



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Tereza Adamcová

Studie zklidnění dopravy a úpravy uličních prostor v obci
Dobšice

Diplomová práce

2018

K612 Ústav dopravních systémů

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Tereza Adamcová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – DS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Studie zklidnění dopravy a úprav uličních prostor v obci Dobšice**

Název tématu (anglicky): Study of Traffic Calming and Adjustment of Street Areas in Dobšice

Zásady pro vypracování

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

- popis stávajícího dopravního řešení na páteřních komunikacích v obci
- analýza dopravní nehodovosti v obci
- bezpečnostní inspekce na páteřních komunikacích v obci
- analýza tranzitní dopravy v obci
- analýza dřívějších projektů a koncepcí řešících úpravy na páteřních komunikacích v obci
- koncepční návrh úprav páteřních komunikací v obci se zaměřením na zklidnění dopravy a humanizaci uličního prostoru
- podrobný návrh úprav prostoru návsi



- Rozsah grafických prací: přehledná mapa problémových míst
 vzorové příčné řezy páteřních komunikací
 situační výkres úprav návsi
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (vč. obrázků, tabulek a grafů)
- Seznam odborné literatury: BIPK – Metodika provádění (CDV, 2013)
 ČSN 73 6102, ČSN 73 6110
 TP MDČR č. 131, 133, 145, 169, 179

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

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2017**
 (datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **29. května 2018**
 a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
 b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Otakar Vacín, Ph.D.
 vedoucí Ústavu dopravních systémů



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

Potvrzují převzetí zadání diplomové práce.

Bc. Tereza Adamcová
 jméno a podpis studenta

V Praze dne 30. června 2017

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji Ing. Tomáši Padělkovi, Ph.D. za odborné vedení a konzultování diplomové práce a za rady, které mi poskytoval po celou dobu mého studia. Dále bych chtěla poděkovat obci Dobšice za spolupráci při vzniku této práce a za poskytnutí informací a materiálů. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

Prohlášení

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

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

Nemám závažný důvod proti použití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 29. 5. 2018

.....

Tereza Adamcová

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

STUDIE ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY A ÚPRAVY ULIČNÍCH PROSTOR V OBCI
DOBŠICE

diplomová práce

červen 2018

Bc. Tereza Adamcová

ABSTRAKT:

Předmětem této diplomové práce s názvem "Studie zklidnění dopravy a úpravy uličních prostor v obci Dobšice" je nejprve analyzovat současný stav dopravy a páteřních komunikací v obci a na základě této analýzy nalézt nedostatky, které se následně stávají vstupními hodnotami pro tvorbu územní studie. V rámci územní studie je cílem navrhnout takový uliční prostor, který je optimální pro danou dopravní zátěž, efektivně využitelný pro obyvatele obce.

KLÍČOVÁ SLOVA:

bezpečnostní inspekce, zklidňování dopravy, nehodovost, průzkum dopravy

ABSTRACT:

The aim of this diploma thesis called „ Study of Traffic Calming and Adjustment of Street Areas in Dobšice“ is to first analyze the current state of transport and backbone communications in the municipality and on the basis of this analysis to find shortcomings, which subsequently become inputs for the creation of a territorial study. Within the scope of a territorial study, the aim is to design such a street-level space that is optimal for the given traffic load and is effectively utilized by the village's inhabitants.

KEY WORDS:

safety inspection, soothing of transportation, accidents, survey of transportation

Obsah

OBSAH	7
SEZNAM ZKRATEK	10
1. ÚVOD	11
2. OBEC DOBŠICE	12
2.1. HISTORIE OBCE	13
2.1.1. Libněves	13
2.1.2. Cukrovar v Libněvsi	14
2.1.3. Řepařská drážka Libněves – Radovesnice	17
2.1.4. Dobšice	20
2.2. SLAVNÍ RODÁCI	24
2.2.1. Josef Navrátil – Ratili	24
2.2.2. Zdeněk Pohl	25
2.2.3. Václav Ježek	25
2.2.4. Zdeněk Babor	25
2.2.5. Miloslav Kolínský	26
2.3. PAMÁTKY	26
2.3.1. Památník Boží muka	26
2.3.2. Památník obětem I. a II. světové války	27
2.3.3. Keltské muzeum v Dobšicích	28
2.3.4. Hřbitov	30
2.4. SOUČASNOST	30
2.5. HISTORIE OBCE V DATECH	33
2.6. DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	34
2.6.1. Silniční doprava	34
2.6.2. Železniční doprava	35
2.6.3. Cyklistická doprava	36
2.6.4. Pěší doprava a turistika	37
2.6.5. Veřejná hromadná doprava	37
2.6.6. Vodní doprava	37
2.6.7. Letecká doprava	37
3. ANALÝZA NEHODOVOSTI V OBCI	38
3.1. NEHODY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	38
3.2. NEHODY NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH	40
4. BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍ KOMUNIKACE	40

4.1.	METODIKA BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE	41
4.2.	MINIMÁLNÍ ROZSAH BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE	42
4.2.1.	Prověření dostupných dopravně inženýrských charakteristik (rychlost, hustota, intenzita)	42
4.2.2.	Prověření šířkového uspořádání prostoru komunikace, včetně způsobu zajištění přechodu komunikace do zastavěného území	42
4.2.3.	Posouzení směrového a výškového vedení	43
4.2.4.	Posouzení uspořádání komunikace	43
4.2.5.	Bezpečnostní rizika	44
5.	ANALÝZA TRANZITNÍ DOPRAVY	50
6.	ANALÝZA PŘEDCHOZÍCH NÁVRHŮ A KONCEPCÍ	57
6.1.	PŘIPOMÍNKY OBYVATEL	58
7.	KONCEPČNÍ NÁVRH ÚPRAV KOMUNIKACÍ V OBCI DOBŠICE	60
7.1.	ZÁBOR POZEMKŮ	60
7.2.	NÁVRH ÚPRAV KOMUNIKACE III/32810	65
7.3.	PROPOJENÍ ULICE V DRÁŽKÁCH A "U NOVOTNU", OPRAVA POVRCHŮ	66
7.4.	ÚPRAVA AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY DOBŠICE	66
7.5.	ÚPRAVA "ESÍČKA"	66
7.6.	OPRAVA CHODNÍKŮ V LOKALITĚ ZÁMEČEK	66
7.7.	ÚPRAVA AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY LIBNĚVES	67
7.8.	DOPLNĚNÍ CHODNÍKŮ V LIBNĚVSI	67
7.9.	PARKOVÁNÍ V OBCI	67
8.	PODROBNÝ NÁVRH ÚPRAV PROSTORU NÁVSI	68
8.1.	AKTUÁLNÍ STAV	68
8.2.	NOVÝ NÁVRH	68
9.	NÁVRH POUŽITÝCH MATERIÁLŮ A MOBILIÁŘE	70
9.1.	DLAŽBY	70
9.2.	MOBILIÁŘ	72
9.3.	ZELEŇ	73
10.	ZÁVĚR	74
11.	POUŽITÉ ZDROJE	75
12.	SEZNAM OBRÁZKŮ	79
13.	SEZNAM TABULEK	81

14.	SEZNAM GRAFŮ	82
15.	SEZNAM PŘÍLOH	83

Seznam zkratek

q	metrický cent
OA	osobní automobil do 3,5 t
TNV	těžké nákladní vozidlo nad 12 t
LNV	lehké nákladní vozidlo nad 3,5 t
M	jednostopé motorové vozidlo
A	autobus
C	cyklista

1. Úvod

Tématem mé diplomové práce je „Studie zklidnění dopravy a uličních prostor v obci Dobšice“.

