

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Traffic Solution Study of Prague – Nebusice City District**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

**Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

**ANOTACE**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

**Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**



### **Čestné prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Studie dopravního řešení MČ Praha – Nebušice“ vypracovala samostatně, za odborného vedení Ing. Michala Uhlíka, Ph.D, a s použitím uvedených informačních zdrojů.

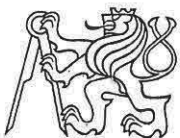
.....

Barbora Hetzerová

V Praze dne 19.5.2017

## **Poděkování:**

Tímto bych chtěla poděkovat všem, kteří mi pomohli ke vzniku této bakalářské práce. Předně vedoucímu práce, Ing. Michalu Uhlíkovi, Ph.D., který mi ochotně věnoval svůj čas během konzultací. Dále vrchnímu komisaři odboru služby dopravní police krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, Policie ČR kpt. Ing. Davidovi Rovenskému, za konzultaci návrhu dopravního značení. Také Ing. Petru Mondscheinovi, Ph.D za odbornou pomoc v rámci návrhu konstrukce vozovky. Dále chci poděkovat starostovi MČ Praha – Nebušice Ing. Viktoru Komárkovi a odboru dopravy a životního prostředí Úřadu MČ Praha 6.



## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

### I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: Hetzerová Jméno: Barbora Osobní číslo: 409793

Zadávací katedra: Katedra silničních staveb - K 136

Studijní program: Stavební inženýrství

Studijní obor: Konstrukce a dopravní stavby

### II. ÚDAJE K BAKALÁŘSKÉ PRÁCI

Název bakalářské práce: Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice

Název bakalářské práce anglicky: Traffic Solution Study of Prague - Nebusice City District

Pokyny pro vypracování:

Posouzení stávajícího dopravního značení na území MČ Praha - Nebušice a vyhodnocení vhodnosti jeho užití ve vztahu k moderním opatřením zklidňování dopravy v intravilánu. Vytipování potenciálních nebezpečných míst. Při zpracování konzultovat možné úpravy dle potřeb vznesených místní samosprávou a zaměřit se na problematická místa a vybrané křižovatkové plochy. Výsledkem práce bude návrh úpravy dopravního režimu formou úprav stavebního i nestavebního charakteru.

Seznam doporučené literatury:

Road Safety Manual, Recommendations from the World Road Association PIARC, (Příručka bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, doporučení Světového silničního sdružení PIARC), 2003.

Audit bezpečnosti pozemních komunikací – metodika provádění, Brno, CDV, v.v.i., 2012.

TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích

TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty

TP 85 Zpomalovací prahy

TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích


TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

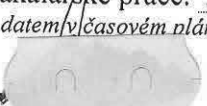
Jméno vedoucího bakalářské práce: Ing. Michal Uhlík, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: 20.2.2017

Termín odevzdání bakalářské práce: 28.5.2017

Údaj uveďte v souladu s datem/časovém plánu příslušného ak. roku

  
Podpis vedoucího práce

  
Podpis vedoucího katedry

### III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

*Beru na vědomí, že jsem povinen vypracovat bakalářskou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je nutné uvést v bakalářské práci a při citování postupovat v souladu s metodickou příručkou ČVUT „Jak psát vysokoškolské závěrečné práce“ a metodickým pokynem ČVUT „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.*

23.2.2017

Datum převzetí zadání

  
Podpis studenta(ky)

## **Název bakalářské práce:**

Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice

## **Anotace:**

Cílem této bakalářské práce je návrh úprav dopravního řešení severní části MČ Praha – Nebušice. Navržené úpravy by měly vést ke zklidnění dopravy v dané lokalitě ve smyslu transformace na zónu Tempo 30 za pomoci moderních prvků zklidňování dopravy. Součástí studie je záznam a posouzení stávajícího dopravního značení a návrh jeho úpravy s ohledem na intenzitu dopravy, nehodovost, dopravu v klidu, pěší a cyklistickou dopravu, a již hotové projekty. Návrh dopravního značení rovněž zastupuje nejrychlejší a ekonomicky nejdostupnější variantu úpravy dopravního režimu. Další částí studie je návrh úprav stavebního charakteru pro vybrané křižovatkové plochy a ulici K Vinicím.

## ***Klíčová slova:***

dopravní řešení, zklidňování dopravy, moderní prvky zklidňování dopravy, zóna s dopravním omezením, křižovatková plocha

**Title of thesis:**

Traffic Solution Study of Prague – Nebusice City District

**Abstract:**

The aim of this bachelor thesis is to design traffic solutions for the northern part of Prague – Nebusice city district. The goal of the design should be traffic calming in selected area, in the sense of transformation to 30 km/h zone by using modern forms of traffic calming. First part of the study is to survey current traffic signs and to design its modification according to traffic intensity, accidents, parking, walking paths and cycling paths. Design of traffic signs is also the fastest and the cheapest option to change the transport mode. Another part of the study is to design reconstruction of chosen crossroads and K Vinicím street.

*Keywords:*

traffic solution, traffic calming, modern forms of traffic calming, zone with traffic restrictions, junction area

## SEZNAM PŘÍLOH

Zadání, anotace

A. Průvodní zpráva

B. Dokladová část

B.1 Situace širších vztahů

B.2 Stávající stav dopravy v klidu

B.2.a Situace – část 1 1:1000

B.2.b Situace – část 2 1:1000

B.2 Statistické vyhodnocení dopravních nehod

B.3 Intenzita provozu

C. Návrhová část

C.1 Dopravní značení

C.1.1 Situace dopravního značení 1:1000

C.1.2 Výkaz dopravního značení

C.2 Křižovatkové plochy – Varianta 1

C.2.X.1 Situace 1:200

C.2.X.2 Rozhledové poměry 1:500

C.2.X.3 Výkresy vlečných křivek 1:200

C.3 Křižovatkové plochy – Varianta 2

C.3.X.1 Situace 1:200

C.3.X.2 Rozhledové poměry 1:500

C.3.X.3 Výkresy vlečných křivek 1:200

C.4 Ulice K Vinicím

C.4.1 Situace 1:500

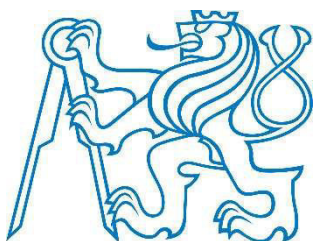
C.4.2 Vzorový příčný řez 1:50

C.4.3 Charakteristické příčné řezy 1:50

C.4.4 Rozhledové poměry 1:500

C.4.5 Výkresy vlečných křivek 1:200

D. Fotodokumentace



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha A**

**PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

**Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**

## OBSAH PRŮVODNÍ ZPRÁVY

1.	Identifikační údaje .....	5
1.1.	Akce .....	5
1.2.	Lokalita .....	5
2.	Podklady .....	5
2.1.	Průzkumy .....	5
2.2.	Projektové podklady .....	5
2.3.	Použitý software .....	6
2.4.	Weby .....	6
2.5.	Použitá literatura .....	6
	Úvod .....	8
3.	Charakteristika území .....	9
3.1.	Základní údaje .....	9
3.2.	Reliéf terénu .....	9
3.3.	Občanská vybavenost .....	10
3.4.	Historické souvislosti .....	10
4.	Doprava .....	11
4.1.	Širší dopravní vztahy .....	11
4.2.	Místní dopravní síť .....	11
4.3.	Intenzita provozu .....	12
4.4.	Doprava v klidu .....	13
4.5.	Pěší a cyklistická doprava .....	13
4.6.	Městská hromadná doprava .....	14
4.7.	Plánované projekty .....	14
5.	Analýza dopravních nehod .....	15



5.1.	Úvod do problematiky .....	15
5.2.	Statistické vyhodnocení nehodovosti .....	16
5.3.	Nejkritičtější lokality z hlediska nehodovosti.....	16
5.4.	Srážka automobilu s chodcem .....	18
5.5.	Nehodovost v řešené severní oblasti.....	19
6.	Návrh zóny 30.....	20
6.1.	Princip návrhu .....	20
6.2.	Vjezd do zóny.....	20
6.3.	Zpomalovací prvky uvnitř zóny 30 .....	21
7.	Návrh dopravního značení .....	22
7.1.	Základní údaje .....	22
7.2.	Svislé dopravní značení.....	23
7.3.	Vodorovné dopravní značení.....	24
7.4.	Parkovací stání .....	25
8.	Návrh stavebních úprav křižovatkových ploch .....	26
8.1.	Základní údaje .....	26
8.2.	Varianta 1 – vysazená chodníková plocha .....	28
8.2.1.	Popis .....	28
8.2.2.	Křižovatka 1 .....	28
8.2.3.	Křižovatka 2 .....	29
8.2.4.	Rozhledové poměry .....	29
8.2.5.	Místa pro přecházení .....	29
8.3.	Varianta 2 – zvýšená křižovatková plocha .....	30
8.3.1.	Popis .....	30
8.3.2.	Křižovatka 1 .....	30

8.3.3.	Křižovatka 2 .....	31
8.3.4.	Rozhledové poměry .....	31
8.3.5.	Místa pro přecházení .....	32
9.	Návrh úprav ulice K Vinicím .....	32
9.1.	Základní údaje .....	32
9.2.	Popis návrhu .....	33
9.3.	Směrové a výškové vedení.....	33
9.4.	Příčné uspořádání .....	33
9.5.	Místa pro přecházení .....	35
9.6.	Odvodnění.....	35
9.7.	Konstrukční vrstvy.....	36
10.	Závěr .....	38

# 1. Identifikační údaje

## 1.1. Akce

Studie dopravního řešení MČ Praha – Nebušice

## 1.2. Lokalita

- Kraj: Hlavní město Praha
- Městský obvod: Praha 6
- Městská část: Praha – Nebušice

# 2. Podklady

## 2.1. Průzkumy

- záznam současného dopravního značení (březen 2017)
- záznam dopravy v klidu (květen 2017)
- fotodokumentace současného stavu (květen 2017)

## 2.2. Projektové podklady

- Ortofoto mapa Prahy (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 11/2016)
- Liniová kresba účelové mapy povrchové situace (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 11/2016)
- Mapa inženýrských sítí (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 11/2016)
- Katastrální vektorová mapa (ČÚZK)
- Platný ÚPn. Hl.m Praha
- Návrh možné úpravy ulice Kádnerova (Úřad MČ Praha – Nebušice, 2016)

## 2.3. Použitý software

- Autodesk AutoCAD 2017
- Autodesk CIVIL 3D 2015
- Autodesk Vehicle Tracking 2015
- CadTools pro Civil 3D
- Microsoft Office 2016

## 2.4. Weby

- <https://mapy.cz/>
- <https://www.google.cz/maps/>
- <http://www.jdvm.cz/>
- <http://www.geoportalpraha.cz>
- <http://www.ikatastr.cz>
- <http://www.pjpk.cz/>
- <http://www.prahanebusice.cz/>
- <http://www.prahanakole.cz>
- <http://mapa.prahounakole.cz>
- <https://cs.wikipedia.org/>

## 2.5. Použitá literatura

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (01,3006), včetně Z1 (02/2010)
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (11/2007), včetně OPR1 (5/2013), Z1 (8/2011), Z2 (6/2012)
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel (3/2011)
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK (2013)
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK (2013)
- TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích (2000)

- TP 218 Navrhování zón 30 (2010)
- TP 85 Zpomalovací prahy (2013)
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací (2004, upravený dotisk 2006, dodatek č.1 2010)
- TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací (2005)
- TP 142 Parkovací zařízení (parkovací sloupky, parkovací zábrany, parkovací závory, pollery) (2013)
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (2006)
- VL 3 Křižovatky (2012)
- ZDAŘILOVÁ, Renata. Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Praha: ČKAIT, 2011. ISBN 978-80-87438-17-6

## Úvod

Přístup k tvorbě uličního prostoru městských komunikací prošel v průběhu let velkým vývojem. S rozvojem automobilismu ulice začaly čím dál více fungovat jako prostor určený motorizované dopravě a lidé z nich byli vytlačeni na chodníky, které jsou mnohdy příliš úzké pro chůzi ve dvojici, či vyhnutí se s protijdoucím chodcem. Trendem dnešní doby je snaha o „polidštění“ ulic, tedy vytváření prostředí, kde se chodci a cyklisté cítí bezpečně, a nikoliv utlačováni silou strojů. Vznikají tak oblasti s aplikovaným plošným zklidněním dopravy projektované jako zóny Tempo 30, obytné a pěší.

V současnosti stále mnoho měst a obcí v České republice nemá komunikační síť zrekonstruovanou v souladu s moderními metodami zklidňování dopravy. Jednou z těchto oblastí je i Městská část Praha-Nebušice, nacházející se na severozápadě Hlavního města Prahy. Jedná se o okrajovou městskou část disponující dvěma základními školami, jejíž naprostá většina ulic má převládající pobytovou funkci.

V rámci této studie byl na žádost místní samosprávy proveden pasport současného dopravního značení a byla vyhodnocena jeho vhodnost ve vztahu k moderním opatřením zklidňování dopravy. Ve zvolené lokalitě byl na základě toho vytvořen návrh na úpravu dopravního režimu s ohledem na vyhodnocení nehodovosti, poptávky po parkovacích stáních, vedení pěší a cyklistické dopravy, a již hotové projekty.

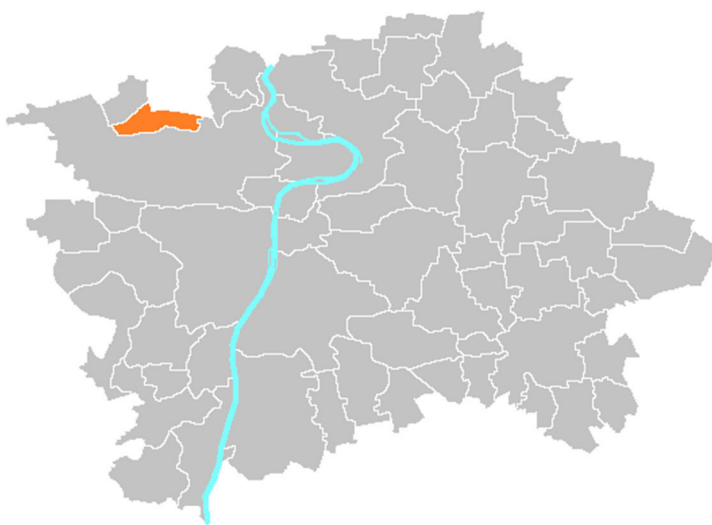
Návrh zahrnuje úpravy stavebního i nestavebního charakteru. Úpravy stavebního charakteru jsou navrženy pro ulici K Vinicím, lemující severní okraj Prahy – Nebušic a pro vybrané křižovatkové plochy. Ty jsou řešeny variantně formou vysazených chodníkových ploch, či zvýšené křižovatkové plochy.

## 3. Charakteristika území

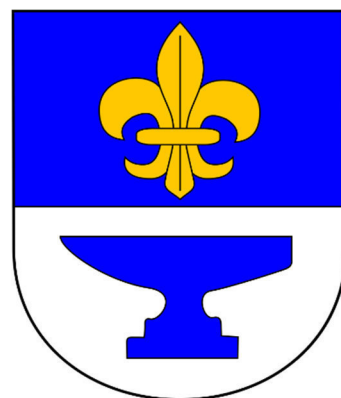
### 3.1. Základní údaje

Městská část Praha - Nebušice je oblast nacházející se na severozápadním okraji Hlavního města Prahy. Svou polohou spadá do městského a správního obvodu Praha 6. Na jihu sousedí s městskou částí Praha 6, konkrétně se čtvrtěmi Liboc, Vokovice a Dejvice. Na severu pak s městskou částí Přední Kopanina a obcí Horoměřice. Poloha Nebušic vůči Praze je patrná z *obrázku 3.1.a*.

Nebušice jsou rozděleny do 4 částí a jejich katastrální výměra činí 3,68 km<sup>2</sup>. Dle českého statistického úřadu zde bylo k 31.12.2013 nahlášeno 3242 obyvatel. Samosprávu městské části tvoří jedenáctičlenné zastupitelstvo, v čele se starostou Ing. Viktorem Komárkem a dvěma místostarosty.



Obr.3.1.a Poloha Nebušic (cs.wikipedia.org)

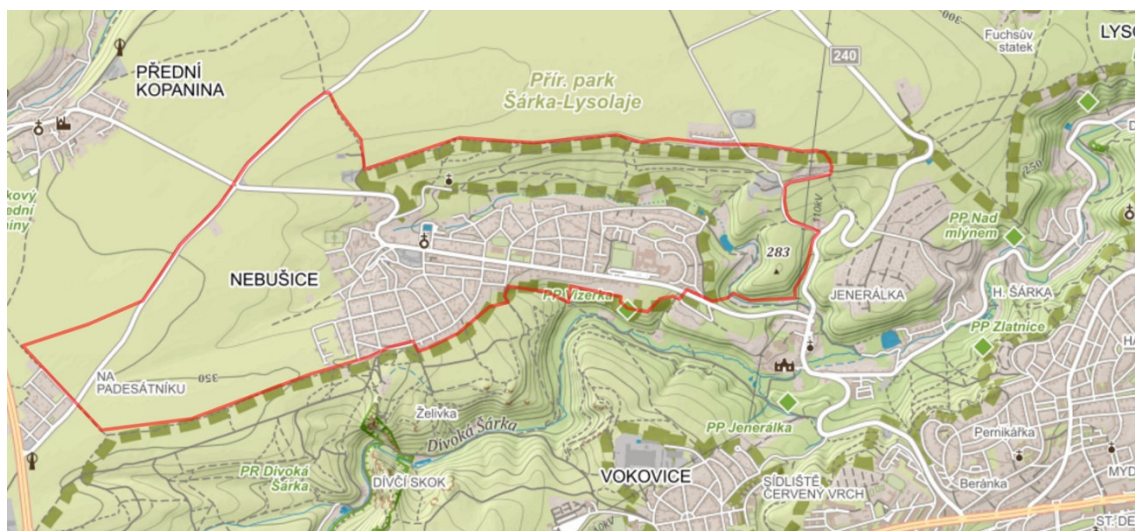


Obr.3.1.b Znak Nebušic  
(www.prahanebusice.cz)

### 3.2. Reliéf terénu

Zastavěná část Nebušic je ze tří světových stran obklopena Přírodním parkem Šárka-Lysolaje. To udává jejich terénní a krajinný ráz. Směrem na sever terén stoupá, skrze les Hlásek, k hranici s obcí Horoměřice, až do výšky 320 m.n.m., jižně klesá k údolí Šáreckého potoka, do výšky 280 m.n.m.

Místo s nejnižší nadmořskou výškou se nachází ve východní části Nebušic. Je zde situována retenční nádrž Nebušice a protéká tudy Nebušický potok. Výška v tomto místě je 240 m.n.m. V případě zatřídění z hlediska výškového členění se jedná o nížinu až nízkou vysočinu.



Obr.3.2.a Zeměpisná mapa Nebušic (mapy.cz)

### 3.3. Občanská vybavenost

Většina staveb občanské vybavenosti se nachází kolem osy Nebušic, jejich hlavní dopravní tepny, ulice Nebušické. Nalezneme zde státní základní a mateřskou školu, a také soukromou mezinárodní základní a střední školu. Právě školy mohou být cílem dopravy v této oblasti. Kromě toho se v ulici nachází sportovní hala, kostel, samoobsluha, či restaurace. I přes to je pravděpodobné, že drtivá většina místních obyvatel, bude každodenně dojíždět do hlavního města za prací, vzděláním, lékařem nebo zábavou.

### 3.4. Historické souvislosti

Historicky ves Nebušice spadala pod panství Strahovského kláštera a byla vinařskou oblastí. Od 15. do 17. století zde bylo zbudováno mnoho viničních usedlostí, jejichž názvy na mapě Nebušic stále nalezneme (např. Jenerálka, či Gabrielka). K Praze se Nebušice připojily v roce 1968, jako součást městského obvodu Praha 6.

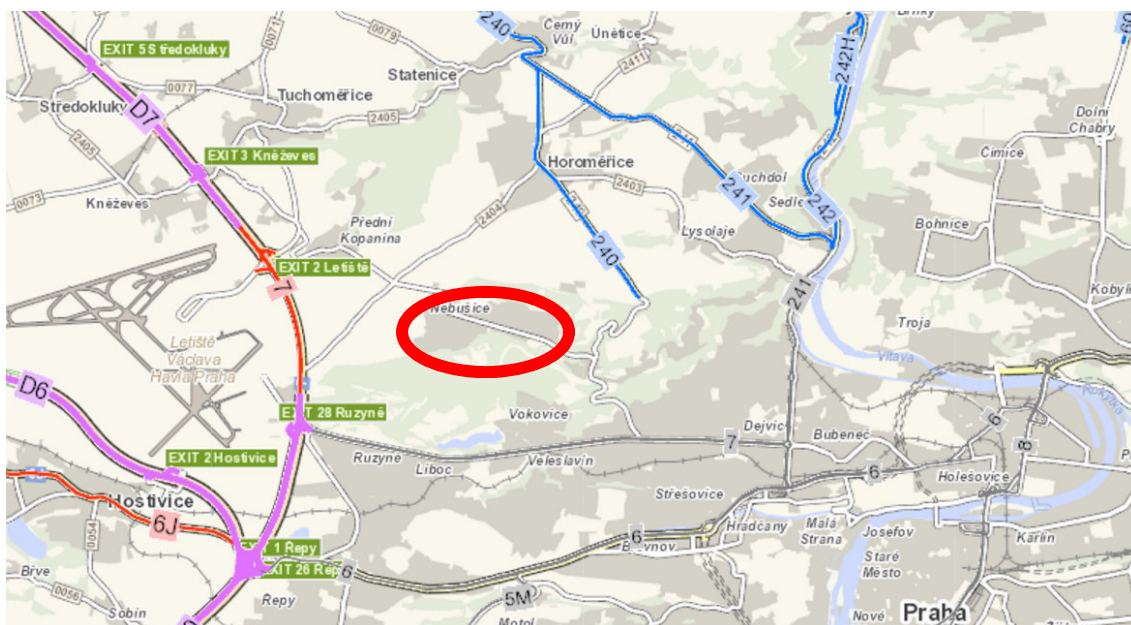


## 4. Doprava

### 4.1. Širší dopravní vztahy

Dopravní skelet Nebušic je tvořen průtahem silnice III. třídy. Nese název ulice Nebušická a dle ČSN 736110 se jedná o sběrnou místní komunikaci funkční skupiny B. Funkce této komunikace je dopravně obslužná a je také nositelem trasy MHD. Její příčné uspořádání odpovídá dvoupruhové obousměrné směrově nerozdělené komunikaci, místy doplněné parkovacími zálivky, či zálivky autobusových zastávek. Na tuto ulici jsou napojeny místní obslužné komunikace třídy III.

Z obrázku 4.1.a je patrné, že ulice Nebušická na jihu přímo navazuje na ulici Evropskou, směřující k centru hlavního města. Dále je směrem na severozápad nepřímě napojena na dálnici D7 spojující Prahu s Chomutovem a směrem na severovýchod na silnici II. třídy 240, mířící do Kralup nad Vltavou. Širší dopravní vztahy jsou zaznamenány v příloze B.1 Situace širších vztahů.



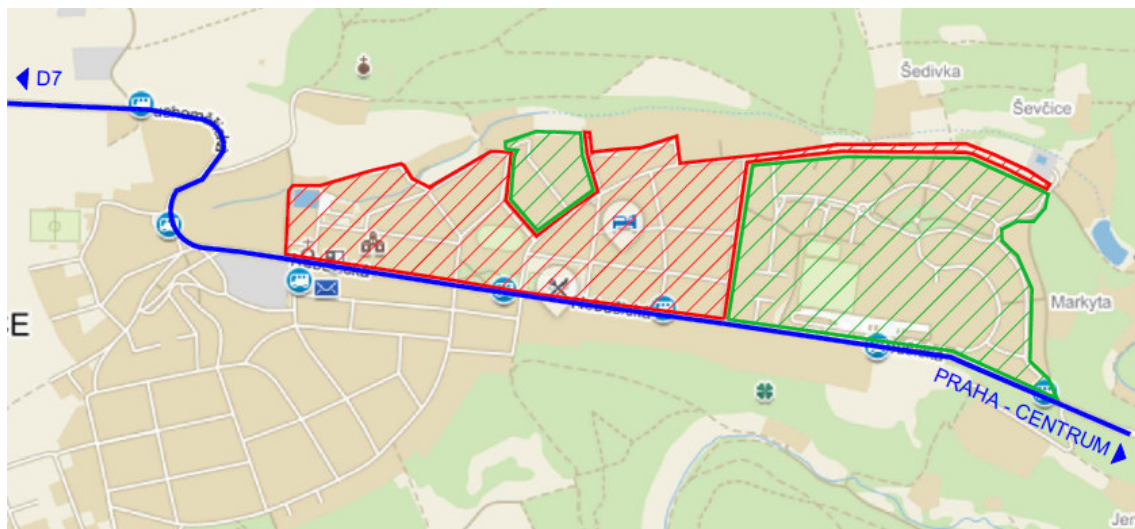
Obr. 4.1.a Širší dopravní vztahy (mapy.cz)

### 4.2. Místní dopravní síť

Jak již bylo zmíněno, na ulici Nebušickou po obou stranách navazuje síť místních obslužných komunikací třídy III. Ty mají převládající pobytovou funkci a intenzity

provozu na nich jsou velice nízké. Z hlediska skladby vozovky mají tyto komunikace většinou asfaltový kryt.

Co se týče nejvyšší povolené rychlosti, nalezneme v Nebušicích dva druhy dopravního režimu. Jedná se o rychlost v obytné zóně (20 km/h) a rychlost v obci (50 km/h). Jako obytné zóny jsou v Nebušicích označeny pouze dvě oblasti, Malá Šárka a Ke Strži. Většina městské části má tak nejvyšší povolenou rychlost 50 km/h.



Obr.4.2.a Červená – navrhovaná zóna 30, Zelená – obytné zóny, Modrá – sběrná komunikace (vlastní tvorba, mapový podklad mapy.cz)

### 4.3. Intenzita provozu

Intenzity provozu byly zjištěny z Tematické mapy intenzit (zkráceně TMI) provozu motorových vozidel na pozemních komunikacích České republiky, která je zveřejněna na internetových stránkách [www.jdvm.cz](http://www.jdvm.cz). Dle metodiky TMI tato mapa obsahuje údaje ze sčítání na pozemních komunikacích v extravilánu za rok 2010 a ze sčítání v intravilánu měst Praha, Brno a Ostrava. Intenzity v ulicích, které nejsou součástí sledované komunikační sítě TSK, jsou za pomoci vhodného modelu dopočteny a generovány. Výstup z mapy intenzit provozu je součástí projektové dokumentace jako příloha B.4 Intenzita provozu.

Dle těchto údajů jsou intenzity osobních automobilů na místních obslužných komunikacích v rozmezí 0 – 200 vozidel za den, což znamená, že spadají do skupiny 1. Na hlavní ulici jsou nejvyšší intenzity osobních automobilů ve skupině 12, tj. v rozmezí 5001 – 7500 vozidel za den a intenzity těžkých nákladních vozidel 0 – 200 vozidel za den.

#### 4.4. Doprava v klidu

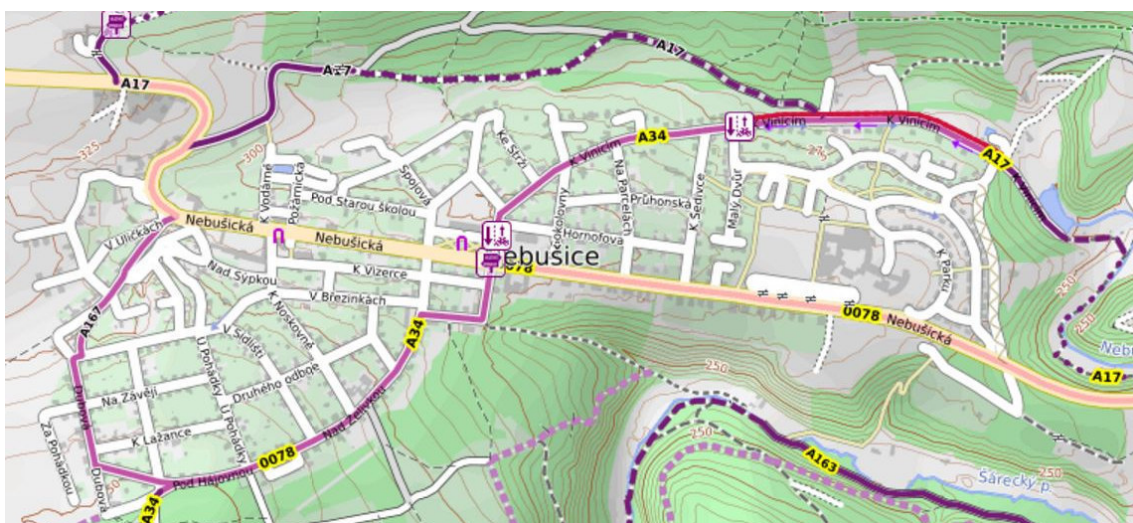
V rámci vymezené severní části Nebušic je doprava v klidu řešena většinou formou soukromých stání v garáži, či na pozemku. V některých případech je však poptávka po parkování větší, než kapacita soukromých parkovacích míst. Dochází tak k využívání komunikací k podélnému parkování, které ubírá volnou šířku komunikace. Dle Zákona č.361/2000 Sb. musí v takovém případě zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy, což v této oblasti nebývá dodrženo. Legalizovat toto parkování je možné místní úpravou dopravního značení (viz příloha C.1 – Dopravní značení) a bylo by vhodné tak do budoucna učinit.

Součástí projektové dokumentace je také příloha B.2 Stávající stav dopravy v klidu, která obsahuje situace znázorňující aktuální poptávku po parkovacích stáních ve vymezené oblasti. Ty byly vytvořeny zprůměrováním výsledků dopravního průzkumu (5/2017), odečtem z ortofotomapy (Seznam.cz, 8/2016) a odečtem ze satelitních snímků (Google, 2017).

#### 4.5. Pěší a cyklistická doprava

Pěší doprava na řešeném území je vedena po síti dlážděných chodníků, které lemují obslužné komunikace po obou stranách. Jejich šířka se pohybuje od 1,3 m do přibližně 2 m. Přechody pro chodce jsou na tomto území zřízeny pouze v okolí základní školy a je u nich provedena standardní bezbariérová úprava dle Metodiky k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb. Ve zbytku území nejsou zřízeny přechody pro chodce, ani standardní místa pro přecházení, pouze jsou v určitých místech snížené obruby v délce cca 1,5 m. Tato místa jsou vyznačena varovným pásem z reliéfní dlažby.

Cyklistická doprava je na území Prahy – Nebušic vedena v rámci hlavního dopravního prostoru. Prochází tudy dvě cyklistické trasy A34 a A17. Cyklotrasa A34 spojuje Nebušice a Ruzyni, a v budoucnosti by měla vést přes Stodůlky až do Řeporyjí. Cyklotrasa A17 vede od přívozu v Podhoří do Nebušic, a v budoucnosti by měla být prodloužena až do Přední Kopaniny.



Obr.4.5.a Mapa cyklistických tras (mapa.prahounakole.cz)

Obě trasy jsou značeny informativními svislými dopravními značkami IS 19, IS 20 a IS 21. V ulicích s jednosměrným provozem (Kádnerova, K Vinicím), je vyznačena jízda cyklistů v protisměru. Je použito vodorovné značení V 20 – Piktogramový koridor pro cyklisty a zároveň svislé značení formou dodatkových tabulek E 12a – Jízda cyklistů v protisměru, E 12b – Vjezd cyklistů v protisměru povolen, E 12c – Povolený směr jízdy cyklistů.

#### 4.6. Městská hromadná doprava

Vymezeným územím MHD neprojíždí. Dopravní spojení zajišťuje ulice Nebušická, na které se nachází 5 autobusových zastávek s rozestupy přibližně 200 m. Za předpokladu užití vhodných dopravních opatření je možné vedení objízdne trasy linky MHD skrze vymezené území.

#### 4.7. Plánované projekty

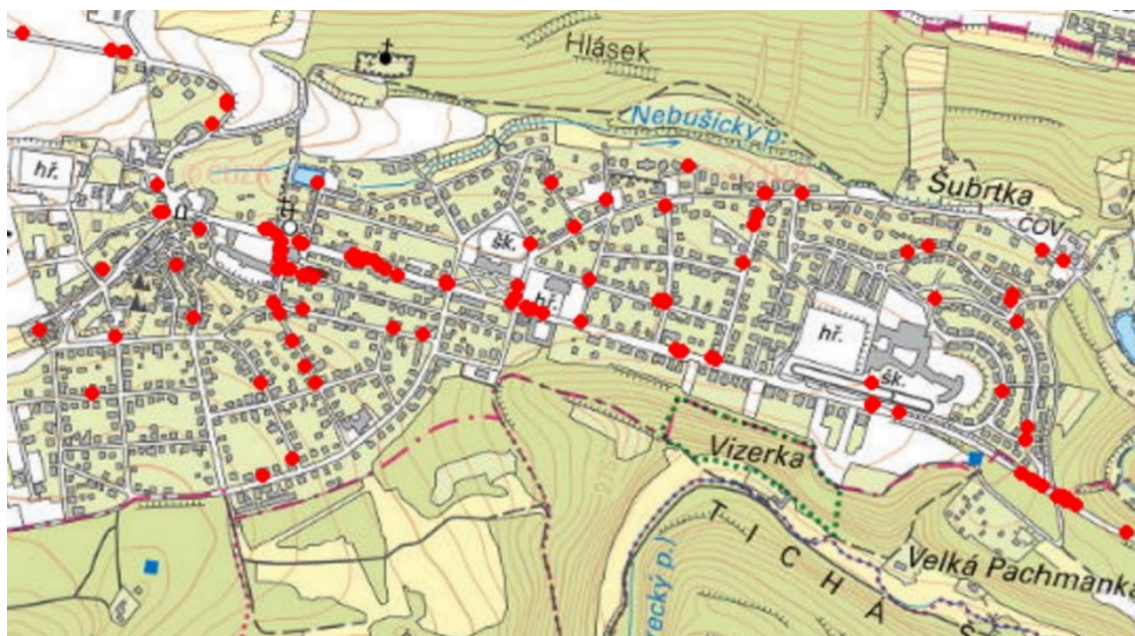
Dle dostupných informací, má samospráva Prahy – Nebušic v současné době hotové projekty na úpravu ulic Nad Želivkou, V Pachmance a Kádnerova. Všechny tyto projekty mají společně vést ke zklidnění dopravy v daných ulicích a to za pomoci zvýšených křižovatkových ploch, dopravních ostrůvků a střídání parkovacích stání. Jedním z cílů návrhu, který je součástí této studie, je držet se konceptu zavedeného v těchto projektech.



## 5. Analýza dopravních nehod

### 5.1. Úvod do problematiky

Rozbor dopravních nehod byl proveden na základě záznamů Ministerstva dopravy a Policie České republiky zanesených do jednotné dopravní vektorové mapy, která je zveřejněna na internetových stránkách [www.jdvm.cz](http://www.jdvm.cz). Bezplatně je zde vyobrazeno území celé České republiky s vyznačenými místy dopravních nehod, stručným popisem jejich charakteru a časovým určením incidentů. Zaznamenáno je období od roku 2007 do současnosti.



Obr.5.1.a Mapa nehod ([www.jdvm.cz](http://www.jdvm.cz))

Při pohledu na Nebušice jako celek (viz Obrázek 5.1.a) je patrné, že největší koncentrace dopravních nehod je na hlavní sběrné komunikaci. Tam je poté znatelně větší počet nehod při vjezdu do městské části směrem z centra Prahy a dále pak v okolí křižovatek s ulicemi Kádnerova a K Noskovně. Další vyznačené dopravní nehody jsou po městské částí téměř rovnoměrně rozptýleny.

## 5.2. Statistické vyhodnocení nehodovosti

Dle statistického vyhodnocení nehodovosti, které je součástí PD jako příloha B.3, se na území Nebušic, mezi lety 2007 - 2017, přihodilo celkem 126 dopravních nehod. Z tohoto počtu jich je 7 s následkem na zdraví a celkem 8 osob během nich utrpělo lehká zranění.

Tabulka 1 Přehled dopravních nehod v MČ Praha - Nebušice

Všeobecný přehled o nehodách v Praze - Nebušicích	
Počet nehod celkem	126
Počet nehod s následkem na zdraví	7
Počet usmrcených osob	0
Počet zraněných osob	0
Počet lehce zraněných osob	8

V případě zatřídění nehod dle jejich druhu jsou nejčastějšími typy „Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným“ a „Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem“. Společně se třetím nejčastějším druhem, „Srážka s pevnou překážkou“, se tyto nehody objevují jak na hlavní sběrné, tak na okolních obslužných komunikacích.

## 5.3. Nejkritičtější lokality z hlediska nehodovosti

- Ulice Nebušická (vjezd do Nebušic směrem z centra Prahy)

Tato oblast je kritická z několika důvodů. V první řadě jsou zde časté nehody typu srážka s lesní zvěří, která se v přilehlém lese nachází. Toto místo je již dlouhodobě označeno výstražnou dopravní značkou A14 – Zvěř a záleží tak pouze na opatrnosti řidičů.

Zbylé dopravní nehody v této oblasti jsou typu srážka s jedoucím automobilem v blízkosti vjezdu do obytné zóny Malá Šárka.



Obr.5.3.a Vjezd do Nebušic směrem od centra Prahy – dopravní nehody (www.jdvm.cz)

- Ulice Nebušická x Nad Želivkou x K Vizerce

Zde je zaznamenáno mnoho nehod typu srážka s jedoucím vozidlem, srážka s pevnou překážkou i srážka s vozidlem zaparkovaným. V současné době již existuje projekt na rekonstrukci ulice Nad Želivkou, který by měl vést ke zklidnění dopravy v této oblasti.



Obr.5.3.b Nebušická x Nad Želivkou x K Vizerce – dopravní nehody (www.jdvm.cz)



- Ulice Nebušická u restaurace

V této oblasti jsou zaznamenány srážky se zaparkovanými, i jedoucími vozidly a několik z nich bylo pod vlivem alkoholu, což nelze úpravami dopravního režimu ovlivnit.



Obr.5.3 c Nebušická u restaurace – dopravní nehody ([www.jdvm.cz](http://www.jdvm.cz))

#### 5.4. Srážka automobilu s chodcem

Srážka automobilu s chodcem byla v Nebušicích zaznamenána celkem třikrát. První z nich se stala v roce 2010 v ulici na Malé Šárce, která je součástí obytné zóny Malá Šárka. Stavební úpravou tato obytná zóna připomíná spíše zónu 30, například tím, že vozovka a chodníky zde nejsou v jedné výškové úrovni. Řidič si tak o to méně může uvědomovat riziko vstupu chodců do vozovky. Také není dodrženo doporučení TP 103 – Navrhování obytných a pěších zón, aby obytná zóna nebyla delší než 300 m od komunikace s vyšší povolenou rychlostí. V delším úseku je pravděpodobné, že opadne řidičova ostražitost a chuť dodržet nejvyšší povolenou rychlost 20 km/h.

