



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**  
**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Michal Plášil

**STUDIE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO  
PROVOZU VE VYBRANÉ OBLASTI V PRAZE 6**

Bakalářská práce

**2016**



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní  
d ě k a n  
Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K612..... Ústav dopravních systémů

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Michal Plášil**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Studie zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve  
vybrané oblasti v Praze 6**

Název tématu (anglicky): Study of Improving Road Safety in Selected Areas in City  
Prague 6

### Zásady pro vypracování

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

- analýza současné organizace dopravy v okolí části ulice Evropská vymezené ulicemi Šárecká, Thákurova, Gymnazijní, Na Vlčovce v MČ Praha - Dejvice, porovnání stávající situace s územně plánovací dokumentací a dříve zpracovanými záměry
- provedení dopravního průzkumu ve výše definované oblasti vybrané části ulice Evropská na Praze 6, který bude zaměřen na sledování základních dopravně inženýrských charakteristik (rychlosti, intenzity)
- analýza bezpečnosti silničního provozu s důrazem na vyhledání rizik nejen z hlediska automobilové dopravy
- návrh optimálního prostorového uspořádání ulic Šárecká, Thákurova, Gymnazijní, Na Vlčovce v Praze 6 zvyšující bezpečnost silničního provozu nejen podle ČSN 73 6110, ale také podle moderních trendů zklidňování dopravy
- doplnění návrhu situace stavebních opatření podrobným itinerářem dopravního značení

- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí bakalářské práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.**

**Datum zadání bakalářské práce: 30. června 2015**  
(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 bakalářské práce: 25. srpna 2016**  
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

  
.....  
prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.  
vedoucí  
Ústavu dopravních systémů

  
L. S.

  
.....  
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

  
.....  
Michal Plášil  
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....30. června 2015

---

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji doc. Ing. Josefu Kocourkovi, Ph.D. a Ing. Janě Jirků za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytovali po celou dobu mého studia. Dále bych chtěl znovu poděkovat panu doc. Ing. Jiřímu Čarskému, Ph.D., doc. Ing. arch. Ireně Fialové a Ing. arch. Tomáši Cachovi za umožnění přístupu k mnoha důležitým informacím a materiálům. V neposlední řadě je mou 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 bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně, a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití 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).

V Praze dne, 26. května 2016

.....

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

STUDIE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU VE VYBRANÉ OBLASTI V  
PRAZE 6

bakalářská práce

srpen 2016

Michal Plášil

**ABSTRAKT**

Předmětem bakalářské práce „**Studie zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve vybrané oblasti v Praze 6**“ je analyzovat stávající situaci spolu s provedením dopravních průzkumů (rychlosti, intenzity) a vyhledat rizika nejen z hlediska automobilové dopravy, ale i z hlediska nejzranitelnějších účastníků silničního provozu a porovnání stávající situace s technickými dokumenty dříve zpracovaných záměrů. Na základě této analýzy navrhnout optimalizaci stavebně technického řešení na úseku ulice Evropské a okolí nejen dle ČSN 736110, ale také podle moderních trendů zklidňování dopravy, včetně dopravního značení v souladu s vyhláškou.

**KLÍČOVÁ SLOVA**

Městská část Praha - Dejvice, ulice Evropská, Šárecká, Gymnasijní, dopravní průzkum, intenzita, kapacita, nehody, prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

Faculty of Transportation Sciences

STUDY OF INCREASING ROAD SAFETY IN SELECTED AREAS IN PRAGUE 6

bachelor thesis

august 2016

Michal Plášil

**ABSTRAKT**

The subject of the bachelor thesis „**Study to increase road safety in selected areas in Prague 6**“ is to analyze the current situation together with implementation of traffic surveys (speed, intensity) and look for risk not only in terms of automobile traffic, but also in terms of vulnerable road users and compared the current situation technical documents previously elaborated plans. Based on this analysis, design optimization of construction and technical solutions in the field of European streets and around not only according to ČSN 73 6110, but also by modern trends calming traffic, including traffic signs in accordance with these regulations.

**KLÍČOVÁ SLOVA**

The City of Prague Dejvice, European, Šárecká, Gymnazijní, traffic surveys, intensity, capacity, accidents, elements for people with reduced mobility, capacity, accidents, elements for person with reduced mobility.

## Obsah

1	Úvod.....	9
2	Obecné informace o řešené oblasti .....	10
2.1	Geografická poloha městské části Praha - Dejvice.....	10
2.2	Historie městské části Praha - Dejvice .....	10
3	Popis současné organizace dopravy městské části Praha - Dejvice.....	11
3.1	Širší vztahy .....	11
3.2	Popis předmětné oblasti .....	12
3.2.1	Funkční využití ploch dle územního plánu .....	12
3.3	Územně plánovací dokumentace .....	13
3.4	Územně plánovací podklady .....	15
4	Analýza vybrané oblasti v městské části Praha - Dejvice .....	16
4.1	Hluková analýza.....	16
4.2	Analýza místní tramvajové tratě .....	16
4.2.1	Základní údaje o situování úseku .....	16
4.3	Dopravní průzkum parkovacích a odstavných stání.....	17
4.3.1	Doprava v klidu v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka.....	17
4.3.2	Doprava v klidu uvnitř vnitrobloku obytné části vymezené ulicemi Na Vlčovce / Mydlářka .....	19
4.3.3	Doprava v klidu v ulici Kolejní.....	20
4.3.4	Doprava v klidu v ulici Seminární.....	21
4.3.5	Doprava v klidu v ulici Thákurova .....	23
4.3.6	Doprava v klidu v ulici Gymnasijní .....	24
4.4	Analýza dopravní nehodovosti MČ Praha - Dejvice .....	25
4.4.1	Křižovatka ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská .....	26
4.4.2	SSZ křižovatka ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova .....	27
4.4.3	Křižovatka ulic Thákurova / Seminární .....	28
4.4.4	Křižovatka ulic Seminární / Kolejní .....	29
4.4.5	Křižovatka ulic Šárecká / Na Vlčovce .....	30
4.4.6	Obytná oblast v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka .....	31
4.4.7	Křižovatka ulic Na Vlčovce / Evropská.....	32
4.4.8	Oblast SSZ křižovatky Šárecká / Evropská / Kolejní.....	33
4.5	Analýza Svislého dopravního značení .....	34
5	Průzkum dopravně inženýrských charakteristik .....	36
5.1	Měření rychlosti na komunikacích Evropská / Šárecká / Gymnasijní .....	36

5.1.1	Měření rychlosti na ulici Evropská ve směru z Hadovky na Vítězné náměstí ...	37
5.1.2	Měření rychlosti na ulici Evropská ve směru z Vítěz. náměstí na Hadovku.....	38
5.1.3	Měření rychlosti na ulici Šárecká v obou směrech.....	40
5.1.4	Měření rychlosti na ulici Gymnasijní v obou směrech .....	41
5.2	Průzkum intenzity silniční dopravy.....	42
5.2.1	Průzkum intenzity na křižovatce ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská .....	44
5.2.2	Průzkum intenzity na SSZ křižovatka ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova	45
5.2.3	Průzkum intenzity na křižovatce ulic Thákurova / Seminární .....	46
5.2.4	Průzkum intenzity na křižovatce ulic Seminární / Kolejní .....	47
5.2.5	Průzkum intenzity na křižovatce ulic Šárecká / Na Vlčovce .....	48
5.2.6	Průzkum intenzity na SSZ křižovatce Šárecká / Evropská / Kolejní .....	49
6	Identifikace rizik ve vybrané oblasti MČ Praha - Dejvice.....	50
6.1	Riziko 1 - SSZ křižovatka Evropská / Šárecká / Kolejní .....	50
6.2	Riziko 2 - Křižovatka ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská .....	51
6.3	Riziko 3 – Doprava v klidu na samostatné ploše u ulice Gymnasijní.....	52
6.4	Riziko 4 - ulice Thákurova .....	53
6.5	Riziko 5 - ulice Seminární.....	53
6.6	Riziko 6 - ulice Kolejní .....	54
6.7	Riziko 7 - ulice Šárecká .....	55
6.8	Riziko 8 - Ulice Na Vlčovce a ulice Mydlářka .....	56
6.9	Riziko 9 - Vnitroblok mezi ulicemi Na Vlčovce a ulice Mydlářka.....	56
6.10	Riziko 10 - Ulice Evropská.....	57
7	Optimalizace vybrané oblasti MČ Praha - Dejvice .....	57
7.1	SSZ křižovatka Evropská / Šárecká / Kolejní.....	57
7.2	Křižovatka ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská .....	60
7.2.1	Alternativní řešení .....	61
7.3	Parkování a stání na samostatné ploše u ulice Gymnasijní .....	62
7.4	Ulice Thákurova .....	62
7.5	Ulice Seminární.....	64
7.6	Ulice Kolejní .....	64
7.7	Ulice Šárecká .....	65
7.8	Ulice Na Vlčovce a ulice Mydlářka.....	66
7.9	Vnitroblok mezi ulicemi Na Vlčovce a ulice Mydlářka .....	68
7.10	Ulice Evropská .....	68
8	Závěr.....	70



9	Použité zdroje .....	72
9.1	Literatura.....	72
9.2	Internetové zdroje .....	72
10	Seznam obrázků.....	74
11	Seznam tabulek .....	77
12	Použitý software .....	78
13	Seznam příloh.....	79

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČSN	Česká technická norma
MČ	Městská část
SSZ	Světelně signalizační zařízení
TP	Technické podmínky
RPDI	Roční průměr denních intenzit
SPZ	Státní poznávací značka
SDZ	Svislé dopravní značení
OSSPaO	Osoby se sníženou schopností orientace
VDZ	Vodorovné dopravní značení
EIA	Environmental Impact Assessment (Vyhodnocení vlivů na životní prostředí)
VOŠ	Vyšší odborná škola
SOŠ	Střední odborná škola
ČVUT	České vysoké učení technické
PPF	První privatizační fond
FA	Fakulta architektury
UPRUM	Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze

## 1 Úvod

Předmětem této bakalářské práce je studie současné organizace dopravy v okolí části ulice Evropská vymezené ulicemi Šárecká, Thákurova, Gymnasijní, Na Vlčovce v MČ Praha - Dejvice. Součástí práce je porovnání stávající situace s územně plánovací dokumentací a dříve zpracovanými záměry, provedení dopravního průzkumu zaměřeno na sledování základních dopravně inženýrských charakteristik, analýza bezpečnosti silničního provozu s důrazem na vyhledání rizik nejen z hlediska automobilové dopravy a návrh optimálního prostorového uspořádání ulic zvyšující bezpečnost silničního provozu nejen dle norem ČSN 736110, ale také podle moderních trendů zklidňování dopravy.

Řešení oblasti ulic Evropská, Šárecká, Mydlářka a Na Vlčovce proběhlo ve spolupráci s ČVUT FA. Cílem této spolupráce bylo najít optimální řešení z pohledu obou stran, jak z pohledu dopravního a bezpečnostního hlediska, tak i z pohledu architektonického, zejména pak urbanistického řešení.

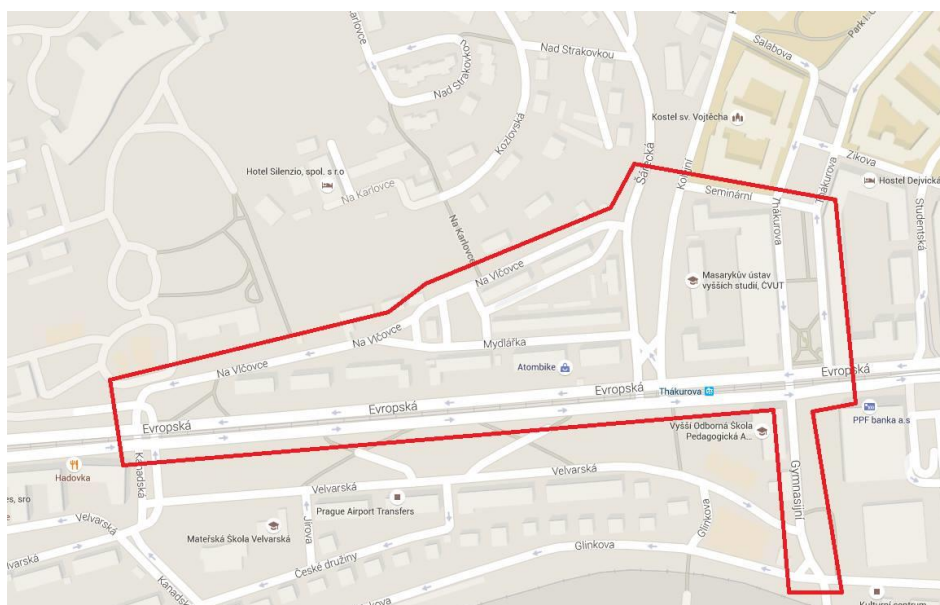
V práci je kladen důraz nejen na optimální automobilové řešení, ale i na řešení dopravy v klidu, pěších poměrů, nevyjímaje řešení pro OSSPaO a cyklistické dopravy, za účelem přispět k celkovému zlepšení oblasti pro pobyt v okolí komunikací.

## 2 Obecné informace o řešené oblasti

Městská část Praha - Dejvice je jednou z 57 městských částí Prahy. MČ Praha - Dejvice leží na zeměpisných souřadnicích 50°6'19" s. š., 14°22'51" v. d., o katastrálním výměru 7,39 km<sup>2</sup>, s hustotou zalidnění 3 148 obyv./km<sup>2</sup> a celkovým počtem 23 267 obyvatel ke dni 31. 12. 2015. [10]

### 2.1 Geografická poloha městské části Praha - Dejvice

Lokalita se nachází v hlavním městě Praha a jeho městské části Praha 6 - Dejvice. Jedná se o úsek ulice Evropská v rozmezí křížení ulic Na Vlčovce, Kanadská (západ) a Thákurova, Gymnasijní (východ). Řešení zahrnuje část ulic Thákurova a Kolejní po křížení s ulicí Seminární včetně. Dále celou ulici Na Vlčovce a Mydlářka, a také část ulice Gymnasijní po napojení na ulice Generála Píky, Glinkova a Velvarská („řešený úsek je znázorněn červenou čarou na obrázku 1“).



Obrázek 1 - Vyznačení řešené oblasti <sup>1</sup>

### 2.2 Historie městské části Praha - Dejvice

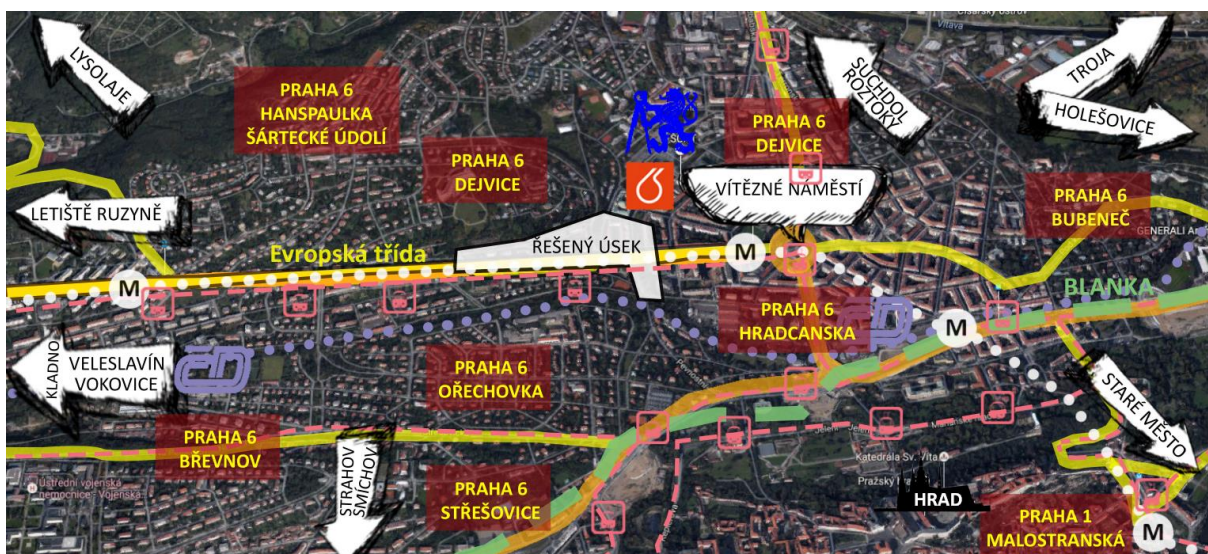
Dnešní Evropská třída leží v místech historické cesty Prahy do Velvar, která dále pokračovala po dnešní ulici Horoměřická. V prvním desetiletí dvacátého století se postavila část dnešní Evropské, která se jmenovala Veleslavínova (od Hadovky po Bořislavku). Ulice byla v průběhu dvacátého století několikrát přejmenována a prodloužena směrem na západ. Komunikace byla v roce 1967 stavebně upravena. Propojením a přestavěním stávajících komunikací vznikla třída v dnešní podobě včetně tramvajové trati přeložené z ulice Kladenská. Prodloužení k letišti Ruzyně se ulice dočkala v roce 1986. Jako Evropská je pojmenována od roku 1991.

<sup>1</sup> Obrázek 1 zdroj <https://www.google.cz/maps>

### 3 Popis současné organizace dopravy městské části Praha - Dejvice

#### 3.1 Širší vztahy

Řešená lokalita ležící na ulici Evropská v blízkosti Vítězného náměstí a vysokoškolského kampusu ČVUT a VŠCHT v Praze 6 - Dejvicích. Evropská třída se řadí mezi nejvýznamnější komunikace v Praze. Začíná na Vítězném náměstí a pokračuje západním směrem přes Veleslavín, Vokovice a Liboc a končí u letiště Ruzyně, kde se napojuje na Pražský okruh D0, ze kterého je v blízkosti napojení na dálnice D5 a D7. Z Vítězného náměstí vedou komunikace severně na Prahu - Suchdol, Roztoky a Kralupy nad Vltavou, západně skrz Bubeneč do Holešovic a jižně přes Prašný most jedním směrem na Hradčanskou, Malostranskou, Letnou a druhým směrem na Střešovice, Břevnov, Strahov. Má zde také vyústění tunel Blanka.



Obrázek 2 - Mapa širších vztahů<sup>2</sup>

Lokalita je obsluhována městskou hromadnou dopravou. Pod ulicí Evropská vede trasa metra A ve směrech Nemocnice Motol a Můstek, Depo Hostivař. Nejbližší stanice metra jsou Dejvická a Bořislavka. Osou ulice prochází tramvajová trať západně od konečné zastávky Divoká Šárka (26, 5, 51) směrem na východ přes Vítězná náměstí do dalších částí Prahy. Autobusová doprava lokalitu sice protíná, ale nenachází se zde jediná zastávka.

Jižně od řešené lokality probíhá železniční trať Praha – Kladno s nejbližšími stanicemi Nádraží Veleslavín a Praha - Dejvice („celková mapa širších vztahů je znázorněna na obrázku 2“).

Cyklistická doprava v řešeném území disponuje jedinou značenou cyklotrasou A32 v ulicích Thákurova a Gymnasijní protínající Evropskou třídu. Tato cyklostezka vede z ulice Podbabské napojující se na cyklostezku A1 a dále na jih přes park Maxe van der Stoela, Petřinské sady, dále protíná Plzeňskou ulici a končí v MČ Praha - Jinonice, kde navazuje na trasu A13. Od

<sup>2</sup> Obrázek 2 zdroj autor

trasy A32 je doporučená trasa směrem na Hanspaulku přes ulice Bílá a Bechyňova. Další cyklotrasou je trasa A160 po Evropské třídě, která je v řešení provozu. Doporučená trasa pak vede ulicemi Velvarská. V území není žádný cyklostojan („znázorněné cyklistické trasy jsou na obrázku 3, přerušované jsou doporučené trasy a plně trasy stávající“).



Obrázek 3 - Mapa cyklistických tras<sup>3</sup>

## 3.2 Popis předmětné oblasti

### 3.2.1 Funkční využití ploch dle územního plánu

Předmětná oblast se nachází na okraji městského centra městské části Praha 6 – Dejvice. Území je obklopeno převážně obytnými budovami a budovami vysokoškolských zařízení. Nechybí zde ani administrativní budovy, služby v parterech budov ani sportoviště.

V nejsevernější části území nad ulicí Seminární je budova Katolické teologické Fakulty UK s kostelem svatého Vojtěcha. Blok na západní straně ulice Thákurova je tvořen Masarykovou kolejí ČVUT s Akademickou restaurací a Masarykovým ústavem vyšších studií ČVUT. Ulice Thákurova je velmi širokou ulicí, jejímž středem prochází park, který propojuje celý vysokoškolský kampus a tvoří zelený pás od Pražského hradu ke Stromovce. Východní strana ulice je tvořena blokovou zástavbou bytových domů typickou pro Dejvice. Pokud překročíme ulici Evropskou na jih od ulice Thákurovy, ocitneme se v podobně široké ulici Gymnasijní, která je obklopena z východu budovou, ve které sídlí firma PPF banka a.s., AvantGarde restaurant, Showroom Maserati a Ferarri, a budovou nejspíš bývalého hotelu, dnes sídlem autobazaru

<sup>3</sup> Obrázek 3 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

ENGINE PRAGUE. Západní část ulice Gymnasijní je lemována areálem škol SOŠ a VOŠ pedagogická a Pedagogického gymnázia a také sportovištěm Sokola Praha Dejvice I. Celou zbylou jižní stranu ulice Evropská utváří dlouhý městský park. Naproti němu přes Evropskou třídu je okolí ulic Na Vlčovce a Mydlářka zastavěno solitérními bytovými domy („celková mapa funkčního území je na obrázku 4“).