Obec Dobšice se po výstavbě inženýrských sítí rozhodla řešit úpravu uličních prostor. V roce 2015 proběhlo výběrové řízení na zpracovatele této studie, avšak výsledné návrhy se v obci nesešly s pozitivní odezvou ze strany obyvatel a k dalšímu řešení a následné realizaci tak nedošlo. Ze strany zastupitelstva obce a místního sdružení o.s. Dobšané byl vznesen požadavek na vypracování variantní územní studie uličních prostor v obci. Jedná se zejména o návrh umístění chybějících chodníků v části obce Dobšice a řešení cyklistické dopravy od obecního úřadu směrem ke hřbitovu. Vzhledem k tomu, že v obci žiji a záleží mi na vzhledu obce, rozhodla jsem se formou diplomové práce zpracovat toto téma, jehož výsledky bych mohla potenciálně vidět zrealizované.

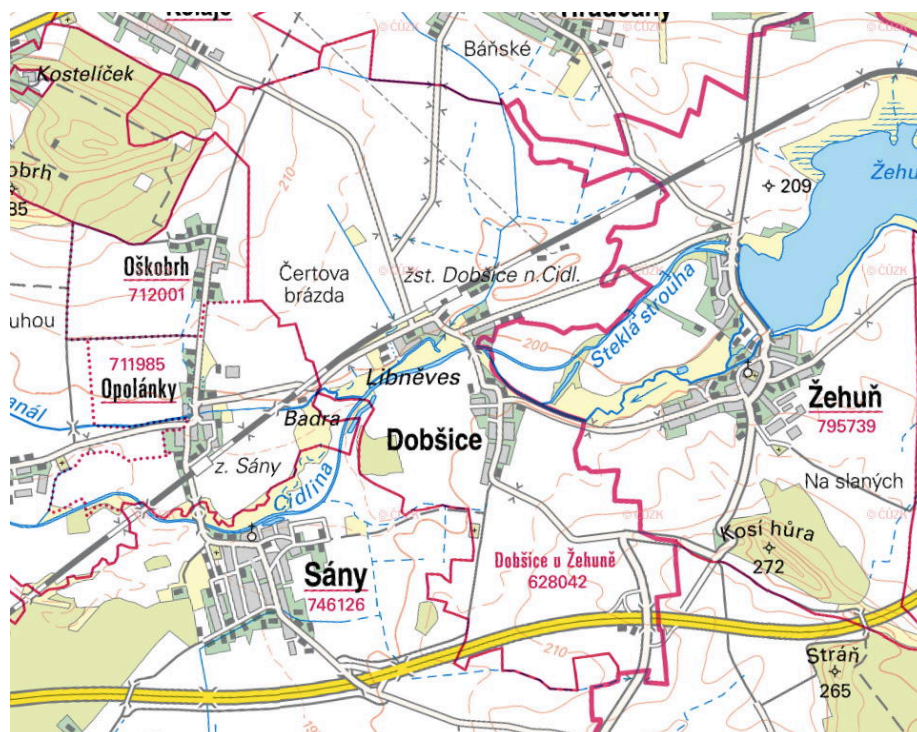
V diplomové práci se budu zabývat vytvořením koncepce sítě komunikací nejen v části Dobšice ale v celé obci. Zaměřím se na rozšíření komunikací v souladu s řešením ploch pro zranitelné účastníky silničního provozu, zastávek MHD, parkovacích stání, centrálního prostoru před obecním úřadem a doplnění zeleně. V souvislosti s otevřením dálnice D11 došlo ke zvýšení objemu dopravy v obci, a proto bude součástí práce průzkum dopravy v obci se zaměřením na tranzitní dopravu.

2. Obec Dobšice

Obec Dobšice se nachází ve Středočeském kraji v okrese Nymburk, ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Poděbrady a ve správním obvodu obce s pověřeným obecním úřadem Městec Králové. K obci patří i základní sídelní jednotka Libněves, viz obrázek 1 a 2.



Obrázek 1- Umístění obce v rámci ČR [1]



Obrázek 2 - Katastrální území obce [2]

2.1. Historie obce

2.1.1. Libněves

Dříve samostatná obec, dnes místní část obce Dobšice nacházející se 10 km východně od Poděbrad a 3 km jihovýchodně od vrchu Oškobrh.

Písemně byla Libněves poprvé připomínána r. 1300 v souvislosti s Petrem z Libněvsí. Své majetky zde patrně měl i svatojiřský klášter. Obec je uvedena v listině abatyše Sofie z kláštera sv. Jiří na Pražském hradě datované k 1.1.1316 a potvrzené 1.1.1331 pražským biskupem Janem. Listina se nedochovala v originále, ale pouze jako inzert v konfirmaci krále Karla IV. a je uložena ve Státním ústředním archivu v Praze.

Na zdejší tvrzi sídlil r. 1410 Jan Kojata z Libněvsí a ze Zásady (majitel hradu Návarova a tvrze Zásadky). R. 1416 zdědil ves i tvrz jeho syn Petr Čúch ze Zásady a Návarova, přívrženec Jiřího z Poděbrad. Petrova dcera Johanka potom Jiřímu z Poděbrad postoupila všechny své statky a Libněves se tak dostala k panství Poděbrady.

V 16. stol. byl uváděn dvůr Libněves jako součást statku Žiželice, s ním byla obec připojena k panství Chlumeck. Zdejší dvůr, náležející k Žiželickému statku přešel v šestnáctém století ke chlumeckému panství Kinských. [5]



Obrázek 3 - Libněveský dvůr [5]