Další záznam o srážce s chodcem je z roku 2014 z ulice K Noskovně a poslední je z roku 2016, kdy byl zraněn chodec v ulici Nebušická poblíž kostela Svatého Cyrila a Metoděje. U všech třech nehod se jednalo o náhlé vstoupení chodce do vozovky.



## 5.5. Nehodovost v řešené severní oblasti

I v rámci řešené oblasti se vyskytují nehody všech možných typů a jsou zde spíše rovnoměrně rozptýleny, než koncentrovány do nehodových oblastí. Vhodným řešením tohoto problému je návrh plošného zklidnění dopravy, v tomto případě návrh zóny 30.



Obr.5.5.a Severní oblast Nebušic – dopravní nehody (www.jdvm.cz)

- Křižovatka Hornofova x Na Parcelách

V této průsečné křižovatce byly zaznamenány 4 dopravní nehody. Třikrát srážka s jedoucím vozidlem a jednou srážka s pevnou překážkou. V rámci studie jsou navrženy stavební úpravy vedoucí ke zklidnění a zbezpečnění této křižovatky.



Obr.5.5.b Hornofova x Na Parcelách – dopravní nehody (www.jdvm.cz)

## 6. Návrh zóny 30

### 6.1. Princip návrhu

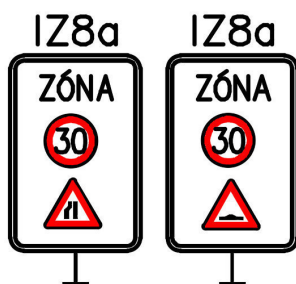
Zóna 30 je jedním z typů zón s dopravním omezením, které se užívají za účelem plošného zklidňování dopravy na místních komunikacích. Snížení nejvyšší povolené rychlosti z 50 km/h na 30 km/h vede ke zkrácení brzdné dráhy vozidel a tím ke zvýšení bezpečnosti. Plynulé plošné zklidnění zároveň nezanedbatelným způsobem snižuje emise hluku i imise škodlivých látek do ovzduší.

Dle TP 218 Navrhování zóny 30 je vhodné navrhnout jako zónu 30 ucelenou větší oblast, spíše než jednotlivé problematické ulice. S přihlédnutím k tomuto je navržena transformace na zónu tempo 30 v celé severní oblasti Nebušic, s výjimkou již existujících obytných zón.

### 6.2. Vjezd do zóny

Vjezd do zóny 30 má za úkol informovat řidiče o dopravním režimu uvnitř této zóny. Každý vjezd musí být označen svislou dopravní značkou IZ 8a (Vjezd do zóny s dopravním omezením). Dále může být použito vodorovné dopravní značení nebo prvek zklidňování dopravy, který se v zóně opakovaně vyskytuje.

V této studii je navrženo označení vjezdu svislou dopravní značkou IZ 8a (Vjezd do zóny s dopravním omezením), která může být doplněna informacemi, dle použité varianty návrhu. Dopravní značka IZ8b (Konec zóny s dopravním omezením) bude umístěna z rubu této značky, jak to nyní legislativa umožňuje. Dále bude použito vodorovné dopravní značení V15 (Nápis na vozovce).



Obr.6.2.a. Označení vjezdu do zóny 30 (Vlastní tvorba)

V případě realizace stavebních úprav, které v současné době nejsou v těchto ulicích plánovány, je možné použít vjezd přes dlouhý lichoběžníkový práh, případně využít červeně probarvený asfalt, který je použit ve 2. variantě návrhu křižovatkových ploch.

V rámci tohoto projektu je navrženo odsunutí všech vjezdů do zóny o 10 m od hlavní komunikace. To dává řidiči čas na zorientování se po provedení odbočovacího manévru. Zároveň se tím snižuje riziko vzniku kolon na hlavní ulici, v případě užití vjezdu přes dlouhý lichoběžníkový práh.

### 6.3. Zpomalovací prvky uvnitř zóny 30

V případě návrhu zóny 30 bez stavebních úprav, pouze za pomoci dopravního značení, bude jako zpomalovací prvek sloužit šikana z parkovacích stání vyznačených vodorovným a svislým dopravním značením.

Dále budou použity montované lichoběžníkové zpomalovací polštáře, dle TP 85 – Zpomalovací prahy. Mezi výhody zpomalovacích polštářů oproti příčným prahům patří to, že jsou méně hlučné, netvoří zábranu v průtoku vody, nejsou překážkou pro cyklisty a v neposlední řadě jsou esteticky přijatelnější. Oproti stavebním zpomalovacím prvkům je nespornou výhodou jejich cena, rychlost zhotovení a možnost instalace bez zdoluhavých procesů stavebního povolování.

- Ulice K Vinicím

Rozměry: 2 m x 3 m x 0,05 m

Sklon rampy: 1:10

Vzdálenost mezi obrubou a polštářem: 0,5 – 1,25 m

Vzdálenost mezi dvěma polštáři: 0,5 – 1,25 m

Počet: 3x2 ks + 1x1ks

- Ulice K Šedivce

Rozměry: 5,5 m x 3 m x 0,05 m

Sklon rampy: 1:10

Vzdálenost mezi obrubou a polštářem: 1,25 m

Počet: 2 ks



Obr.6.3.a Ukázka užití lichoběžníkových zpomalovacích polštářů (TP 85 – Zpomalovací prahy)

V případě varianty se stavebními úpravami, mohou být zpomalovací polštáře realizovány z betonové dlažby. Ve stavební variantě budou jako zpomalovací prvky sloužit také zrekonstruované křižovatkové plochy, jejichž návrh je podrobně rozebrán v kapitole 8 a ve výkresových přílohách C.2 a C.3.

## 7. Návrh dopravního značení

### 7.1. Základní údaje

Na základě komunikace s místní samosprávou a odborem dopravy a životního prostředí MČ Praha 6, bylo zjištěno, že MČ Praha – Nebušice v minulosti realizovala úpravy dopravního značení bez schválení příslušným úřadem. Zároveň dopravní značení v této oblasti není v současnosti zaznamenáno, tudíž by měl správce komunikace provést pasportizaci informující o jeho umístění a stavu. Součástí této práce je pasport dopravního značení pouze v rozsahu potřebném pro realizaci této studie.

Návrh se drží myšlenky, že v rezidenčních oblastech a konkrétně v zónách 30 je preferováno umísťování co nejmenšího počtu dopravních značek, a to vodorovných i svislých. TP 218 tvrdí, že méně dopravního značení nutí řidiče k větší ostražitosti a pomalejší jízdě.



Další důležitou částí návrhu je dopravní značení parkovacích stání v místech s nedostatečnou volnou šířkou, tato musí být označena vhodným vodorovným i svislým značením. Místa sloužící jako výhybny vozidel na jednopruhových obousměrných komunikacích nemusí být, vlivem nízkých intenzit provozu, značeny.

## 7.2. Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značení je navrženo dle TP 65 – Zásady pro dopravní značení na PK a je patrné z výkresu C.1 - Situace dopravního značení a přílohy B.1 – Výkaz dopravního značení. Obě tyto přílohy zahrnují jak záznam stávajícího značení, tak návrh úprav.

Navrženo je odstranění dopravní značky IP 6 (Přechod pro chodce) z vedlejších komunikací v místě jejich křížení s hlavní komunikací. Řidiči při odbočném manévru z a na vedlejší komunikaci musí zpomalit a zvýšit svou pozornost již vlivem tohoto manévru. Umístění dopravní značky IP 6 je zde proto zbytečné.



Obr.7.2 a Nadbytečně užitá značka IP 6 – přechod pro chodce v ulici Na Parcelách (mapy.cz)

Také je navrženo odstranění značky P 4 (Vedlejší komunikace) v místě výjezdu z obytné zóny, jelikož při vyjíždění z obytné zóny řidič musí dát přednost pokaždé.



Obr.7.2 b Nadbytečné užitá značka P 4 – Vedlejší komunikace v ulici Malý dvůr (mapy.cz)

V oblasti navrženého obousměrného provozu na dříve jednosměrné komunikaci dojde k odstranění značek značících jednosměrnost a jízdu cyklistů v protisměru. Značení přednosti není vlivem nízkých intenzit provozu nutné.

Vzhledem k zavedení zóny 30 jsou křižovatky řešeny pravidlem přednosti zprava, odpadá tudíž nutnost jejich značení. Zároveň není nutné značení zpomalovacích prvků, jelikož je na ně řidič upozorněn v rámci vjezdu do zóny a musí s nimi tak při tomto dopravním režimu počítat. Při dostatečné šíři komunikace se v zóně 30 nemusí vyznačovat ani parkovací stání. V oblastech, kde se parkuje a šířka komunikace není dostačující se stání vyznačí svislou značkou IP 11c (Parkoviště – podélné stání).

### 7.3. Vodorovné dopravní značení

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, mezi navržená vodorovná značení patří označení vjezdu do zóny 30, V 15 (Nápis na vozovce). Dále budou značkou V 10a (Stání podélné), nebo čarou V 10d (Parkovací pruh) v kombinaci s šikmými rovnoběžnými čarami V 13 a příčnými prahy Z 12 vyznačena parkovací stání.



Obr. 7.3. a V 15 – Nápis na vozovce

#### 7.4. Parkovací stání

Šířka vyznačených parkovacích stání je 2 m. Zbývající volná šířka pro oboustranný dvoupruhový provoz je minimálně 4,5 m. V případě menší volné šířky vznikne jednopruhá obousměrná komunikace s výhybnami v rámci vjezdů. Délka parkovacích zálivů se odvíjí od rozestupu sjezdů ze soukromých pozemků a pohybuje se v rozmezí 42 – 13 m.

Šikmými rovnoběžnými čarami je vyznačena oblast pět metrů od hranice křižovatky, od přechodu pro chodce a místa pro přecházení. Dále také oblast 2 m na každou stranu od vjezdu na soukromý pozemek. Dle ČSN 73 6110 je při rychlosti 30 km/h možné parkování osobních automobilů v rozhledových trojúhelnících vjezdu na pozemek.

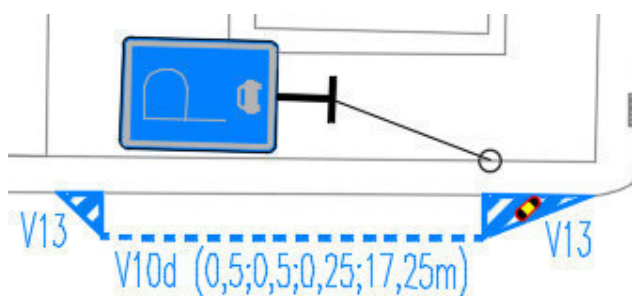
Východní část ulice K Vinicím nabízí parkovací stání formou zálivů hloubky 1 m, navrženo je dopravní vyznačení těchto parkovacích míst vodorovnou značkou V 10a (Stání podélné) o šířce 2 m.

Následující tabulka shrnuje nová šířková uspořádání a počty navržených parkovacích stání v jednotlivých ulicích.

Tabulka 2 Přehled šířkových uspořádání v jednotlivých příčných řezech

Ulice	Stávající volná šířka	Nové šířkové upořádání	Počet parkovacích míst
Hornofova	~ 6,7 m	Parkovací pruh cp = 2 m 2x Jízdní pruh a = 2,35 m	~ 33
Průhonská	~ 7,0 m	Parkovací pruh cp = 2 m 2x Jízdní pruh a = 2,50 m	~ 20
Na Parcelách	~ 6,9 m	Parkovací pruh cp = 2 m 2x Jízdní pruh a = 2,45 m	~ 16

U Sokolovny	~ 6,0 m	Parkovací pruh cp = 2 m 1x Jízdní pruh a = 4,00 m	~ 13
Pod starou školou	~ 6,0 m	Parkovací pruh cp = 2 m 1x Jízdní pruh a = 4,00 m	~ 31
K Vinicím	Proměnlivá ~ 6,0 m ~ 5,5 m ~ 6,5 m ~ 5,0 m	Parkovací pruh cp = 2 m 1x Jízdní pruh a = 4,0 m 1x Jízdní pruh a = 3,5 m 2x Jízdní pruh a = 2,25 m 1x Jízdní pruh a = 3,0 m	~ 38



Obr. 7.3.b Ukázka označení parkovacího stání (vlastní tvorba)

## 8. Návrh stavebních úprav křižovatkových ploch

### 8.1. Základní údaje

V rámci přebudování severní části Nebušic na fungující zónu 30 jsou navrženy stavební úpravy 2 stávajících křižovatek. Úpravy jsou navrženy variantně, jednou využitím vysazené chodníkové plochy a podruhé formou zvýšené křižovatkové plochy. V budoucnu by bylo vhodné použít opatření tohoto charakteru i na zbývající křižovatky v této oblasti.

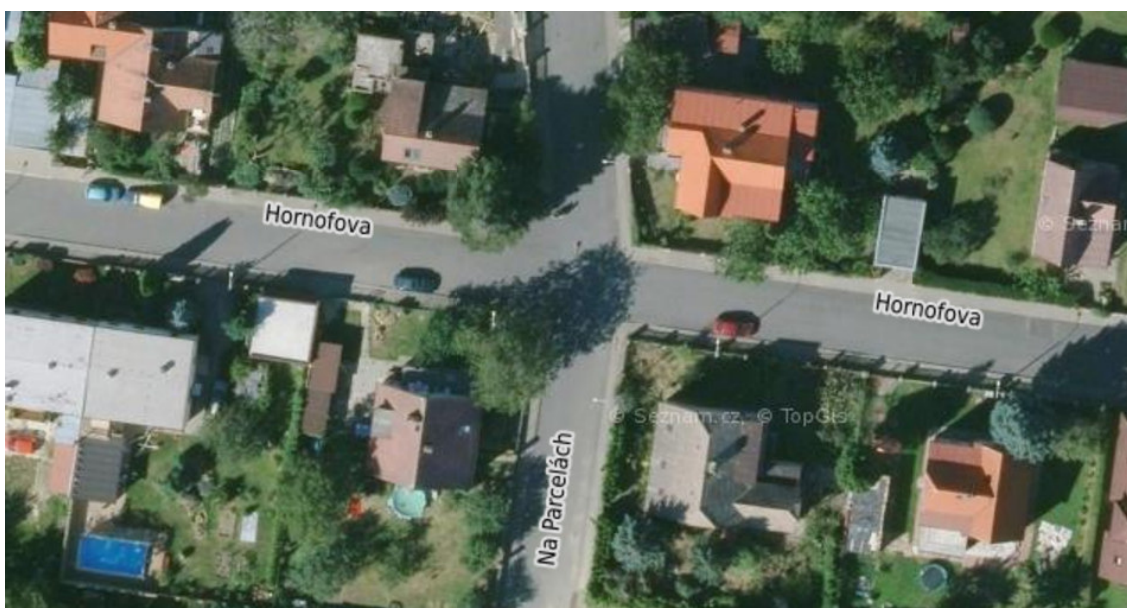
Křižovatka č.1 spojuje ulici Průhonskou a Na Parcelách. Jedná se o průsečnou křižovatku jejíž úhel křížení je přibližně 84°. Na první pohled působí velkoryse jelikož nemá zaoblená nároží a disponuje tak značnou plochou. Volná šířka všech větví křižovatky je 6,95 m. Přednost na této křižovatce je řízena dle pravidla přednosti zprava. Rozhledové poměry pro přednost zprava v rychlosti 50 km/h dle ČSN 736102 (Projektování křižovatek na pozemních komunikacích) nejsou splněny.





Obr.8.1.a Křižovatka 1 (mapy.cz)

Křižovatka č.2 spojuje ulici Na Parcelách a Hornofovu. Jedná se o průsečnou křižovatku jejíž úhly křížení jsou  $80^\circ$  a  $90^\circ$ . Tři ze čtyř nároží jsou zaoblena poloměrem přibližně 2 m, čtvrté nároží není zaobleno. Volná šířka napojovaných větví se pohybuje od 6,65 m do 6,95 m. Přednost je řízena dle pravidla přednosti zprava. Rozhledové poměry pro přednost zprava v rychlosti 50 km/h dle ČSN 736102 (Projektování křižovatek na pozemních komunikacích) nejsou splněny.



Obr.8.1.b Křižovatka 2 (mapy.cz)

## 8.2. Varianta 1 – vysazená chodníková plocha

### 8.2.1. Popis

Základem tohoto návrhu je použití jednostranné vysazené chodníkové plochy, která slouží k zúžení volné šířky komunikace v oblasti křižovatky a tím vozidla nutí zpomalit. Zároveň zkracuje délku přecházení na navržených místech pro přecházení a brání vozidlům parkovat v křižovatce.

Jednou z výhod tohoto návrhu je možnost zachování stávajícího asfaltového krytu vozovky, který je v dobrém stavu. Návrh je součástí projektové dokumentace formou výkresových příloh C.2.

### 8.2.2. Křižovatka 1

Příčné uspořádání větví křižovatky:

Tabulka 3 Příčné uspořádání větví křižovatky

	POČET	ŠÍŘKA
JÍZDNÍ PRUH, a	2	2,5 m
VODÍČÍ PROUŽEK, v	2	0,25 m

Poloměry zaoblení nároží:

Zaoblení nároží bylo navrženo podle vlečných křivek osobního automobilu jedoucího rychlostí 15 km/h, zároveň byla zkontrolována průjezdnost vozidlem na svoz komunálního odpadu. Výkresy vlečných křivek jsou součástí projektové dokumentace.

Tabulka 4 Poloměry zaoblení nároží v křižovatce

$R_{AB} = 6,0 \text{ m}$	$R_{CD} = 6,0 \text{ m}$
$R_{BC} = 7,5 \text{ m}$	$R_{DA} = 6,0 \text{ m}$

### 8.2.3. Křižovatka 2

Příčné uspořádání větví křižovatky:

Tabulka 5 Příčné uspořádání větví křižovatky

	POČET	ŠÍŘKA
JÍZDNÍ PRUH, a	2	2,5 m
VODÍČÍ PROUŽEK, v	2	0,25 m

Poloměry zaoblení nároží:

Zaoblení nároží bylo navrženo podle vlečných křivek osobního automobilu jedoucího rychlostí 15 km/h, zároveň byla zkontrolována průjezdnost vozidlem na svoz komunálního odpadu. Výkresy vlečných křivek jsou součástí výkresové dokumentace.

Tabulka 6 Poloměry zaoblení nároží v křižovatce

$R_{AB} = 5 \text{ m}$	$R_{CD} = 6,5 \text{ m}$
$R_{BC} = 5 \text{ m}$	$R_{DA} = 5 \text{ m}$

### 8.2.4. Rozhledové poměry

Rozhledové poměry pro přednost zprava jsou vyhodnoceny dle ČSN 736102 (Projektování křižovatek na pozemních komunikacích). Pro nejvyšší povolenou rychlost 30 km/h nevyhoví.

Rozhledové poměry pro místo pro přecházení jsou vyhodnoceny dle ČSN 736110 (Navrhování místních komunikací) a jsou patrné z výkresové přílohy C.2.1.2 a C.2.2.2.

### 8.2.5. Místa pro přecházení

Šířka varovného pásu	0,4 m
Šířka místa pro přecházení	3,0 m
Materiál	červená cementobetonová reliéfní dlažba
Výška obruby v místě pro přecházení	20 mm
Sklon rampy	1:8

Místa pro přecházení jsou navržena na všech větvích křižovatky. Jejich bezbariérová úprava je navržena dle vyhlášky č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, s přihlédnutím k tomu, že tato místa nejsou vhodná k užívání osobami se zrakovým postižením. V křižených ulicích je tolerováno parkování, které vede k nesplnění požadovaných rozhledových poměrů.

V případě omezení parkování v této oblasti by byly v místě pro přecházení navrženy signální pásy šířka 0,8 m a vodící pásy místa pro přecházení.

### 8.3. Varianta 2 – zvýšená křižovatková plocha

#### 8.3.1. Popis

V této variantě jsou použity vysazené chodníkové plochy po obou stranách komunikace, které zajišťují rozšíření chodníků oproti stávajícímu stavu. Do těchto ploch je zasazena zvýšená křižovatková plocha s nájezdovými rampami sklonu 1:10. Celá oblast křižovatky je označena varovným pásem z reliéfní dlažby a na nárožích jsou doplněny antiparkovací sloupky. Pro zvýraznění zvýšené křižovatky je navržen asfaltový kryt vozovky s červeným pojivem.

Použití zvýšené křižovatkové plochy je vhodné vzhledem k nedostatečným rozhledovým poměrům pro přednost zprava. Výšková změna skutečně donutí vozidlo snížit rychlost. Pro chodce je tato varianta bezpečnější i komfortnější, jelikož při přecházení komunikace nemusí měnit výškovou úroveň.

Návrh je součástí projektové dokumentace formou výkresových příloh C.3.

#### 8.3.2. Křižovatka 1

Příčné uspořádání větví křižovatky:

Tabulka 7 Příčné uspořádání větví křižovatky

	POČET	ŠÍŘKA
JÍZDNÍ PRUH, a	2	2,5 m
VODÍCÍ PROUŽEK, v	2	0,25 m

#### Poloměry zaoblení nároží:

Zaoblení nároží bylo navrženo podle vlečných křivek osobního automobilu jedoucího rychlostí 15 km/h, zároveň byla zkontrolována průjezdnost vozidlem na svoz komunálního odpadu. Výkresy vlečných křivek jsou součástí výkresové dokumentace.

Tabulka 8 Poloměry zaoblení nároží v křižovatce

$R_{AB} = 5,5 \text{ m}$	$R_{CD} = 6,5 \text{ m}$
$R_{BC} = 8,0 \text{ m}$	$R_{DA} = 7,0 \text{ m}$

#### 8.3.3. Křižovatka 2

##### Příčné uspořádání větví křižovatky:

Tabulka 9 Příčné uspořádání větví křižovatky

	POČET	ŠÍŘKA
JÍZDNÍ PRUH, a	2	2,5 m
VODÍCÍ PROUŽEK, v	2	0,25 m

#### Poloměry zaoblení nároží:

Zaoblení nároží bylo navrženo podle vlečných křivek osobního automobilu jedoucího rychlostí 15 km/h, zároveň byla zkontrolována průjezdnost vozidlem na svoz komunálního odpadu. Výkresy vlečných křivek jsou součástí výkresové dokumentace.

Tabulka 10 Poloměry zaoblení nároží v křižovatce

$R_{AB} = 3,0 \text{ m}$	$R_{CD} = 7,0 \text{ m}$
$R_{BC} = 4,0 \text{ m}$	$R_{DA} = 3,0 \text{ m}$

#### 8.3.4. Rozhledové poměry

Rozhledové poměry pro přednost zprava jsou vyhodnoceny dle ČSN 736102 (Projektování křižovatek na pozemních komunikacích). Pro nejvyšší povolenou rychlost 30 km/h nevyhoví.

Rozhledové poměry pro místo pro přecházení jsou vyhodnoceny dle ČSN 736110 (Navrhování místních komunikací) a jsou patrné z výkresové přílohy C.3.1.2 a C.3.2.2.

### 8.3.5. Místa pro přecházení

Šířka varovného pásu	0,4 m
Šířka místa pro přecházení	3,0 m
Materiál	červená cementobetonová reliéfní dlažba
Výška obruby v místě pro přecházení	20 mm

Místa pro přecházení jsou navržena na všech větvích křižovatky. Jejich bezbariérová úprava je navržena dle vyhlášky č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato místa nejsou vhodná k užívání osobami se zrakovým postižením, vzhledem k tolerování parkování v křížených ulicích, díky kterému nejsou splněny požadované rozhledové poměry.

V případě omezení parkování v této oblasti by byly v místě pro přecházení navrženy signální pásy šířka 0,8 m a vodící pásy místa pro přecházení.

## 9. Návrh úprav ulice K Vinicím

### 9.1. Základní údaje

Ulice K Vinicím lemuje severní okraj Nebušic v délce přibližně 1,5 km. Z jedné strany navazuje na obytnou zónu Malá Šárka a ze strany druhé na ulici Kádnerovu, která obklopuje Základní školu Nebušice.

Její stávající šířkové uspořádání se po délce mění. Západní část ulice je obousměrná s volnou šířkou od 6 m do 4,2 m. Východní část ulice je jednosměrná s volnou šířkou 4 m, s pruhem pro cyklisty v protisměru a občasnými parkovacími zálivky šířky 1 m.

Dle informací od místní samosprávy, panuje v současnosti mezi obyvateli nespokojenost s existující jednosměrnou částí ulice K Vinicím. Hlavní nevýhodou tohoto dopravního omezení je prodloužení trasy do centra městské části a nutné projetí

obytnou zónou. Během prohlídky tohoto místa bylo zastiženo auto jedoucí v protisměru. Stávající stav této ulice je zaznamenán v rámci přílohy D – Fotodokumentace.

## 9.2. Popis návrhu

Návrh upravuje šířkové uspořádání ulice K Vinicím, se snahou vytvořit dostatečný počet parkovacích stání a komfortní cesty pro chodce. Vzhledem k nízkým intenzitám dopravy a ke změně na obousměrný provoz po celé délce ulice, není třeba navrhovat pruh pro cyklisty.

Parkovací místa jsou v západní části ulice řešena pomocí dlážděných parkovacích zálivů hloubky 2 m. Jejich délka a poloha je omezena rozmístěním vjezdů na pozemky. Celkově tyto zálivy nabízí přibližně 18 parkovacích stání. Ve východní části ulice jsou obnoveny stávající parkovací zálivy, které mají hloubku 1 m a šířka parkovacích stání je zde 2 m. Konstruktivně jsou provedeny jako zbytek vozovky a nabízí přibližně 17 parkovacích stání. Na východním okraji ulice je stávající dlážděný záliv, šířky 3 m a délky 20 m, s jehož zachováním návrh počítá.

Chodníky jsou navrženy šířky 2 – 2,5 m, ve stísněných podmínkách pouze 1,5 m. V oblasti napojení na ulici Kádnerovu navazují na nově navržený stav, který byl poskytnut k nahlédnutí místní samosprávou.

Vjezdy na soukromé pozemky jsou navrženy dlážděné, a v jiném barevném provedení než chodníky. Každý vjezd je označen varovnými pásy z reliéfní dlažby, o šířce 0,4 m.

## 9.3. Směrové a výškové vedení

Směrové i výškové vedení komunikace kopíruje její stávající stav.

## 9.4. Příčné uspořádání

Příčné uspořádání ulice se mění převážně na základě prostoru vymezeného okolními pozemky a je patrné z přílohy C.4.3 – Charakteristické příčné řezy. Následující tabulka shrnuje příčná uspořádání v jednotlivých řezech.



Tabulka 11 Příčné uspořádání v jednotlivých řezech

ŘEZ	OZNAČENÍ	JÍZDNÍ PRUHY	VODÍČÍ PROUŽEK	PARKOVACÍ ZÁLIV	CHODNÍK
A	MO2p 12,00/8,00/30	2x a = 2,5 m	2x v = 0,25 m	cp = 2,0 m	ach1 = 2,0 m ach2 = 2,5 m
B	MO2p 12,00/7,50/30	2x a = 2,25 m	2x v = 0,25 m	cp = 2,0 m	ach1 = 2,3 m ach2 = 2,5 m
C	MO2 12,00/6,75/30	2x a = 2,75 m	2x v = 0,25 m	-	ach1 = 2,0 m ach2 = 2,5 m
D	MO1p 8,50/6,75/30	a = 3,50 m	2x v = 0,25 m	cp = 2,0 m	ach = 2,0 m
E	MO1 6,75/4,25/30	a = 3,50 m	v = 0,25 m	-	ach1 = 1,5 m ach2 = 1,5 m
F	MO1p 8,50/7,25/30	a = 3,75 m	v1 = 0,25 m v2 = 0,50 m	cp = 2,0 m	ach = 1,5 m
G	MO2 8,50/6,25/30	2x a = 2,38 m	v1 = 0,25 m v2 = 0,50 m	-	ach = 2,5 m
H	MO1 7,50/5,25/30	a = 4,00 m	v = 0,50 m	-	ach = 2,5 m
I	MO1p 7,50/6,25/30	a = 2,75 m	v1 = 0,25 m v2 = 0,50 m	cp = 2,0 m	ach = 1,5 m
J	MO1 7,00/5,25/30	a = 4,25 m	v = 0,25 m	-	ach = 2,0 m
K	MO1p 6,50/6,50/30	a = 3,00 m	2x v = 0,25 m	cp = 2,0 m	-
L	MO1 5,50/5,50/30	a = 4,25 m	v = 0,25 m	-	-

- Bezpečnostní odstup od pevné překážky, přidruženého prostoru a pruhu pro chodce je navržen základní 0,5 m, ale ve stísněných podmínkách je snížen na 0,25 m. Pro rychlost 30 km/h to ČSN 73 6110 (Projektování místních komunikací) umožňuje.
- Šířka chodníku 1,5 m bez bezpečnostních odstupů, je nejmenší možnou šířkou, kterou lze dle ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací navrhnout v rámci rekonstrukcí ve stísněných podmínkách.



## 9.5. Místa pro přecházení

Šířka varovného pásu	0,4 m
Šířka signálního pásu	0,8 m
Šířka místa pro přecházení	3,0 m
Materiál	červená cementobetonová reliéfní dlažba
Výška obruby v místě pro přecházení	20 mm
Sklon rampy	1:8

Místa pro přecházení jsou navržena rovnoběžně s ulicí K Vinicím, aby bylo umožněno bezbariérové užívání chodníků v této ulici. Jejich úprava je navržena dle vyhlášky č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Navržená místa pro přecházení shrnuje následující tabulka.

Tabulka 12 Místa pro přecházení

Ulice	Vhodnost pro nevidomé	Varovný pás	Signální pás	Vodící linie místa pro přecházení
K Vinicím x Ke Strži	ANO	0,4 m	0,8 m	-
K Vinicím x K Hlásku	ANO	0,4 m	0,8 m	ANO (krátký signální pás)
K Vinicím x U Sokolovny	ANO	0,4 m	0,8 m	ANO (šikmý přechod)
K Vinicím x Na Parcelách	ANO	0,4 m	0,8 m	ANO (krátký signální pás)
K Vinicím x U Vinice	NE	0,4 m	-	-
K Vinicím x K Šedivce	ANO	0,4 m	0,8 m	NE

## 9.6. Odvodnění

V rámci studie odvodnění není primárně řešeno. Povrch bude odvodněn pomocí vhodných příčných a podélných sklonů skrze vodící proužky do dešťových vpustí. V současném stavu je na jednom úseku ulice betonový odvodňovací rigol, který je zaústěn do Nebužického potoka, a počítá se s jeho zachováním, případně obnovením.

## 9.7. Konstrukční vrstvy

Konstrukční vrstvy vozovky byly navrženy dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, na základě zjištěných intenzit a typu komunikace. Navržena je vozovka s netuhým krytem, s návrhovou úrovní porušení D1, pro typ podloží PIII a třídu dopravního zatížení V. Pro konstrukci chodníků a parkovacích zálivů byly zvoleny dlážděné kryty.

### Konstrukční vrstvy vozovky: **D1 – N - 1 - V – PIII**

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřík	PS-E	ČSN 73 6129	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Infiltrační postřík	PS-I	ČSN 73 6129	
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	ČSN EN 13285	150 mm
<u>Štěrkostrá</u>	<u>ŠDa 0/32</u>	<u>ČSN EN 13285</u>	<u>200 mm</u>
Celkem			min. 450 mm

Třída dopravního zatížení: V

Návrhová úroveň porušení: D1

Podloží na pláni AZ PIII: 45 MPa

### Konstrukční vrstvy parkovacích zálivů: **D2 - D - 1 - VI - PIII**

Betonová dlažba	DL	ČSN 73 6131	80 mm
Lože z kameniva frakce 4-8	L	ČSN 73 6131	40 mm
<u>Štěrkostrá</u>	<u>ŠDa 0/32</u>	<u>ČSN EN 13285</u>	<u>250 mm</u>
Celkem			min. 370 mm

Třída dopravního zatížení: VI

Návrhová úroveň porušení: D2

Podloží na plání AZ PIII: 30 MPa

Konstrukční vrstvy chodníků:		<b>D2 - D - 1 - CH - PIII</b>	
Betonová dlažba	DL	ČSN 73 6131	60 mm
Lože z kameniva frakce 4-8	L	ČSN 73 6131	30 mm
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠDa 0/32</u>	<u>ČSN EN 13285</u>	<u>150 mm</u>
Celkem			min. 240 mm

Třída dopravního zatížení: CH

Návrhová úroveň porušení: D2

Podloží na plání AZ PIII: 30 MPa

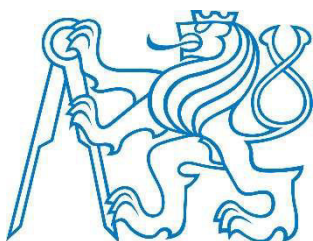
## 10. Závěr

Studie dopravního řešení MČ Praha – Nebušice poukazuje v první řadě na nedostatky stávajícího dopravního značení, toleranci nelegálního parkování a zbytečně vysokou nejvyšší povolenou rychlost. Jako řešení jsou navrženy úpravy dopravního značení, plošné zklidnění dopravy ve vybrané oblasti a legalizace parkovacích stání jejich vyznačením.

Upravení dopravního režimu na režim zóny 30 je možné mnoha způsoby. Nejrychlejší a ekonomicky nejdostupnější variantou je změna dopravního značení doplněna návrhem montovaných prvků zklidňování dopravy. Tuto variantu lze také vnímat jako provizorní řešení před realizací stavebních úprav.

Stavební úpravy vybraných křižovatek jsou navrženy formou vysazených chodníkových ploch, či zvýšenou křižovatkovou plochou. Každá z těchto variant má své výhody a zvolení preferované varianty je na městské samosprávě. Tyto úpravy je do budoucna vhodné aplikovat i na zbývající křižovatky v této oblasti. Navržené stavební úpravy ulice K Vinicím pracují s jejím příčným uspořádáním, respektují vedení cyklistické trasy a snaží se co nejvíce vyhovět poptávce po parkovacích stáních.

Ideálním postupem při změně dopravního režimu by byla realizace úprav dopravního značení společně s aplikací montovaných prvků a postupné doplňování stavebních úprav s ohledem na povolení úřady a finanční možnosti. Dále by bylo vhodné aby správce místních komunikací zajistil pasport dopravního značení, který by informoval o jeho stavu a umístění, pro celou MČ Praha – Nebušice.