Obrázek 4 - Schéma funkčního využití ploch <sup>4</sup>

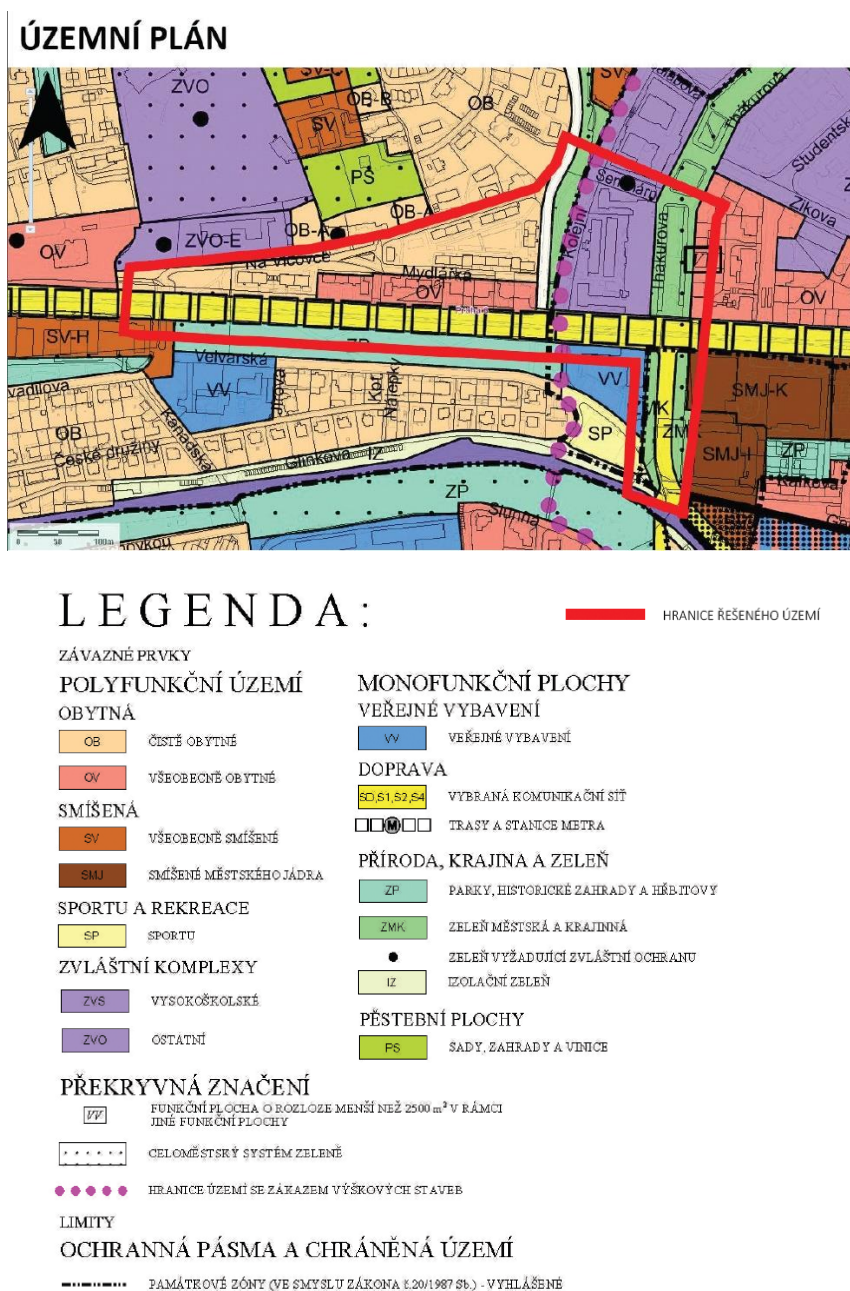
### 3.3 Územně plánovací dokumentace

Z hlediska územního plánu je řešená oblast v zastavěném stabilizovaném území města. Nenachází se zde žádná rozvojová plocha.

<sup>4</sup> Obrázek 4 zdroj autor

V územním plánu jsou v této oblasti závazně vymezeny plochy („územní plán oblasti na obrázku 5“): Polyfunkční území – čistě obytné, všeobecně obytné, všeobecné smíšené, smíšené městského jádra, sportu, vysokoškolské komplexy a ostatní komplexy. Monofunkční plochy – veřejné vybavení, komunikační síť, parky, zeleň městská a krajinná, izolační zeleň a sady, zahrady a vinice. Lokalitou prochází hranice území se zákazem výškových staveb a část celoměstského systému zeleně. Západní část lokality se nachází v ochranném pásmu památkové zóny (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)

Územní plán odpovídá současnému stavu v území.



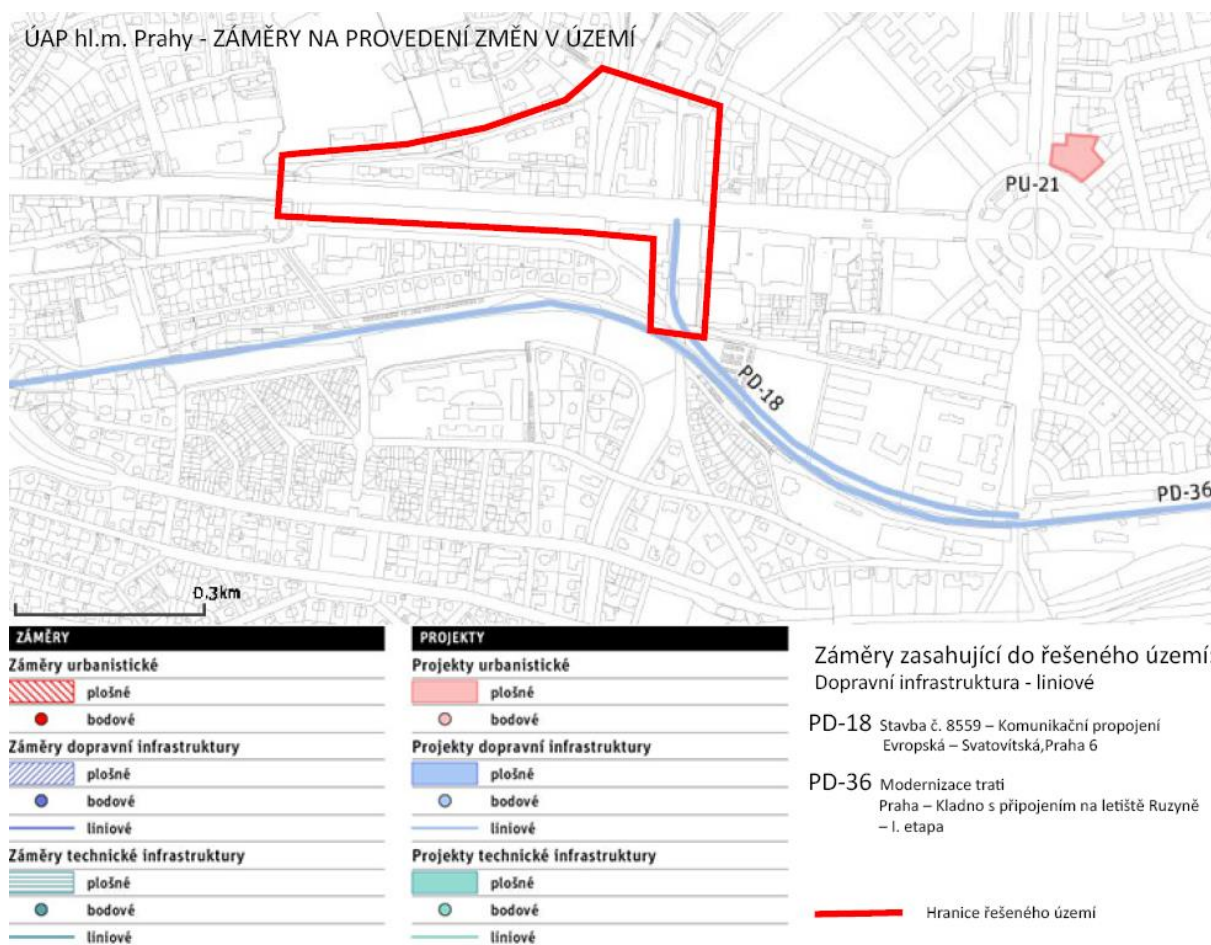
Obrázek 5 - Územní plán<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Obrázek 5 zdroj [http://wgp.urm.cz/apps/tms/apk/mnt/App\\_webUP/vykresy/V04/V04\\_05.pdf](http://wgp.urm.cz/apps/tms/apk/mnt/App_webUP/vykresy/V04/V04_05.pdf)



### 3.4 Územně plánovací podklady

Územně analytické podklady vymezují dva záměry dotýkající se řešeného území („záměry změn v území na obrázku 6“). Prvním z nich je záměr PD-18 - komunikační propojení Evropská – Gymnasijní – Svatovítská, kudy bude možné výhledově odklonit část automobilové dopravy směřující od západu ul. Evropskou přes Vítězné náměstí. Tento projekt je v procesu EIA ve stanovisku souhlasném. Druhým je PD-36 - první etapa modernizace železniční tratě Praha – Kladno s napojením na letiště Ruzyně.



Obrázek 6 - Záměry změn v území<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Obrázek 6 zdroj <http://uap.iprpraha.cz/graficka-cast>

## 4 Analýza vybrané oblasti v městské části Praha - Dejvice

### 4.1 Hluková analýza

K analýze byla použita hluková mapa na internetových stránkách geoportalpraha [12]. Kromě jasného zjištění velké hlukové zátěže v místech Evropské třídy a železniční tratě, byla zjištěna i velká zátěž v ulicích Generála Píky a Gymnasijní a také v ulicích Šárecká, Kolejní, Seminární a Thákurova („*hluková zátěž je na obrázku 7, plně červená zátěž je velká hluková zátěž nad 75 dB*“).



Obrázek 7 - Mapa hlukové zátěže<sup>7</sup>

### 4.2 Analýza místní tramvajové tratě

V předmětu Městská kolejová doprava proběhla dopravní analýza tramvajové trati mezi zastávkami Bořislavka - Hradčanská. Tento úsek vede skrz řešenou lokalitu.

#### 4.2.1 Základní údaje o situování úseku

Zdokumentovali jsme pražskou tramvajovou linku číslo 5 v úseku Bořislavka – Hradčanská z provozního a dopravního hlediska. Trasa téměř v celém úseku kromě části Dejvická – Vítězné náměstí proběhla letos (2015) rekonstrukcí na úseku ulice Evropské, a pak z důvodu stavby tunelového komplexu Blanka na úseku Prašný most – Hradčanská.

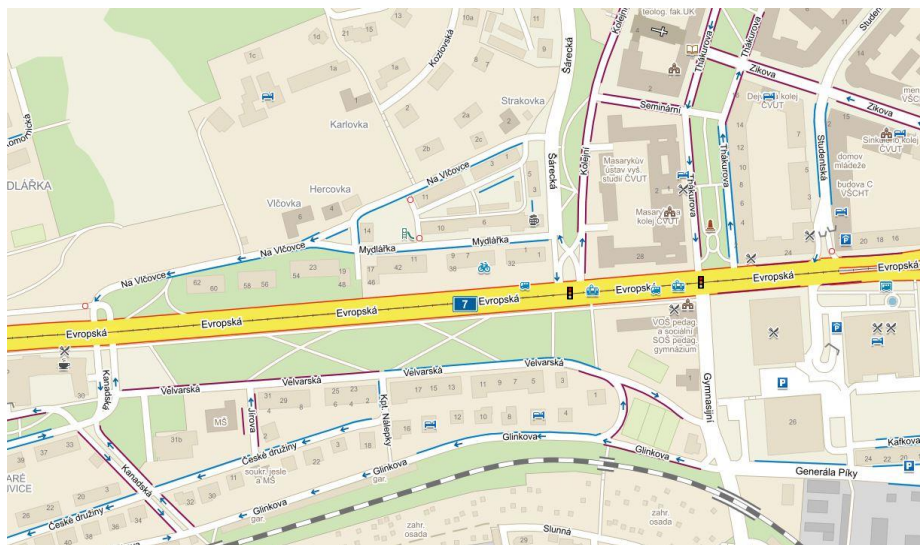
Zkoumaný úsek se nachází v hlavním městě Praze v městské části Prahy 6. Na vybraném úseku se nachází 7 tramvajových zastávek a úsek měří 3 546 metrů. V celkovém úseku mimo zkoumané linky číslo 5 je zavedena i linka číslo 26 a noční linka číslo 51. Na úseku Vítězné

<sup>7</sup>Obrázek 7 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

náměstí – Hradčanská jsou ještě navíc linky číslo 8 a 20. Dokumentace tramvajové trati je vedena jako příloha C. 1.

#### 4.3 Dopravní průzkum parkovacích a odstavných stání

Dopravní průzkum byl proveden zapsáním SPZ čtyřikrát v jeden den po časových intervalech 2h. Dále byly spočteny a zaevidovány jednotlivé parkovací, či odstavné plochy. V průzkumu byl zohledněn i aspekt respektovanosti vyhrazených či rezervovaných míst, zaregistrováním počtu těchto míst a typu rezervace a případného porušení. Z následných dat, která se dále spárovala, byl vypočten počet vozidel, která parkoviště opustila, počet vozidel, která na parkoviště přijela a počet vozidel, která na parkovišti zůstala. Z výsledných hodnot byla zjištěna ještě obsazenost dané plochy. Průzkum byl proveden před nově zavedenými parkovacími zónami. Nově byly zavedeny modré zóny v ulicích Na Vlčovce, Mydlářka, Generála Píky a v jednom směru ulice Thákurova. Fialové zóny byly zavedeny v ulicích Kolejní, Seminární, Glinkova, Velvarská a v jednom směru ulice Thákurova („vyznačení nově zavedených parkovacích zón je na obrázku 8, kde modrou čarou jsou modré zóny a fialovou čarou jsou fialové zóny“).



Obrázek 8 - Parkovací zóny<sup>8</sup>

##### 4.3.1 Doprava v klidu v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka

Průzkum parkování byl proveden zapsáním SPZ vozidel v dané lokalitě („průzkum proveden v oblasti znázorňující obrázek 9“) celkem 4 krát po dvouhodinových intervalech. Následně byla data zpracována a vyhodnocena („výsledná data v tabulce 1“), („výsledný graf závislosti obsazenosti parkoviště na denní době je znázorněn na obrázku 10“). Ve vybrané oblasti je

<sup>8</sup>Obrázek 8 zdroj <https://mapy.cz/zakladni?x=14.3849673&y=50.1002470&z=17&l=0&source=traf&id=61343>

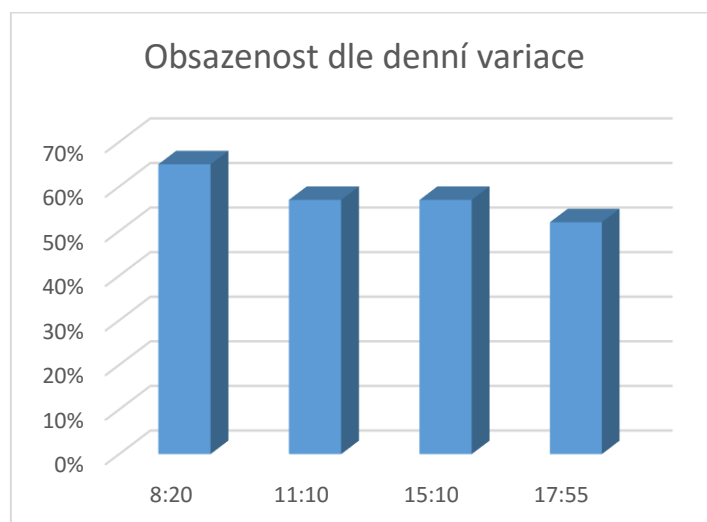
jedno rezervované parkovací místo pro tělesně postižené, které bylo respektováno. Na daném území je kapacita 100 míst.



Obrázek 9 - Doprava v klidu v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka<sup>9</sup>

	8:20	11:10	15:10	17:55	Průměrná hodnota	Obrat
počet obsazených míst	65	57	57	52	58	X
obsazenost	65 %	57 %	57 %	52 %	58 %	X
zůstatek porovnání ti-1 a ti	X	42	42	32	39	X
počet vozidel, která opustila P	X	23	15	25	21	63
počet vozidel, která přijela na P	X	15	15	20	17	50

Tabulka 1 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka<sup>10</sup>



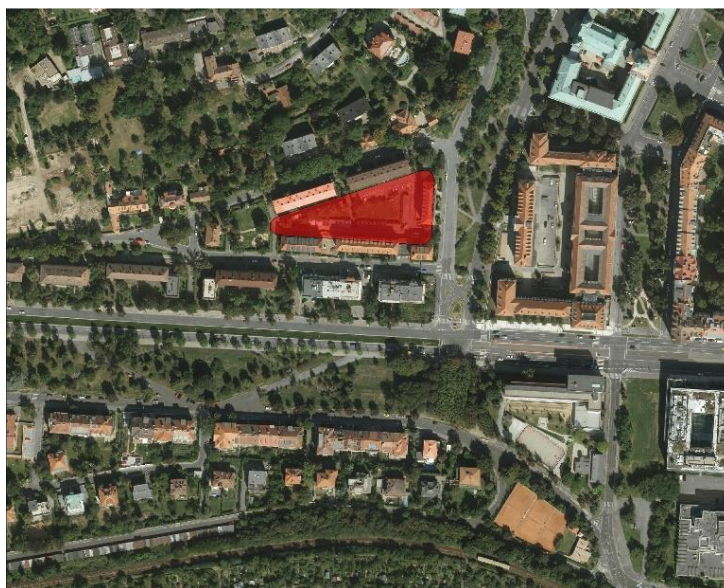
Obrázek 10 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Obrázek 9 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

<sup>10</sup> Tabulka 1 zdroj autor

<sup>11</sup> Obrázek 10 zdroj autor

4.3.2 Doprava v klidu uvnitř vnitrobloku obytné části vymezené ulicemi Na Vlčovce / Mydlářka  
 Průzkum parkování byl proveden zapsáním SPZ vozidel v dané lokalitě („průzkum proveden v oblasti znázorňující obrázek 11“) celkem 4 krát po dvouhodinových intervalech. Následně byla data zpracována a vyhodnocena („výsledná data v tabulce 2“), („výsledný graf závislosti obsazenosti parkoviště na denní době je znázorněn na obrázku 12“). Ve vybrané oblasti je 15 rezervovaných parkovacích míst s povolením bd trojdům, která jsou respektována. Na daném území je kapacita 64 míst.



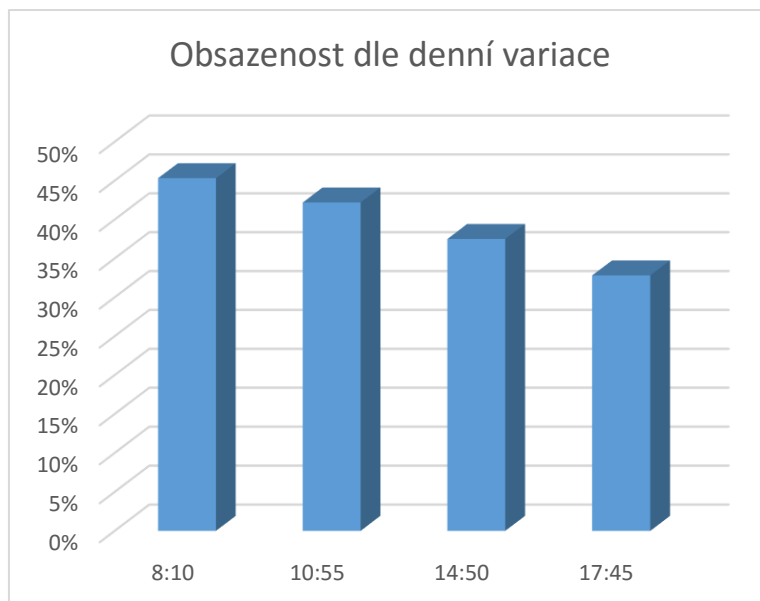
Obrázek 11 - Doprava v klidu uvnitř vnitrobloku<sup>12</sup>

	8:10	10:55	14:50	17:45	Průměrná hodnota	Obrat
počet obsazených míst	29	27	24	21	25	X
obsazenost	45 %	42 %	38 %	33 %	39 %	X
zůstatek porovnání ti-1 a ti	X	25	23	20	23	X
počet vozidel, která opustila P	X	4	4	4	4	12
počet vozidel, která přijela na P	X	2	1	1	1	4

Tabulka 2 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu uvnitř vnitrobloku<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Obrázek 11 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

<sup>13</sup> Tabulka 2 zdroj autor



Obrázek 12 - Graf obsazenosti dle denní variace uvnitř vnitrobloku<sup>14</sup>

#### 4.3.3 Doprava v klidu v ulici Kolejní

Průzkum parkování byl proveden zapsáním SPZ vozidel v dané lokalitě („průzkum proveden v oblasti znázorňující obrázek 13“) celkem 4 krát po dvouhodinových intervalech. Následně byla data zpracována a vyhodnocena („výsledná data v tabulce 1“), („výsledný graf závislosti obsazenosti parkoviště na denní době je znázorněn na obrázku 14“). Ve vybrané oblasti je jedno rezervované parkovací místo pro tělesně postižené, které bylo respektováno. Na daném území je kapacita 41 míst.



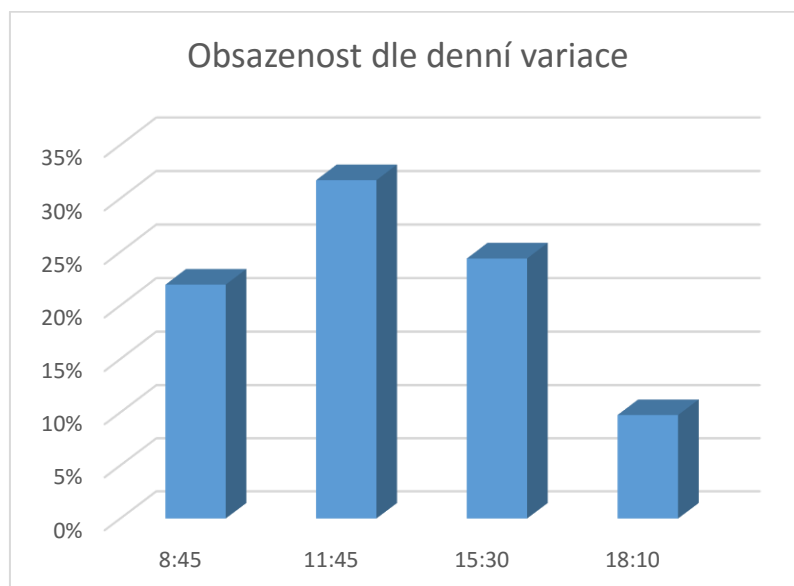
Obrázek 13 - Doprava v klidu v ulici Kolejní<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Obrázek 12 zdroj autor

<sup>15</sup> Obrázek 13 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

	8:45	11:45	15:30	18:10	Průměrná hodnota	Obrat
počet obsazených míst	9	13	10	4	9	X
obsazenost	22 %	32 %	24 %	10 %	22 %	X
zůstatek porovnání ti-1 a ti	X	9	7	2	6	X
počet vozidel, která opustila P	X	0	6	8	5	14
počet vozidel, která přijela na P	X	4	3	2	3	9

Tabulka 3 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu v ulici Kolejní<sup>16</sup>



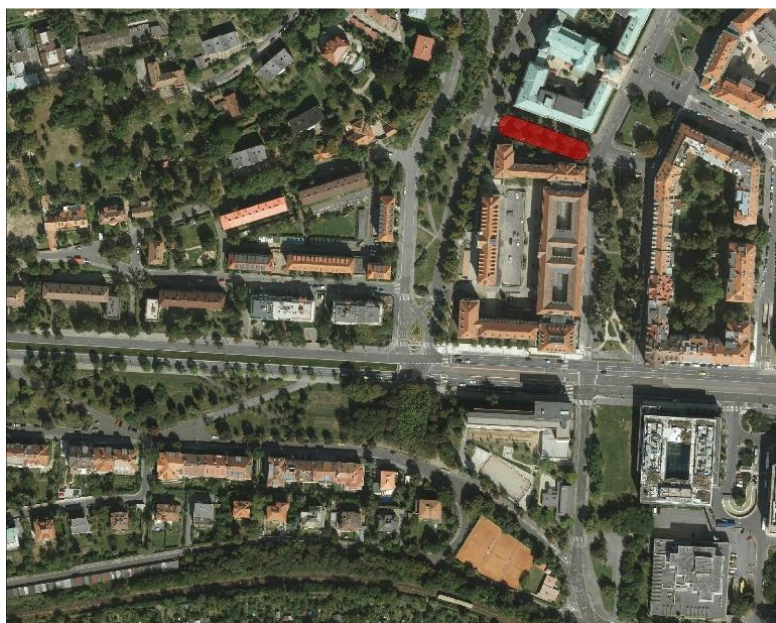
Obrázek 14 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulici Kolejní<sup>17</sup>

#### 4.3.4 Doprava v klidu v ulici Seminární

Průzkum parkování byl proveden zapsáním SPZ vozidel v dané lokalitě („průzkum proveden v oblasti znázorňující obrázek 15“) celkem 4 krát po dvouhodinových intervalech. Následně byla data zpracována a vyhodnocena („výsledná data v tabulce 4“), („výsledný graf závislosti obsazenosti parkoviště na denní době je znázorněn na obrázku 16“). Ve vybrané oblasti nebylo žádné vyhrazené místo. Na daném území je kapacita 14 míst.