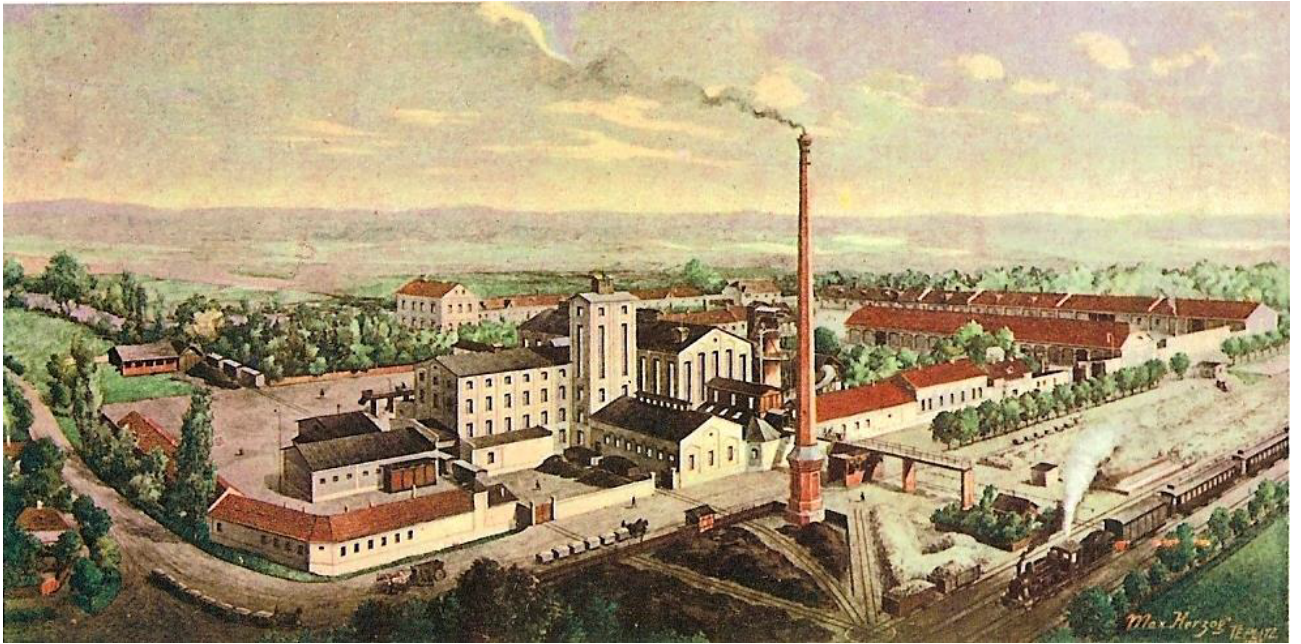
2.1.2. Cukrovar v Libněvsi

Na počátku 18. stol. byl nájemcem libněveského dvora pražský velkoobchodník J. E. Herz, který v obci v letech 1835-1836 založil jeden z nejstarších cukrovarů v Pocerině.

J. E. Herz, pražský židovský obchodník a podnikatel byl jedním z prvních, kdo pochopil slibnou budoucnost cukrovarnictví. Na statku v Libněvsi, pronajatém od chlumeckých Kinských, započal s výrobou cukru již v roce 1835. Cukrovar v Libněvsi pro něj zařizuje firma Josefa a Franze Ringhoffera. Jako datum zřízení cukrovaru je nejčastěji uváděn rok 1837. Původně cukrovar produkoval pouze sirup (syrob). Sudy se sirupem byly po fošnami vyztužené stezce váleny k silnici u Kolají, vesnici vzdálené 3 km. Vesnicí procházela jedna z nejdůležitějších obchodních tras křižujících království, silnice Praha – Hradec Králové – Náchod – pruská hranice. Zde se nakládaly na vozy a odvážely k dalšímu zpracování do rafinerií na Karlově a na Zbraslavi. Aby Herz podpořil pěstování cukrovky a současně si zajistil dostatečný přísun suroviny, najal si i další pozemky patřící k dvorům v chlumeckém, poděbradském a dymokurském panství.

Po roce 1845 byl cukrovar rozšířen na zařízení lisové a vyráběl se zde homolový cukr. V roce 1877 byl zrekonstruován na zařízení difusní a výrobu výlučné suroviny.

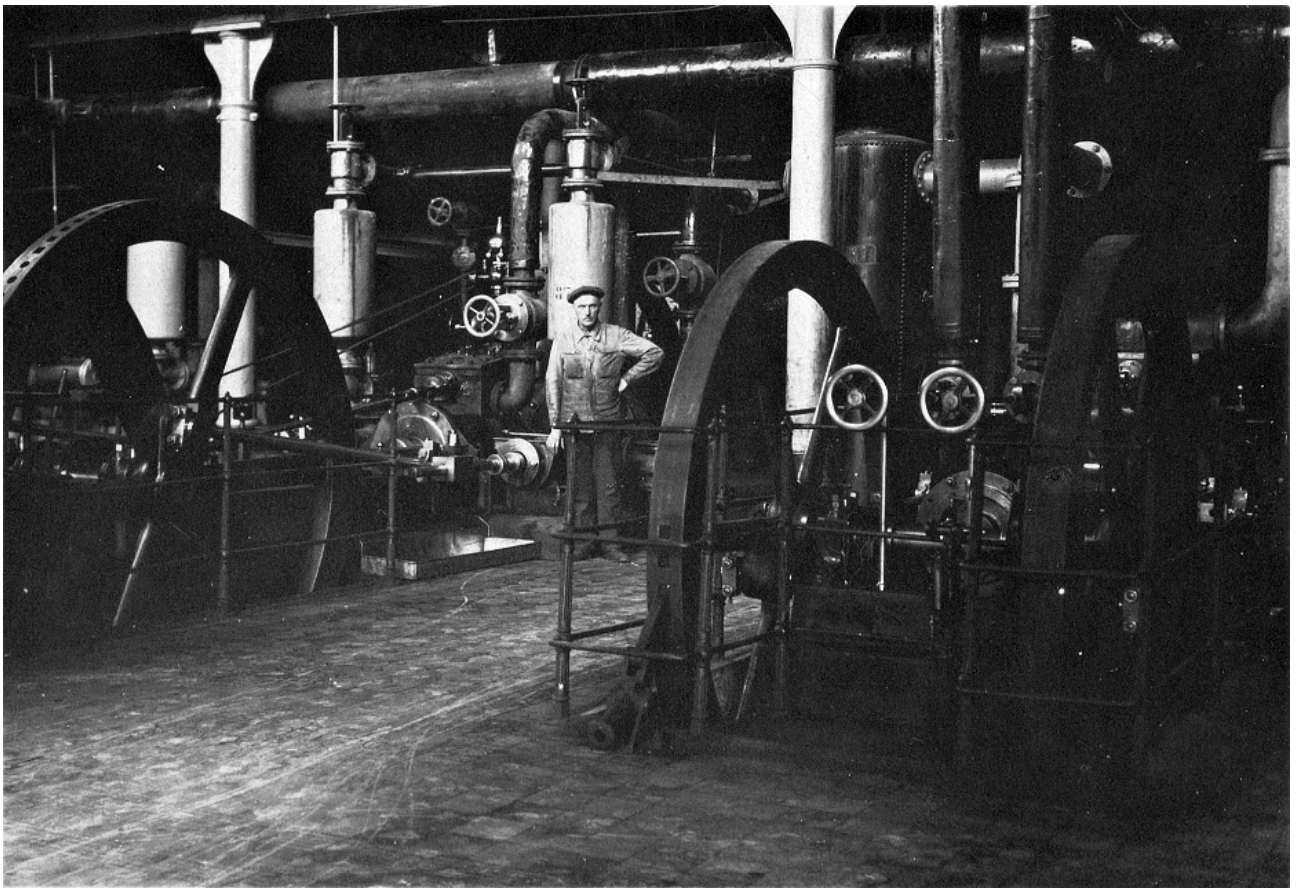
Po J. E. Herzovi se závod s najatými dvory ujal jeho zeť, vídeňský bankéř Louis z Herberů a vedl jej až do roku 1888. V tomto roce přešel závod se dvory Libněves, Bář, Korec a Levín s Hradištěm na komanditní společnost pod firmou J. E. Herz, nástupce předchozí v. o. s. Roku 1894 před započítáním kampaně cukrovar vyhořel a v srpnu r. 1895 byl znova zřízen na nejmodernějších základech. Ředitelem cukrovaru byl Karel Pohl, pak jeho syn Leopold Pohl. Roku 1923 po zúrodnění půdy v Radovesnicích pro pěstování cukrovky, byla vybudována úzkokolejná dráha do cukrovaru v Libněvsi. Zrušili ji v roce 1959. Výroba v cukrovaru neustále stoupala. V posledních letech se zpracovalo za 24 hodiny 8000 q řepy. Zaměstnání tu našlo mnoho lidí z okolí. V důsledku hospodářské krize však cukrovar zbankrotoval a byl v roce 1933 zbourán. [6]



Obrázek 4 - Cukrovar v Libněvsi v době svého rozkvětu [5]



Obrázek 5 – Libňoves - Cukrovar [5]



Obrázek 6- Vybavení cukrovaru [5]



Obrázek 7 - Bourání cukrovaru [5]



Obrázek 8 - Pohled na nádraží a Prkennou uličku [5]

2.1.3. Řepařská drážka Libněves – Radovesnice

Úzkokolejka Libněves cukrovar - Radovesnice nákladíště byla v provozu od roku 1925 do roku 1959. Délka drážky byla 14 km s rozchodem koleji 600 mm. Předchůdcem této úzkokolejky byla drážka s koňským potahem, o níž nejsou písemné důkazy, informace jsou získané od pamětníků z vyprávění. Tato drážka nebyla nikdy povolena zemskými úřady, ale byla povolena pouze poděbradským hejtmánstvím v součinnosti s novobydžovským.