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha B**

**DOKLADOVÁ ČÁST**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

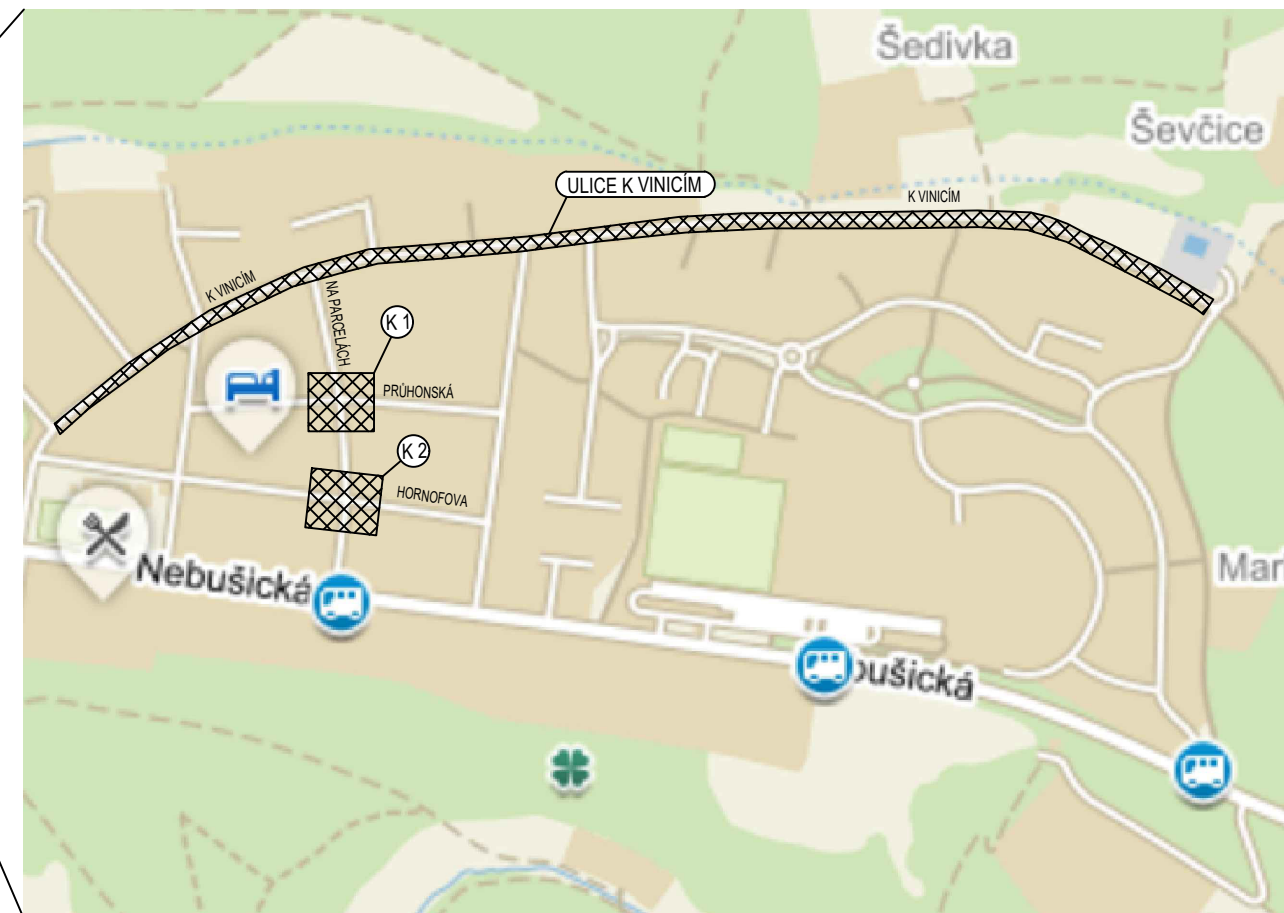
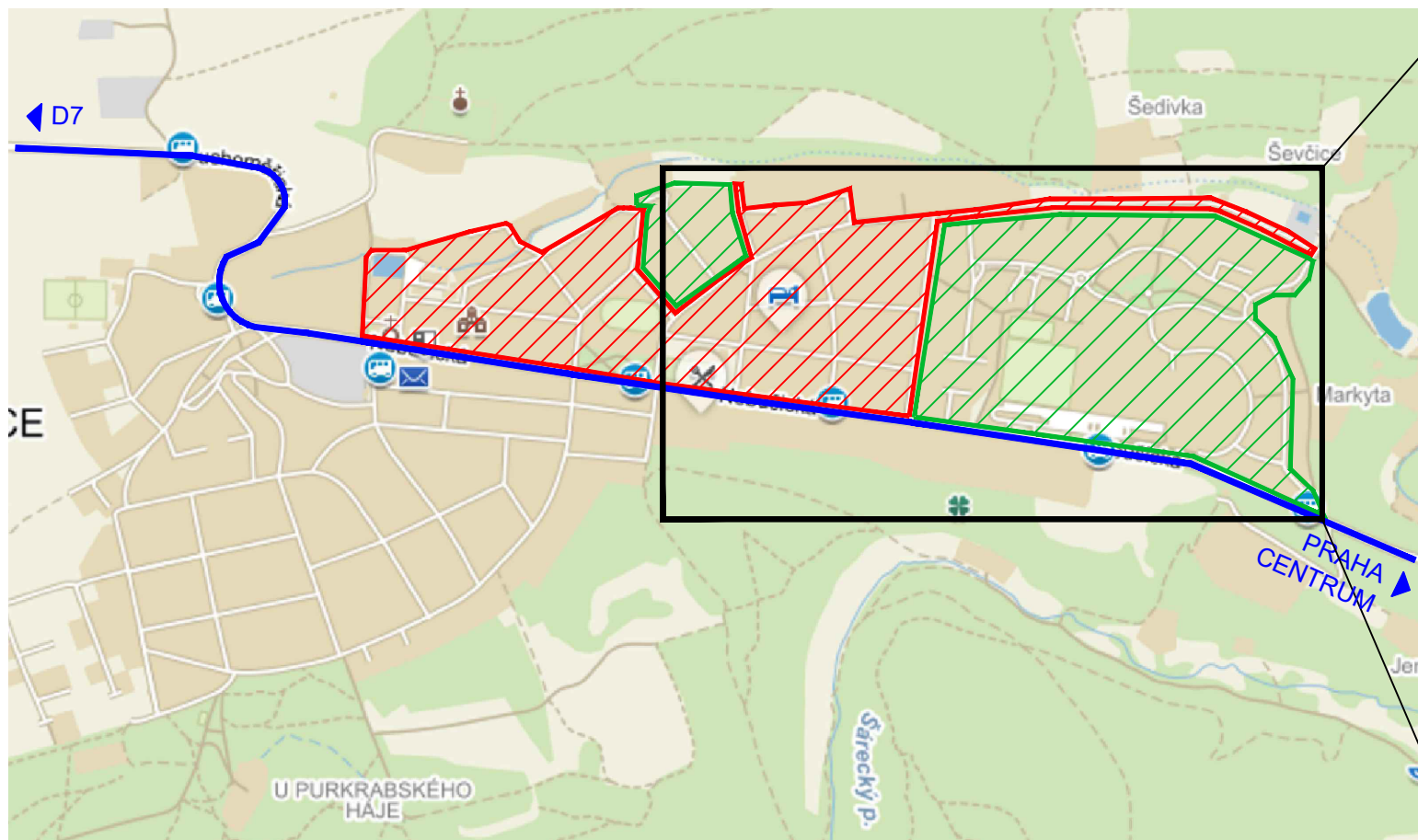
**Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**

SEZNAM PŘÍLOH:

B.1	Situace širších vztahů	
B.2.a	Stávající stav dopravy v klidu - část 1	1:1000
B.2.b	Stávající stav dopravy v klidu - část 2	1:1000
B.3	Statistické vyhodnocení dopravních nehod	
B.4	Intenzita provozu	

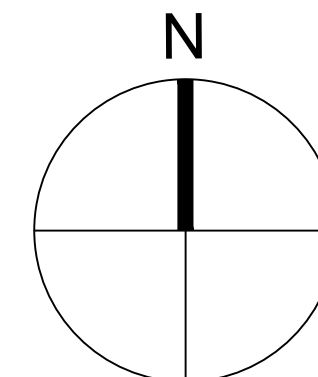



# SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



## LEGENDA

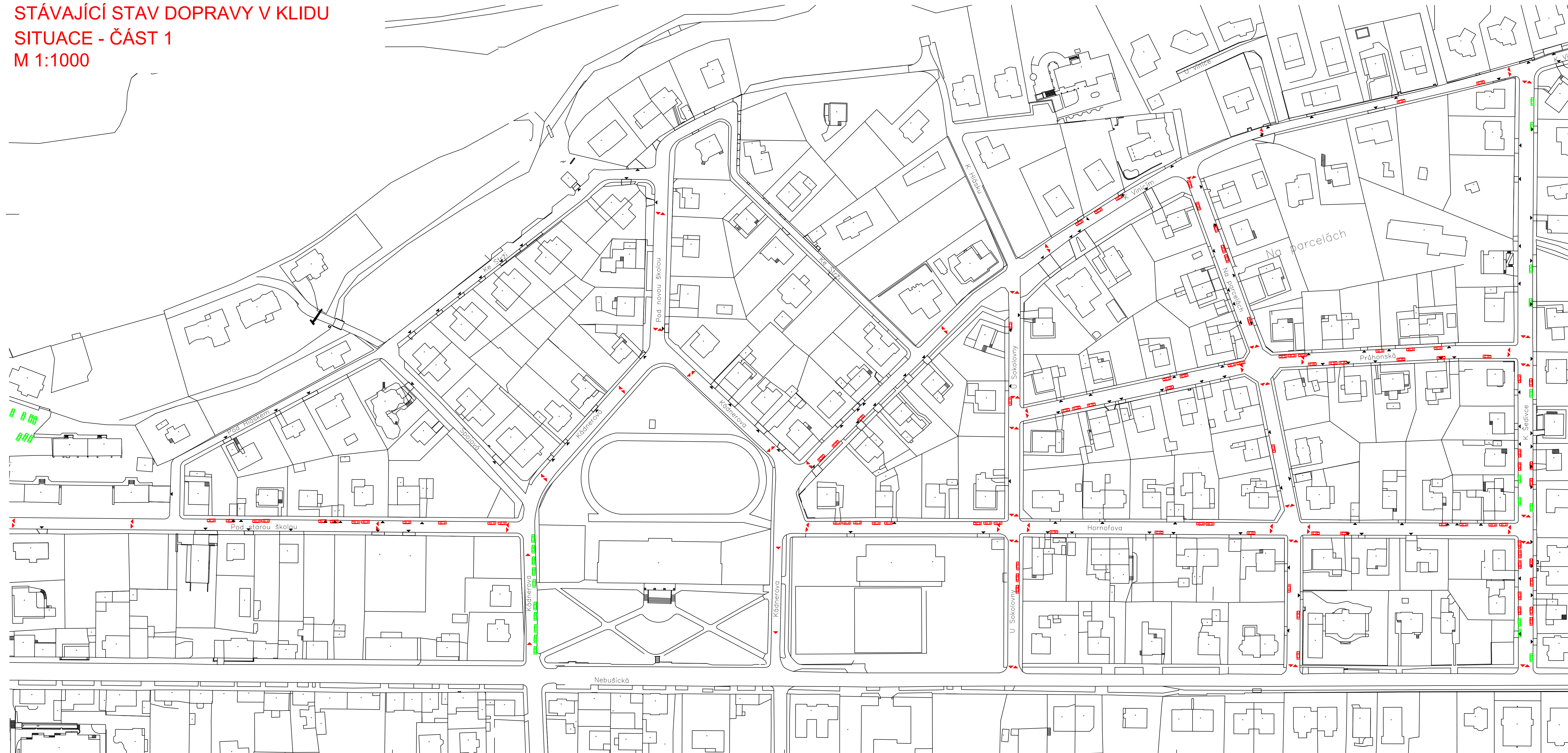
-  ŘEŠENÁ OBLAST - ZÓNA 30
-  OBYTNÁ ZÓNA
-  SBĚRNÁ MÍSTNÍ KOMUNIKACE  
ULICE NEBUŠICKÁ
-  STAVEBNÍ ÚPRAVY





ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB				MĚŘÍTKO –
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ				POČET FORMÁTŮ 2x44
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY B.1

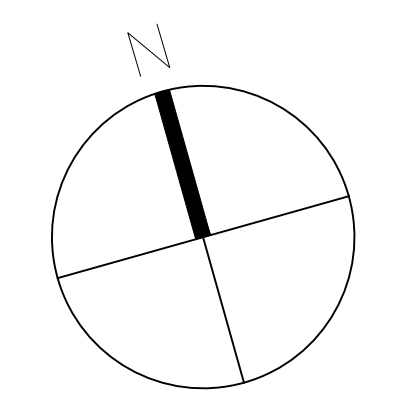


**STÁVAJÍCÍ STAV DOPRAVY V KLIDU**  
**SITUACE - ČÁST 1**  
**M 1:1000**



**LEGENDA**

-  NESPRÁVNĚ STOJÍCÍ AUTOMOBIL
-  SPRÁVNĚ STOJÍCÍ AUTOMOBIL



POZNÁMKA:  
 DLE ZÁKONA č. 361/2000 Sb. – ZÁKON O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

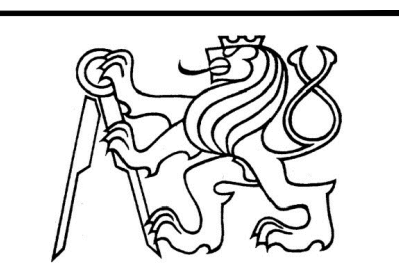
ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ  
 Mělník 7/2017 166 29  
 Praha 8 Dejvice

VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017
----------------------------------	--------------------------------------	------------------	-----------------------------

KATEDRA  
**K136 – SILNIČNÍCH STAVEB**

PROJEKT  
**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**  
**STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE**

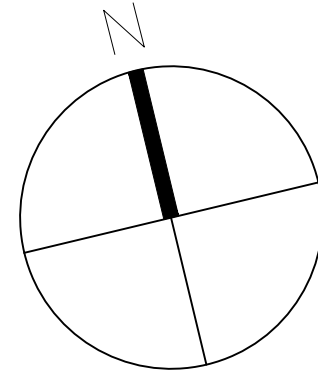
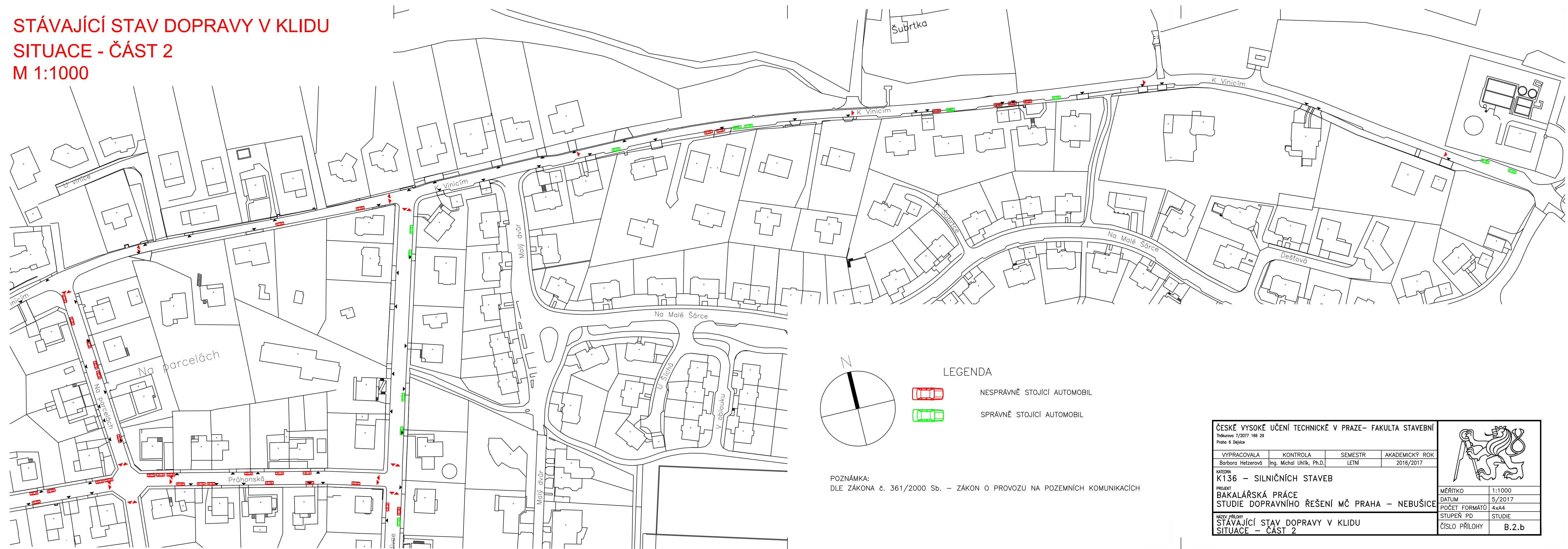
NÁZEV PŘÍLOHY  
**STÁVAJÍCÍ STAV DOPRAVY V KLIDU**  
**SITUACE – ČÁST 1**





MĚŘÍTKO	1:1000
DATUM	5/2017
POČET FORMÁTŮ	2x5 A4
STUPEŇ PD	STUDIE
ČÍSLO PŘÍLOHY	B.2.a



**STÁVAJÍCÍ STAV DOPRAVY V KLIDU**  
**SITUACE - ČÁST 2**  
**M 1:1000**

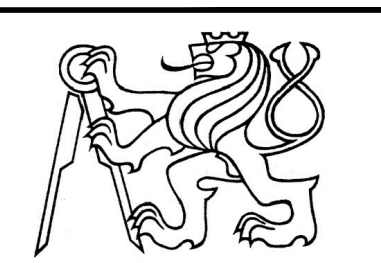


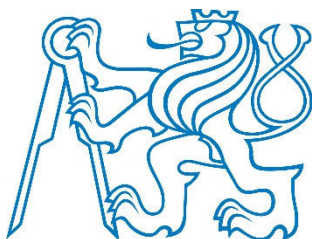
**LEGENDA**

-  NESPRÁVNĚ STOJÍCÍ AUTOMOBIL
-  SPRÁVNĚ STOJÍCÍ AUTOMOBIL

POZNÁMKA:  
 DLE ZÁKONA č. 361/2000 Sb. – ZÁKON O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ			
Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice			
VYPRACOVALA	KONTROLA	SEMESTR	AKADEMICKÝ ROK
Barbora Hetzerová	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	LETNÍ	2016/2017
KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB			
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE			
NÁZEV PŘÍLOHY STÁVAJÍCÍ STAV DOPRAVY V KLIDU SITUACE – ČÁST 2		MĚŘÍTKO	1:1000
		DATUM	5/2017
		POČET FORMÁTŮ	4x4
		STUPEŇ PD	STUDIE
		ČÍSLO PŘÍLOHY	B.2.b





**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha B.3**

**STATISTICKÉ VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

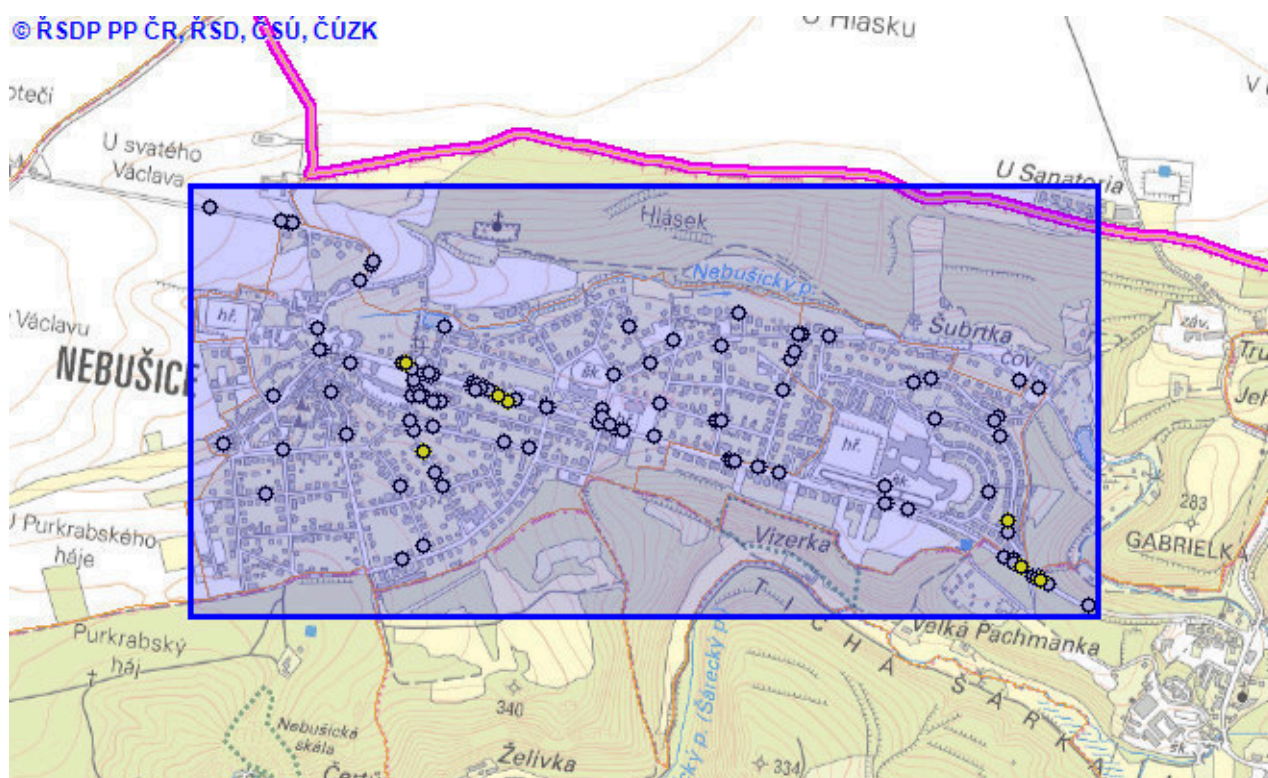
**Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**



## Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2007/01/01 - 2017/02/28

Správní území vybrané lokality: Horoměřice (Středočeský kraj), Praha (Hlavní město Praha)



### Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		126
Počet nehod s následky na zdraví		7
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	8

### Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	80	0	0	4
nezjištěováno	40	0	0	4
ano, obsah alkoholu v krvi 1,5‰ a více	4	0	0	0
ano, obsah alkoholu v krvi od 1,0‰ do 1,5‰	1	0	0	0
ano, obsah alkoholu v krvi do 0,99‰ (2)	1	0	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	21	0	0	0
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	21	0	0	0
nezaviněná řidičem	13	0	0	4
nesprávné otáčení nebo couvání	13	0	0	0
nezvládnutí řízení vozidla	9	0	0	0
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	8	0	0	1
nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.)	6	0	0	1
samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	5	0	0	0
proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	5	0	0	0
vozidlu přijíždějícímu zprava	5	0	0	0
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	4	0	0	2
při otáčení nebo couvání	4	0	0	0
vyhýbání bez dostatečné boční vůle	4	0	0	0
při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání	2	0	0	0
proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST	1	0	0	0
předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo	1	0	0	0
jiný druh nepřiměřené rychlosti	1	0	0	0
při odbočování vlevo	1	0	0	0
upadnutí, ztráta kola vozidla (i rezervního)	1	0	0	0
nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	48	0	0	2
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	43	0	0	1
srážka s pevnou překážkou	21	0	0	1
srážka s lesní zvěří	7	0	0	0
jiný druh nehody	4	0	0	1
srážka s chodcem	3	0	0	3

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidičem motorového vozidla	112	0	0	4
lesní zvěří, domácím zvířectvem	7	0	0	0
chodcem	3	0	0	3
jiné zavinění	1	0	0	1
závadou komunikace	1	0	0	0
technickou závadou vozidla	1	0	0	0
jiným účastníkem silničního provozu	1	0	0	0

**Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody**

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přívěsu	84	0	0	6
nezjištěno, řidič ujel	17	0	0	0
nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	13	0	0	0
autobus	7	0	0	1
motocykl (včetně sidecarů, skútrů apod.)	3	0	0	1
traktor (i s přívěsem)	1	0	0	0
osobní automobil s přívěsem	1	0	0	0

**Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky**

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou	105	0	0	7
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	9	0	0	0
sloup - telefonní, veř.osvětlení, el.vedení apod.	6	0	0	0
zeď,pevná část mostů,podjezdů,tunelů apod.	4	0	0	0
strom	1	0	0	1
svodidlo	1	0	0	0

**Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace**

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobrá, bez závad	125	0	0	8
nesouvislé výtluky	1	0	0	0

**Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti**

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	94	0	0	5
v noci - s veřejným osvětlením,viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	20	0	0	3
ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha,sněžení,děšť apod.)	5	0	0	0
v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha,děšť, sněžení apod.)	4	0	0	0
ve dne, zhoršená viditelnost (svítání,soumrak)	2	0	0	0
v noci - bez veřejného osvětlení,viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	1	0	0	0

**Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů**

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	126	0	0	8

**Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místě nehody**

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	111	0	0	8
parkoviště přiléhající ke komunikaci	9	0	0	0
v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)	4	0	0	0
zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nást. ostrůvku	2	0	0	0

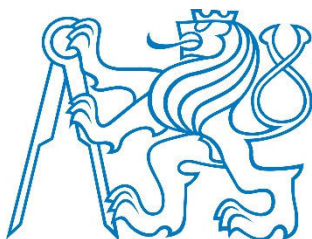
**Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce**

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné z uvedených	100	0	0	4
nezaznamenáno	23	0	0	1
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	3	0	0	3

**Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místě nehody**

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	102	0	0	6
nezaznamenáno	23	0	0	1
přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)	1	0	0	1





**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha B.4**

**INTENZITA PROVOZU**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

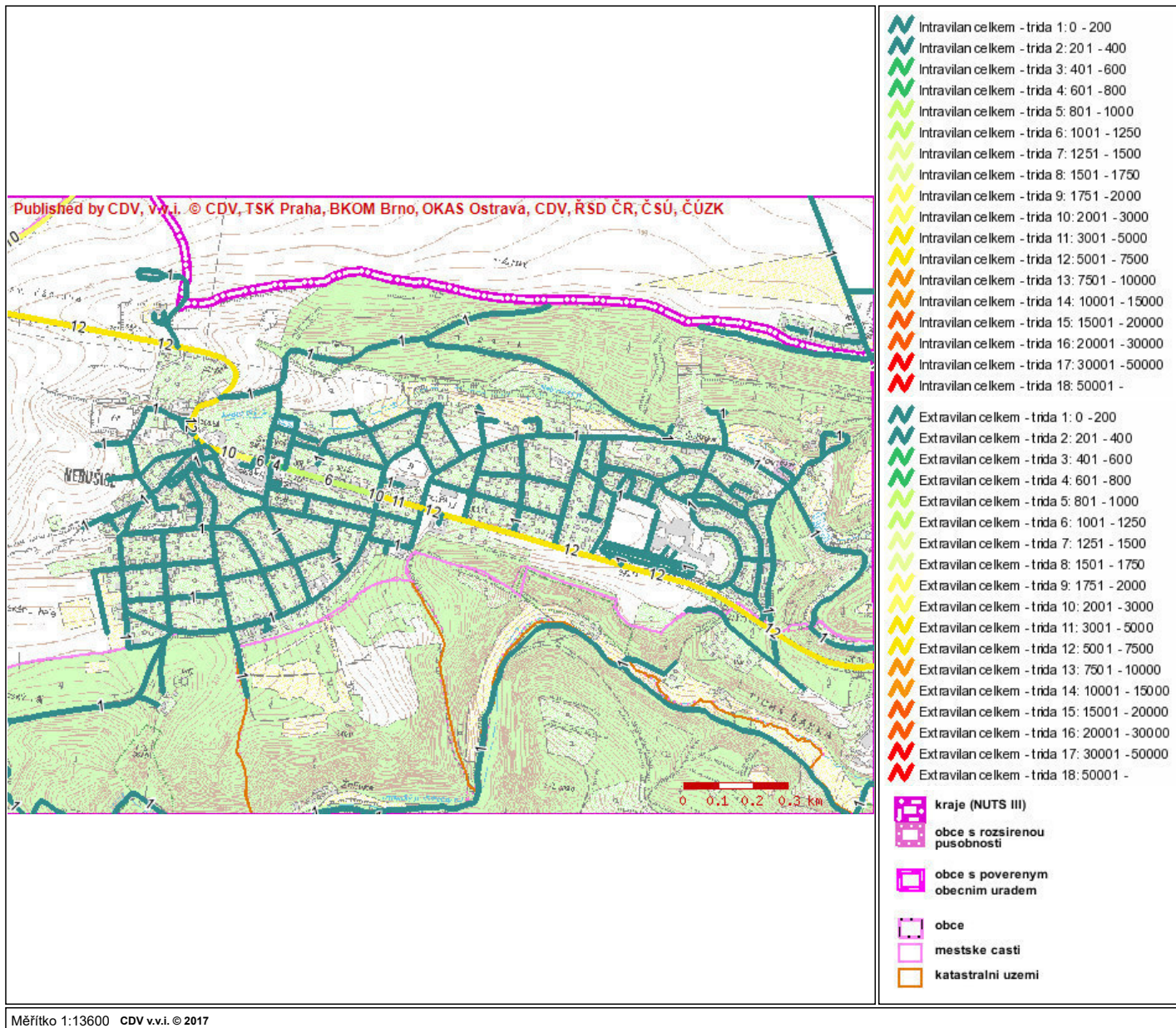
Studijní obor:

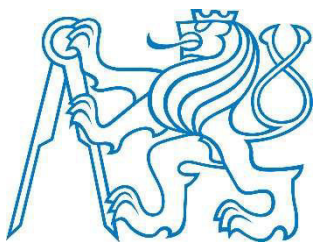
**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

**Ing. Michal Uhlík, Ph.D**

## Intenzity dopravy Nebušice





**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha C.1**

**DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

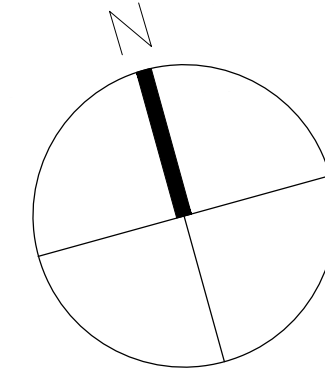
**Ing. Michal Uhlík, Ph.D**

SEZNAM PŘÍLOH:

C.1.1.a	Situace dopravního značení - část 1	1:1000
C.1.1.b	Situace dopravního značení - část 2	1:1000
C.1.2	Výkaz dopravního značení	



**SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ**  
**M 1:1000**  
**ČÁST 1**

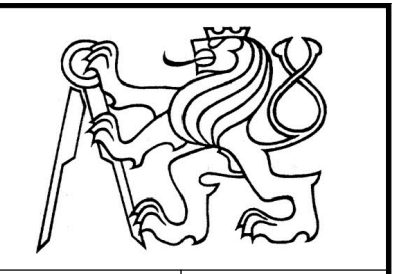


**LEGENDA**

-  P4 DOPRAVNÍ ZNAČKA – NOVÁ
-  P4 DOPRAVNÍ ZNAČKA – STÁVAJÍCÍ
-  P4 DOPRAVNÍ ZNAČKA – RUŠENÁ
-  POSUN ZNAČKY
-  VJEZD NA POZEMEK
-  NÁVRH VODOROVNÉHO ZNAČENÍ
-  STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
-  Z12 – PŘÍČNÝ PRÁH

Poznámka:  
 Vjezdy na soukromé pozemky je možné využít k vyhnutí vozidel.

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ <small>Tháskova 7/2077 166 29          Praha 6 Dejvice</small>			
VYPRACOVALA Barbara Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>			
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBOŠICKÁ			
SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ – ČÁST 1		MÉRITKO 1:1000	DATUM 5/2017
		POČET FORMÁTŮ 2x5 A4	STUPEŇ PD STUDIE
		ČÍSLO PŘÍLOHY C.1.1.a	





**SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ**  
**M 1:1000**  
**ČÁST 2**



- LEGENDA**
- DOPRAVNÍ ZNAČKA – NOVÁ
  - DOPRAVNÍ ZNAČKA – STÁVAJÍCÍ
  - DOPRAVNÍ ZNAČKA – RUŠENÁ
  - POSUN ZNAČKY
  - VJEZD NA POZEMEK
  - NÁVRH VODOROVNÉHO ZNAČENÍ
  - STÁVAJÍCÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ
  - Z12 – PŘIČNÝ PRAH

Poznámka:  
 Vjezdy na soukromé pozemky je možné využít k vyhnutí vozidel.

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ				
Tržiště 7/2017 168 20 Praha 6, Dejvice				
VYPRACOVALA	KONTROLA	SEMESTR	AKADEMICKÝ ROK	
Bárbara Hlázková	Ing. Michal Uher, Ph.D.	LEŤNÍ	2016/2017	
NÁZEV K136 – SILNIČNÍCH STAVEB				
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICKO				MĚŘÍTKO 1:1000
NÁZEV PŘÍLOHY SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ – ČÁST 2				POČET FORMÁTŮ 2x6 A4
				STUPEŇ PRŮBĚHU STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY C.1.1.b

Malá Pachmanka





**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha C.1.2**

**VÝKAZ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

**Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**

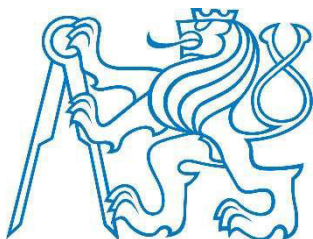


VÝKAZ SVISLÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ					
ČÍSLO	TYP DZ	NÁZEV DZ	ULICE	Poznámka	STAV DZ
1	B 1	Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)	U Gabrielky		Stávající
	E 13	Dodatková tabulka - Text	U Gabrielky	Mimo obsluhy	Stávající
2	B 4	Zákaz vjezdu nákladních automobilů	Na Malé Šárce		Stávající
	E 5	Dodatková tabulka - Celková hmotnost	Na Malé Šárce	12t	Stávající
3	IZ 5a	Obytná zóna	Na Malé Šárce		Stávající
4	P 4	Dej přednost v jízdě	Na Malé Šárce		Stávající
5	IZ 5b	Konec obytné zóny	Na Malé Šárce		Stávající
6	IP 10a	Slepá pozemní komunikace	K Parku		Stávající
7	IP 4b	Jednosměrný provoz	K Parku		Stávající
8	B 2	Zákaz vjezdu všech vozidel	K Parku		Stávající
9	IP 4b	Jednosměrný provoz	Nad Markytou		Stávající
10	C 1	Kruhový objezd	Nad Markytou		Stávající
11	C 1	Kruhový objezd	U Házů		Stávající
12	IP 10a	Slepá pozemní komunikace	U Házů		Stávající
13	C 1	Kruhový objezd	Na Malé Šárce		Stávající
14	C 1	Kruhový objezd	Na Malé Šárce		Stávající
15	IP 10a	Slepá pozemní komunikace	Na Malé Šárce		Stávající
16	C 3b	Přikázaný směr jízdy zde vlevo	Malý Dvůr		Stávající
17	IP 4b	Jednosměrný provoz	Malý Dvůr		Stávající
18	IP 10a	Slepá pozemní komunikace	Malý Dvůr		Stávající
	B 1	Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)	Malý Dvůr		Stávající
	E 13	Dodatková tabulka - Text	Malý Dvůr	Soukromý pozemek	Stávající
19	IS 21a	Směrová tabulka pro cyklisty			Stávající
20	IS 19b	Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)			Stávající
21	IS 20	Návěst před křižovatkou pro cyklisty			Stávající
22	B 1	Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)	U Gabrielky		Stávající
23	IZ 5b	Konec obytné zóny	U Gabrielky		Stávající
24	B 1	Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)			Stávající
	E 13	Dodatková tabulka - Text		Dopravní obsluze vjezd povolen	Stávající
25	IZ 5a	Obytná zóna	U Gabrielky		Stávající
26	IS 19b	Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)	K Vinicím		Stávající
27	IS 21a	Směrová tabulka pro cyklisty	K Vinicím		Přesunuta
28	IP 10a	Slepá pozemní komunikace	U Gabrielky		Stávající
29	B 2	Zákaz vjezdu všech vozidel	K Vinicím		Odstraněna

29	E 12b	Vjezd cyklistů v protisměru povolen	K Vinicím		Odstraněna
30	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	K Vinicím	Tempo 30	Nová
31	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	K Vinicím	Tempo 30	Nová
32	IP 4b	Jednosměrný provoz	K Vinicím		Odstraněna
	E 12a	Jízda cyklistů v protisměru	K Vinicím		Odstraněna
33	C 3b	Příkázaný směr jízdy zde vlevo	K Vinicím		Odstraněna
	E 12c	Povolený směr jízdy cyklistů	K Vinicím		Odstraněna
34	B 2	Zákaz vjezdu všech vozidel	K Vinicím		Odstraněna
	E 12b	Vjezd cyklistů v protisměru povolen	K Vinicím		Odstraněna
35	IP 4b	Jednosměrný provoz	K Vinicím		Odstraněna
	E 12a	Jízda cyklistů v protisměru	K Vinicím		Odstraněna
36	IS 19b	Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)	K Vinicím		Stávající
37	C 3b	Příkázaný směr jízdy zde vlevo	K Vinicím		Odstraněna
	E 12c	Povolený směr jízdy cyklistů	K Vinicím		Odstraněna
38	B 2	Zákaz vjezdu všech vozidel	K Vinicím		Odstraněna
	E 12b	Vjezd cyklistů v protisměru povolen	K Vinicím		Odstraněna
39	IS 19b	Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)	K Vinicím		Stávající
40	IP 22	Změna místní úpravy	K Vinicím		Odstraněna
41	IP 4b	Jednosměrný provoz	K Vinicím		Odstraněna
	E 12a	Jízda cyklistů v protisměru	K Vinicím		Odstraněna
42	P 4	Dej přednost v jízdě	Malý Dvůr		Odstraněna
43	IZ 5b	Konec obytné zóny	Malý Dvůr		Stávající
	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	Malý Dvůr	Tempo 30	Nová
44	B 4	Zákaz vjezdu nákladních automobilů	Malý Dvůr		Stávající
	E 5	Dodatková tabulka - Celková hmotnost	Malý Dvůr	12t	Stávající
45	IZ 5a	Obytná zóna	Malý Dvůr		Stávající
	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	Malý Dvůr	Tempo 30	Nová
46	P 2	Hlavní pozemní komunikace	K Vinicím		Odstraněna
47	A 7b	Pozor zpomalovací práh	K Vinicím		Odstraněna
	B 20a	Nejvyšší dovolená rychlost	K Vinicím	20	Odstraněna
48	IP 2	Zpomalovací práh	K Vinicím		Odstraněna
49	IS 19b	Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)	K Vinicím		Odstraněna
50	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	K Šedivce	Tempo 30	Nová
51	IP 6	Přechod pro chodce	K Šedivce		Odstraněna
52	IP 6	Přechod pro chodce	K Šedivce		Odstraněna
53	P 4	Dej přednost v jízdě	K Šedivce		Přesunuta
54	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	K Šedivce	Tempo 30	Nová
55	IP 10a	Slepá pozemní komunikace	K Vinicím		Stávající
56	IP 2	Zpomalovací práh	K Vinicím		Odstraněna
57	A 7b	Pozor zpomalovací práh	K Vinicím		Odstraněna
	B 20a	Nejvyšší dovolená rychlost	K Vinicím	20	Odstraněna
58	IP 10a	Slepá pozemní komunikace	K Vinicím		Nová
59	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	Na Parcelách	Tempo 30	Nová
60	P 4	Dej přednost v jízdě	Na Parcelách		Přesunuta
61	IP 6	Přechod pro chodce	Na Parcelách		Odstraněna
62	IP 6	Přechod pro chodce	Na Parcelách		Odstraněna

63	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	Na Parcelách	Tempo 30	Nová
64	IS 21a	Směrová tabulka pro cyklisty	K Vinicím		Stávající
65	IP 4b	Jednosměrný provoz	Ke Strži		Přesunuta
	IZ 5a	Obytná zóna	Ke Strži		Stávající
	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	Ke Strži	Tempo 30	Nová
66	P 4	Dej přednost v jízdě	U Sokolovny		Stávající
67	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	U Sokolovny	Tempo 30	Nová
68	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	U Sokolovny	Tempo 30	Nová
69	B 2	Zákaz vjezdu všech vozidel	Kádnerova		Stávající
	IP 6	Přechod pro chodce	Kádnerova		Odstraněna
70	P 4	Dej přednost v jízdě	Kádnerova		Stávající
71	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	Kádnerova	Tempo 30	Nová
72	IS 19b	Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)	Kádnerova		Přesunuta
73	IP 6	Přechod pro chodce	Kádnerova		Stávající
74	IS 20	Návěst před křižovatkou pro cyklisty	Kádnerova		Stávající
	IP 4b	Jednosměrný provoz	Kádnerova		Stávající
75	IZ 5b	Konec obytné zóny	Ke Strži		Stávající
	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	Ke Strži	Tempo 30	Nová
76	B 4	Zákaz vjezdu nákladních automobilů	Ke Strži		Stávající
77	IP 10a	Slepá pozemní komunikace	Ke Strži		Přesunuta
	IZ 5a	Obytná zóna	Ke Strži		Stávající
	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	Ke Strži	Tempo 30	Nová
78	IZ 5b	Konec obytné zóny	Ke Strži		Stávající
	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	Ke Strži	Tempo 30	Nová
79	B 1	Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)	Kádnerova		Stávající
	E 13	Dodatková tabulka - Text	Kádnerova	Zásobování vjezd povolen	Stávající
80	IP 4b	Jednosměrný provoz	Kádnerova		Stávající
81	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	Kádnerova	Tempo 30	Nová
82	B 2	Zákaz vjezdu všech vozidel	Kádnerova		Stávající
83	B 24b	Zákaz odbočování vlevo	Pod Starou školou		Stávající
84	P 4	Dej přednost v jízdě	Požárnická		Stávající
85	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	Požárnická	Tempo 30	Nová
86	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	Požárnická	Tempo 30	Nová
87	IZ 8a	Zóna s dopravním omezením	K Vodárně	Tempo 30	Nová
88	IZ 8b	Konec zóny s dopravním omezením	K Vodárně	Tempo 30	Nová
89	B 28	Zákaz zastavení	K Šedivce		Stávající
	E 12	Dodatková tabulka - Text	K Šedivce	Neplatí pro lékařskou službu	Stávající
90	B 28	Zákaz zastavení	K Šedivce		Stávající
	E 8c	Konec úseku	K Šedivce		Stávající
91	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Na Parcelách		Nová
92	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Na Parcelách		Nová
93	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Na Parcelách		Nová