<sup>16</sup> Tabulka 3 zdroj autor

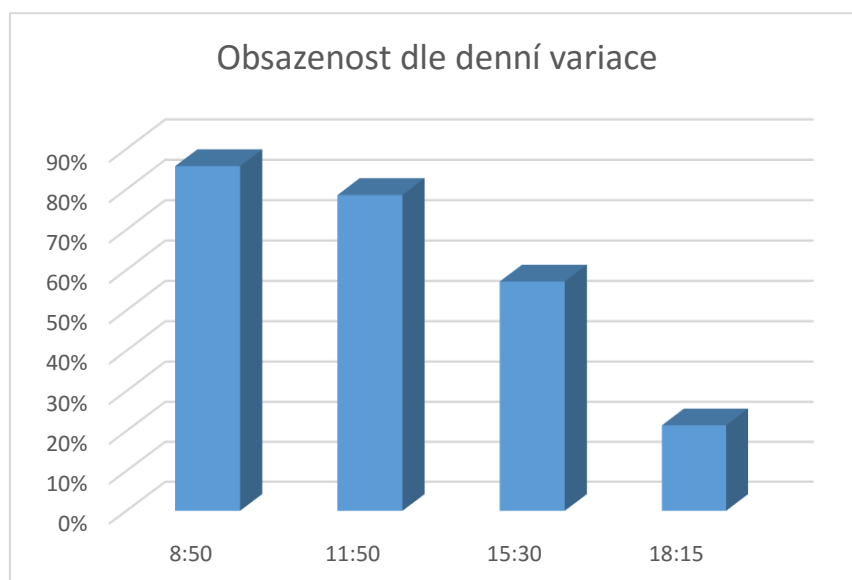
<sup>17</sup> Obrázek 14 zdroj autor



Obrázek 15 - Doprava v klidu v ulici Seminární<sup>18</sup>

	8:50	11:50	15:30	18:15	Průměrná hodnota	Obrat
počet obsazených míst	12	11	8	3	9	X
obsazenost	86 %	79 %	57 %	21 %	61 %	X
zůstatek porovnání ti-1 a ti	X	9	8	3	7	X
počet vozidel, která opustila P	X	3	3	5	4	11
počet vozidel, která přijela na P	X	2	0	0	1	2

Tabulka 4 - Výsledky průzkumu dopravy v ulici Seminární<sup>19</sup>



Obrázek 16 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulici Seminární<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Obrázek 15 <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

<sup>19</sup> Tabulka 4 zdroj autor

<sup>20</sup> Obrázek 16 zdroj autor



#### 4.3.5 Doprava v klidu v ulici Thákurova

Průzkum parkování byl proveden zapsáním SPZ vozidel v dané lokalitě („průzkum proveden v oblasti znázorňující obrázek 17“) celkem 4 krát po dvouhodinových intervalech. Následně byla data zpracována a vyhodnocena („výsledná data v tabulce 5“), („výsledný graf závislosti obsazenosti parkoviště na denní době je znázorněn na obrázku 18“). Ve vybrané oblasti byla 2 místa vyhrazena na SPZ a byla respektována. Na daném území je kapacita 96 míst.



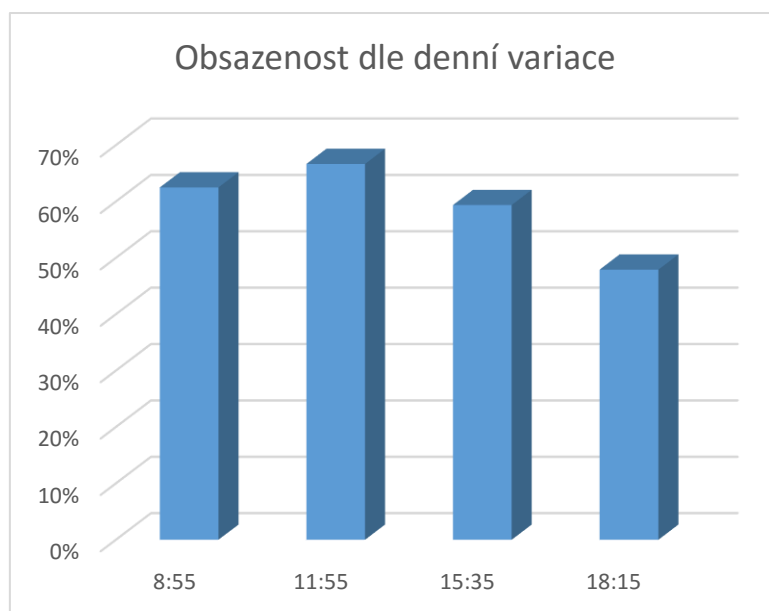
Obrázek 17 - Doprava v klidu v ulici Thákurova<sup>21</sup>

	8:55	11:55	15:35	18:15	Průměrná hodnota	Obrat
počet obsazených míst	60	64	57	46	57	X
obsazenost	63 %	67 %	59 %	48 %	59 %	X
zůstatek porovnání ti-1 a ti	X	50	44	34	43	X
počet vozidel, která opustila P	X	10	20	23	18	53
počet vozidel, která přijela na P	X	14	13	12	13	39

Tabulka 5 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu v ulici Thákurova<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Obrázek 17 <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

<sup>22</sup> Tabulka 5 zdroj autor



Obrázek 18 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulici Thákurova<sup>23</sup>

#### 4.3.6 Doprava v klidu v ulici Gymnasijní

Průzkum parkování byl proveden zapsáním SPZ vozidel v dané lokalitě („průzkum proveden v oblasti znázorňující obrázek 19“) celkem 4 krát po dvouhodinových intervalech. Následně byla data zpracována a vyhodnocena („výsledná data v tabulce 6“), („výsledný graf závislosti obsazenosti parkoviště na denní době je znázorněn na obrázku 20“). Ve vybrané oblasti nebylo žádné vyhrazené místo. Na daném území je kapacita 36 míst.



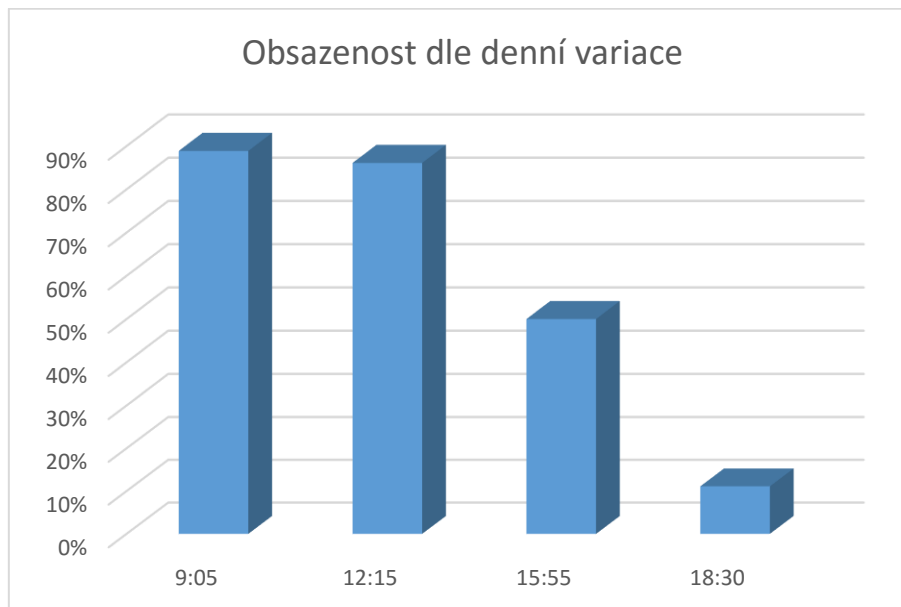
Obrázek 19 - Doprava v klidu v ulici Gymnasijní<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Obrázek 18 zdroj autor

<sup>24</sup> Obrázek 19 zdroj autor

	9:05	12:15	15:55	18:30	Průměrná hodnota	Obrat
počet obsazených míst	32	31	18	4	21	X
obsazenost	89 %	86 %	50 %	11 %	59 %	X
zůstatek porovnání ti-1 a ti	X	28	16	2	15	X
počet vozidel, která opustila P	X	4	15	16	12	35
počet vozidel, která přijela na P	X	3	2	2	2	7

Tabulka 6 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu v ulici Gymnasijní<sup>25</sup>



Obrázek 20 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulici Gymnasijní<sup>26</sup>

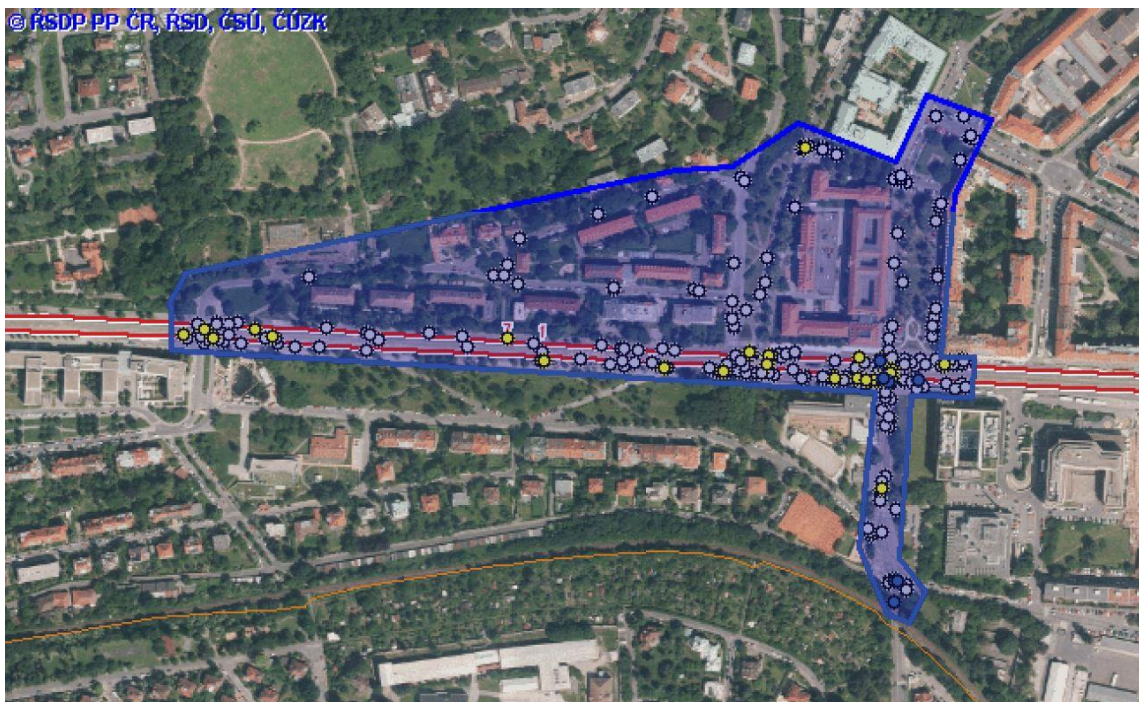
#### 4.4 Analýza dopravní nehodovosti MČ Praha - Dejvice

V řešeném území došlo za zkoumané období od 1. 1. 2007 do 31. 7. 2015 celkem k 338 dopravním nehodám, ve kterých bylo 42 osob lehce zraněných (stav do 24h), 7 osob těžce zraněných (stav do 24h) a 0 osob usmrcených (stav do 24h). V případě 8 nehod byl zjištěn alkohol u viníka nehody, u ostatních nehod nebyla zjištěna přítomnost alkoholu nebo drog u viníka nehody. Mezi hlavními příčiny nehod bylo zjištěno nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (74x), při odbočování vlevo (46x), řidič se plně nevěnoval řízení (38x), při přejíždění z jednoho pruhu do druhého (37x) a proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST (28x). Nejčastějšími druhy dopravních nehod byly srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (244x), srážka s tramvají (35x) a srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným. Nejčastěji byl viníkem nehody řidič motorového vozidla (327x). Nejvíce způsobených nehod dle druhu vozidel ve zkoumané oblasti byl osobní automobil bez přívěsu (247x). Při srážce s pevnou překážkou nebyl nikdo zraněn, celkem u 327 nehod nepřichází v úvahu srážka s pevnou překážkou. Stav komunikace v dopravních nehodách působil u třech nehod z důvodu přechodné uzavírky jednoho jízdního pruhu, nesouvislých výtluk a zvlněného povrchu

<sup>25</sup> Tabulka 6 zdroj autor

<sup>26</sup> Obrázek 20 zdroj autor

v podélném směru. Nehod za nezhoršené viditelnosti bylo 314, došlo při nich u 7 osob k těžkým zraněním a u 39 osob k lehkým zraněním. Za zhoršené viditelnosti bylo 24 nehod, v nichž byly 3 osoby lehce zraněny. („vymezení analyzované nehodové lokality je na obrázku 21, kde žlutý bod jsou nehody s lehkými zraněními, modrý bod jsou nehody s těžkými zraněními, černý bod jsou nehody s usmrcením a šedý bod jsou zbylé nehody“).



Obrázek 21 - Celková oblast průzkumu<sup>27</sup>

#### 4.4.1 Křižovatka ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská

V prostoru křižovatky došlo za sledované období 1. 1. 2007 až 31. 7. 2015 celkem k 16 ti dopravním nehodám, z nichž byla 1 osoba lehce zraněná (stav do 24h), 2 osoby těžce zraněny (stav do 24h) a žádná osoba nebyla usmrcena (stav do 24h). U žádné nehody nebyla zjištěna u viníka přítomnost drog nebo alkoholu. Hlavní příčiny nehod byly proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST (5x), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (3x) a při odbočování vlevo (2x). Nejčastějším druhem dopravní nehody na tomto zkoumaném úseku byla srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (12x). Všechny nehody, celkem 16 nehod, zavinil řidič motorového vozidla a to osobním automobilem bez přívěsu. Jedna dopravní nehoda byla v zadané lokalitě s pevnou překážkou a to odrazník, patník, sloupek, dopravní značky apod. U všech nehod nebyla závada stavu komunikace. Celkem jedna nehoda byla se zhoršenou viditelností vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.), a to v noci. Rozhledové poměry u všech nehod byly dobré. („vymezení analyzované nehodové lokality je na obrázku 22, kde žlutý bod jsou nehody s lehkými zraněními, modrý bod jsou

<sup>27</sup> <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>

nehody s těžkými zraněními, černý bod jsou nehody s usmrcením a šedý bod jsou zbylé nehody“).



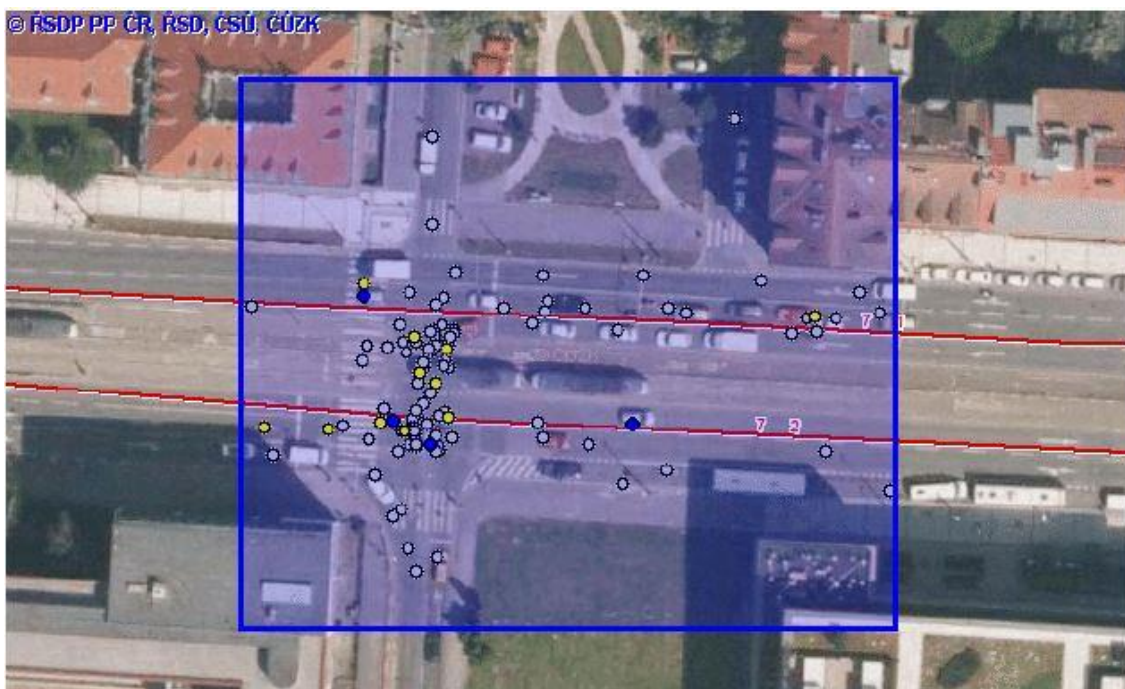
Obrázek 22 - Oblast průzkumu na křižovatce ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská <sup>28</sup>

#### 4.4.2 SSZ křižovatka ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova

Na SSZ křižovatky ulic Evropská, Gymnasijní a Thákurova došlo za sledované období 1. 1. 2007 až 31. 7. 2015 celkem k 107 dopravním nehodám, ve kterých bylo 19 osob lehce zraněno (stav do 24h), 5 osob těžce zraněno (stav do 24h) a 0 osob usmrceno (stav do 24h). U žádné nehody nebyla zjištěna u viníka přítomnost drog nebo alkoholu. Hlavní příčiny dopravních nehod byly při odbočování vlevo (24x), jízda na „červené světlo“ (17x), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (13x), při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu (13x) a při přejíždění z jednoho pruhu do druhého (12x). Nejčastějšími druhy nehod byla srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (78x) a srážka s tramvají (20x). Nejpočetnější způsob zavinění nehod byla řidičem motorového vozidla (105x), jedna nehoda byla zaviněna chodcem a jedna řidičem nemotorového vozidla. Nejčastějším druhem vozidla viníka nehody byl osobní automobil bez přívěsu (81x) a autobus (10x). Z celkem 107 dopravních nehod se u 106 případů nejednalo o srážku s pevnou překážkou a všechny nehody byly dle stavu komunikace bez závad. Celkem 8 nehod bylo za zhoršené viditelnosti a žádná nehoda nebyla na základě špatných rozhledových poměrů. V blízkosti přechodu pro chodce (do 20m) bylo 40 nehod, 19 nehod na přechodu pro chodce, 2 nehody na zastávce tramvaje, autobusu atd. bez nástupního ostrůvku a 2 nehody na parkovišti přiléhajícím ke komunikaci („vymezení

<sup>28</sup> <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>

analyzované nehodové lokality je na obrázku 23, kde žlutý bod jsou nehody s lehkými zraněními, modrý bod jsou nehody s těžkými zraněními, černý bod jsou nehody s usmrcením a šedý bod jsou zbylé nehody“).



Obrázek 23 - Oblast průzkumu na SSZ křižovatce ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova<sup>29</sup>

#### 4.4.3 Křižovatka ulic Thákurova / Seminární

V oblasti křižovatky ulic Thákurova a Seminární došlo za zkoumané období od 1. 1. 2007 do 31. 7. 2015 celkem k 8 dopravním nehodám. U těchto 8 dopravních nehod nebyla nalezena u viníka nehody přítomnost alkoholu, či drog a žádný účastník nebyl zraněn. Hlavní příčina nehody zde byla proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST a to v případě 7 nehod, příčinou jedné nehody bylo nesprávné otáčení nebo couvání. Všechny nehody byly zaviněny řidičem motorového vozidla za nezhoršené viditelnosti. U žádné dopravní nehody se nejednalo o srážku s pevnou překážkou a stav komunikace byl u všech nehod bez závad („vymezení analyzované nehodové lokality je na obrázku 24, kde žlutý bod jsou nehody s lehkými zraněními, modrý bod jsou nehody s těžkými zraněními, černý bod jsou nehody s usmrcením a šedý bod jsou zbylé nehody“).