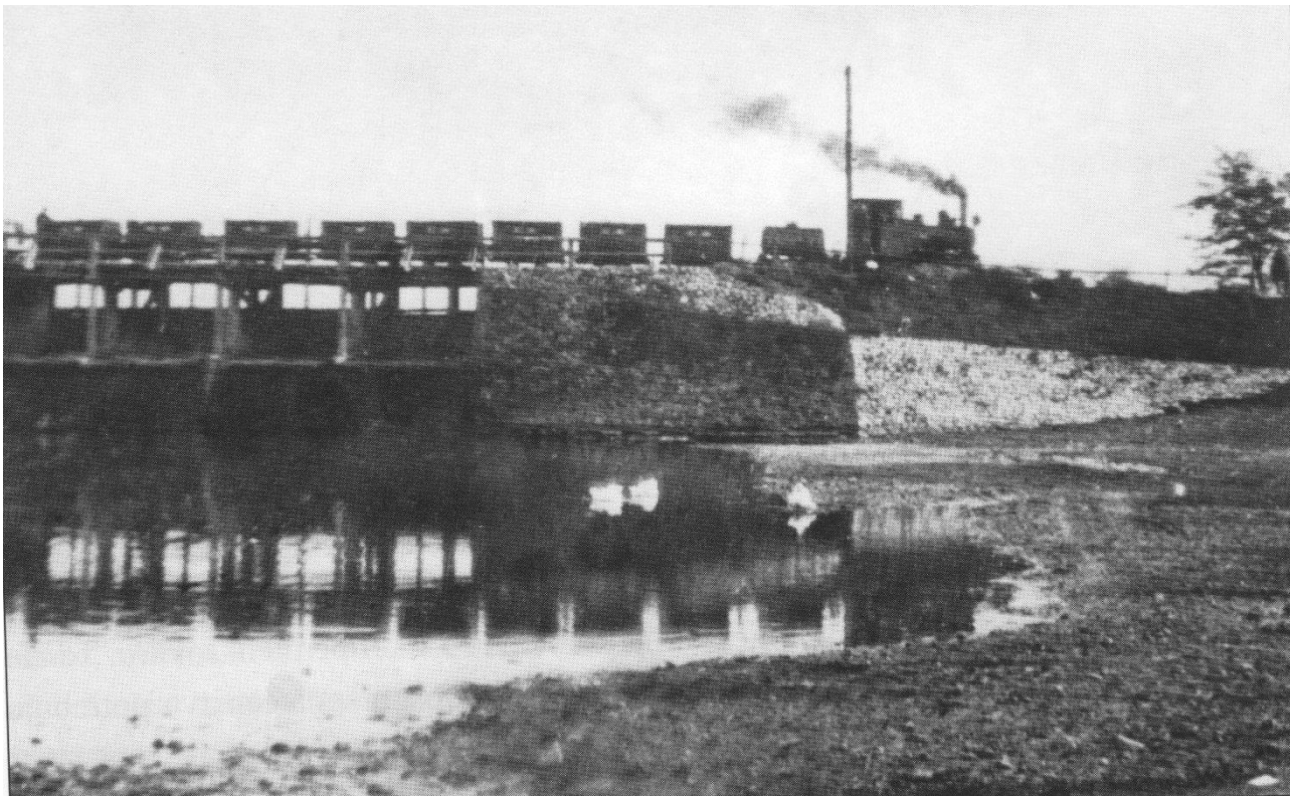
Protože doprava řepy koňskou dráhou za pomoci dvaceti párů koní byla náročná, uvažovalo se převést ji na parní pohon. Po kampani roku 1923 bylo rozhodnuto o přechodu na parní pohon, avšak dosavadní trať se nedala pro parní provoz použít. Musela se postavit trať zcela nová, pokud možno v ose původní koňky. Zemská politická správa projekt schválila 14. července 1924, kolaudace se konala 14. září 1925 a od 18. září 1925 se trať začala používat. [5]



Obrázek 9 - Řepařská drážka v mapě [5]



Obrázek 10 - Řepařská drážka-oblouk u žehuňských sádek [5]



Obrázek 11 - Vlak na mostě Žehuňského rybníka Pod osmi v roce 1928 [5]



Obrázek 12 - Podzim 1954 – vláček na novém betonovém mostě stále ještě slouží k dopravě řepy na překladiště v Libněvsí, odkud se odváží do cukrovaru [5]

2.1.4. Dobšice

Rozloha obce je poměrně velká, činí 667 ha. Leží v nadmořské výšce 200 m. n. m., na okraji Polabské nížiny. V katastru obce bylo objeveno v roce 1899 galské pohřebiště, jehož nálezy jsou uloženy v muzeu v Poděbradech. [6]

První zmínka o obci pochází z roku 1374. Je uvedena v nejstarším urbáři rožmberského zboží, uloženém v Národní knihovně České republiky v Praze. Zmíněný urbář je datován do roku 1374. Dobšice jsou zde zmiňovány jako „villa Dobrczycz“. [6]

Počátkem 15. století stávala v Dobšicích tvrz. Sídlil na ní Jan Kyjata ze Zásady, v roce 1430 pak Jan z Hostic. Dle místní pověsti byla tvrz v obci a zámek za Cidlinou. Od té doby se říká tomuto místu Na Zámečku, od r. 1925 zde stojí nové domky. V 16. století dvůr Libněves náležel k Žiželickému statku a s ním byla ves připojena k Chlumeckému panství. [6]

Obec Dobšice neměla až do roku 1900 silniční spojení se sousedními obcemi. Teprve v roce 1903 byla vystavěna silnice k Žehuni (nynější III/32812) nákladem 9625 Kč, roku 1921 k Chrčicím (ke Kozí hůře, nynější III/32810) nákladem 130 000 Kč a konečně k hájku (polní cesta ke hřbitovu) r. 1927 nákladem 32 000,- Kč. Silnice byly stavěny většinou z kamene (opuky) nalámané na obecním pozemku na kopci a zasypány pískem, dodaným z polí hospodářů. [6]



Obrázek 13 - Dobšice r.1919 [5]



Obrázek 14 - Společenská akce na návsi [5]



Obrázek 15 - Pohled ke hřbitovu [5]



Obrázek 16 - Pohled od hřbitova [5]



Obrázek 17 - Dům č.p.74 (postaveno v r.1922) [5]



Obrázek 18 - Pohled z vrchní část obce ke hřbitovui [5]



Obrázek 19 - Vrchní část obce – pohled od hřbitova u č.p.66 [5]

2.2. Slavní rodáci

2.2.1. Josef Navrátil – Ratili

Dne 13. dubna 1840 se v Dobšicích čp. 16 narodil významný pěvec, vynikající tenorista Josef Navrátil – Ratili jako nejmladší syn sedláka Jana Navrátila a jeho manželky Rozálie, rozené Pošíkové z Budiměřic.