94	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Na Parcelách		Nová
95	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Na Parcelách		Nová
96	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Hornofova		Nová
97	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Hornofova		Nová
98	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Hornofova		Nová
99	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Hornofova		Nová
100	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Hornofova		Nová
101	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Hornofova		Nová
102	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Průhonská		Nová
103	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Průhonská		Nová
104	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Průhonská		Nová
105	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Průhonská		Nová
106	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	K Vinicím		Nová
107	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	K Vinicím		Nová
108	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	K Vinicím		Nová
109	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	K Vinicím		Nová
110	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	K Vinicím		Nová
111	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	K Vinicím		Nová
112	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	K Vinicím		Nová
113	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	K Vinicím		Nová
114	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	U Sokolovny		Nová
115	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	U Sokolovny		Nová
116	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	U Sokolovny		Nová
117	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	U Sokolovny		Nová
118	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	U Sokolovny		Nová
119	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Pod Starou školou		Nová
120	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Pod Starou školou		Nová
121	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Pod Starou školou		Nová
122	IP 11c	Parkoviště (podélné stání)	Pod Starou školou		Nová



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha C.2**

**KŘIŽOVATKOVÉ PLOCHY – VARIANTA 1**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

**Ing. Michal Uhlík, Ph.D**

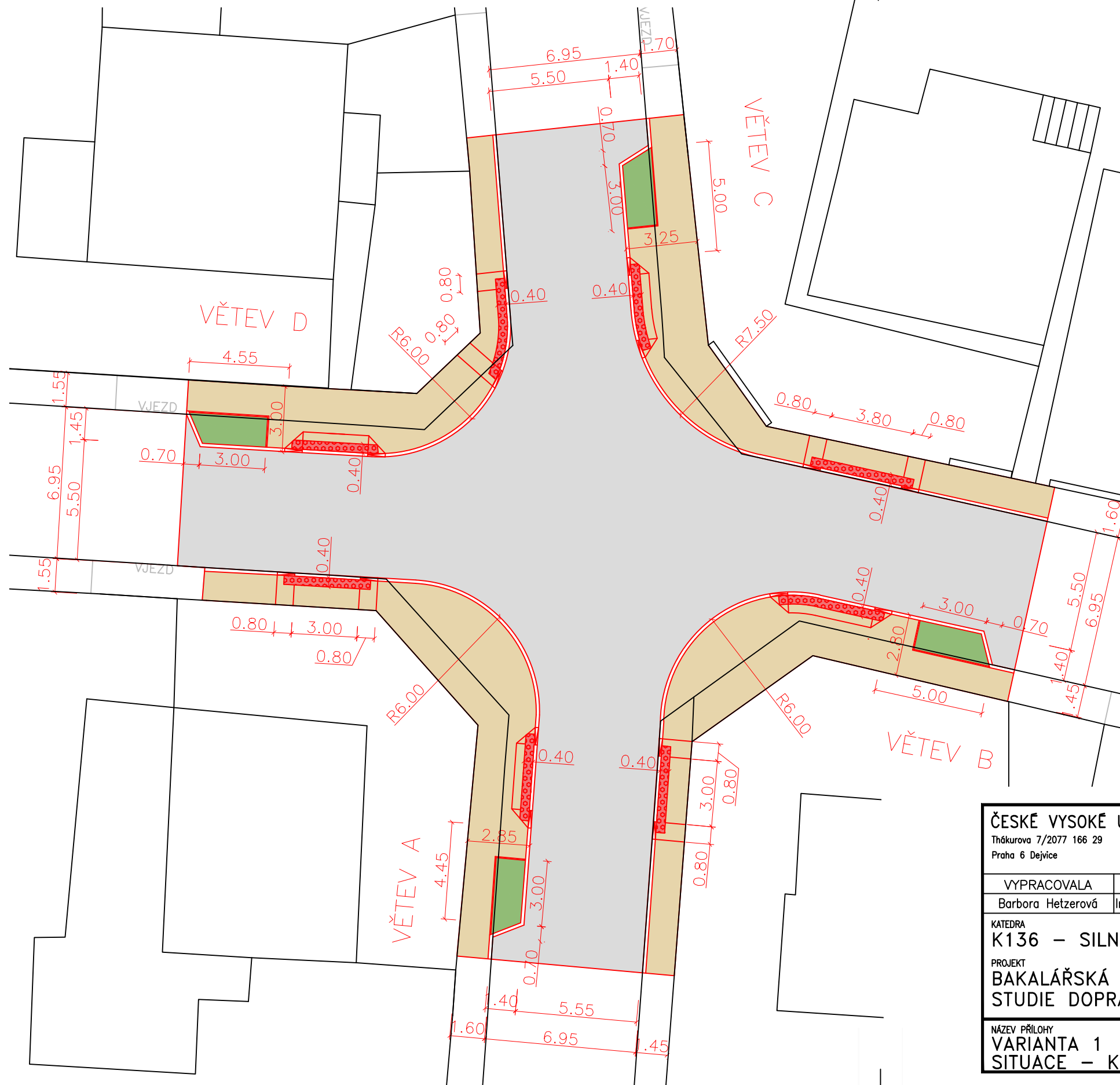
SEZNAM PŘÍLOH:

C.2.1.1	Situace - Křižovatka 1	1:200
C.2.1.2	Rozhledové poměry - Křižovatka 1	1:500
C.2.1.3.a	Vlečné křivky OA - Křižovatka 1	1:200
C.2.1.3.b	Vlečné křivky VSO - Křižovatka 1	1:200
C.2.2.1	Situace - Křižovatka 2	1:200
C.2.2.2	Rozhledové poměry - Křižovatka 2	1:500
C.2.2.3.a	Vlečné křivky OA - Křižovatka 2	1:200
C.2.2.3.b	Vlečné křivky VSO - Křižovatka 2	1:200

# KŘIŽOVATKA 1 - VARIANTA 1

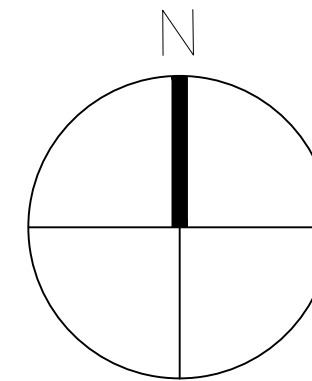
## SITUACE

### M 1:200



#### LEGENDA

- ASFALTOVÁ VOZOVKA
- CHODNÍK – CEMENTOBETONOVÁ DLAŽBA
- CEMENTOBETONOVÁ RELIÉFNÍ DLAŽBA
- ZELEŇ



**POZNÁMKA:**  
 BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY JSOU NAVRŽENY DLE VYHLÁŠKY č.398/2009 Sb.,  
 O OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍ BEZBARIÉROVÉ  
 UŽÍVÁNÍ STAVEB  
 V MÍSTĚ BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY JE OBRUBA SNÍŽENA NA 2cm  
 MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ NENÍ Z HLEDISKA ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ  
 VHODNÉ PRO OSOBY NEVIDOMÉ, ČI SLABOZRACÉ

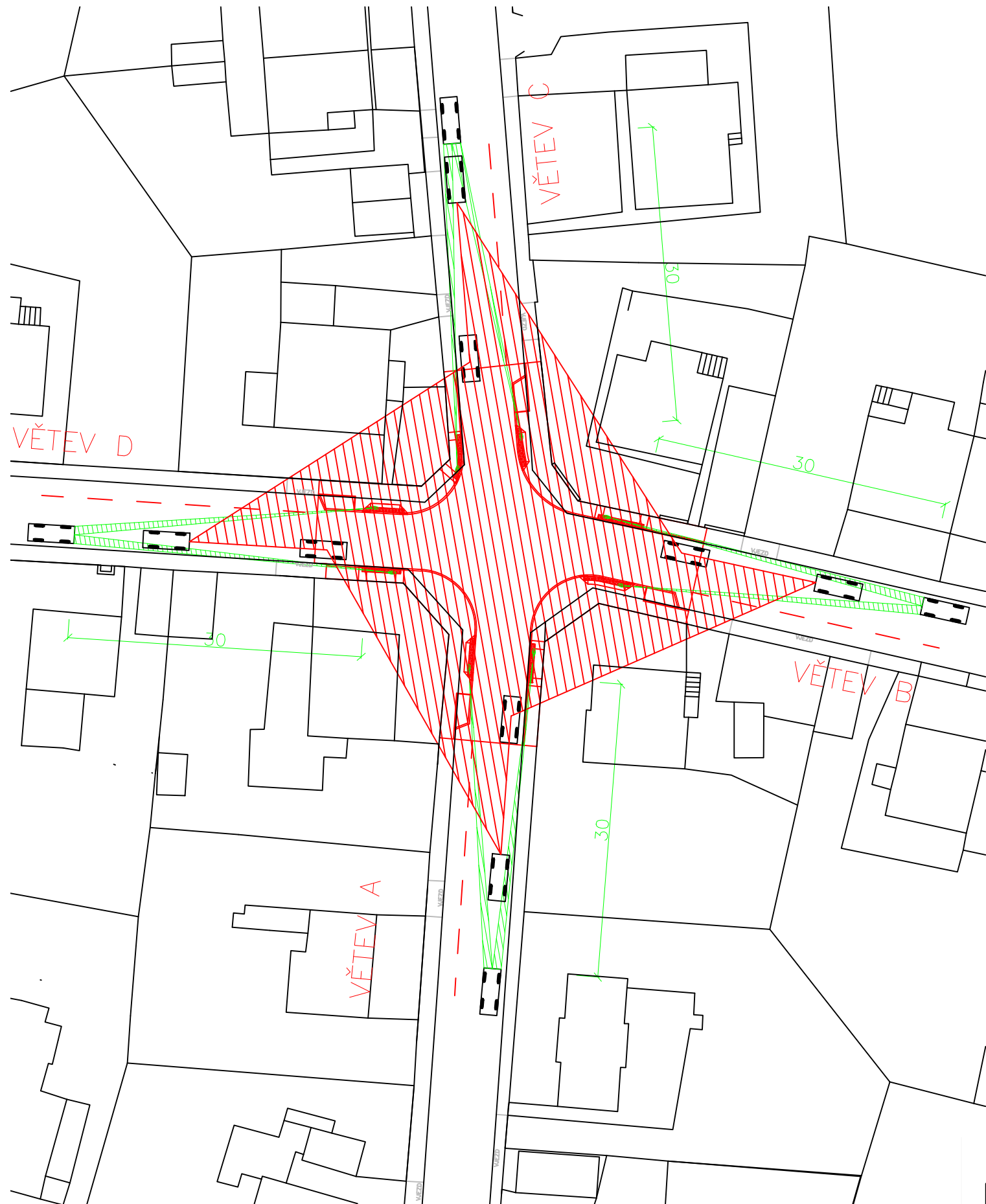
<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>				
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>				
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARIANTA 1</b> <b>SITUACE – KŘIŽOVATKA 1</b>				
MĚŘITKO		1:200		
DATUM		5/2017		
POČET FORMÁTŮ		2xA4		
STUPEŇ PD		STUDIE		
ČÍSLO PŘÍLOHY		C.2.1.1		




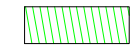
# KŘÍŽOVATKA 1

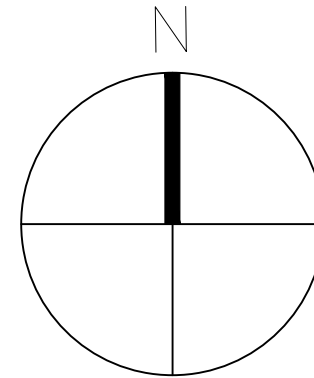
## ROZHLEDOVÉ POMĚRY

### M 1:500



### LEGENDA

-  ROZHLEDOVÉ POMĚRY – PŘEDNOST ZPRAVA
-  ROZHLEDOVÉ POMĚRY – MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ



POZNÁMKA:  
ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO PŘEDNOST ZPRAVA JSOU VYHODNOCENY  
DLE ČSN 736102 PRO NEJVYŠŠÍ POVOLENOU RYCHLOST 30km/h.  
STRANY ROZHLEDOVÝCH TROJÚHELNÍKŮ JSOU  $X=30m$ ,  $Y=20m$ .

ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ JSOU VYHODNOCENY  
DLE ČSN 736110.

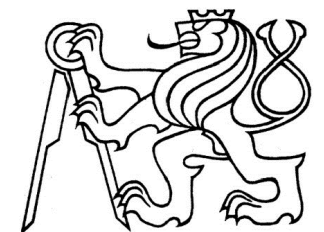
ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ  
Thákurova 7/2077 166 29  
Praha 6 Dejvice

VYPRACOVALA	KONTROLA	SEMESTR	AKADEMICKÝ ROK
Barbora Hetzerová	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	LETNÍ	2016/2017

KATEDRA  
K136 – SILNIČNÍCH STAVEB

PROJEKT  
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE  
STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE

NÁZEV PŘÍLOHY  
VARIANTA 1  
ROZHLEDOVÉ POMĚRY – KŘÍŽOVATKA 1

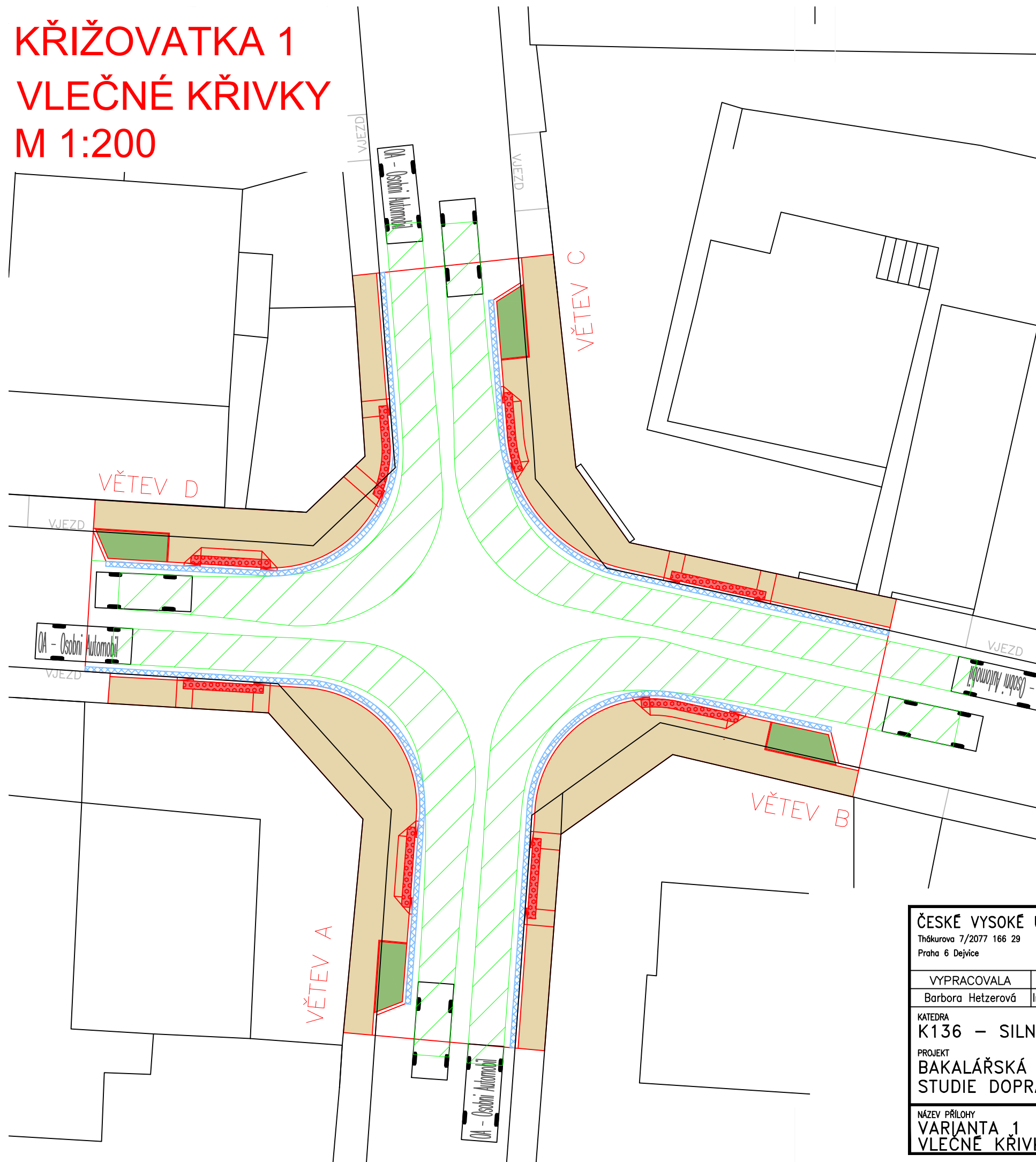


MĚŘÍTKO	1:500
DATUM	5/2017
POČET FORMÁTŮ	2xA4
STUPEŇ PD	STUDIE
ČÍSLO PŘÍLOHY	C.2.1.2

# KŘIŽOVATKA 1

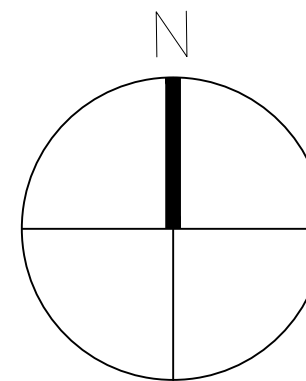
## VLEČNÉ KŘIVKY

### M 1:200



#### LEGENDA

- OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA OSOBNÍ AUTOMOBIL 15km/h
- BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$



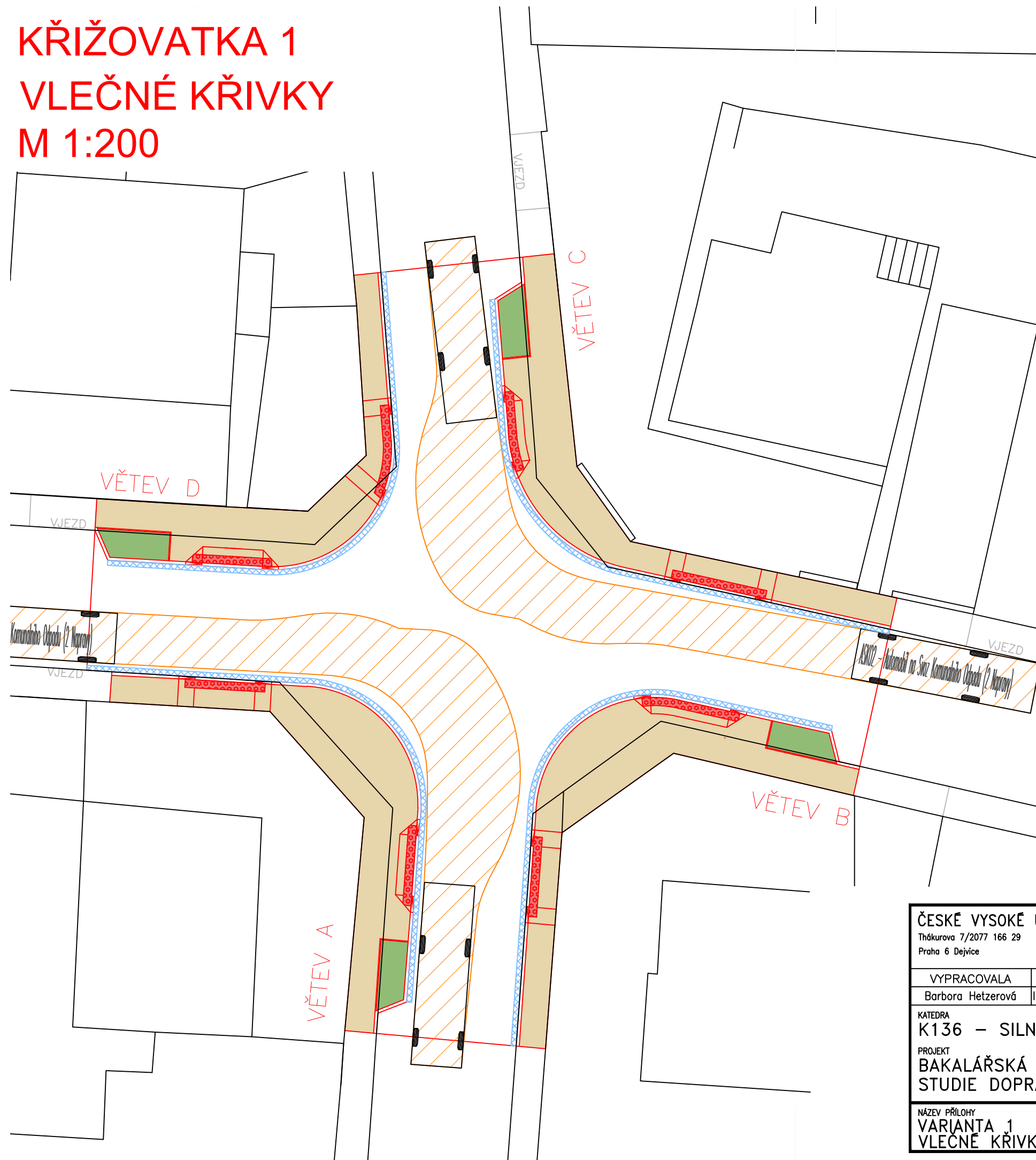
POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>				MĚŘÍTKO 1:200
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARIANTA 1</b> <b>VLEČNÉ KŘIVKY OA – KŘIŽOVATKA 1</b>				POČET FORMÁTŮ 2xA4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY <b>C.2.1.3.a</b>



# KŘIŽOVATKA 1

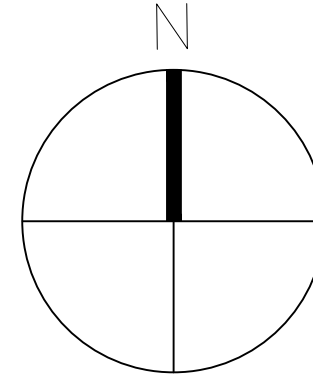
## VLEČNÉ KŘIVKY

### M 1:200



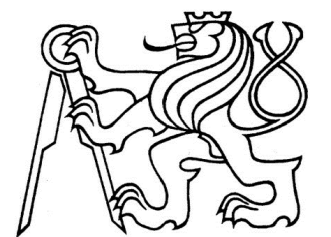
#### LEGENDA

-  OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA AUTOMOBIL NA SVOZ ODPADU RYCHLOST 5km/h
-  BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$



POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice			
VYPRACOVALA	KONTROLA	SEMESTR	AKADEMICKÝ ROK
Barbora Hetzerová	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	LETNÍ	2016/2017
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>			
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>			
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARIANTA 1</b> <b>VLEČNÉ KŘIVKY VSO – KŘIŽOVATKA 1</b>			

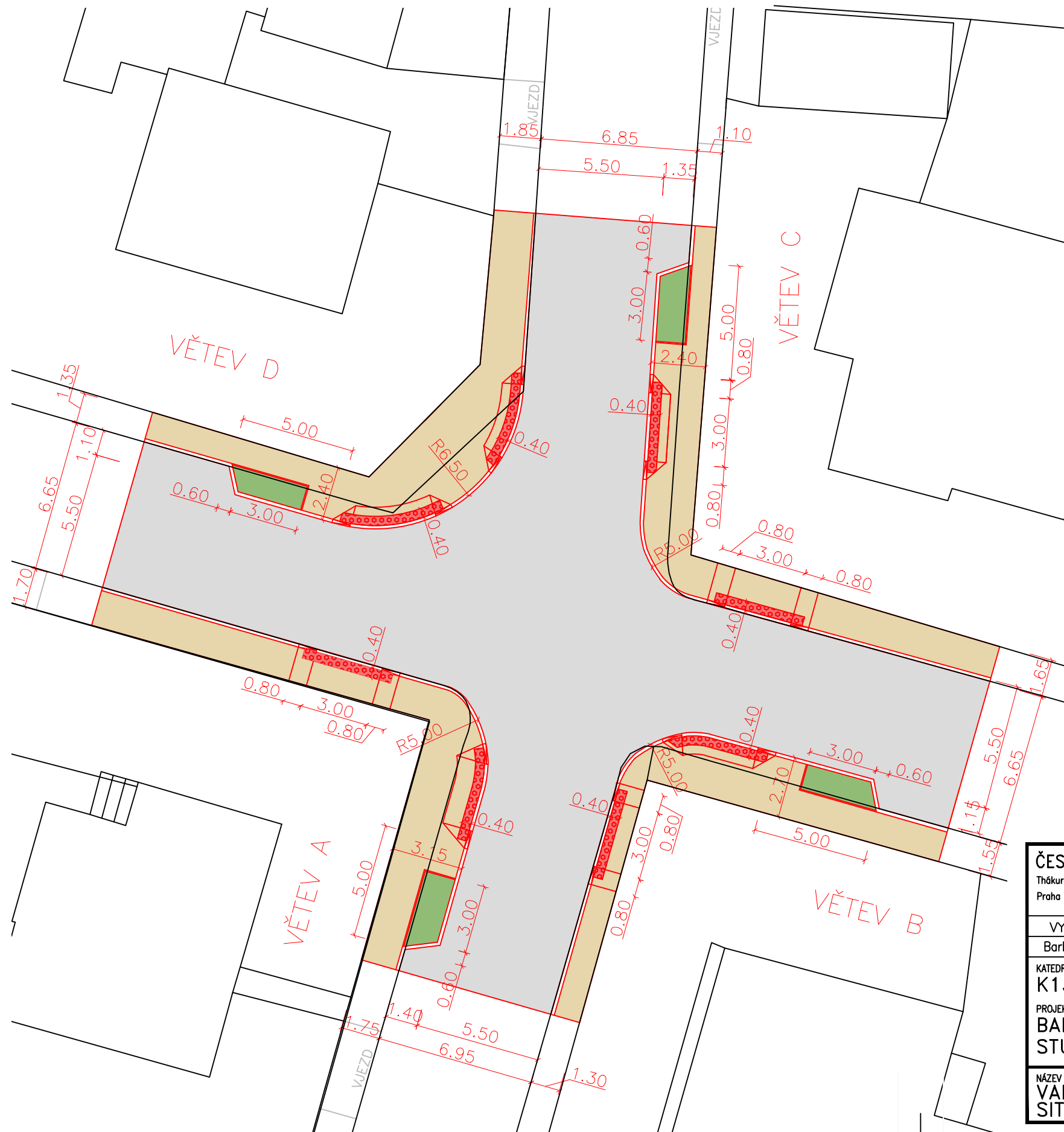


MĚŘÍTKO	1:200
DATUM	5/2017
POČET FORMÁTŮ	2x4
STUPEŇ PD	STUDIE
ČÍSLO PŘÍLOHY	C.2.1.3.b

# KŘÍŽOVATKA 2 - VARIANTA 1

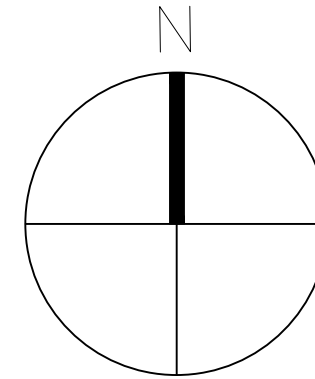
## SITUACE

### M 1:200



#### LEGENDA

- ASFALTOVÁ VOZOVKA
- CHODNÍK – CEMENTOBETONOVÁ DLAŽBA
- CEMENTOBETONOVÁ RELIÉFNÍ DLAŽBA
- ZELEŇ



POZNÁMKA:  
 BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY JSOU NAVRŽENY DLE VYHLÁŠKY č.398/2009 Sb.,  
 O OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍ BEZBARIÉROVÉ  
 UŽÍVÁNÍ STAVEB  
 V MÍSTĚ BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY JE OBRUBA SNÍŽENA NA 2cm  
 MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ NENÍ Z HLEDISKA ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ VHODNÉ  
 PRO OSOBY NEVIDOMÉ, ČI SLABOZRACÉ

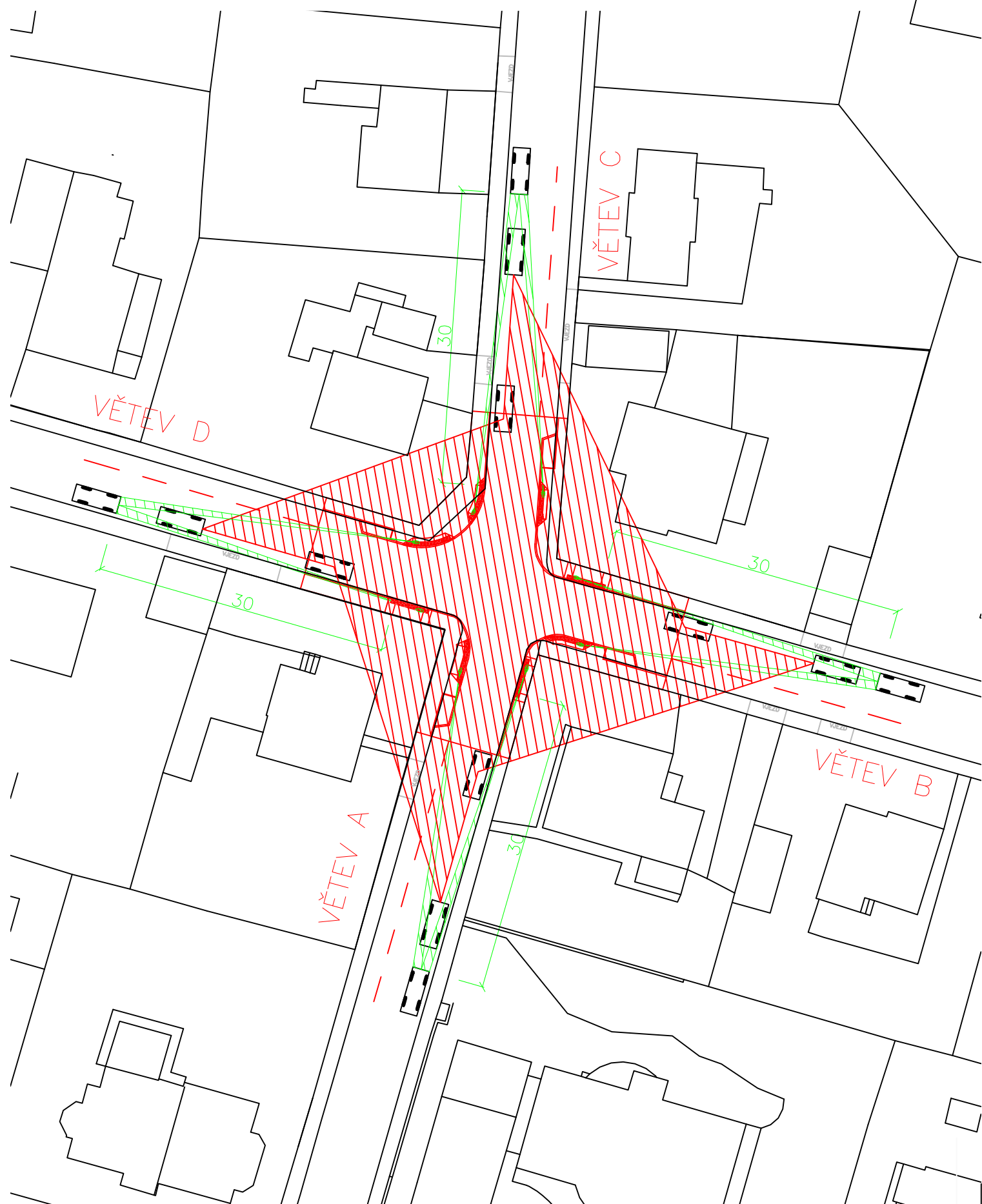
ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB				MĚŘÍTKO 1:200
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY VARIANTA 1 SITUACE – KŘÍŽOVATKA 2				POČET FORMÁTŮ 2x4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY C.2.2.1



# KŘIŽOVATKA 2

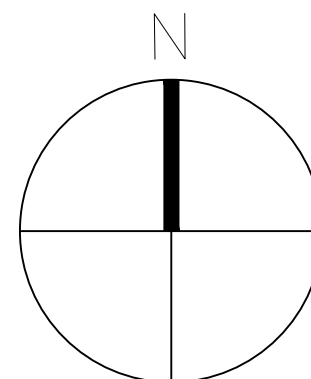
## ROZHLEDOVÉ POMĚRY

### M 1:500



#### LEGENDA

- ROZHLEDOVÉ POMĚRY – PŘEDNOST ZPRAVA
- ROZHLEDOVÉ POMĚRY – MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ



POZNÁMKA:  
ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO PŘEDNOST ZPRAVA JSOU VYHODNOCENY  
DLE ČSN 736102 PRO NEJVYŠŠÍ POVOLENOU RYCHLOST 30km/h.  
STRANY ROZHLEDOVÝCH TROJÚHELNÍKŮ JSOU  $X=30m$ ,  $Y=20m$ .

ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ JSOU VYHODNOCENY  
DLE ČSN 736110.