<sup>29</sup> <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>



Obrázek 24- Oblast průzkumu na křižovatce ulic Thákurova / Seminární<sup>30</sup>

#### 4.4.4 Křižovatka ulic Seminární / Kolejní

V prostoru křižovatky došlo za sledované období 1. 1. 2007 až 31. 7. 2015 celkem k 13 ti dopravním nehodám, z nichž byla 1 osoba lehce zraněná (stav do 24h) a žádná osoba nebyla těžce zraněna ani usmrcena (stav do 24h). V případě jedné nehody byl zjištěn u viníka nehody obsah alkoholu v krvi a to 1‰ a více. Nejčastější příčinou nehod v této oblasti za sledované období byla při odbočování vlevo (5x). U 11 případů se jednalo o srážku s nekolejovým vozidlem a ve všech případech byl viníkem nehody řidič motorového vozidla. U dvou nehod se jednalo o srážku autobusu, zbytek dopravních nehod byl zaviněn osobním automobilem bez přívěsu. U žádné z nehod se nejednalo o srážku s pevnou překážkou a ve všech případech nebyla zhoršena viditelnost a rozhledové poměry v dané lokalitě byly dobré („vymezení analyzované nehodové lokality je na obrázku 25, kde žlutý bod jsou nehody s lehkými zraněními, modrý bod jsou nehody s těžkými zraněními, černý bod jsou nehody s usmrcením a šedý bod jsou zbylé nehody“).

<sup>30</sup> Obrázek 24 zdroj <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>



Obrázek 25 - Oblast průzkumu na křižovatce ulic Seminární / Kolejní<sup>31</sup>

#### 4.4.5 Křižovatka ulic Šárecká / Na Vlčovce

Na tomto místě za celé sledované období 1. 1. 2007 až 31. 7. 2015 došlo celkem ke 2 dopravním nehodám bez následků na zdraví (stav do 24h) a nebyla zjištěna přítomnost alkoholu nebo drog u viníka dopravní nehody. Jedna nehoda byla zaviněna nedodržením bezpečné vzdálenosti za vozidlem a proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST. Vzhledem k počtu nehod na tomto území nebudou uvedeny větší podrobnosti („vymezení analyzované nehodové lokality je na obrázku 26, kde žlutý bod jsou nehody s lehkými zraněními, modrý bod jsou nehody s těžkými zraněními, černý bod jsou nehody s usmrcením a šedý bod jsou zbylé nehody“).

<sup>31</sup> Obrázek 25 zdroj <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>





Obrázek 26 - Oblast průzkumu na křižovatce ulic Šárecká / Na Vlčovce<sup>32</sup>

#### 4.4.6 Obytná oblast v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka

V této oblasti za dobu mezi 1. 1. 2007 až 31. 7. 2015 je zaznamenáno celkem 12 dopravních nehod, a to bez následků na zdraví (stav do 24h), a u viníka nehody nebyla zjištěna přítomnost drog nebo alkoholu. Nejčastější příčinou nehody byla jiný druh nesprávného způsobu jízdy (6x). U jedné nehody byl viníkem řidič nemotorového vozidla, u zbylých 11 případů byl viníkem řidič motorového vozidla. V této oblasti bylo z 13 nehod 6 případů, kdy viník nehody ujel. U žádné dopravní nehody nebyla srážka s pevnou překážkou a u všech nehod byl stav komunikace dobrý, bez závad. U jedné dopravní nehody byla zhoršena viditelnost. Ve všech případech byly dobré rozhledové poměry („vymezení analyzované nehodové lokality je na obrázku 27, kde žlutý bod jsou nehody s lehkými zraněními, modrý bod jsou nehody s těžkými zraněními, černý bod jsou nehody s usmrcením a šedý bod jsou zbylé nehody“).

<sup>32</sup>Obrázek 26 zdroj <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>

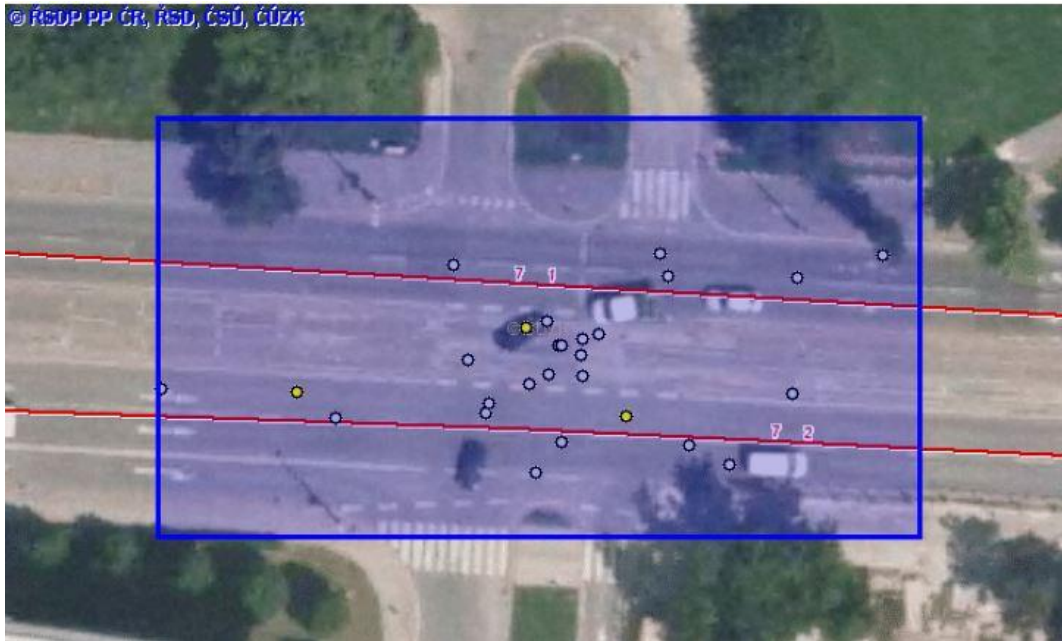


Obrázek 27 - Oblast průzkumu na křižovatce ulic Na Vlčovce / Mydlářka<sup>33</sup>

#### 4.4.7 Křižovatka ulic Na Vlčovce / Evropská

V této oblasti za zkoumané období od 1. 1. 2007 do 31. 7. 2015 bylo celkem 28 dopravních nehod. Celkem bylo 5 osob lehce zraněno (stav do 24h) a žádná osoba nebyla těžce zraněna ani usmrcena (stav do 24h). U jedné nehody byla nalezena u viníka přítomnost alkoholu v krvi. Nejčastější příčinou nehod byla proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST (8x) a při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidla. Podle druhu dopravní nehody byl nejčastější případ srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (18x) a srážka s tramvají (8x). U všech nehod byl viníkem nehody řidič motorového vozidla a nejčastějším druhem vozidla byl osobní automobil bez přívěsu (24x). Jedna nehoda byla s pevnou překážkou. Všechny nehody byly v dobrém stavu komunikace. Celkem 2 nehody byly se zhoršenou viditelností a 2 nehody v noci. Rozhledové poměry u všech dopravních nehod byly dobré („vymezení analyzované nehodové lokality je na obrázku 28, kde žlutý bod jsou nehody s lehkými zraněními, modrý bod jsou nehody s těžkými zraněními, černý bod jsou nehody s usmrcením a šedý bod jsou zbylé nehody“).

<sup>33</sup>Obrázek 27 zdroj <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>



Obrázek 28- Oblast průzkumu na křižovatce ulic Na Vlčovce / Evropská<sup>34</sup>

#### 4.4.8 Oblast SSZ křižovatky Šárecká / Evropská / Kolejní

Tato oblast je hlavní zkoumanou oblastí této práce a její analýza dopravních nehod byla podrobně zkoumaná v předmětu Prevence silničních nehod katedry K622.

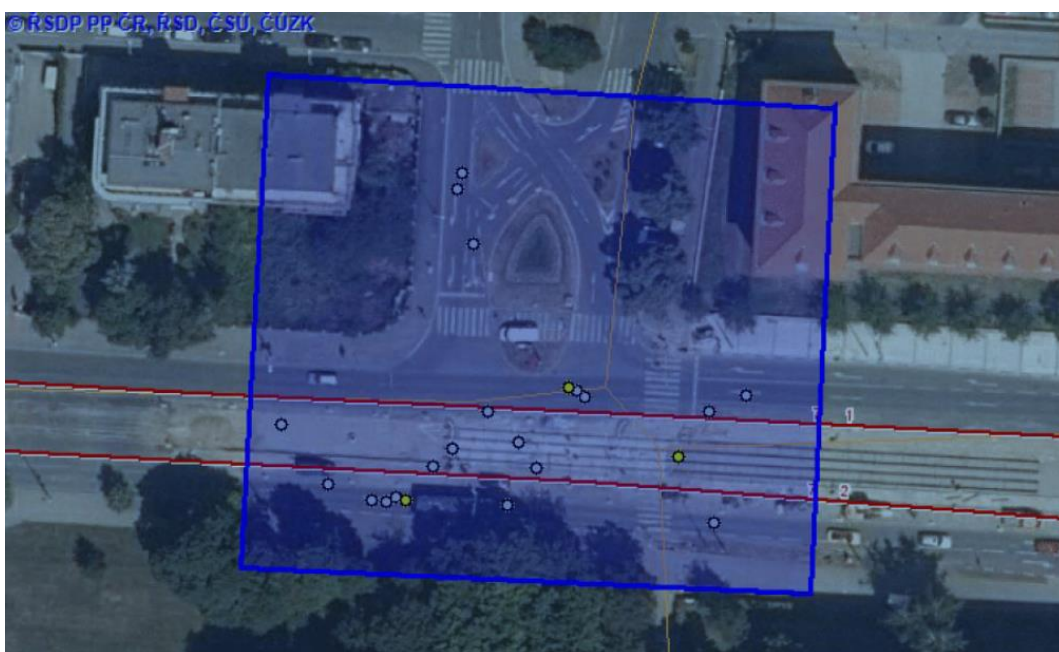
Analýza dopravních nehod v této oblasti byla za období mezi lety 2012 až 2015. Dopravní nehody, při kterých došlo ke zraněním, jsou evidovány 3 a to všechny s lehkými zraněními. Jedna nehoda s lehkým zraněním je nehoda chodce s tramvají, další nehoda je nehoda autobusu zezadu, při nedodržení bezpečné vzdálenosti, a poslední nehoda se zraněním je nehoda ze 4. 11. 2013, uvedena jako nehoda jiného druhu. Nejvíce dopravních nehod bylo zaznamenáno v roce 2013 a to celkem 9. Jelikož však z těchto 9 ti dopravních nehod není 5 nehod stejného typu a 5 nehod stejného typu se nenachází v žádném zkoumaném roce, na křižovatce se nenacházejí ani 3 nehody s osobními následky za 1 rok, či 3 nehody s osobními následky stejného typu za 3 roky, zkoumaná křižovatka tedy není zařazena do nehodové lokality.

Nehody byly většinou za dne (pouze 2 nehody v noci) a při rozmezí ranních a odpoledních dopravních špiček. Všechny nehody měly dobré rozhledové podmínky. Většina dopravních nehod byla na suchém povrchu, 4 dopravní nehody byly na mokřém povrchu, a z toho 3 nehody ještě za deště. Nejvíce dopravních nehod bylo při odbočování vlevo (7 nehod), dále nedodržení bezpečné vzdálenosti (4 nehody) a nevěnování se plně řízení (3 nehody). Na úseku nepřevažuje hlavní příčina nehod. Celková finanční ztráta na dopravních nehodách činí 2 550 000 Kč.

<sup>34</sup> Obrázek 28 zdroj <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>

Počet dopravních nehod na křižovatce činí 22 nehod za 4 roky, což je vysoká hodnota, nicméně celkový počet se zraněním jsou pouze 3 nehody, a to jen s lehkými zraněními. Příčinou velkého počtu dopravních nehod je zde zejména velká dopravní intenzita i s vedením tramvajové dopravy v křižovatce a směrově nevhodné uspořádání vedlejších ulic Šárecké a Kolejní. Křižovatka tedy není zařazena do nehodových lokalit.

Podrobný výpis nehod je rozepsán jako samostatná příloha B. 1 („vymezení analyzované nehodové lokality je na obrázku 29, kde žlutý bod jsou nehody s lehkými zraněními, modrý bod jsou nehody s těžkými zraněními, černý bod jsou nehody s usmrcením a šedý bod jsou zbylé nehody“).



Obrázek 29 - Oblast průzkumu na SSZ křižovatky Šárecká / Evropská / Kolejní<sup>35</sup>

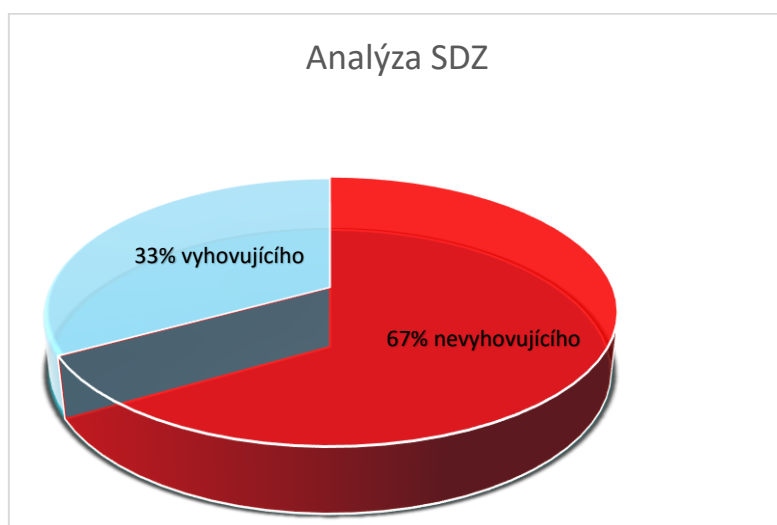
#### 4.5 Analýza Svislého dopravního značení

V celé oblasti byl proveden průzkum na stav aktuálního svislého dopravního značení. Byly shledány 4 typy závad („podrobný popis závad v tabulce 7“) a následně shrnutí celkového počtu nevyhovujícího svislého dopravního značení („graf poměru nevyhovujícího a vyhovujícího SDZ na obrázku 30“), („Příklad špatné svislé dopravní značky na obrázku 31“).

<sup>35</sup> Obrázek 29 zdroj <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>

<b>Analýza SDZ</b>	
porušení vrchního laku dopravního značení	26
ohnuté dopravní značení	19
pokreslené či polepené dopravní značení	29
zeleň zasahující do výhledu na dopravní značení	1
celkem závad	75
<b>celkový počet nevyhovujícího svislého dopravního značení</b>	<b>61</b>
<b>celkový počet vyhovujícího svislého dopravního značení</b>	<b>30</b>
celkový počet dopravního značení	91

Tabulka 7 Výsledná analýza SDZ<sup>36</sup>



Obrázek 30 - Výsledný graf<sup>37</sup>



Obrázek 31 - Příklad špatné svislé dopravní značky<sup>38</sup>

<sup>36</sup> Tabulka 7 zdroj autor

<sup>37</sup> Obrázek 30 zdroj autor

<sup>38</sup> Obrázek 31 zdroj autor

## 5 Průzkum dopravně inženýrských charakteristik

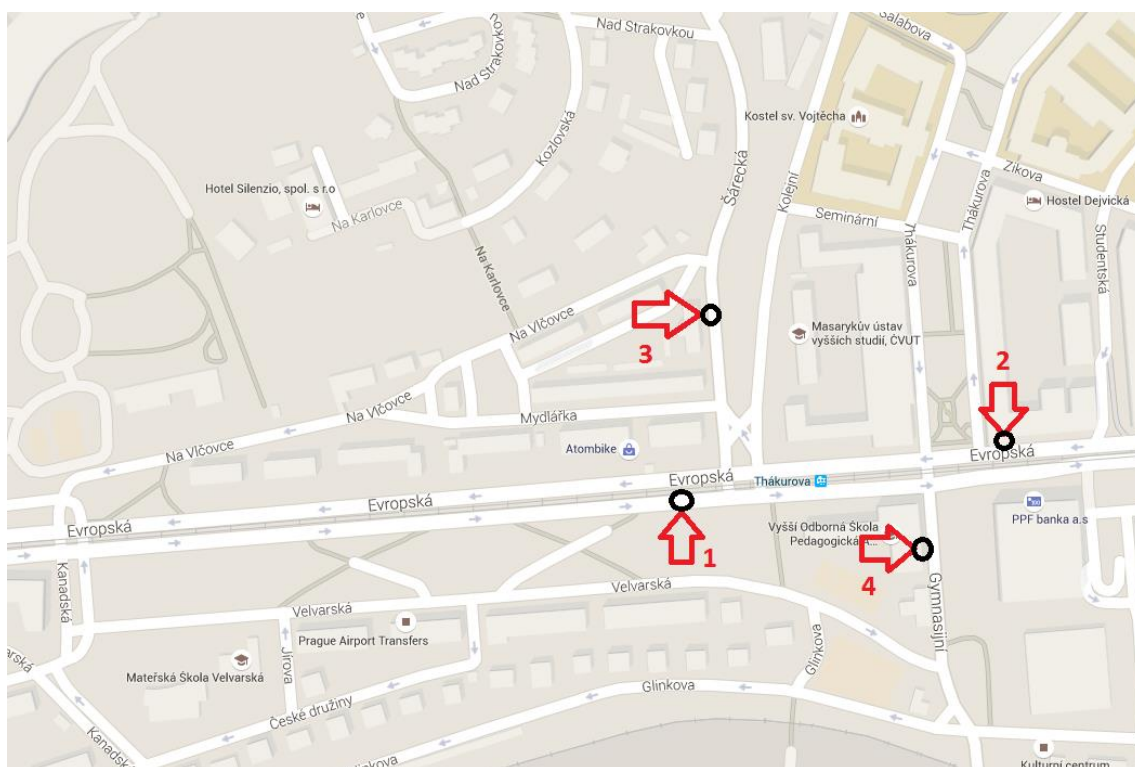
### 5.1 Měření rychlosti na komunikacích Evropská / Šárecká / Gymnasijní

Měření probíhalo na nejdůležitějších ulicích ve zkoumané oblasti a to na ulici Evropské, Šárecké a Gymnasijní v obou směrech. Měření probíhalo 22. 10. 2015, jednalo se o standardní pracovní den (čtvrtek), kdy následující den pátek 23. 10. 2015 nebyl žádným státním svátkem („oblasti měření jsou vyznačeny na obrázku 32“).

K měření byl zapůjčen Laserový radar Riegl FG21-P, který je schopen měřit rychlost v rozsahu 0 - 250 km/h ve vzdálenosti 30-1000m.

Výsledky měření jsou podrobně rozepsány v tabulkách jako samostatná příloha A. 1, kde jsou naměřeny hodnoty rychlostí. Červeně označeny jsou rychlosti přesahující maximální povolenou rychlost 50 km/h. Četnosti jednotlivých rychlostí po 5 km/h jsou znázorněny v následujících grafech.

Celkové shrnutí dodržování rychlostí na jednotlivých úsecích je popsáno v následujících tabulkách.



Obrázek 32 - Místa měření rychlostí<sup>39</sup>

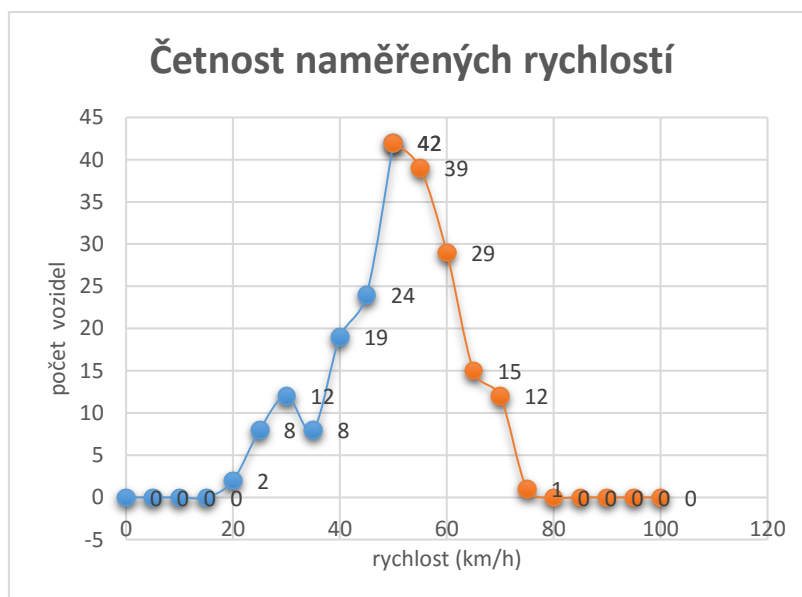
<sup>39</sup> Obrázek 32 zdroj <https://www.google.cz/maps>

### 5.1.1 Měření rychlosti na ulici Evropská ve směru z Hadovky na Vítězné náměstí

Celkem na tomto úseku bylo naměřeno 211 hodnot, kde průměr naměřených rychlostí byl 48 km/h, maximum 73 km/h a medián 49 km/h („výsledné hodnoty jsou v tabulce 8, graf četnosti naměřených rychlostí pak na obrázku 33 a fotka z terénu na obrázku 34“).

průměr	48			
maximum	73			
medián	49			
dovolenou rychlost dodržuje	115	z	211	55 %
dovolenou rychlost překročilo	96	z	211	47 %
překročení rychlosti 1 až 5 km/h	39	z	211	18 %
překročení rychlosti o 6 až 19 km/h	56	z	211	27 %
překročení rychlosti o 20 až 39 km/h	1	z	211	0 %
překročení rychlosti o 40 km/h a více	0	z	211	0 %

Tabulka 8 - Výsledné hodnoty měření rychlosti na Evropské ulici ve směru z Hadovky na Vítězné náměstí<sup>40</sup>



Obrázek 33 - Graf četnosti naměřených rychlostí na Evropské ulici ve směru z Hadovky na Vítězné náměstí<sup>41</sup>

<sup>40</sup> Tabulka 8 zdroj autor

<sup>41</sup> Obrázek 33 zdroj autor



Obrázek 34 - Foto z terénu při měření rychlostí na Evropské ulici ve směru z Hadovky na Vítězné náměstí<sup>42</sup>

#### 5.1.2 Měření rychlosti na ulici Evropská ve směru z Vítěz. náměstí na Hadovku

Celkem na tomto úseku bylo naměřeno 125 hodnot, kde průměr naměřených rychlostí byl 39 km/h, maximum 52 km/h a medián 39 km/h („výsledné hodnoty jsou v tabulce 9, graf četnosti naměřených rychlostí pak na obrázku 35 a fotka z terénu na obrázku 36“).