Působil jako učitel v Městci Králové a jeho velkou láskou od dětství byl zpěv. Odešel do Prahy, kde vystupoval ve sboru Prozatímního divadla. Ředitel divadla ho i přes prokazatelný talent a schopnosti nechtěl z osobních důvodů angažovat jako sólistu. Ratili se však nevzdal a nastudoval slavnou operu i pro jediné příležitostné vystoupení. Dostal tak možnost zpívat spolu se slavnou Enriche Masaccio. Měl velký úspěch a Enriche mu nabídla, aby s ní vystupoval ve Finsku. Odtud Ratili odjel na velké koncertní turné po carském Rusku a dostal se do Gruzie, kde poznal krásu lidové hudby této země. Během celého pobytu v Gruzii sledoval zprávy o stavbě Národního divadla, na jehož prknech toužil vystoupit. I přes velké úspěchy byl však znovu odmítnut. Vrátil se proto do Gruzie a založil zde první pěvecký lidový sbor. Později založil i gruzínskou Národní operu.

O jeho životě byl režisérem Georgiem Kazatozišvilim v roce 1983 natočen film v česko-gruzínské koprodukcí pod názvem „Písňe by neměly umírat“. Scénář napsali O. Zelenka a G. Badridze podle námětu Vladimíra Požara. V hlavní roli pěvce se představil Vít Olmer.

Rodný dům Josefa Navrátila-Ratili byl opraven a je ve vlastnictví obecního úřadu. Je v něm umístěna expozice místních tradic, spolků a rodáků a komunitní centrum. [5, 8]

2.2.2. Zdeněk Pohl

Zdeněk Pohl patřil v dobách první republiky k motoristické elitě. Narodil se 19. května 1907. Jako první v historii vyhrál v roce 1929 pardubickou Zlatou přilbu, a to na dvouválcovém modelu motocyklu Indian s rozvodem OHV z roku 1927-28. Ve 30. letech předsedal z motocyklů na automobily značky Bugatti 1500. Spolu s Eliškou Junkovou, jejím manželem Čeňkem nebo Jiřím Lobkovicem se Zdeněk Pohl těšil v motoristickém světě obrovské úctě. Po smrti svého přítele Lobkovice v květnu 1932 převzal volant jeho Bugatti 51. Na skutečnosti, že se stal nejúspěšnějším domácím automobilovým závodníkem třicátých let měl zásadní podíl právě tento automobil. Své četné vavříny s ním Pohl sbíral až do roku 1947. Mezi jeho úspěchy patří například vítězství v meziválečném závodě do vrchu na trati Ecce Homo Šternberk v letech 1933 a 1936. Zdeněk Pohl zemřel 14. 10. 1986. [5, 8]

2.2.3. Václav Ježek

Václav Ježek, cyklistický závodník se narodil 13. 9. 1977 v Městci Králové. Na kole začal závodit v roce 1990, ve 12 letech. K tomu ho přivedl jeho otec, který byl zároveň i prvním trenérem. Závodní kariéru začal v oddíle Jiskra Kolín, kde se specializoval na cyklokros. Později se začal věnovat horským kolům (MTB). Tady přišly i jeho první úspěchy, v roce 1994 na Mistrovství Evropy MTB ve Francii skončil v juniorské kategorii pátý, rok poté získal svůj první titul Mistr republiky, také v kategorii juniorů.

Jezdil v týmech Jiskra Kolín, Top Ten Teamu Teplice, Pek Servis Kolín, Author Racing Team. Od roku 2006 závodil v týmu Česká Spořitelna MTB se specializací na XC. Bývalý reprezentant ČR v roce 2013 ukončil profesionální kariéru a věnuje se trénování mladých nadějných cyklistů. [8]

2.2.4. Zdeněk Babor

Zdeněk Babor se narodil 26. 5. 1939. V roce 1965 si zakoupil fenu německého ovčáka Citu z chovatelské stanice ze Šmídova dvora a od té doby se věnoval chovu a výcviku německých ovčáků. S fenou Citou absolvoval šestkrát mistrovství ČSSR a třikrát mistrovství Evropy. Bylo to ve Francii, Švýcarsku a Itálii. Ve Francii dosáhl vynikajícího výsledku, kdy v roce 1968 ve městě Roubax získal 295 bodů. Stal se vicemistrem Evropy. Ve Švýcarsku v roce 1971 získal se svým reprezentačním družstvem titul mistra Evropy. V roce 1967 se stal

zakladatel první ČSSR brigády záchranářských psů a byl jejich prvním prezidentem. V roce 1968 si Zdeněk Babor založil chovatelskou stanici schválenou FCI pod názvem „BORNEK“. Dodnes je rozhodčím 1. třídy ve výkonu psů. Stále se věnuje výcviku, zúčastňuje se závodů a zkoušek se svými německými ovčáky. [8]

2.2.5. Miloslav Kolínský

Rodákem byl také chemik Miloslav Kolínský, žák O. Wichterleho. V letech 1954-1990 byl pracovníkem Ústavu makromolekulární chemie Československé akademie věd v Praze. Byl autorem či spoluautorem patentů a odborných publikací. (V některých pramenech je uvedeno místo narození Libněves.) [5]

2.3. Památky

2.3.1. Památník Boží muka

Boží muka postavili místní občané roku 1867. Jsou to dvě sochy světců Petra a Pavla, uprostřed je kříž s Kristem, symbol římskokatolické církve. Každý rok na den Petra a Pavla vykonávali občané obce procesí ze Žehuně k těmto Božím mukám za účasti pana faráře, kostelníků a ministrantů. Před křížem pak pan farář míval kázání spojené s pobožností. Tento zvyk se udržoval až do roku 1935.

29. června 1937 oslavovali občané 70tileté jubileum postavení Božích muk a svěcení nových zvonů s železnou konstrukcí, jako dar našeho rodáka Msgre Dr. Jana Soboty, senátora z Hradce Králové.

V roce 2006 byl památník zrestaurován akademickou sochařkou a restaurátorkou paní Čihákovou.

Dne 24. 6. při tradiční dobšické pouti proběhlo jeho slavnostní vysvěcení, za účasti Msgre. Josefa Sochy, generálního vikáře hradecké diecéze. [7]



Obrázek 20 - Památník Boží muka [foto Adamcová 2018]

2.3.2. Památník obětem I. a II. světové války

Památník padlých z I. a II. světové války byl slavnostně odhalen 27. 6. 1948. Obec uctila památku padlých z I. války při stavbě obecního hřbitova r. 1924 zasazením desek s jejich jmény u vchodu hřbitova. Tato jména byla přenesena na nový památník, kde k nim přibyla jména obětí z II. svět. války. [7]



Obrázek 21 - Památník obětem I. a II. světové války [foto Adamcová 2018]

2.3.3. Keltské muzeum v Dobšicích

Muzeum Keltů v Dobšicích bylo otevřeno v roce 2008 v prostorách obecního úřadu. Muzeum vzniklo na základě archeologického výzkumu prováděného v letech 1899 – 1927 zakladatelem Polabského muzea v Poděbradech Janem Hellichem. Západně od obce, kde se kopal písek na parcele č. 248 bylo objeveno v 5-ti řadách 13 koster, pohřebiště bylo dlouhé cca 300 m a bylo zde nalezeno 27 hrobů. Stáří hrobů se datuje do 4. - 3. století před naším letopočtem (doba laténská).

