pouličního osvětlení, ve stávající šířce chodníku 2,40 metrů. Chodník na druhé straně byl pouze doplněn o snížený chodník v místech příjezdových cest k přilehlým budovám. Šířka stávající chodníku byla 1,75 metrů. Doplněn o varovný pás v šířce 0,4 metrů. Svrchní kryt pozemní komunikace byl navržen z asfaltové vrstvy. Šířka pozemní komunikace v této části ulice K Cihelně byla navržena v konstantní šířce 3,75 metrů.

V rámci obousměrného cyklistického provozu bylo navrženo vodorovné dopravní značení V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“. S rozestupy jednotlivých symbolů v délce 12 metrů v mezikřižovatkovém úseku. Boční odstup od podélných parkovacích stání byl, dle Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“, navržen na 1,25 metrů, viz. obrázek číslo 30.

Dále bylo navrženo jedenáct podélných parkovacích stání, dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2 metry, délkou krajních stání 6,75 metrů a délkou mezikrajních stání 5,75 metrů pro způsob parkování couvání. V rámci průzkumu bylo zaznamenáno, že vozidla parkují před bytovým domem, na nevyznačených místech. Tímto návrhem došlo k navýšení kapacity podélných parkovacích stání před bytovým domem.

V místě křižovatky s ulicí Vinohradská bylo navrženo místo pro přecházení za pomoci signálních a varovných pásů, které jsem od sebe odsazené.

V rámci návrhu došlo k redukci stávajícího kmene vegetace. byla rušena stávající svislá dopravní značení. Nahrazena novým svislým dopravním značením, které charakterizuje jednosměrný provoz motorové dopravy a obousměrný provoz cyklistické dopravy. [7] [8] [9] [10] [12] [16]

5.13 Příloha 1.13 – ulice K Cihelně / Sokolovská

Příloha 1.13 navazuje na předešlou Přílohu 1.12, tedy část ulice K Cihelně, charakterizovanou jako K Cihelně (střed). Pokračování ulice K Cihelně v této příloze navazuje na předešlý stav. Tedy Zóna 30, jednosměrný provoz pro motorovou dopravu, obousměrný provoz pro cyklistickou dopravu. Šířka pozemní komunikace byla v této části ulice K Cihelně rozšířena na hodnotu 4,85 metrů z důsledku stávajícího stavu. Svrchní kryt pozemní komunikace byl navržen z asfaltové vrstvy.

V rámci ulice K Cihelně, bylo důležité navrhnout nové napojení na ulici Sokolovská. Stávající stav napojení nebyl kolmý na pozemní komunikaci ulice Sokolovská, proto bylo navrženo nové. Nový stav byl prověřen vlečnými křivkami v rozšíření pro software AutoCAD – Vehicle Tracking, pro typ vozidla ASKO 3. Z hlediska nového napojení bylo nutné pozměnit stávající vedení chodníku a navrhnout nové. Bylo navrženo mírné vychýlení, aby bylo možné navrhnout kolmé napojení na ulici Sokolovská. Šířka chodníku zůstala stejná, tedy 1,75 metrů.

V této části ulice se nachází prodejna, vedle které byla vyhrazena dvě podélná parkovací stání. V návrhu byly pouze upraveny jednotlivé délky, dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2,5 metrů (boční odstup od pevné překážky) a délkou pro krajní podélná parkovací stání 6,75 metrů pro způsob parkování couvání.

Pro cyklisty byla, vedle vozovky, navržena obousměrná stezka pro cyklisty, aby byl vjezd a výjezd cyklistů z ulice K Cihelně oddělen, v šířce 2,5 metrů. Navrženo zde bylo vodorovné dopravní značení V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“ a kombinace svislých dopravních značení C8a/b „Stezka pro cyklisty/Konec stezky pro cyklisty“ pro oba směry.

Byla rušena některá stávající svislá dopravní značení nebo byla posunuta z hlediska nového uspořádání. Posunuto bylo svislé dopravní značení P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“.