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ

Thákurova 7/2077 166 29  
Praha 6 Dejvice

VYPRACOVALA	KONTROLA	SEMESTR	AKADEMICKÝ ROK
Barbora Hetzerová	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	LETNÍ	2016/2017

KATEDRA  
K136 – SILNIČNÍCH STAVEB

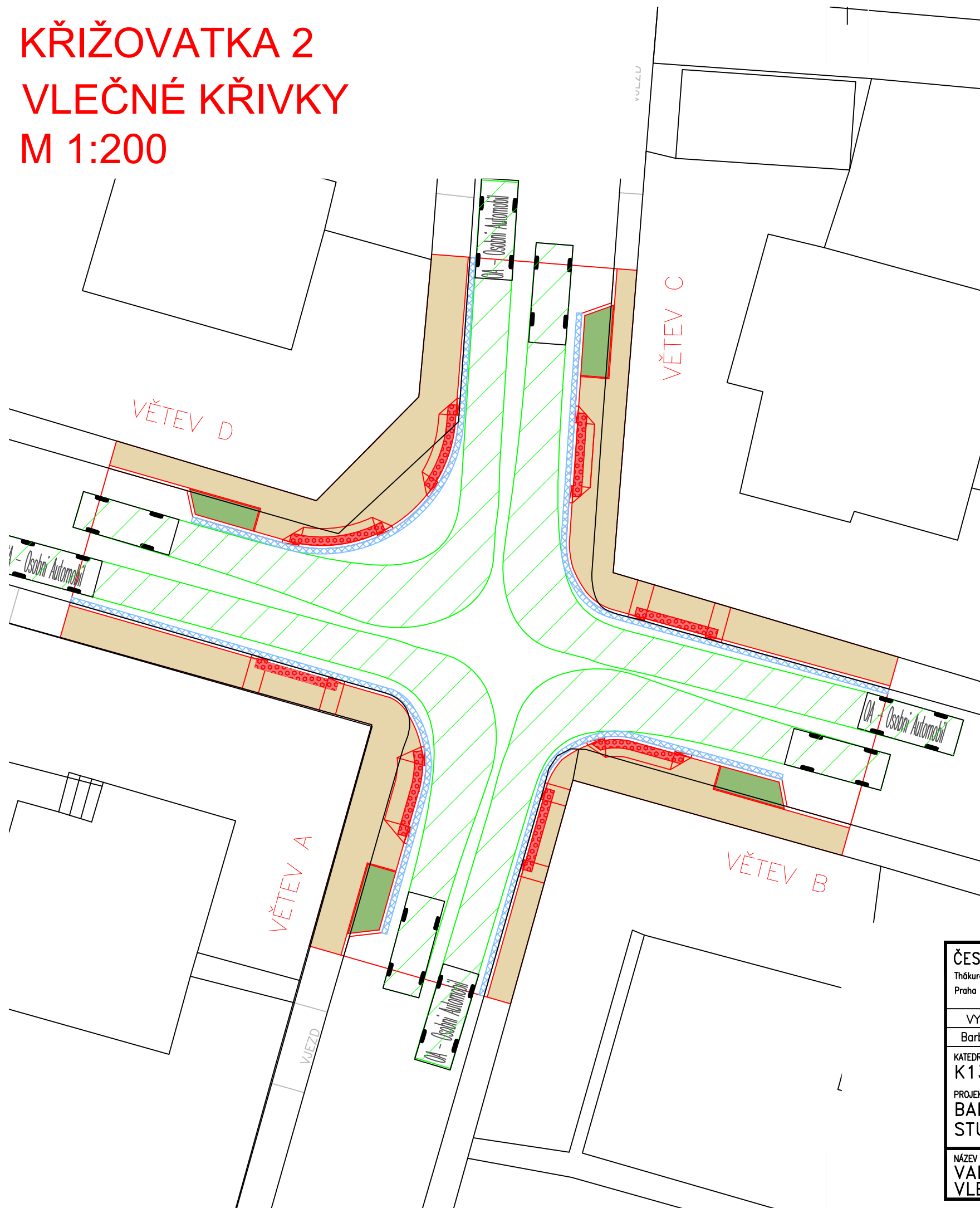
PROJEKT  
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE  
STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE

NÁZEV PŘÍLOHY  
VARIANTA 1  
ROZHLEDOVÉ POMĚRY – KŘIŽOVATKA 2



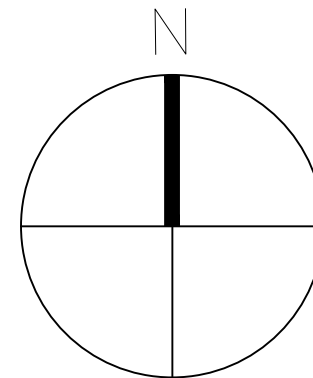
MĚŘÍTKO	1:500
DATUM	5/2017
POČET FORMÁTŮ	2x4
STUPEŇ PD	STUDIE
ČÍSLO PŘÍLOHY	C.2.2.2

# KŘIŽOVATKA 2 VLEČNÉ KŘIVKY M 1:200




## LEGENDA

-  OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA OSOBNÍ AUTOMOBIL 15km/h
-  BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$



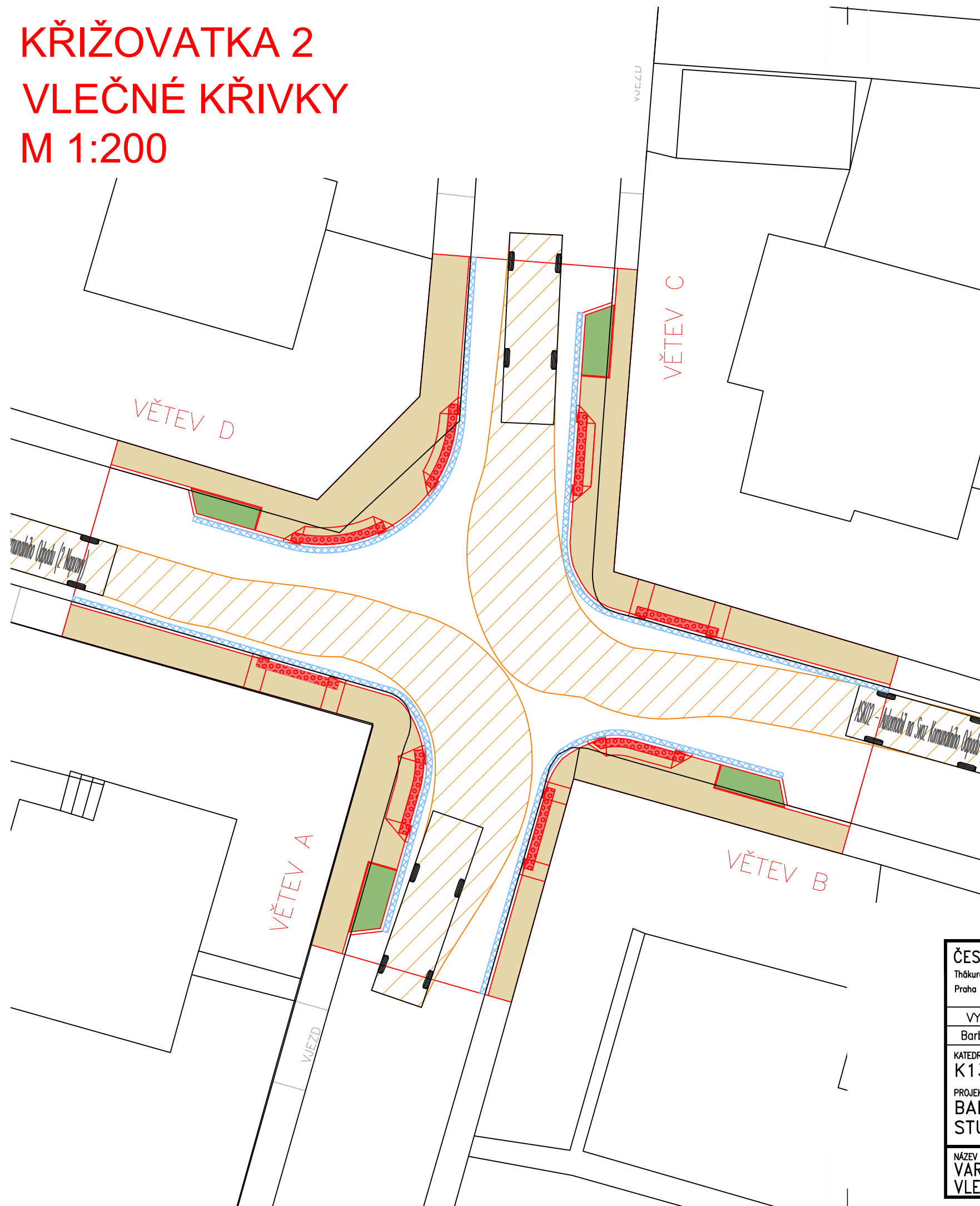
POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>				MĚŘÍTKO 1:200
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARIANTA 1</b> <b>VLEČNÉ KŘIVKY OA – KŘIŽOVATKA 2</b>				POČET FORMÁTŮ 2xA4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY C.2.2.3.a



# KŘIŽOVATKA 2

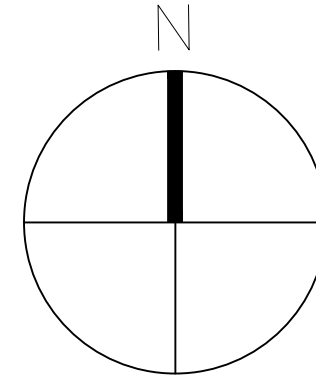
## VLEČNÉ KŘIVKY

### M 1:200




#### LEGENDA

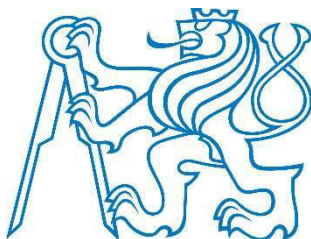
-  OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA AUTOMOBIL NA SVOZ ODPADU RYCHLOST 5km/h
-  BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$



POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Tháškova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>				MĚŘÍTKO 1:200
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARIANTA 1</b> <b>VLEČNÉ KŘIVKY VSO – KŘIŽOVATKA 2</b>				POČET FORMÁTŮ 2xA4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY <b>C.2.2.3.b</b>





**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha C.3**

**KŘIŽOVATKOVÉ PLOCHY – VARIANTA 2**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

**Ing. Michal Uhlík, Ph.D**

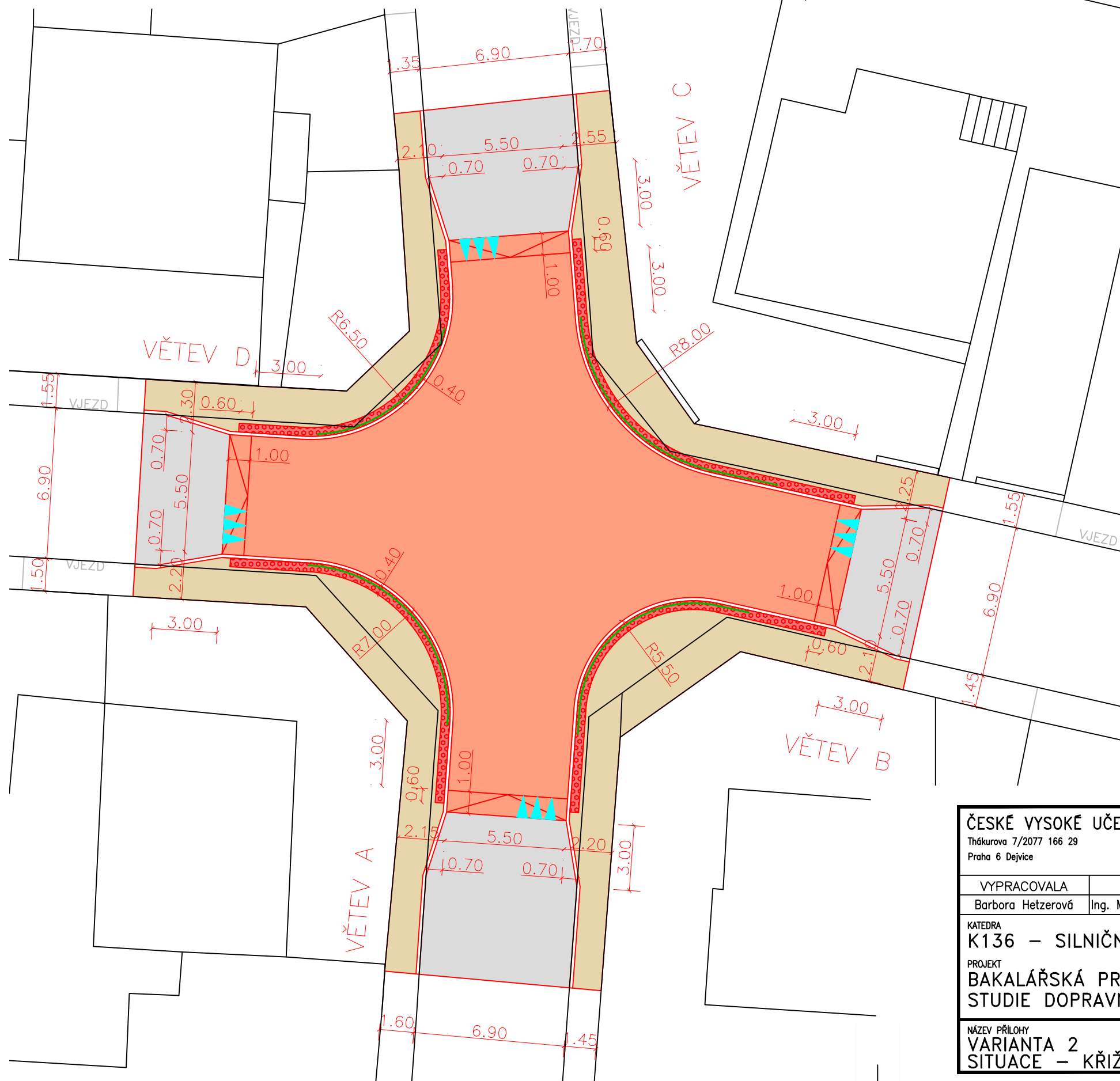
SEZNAM PŘÍLOH:

C.3.1.1	Situace - Křižovatka 1	1:200
C.3.1.2	Rozhledové poměry - Křižovatka 1	1:500
C.3.1.3.a	Vlečné křivky OA - Křižovatka 1	1:200
C.3.1.3.b	Vlečné křivky VSO - Křižovatka 1	1:200
C.3.2.1	Situace - Křižovatka 2	1:200
C.3.2.2	Rozhledové poměry - Křižovatka 2	1:500
C.3.2.3.a	Vlečné křivky OA - Křižovatka 2	1:200
C.3.2.3.b	Vlečné křivky VSO - Křižovatka 2	1:200


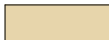

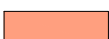


# KŘIŽOVATKA 1 - VARIANTA 2

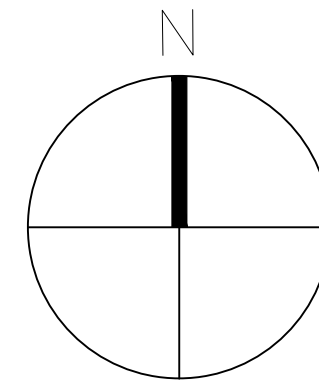
## SITUACE

### M 1:200




#### LEGENDA

-  ASFALTOVÁ VOZOVKA
-  CHODNÍK – CEMENTOBETONOVÁ DLAŽBA
-  CEMENTOBETONOVÁ RELIÉFNÍ DLAŽBA
-  ČERVENÝ ASFALTOVÝ KRYT VOZOVKY
-  VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
-  ANTIPARKOVACÍ SLOUPKY



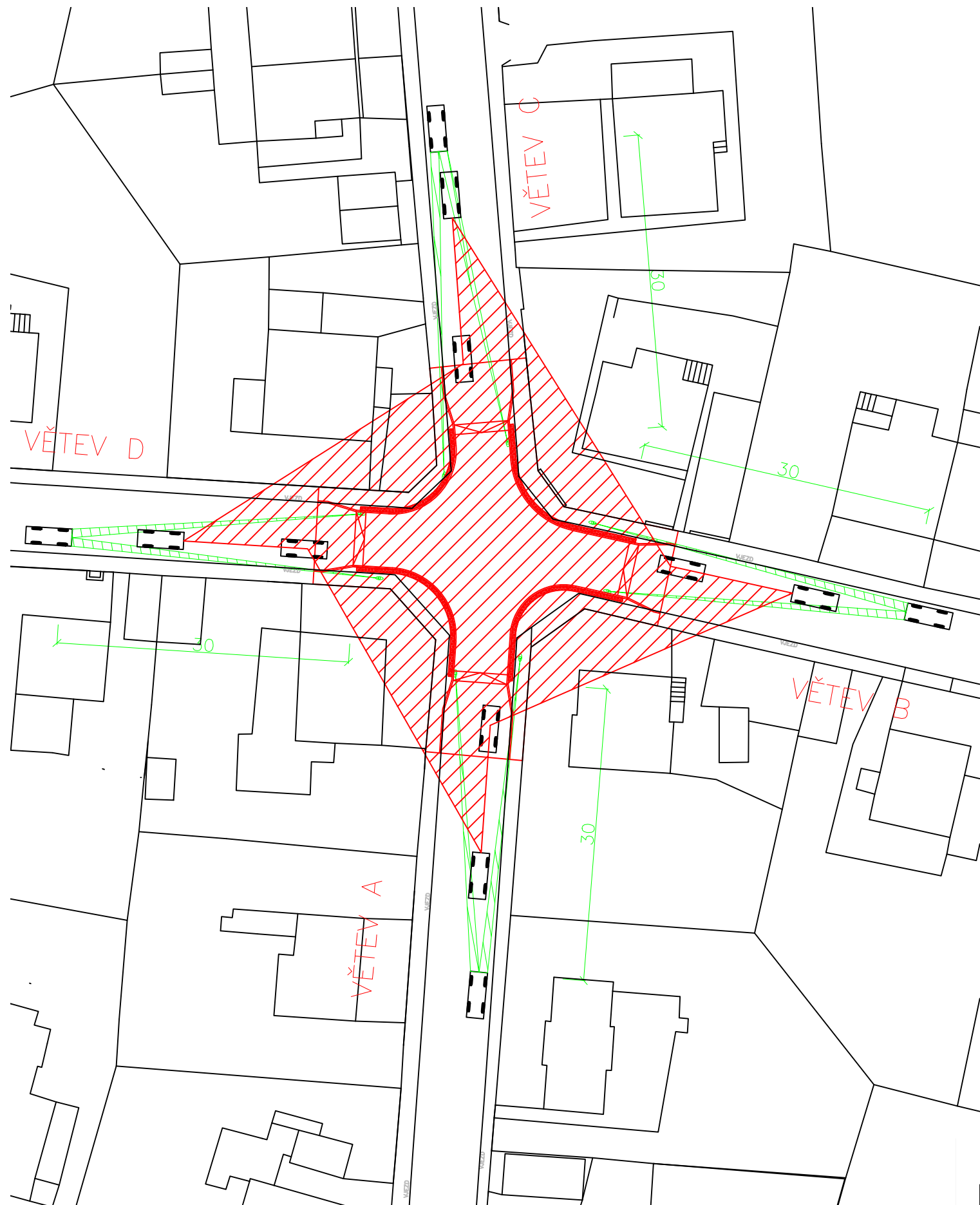
POZNÁMKA:  
 NA NÁROŽÍ JSOU NAVRŽENY ANTIPARKOVACÍ SLOUPKY DLE TP 142 –  
 PARKOVACÍ ZAŘÍZENÍ  
 BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY JSOU NAVRŽENY DLE VYHLÁŠKY č.398/2009 Sb.  
 O OBEČNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍ BEZBARIÉROVÉ  
 UŽIVÁNÍ STAVEB  
 V MÍSTĚ BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY JE OBRUBA SNÍŽENA NA 2cm  
 MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ NENÍ Z HLEDISKA ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ VHC  
 PRO OSOBY NEVIDOMÉ, ČI SLABOZRACÉ

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Tháškova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>				MĚŘÍTKO 1:200
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARIANTA 2</b> <b>SITUACE – KŘIŽOVATKA 1</b>				POČET FORMÁTŮ 2x44
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY C.3.1.1

# KŘIŽOVATKA 1

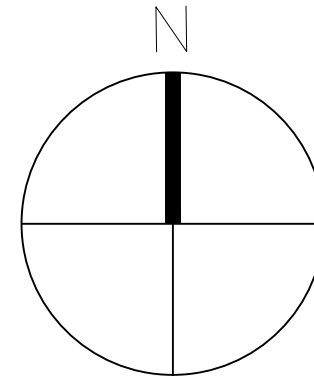
## ROZHLEDOVÉ POMĚRY

### M 1:500



#### LEGENDA

- ROZHLEDOVÉ POMĚRY – PŘEDNOST ZPRAVA
- ROZHLEDOVÉ POMĚRY – MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ



POZNÁMKA:  
ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO PŘEDNOST ZPRAVA JSOU VYHODNOCENY  
DLE ČSN 736102 PRO NEJVYŠŠÍ POVOLENOU RYCHLOST 30km/h.  
STRANY ROZHLEDOVÝCH TROJÚHELNÍKŮ JSOU X=30m, Y=20m.

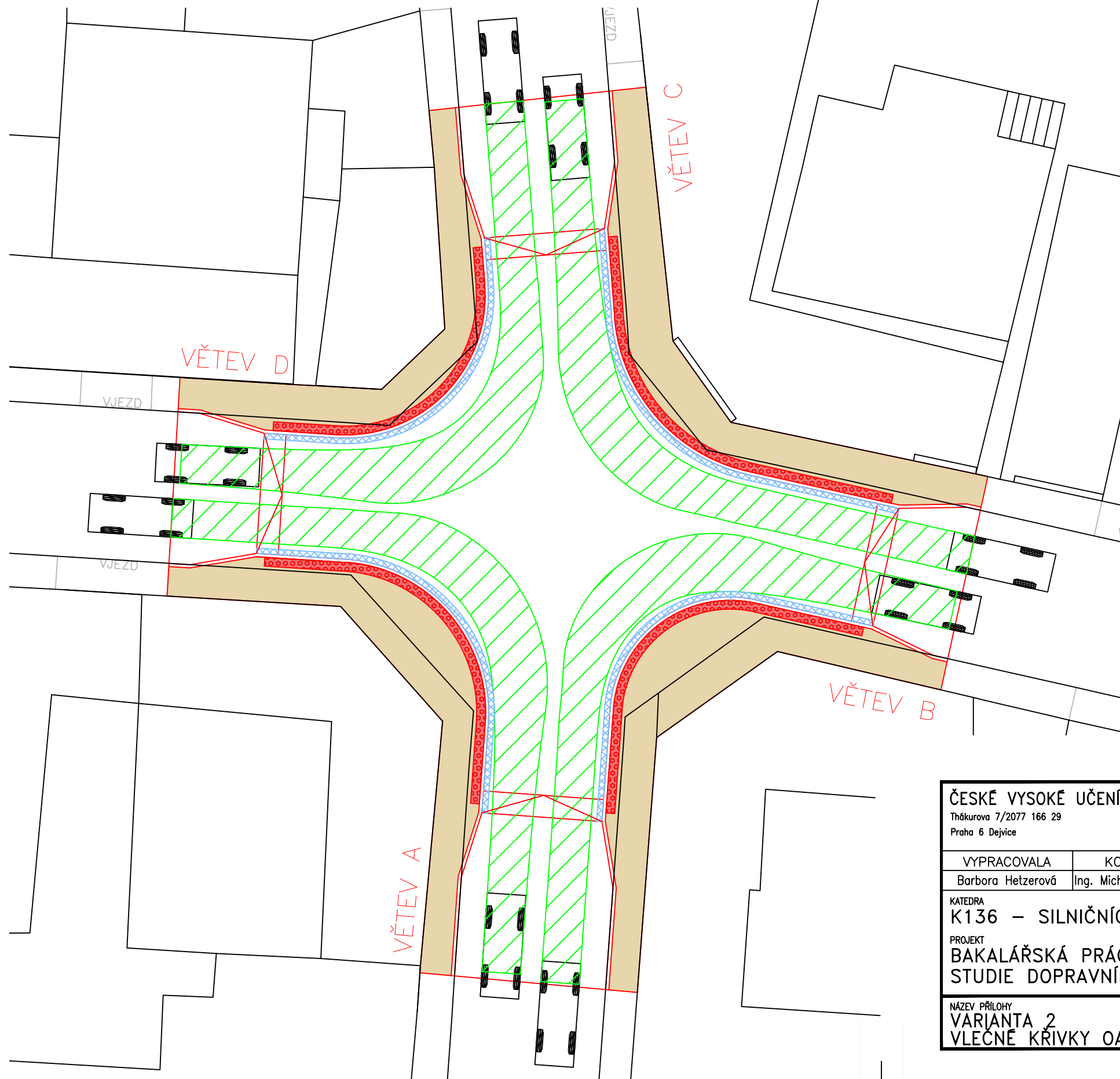
ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ JSOU VYHODNOCENY  
DLE ČSN 736110.

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> <small>Thókurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice</small>				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB				MĚŘITKO 1:500
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY VARIANTA 2 ROZHLEDOVÉ POMĚRY – KŘIŽOVATKA 1				POČET FORMÁTŮ 2xA4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY C.3.1.2



# KŘIŽOVATKA 1

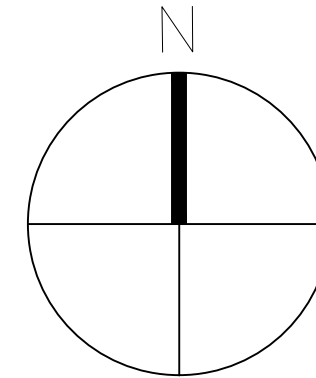
## VLEČNÉ KŘIVKY

### M 1:200

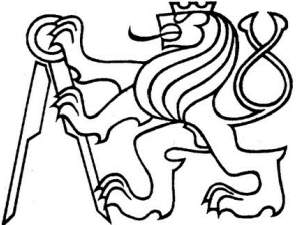


#### LEGENDA

-  OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA OSOBNÍ AUTOMOBIL 15km/h
-  BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$



POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY

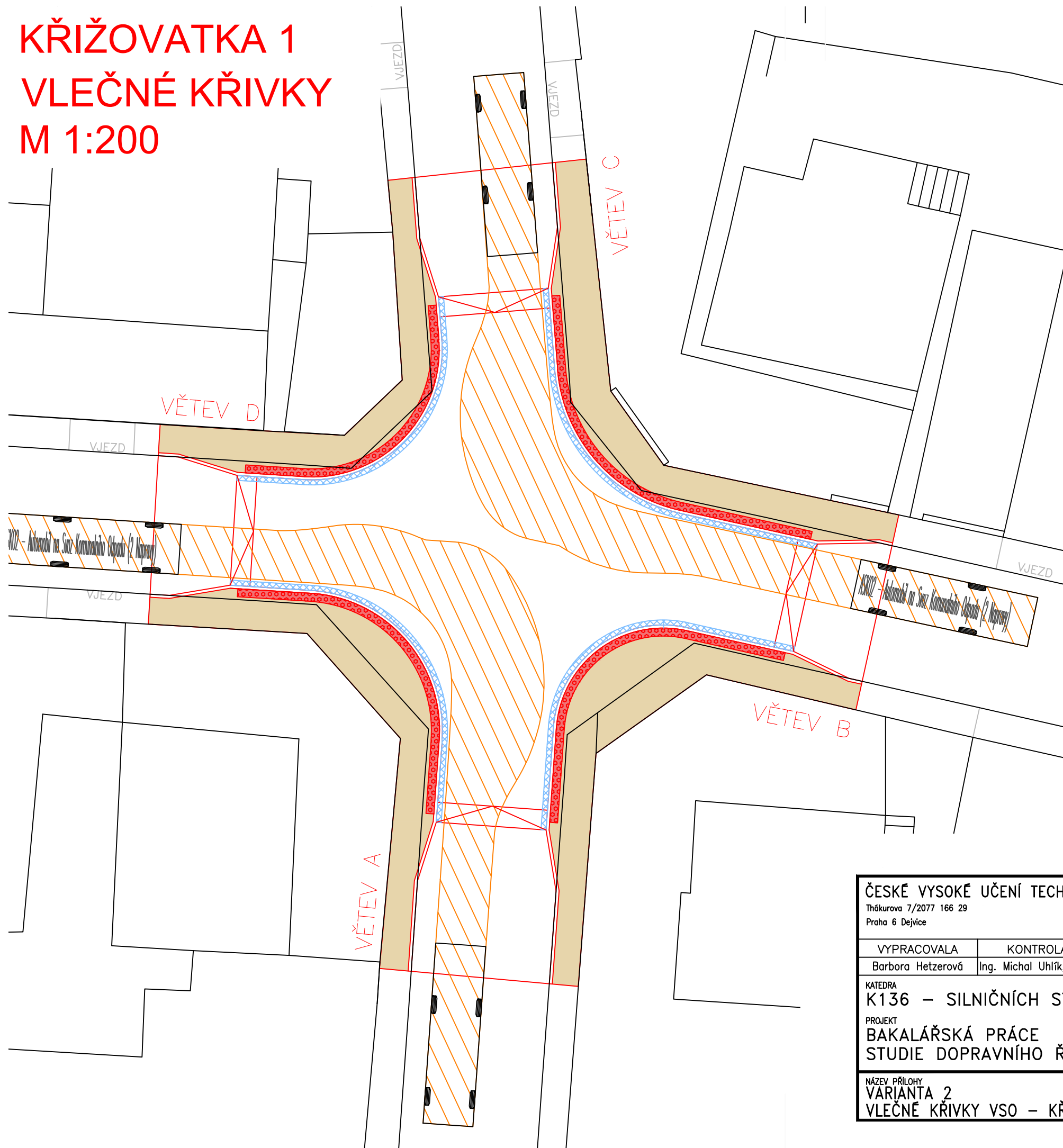
<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>				
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>				
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARIANTA 2</b> <b>VLEČNÉ KŘIVKY OA – KŘIŽOVATKA 1</b>				
		MĚŘITKO 1:200		
		DATUM 5/2017		
		POČET FORMÁTŮ 2x4		
		STUPEŇ PD STUDIE		
		ČÍSLO PŘÍLOHY <b>C.3.1.3.a</b>		





# KŘIŽOVATKA 1

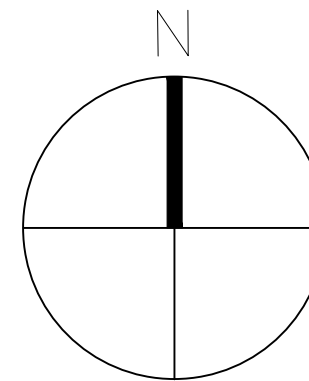
## VLEČNÉ KŘIVKY

### M 1:200



#### LEGENDA

-  OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA AUTOMOBIL NA SVOZ ODPADU RYCHLOST 5km/h
-  BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$



POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Tháškurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice			
VYPRACOVALA	KONTROLA	SEMESTR	AKADEMICKÝ ROK
Barbora Hetzerová	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	LETNÍ	2016/2017
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>			
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>			
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARIANTA 2</b> <b>VLEČNÉ KŘIVKY VSO – KŘIŽOVATKA 1</b>			

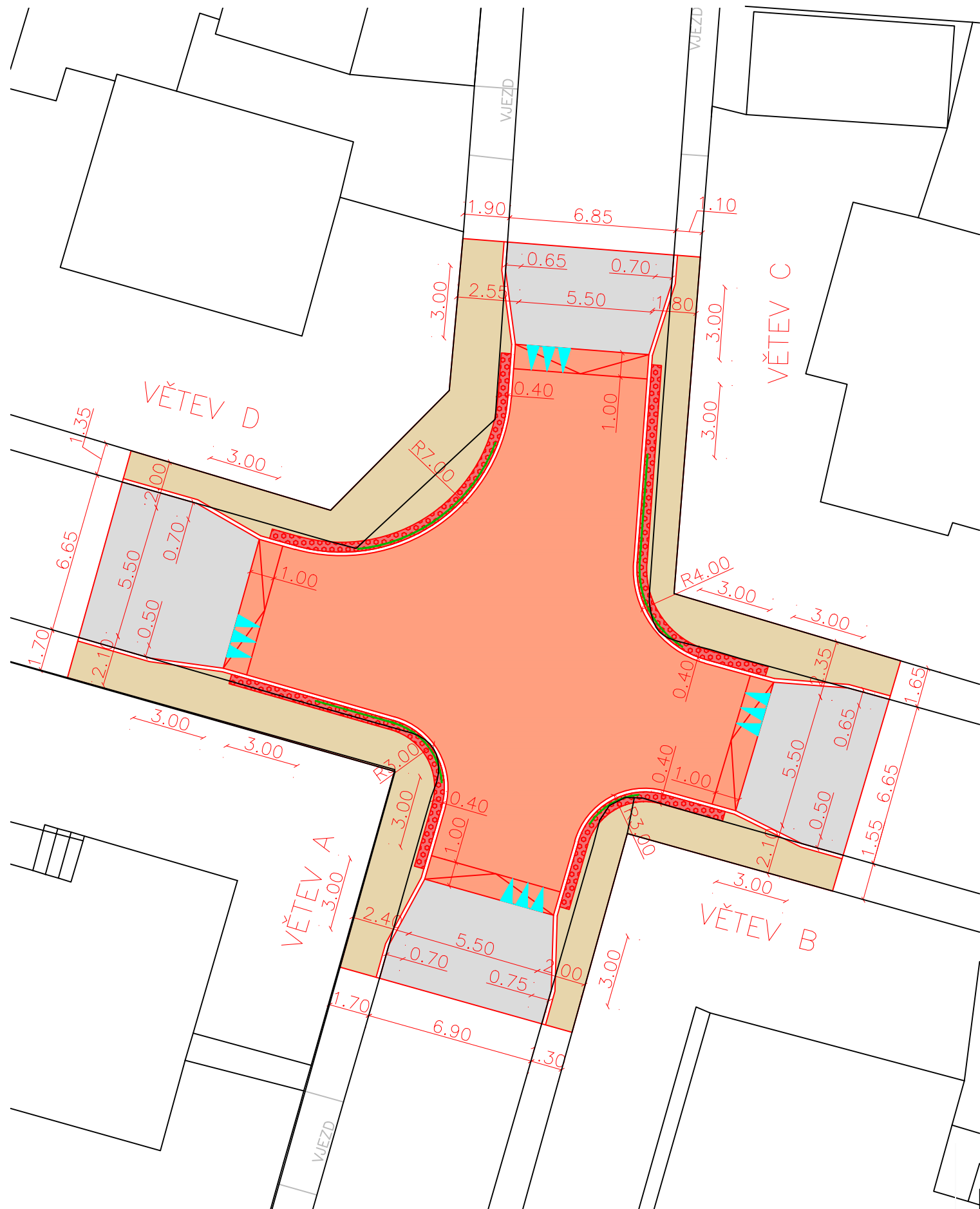


MĚŘÍTKO	1:200
DATUM	5/2017
POČET FORMÁTŮ	2x4
STUPEŇ PD	STUDIE
ČÍSLO PŘÍLOHY	C.3.1.3.b







# KŘIŽOVATKA 2 - VARIANTA 2

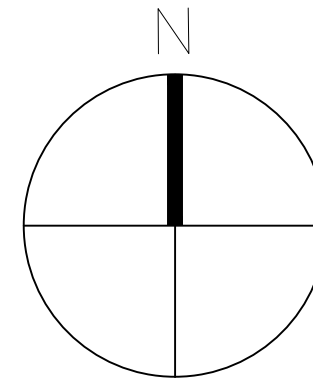
## SITUACE

### M 1:200

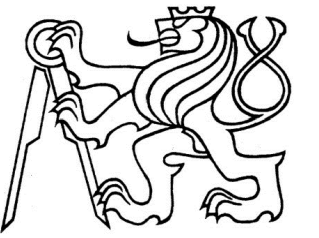


### LEGENDA

-  ASFALTOVÁ VOZOVKA
-  CHODNÍK – CEMENTOBETONOVÁ DLAŽBA
-  CEMENTOBETONOVÁ RELIÉFNÍ DLAŽBA
-  ČERVENÝ ASFALTOVÝ KRYT VOZOVKY
-  VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
-  ANTIPARKOVACÍ SLOUPKY



POZNÁMKA:  
 NA NÁROŽÍ JSOU NAVRŽENY ANTIPARKOVACÍ SLOUPKY DLE TP 142 –  
 PARKOVACÍ ZAŘÍZENÍ  
 BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY JSOU NAVRŽENY DLE VYHLÁŠKY č.398/2009 Sb.,  
 O OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍ BEZBARIÉROVÉ  
 UŽÍVÁNÍ STAVEB  
 V MÍSTĚ BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY JE OBRUBA SNÍŽENA NA 2cm  
 MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ NENÍ Z HLEDISKA ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ VHODNÉ  
 PRO OSOBY NEVIDOMÉ, ČI SLABOZRÁKÉ

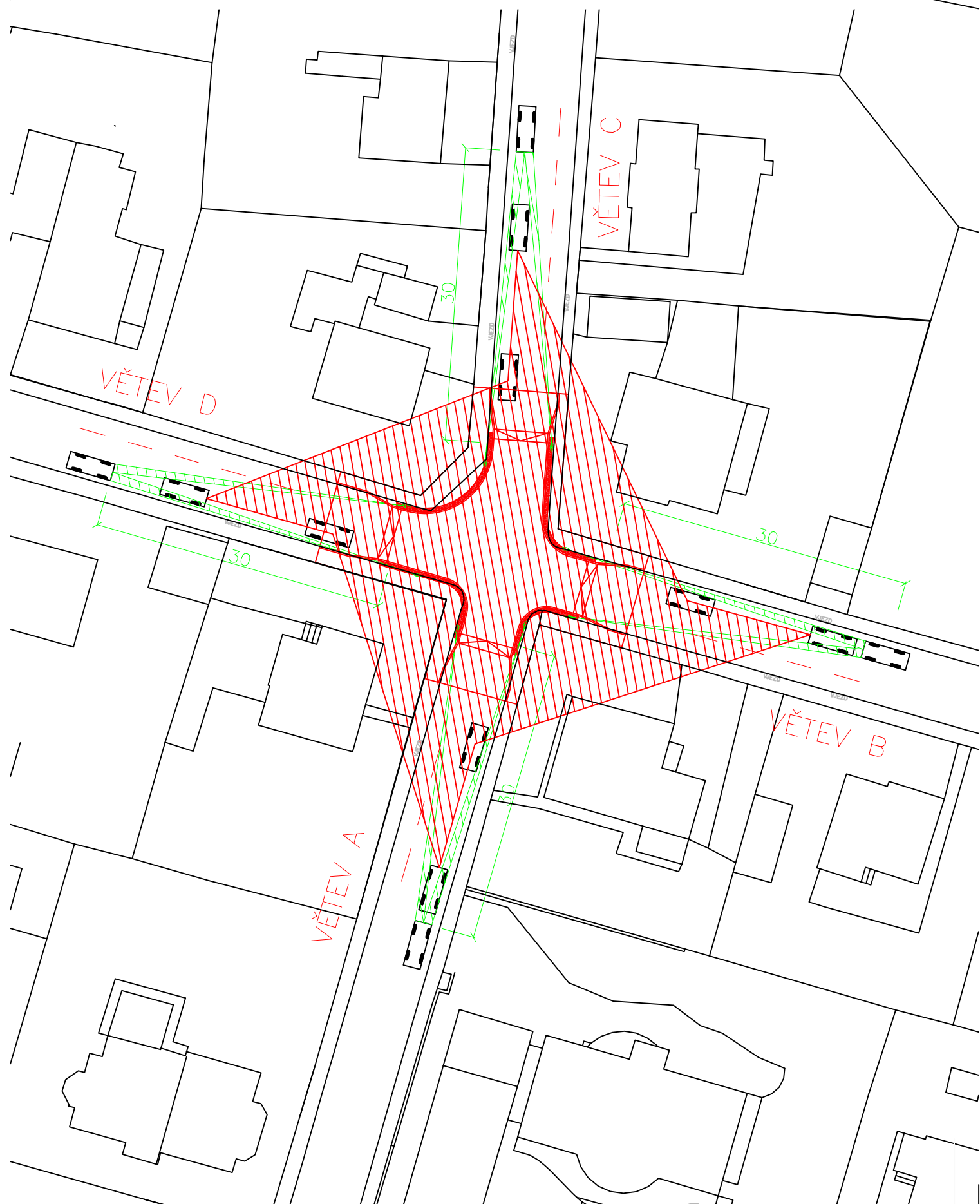
ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB				MĚŘITKO 1:200
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY VARIANTA 2 SITUACE – KŘIŽOVATKA 2				POČET FORMÁTŮ 2xA4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY C.3.2.1



# KŘIŽOVATKA 2

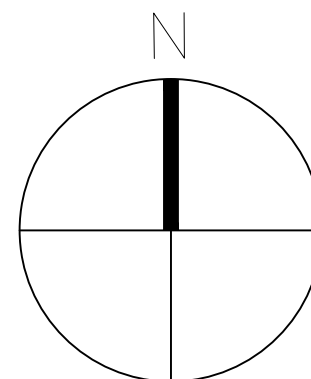
## ROZHLEDOVÉ POMĚRY

### M 1:500



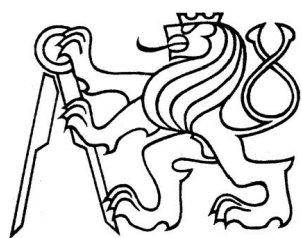
#### LEGENDA

- ROZHLEDOVÉ POMĚRY – PŘEDNOST ZPRAVA
- ROZHLEDOVÉ POMĚRY – MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ



POZNÁMKA:  
 ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO PŘEDNOST ZPRAVA JSOU VYHODNOCENY  
 DLE ČSN 736102 PRO NEJVYŠŠÍ POVOLENOU RYCHLOST 30km/h.  
 STRANY ROZHLEDOVÝCH TROJÚHELNIKŮ JSOU X=30m, Y=20m.

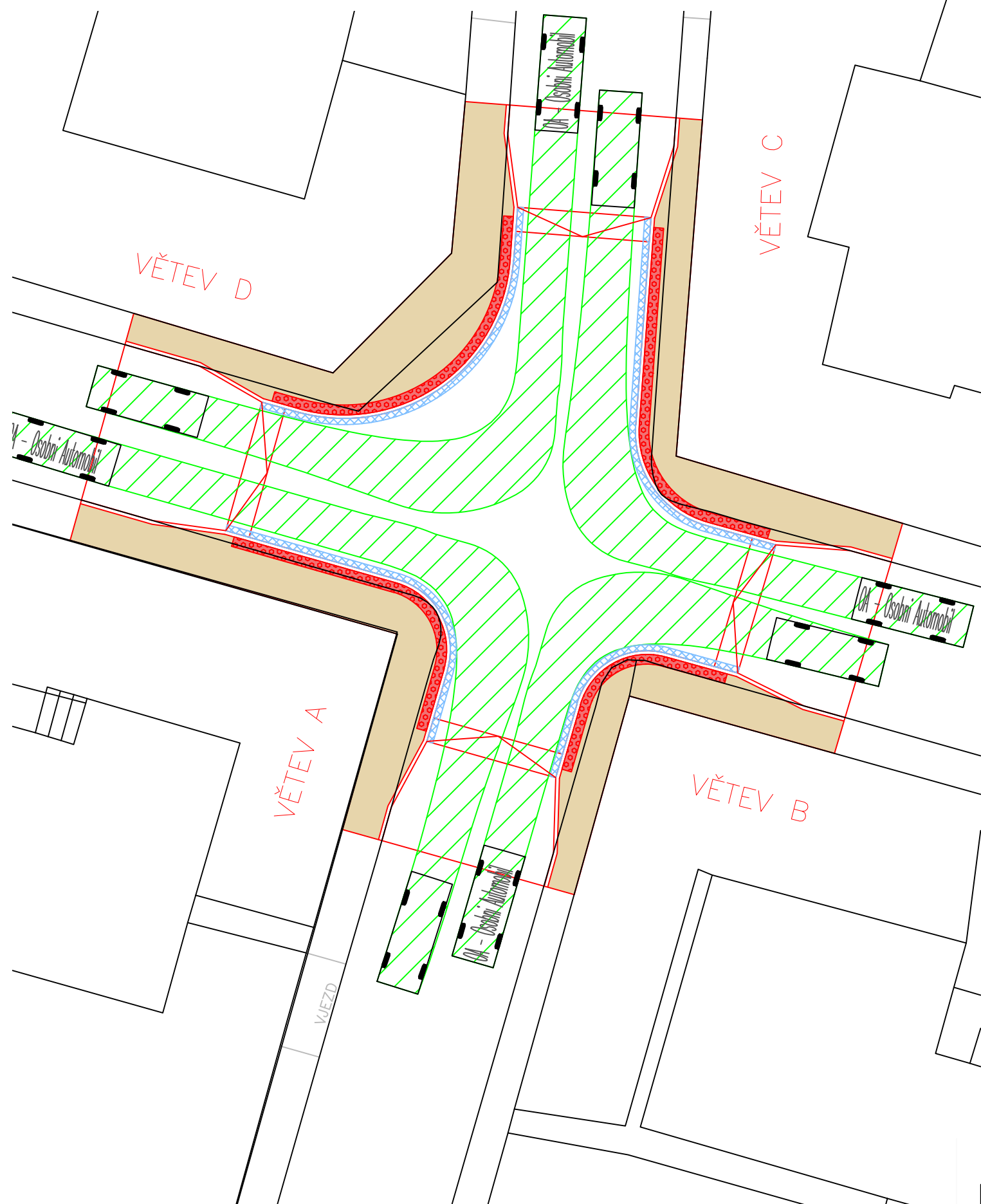
ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ JSOU VYHODNOCENY  
 DLE ČSN 736110.