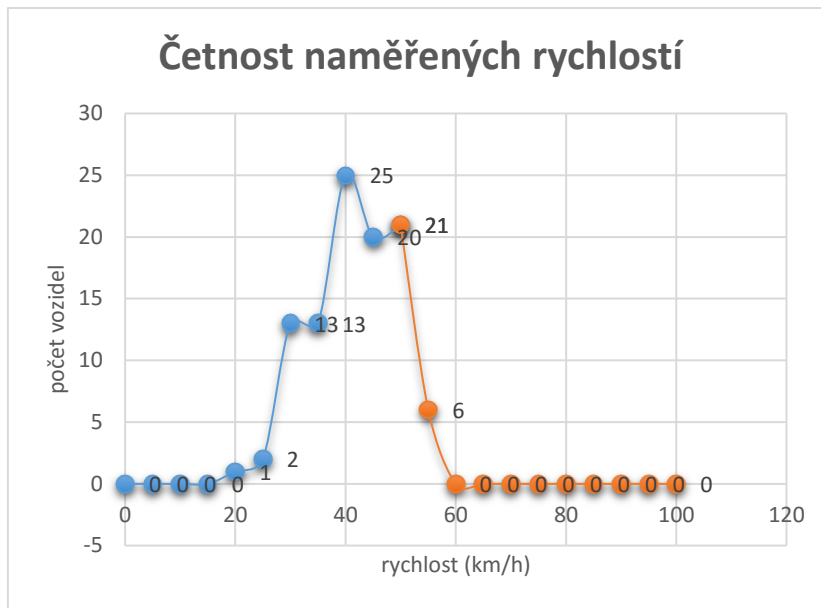
průměr	39			
maximum	52			
medián	39			
dovolenou rychlost dodržuje	95	z	101	94 %
dovolenou rychlost překročilo	6	z	101	6 %
překročení rychlosti 1 až 5 km/h	6	z	101	6 %
překročení rychlosti o 6 až 19 km/h	0	z	101	0 %
překročení rychlosti o 20 až 39 km/h	0	z	101	0 %
překročení rychlosti o 40 km/h a více	0	z	101	0 %

Tabulka 9 - Výsledné hodnoty měření rychlosti na Evropské ulici ve směru z Vítězného náměstí na Hadovku<sup>43</sup>

<sup>42</sup> Obrázek 34 zdroj autor

<sup>43</sup> Tabulka 9 zdroj autor





Obrázek 35 - Graf četnosti naměřených rychlostí na Evropské ulici ve směru z Vítězného náměstí na Hadovku<sup>44</sup>



Obrázek 36 - Foto z terénu při měření rychlostí na Evropské ulici ve směru z Vítězného náměstí na Hadovku<sup>45</sup>

<sup>44</sup> Obrázek 35 zdroj autor

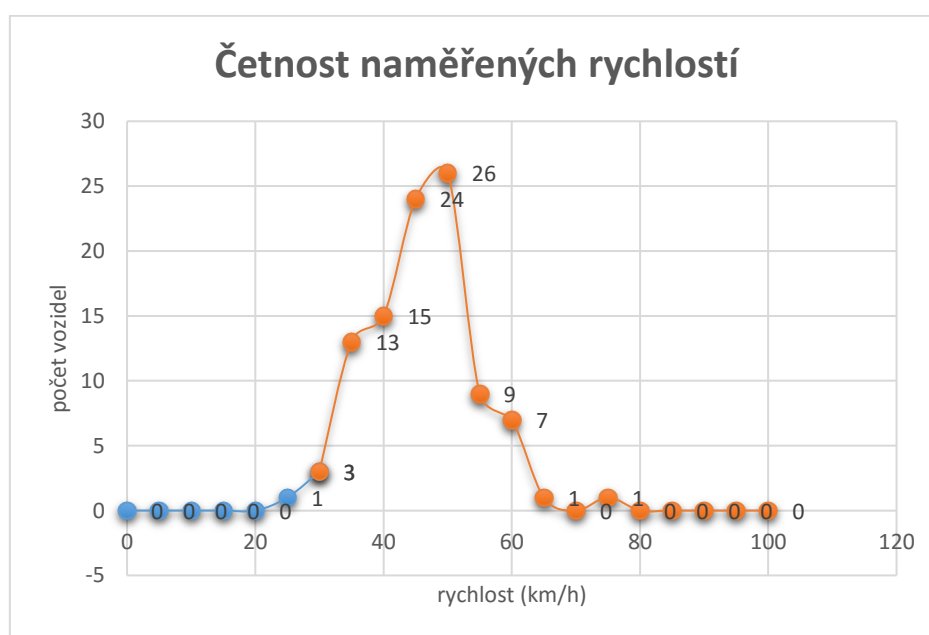
<sup>45</sup> Obrázek 36 zdroj autor

### 5.1.3 Měření rychlosti na ulici Šárecká v obou směrech

Toto měření nám posloužilo i jako ukazatel opatření ke snížení hluku na ulici Šárecké a to snížením maximální rychlosti na 30 km/h. Celkem na tomto úseku bylo naměřeno 103 hodnot, kde průměr naměřených rychlostí byl 33 km/h, maximum 75 km/h a medián 43 km/h („výsledné hodnoty jsou v tabulce 10, graf četnosti naměřených rychlostí pak na obrázku 37 a fotka z terénu na obrázku 38“).

průměr	43			
maximum	75			
medián	43			
dovolenou rychlost dodržuje	4	z	100	4 %
dovolenou rychlost překročilo	96	z	100	96 %
překročení rychlosti 1 až 5 km/h	13	z	100	13 %
překročení rychlosti o 6 až 19 km/h	65	z	100	65 %
překročení rychlosti o 20 až 39 km/h	17	z	100	17 %
překročení rychlosti o 40 km/h a více	1	z	100	1 %

Tabulka 10 - Výsledné hodnoty měření rychlosti na ulici Šárecká v obou směrech<sup>46</sup>



Obrázek 37 - Graf četnosti naměřených rychlostí na Šárecké ulici v obou směrech<sup>47</sup>

<sup>46</sup> Tabulka 10 zdroj autor

<sup>47</sup> Obrázek 37 zdroj autor



Obrázek 38 - Foto z terénu při měření rychlostí na ulici Šárecká v obou směrech<sup>48</sup>

#### 5.1.4 Měření rychlosti na ulici Gymnasijní v obou směrech

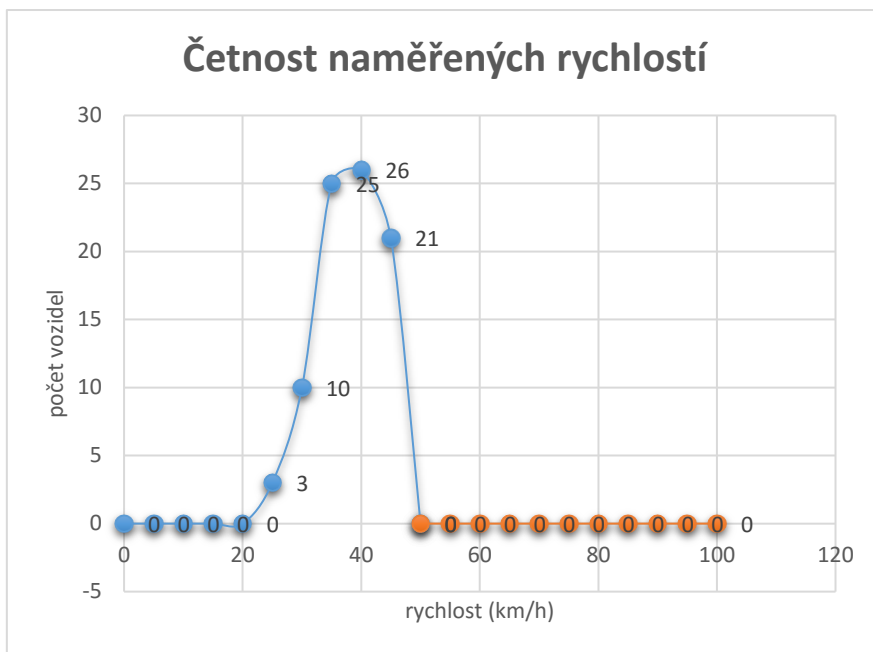
Celkem na tomto úseku bylo naměřeno 111 hodnot, kde průměr naměřených rychlostí byl 35 km/h, maximum 45 km/h a medián 36 km/h („výsledné hodnoty jsou v tabulce 11, graf četnosti naměřených rychlostí pak na obrázku 39 a fotka z terénu na obrázku 40“).

průměr	35			
maximum	45			
medián	36			
dovolenou rychlost dodržuje	85	z	85	100 %
dovolenou rychlost překročilo	0	z	85	0 %
překročení rychlosti 1 až 5 km/h	0	z	85	0 %
překročení rychlosti o 6 až 19 km/h	0	z	85	0 %
překročení rychlosti o 20 až 39 km/h	0	z	85	0 %
překročení rychlosti o 40 km/h a více	0	z	85	0 %

Tabulka 11 - Výsledné hodnoty měření rychlosti na ulici Gymnasijní v obou směrech<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Obrázek 38 zdroj autor

<sup>49</sup> Tabulka 11 zdroj autor



Obrázek 39 - Graf četnosti naměřených rychlostí na ulici Gymnasijní v obou směrech<sup>50</sup>



Obrázek 40 - Foto z terénu při měření rychlostí na ulici Gymnasijní v obou směrech<sup>51</sup>

## 5.2 Průzkum intenzity silniční dopravy

Průzkum intenzity silniční dopravy byl proveden 22. 10. 2015, jednalo se o standardní pracovní den (čtvrtek), kdy následující den pátek 23. 10. 2015 nebyl žádným státním svátkem. Čas měření probíhal od 15:00 - 17:00 hodin, za teploty okolo 13 stupňů Celsia a za sucha. Měření probíhalo nejprve pořízením videozáznamu a dále byla zaznamenána data, která byla následně přepočtena dle TP č. 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích na RPDl. Na základě data a času byly použity příslušné koeficienty, kde nejprve proběhl

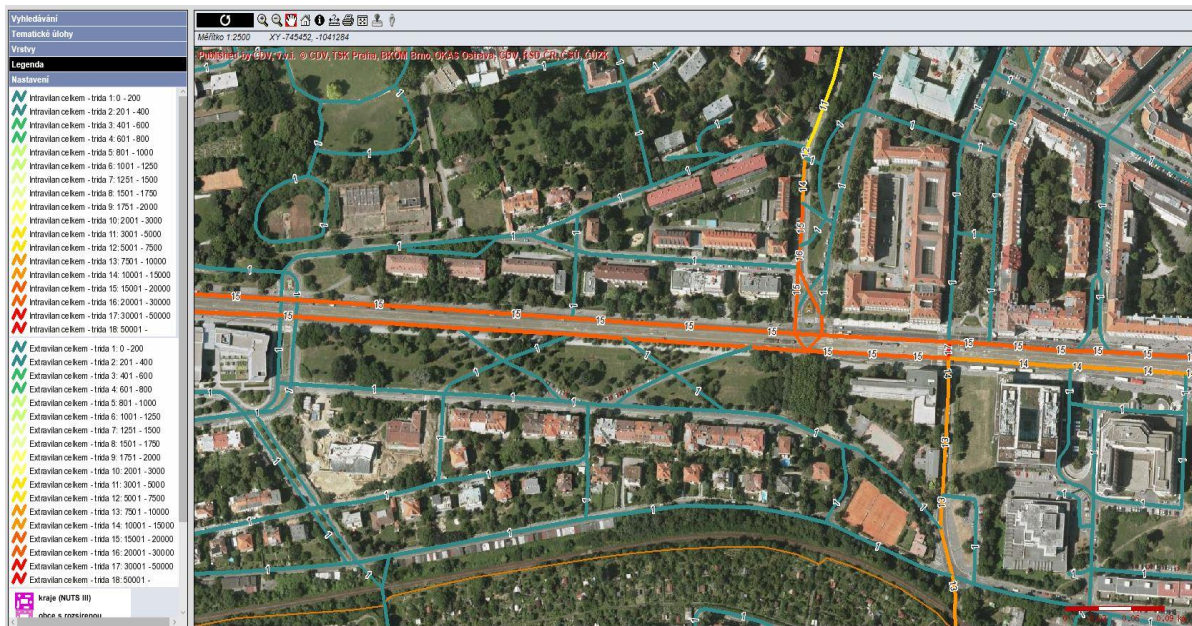
<sup>50</sup> Obrázek 39 zdroj autor

<sup>51</sup> Obrázek 40 zdroj autor

přepoččet na denní intenzitu dopravy, pak na týdenní intenzitu dopravy a dále na výslednou hodnotu RPDÍ. Výsledná hodnota RPDÍ byla graficky zpracována do konečného schéma. Hodnoty ještě byly porovnány s hodnotami ze stránek tsk - praha (obrázek 41) a s hodnotami z jednotné digitální vektorové mapy (obrázek 42). Při porovnání s hodnotami z jednotné digitální vektorové mapy je vidět nárůst intenzit v ulicích Generála Píky, Kolejní, Seminární a Thákurova.

Praha - Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, rok 2013, pracovní den, 0-24 h										verze 20.2.2014	
Setříděné podle čísel uzlů											
Počty tramvají a autobusů MHD jsou převzaty z linkových jízdních řádů - stav listopad a prosinec 2013											
Pomalá vozidla = nákladní a autobusy mimo MHD											
Čísla uzlů			Začátek	Konec	Délka (m)	Osobní autom.	Pomalá vozidla	Vozidel bez MHD	Bus MHD	Vozidel celkem	Tram. spojů
U1	U2	ULICE									
6001	6002	EVROPSKÁ	GYMNASIJNÍ	ŠÁRECKÁ	150	12000	1000	13000	253	13253	328
6002	6001	EVROPSKÁ	ŠÁRECKÁ	GYMNASIJNÍ		10800	900	11700	255	11955	328
6001	6055	EVROPSKÁ	GYMNASIJNÍ	VÍTĚZNÉ N.	580	9500	800	10300	255	10555	328
6055	6001	EVROPSKÁ	VÍTĚZNÉ N.	GYMNASIJNÍ		12200	1000	13200	253	13453	328

Obrázek 41 - Hodnoty uváděné tsk-praha<sup>52</sup>



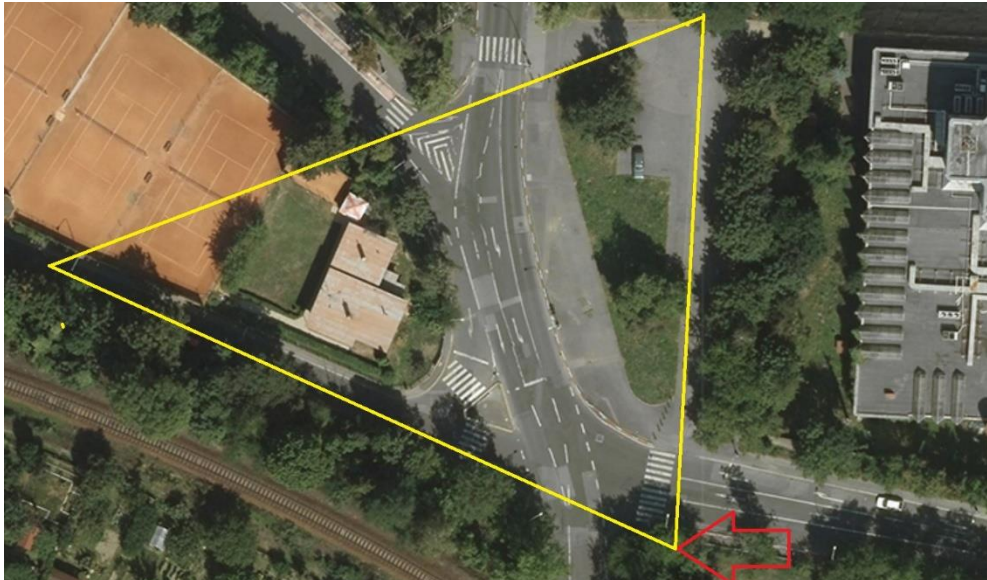
Obrázek 42 - Hodnoty uváděné podle jednotné digitální vektorové mapy<sup>53</sup>

<sup>52</sup>Obrázek 41 zdroj <http://www.tsk-praha.cz/wps/wcm/connect/www.tsk-praha.cz20642/9cf6d9b7- ea80-441a-a00e-8a067e113019/tsk-udi-intenzity-q3-2013.xlsx?MOD=AJPERES>

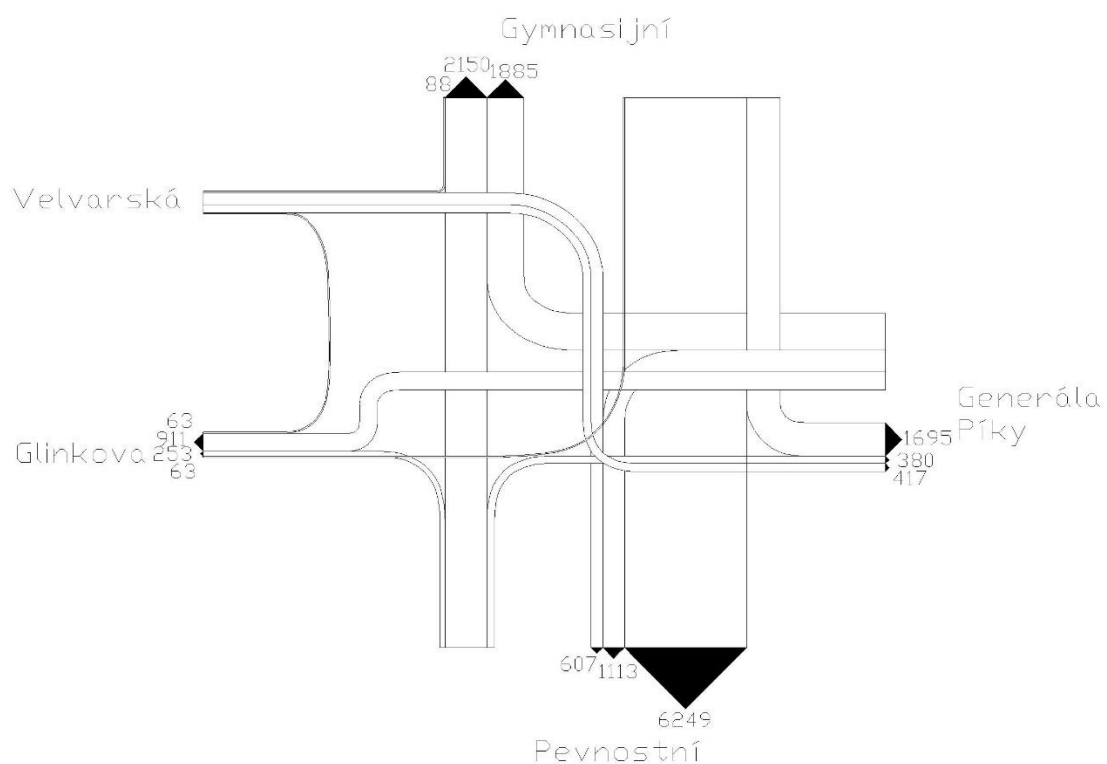
<sup>53</sup>Obrázek 42 zdroj [http://maps.jdvm.cz/mapsphere/MapWin.aspx?M\\_WizID=24&M\\_Site=cdv&M\\_Lang =CS](http://maps.jdvm.cz/mapsphere/MapWin.aspx?M_WizID=24&M_Site=cdv&M_Lang =CS)

### 5.2.1 Průzkum intenzity na křižovatce ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská

Nejprve byl pořízen videozáznam z místa znázorněného na (obrázku 43). Byla zaznamenána data, a dále zpracována, jako je popsáno v kapitole 5.2. Výsledná data byla následně zpracována do grafické podoby, jak je znázorněno na (obrázku 44).



Obrázek 43 - Místo měření na křižovatce ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská<sup>54</sup>



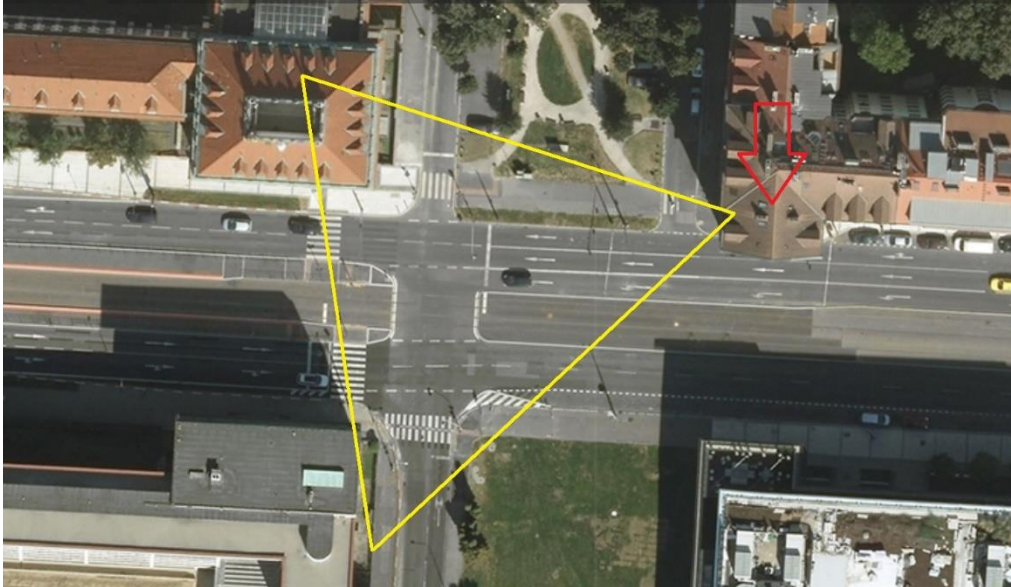
Obrázek 44 - Výsledný zátěžový diagram na křižovatce ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská<sup>55</sup>

<sup>54</sup> Obrázek 43 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

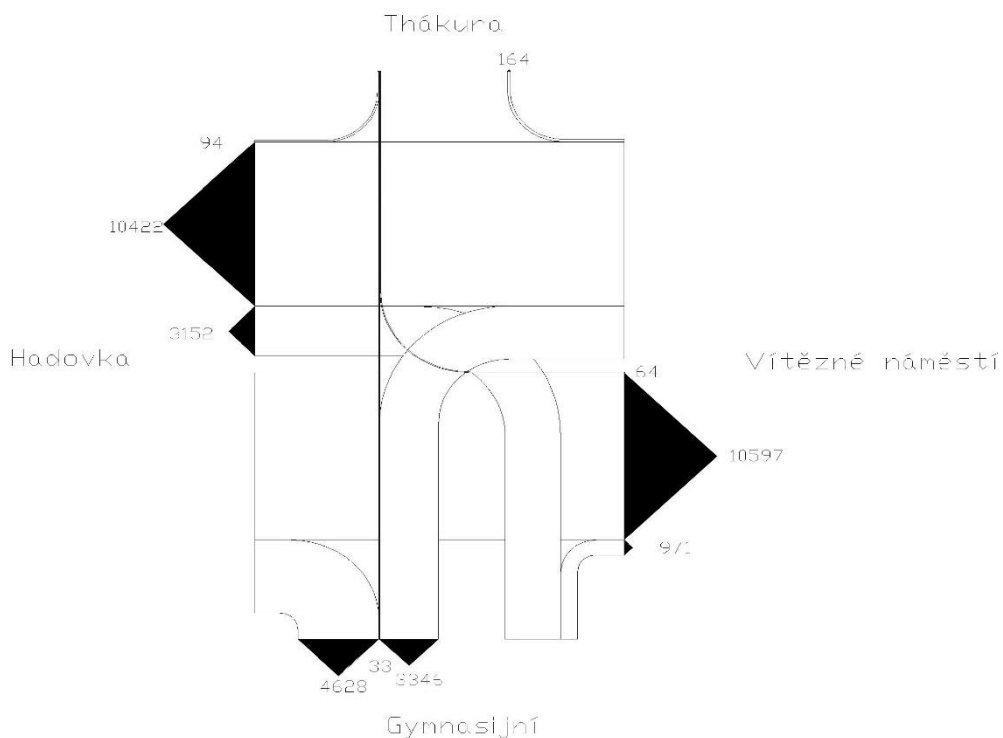
<sup>55</sup> Obrázek 44 zdroj autor

### 5.2.2 Průzkum intenzity na SSZ křižovatka ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova

Nejprve byl pořízen videozáznam z místa znázorněného na (obrázku 46). Byla zaznamenána data, a dále zpracována, jako je popsáno v kapitole 5.2. Výsledná data byla následně zpracována do grafické podoby, jak je znázorněno na (obrázku 47).