Pro cyklistický provoz bylo navrženo svislé dopravní značení IZ8a „Zóna s dopravním omezením“, aby bylo zřejmé, že vjíždějí do Zóny 30 a B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ v kombinaci s dodatkovou tabulkou E12b „Vjezd cyklistů do protisměru povolen“. [7] [8] [9] [10] [11] [12] [14] [16]

5.14 Příloha 1.14 – ulice Pod Rochusem (jih)

Příloha 1.14 navazuje na Přílohy 1.11.1, 1.11.2 a 1.11.3. Ulice Pod Rochusem se zde větví na dvě uliční části ulice Pod Rochusem. Neřešená část ulice Pod Rochusem vede k parkovišti u Skanzenu Rochus, a zároveň se jedná o slepou pozemní komunikaci. V místě křižovatky byla navržena změna režimu ze Zóny 30 na Obytnou zónu, dle navržených svislých dopravních značení IZ8a/b „Zóna s dopravním omezením/Konec zóny s dopravním omezením“ a IZ5a/b „Obytná zóna/Konec obytné zóny“.

V rámci návrhu v místě křižovatky nedošlo ke stavebním úpravám, pouze k mírnému rozšíření naproti vjezdu k přilehlé budově na šířku pozemní komunikace 5,50 metrů a následnému zúžení na šířku 3,75 metrů. Provoz řešenou částí ulice Pod Rochusem byl ponechán obousměrný, došlo pouze k navržení bodových zúžení nebo šikan za pomocí podélných parkovacích stání, viz. následující přílohy. Byl navržen dlouhý zpomalovací práh lichoběžníkového tvaru v šířce komunikace 4 metry, délkou 5 metrů a sklonem ramp 1:10, dle Technických podmínek 85 „Zpomalovací prahy“. Svrchní kryt pozemní komunikace z asfaltové vrstvy bude ponechán. Křižovatka byla prověřena vlečnými křivkami v rozšíření softwaru AutoCAD – Vehicle Tracking, pro typ vozidla ASKO 3.

Příjezdové cesty k jednotlivým přilehlým budovám budou ponechány, jelikož nejsou ve stavu, kdy by bylo třeba rekonstrukce. Byla navržena dvě podélná parkovací stání, ČSN dle 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2 metry a délkou krajních stání 6,75 metrů pro způsob parkování couvání.

Byla rušena stávající svislá dopravní značení v kombinaci B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a E13 „Dodatková tabulka“ s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“, P4 „Dej přednost v jízdě!“ a P2 „Hlavní pozemní komunikace“. Jelikož se předpokládá, že při výjezdu z Obytné zóny dává řidič přednost vozidlům jedoucím na navazující pozemní komunikaci. Bylo ponecháno svislé dopravní značení P2 „Hlavní pozemní komunikace“ ze směru od parkoviště u Skanzenu Rochus. Jelikož tato část ulice Pod Rochusem nebyla navržena v žádném dopravním režimu. [6] [7] [8] [9] [10] [12] [13] [16]

5.15 Příloha 1.15 – ulice Pod Rochusem (střed)

Příloha 1.15 navazuje na předchozí Přílohu 1.14. Pokračuje dopravní režim Obytná zóna. Šířka pozemní komunikace se mění na základě stávajícího uspořádání. Provoz byl navržen obousměrný.

Celkově bylo navrženo v této Příloze osm podélných parkovacích stání, dle ČSN dle 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“, se šířkou 2 metry a 2,5 metrů (v místě boční pevné překážky, celkem pět podélných parkovacích stání), délkou 6,75 metrů pro krajní podélná parkovací stání a 5,75 metrů pro mezikrajní podélná parkovací stání pro způsob parkování couvání. Dále byla navržena dvě kolmá stání, která byla navržena z hlediska stávajících parkujících vozidel, se šířkou 3,20 metrů a délkou 5 metrů, pro způsob parkování couvání. V šířce 3,20 metrů byl brán ohled na bezpečnostní odstup 0,4 metrů pro lehká užitková vozidla. Jelikož v rámci průzkumu zde bylo zaznamenáno lehké užitkové vozidlo (dodávka).