V muzeu jsou vystaveny originály různých předmětů běžné denní potřeby, jako jsou náramky, nádoby, zbraně a jiné. Součástí muzea je také Keltské oppidum, které je koncipované jako dětské hřiště a skanzen. Kombinuje herní prvky a informace o tom, jak Keltové žili. Součástí je i keltská polozemnice v reálné velikosti 3x5 m.

Muzeum vhodně doplňuje další atrakce v obci.

- Dobrodružná a naučná stezka malého Dobše je přibližně 2 km dlouhý okruh přírodou podél řeky Cidliny, který je doplněn interaktivními a lanovými prvky pro děti. Celou stezkou provází keltský kluk Dobš.
- Expozice místních tradic, spolků a rodáků se nachází v komunitním centru čp. 16 s expozicemi o slavném rodáku J. Navrátilovi-Ratili a informacemi o místním spolkovém životě. [6, 10]



Obrázek 22 - Dětské hřiště s keltskou polozemnicí [11]



Obrázek 23 - Expozice muzea [12]

2.3.4. Hřbitov

Na základě zákonného nařízení, podle kterého musí každá obec zřídit obecní hřbitov, se usneslo obecní zastupitelstvo o jeho vystavění. Zpočátku probíhala jednání se Žehuní o vybudování společného hřbitova na pozemku při silnici vedoucí z Dobšic do Žehuně. Jednání však nevedla k cíli, a tak bylo vyhlédnuto místo na obecním pozemku při silnici k hájku. Stavbu provedl zdejší rodák František Janata, zednický mistr z Městce Králové, v roce 1924. U vchodu hřbitova jsou zasazeny pamětní desky se jmény padlých v I. světové válce. Slavnostní sázení líp před hřbitovem pořádal osvětový sbor v Dobšicích dne 27. března 1932. [6]

2.4. Současnost

Obec leží na pokraji Polabské nížiny, ve východní části okresu Nymburk. Rozloha obce činí 667 ha. Dobšice jsou rozděleny řekou Cidlinou na dvě části: Libněves na severní straně řeky Cidliny a Dobšice na jižní straně. První zmínka o obci pochází z roku 1374. Pověst praví, že vesnice získala své jméno po svém prvním obyvateli Dobeši. Obec má 235 obyvatel.

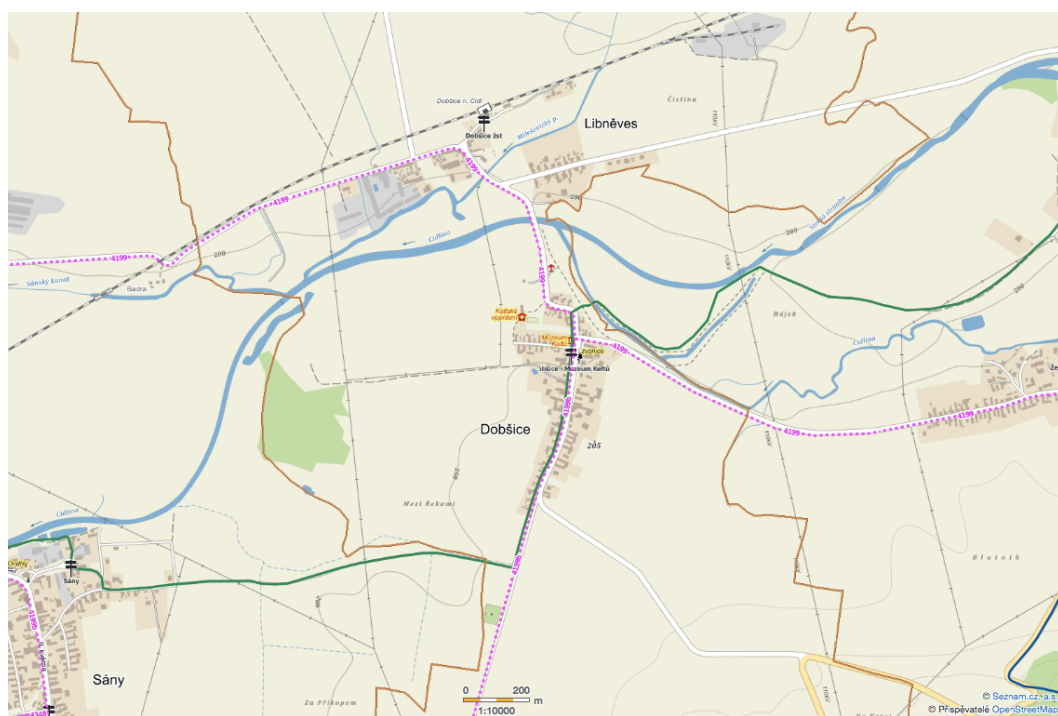
V současnosti obec vede velmi aktivní společenský a spolkový život. Mezi nejaktivnější patří o.s. Dobšané, Klub seniorů, SDH Dobšice, hudební soubor Cidlinka a Klub zoufalých turistů. K tradičním akcím organizovaným v obci patří Keltské slavnosti a pouť, které se konají vždy poslední víkend v červnu. Dále pak Masopust, Dětský karneval, Čarodějnice, Dětský den a mnoho dalších. Za tyto aktivity obec získala ocenění Modrá stuha v soutěži Vesnice roku 2011.

V roce 2008 bylo otevřeno Muzeum Keltů, na které navazuje Dobrodružná a naučná stezka malého Dobše, dětské hřiště jako keltské oppidum, Archeoskanzen, Kašna lásky nebo Expozice místních tradic, spolků a rodáků v komunitní místnosti.

V obci se také nachází hřiště, které se využívá k rekreačním a sportovním účelům.



Obrázek 24 - Turistická místa v obci [14]



Obrázek 25 - Turistické (zelené) a cyklistické (fialové) trasy [14]

Náves zdobí dva památníky. Starší pocházející z r. 1867 je zasvěcen sv. Petrovi a Pavlovi (tzv. Boží muka). Mladší věnovala obec v r.1948 památce padlých občanů v první a druhé světové válce.

Příjemné životní prostředí umocňuje zeleň, vysázená po celé vsi a řeka Cidlina procházející obcí. Ta zde tvoří několik slepých ramen. Okolí řeky je bohaté na různé druhy rostlin a živočichů. Dobšice jsou vstupní branou k chráněnému území Natura 2000 - Žehuňský rybník. [13]

Ke zlepšení prostředí v obci přispělo také vytvoření cyklo-turistického odpočívadla. Vzniklo na dobšické straně naproti hřišti, v místě bývalého sběrného dvora, hned vedle turistické stezky. Slavnostně bylo otevřeno v říjnu 2007. [9]

V roce 2002 se v nedalekých Ovčárech začala stavět nová továrna na výrobu automobilů TPCA a v návaznosti na ni se postupně staví další továrny. Vznik této průmyslové zóny zajistil pracovní místa pro obyvatele v širokém okolí. Zároveň výstavba továrny přinesla vyšší nároky na dopravní infrastrukturu z důvodu pohybu nákladních automobilů. V okolí továrny byly tedy vybudovány nové, kvalitnější silnice. To se týká také silnice II. třídy 328 ze Žehuně do Kolína. Pro občany Dobšic to znamená pohodlnější a rychlejší cestu do Kolína, kam jezdí za prací, nákupy a dalšími aktivitami. [9]

V prosinci 2006 byl otevřen nový úsek dálnice D11 vedoucí z Libice nad Cidlinou do Hradce Králové, jehož část leží v katastru obce Dobšice. Obec se nachází u výjezdu na padesátém kilometru (směr Žehuň, Městec Králové). Pro obyvatele se významně zlepšila dostupnost Prahy. Atraktivita obce stoupla, a tak se klidná obec s dobrou dostupností velkých měst stala příjemným místem k životu.