Obrázek 45 - Místo měření na SSZ křižovatka ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova<sup>56</sup>



Obrázek 46 - Výsledný zátěžový diagram na SSZ křižovatka ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova<sup>57</sup>

<sup>56</sup> Obrázek 45 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

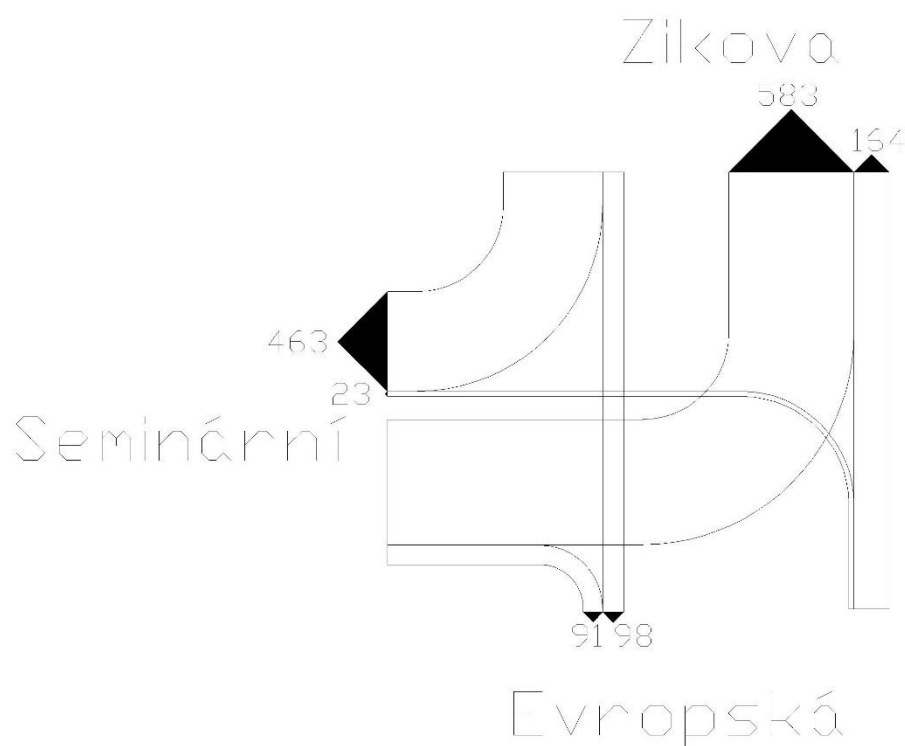
<sup>57</sup> Obrázek 46 zdroj autor

### 5.2.3 Průzkum intenzity na křižovatce ulic Thákurova / Seminární

Nejprve byl pořízen videozáznam z místa znázorněného na (obrázku 47). Byla zaznamenána data, a dále zpracována, jako je popsáno v kapitole 5.2. Výsledná data byla následně zpracována do grafické podoby, jak je znázorněno na (obrázku 48).



Obrázek 47 - Místo měření na křižovatce ulic Thákurova / Seminární<sup>58</sup>



Obrázek 48 - Výsledný zátěžový diagram na křižovatce ulic Thákurova / Seminární<sup>59</sup>

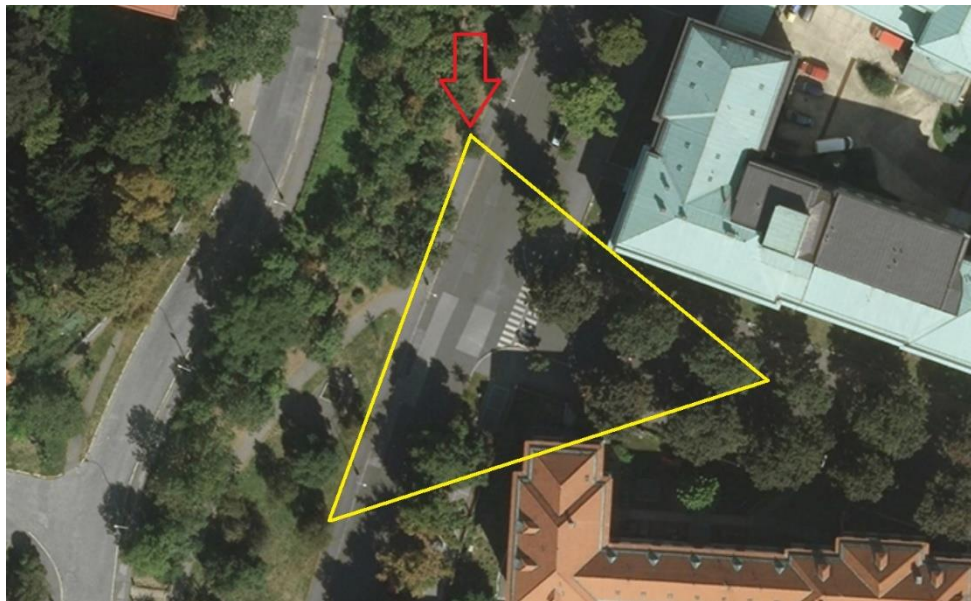
<sup>58</sup> Obrázek 47 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

<sup>59</sup> Obrázek 48 zdroj autor

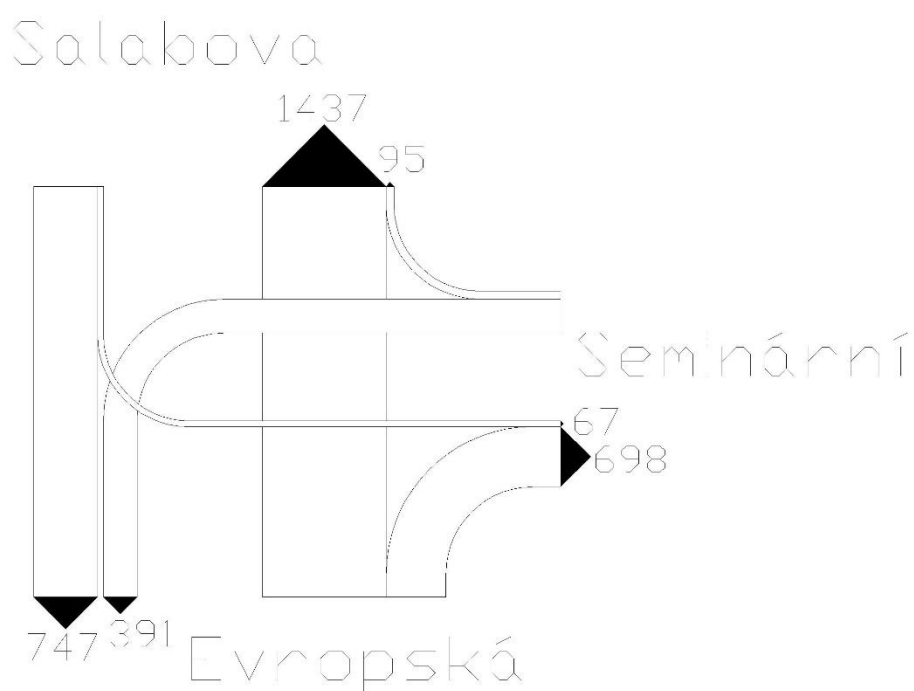


#### 5.2.4 Průzkum intenzity na křižovatce ulic Seminární / Kolejní

Nejprve byl pořízen videozáznam z místa znázorněného na (obrázku 49). Byla zaznamenána data, a dále zpracována, jako je popsáno v kapitole 5.2. Výsledná data byla následně zpracována do grafické podoby, jak je znázorněno na (obrázku 50).



Obrázek 49 - Místo měření na křižovatce ulic Seminární / Kolejní<sup>60</sup>



Obrázek 50 - Výsledný zátěžový diagram na křižovatce ulic Seminární / Kolejní<sup>61</sup>

<sup>60</sup> Obrázek 49 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

<sup>61</sup> Obrázek 50 zdroj autor

### 5.2.5 Průzkum intenzity na křižovatce ulic Šárecká / Na Vlčovce

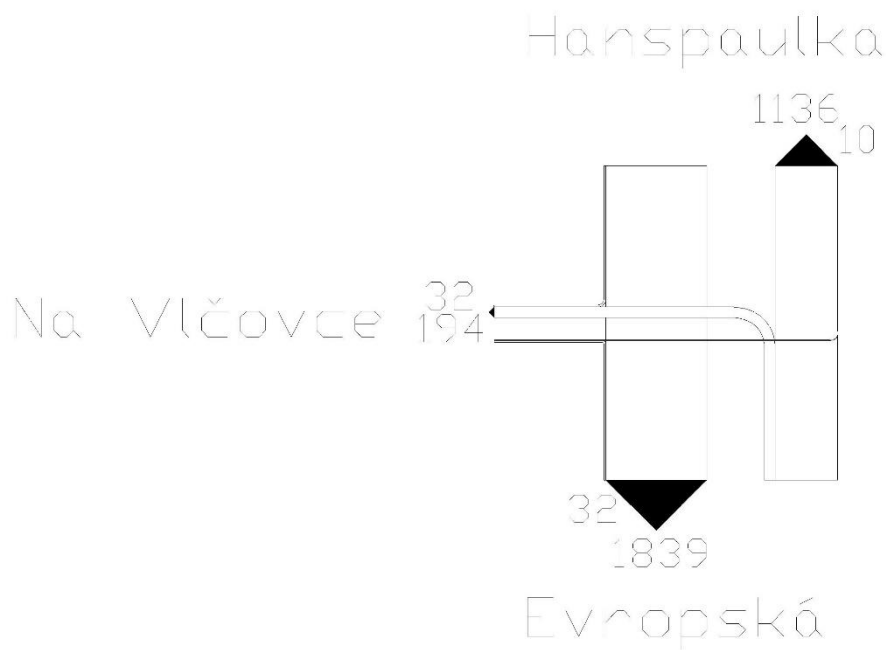
Nejprve byl pořízen videozáznam z místa znázorněného na (obrázku 51). Byla zaznamenána data, a dále zpracována, jako je popsáno v kapitole 5.2. Výsledná data byla následně zpracována do grafické podoby, jak je znázorněno na (obrázku 52).



Obrázek 51 - Místo měření na křižovatce ulic Šárecká / Na Vlčovce<sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> Obrázek 51 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>



Obrázek 52 - Výsledný zátěžový diagram na křižovatce ulic Šárecká / Na Vlčovce<sup>63</sup>

#### 5.2.6 Průzkum intenzity na SSZ křižovatce Šárecká / Evropská / Kolejní

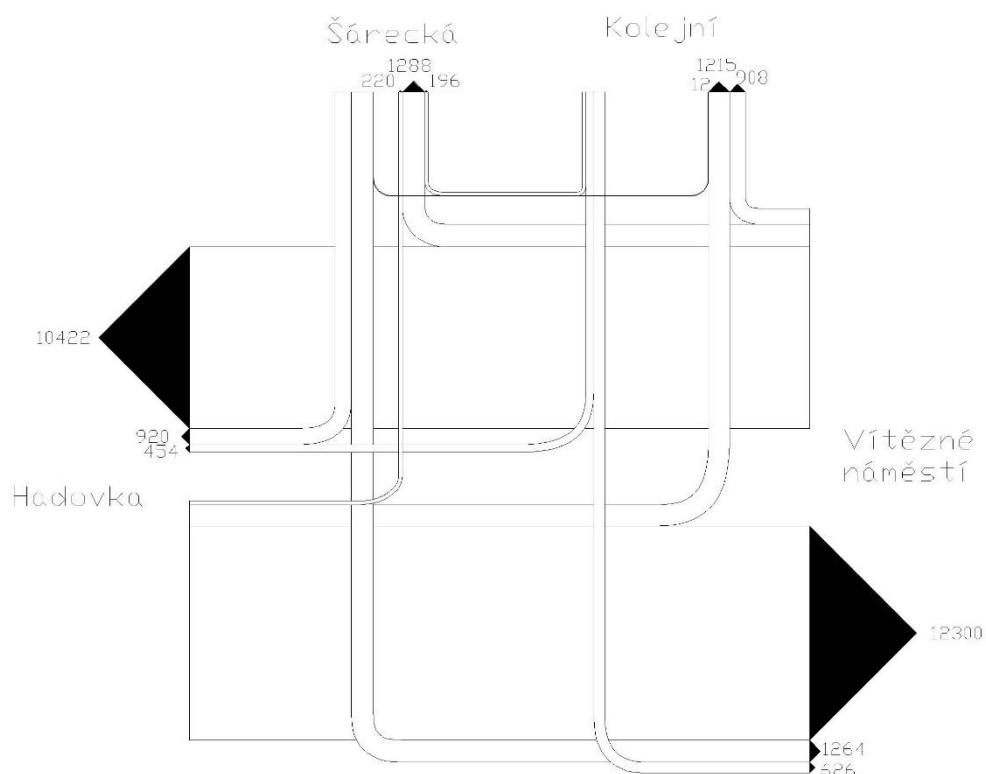
Nejprve byl pořízen videozáznam z místa znázorněného na (obrázku 53). Byla zaznamenána data, a dále zpracována, jako je popsáno v kapitole 5.2. Výsledná data byla následně zpracována do grafické podoby, jak je znázorněno na (obrázku 54).



Obrázek 53 - Místo měření na SSZ křižovatce Šárecká / Evropská / Kolejní<sup>64</sup>

<sup>63</sup> Obrázek 52 zdroj autor

<sup>64</sup> Obrázek 53 zdroj <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>



Obrázek 54 - Výsledný zátěžový diagram na SSZ křižovatce Šárecká / Evropská / Kolejní<sup>65</sup>

## 6 Identifikace rizik ve vybrané oblasti MČ Praha - Dejvice

Pro stanovení všech problémů v dané lokalitě MČ Praha - Dejvice, byl společně s analýzou vybrané oblasti a s průzkumem dopravně inženýrských charakteristik proveden i průzkum lokality v terénu. Hlavní problémy jsou znázorněny v mapě problémů jako samostatná příloha. Podrobnější popis problémů je uveden v dále.

### 6.1 Riziko 1 - SSZ křižovatka Evropská / Šárecká / Kolejní

Tato křižovatka je nevhodně vyřešena zejména svou nepřehledností a nevhodným propletením odbočovacích pruhů. To způsobuje dopravní kongesce zejména v ulici Kolejní a zbytečně velké asfaltové plochy (obrázek 55). V oblasti křižovatky chybí prvky pro OSDDPaO.

<sup>65</sup> Obrázek 54 zdroj autor



Obrázek 55 - Fotka rizika křižovatky Evropské / Šárecké / Kolejní<sup>66</sup>

## 6.2 Riziko 2 - Křižovatka ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská

Křižovatka je nevhodně řešena zejména kvůli úhlům svírajícím přípojně větve křižovatky. Dalším problémem jsou nevhodně vyřešené vjezdy a výjezdy místního parkoviště umístěné těsně před křižovatkou a velké nevyužité asfaltové prvky. Pěší provoz je zde velice nevhodně vyřešen ať úzkým chodníkem v ulici Gymnasijní, či ukončením chodníku pod železničním mostem (obrázek 55) s absencí přechodu pro chodce a absencí prvků pro OSDDPaO. Z hlukové analýzy a průzkumu intenzit je zde patrné razantní zvýšení dopravy v ulici Gen. Píky, způsobené zkracováním a objížděním okružní křižovatky na Vítězném náměstí v MČ Praha - Dejvice.

---

<sup>66</sup> Obrázek 55 zdroj autor



Obrázek 56 - Fotka pěších poměrů na Křižovatka ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská<sup>67</sup>

### 6.3 Riziko 3 – Doprava v klidu na samostatné ploše u ulice Gymnasijní

Parkoviště je nevhodně vyřešeno příjezdovými a odjezdovými cestami do přilehlé křižovatky. Dalším problémem je propadlá část vozovky (obrázek 57). Na parkovišti chybí jak VDZ tak i SDZ a je zde i absence vyhrazených stání dle vyhlášky 398/2009 Sb.



Obrázek 57 - Propadlý terén na parkovišti u ulice Gymnasijní<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> Obrázek 56 zdroj autor

<sup>68</sup> Obrázek 57 zdroj autor

#### 6.4 Riziko 4 - ulice Thákurova

V ulici Thákurova je nevhodně vyřešen příjezd na parkovací místa, kde místy je poničen asfaltový nájezd a jsou nevhodně vyznačena parkovací místa (obrázek 58). Dalším problémem je absence zklidňujících prvků, kde ulice má sloužit spíše jako klidný prostor s parkovacími místy pro přilehlé obytné domy a vzdělávací zařízení. Při průzkumu parkovacích míst byl zjištěn nízký počet vyhrazených stání dle vyhlášky 398/2009 Sb.



Obrázek 58 - ulice Thákurova<sup>69</sup>

#### 6.5 Riziko 5 - ulice Seminární

Hlavním rizikem v této oblasti je absence zklidňujících prvků, kde jsou po stranách ulice umístěny vzdělávací zařízení (obrázek 59). Dalším problémem vyvozeným z hlukové analýzy a průzkumu intenzit je patrné razantní zvýšení dopravy v ulici, způsobené zkracováním a objížděním okružní křižovatky na Vítězném náměstí v MČ Praha - Dejvice přes ulice Velflíková, Studentská, Seminární a Kolejní. Dalšími riziky jsou chodníky, které jsou v oblasti pokryty zvlněným asfaltem a v ulici chybí absence prvků pro OSDDPaO (varovný a signální pás u přechodu pro chodce).

---

<sup>69</sup> Obrázek 58 zdroj autor



Obrázek 59 - ulice Seminární<sup>70</sup>

## 6.6 Riziko 6 - ulice Kolejní

Tato ulice je šířkově naddimenzovaná, tudíž je zde zbytečně velká plocha pokryta asfaltem. Ulice je nedostatečně zklidněná, což způsobuje problém vzhledem k funkčnímu využití okolí, kde na jedné straně je vzdělávací zařízení (ČVUT Masarykův ústav), a na druhé straně park (obrázek 60). Dalším problémem vyvozeným z hlukové analýzy a průzkumu intenzit je patrné razantní zvýšení dopravy v ulici, způsobené zkracováním a objížděním okružní křižovatky na Vítězném náměstí v MČ Praha - Dejvice přes ulice Velflíková, Studentská, Seminární a Kolejní.

---

<sup>70</sup> Obrázek 59 zdroj autor





Obrázek 60 - ulice Koleční<sup>71</sup>

## 6.7 Riziko 7 - ulice Šárecká

Hlavní problém této ulice je v napojení ulic Evropské a Koleční a je popsán v kapitole 6.1. Dalším problémem je neefektivní zklidnění proti hluku způsobené povrchem vozovky (dlažební kostky) vyřešené snížením maximální rychlosti na 30 km/h, kde bylo zjištěno z dopravního průzkumu rychlostí v kapitole 5.1.3, že průměr rychlostí je zde 43 km/h (obrázek 61). Chybí zde prvky pro OSDDPaO.



Obrázek 61 - neefektivní řešení ke snížení hluku v ulici Šárecká<sup>72</sup>

---

<sup>71</sup> Obrázek 60 zdroj autor

<sup>72</sup> Obrázek 61 zdroj autor

## 6.8 Riziko 8 - Ulice Na Vlčovce a ulice Mydlářka

V těchto ulicích je zásadním problémem zklidnění a usměrnění dopravy v obytné oblasti. Dalším problémem je křižovatka těchto ulic, která je pod nevhodným úhlem křížení, kde úhel křížení úrovnových křižovatek je menší než  $75^\circ$  a větší než  $105^\circ$ [1] (obrázek 62). Další problém je na výjezdu ulice Na Vlčovce do ulice Evropská, kde je přebytečný vjezd z ulice Evropské do jednosměrné ulice Na Vlčovce. Problém je zde i ohledně parkování, a to nedostatečný počet vyhrazených stání dle vyhlášky 398/2009 Sb.



Obrázek 62 - křižovatka ulic Na Vlčovce / Mydlářka<sup>73</sup>

## 6.9 Riziko 9 - Vnitroblok mezi ulicemi Na Vlčovce a ulice Mydlářka

V tomto prostoru je nevhodné rozložení parkovacích míst a nevhodná příjezdová cesta, která ústí do křižovatky ulic Šárecká a Na Vlčovce (obrázek 63). Dále je zde nedostatek chodníku uvnitř prostoru.



Obrázek 63 - Výjezd z vnitrobloku<sup>74</sup>

<sup>73</sup> Obrázek 62 zdroj autor

<sup>74</sup> Obrázek 63 zdroj <https://www.google.cz/maps/@50.1015213,14.3851547,3a,75y,217.46h,92.76t/data=!3m6!1e1!3m4!1sLcrgPZNhGI-DaUXwqWWgqQ!2e0!7i13312!8i6656?hl=cs>

## 6.10 Riziko 10 - Ulice Evropská

Většina problémů je popsána v kapitolách výše. Z nezmíněných rizik je zde absence cyklopruhů a nevyužitý prostor po rekonstrukci tramvajové tratě a odbočovacích pruhů na SSZ křižovatkách s ulicemi Gymnasijní a Šáreckou (obrázek 64).