Tři podélná parkovací stání byla navržena takovým způsobem, aby tvořila šikanu pro projíždějící vozidla, a tím psychologicky donutila řidiče snížit rychlost. Průjezd šikanou byl prověřen vlečnými křivkami v rozšíření softwaru AutoCAD – Vehicle Tracking, pro typ vozidla ASKO 3. [6] [9] [10]

5.16 Příloha 1.16 – ulice Pod Rochusem

Příloha 1.16 navazuje na předchozí Přílohu 1.15. Tato část ulice nebyla nijak řešena, jelikož z hlediska stávající šířky pozemní komunikace 4 metry, stávajících objektů místních residentů a svahu na protější straně budov, nebylo možné navrhnout jakákoliv nová opatření. Navržen byl pouze navržen dlouhý zpomalovací práh lichoběžníkového tvaru, se šířkou 4 metry, délkou 5 metrů a sklonem ramp 1:10, dle Technických podmínek 85 „Zpomalovací prahy“. [6] [9] [13]

5.17 Příloha 1.17 – ulice Pod Rochusem / Sokolovská

Příloha 1.17 navazuje na předchozí Přílohu 1.16. V této Příloze byly přidány dvě podélná parkovací stání, se šířkou 2 metry a délkou 6,75 metrů pro způsob parkování couvání. Z hlediska stavebních úprav došlo pouze k napojení garáže a vjezdu, ve stávajícím stavu zde byla umístěna silniční úprava bez příjezdové cesty. Podélným parkovacím stáním byla podstoupěna část stávající vegetace. Parkovací stání byla navržena z důvodu stojících vozidel ve vozovce, která omezovala průjezd touto částí ulice Pod Rochusem. [6] [9] [10] [12]

6 Závěr

Cílem diplomové práce bylo provést dopravně-inženýrskou studii ulic Pod Zahrady, K Cihelně, Příčná I., Příčná II., Příčná III., Pod Rochusem a Vinohradská nacházející se v místní části Mařatice v Uherském Hradišti. Zohledňovaly se potřeby místních obyvatel v oblasti parkování, bezpečnosti a zklidňování dopravy s využitím organizace dopravy pomocí jednosměrných ulic, navržení Obytných zón a Zón 30, prvků pro zklidňování dopravy, navržení integračních opatření pro cyklisty a prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

V rámci výsledného návrhu byl brán ohled na stávající stavební úpravy místních residentů, sloupy vedení vysokého napětí, sloupy pouličního osvětlení a stávající vegetaci. Byly navrženy celkem tři oblasti řešeného území v režimu Obytná zóna, zbytek byl navržen v režimu Zóna 30. Byly navrženy prvky pro zklidňování dopravy, a to dlouhé zpomalovací prahy, zpomalovací polštář, zvýšená křižovatková plocha, miniokružní křižovatka v místě křižovatky ulic Vinohradská a Družstevní, bodová zúžení a šikany. Byl navržen chybějící chodník, v místech vymezených jako Zóna 30, s proměnnou šířkou 1,75 – 2 metry, dle umožnění z hlediska stávajících objektů. V místech vjezdů k přilehlým budovám byl navržen snížený chodník pro umožnění vjezdů na dané pozemky. Navržena byla podélná parkovací stání. Byla provedena úprava svislých dopravních značení, kdy docházelo k rušení stávajících kombinací a novému návrhu svislých dopravních značení, která odpovídají nové zavedené organizaci dopravy v řešené oblasti. Navržena byla integrační opatření pro cyklisty, a to umožnění obousměrného provozu cyklistů v jednosměrných komunikacích pro motorová vozidla, ochranný pruh pro cyklisty a piktogramový koridor pro cyklisty. Ulice Vinohradská byla navržena v přímé, bez výrazných stavebních opatření, která by narušila průchod procesí při Slováckých slavnostech vína. Byly navrženy prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, a to signální a varovné pásy a umělé vodící linie pro bezpečnost pohybu těchto osob v nově navržených ulicích místní části Mařatice.

Výkresová dokumentace byla zpracována v programu Autodesk AutoCAD 2023, s použitím nadstavbového programu Vehicle Tracking. Textová část byla zpracována v programu Microsoft Office Word.

Věřím, že veškeré návrhy uvedené v diplomové práci, přispějí ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v řešené oblasti, místní části Mařatice v Uherském Hradišti.