Obrázek 26 - Obecní úřad v Dobšicích [foto Adamcová 2018]

2.5. Historie obce v datech

1835 – 1836	výstavba cukrovaru v Libněvsi
1860	dráha Velký Osek - Hradec Králové
1867	Boží muka
1887	silnice k Žehuni
1921	silnice na Kozí hůru
1924	obecní hřbitov
1927	silnice k hájku
1933	zbourán cukrovar
1937	Svěcení zvonků – 70. let od postavení Božích muk
1948	Památník padlých v I. a II. světové válce
1957 – 1958	likvidace úzkokolejné drážky
1957	regulace řeky Cidliny
1977	adaptace objektu č.p. 16 – rodný dům Josefa Navrátila - Ratili
1988	nový most přes Cidlinu a současně odstraněn stávající železný most
1989	masivní výsadba zeleně v obci
2007	nový chodník a silnice ke hřbitovu výsadba dřevin a ovocných stromů Cykloturistické odpočívadlo – slavnostní otevření
2007/2008	Výstavba vodovodu
2008	Sázení kaštanů v Libněvsi Cyklistický "Okruh TPCA" Slavnostní otevření Muzea Keltů v Dobšicích
2009	Otevření dětského hřiště ve stylu Keltského oppida Slavnostní otevření Expozice místních tradic, spolků a rodáků, zpřístupnění Dobrodružné a naučné stezky malého Dobše
2010	vysazena topolová alej na hřišti a nové stromy v archeoskanzenu
2011	Modrá stuha za společenský život v soutěži Vesnice roku
2013	Otevření nové autobusové zastávky
2014	Slavnostní otevření ČOV a kanalizace Revitalizace Dobšického a Libněveského ramene
2015	Zelená stuha za péči o zeleň a životní prostředí v soutěži Vesnice roku

2.6. Dopravní obslužnost

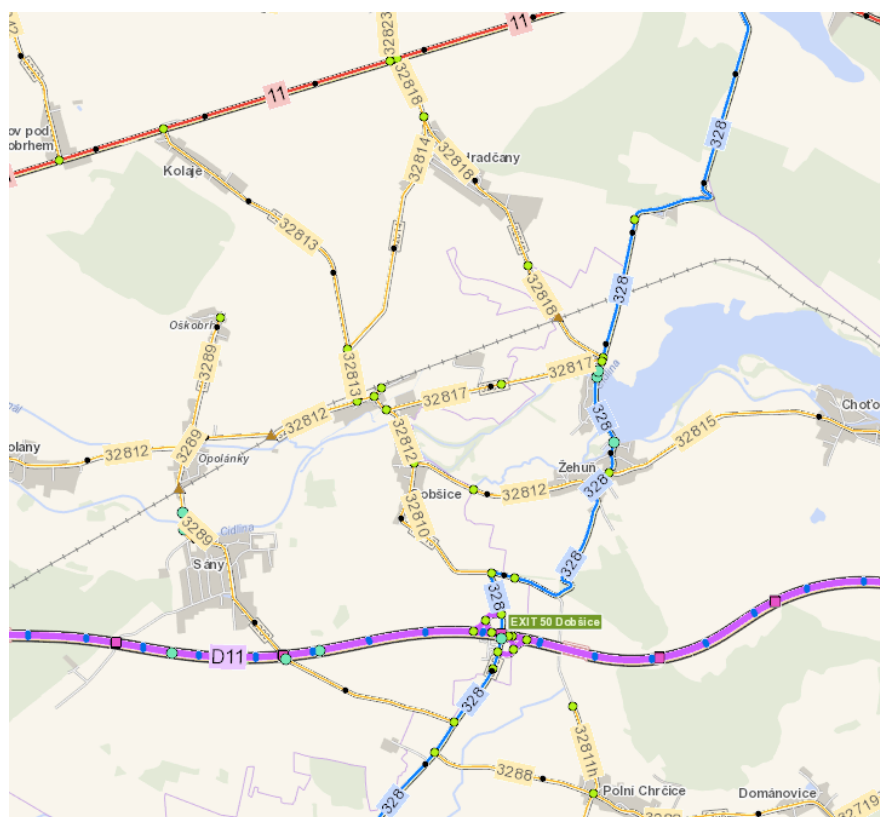
2.6.1. Silniční doprava

V katastrálním území obce Dobšice se nachází tyto pozemní komunikace:

- Dálnice:
D11 kategorie D 27,5/130

- Silnice II. Třídy:
II/328 kategorie S 9,5/90

- Místní komunikace III. třídy:
III/32810 kategorie MO2k 5/5/50
III/32810n kategorie MO2k 5/5/50
III/32812 kategorie MO2c 6/6/50
III/32813 kategorie MO2k 5/5/50
III/32817 kategorie MO2c 5/5/50



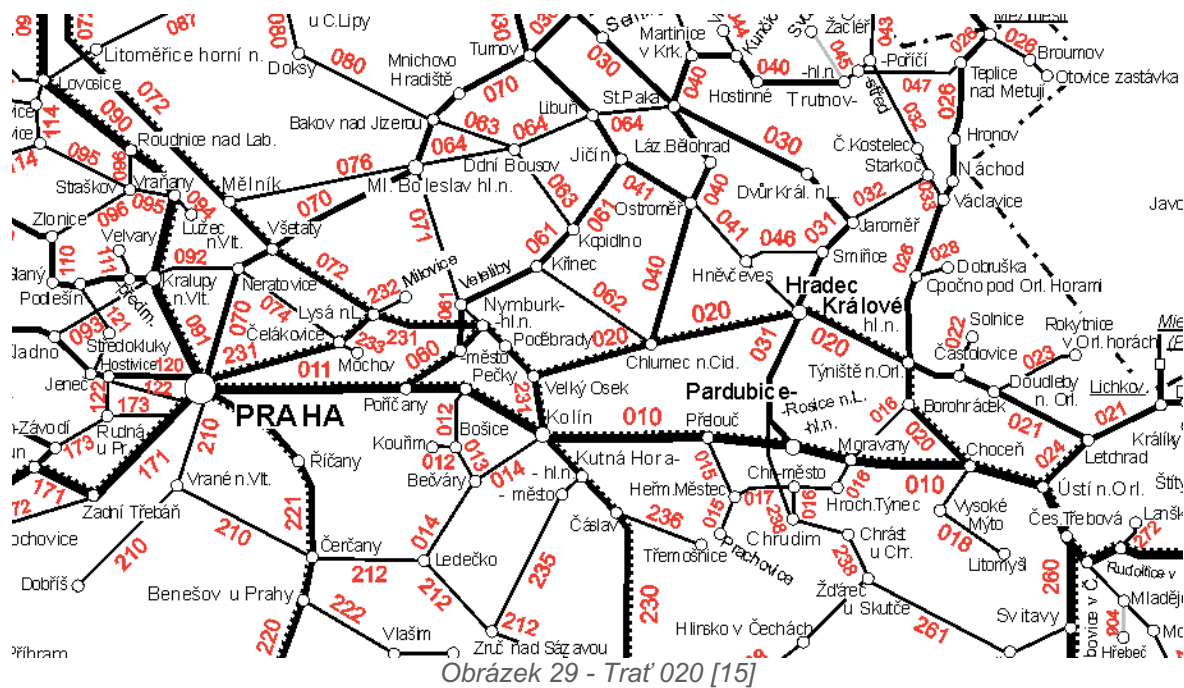
Obrázek 27 - Dopravní síť [4]

2.6.2. Železniční doprava

V obci Dobšice se nachází železniční stanice Dobšice nad Cidlinou. Obec leží na železniční trati 020: Velký Osek – Dobšice – Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové – Choceň. Konkrétně se jedná o jednokolejnou elektrizovanou trať celostátní dráhy.