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB				MĚŘÍTKO 1:500
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY VARIANTA 2 ROZHLEDOVÉ POMĚRY – KŘIŽOVATKA 2				POČET FORMÁTŮ 2xA4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY C.3.2.2

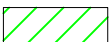
# KŘIŽOVATKA 2

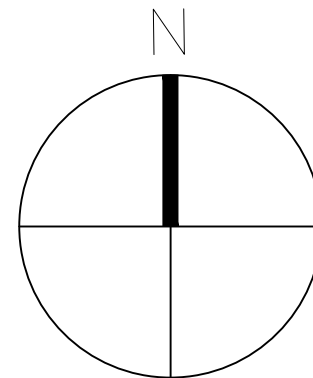
## VLEČNÉ KŘIVKY

### M 1:200

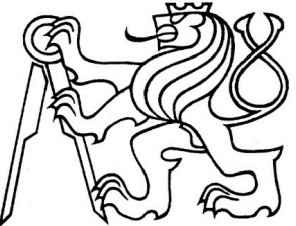


#### LEGENDA

-  OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA OSOBNÍ AUTOMOBIL 15km/h
-  BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$



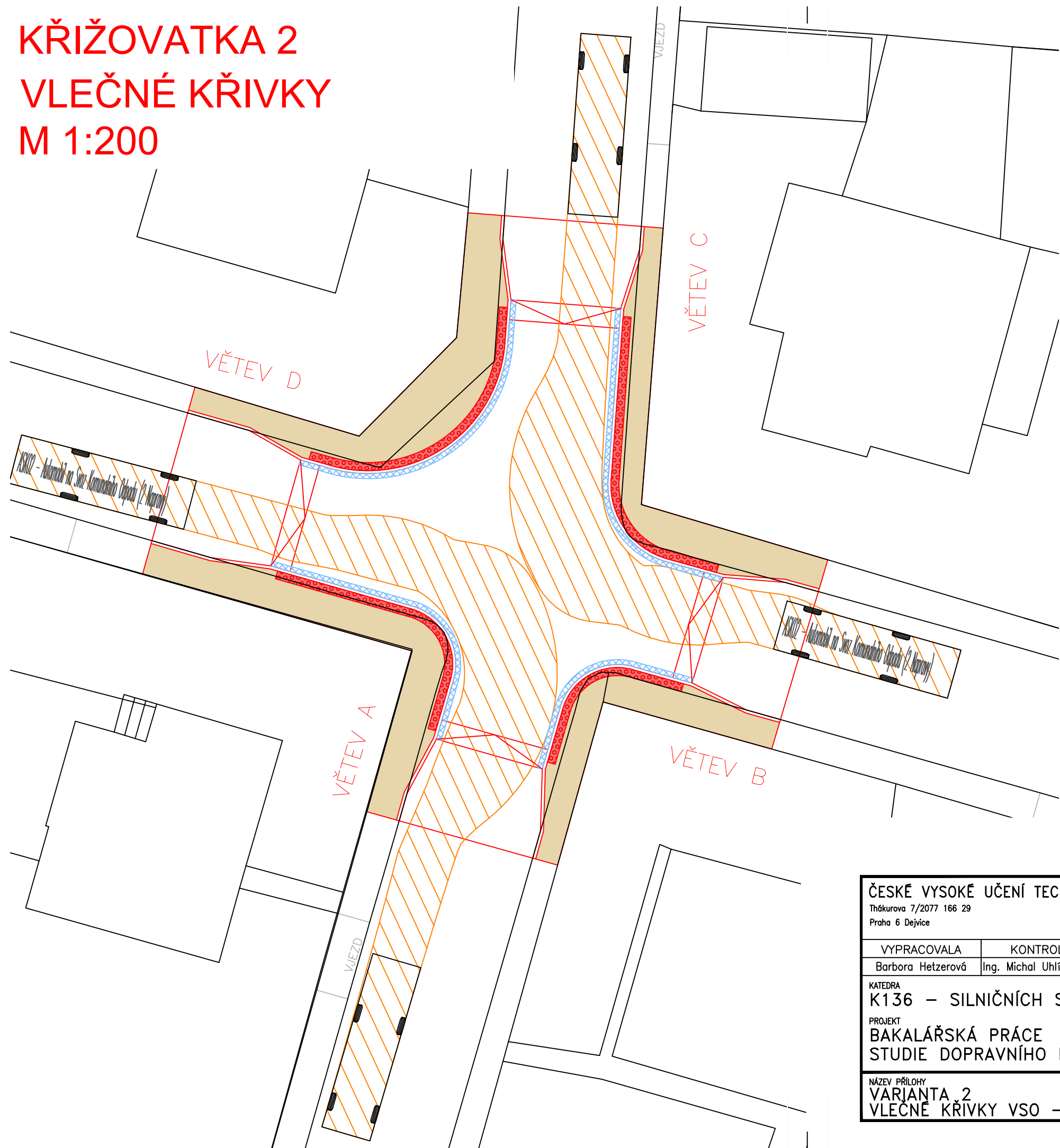
POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>				MĚŘÍTKO 1:200
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARIANTA 2</b> <b>VLEČNÉ KŘIVKY OA – KŘIŽOVATKA 2</b>				POČET FORMÁTŮ 2xA4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY <b>C.3.2.3.a</b>

# KŘIŽOVATKA 2

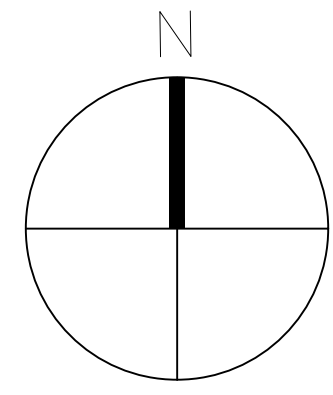
## VLEČNÉ KŘIVKY

### M 1:200



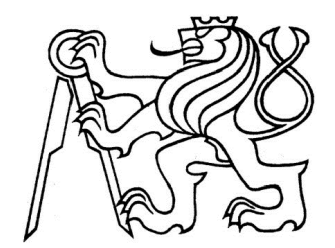
#### LEGENDA

- OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA AUTOMOBIL NA SVOZ ODPADU  
RYCHLOST 5km/h
- BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$

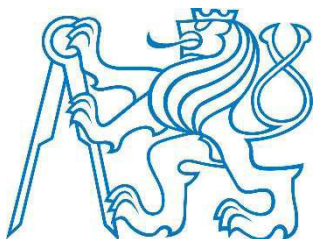


POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice			
VYPRACOVALA	KONTROLA	SEMESTR	AKADEMICKÝ ROK
Barbora Hetzerová	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	LETNÍ	2016/2017
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>			
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>			
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VARJANTA 2</b> <b>VLEČNÉ KŘIVKY VSO – KŘIŽOVATKA 2</b>			



MĚŘÍTKO	1:200
DATUM	5/2017
POČET FORMÁTŮ	2x A4
STUPEŇ PD	STUDIE
ČÍSLO PŘÍLOHY	C.3.2.3.b



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha C.4**

**ULICE K VINICÍM**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

**Ing. Michal Uhlík, Ph.D**

SEZNAM PŘÍLOH:

C.4.1.b	Situace - část 1	1:500
C.4.1.a	Situace - část 2	1:500
C.4.2	Vzorový příčný řez	1:50
C.4.3	Charakteristické příčné řezy	1:50
C.4.4	Rozhledové poměry	1:500
C.4.5.a	Vlečné křivky - část 1	1:200
C.4.5.b	Vlečné křivky - část 2	1:200



**ULICE K VINICÍM  
SITUACE - ČÁST 1  
M 1:500**

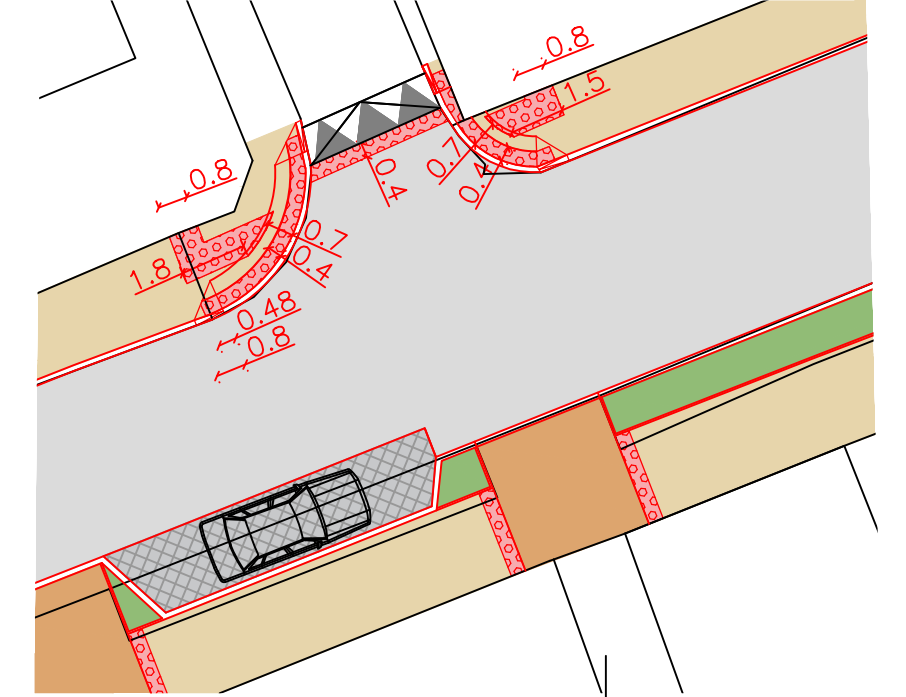


**LEGENDA**

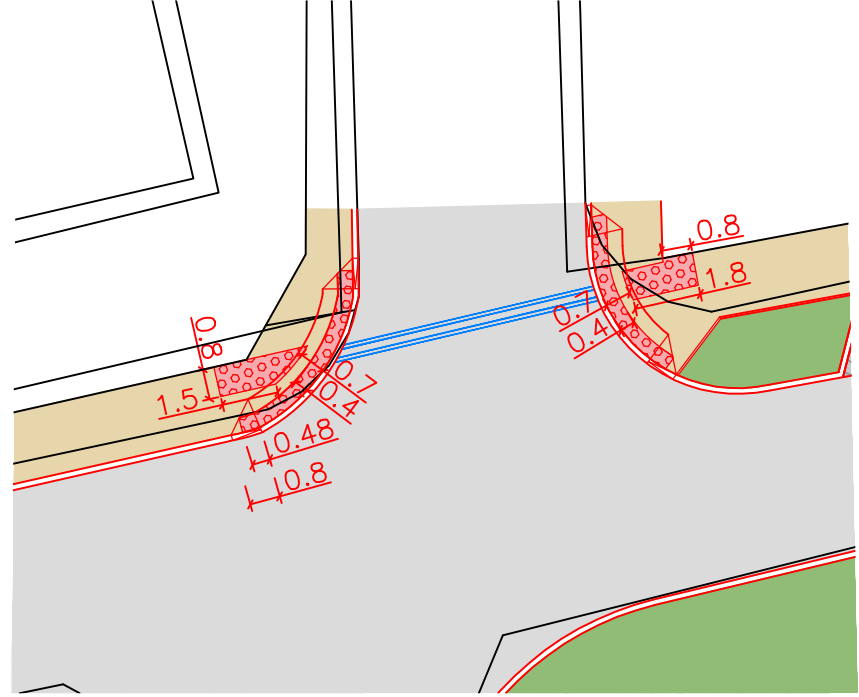
- ASFALTOVÁ VOZOVKA
- CHODNÍK – CEMENTOBETONOVÁ DLAŽBA
- PARKOVACÍ ZÁLIV
- VJEZDY NA SOUKROMÉ POZEMKY
- CEMENTOBETONOVÁ RELIEFNÍ DLAŽBA
- ZELEŇ
- VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
- P4 DOPRAVNÍ ZNAČKA – NOVÁ
- P4 DOPRAVNÍ ZNAČKA – STÁVAJÍCÍ

Poznámka:  
Vjezdy na soukromé pozemky je možné využít pro vyhnutí vozidel.

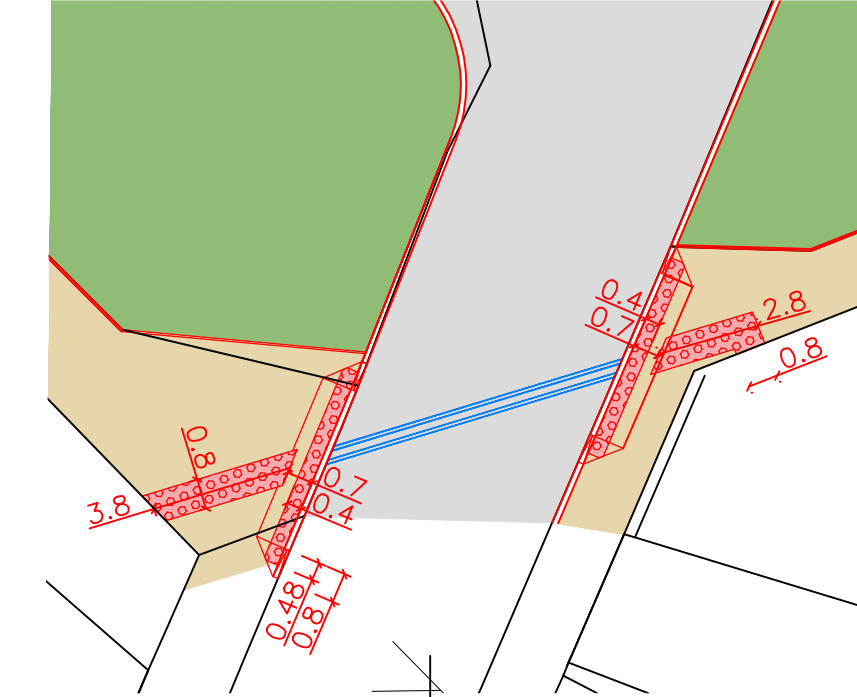
**DETAIL K VINICÍM x KE STRŽI  
M 1:200**



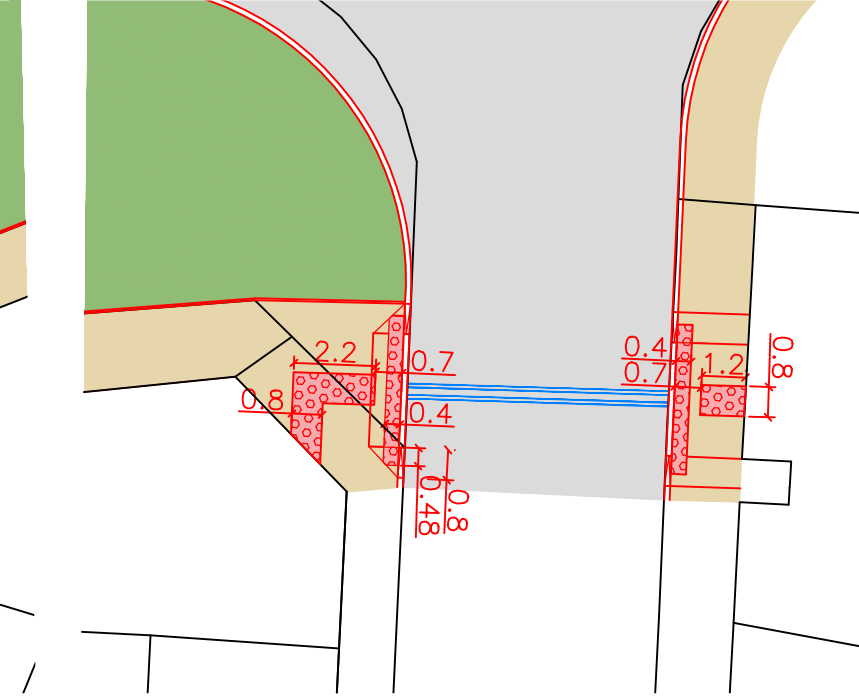
**DETAIL K VINICÍM x K HLÁSKU  
M 1:200**



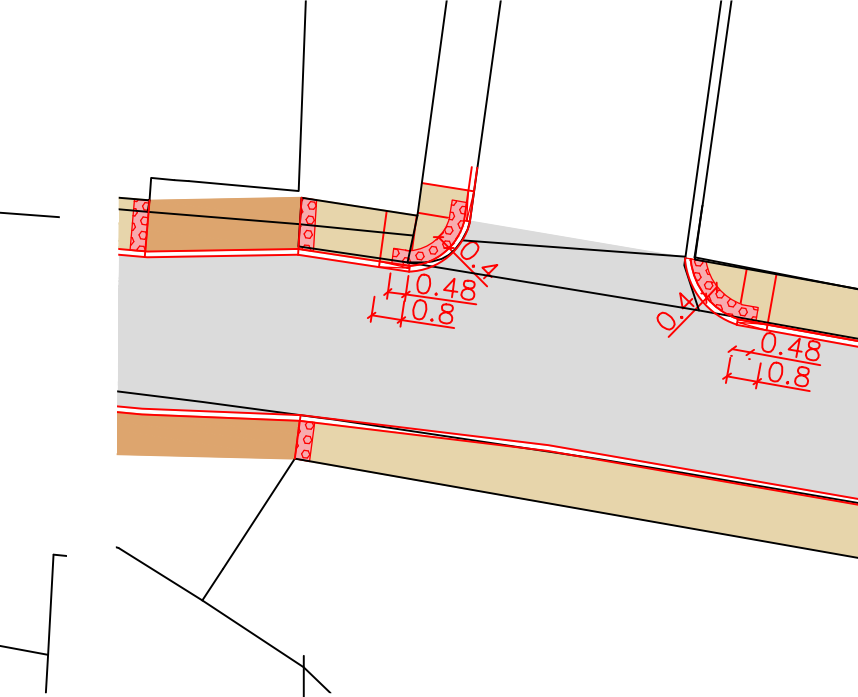
**DETAIL K VINICÍM x U SOKOLOVNY  
M 1:200**



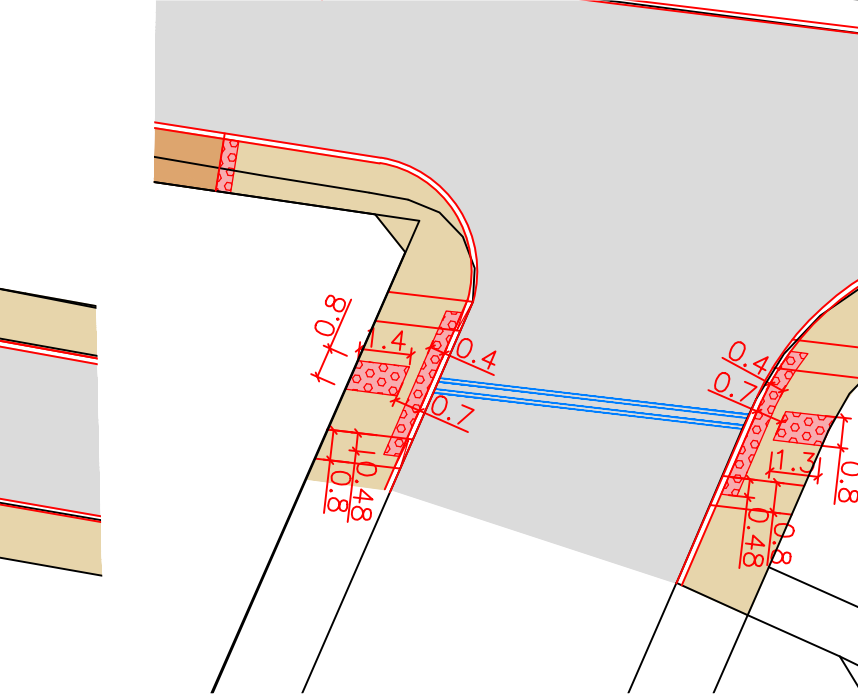
**DETAIL K VINICÍM x NA PARCELÁCH  
M 1:200**



**DETAIL K VINICÍM x U VINICE  
M 1:200**



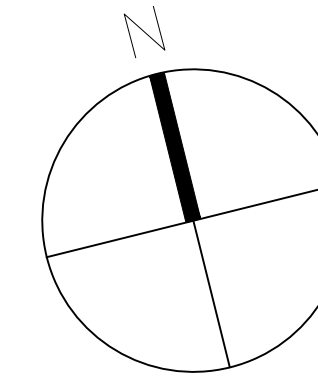
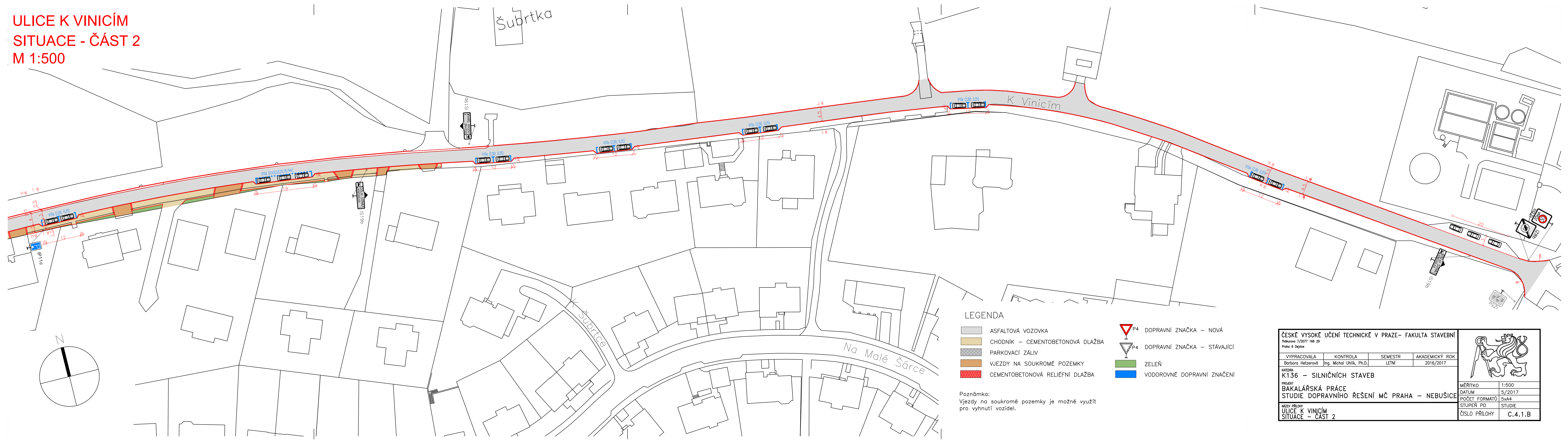
**DETAIL K VINICÍM x K ŠEDIVCE  
M 1:200**



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEGORIE K136 – SILNIČNÍCH STAVEB				
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE				
NÁZEV PŘÍLOHY ULICE K VINICÍM SITUACE – ČÁST 1				
MĚŘÍTKO 1:500	DATUM 5/2017	POČET FORMÁTŮ 6x4	STUPĚŇ PD STUDIE	ČÍSLO PŘÍLOHY C.4.1.a



**ULICE K VINICÍM  
SITUACE - ČÁST 2  
M 1:500**



**LEGENDA**

- ASFALTOVÁ VOZOVKA
- CHODNÍK – CEMENTOBETONOVÁ DLAŽBA
- PARKOVACÍ ZÁLIV
- VJEZDY NA SOUKROMÉ POZEMKY
- CEMENTOBETONOVÁ RELIÉFNÍ DLAŽBA
- ZELEŇ
- VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
- P4 DOPRAVNÍ ZNAČKA – NOVÁ
- P4 DOPRAVNÍ ZNAČKA – STÁVAJÍCÍ

Poznámka:  
Vjezdy na soukromé pozemky je možné využít pro vyhnutí vozidel.

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ**

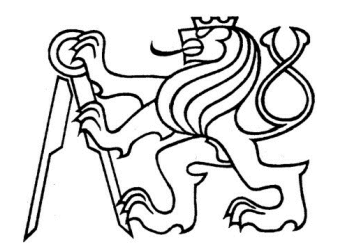
Thákurova 7/2077 166 29  
Praha 6 Dejvice

VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017
----------------------------------	--------------------------------------	------------------	-----------------------------

KATEDRA  
**K136 – SILNIČNÍCH STAVEB**

PROJEKT  
**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE  
STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE**

NÁZEV PŘÍLOHY  
**ULICE K VINICÍM  
SITUACE – ČÁST 2**



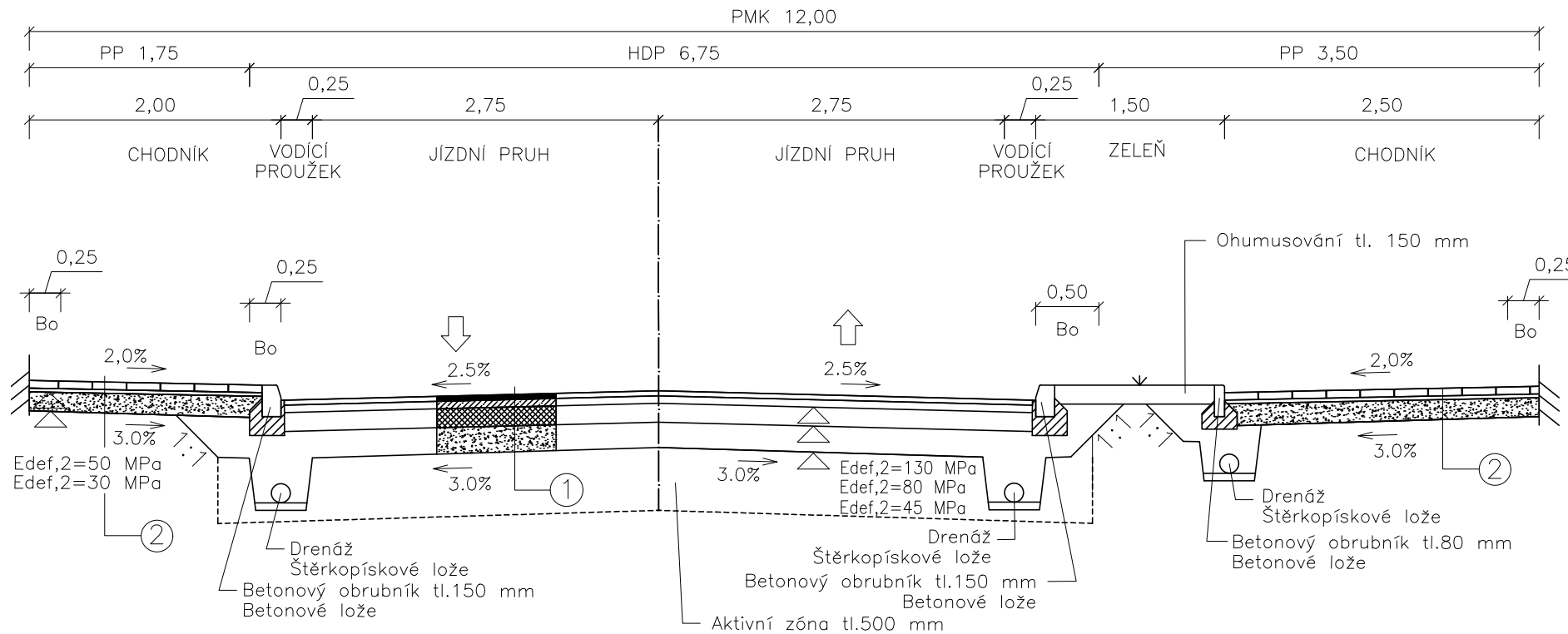
MĚŘÍTKO	1:500
DATUM	5/2017
POČET FORMÁTŮ	5x4
STUPEŇ PD	STUDIE
ČÍSLO PŘÍLOHY	C.4.1.B

# ULICE K VINICÍM

## VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ

### M 1:50

MO2 12,00/6,75/30



1

D1-N-1-V-PIII			
VOZOVKA			
Asfaltový beton pro brusnou vrstvu	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřík	PS-E	ČSN 73 6129	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Infiltrační postřík	PS-I	ČSN 73 6129	
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	ČSN EN 13285	150 mm
Šterkodrt	ŠDa	ČSN EN 13285	200 mm
Celkem			min 450 mm

Třída doprav. zatížení – V  
 Návrhová úroveň porušení – D1  
 Podloží na pláni AZ PIII – 45 MPa  
 (Konstrukce navržena podle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací)

2

D2-D-1-CH-PIII			
CHODNÍK			
Betonová dlažba	DL	ČSN 73 6131	60 mm
Lože z kameniva	L	ČSN 73 6131	30 mm
Šterkodrt	ŠDa	ČSN EN 13285	150 mm
Celkem			min 240 mm

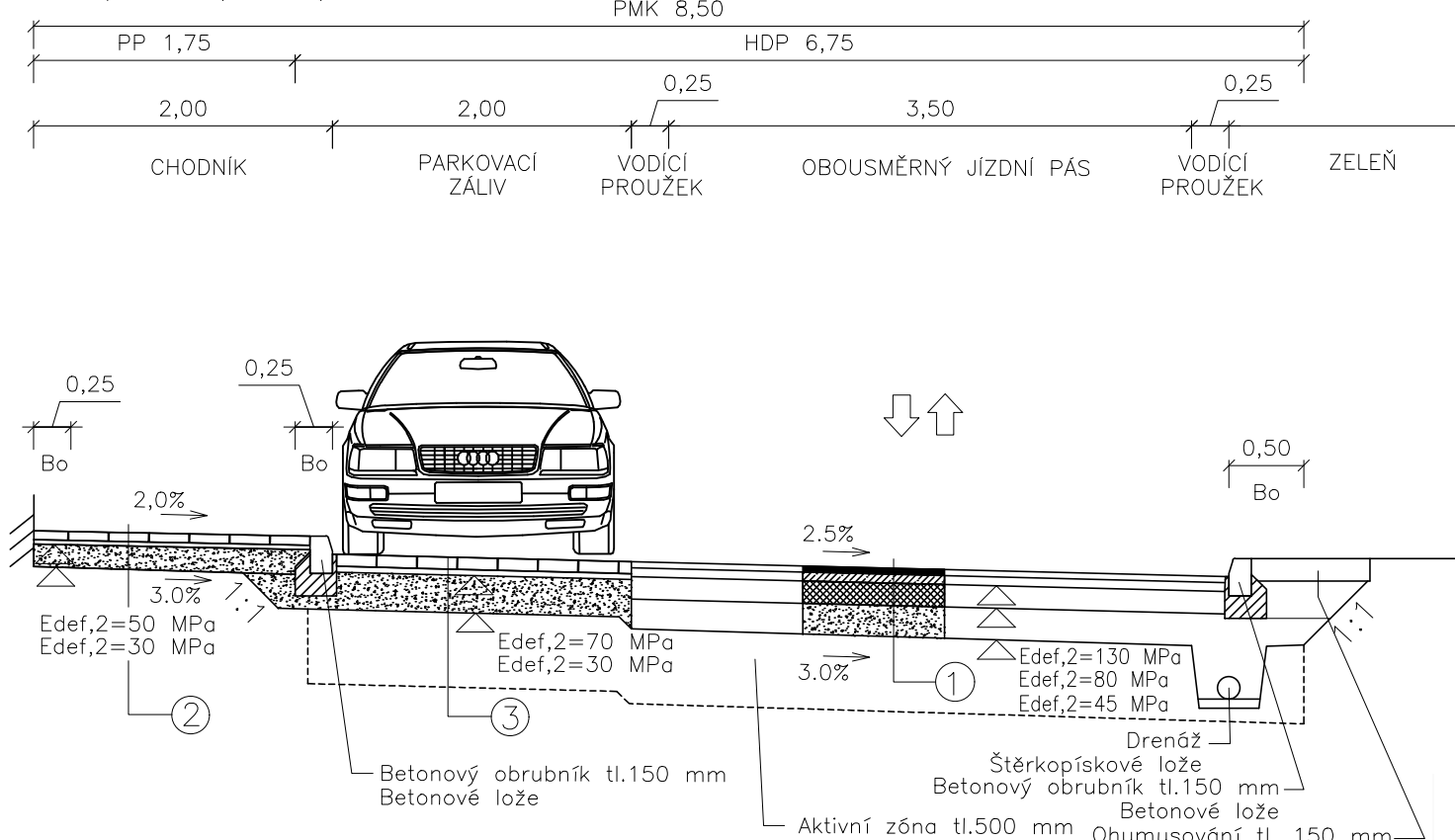
Třída doprav. zatížení – CH  
 Návrhová úroveň porušení – D2  
 Podloží na pláni AZ PIII – 30 MPa  
 (Konstrukce navržena podle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací)

3

D2-D-1-VI-PIII			
PARKOVACÍ ZÁLIV			
Betonová dlažba	DL	ČSN 73 6131	80 mm
Lože z kameniva	L	ČSN 73 6131	40 mm
Šterkodrt	ŠDa	ČSN EN 13285	250 mm
Celkem			min 370 mm

Třída doprav. zatížení – VI  
 Návrhová úroveň porušení – D2  
 Podloží na pláni AZ PIII – 30 MPa  
 (Konstrukce navržena podle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací)