7 Seznam použité literatury a zdrojů

- [1] Uherské Hradiště. *Online. In: Wikipedia: the free encyclopedia. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Uherské_Hradiště. [cit. 2024-04-28].*
- [2] Historie. *Online. Uherské Hradiště. 2023. Dostupné z: <https://www.mesto-uh.cz/o-meste/historie>. [cit. 2024-04-28].*
- [3] Slovácké slavnosti vína o akci. *Online. Slovácké slavnosti vína. 2023. Dostupné z: <https://slavnostivinauh.cz/o-akci/>. [cit. 2024-04-28].*
- [4] Mapy.cz [online]. [cit. 2024-04-28]. Dostupné z: mapy.cz
- [5] Mapa pasportu komunikací. *Online. GIS – geografický informační systém. 2023. Dostupné z: <https://gis.mesto-uh.cz/mapa/pasport-komunikaci/?c=-537078%3A-1180923.95&z=2&lb=osmllg&ly=hr%2Cad%2Culn%2Cpk-dzs%2Cpk-ktr-c%2Cpk-pov-tyt&lbo=1&lyo=>. [cit. 2024-04-28].*
- [6] BARTOŠ, Luděk. *Navrhování obytných a pěších zón: [technické podmínky] TP 103.* Mariánské Lázně: Pro EDIP vydalo nakl. Koura, 2008. ISBN isbn978-80-902527-8-3.
- [7] *Navrhování Zón 30, Technické podmínky 213.* Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2010.
- [8] *Bezbariérové užívání staveb – základní principy přístupnosti (TP 1.4).* Online. ZDAŘILOVÁ, Renata. Profesionální informační systém ČKAIT. Dostupné z: <https://profesis.ckait.cz/dokumenty-ckait/tp-1-4/>. [cit. 2024-04-28].
- [9] *ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.* Nahrazení předchozí normy z roku 1986. Praha: Český normalizační institut, 2006.
- [10] *ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.* Nahrazení předchozí normy z roku 1987. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.
- [11] *ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.* Praha: Český normalizační institut, 2007.
- [12] *Revize Technických podmínek 65 pro dopravní značení na pozemních komunikacích.* Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, 2013.

[13] *Zpomalovací prahy. Technické podmínky 85.* Nahrazují TP 85 Zpomalovací prahy s účinností od roku 2007. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, 2013

[14] *Revize Technických podmínek 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.* 3. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, 2013.

[15] *Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích. Technické podmínky 135.* Nahrazují TP 135 s účinností od října 2005. Praha: Ministerstvo dopravy, 2017

[16] *Navrhování komunikací pro cyklisty. Technické podmínky 179.* Nahrazují TP 179 schválené Ministerstvem dopravy s účinností od 1. května 2006. Praha: Ministerstvo dopravy, 2017

Veškeré uvedené Technické podmínky jsou dostupné z: <http://www.pjpk.cz/technicke-podminky-tp/>

8 Seznam příloh

Příloha 1.1.1	Koordinační situace	1 : 1 000
Příloha 1.1.2	Nové dopravní uspořádání	1 : 1 000
Příloha 1.2	Ulice Příčná I. / Sokolovská – situační plán	1 : 250
Příloha 1.3	Ulice Příčná I. (střed) – situační plán	1 : 250
Příloha 1.4	Ulice Příčná I. / Pod Zahrady – situační plán	1 : 250
Příloha 1.5	Ulice Pod Zahrady / Příčná II. – situační plán	1 : 250
Příloha 1.6	Ulice Příčná II. (střed) – situační plán	1 : 250
Příloha 1.7	Ulice Příčná II. / Vinohradská – situační plán	1 : 250
Příloha 1.8	Ulice Vinohradská / Příčná III. – situační plán	1 : 250
Příloha 1.9	Ulice Pod Zahrady / Příčná III. – situační plán	1 : 250
Příloha 1.10	Ulice Pod Zahrady / Vinohradská – situační plán	1 : 250
Příloha 1.11.1	Ulice Vinohradská / K Cihelně / Pod Rochusem / Družstevní – situační plán	1 : 250

Příloha 1.11.2 Ulice Vinohradská / K Cihelně / Pod Rochusem / Družstevní – situační plán 1 : 250	
Příloha 1.11.3 Ulice Vinohradská / K Cihelně / Pod Rochusem / Družstevní – situační plán 1 : 250	
Příloha 1.12 Ulice K Cihelně (střed) – situační plán	1 : 250
Příloha 1.13 Ulice K Cihelně – situační plán	1 : 250
Příloha 1.14 Ulice Pod Rochusem (jih) – situační plán	1 : 250
Příloha 1.15 Ulice Pod Rochusem (střed) – situační plán	1 : 250
Příloha 1.16 Ulice Pod Rochusem – situační plán	1 : 250
Příloha 1.17 Ulice Pod Rochusem / Sokolovská – situační plán	1 : 250