Obrázek 64 - ulice Evropská<sup>75</sup>

## 7 Optimalizace vybrané oblasti MČ Praha - Dejvice

Pro vyřešení vyhledaných rizik určených z dopravních analýz, byly v dané ulici naprojektovány nové uliční profily na základě norem, především pak podle normy ČSN 736110, ČSN 736102 a ČSN 736056 a technických podmínek TP 65, TP 133, TP 135, TP 171, TP 179 a dalších. Následně bude uvedeno vyřešení problémů, celý projekt je jako samostatná příloha. Všechny asfaltové plochy jsou optimalizovány. V návrhu se počítá i s novým povrchem chodníkových ploch a zavedením prvků pro OSDDPaO.

### 7.1 SSZ křižovatka Evropská / Šárecká / Kolejní

V tomto úseku byla navržena tříramenná křižovatka ulic Šárecké a Evropské, ulice Kolejní byla předsazena a vytvořena 4 ramenná úrovňová křižovatka ulic Šárecké, Kolejní a Na Vlčovce, kde ulice Na Vlčovce je vedena dále jako jednosměrná ulice v obytné zóně. Je zde zavedena cyklostezka, která se za 4 ramennou křižovatkou přímkuje k ulici Šárecké a vede dále směrem na Hanspaulku. Zde je uvažováno zaniknutí rozdvojení cyklotrasy A32, která je navržena skrze ulice Bílá a Bechyňova, a bude zřízena nová cyklotrasa ulic Šárecká. Místo velké plochy, na které byla dříve složitá křižovatka, nám vznikne parkoviště pro cyklisty společně s možností sharingem kol. Jelikož je v blízkosti tramvajová zastávka Thákurova, je zde vhodné umístění

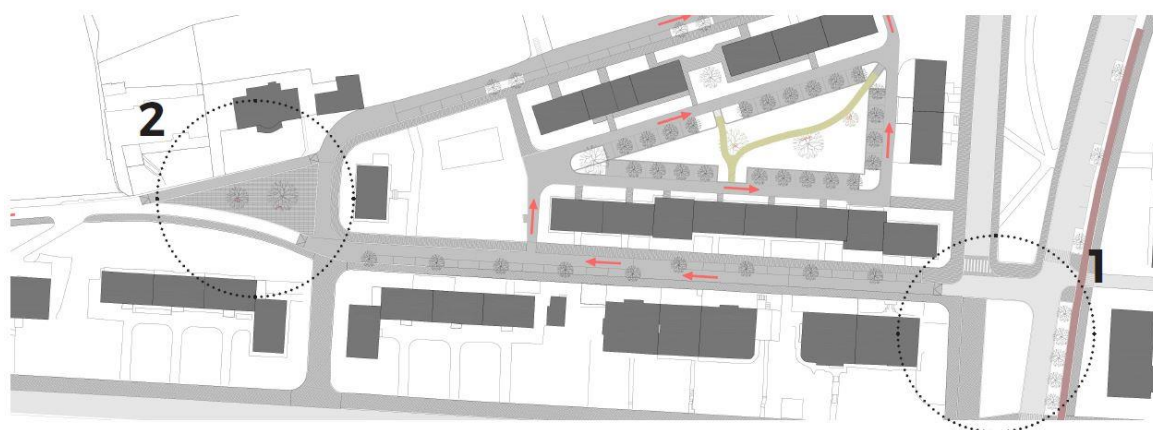
---

<sup>75</sup> Obrázek 64 zdroj autor

a předpoklad k využití tohoto systému. V oblasti křižovatky jsou navrženy prvky pro OSDDPaO. Tato oblast byla společně řešena s ČVUT FA („výsledný společný návrh je na obrázku 66, 67 a 68“), ovšem návrh je lehce odlišný od výsledného projektu („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 65“).



Obrázek 65 – Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>76</sup>



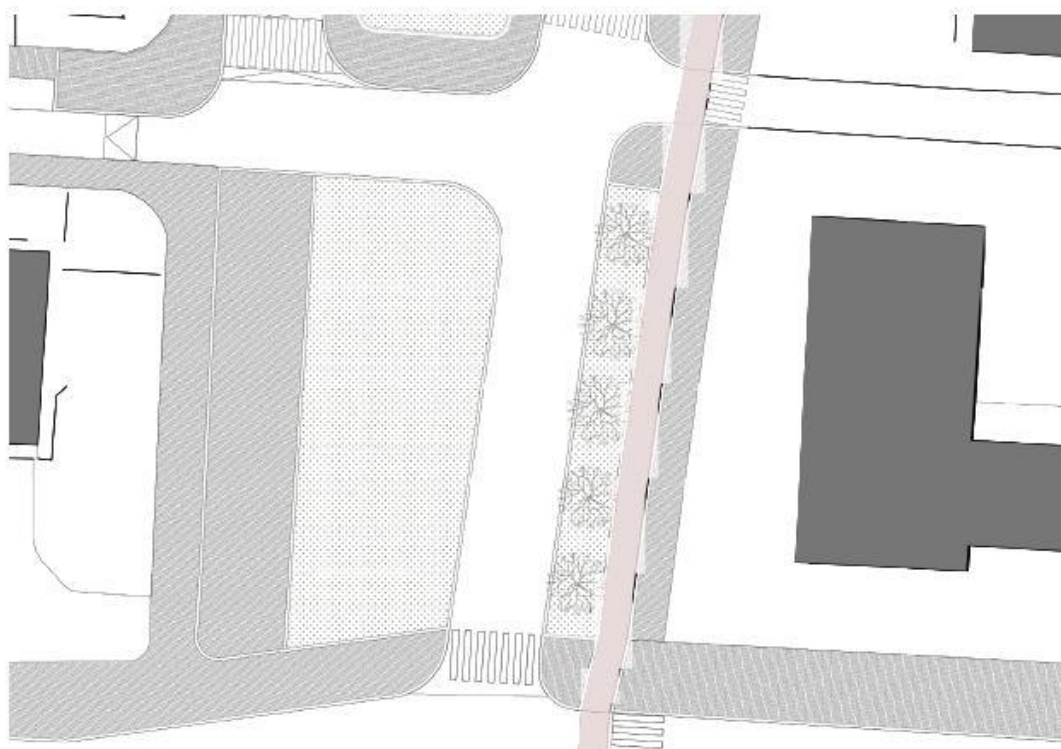
Obrázek 66 – vizualizace prostředí dané oblasti<sup>77</sup>

<sup>76</sup> Obrázek 65 zdroj autor

<sup>77</sup> Obrázek 66 zdroj autor společně se studenty CVUT FA



Obrázek 67 - vizualizace prostředí dané oblasti<sup>78</sup>



Obrázek 68 - vizualizace prostředí dané oblasti<sup>79</sup>

<sup>78</sup> Obrázek 67 autor společně se studenty CVUT FA

<sup>79</sup> Obrázek 68 autor společně se studenty CVUT FA

## 7.2 Křižovatka ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská

Křižovatka byla navržena jako okružní 5 ramenná křižovatka o průměru 25m. Dvě ramena jsou jednosměrné ulice, a to ulice Glinkova a Velvarská. Na tomto místě je z důvodu železničního mostu, malé plochy a velkých intenzit toto řešení vhodné. Dále bylo navrženo nové parkovací místo s vjezdem a výjezdem pouze do ulice Gymnasijní, dále od křižovatky. V řešené oblasti je vhodně navržen systém chodníku pro pěší a prvky pro OSDDPaO. Cyklotrasa A32 je zde vedena mimo silniční provoz od křižovatky Gymnasijní / Evropská / Thákurova, a dále vedena do ulice Pevnostní piktokoridorem. Toto řešení je zde ideální a jediné možné z důvodu šířky v oblasti pod železničním mostem, kde toto řešení je možné uplatnit při šířce jízdních pruhů 3,75m. Cyklopruhy jsou zavedeny i v ulici Velvarská a Glinkova. Mezi ulicí Evropská a nově zřízeném parkovišti vznikne i malý park a parkoviště pro cyklisty společně s sharingování kol. Jelikož je v blízkosti tramvajová zastávka Thákurova, je zde vhodné umístění a předpoklad k využití tohoto systému („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 69“).

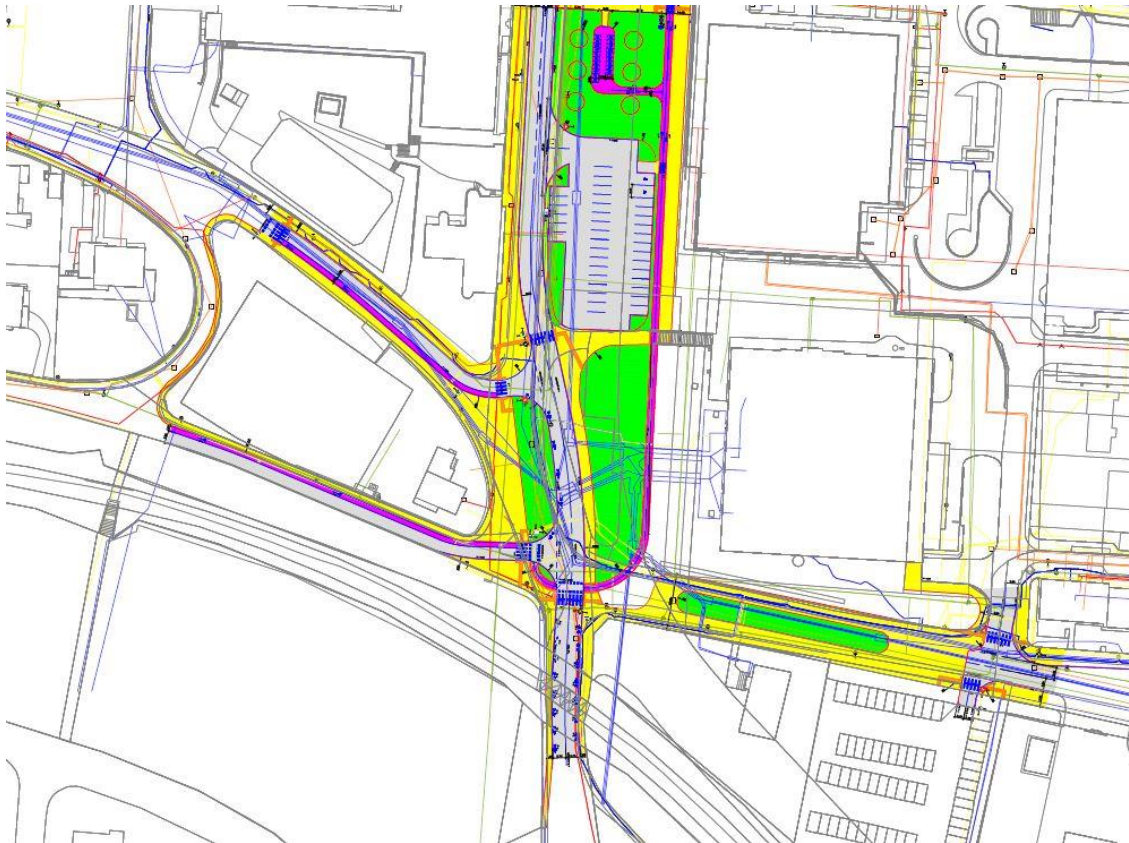


Obrázek 69 - Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>80</sup>

<sup>80</sup> Obrázek 69 zdroj autor

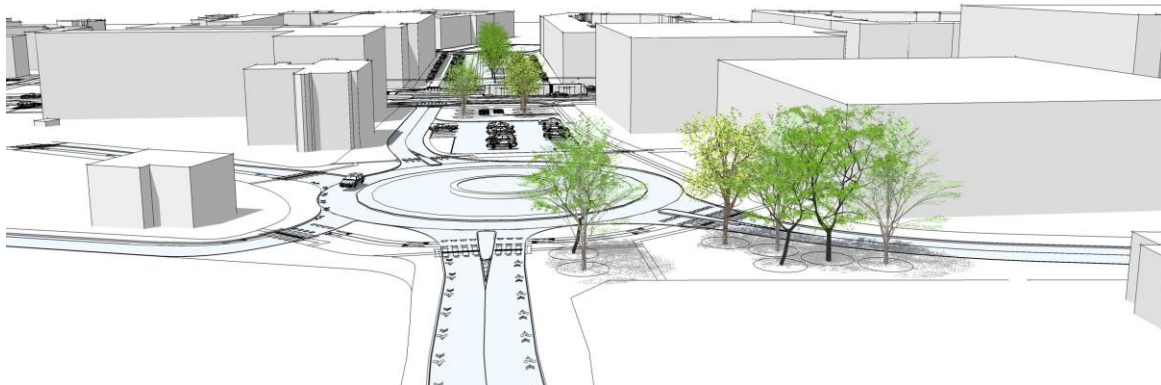
### 7.2.1 Alternativní řešení

Z důvodu rozlohy okružní křižovatky, která zasahuje na soukromé pozemky, kde je vlastníkem GP26 a.s., Generála Píky 430/26, Dejvice, 16000 Praha 6, ač je zde uvažováno o odkoupení pozemků, musela zde být navržena i alternativa. Alternativní řešení spočívá v zavedení ulice Generála Píky jako slepé ulice, a na ulici Gymnasijní vzniknou dvě 3 ramenné křižovatky s jednosměrnými ulicemi Glinkova a Velvarská. Řešení je jako samostatná příloha („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 70 a vizualizace na obrázku 71“).



Obrázek 70 - Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>81</sup>

<sup>81</sup> Obrázek 70 zdroj autor



Obrázek 71 - Vizualizace prostředí<sup>82</sup>

### 7.3 Parkování a stání na samostatné ploše u ulice Gymnasijní

Tento problém je vyřešen v kapitole 9.2.

### 7.4 Ulice Thákurova

Ulice Thákurova je navržena s efektivním využitím parkovacích ploch, kde bylo využito podélné stání společně se šikmým pod úhlem 45° a s počtem vyhrazených míst dle vyhlášky 398/2009 Sb. Ulici tvoří dva jednosměrné pruhy, zklidněné zvýšenými přechody pro chodce. Mezi ulicemi je park, ve kterém vede cyklotrasa A32. V lokalitě jsou navrženy prvky pro OSDDPaO. („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 72 a vizualizace na obrázku 73“).

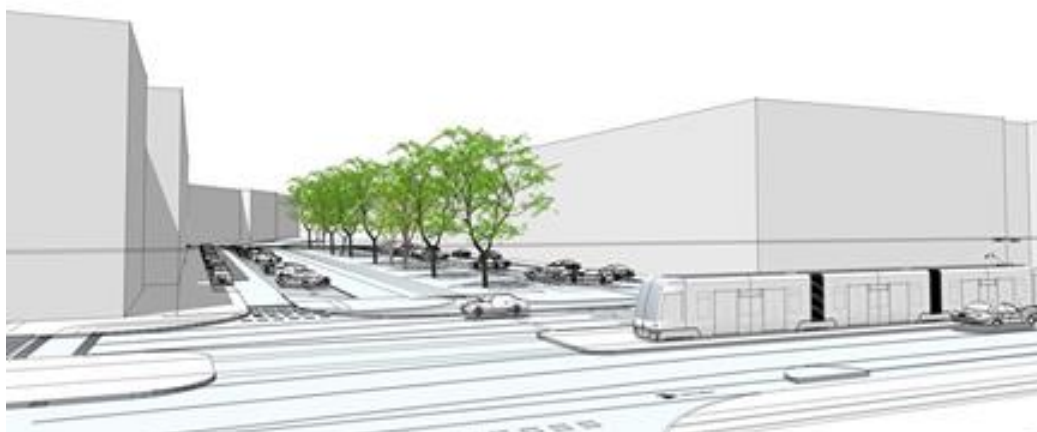
---

<sup>82</sup> Obrázek 71 zdroj autor





Obrázek 72 - Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>83</sup>



Obrázek 73 - Vizualizace prostředí<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Obrázek 65 zdroj autor

<sup>84</sup> Obrázek 73 zdroj autor

## 7.5 Ulice Seminární

V ulici jsou navržena podélná stání a zklidňující prvky tvořící dva vyvýšené přechody pro chodce. V oblasti jsou navrženy prvky pro OSSDPaO a zřízení nového povrchu na chodnících („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 74“).



Obrázek 74 - Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>85</sup>

## 7.6 Ulice Kolejní

V ulici Kolejní proběhlo zefektivnění asfaltových ploch a navržení podélného stání. Zklidnění ulice je vytvořeno užším profilem jízdních pruhů a zúžením a zvýšením přechodu pro chodce před vchodem do ČVUT Masarykova ústavu. Nově je zřízena křižovatka Kolejní / Šárecká / Na Vlčovce (popsáno v kapitole 9.1). V oblasti jsou navrženy prvky pro OSSDPaO („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 75“).

---

<sup>85</sup> Obrázek 74 zdroj autor



Obrázek 75 - Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>86</sup>

## 7.7 Ulice Šárecká

V ulici Šárecké vzniklo zorganizování dopravy změnou křižovatky s ulicemi Evropská a Kolejní (popsáno v kapitole 9.1). Dále v ulici došlo ke zklidnění zvýšeným přechodem pro chodce v místě mezi parkem a obytnou částí. Je zde vedena cyklostezka od ulice Evropské směrem na Hanspaulku. V oblasti jsou navrženy prvky pro OSSDPaO („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 75“).

---

<sup>86</sup> Obrázek 75 zdroj autor



Obrázek 76 - Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>87</sup>

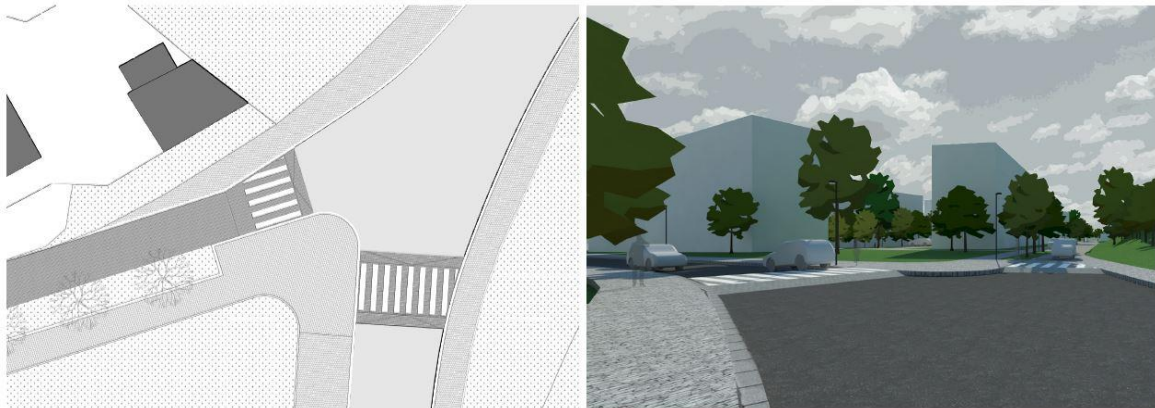
### 7.8 Ulice Na Vlčovce a ulice Mydlářka

V těchto ulicích byla zavedena obytná zóna a ulice byly zavedeny jako jednosměrné. Byla zde zřízena podélná s nízkými obrubníky a šikany pro zklidnění celé oblasti. Křížení ulic Na Vlčovce a Mydlářka bylo navrženo s vhodným úhlem křížení. Na výjezdu ulice Na Vlčovce do ulice Evropské je zaveden pouze výjezd z oblasti. Na vjezdu a výjezdech z oblasti jsou zvýšené přechody pro chodce a v této zvýšené úrovni je pak zavedena celá obytná zóna. Tato oblast byla společně řešena s ČVUT FA („výsledný společný návrh je na obrázku 78 a 79“), ovšem návrh je lehce odlišný od výsledného projektu („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 76“).

<sup>87</sup> Obrázek 76 zdroj autor



Obrázek 77 - Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>88</sup>



Obrázek 78 - vizualizace prostředí dané oblasti<sup>89</sup>



Obrázek 79 - vizualizace prostředí dané oblasti<sup>90</sup>

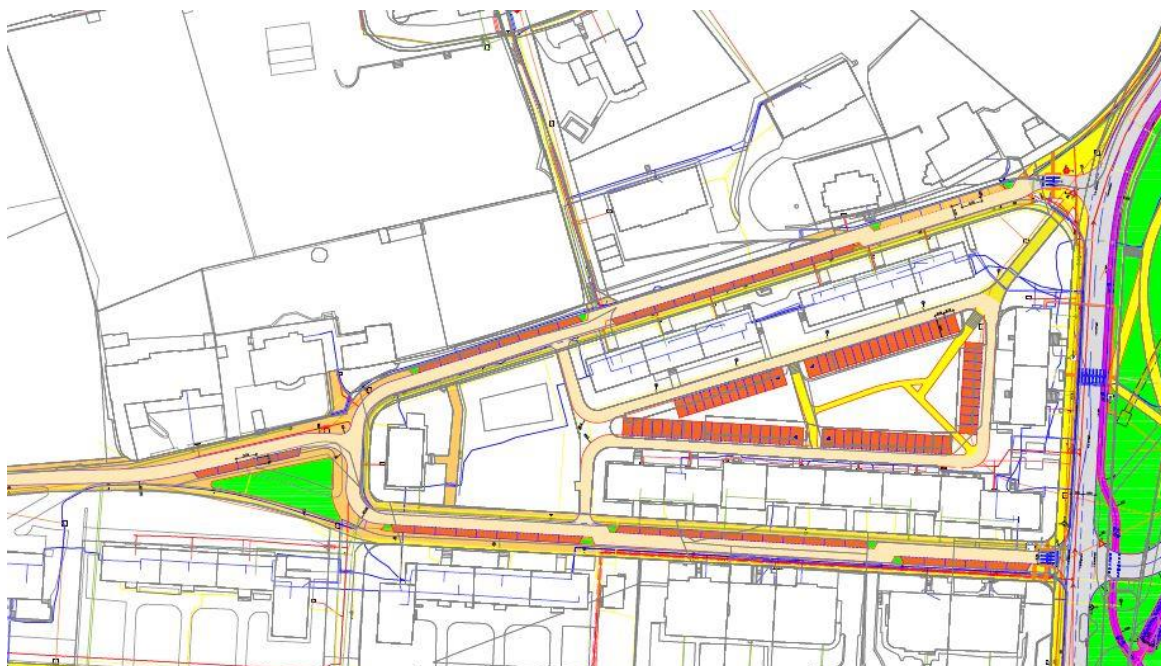
<sup>88</sup> Obrázek 77 zdroj autor

<sup>89</sup> Obrázek 78 zdroj autor společně se studenty CVUT FA

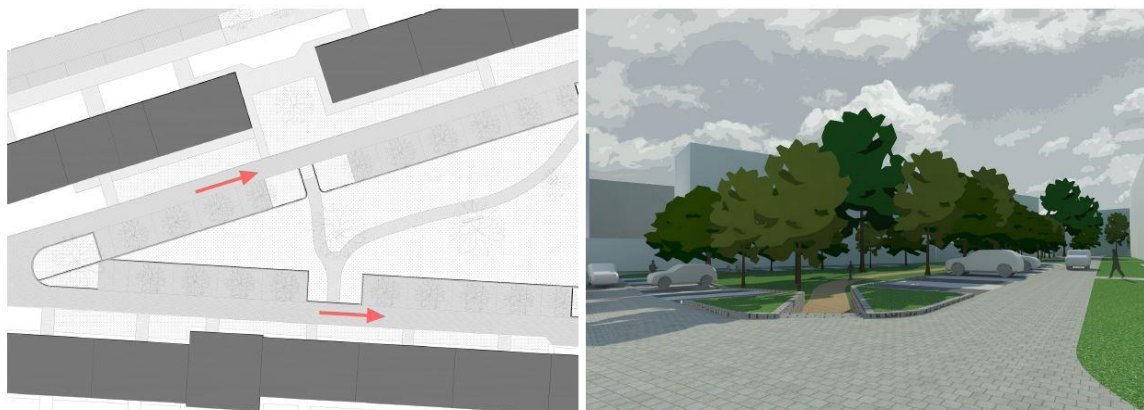
<sup>90</sup> Obrázek 79 zdroj autor společně se studenty CVUT FA

## 7.9 Vnitroblok mezi ulicemi Na Vlčovce a ulice Mydlářka

Do vnitrobloku je lépe zkoordinován příjezd a odjezd a to pouze jednou možnou příjezdovou a odjezdovou cestou. Je zde i zkvalitnění kolmého parkování a navýšení těchto parkovacích míst. Jsou zde i navrženy nové chodníkové plochy v parku. Tato oblast byla společně řešena s ČVUT FA („výsledný společný návrh je na obrázku 81“), ovšem návrh je lehce odlišný od výsledného projektu („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 80“).