MO1p 8,50/6,75/30

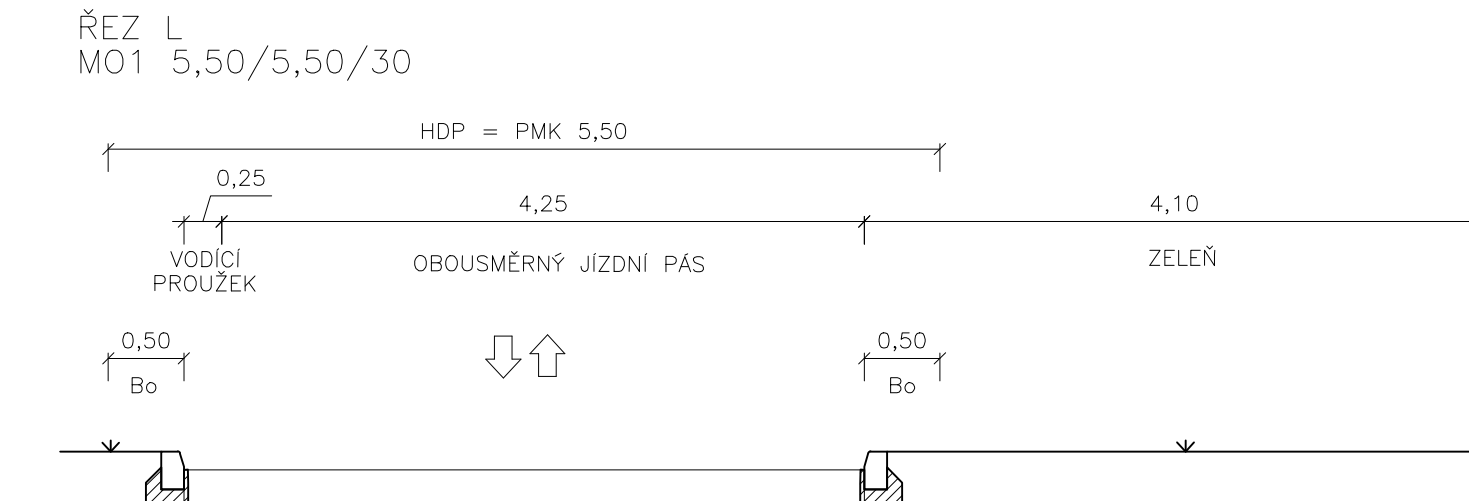
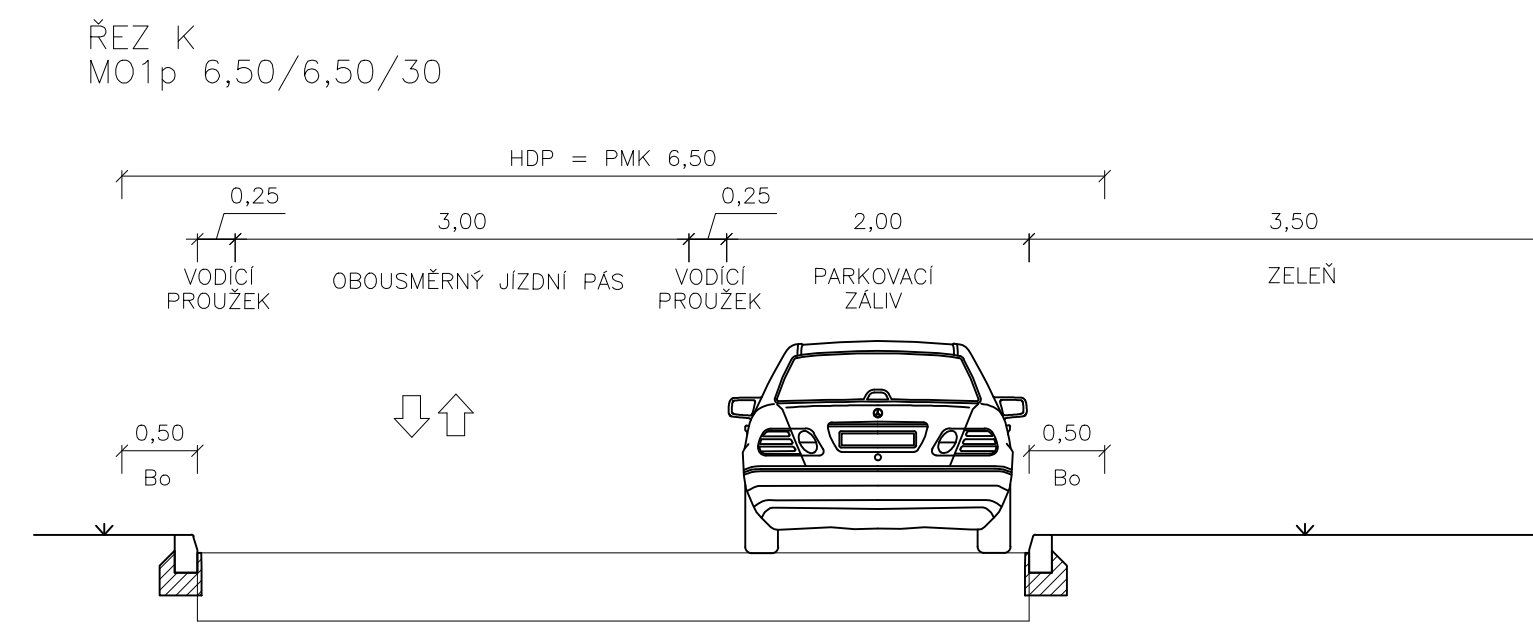
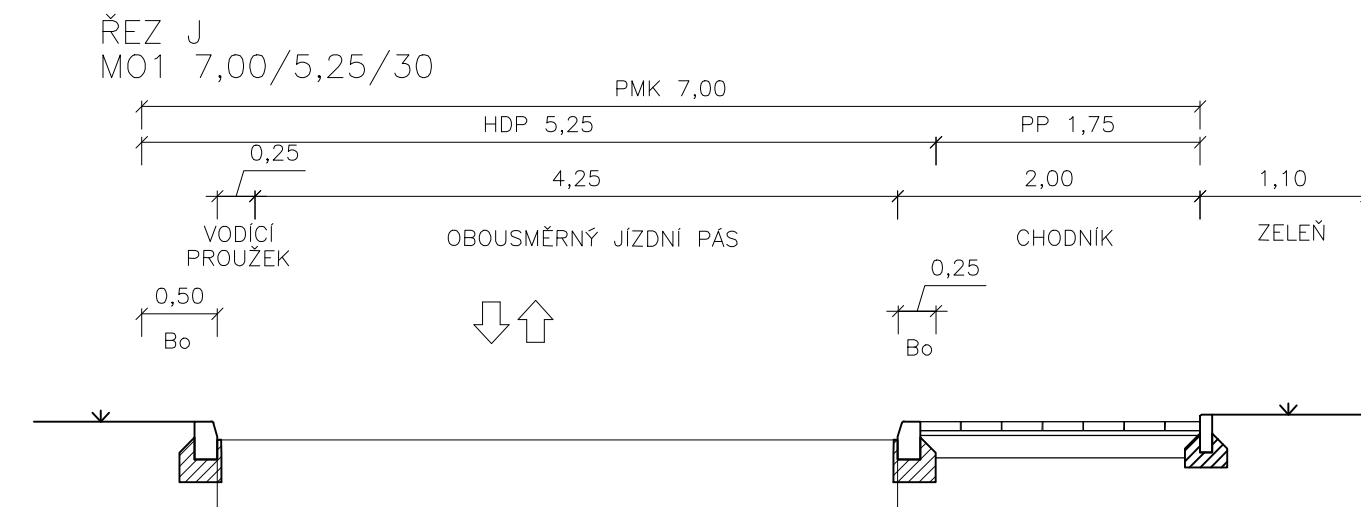
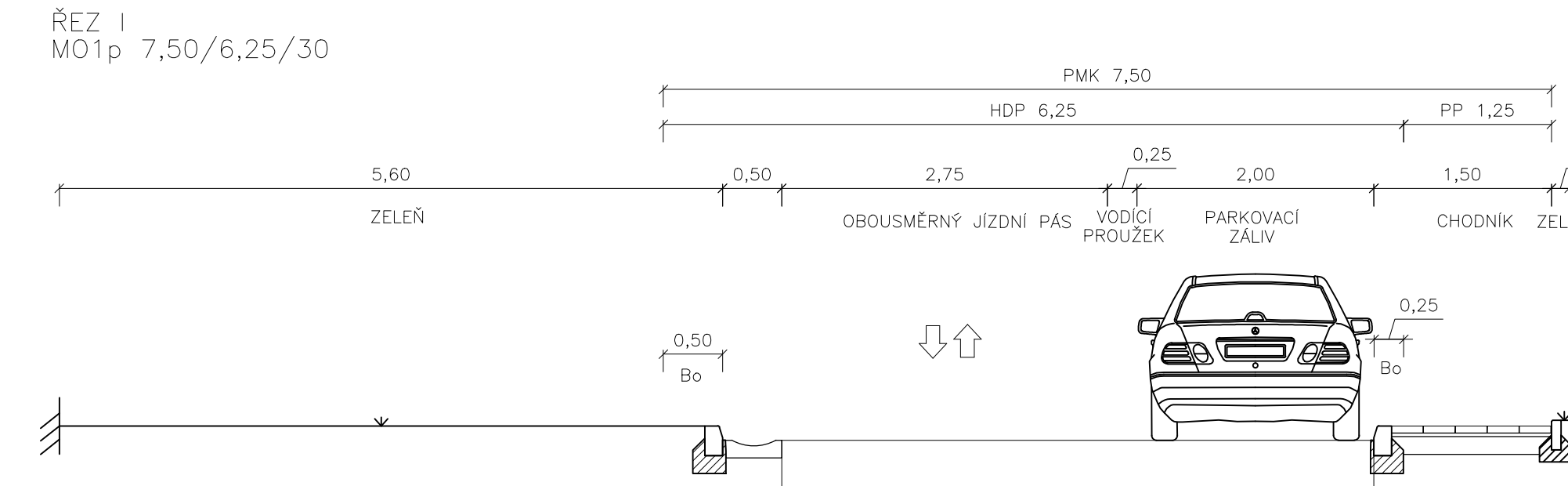
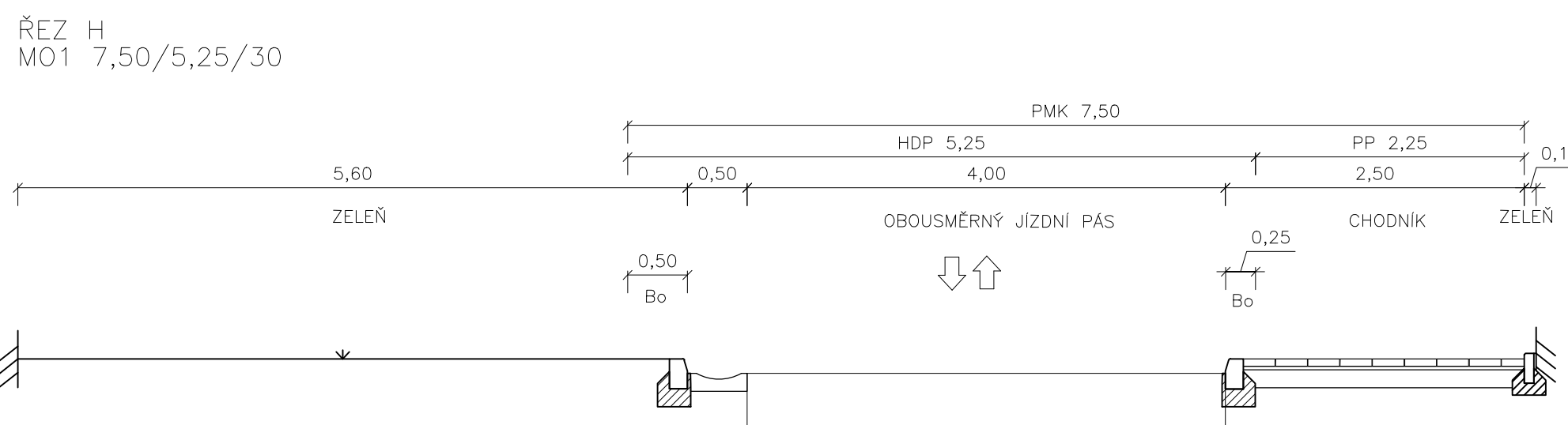
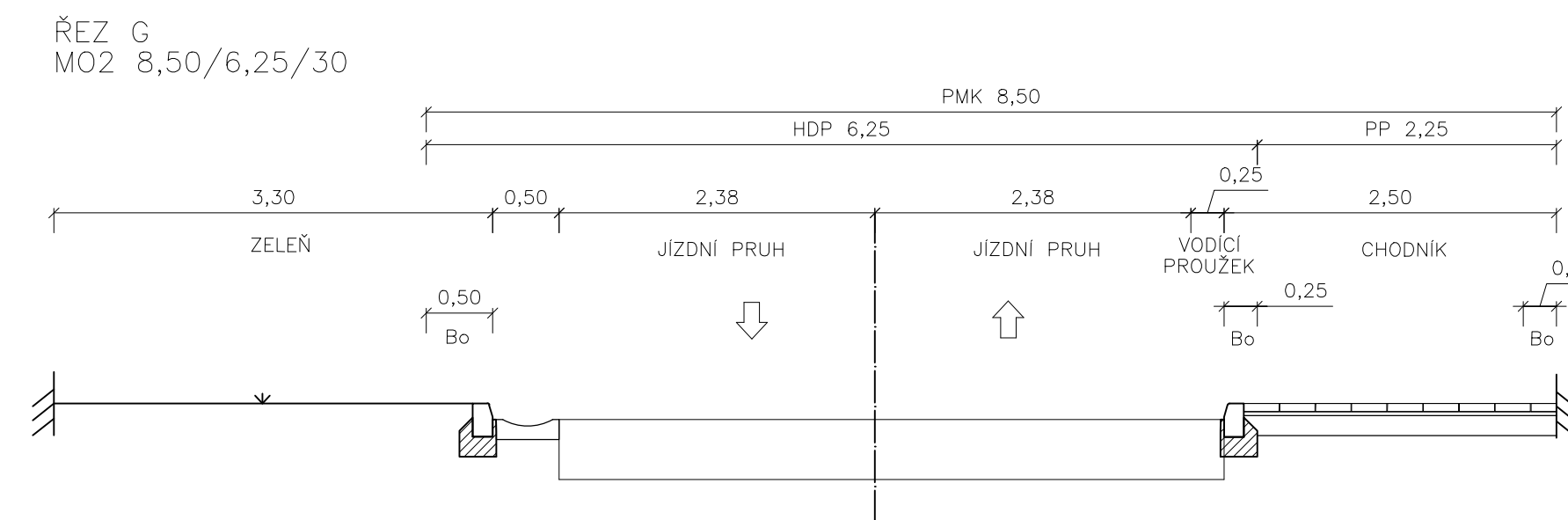
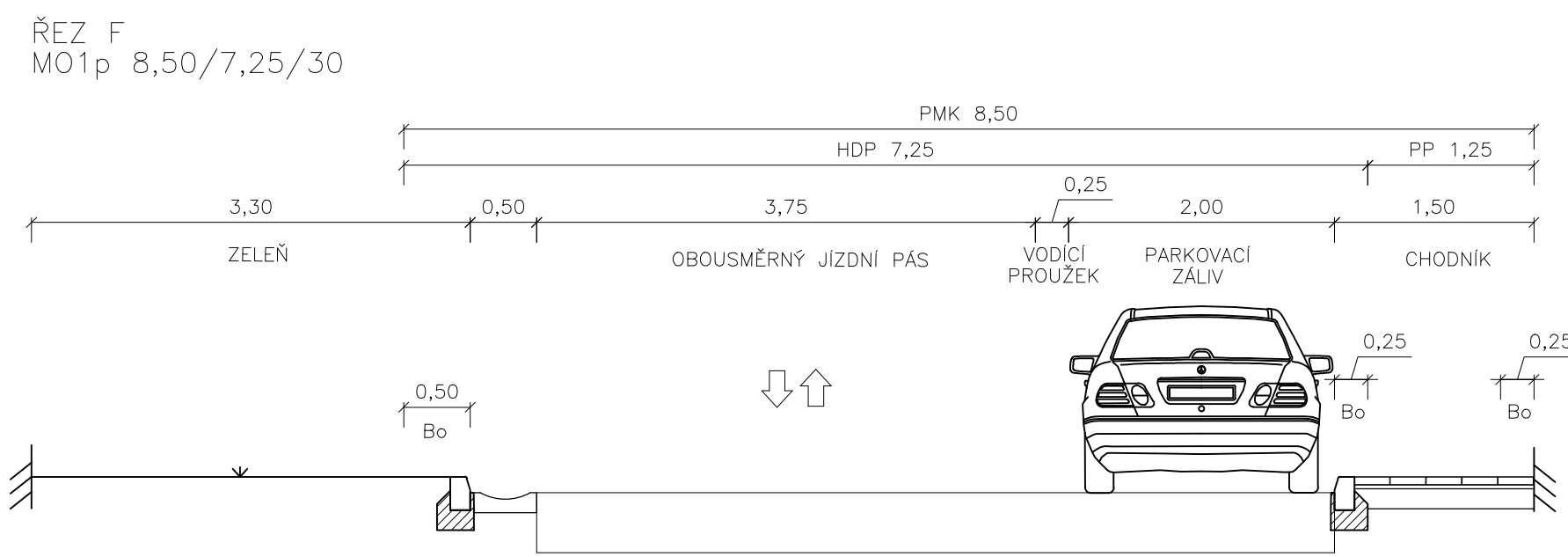
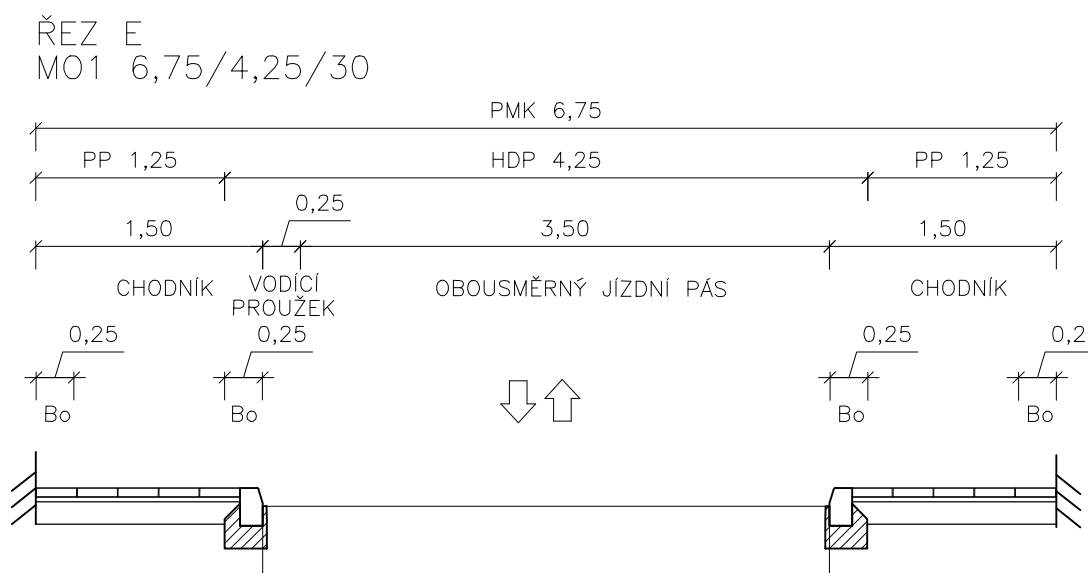
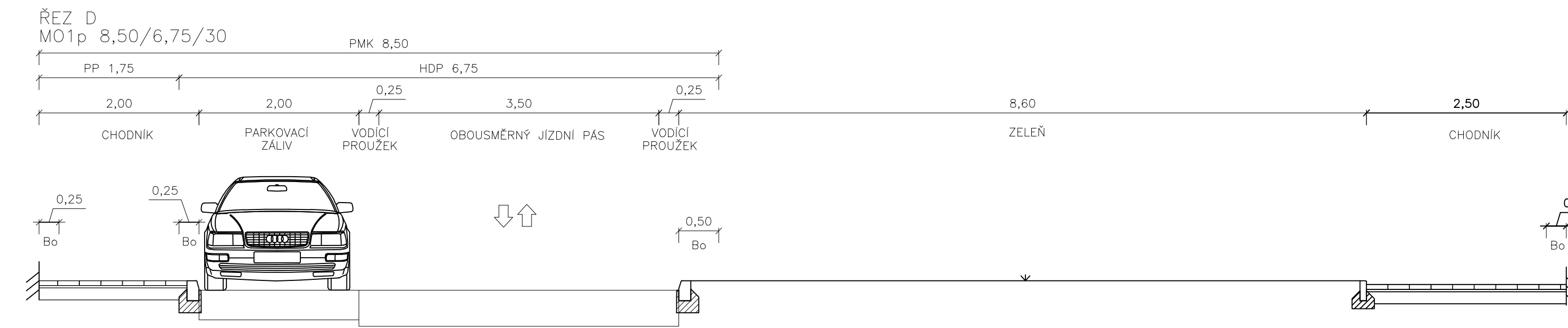
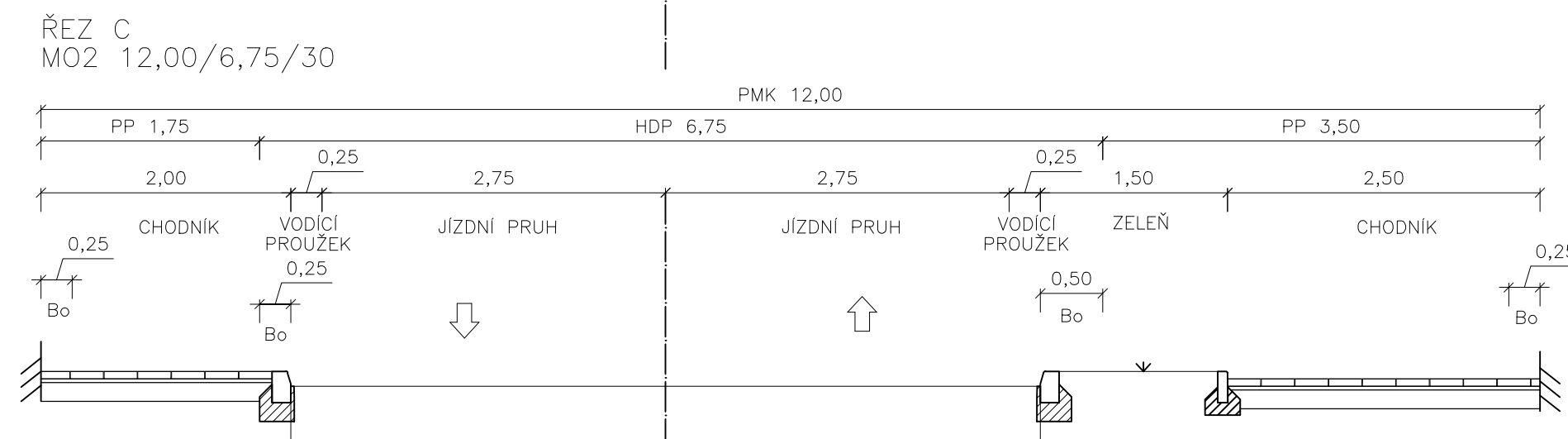
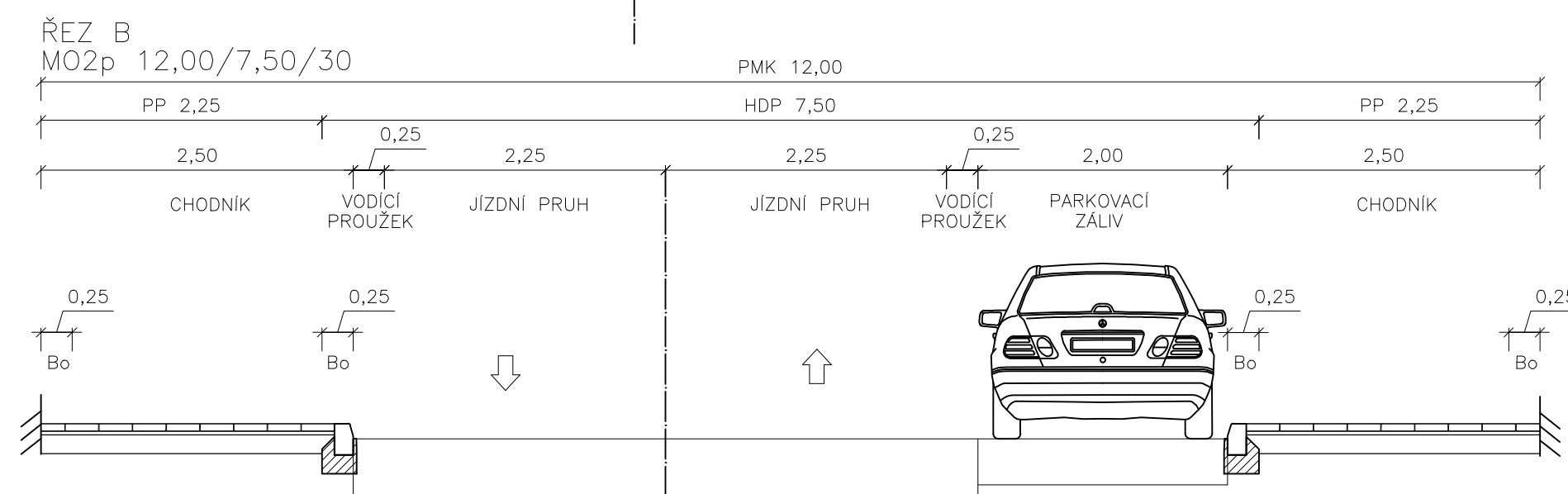
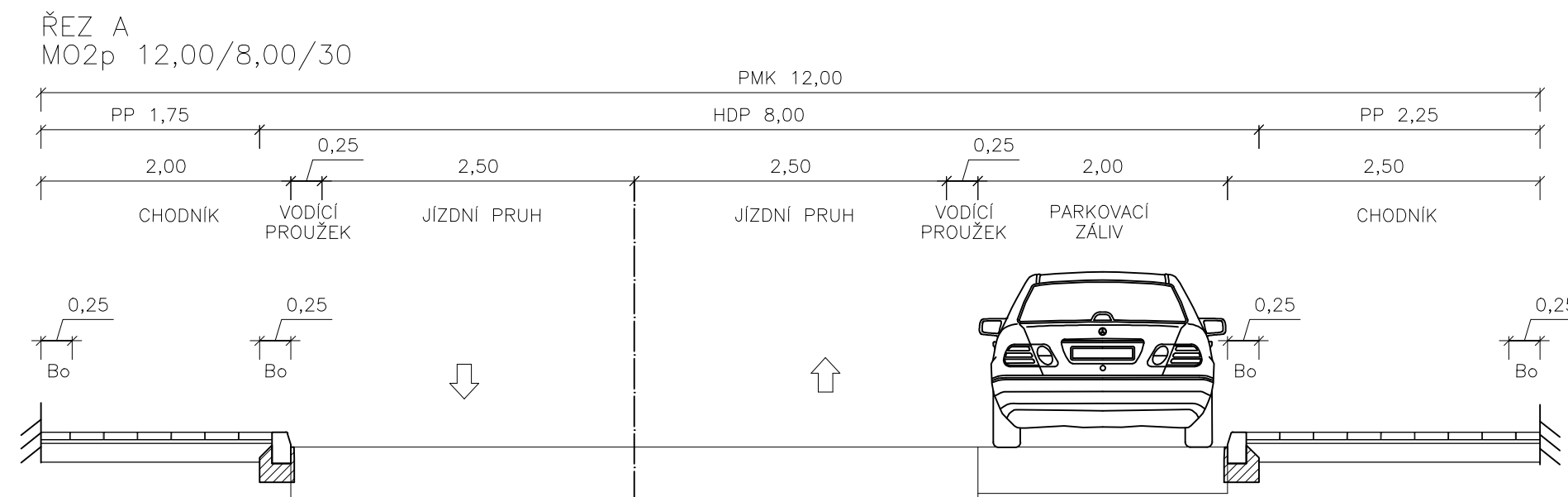


<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>				MĚŘÍTKO 1:50
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY <b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ – ULICE K VINICÍM</b>				POČET FORMÁTŮ 6x4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY <b>C.4.2</b>

# ULICE K VINICÍM

## CHARAKTERISTICKÉ PŘÍČNÉ ŘEZY

### M 1:50



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Tháurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
MATERIA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB				MĚRITKO 1:50
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY CHARAKTERISTICKÉ PŘÍČNÉ ŘEZY – ULICE K VINICÍM				POČET FORMÁTŮ 6x44
				STUPĚN PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY C.4.3

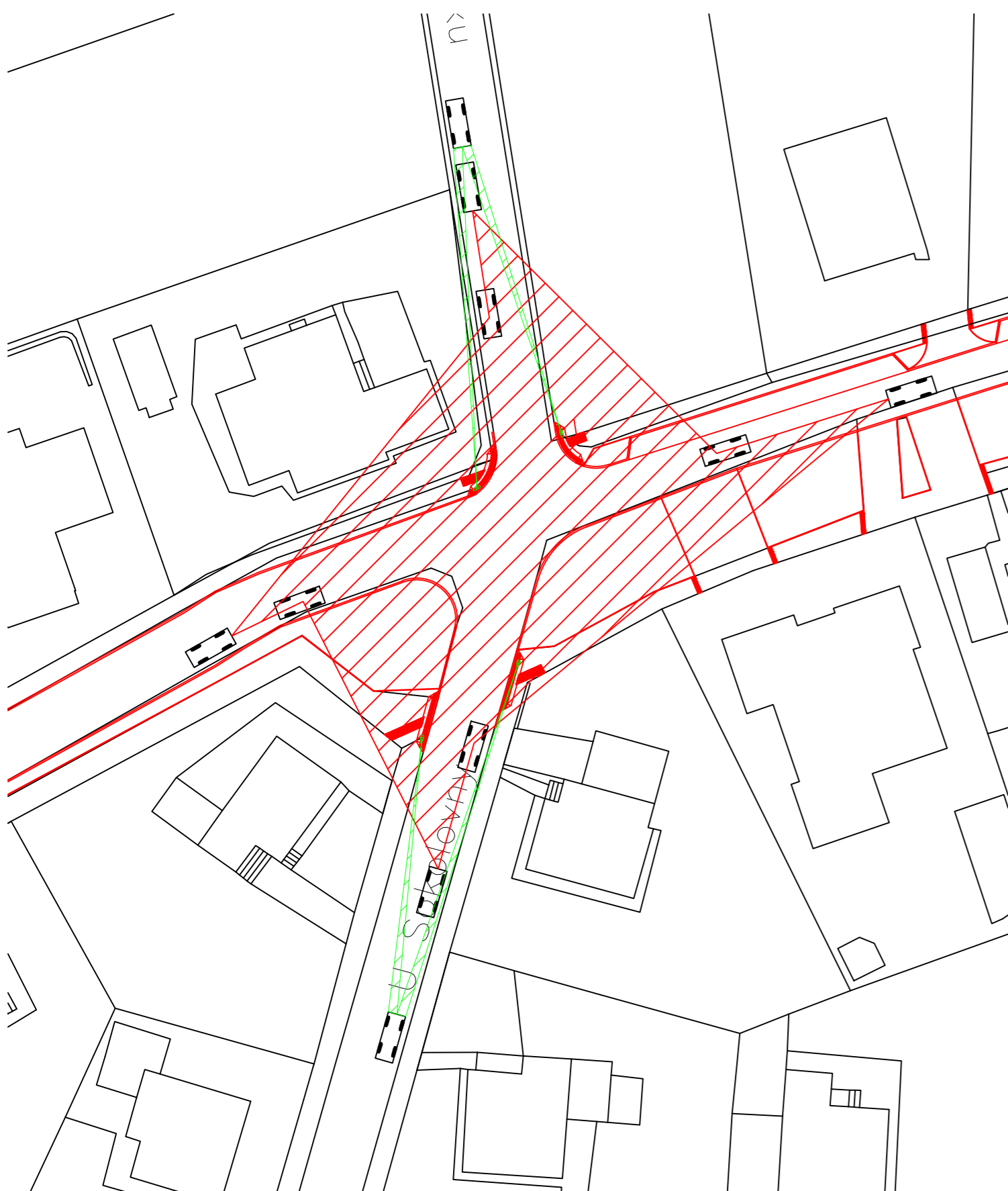


# ULICE K VINICÍM

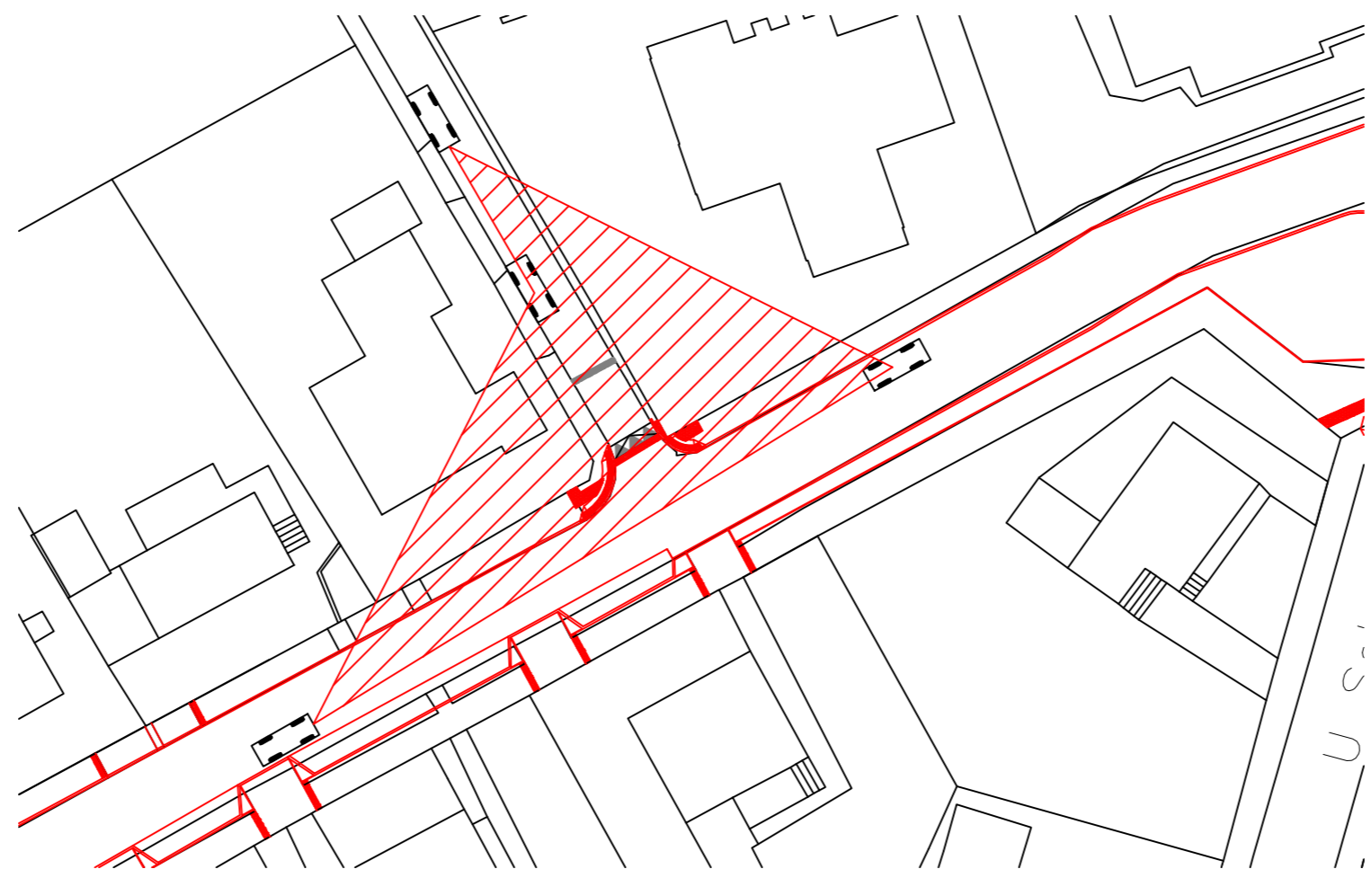
## ROZHLEDOVÉ POMĚRY

### M 1:500

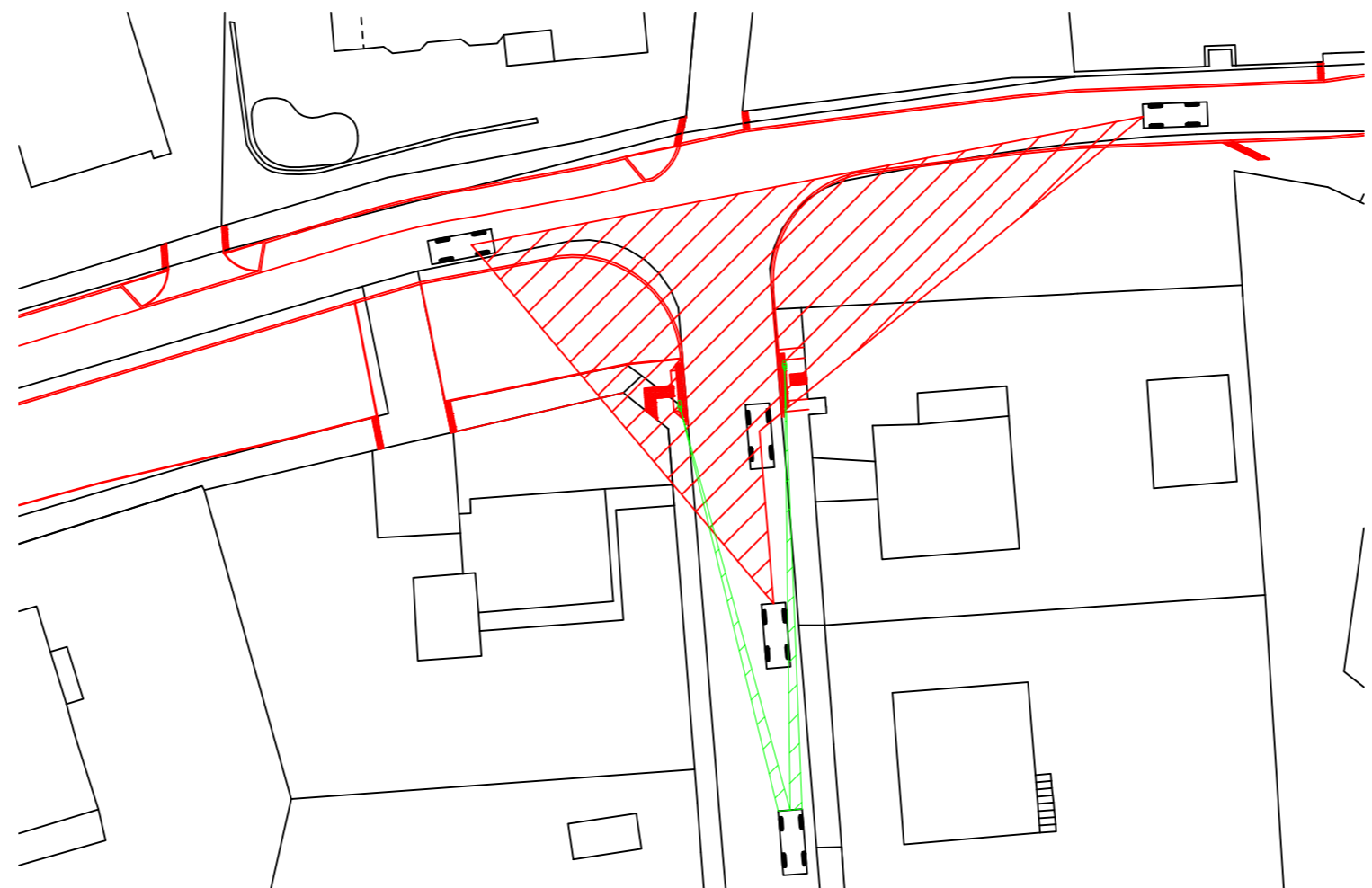
K Vinicím x U Sokolovny x K Hlásku



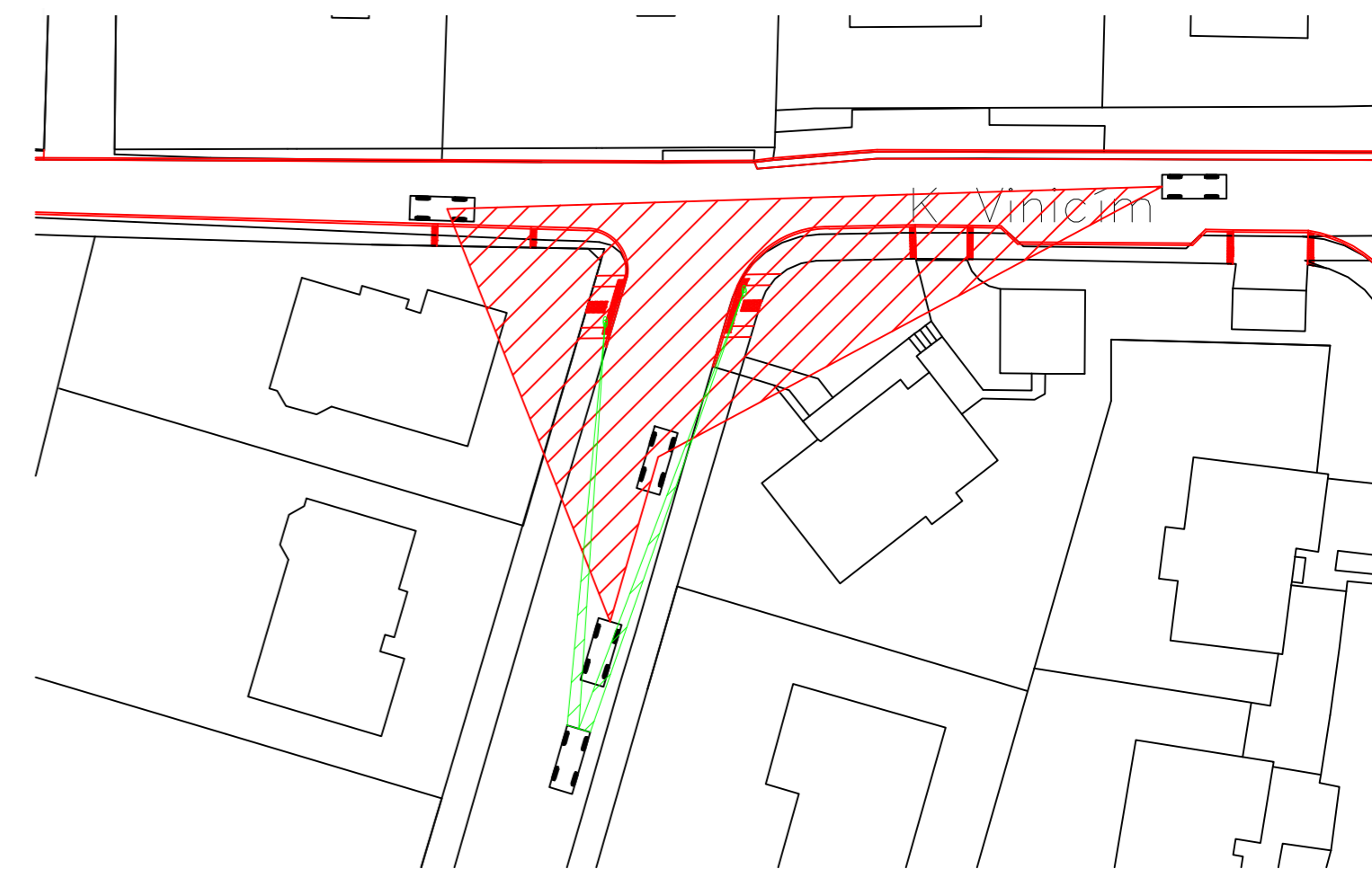
K Vinicím x Ke Strži



K Vinicím x Na Parcelách

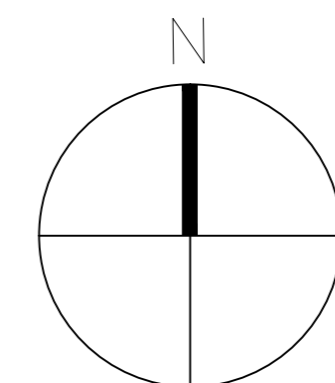


K Vinicím x K Šedivce



#### LEGENDA

- ROZHLEDOVÉ POMĚRY – PŘEDNOST ZPRAVA
- ROZHLEDOVÉ POMĚRY – MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ



POZNÁMKA:  
ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO PŘEDNOST ZPRAVA JSOU VYHODNOCENY DLE ČSN 736102 PRO NEJVYŠŠÍ POVOLENOU RYCHLOST 30km/h. STRANY ROZHLEDOVÝCH TROJÚHELNÍKŮ JSOU X=30m, Y=20m.

ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ JSOU VYHODNOCENY DLE ČSN 736110.

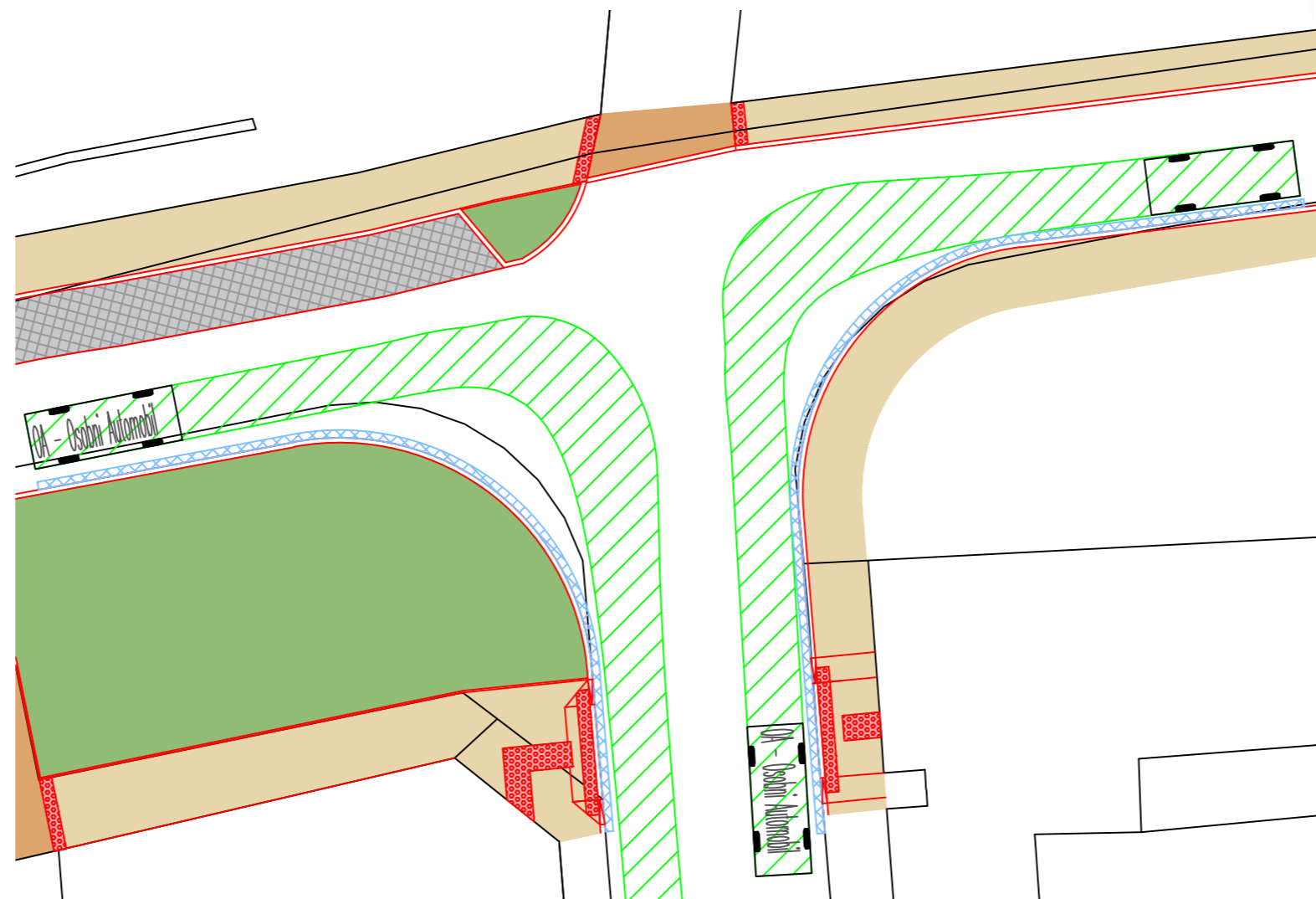
<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ</b> <small>Tháškova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice</small>														
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017											
KATEDRA <b>K136 – SILNIČNÍCH STAVEB</b>				<table border="1"> <tr> <td>MĚŘÍTKO</td> <td>1:500</td> </tr> <tr> <td>DATUM</td> <td>5/2017</td> </tr> <tr> <td>POČET FORMÁTŮ</td> <td>3x4</td> </tr> <tr> <td>STUPEŇ PD</td> <td>STUDIE</td> </tr> <tr> <td>ČÍSLO PŘÍLOHY</td> <td><b>C.4.4</b></td> </tr> </table>	MĚŘÍTKO	1:500	DATUM	5/2017	POČET FORMÁTŮ	3x4	STUPEŇ PD	STUDIE	ČÍSLO PŘÍLOHY	<b>C.4.4</b>
MĚŘÍTKO	1:500													
DATUM	5/2017													
POČET FORMÁTŮ	3x4													
STUPEŇ PD	STUDIE													
ČÍSLO PŘÍLOHY	<b>C.4.4</b>													
PROJEKT <b>BAKALÁŘSKÁ PRÁCE</b> <b>STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE</b>														
NÁZEV PŘÍLOHY <b>ULICE K VINICÍM</b> <b>ROZHLEDOVÉ POMĚRY</b>														

# ULICE K VINICÍM VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 1 M 1:200

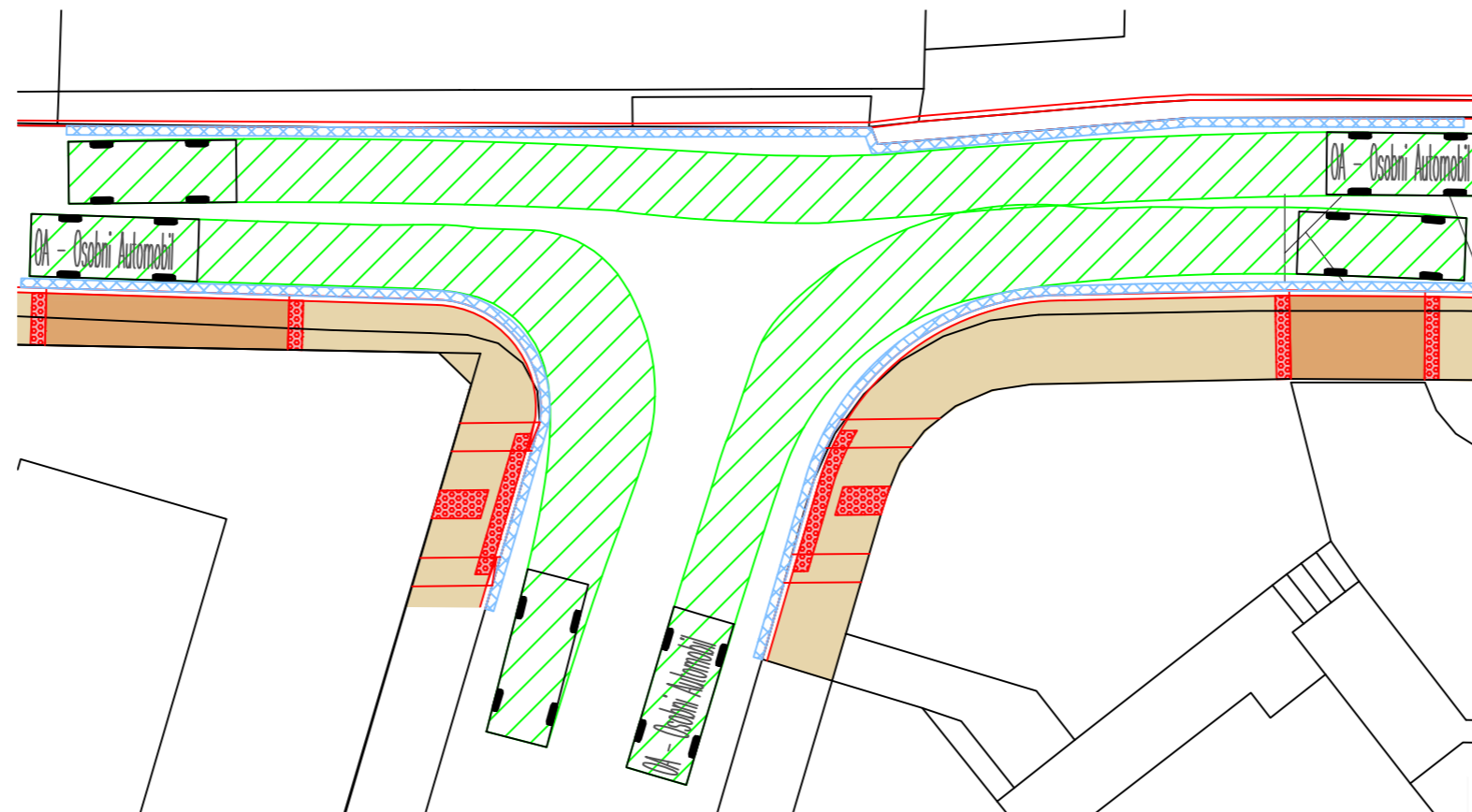
K Vinicím x U Sokolovny x K Hlásku



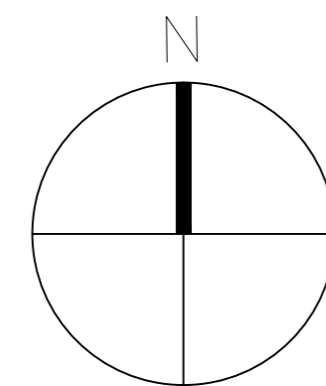
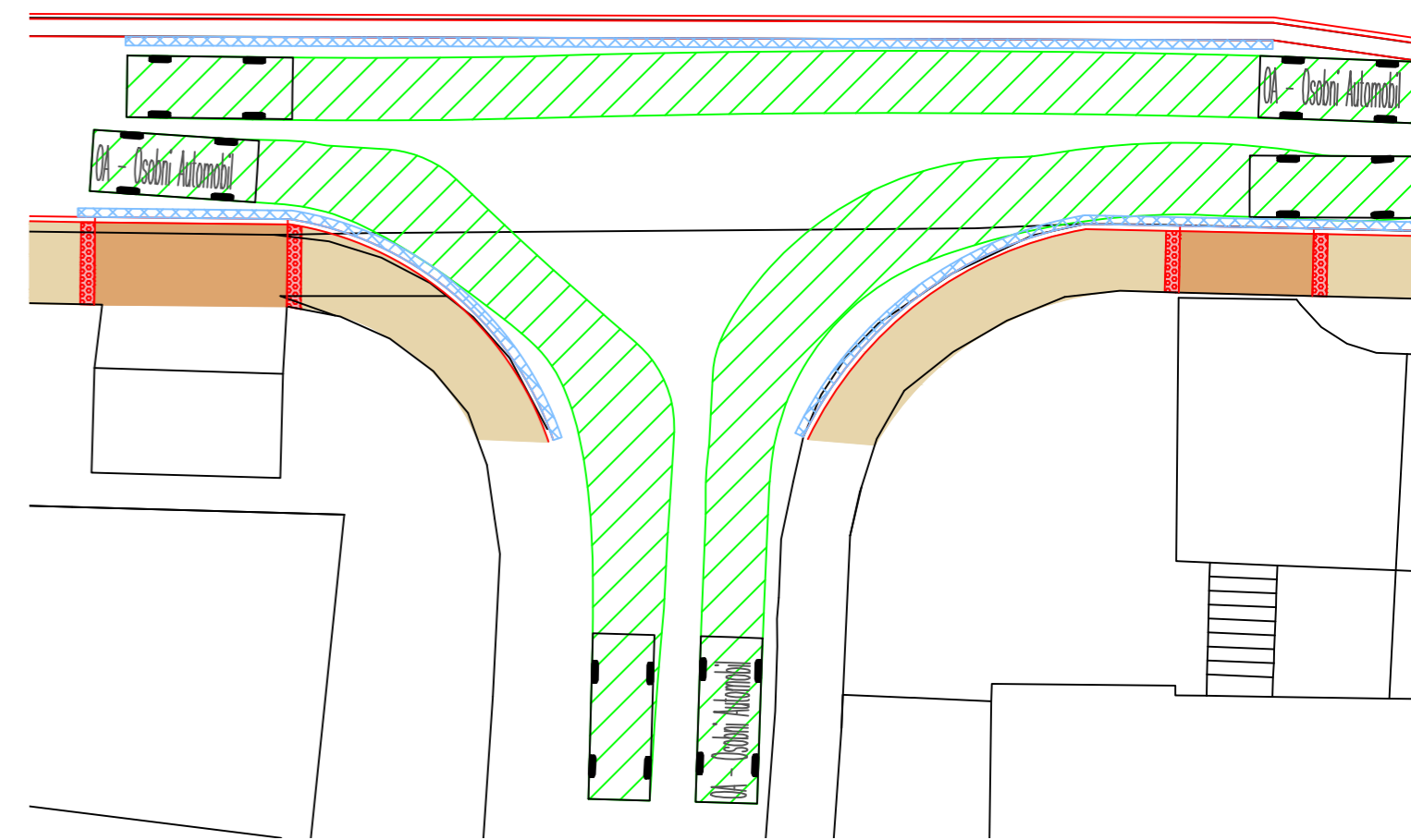
K Vinicím x Na Parcelách



K Vinicím x K Šedivce



K Vinicím x Malý Dvůr



## LEGENDA

- OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA OSOBNÍ AUTOMOBIL 15km/h
- BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$

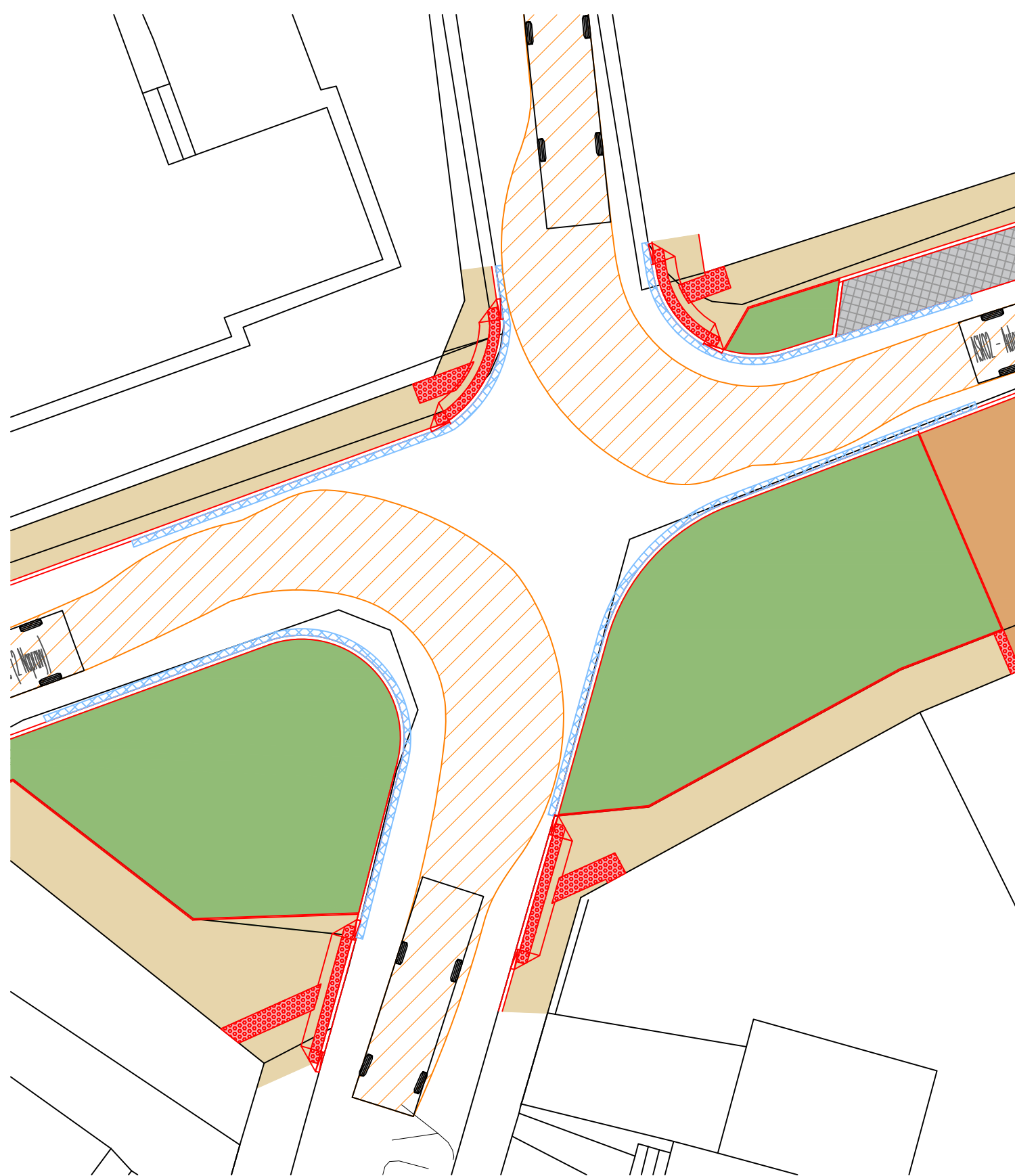
POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice				
VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017	
KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB				MĚŘÍTKO 1:200
PROJEKT BAKALÁŘSKÁ PRÁCE STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE				DATUM 5/2017
NÁZEV PŘÍLOHY ULICE K VINICÍM VLEČNÉ KŘIVKY ČÁST 1				POČET FORMÁTŮ 3x4
				STUPEŇ PD STUDIE
				ČÍSLO PŘÍLOHY C.4.5.a

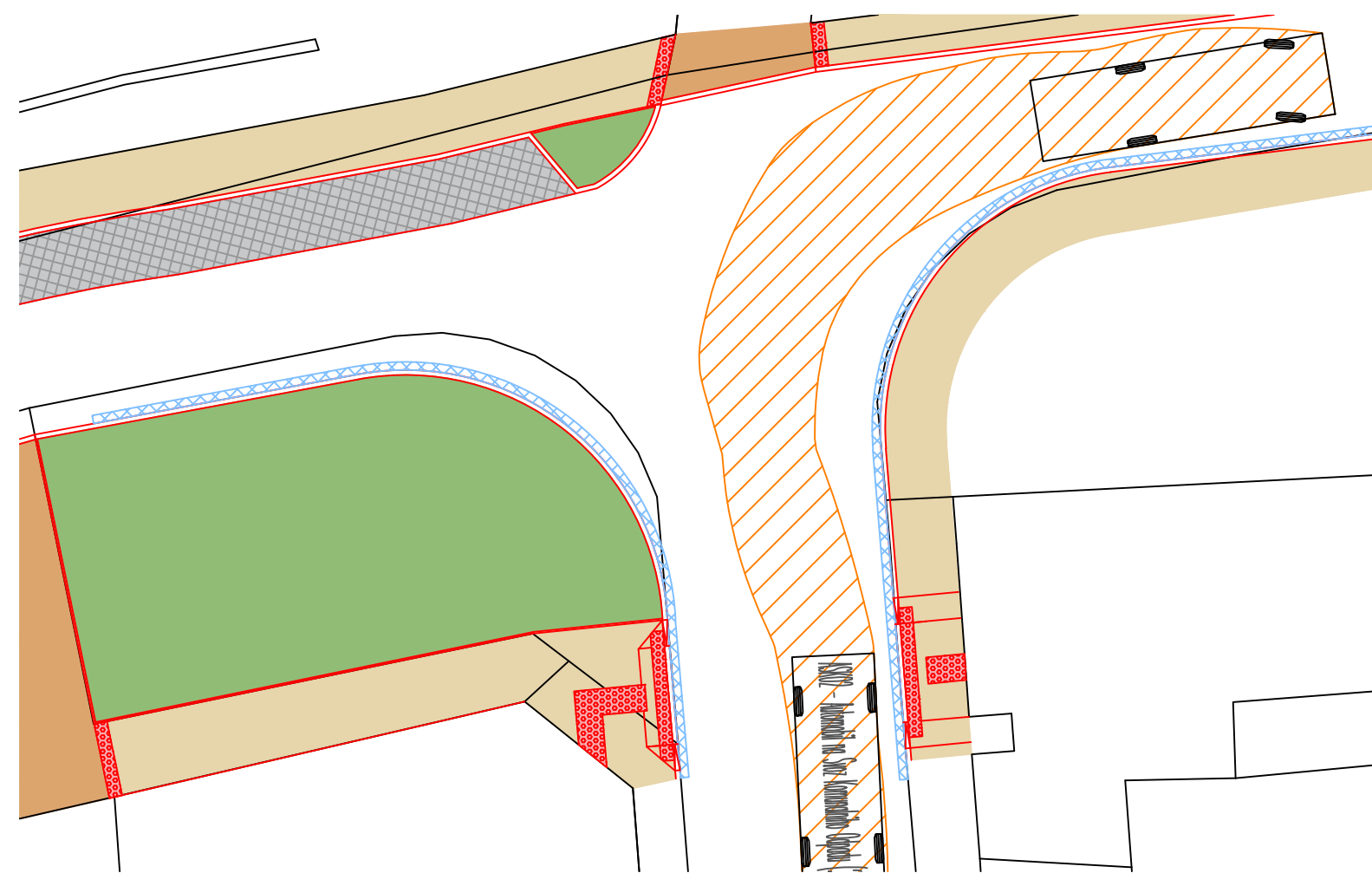
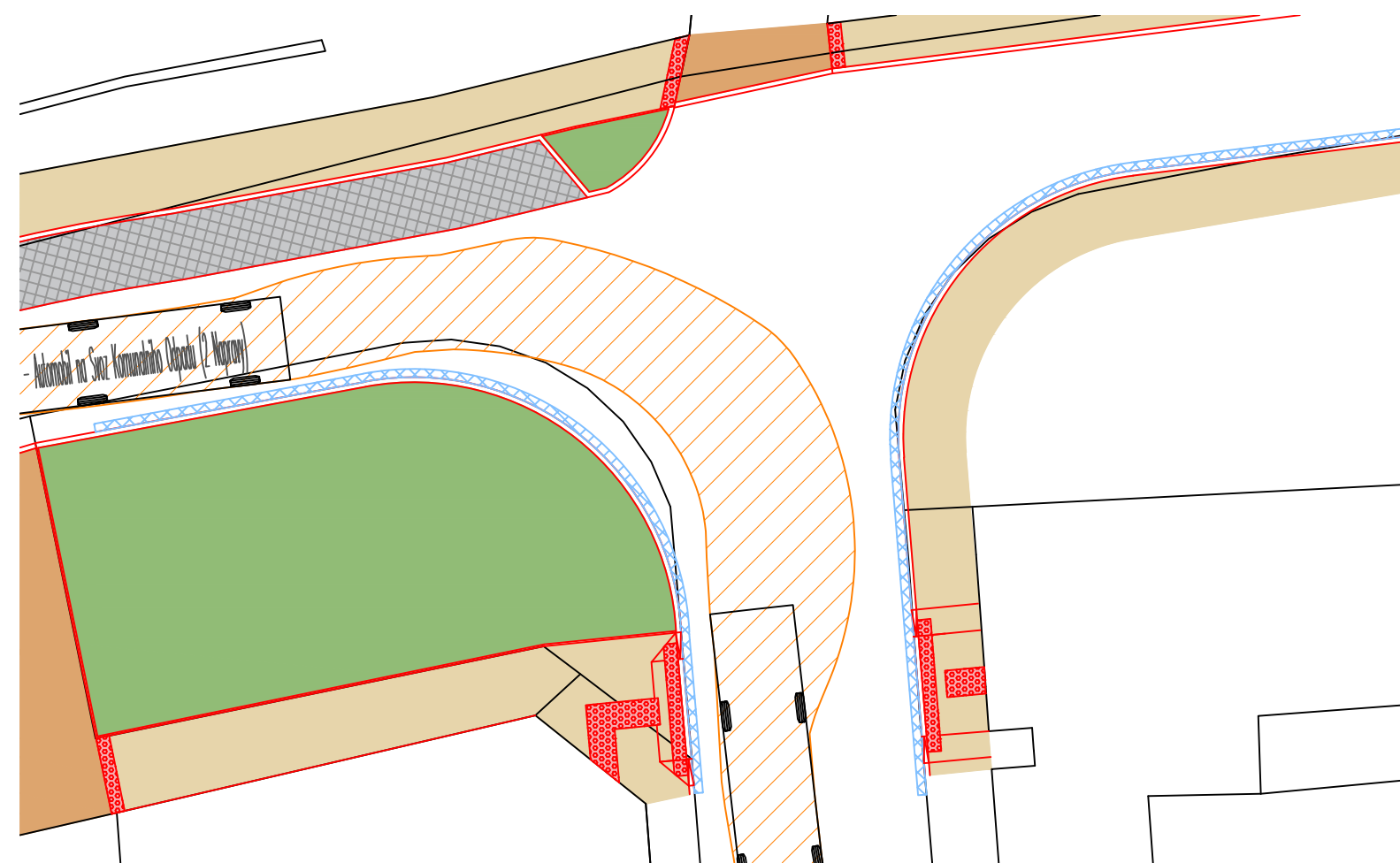


# ULICE K VINICÍM VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 2 M 1:200

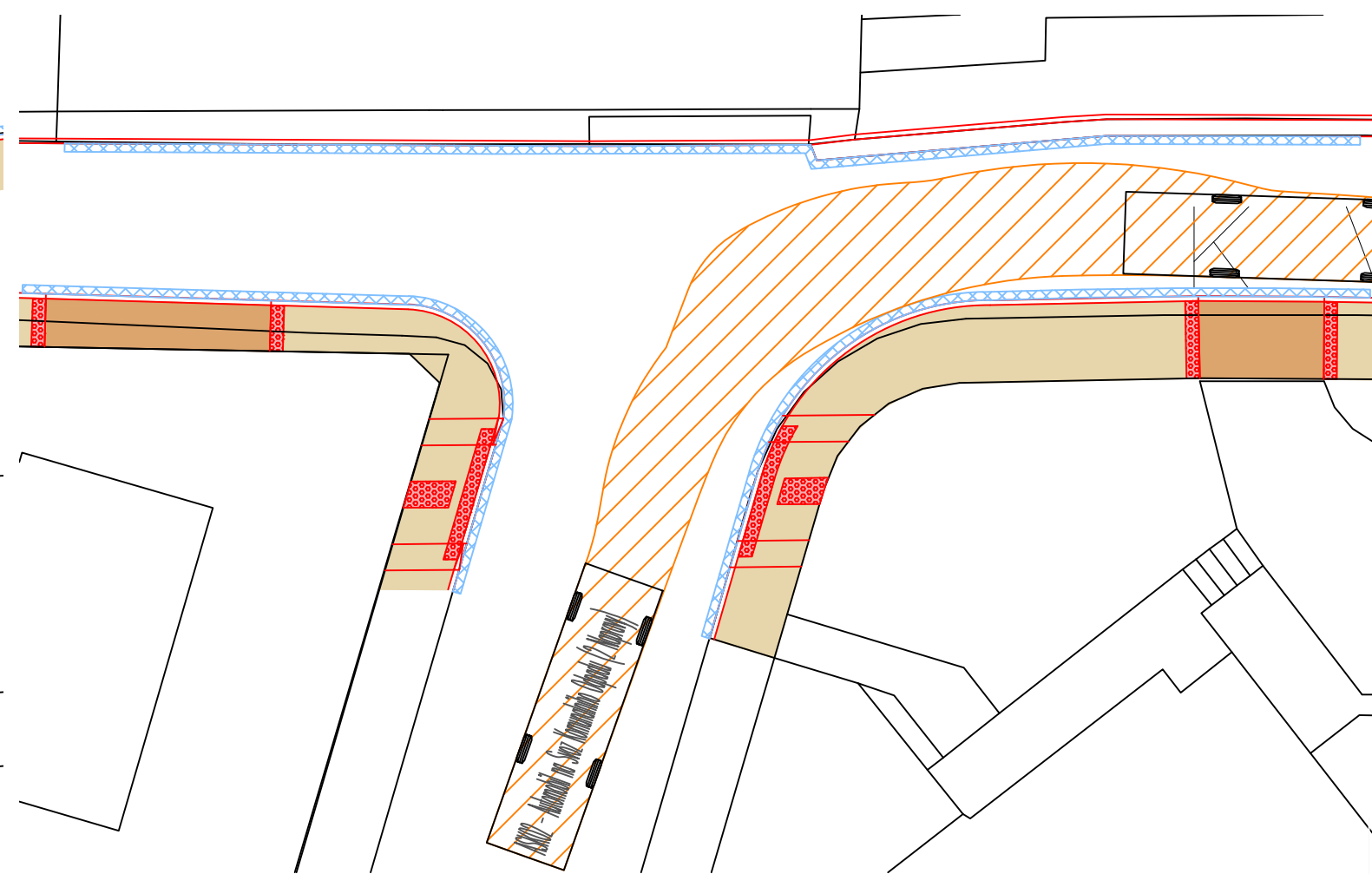
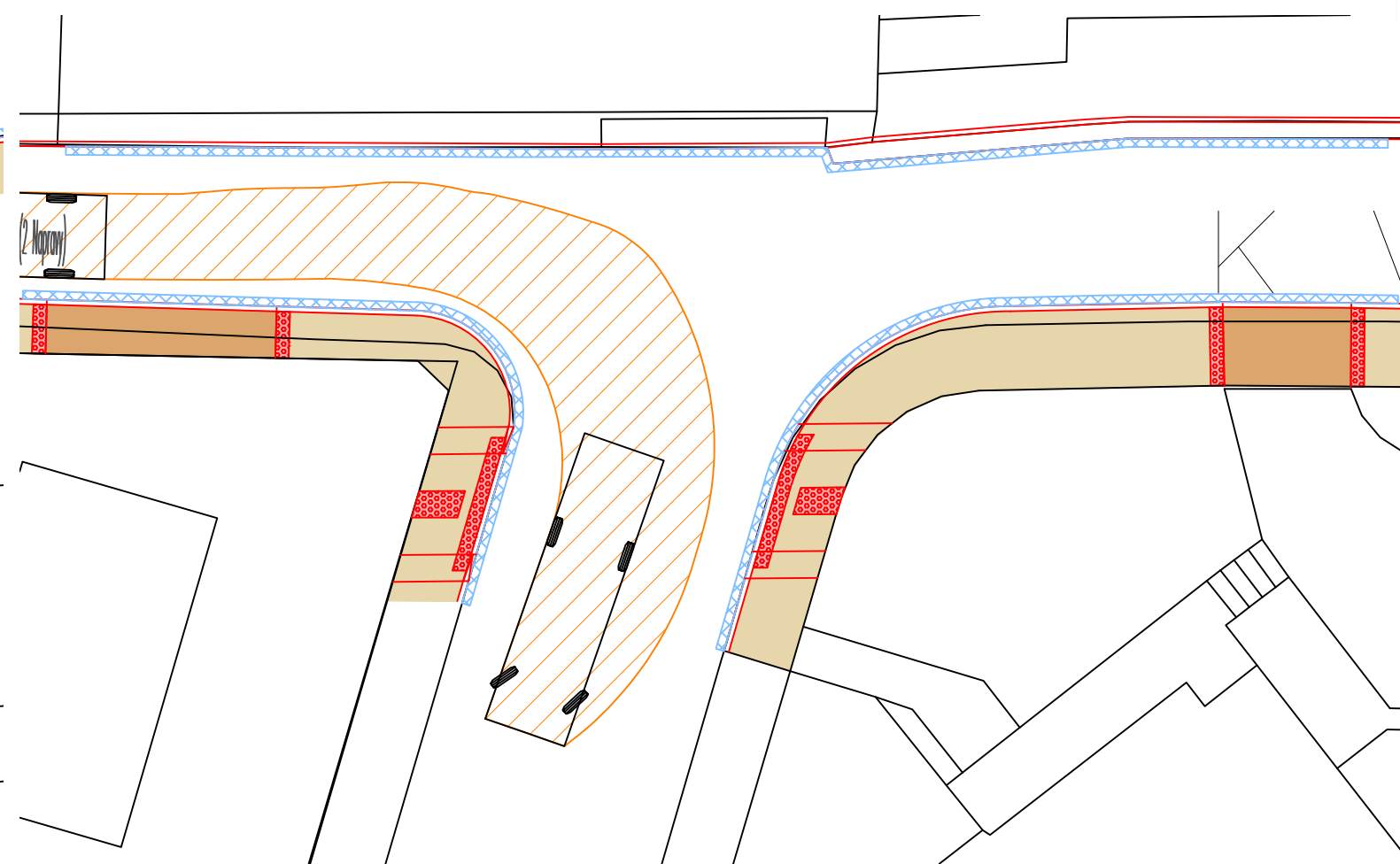
K Vinicím x U Sokolovny x K Hlásku





K Vinicím x Na Parcelách



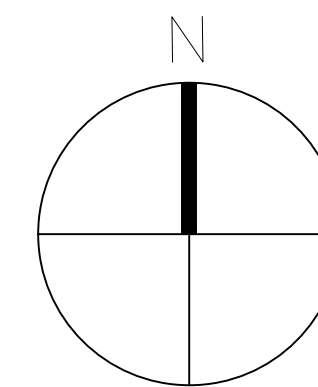
K Vinicím x K Šedivce



## LEGENDA

-  OBALOVÁ VLEČNÁ KŘIVKA AUTOMOBIL NA SVOZ ODPADU RYCHLOST 5km/h
-  BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP  $b_0 = 0,25 \text{ m}$

POZNÁMKA:  
VLEČNÉ KŘIVKY VYHODNOCENY DLE TP 171 – VLEČNÉ KŘIVKY



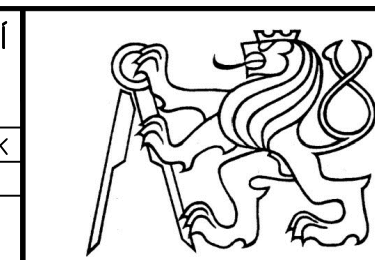
ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ  
Thákurova 7/2077 166 29  
Praha 6 Dejvice

VYPRACOVALA Barbora Hetzerová	KONTROLA Ing. Michal Uhlík, Ph.D.	SEMESTR LETNÍ	AKADEMICKÝ ROK 2016/2017
----------------------------------	--------------------------------------	------------------	-----------------------------

KATEDRA  
K136 – SILNIČNÍCH STAVEB

PROJEKT  
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE  
STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ MČ PRAHA – NEBUŠICE

NÁZEV PŘÍLOHY  
ULICE K VINICÍM  
VLEČNÉ KŘIVKY ČÁST 2



MĚŘÍTKO	1:200
DATUM	5/2017
POČET FORMÁTŮ	4xA4
STUPEŇ PD	STUDIE
ČÍSLO PŘÍLOHY	C.4.5.b





**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

**Katedra silničních staveb**

**Bakalářská práce**

**Studie dopravního řešení MČ Praha - Nebušice**

**Příloha D**

**FOTODOKUMENTACE**

Vypracovala:

**Barbora Hetzerová**

Studijní program:

**Stavební inženýrství**

Studijní obor:

**Konstrukce a dopravní stavby**

Vedoucí práce:

**Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**



*Foto 1: Pohled na křižovatku ulic Hornofova x Na Parcelách (pohled na jih z ulice Na Parcelách, 05/2017)*



*Foto 2: Pohled na křižovatku ulic Průhonská x Na Parcelách (pohled na východ z ulice Průhonská, 05/2017)*





*Foto 3: Pohled na křižovatku ulic K Vinicím x Na Parcelách (pohled na východ z ulice K Vinicím, 05/2017)*



*Foto 4: Ulice K Vinicím (pohled směr. na východ, 05/2017)*





*Foto 5: Ulice K Vinicím (pohled směr. na východ, 05/2017)*



*Foto 6: Ulice K Vinicím (pohled směr na východ, 05/2017)*





Foto 7: Aktuální stav příčného prahu v ulici K Vinicím (05/2017)



Foto 8: Ulice K Vinicím, začátek jednosměrné části (pohled směr na východ, 05/2017)





*Foto 9: Pohled na zarůstající cyklistický pruh v ulici K Vinicím (05/2017)*



*Foto 10: Ulice K Vinicím (pohled směr na východ č.5, 05/2017)*





Foto 11: Pokračování cyklistických tras A17 a A34 k retenční nádrži Nebušice (05/2017)



Foto 12: Ukázka nadbytečného umístění značky IP6 – Přechod pro chodce na vedlejší komunikaci (ulice Na Parcelách, zdroj: mapy.cz)



*Foto 13: Ukázka nadbytečného užití značky P4 – vedlejší komunikace na výjezdu z obytné zóny (ulice Malý dvůr, zdroj: mapy.cz)*