Obrázek 80 - Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>91</sup>



Obrázek 81 - vizualizace prostředí dané oblasti<sup>92</sup>

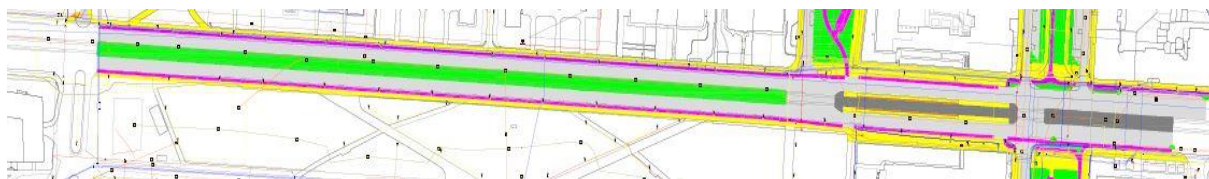
## 7.10 Ulice Evropská

V ulici Evropské došlo k zavedení jednosměrných cyklopruhů, kde je též uvažována cyklostezka A160. Je zde i křížení cyklotras u tramvajové zastávky Thákurova, a to

<sup>91</sup> Obrázek 80 zdroj autor

<sup>92</sup> Obrázek 81 zdroj autor společně se studenty CVUT FA

s cyklostezkou vedoucí souběžně s ulicí Šárecká, a dále křížení s cyklotrasou A32 („schéma výsledného návrhu oblasti je na obrázku 82“).



Obrázek 82 - Schéma výsledného řešení dané oblasti<sup>93</sup>

(„Vizualizace celé řešené oblasti je pak na obrázku 83“)



Obrázek 83 - Vizualizace celé řešené oblasti<sup>94</sup>

---

<sup>93</sup> Obrázek 82 zdroj autor

<sup>94</sup> Obrázek 83 zdroj autor

## 8 Závěr

Předmětem této bakalářské práce je studie současné organizace dopravy v okolí části ulice Evropská vymezené ulicemi Šárecká, Thákurova, Gymnasijní, Na Vlčovce V MČ Praha - Dejvice. Zároveň bylo požadováno porovnání stávající situace s územně plánovací dokumentací a dříve zpracovanými záměry, provedení dopravního průzkumu zaměřeno na sledování základních dopravně inženýrských charakteristik, analýza bezpečnosti silničního provozu s důrazem na vyhledání rizik nejen z hlediska automobilové dopravy a návrh optimálního prostorového uspořádání ulic zvyšující bezpečnost silničního provozu nejen dle norem ČSN 736110, ale také podle moderních trendů zklidňování dopravy.

V první části byly shrnuty všeobecné informace týkající se nejen problémové lokality, ale celkové oblasti, kterou je MČ Praha – Dejvice.

Druhá část je věnována podrobnému zkoumání širších vztahů řešeného území.

Třetí část je věnována funkčnímu využití území, které je v této oblasti velice rozmanité. Hlavním prvkem je zde Evropská ulice, vedoucí od Vítězného náměstí směrem k letišti Václava Havla. Ovšem území disponuje parky, s největší zelení pak v oblasti, kterou je zelený pás v ulici Thákurova, jehož principem je pás zeleně spojující Stromovku s Pražským hradem. V oblasti se nachází i nespočet vzdělávacích zařízení, jakož jsou např. ČVUT Masarykův ústav a SOŠ a VOŠ pedagogická. V oblasti jsou i administrativní budovy, zejména pak hlavní budovou je zde banka PPF, a v neposlední řadě jsou zde i bytové stavby, zejména pak hlavní obytnou částí jsou ulice Na Vlčovce a Mydlářka.

V další části jsme se zabývali analýzou hluku, která nám poskytla zajímavé zjištění společně s dalším dopravním průzkumem (intenzitou dopravy). Bylo zjištěno objíždění Vítězného náměstí, přes řešenou oblast, a to jak na severní části v ulicích Seminární / Thákurova a Kolejní, tak i na jižní části přes ulici Gen. Píky a ulici Gymnasijní. Další analýzou byla analýza dopravy v klidu, která nám odhalila především obsazenosti jednotlivých míst, které byly brány v potaz při návrhu oblasti. Poslední analýzou v této části pak byla analýza nehodovosti, kde nejdůležitějším faktorem byl druh a počet zranění. V řešeném území došlo za zkoumané období od 1. 1. 2007 do 31. 7. 2015 celkem k 338 dopravním nehodám, ve kterých bylo 42 osob lehce zraněných (stav do 24h), 7 osob těžce zraněných (stav do 24h) a 0 osob usmrčených (stav do 24h), tyto nehody byly rovnoměrně rozprostřeny po celém území a vzhledem k tomu, že se jedná o průzkum za 8 let, nebyl zde nalezen závažný problém k řešení, jelikož celá oblast se po regulačním a optimálním navržením uličního profilu stane bezpečnější.

V další části byl proveden průzkum na intenzitu dopravy, která je průzkumem základním pro návrh projektu. Jak bylo zmíněno výše, toto měření přineslo i odhalení problému týkajícího



se zkracování okružní křižovatky na Vítězném náměstí a naddimenzování dopravy v místní lokaci. Poslední položkou týkající se průzkumu bylo naměření rychlostí na příslušných místech, kde došlo ke zjištění neúčinného opatření ke snížení hluku snížením maximální povolené rychlosti v ulici Šárecká.

Ze všech zjištěných informací byl sestrojen výpis hlavních rizik na jednotlivých dílčích oblastech celého úseku.

V poslední části je vyřešení všech rizik vypsanych v předešlé kapitole. Podrobnější řešení jsou jako samostatné přílohy.

Na úplný závěr bych chtěl shrnout zmíněnou spolupráci s ČVUT FA a poděkovat všem, jenž se o tuto událost zasloužili. Projekt probíhal formou seminářů na FA, kdy na prvním sezení jsme byli seznámeni s harmonogramem za účasti mnoha lidí s různými zaměřenými, ať už my, coby zástupci Fakulty dopravní, tak samozřejmě i lidé z Fakulty architektury, ovšem i lidé z UPRUM ,sochaři, lidé z Magistrátu Prahy a mnoho dalších, kteří se dále seminářů zúčastňovali a předávali drahé informace a zkušenosti. Další seminář probíhal formou prezentací architektů na dané téma týkající se dopravy z jejich urbanistického hlediska. Vznikla poté velmi zajímavá diskuze. Další seminář začínal prezentací dopravních rizik zvolených lokací studentů Fakulty dopravní a dále již konceptů jednotlivých skupin. Na posledním semináři již proběhla prezentace výsledných společných prací. Moje hodnocení na tento projekt je velice kladné, jelikož jsem přišel za dobu této spolupráce k velmi zajímavému pojetí problematiky a pokud se ještě zlepší organizace, myslím, že tento projekt bude nadále jen přínosem nejen pro všechny zúčastněné.

## 9 Použité zdroje

### 9.1 Literatura

[1] csn 736110 *Projektování místních komunikací*. Praha: ČESKÝ NORMALIZAČNÍ INSTITUT, 2006.

[2] ČSN 73 6056. *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011

[3] TP 65. *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích: Technické podmínky. II. vydání*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2002.

[4] Technické podmínky TP 135. *Projektování křižovatek na silnicích a místních komunikacích: Technické podmínky*. Ostrava: MD ČR, odbor pozemních komunikací, 2005

[5] Technické podmínky TP 189. Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání) Internetové zdroje

### 9.2 Internetové zdroje

[6] <https://cs.wikipedia.org/wiki/Dejvice>

[7] <https://www.google.cz/maps/@50.1004929,14.3831084,17.25z>

[8] <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online#>

[9] [http://wgp.urm.cz/apps/tms/aplk/mnt/App\\_webUP/vykresy/V04/V04\\_05.pdf](http://wgp.urm.cz/apps/tms/aplk/mnt/App_webUP/vykresy/V04/V04_05.pdf)

[10] <http://uap.iprpraha.cz/graficka-cast>

[11] <https://mapy.cz/zakladni?x=14.3849673&y=50.1002470&z=17&l=0&source=traf&id=61343>

[12] <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>

[13] <http://www.tsk-praha.cz/wps/wcm/connect/www.tsk-praha.cz20642/9cf6d9b7-8a80-441a-a00e-8a067e113019/tsk-udi-intenzity-q3-2013.xlsx?MOD=AJPERES>

[14] [http://maps.jdvm.cz/mapsphere/MapWin.aspx?M\\_WizID=24&M\\_Site=cdv&M\\_Lang=cs](http://maps.jdvm.cz/mapsphere/MapWin.aspx?M_WizID=24&M_Site=cdv&M_Lang=cs)

[15] [http://www.mmr.cz/getmedia/f015224c-ff91-4cad-a37b-dc0dc1072946/Vyhlaska-MMR-398\\_2009](http://www.mmr.cz/getmedia/f015224c-ff91-4cad-a37b-dc0dc1072946/Vyhlaska-MMR-398_2009)

[16] <https://www.google.cz/maps/@50.1015213,14.3851547,3a,75y,217.46h,92.76t/data=!3m6!1e1!3m4!1sLcrgPZNhGI-DaUXwqWWgqQ!2e0!7i13312!8i6656?hl=cs>

[17] [http://nahlizenidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=ivJzIzBSMZVXdKpNw1Gs8bO2O9ltd1WWSacjYIT1OLkXh0hIIAGrh6Wi7gYp9zS2cVAVHosOUb5tXfmool497QM62ISWSiVqD09GezfZ6la1yWp8\\_r505ljSKd9RFIAMEs3XnduRZIDV7HEuLnuPn\\_iTNdLwP1TRe4C9zP2NE6K\\_asSlcTi7jZuv3XY4mUI7RHbvL6PoEqSINlpYIsSO6ukEgLaA6ipxT\\_CWWDwBRNfkFnrFY6U0\\_GzhahUgY5MvsVAo01AmBzrz81eB-vy\\_SGCljTjwfb4s6pjHp\\_B72Q=](http://nahlizenidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=ivJzIzBSMZVXdKpNw1Gs8bO2O9ltd1WWSacjYIT1OLkXh0hIIAGrh6Wi7gYp9zS2cVAVHosOUb5tXfmool497QM62ISWSiVqD09GezfZ6la1yWp8_r505ljSKd9RFIAMEs3XnduRZIDV7HEuLnuPn_iTNdLwP1TRe4C9zP2NE6K_asSlcTi7jZuv3XY4mUI7RHbvL6PoEqSINlpYIsSO6ukEgLaA6ipxT_CWWDwBRNfkFnrFY6U0_GzhahUgY5MvsVAo01AmBzrz81eB-vy_SGCljTjwfb4s6pjHp_B72Q=)

[18] [https://cs.wikipedia.org/wiki/Evropsk%C3%A1\\_\(Praha\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Evropsk%C3%A1_(Praha))

[19] [http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio\\_query\\_01.html?mapno\\_cm=c1085-1](http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_query_01.html?mapno_cm=c1085-1)

[20] [https://2gis.cz/praha/extraLayers/%7B%22praha\\_segway%22%3A%5B%22DGISLAYE R23%22%2C%22DGISLAYER24%22%2C%22DGISLAYER25%22%5D%7D?queryState=center%2F14.387863%2C50.100477%2Fzoom%2F17](https://2gis.cz/praha/extraLayers/%7B%22praha_segway%22%3A%5B%22DGISLAYE R23%22%2C%22DGISLAYER24%22%2C%22DGISLAYER25%22%5D%7D?queryState=center%2F14.387863%2C50.100477%2Fzoom%2F17)

[21] [http://uap.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/textova-cast/600\\_dopravni\\_infrastruktura.pdf](http://uap.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/textova-cast/600_dopravni_infrastruktura.pdf)

[22] [http://uap.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/textova-cast/400\\_rozvojoy\\_potencial.pdf](http://uap.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/textova-cast/400_rozvojoy_potencial.pdf)

[23] [http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_PHA397](http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA397)

## 10 Seznam obrázků

Obrázek 1 - Vyznačení řešené oblasti .....	10
Obrázek 2 - Mapa širších vztahů .....	11
Obrázek 3 - Mapa cyklistických tras .....	12
Obrázek 4 - Schéma funkčního využití ploch .....	13
Obrázek 5 - Územní plán.....	14
Obrázek 6 - Záměry změn v území.....	15
Obrázek 7 - Mapa hlukové zátěže .....	16
Obrázek 8 - Parkovací zóny .....	17
Obrázek 9 - Doprava v klidu v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka .....	18
Obrázek 10 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka .....	18
Obrázek 11 - Doprava v klidu uvnitř vnitrobloku.....	19
Obrázek 12 - Graf obsazenosti dle denní variace uvnitř vnitrobloku .....	20
Obrázek 13 - Doprava v klidu v ulici Kolejní.....	20
Obrázek 14 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulici Kolejní .....	21
Obrázek 15 - Doprava v klidu v ulici Seminární .....	22
Obrázek 16 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulici Seminární .....	22
Obrázek 17 - Doprava v klidu v ulici Thákurova.....	23
Obrázek 18 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulici Thákurova.....	24
Obrázek 19 - Doprava v klidu v ulici Gymnasijní.....	24
Obrázek 20 - Graf obsazenosti dle denní variace v ulici Gymnasijní.....	25
Obrázek 21 - Celková oblast průzkumu .....	26
Obrázek 22 - Oblast průzkumu na křižovatce ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská .....	27
Obrázek 23 - Oblast průzkumu na SSZ křižovatce ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova .....	28
Obrázek 24- Oblast průzkumu na křižovatce ulic Thákurova / Seminární .....	29
Obrázek 25 - Oblast průzkumu na křižovatce ulic Seminární / Kolejní .....	30
Obrázek 26 - Oblast průzkumu na křižovatce ulic Šárecká / Na Vlčovce .....	31
Obrázek 27 - Oblast průzkumu na křižovatce ulic Na Vlčovce / Mydlářka .....	32
Obrázek 28- Oblast průzkumu na křižovatce ulic Na Vlčovce / Evropská .....	33
Obrázek 29 - Oblast průzkumu na SSZ křižovatky Šárecká / Evropská / Kolejní .....	34
Obrázek 30 - Výsledný graf .....	35
Obrázek 31 - Příklad špatné svislé dopravní značky .....	35
Obrázek 32 - Místa měření rychlostí.....	36
Obrázek 33 - Graf četnosti naměřených rychlostí na Evropské ulici ve směru z Hadovky na Vítězné náměstí .....	37

Obrázek 34 - Foto z terénu při měření rychlostí na Evropské ulici ve směru z Hadovky na Vítězné náměstí .....	38
Obrázek 35 - Graf četnosti naměřených rychlostí na Evropské ulici ve směru z Vítězného náměstí na Hadovku .....	39
Obrázek 36 - Foto z terénu při měření rychlostí na Evropské ulici ve směru z Vítězného náměstí na Hadovku .....	39
Obrázek 37 - Graf četnosti naměřených rychlostí na Šárecké ulici v obou směrech .....	40
Obrázek 38 - Foto z terénu při měření rychlostí na ulici Šárecká v obou směrech.....	41
Obrázek 39 - Graf četnosti naměřených rychlostí na ulici Gymnasijní v obou směrech .....	42
Obrázek 40 - Foto z terénu při měření rychlostí na ulici Gymnasijní v obou směrech .....	42
Obrázek 41 - Hodnoty uváděné tsK-praha .....	43
Obrázek 42 - Hodnoty uváděné podle jednotné digitální vektorové mapy .....	43
Obrázek 43 - Místo měření na křižovatce ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská .....	44
Obrázek 44 - Výsledný zátěžový diagram na křižovatce ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská .....	44
Obrázek 45 - Místo měření na SSZ křižovatka ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova .....	45
Obrázek 46 - Výsledný zátěžový diagram na SSZ křižovatka ulic Evropská / Gymnasijní / Thákurova .....	45
Obrázek 47 - Místo měření na křižovatce ulic Thákurova / Seminární .....	46
Obrázek 48 - Výsledný zátěžový diagram na křižovatce ulic Thákurova / Seminární.....	46
Obrázek 49 - Místo měření na křižovatce ulic Seminární / Kolejní .....	47
Obrázek 50 - Výsledný zátěžový diagram na křižovatce ulic Seminární / Kolejní .....	47
Obrázek 51 - Místo měření na křižovatce ulic Šárecká / Na Vlčovce .....	48
Obrázek 52 - Výsledný zátěžový diagram na křižovatce ulic Šárecká / Na Vlčovce .....	49
Obrázek 53 - Místo měření na SSZ křižovatce Šárecká / Evropská / Kolejní .....	49
Obrázek 54 - Výsledný zátěžový diagram na SSZ křižovatce Šárecká / Evropská / Kolejní..	50
Obrázek 55 - Fotka rizika křižovatky Evropské / Šárecké / Kolejní.....	51
Obrázek 56 - Fotka pěších poměrů na Křižovatka ulic Gen. Píky / Gymnasijní / Glinkova / Velvarská .....	52
Obrázek 57 - Propadlý terén na parkovišti u ulice Gymnasijní .....	52
Obrázek 58 - ulice Thákurova.....	53
Obrázek 59 - ulice Seminární .....	54
Obrázek 60 - ulice Kolejní .....	55
Obrázek 61 - neefektivní řešení ke snížení hluku v ulici Šárecká .....	55
Obrázek 62 - křižovatka ulic Na Vlčovce / Mydlářka .....	56
Obrázek 63 - Výjezd z vnitrobloku .....	56
Obrázek 64 - ulice Evropská.....	57

Obrázek 65 – Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	58
Obrázek 66 – vizualizace prostředí dané oblasti.....	58
Obrázek 67 - vizualizace prostředí dané oblasti .....	59
Obrázek 68 - vizualizace prostředí dané oblasti .....	59
Obrázek 69 - Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	60
Obrázek 70 - Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	61
Obrázek 71 - Vizualizace prostředí.....	62
Obrázek 72 - Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	63
Obrázek 73 - Vizualizace prostředí.....	63
Obrázek 74 - Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	64
Obrázek 75 - Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	65
Obrázek 76 - Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	66
Obrázek 77 - Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	67
Obrázek 78 - vizualizace prostředí dané oblasti .....	67
Obrázek 79 - vizualizace prostředí dané oblasti .....	67
Obrázek 80 - Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	68
Obrázek 81 - vizualizace prostředí dané oblasti .....	68
Obrázek 82 - Schéma výsledného řešení dané oblasti .....	69
Obrázek 83 - Vizualizace celé řešené oblasti .....	69

## 11 Seznam tabulek

Tabulka 1 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu v ulicích Na Vlčovce / Mydlářka .....	18
Tabulka 2 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu uvnitř vnitrobloku.....	19
Tabulka 3 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu v ulici Kolejní.....	21
Tabulka 4 - Výsledky průzkumu dopravy v ulici Seminární .....	22
Tabulka 5 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu v ulici Thákurova.....	23
Tabulka 6 - Výsledky průzkumu dopravy v klidu v ulici Gymnasijní.....	25
Tabulka 7 Výsledná analýza SDZ.....	35
Tabulka 8 - Výsledné hodnoty měření rychlosti na Evropské ulici ve směru z Hadovky na Vítězné náměstí .....	37
Tabulka 9 - Výsledné hodnoty měření rychlosti na Evropské ulici ve směru z Vítězného náměstí na Hadovku .....	38
Tabulka 10 - Výsledné hodnoty měření rychlosti na ulici Šárecká v obou směrech .....	40
Tabulka 11 - Výsledné hodnoty měření rychlosti na ulici Gymnasijní v obou směrech.....	41

## 12 Použitý software

AutoCAD Civil 3D 2016

Autoturn

MS office



## 13 Seznam příloh

Příloha A. 1: Tabulky hodnot z měření rychlosti

Příloha B. 1: Seznam nehod na SSZ křižovatce ulic Evropská / Šárecká / Kolejní

Příloha C. 1: Dokumentace tramvajové trasy v úseku Bořislavka – Hradčanská

Příloha D. 1: Výkres změn v ulici Gymnasijní

Příloha D. 2: Výkres změn v ulici Evropská

Příloha D. 3: Výkres změn ulic Thákurova / Seminární / Kolejní

Příloha D. 4: Výkres změn ulice Šárecká

Příloha D. 5: Výkres změn ulic Mydlářka / Na Vlčovce

Příloha D. 6: Výkres změn ulic Na Vlčovce / Evropská

Příloha D. 7: Výkres změn ulice Gymnasijní alternativní