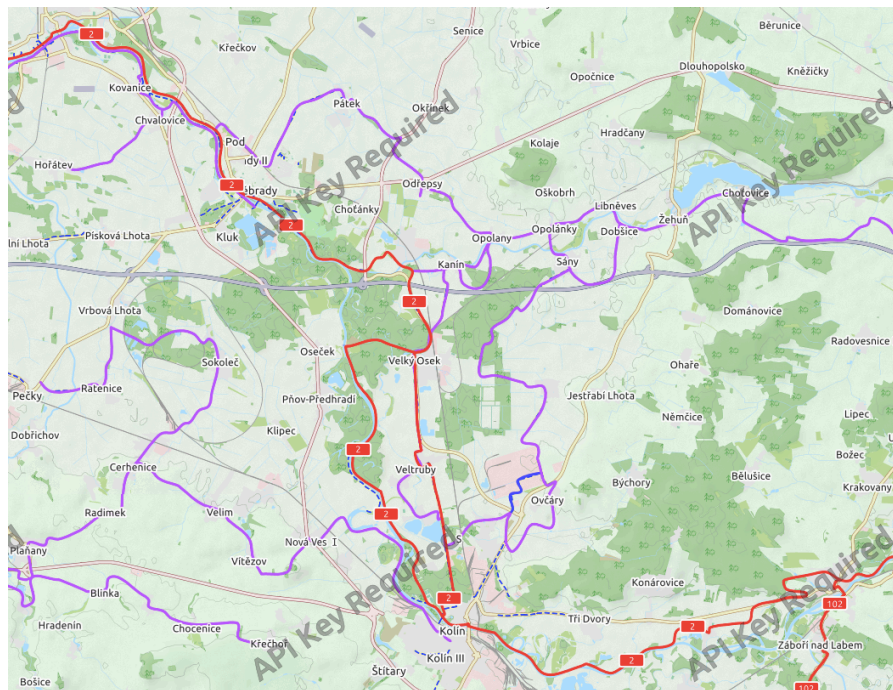
Obrázek 28 - Železniční zastávka [foto Adamcová 2018]



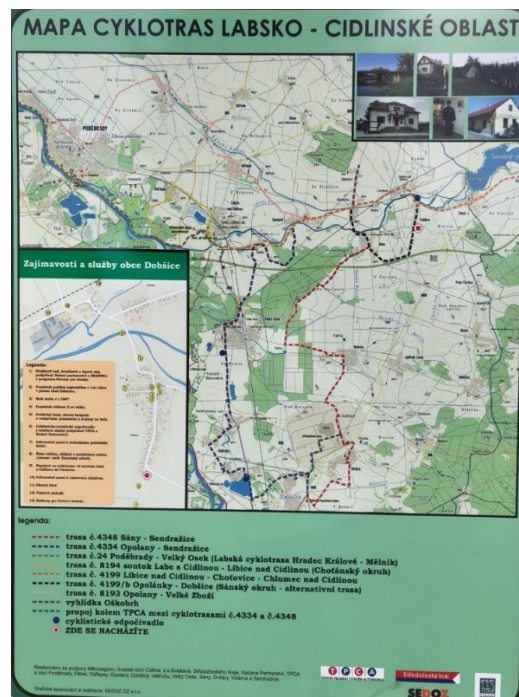
Obrázek 29 - Trať 020 [15]

2.6.3. Cyklistická doprava

Obcí vede cyklostezka Labsko – cidlinké oblasti a okruh TPCA. Pro cyklisty je v obci k dispozici cyklo-turistické odpočívadlo s naučným parkem provozované sdružením o.s. Dobšané a Klubem českých turistů. Kromě toho jsou jak v části Dobšic, tak i v Libněvsi naučné a informační tabule.



Obrázek 30 - Labská stezka [19]



Obrázek 31 - Mapa cyklotras na informační tabuli [foto Adamcová, 2018]

2.6.4. Pěší doprava a turistika

Pěší doprava v obci je řešena pomocí chodníků částečně u obecního úřadu v centru obce v délce přibližně 36 m, dále pak od cykloodpočívadla přes most ke křižovatce s komunikací III/32817 a u autobusové zastávky v Libněvsi po obou stranách komunikace. Neoficiální chodníky se nachází v lokalitě Zámeček, které byly vybudovány místními obyvateli ulice. V celé obci není vyznačen žádný přechod pro chodce ani místo pro přecházení.

Pěší turistika kopíruje převážně Labsko-cidlinské trasy a okruh TPCA. V obci se nachází naučná stezka malého Dobše, která je dlouhá 2,2 km. Na její trase se nachází 12 zastávek s informačními tabulemi a interaktivními prvky pro děti.

2.6.5. Veřejná hromadná doprava

Obcí projíždějí autobusy hromadné dopravy na lince Poděbrady - Žehuň – Hradčany a Městec Králové – Kolín. Provozovatelem je Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o. V každé části obce se nachází zastávka autobusové dopravy. Tyto zastávky však nesplňují základní požadavky na vybavení a infrastrukturu zastávek dle ČSN 73 6425.

2.6.6. Vodní doprava

Obcí protéká řeka Cidlina, která na území obce není splavná. Nejbližší přístaviště se nachází v Poděbradech.

2.6.7. Letecká doprava

V obci se nenachází žádné letiště. Nejbližší letiště v okolí Dobšic jsou dle účelu:

- Sportovní a rekreační letiště v Kolíně
- Vojenské letiště v Čáslavi
- Civilní letiště Pardubice a Letiště Václava Havla v Praze.

3. Analýza nehodovosti v obci

Součástí diplomové práce je analýza nehodovosti v obci, která přímo souvisí s následující kapitolou této práce, a to bezpečnostní inspekci pozemních komunikací na území obce. Pro vyhodnocení byly použity informace a data zpracovávaná periodicky Policií České republiky a z Jednotné dopravní vektorové mapy. [16, 17]

3.1. Nehody na pozemních komunikacích

Pro zobrazení nehodovosti v obci jsem zvolila časový horizont 10-ti let po otevření úseku dálnice D11 a s ní souvisejícího exitu 50. Data jsou uvedena v následující tabulce 1.

Rok	NEHODY	
	s následky na zdraví	celkem
2007	0	10
2008	2	17
2009	2	7
2010	1	3
2011	3	6
2012	0	6
2013	0	9
2014	5	13
2015	4	22
2016	4	21
2017	4	17
celkem	25	131

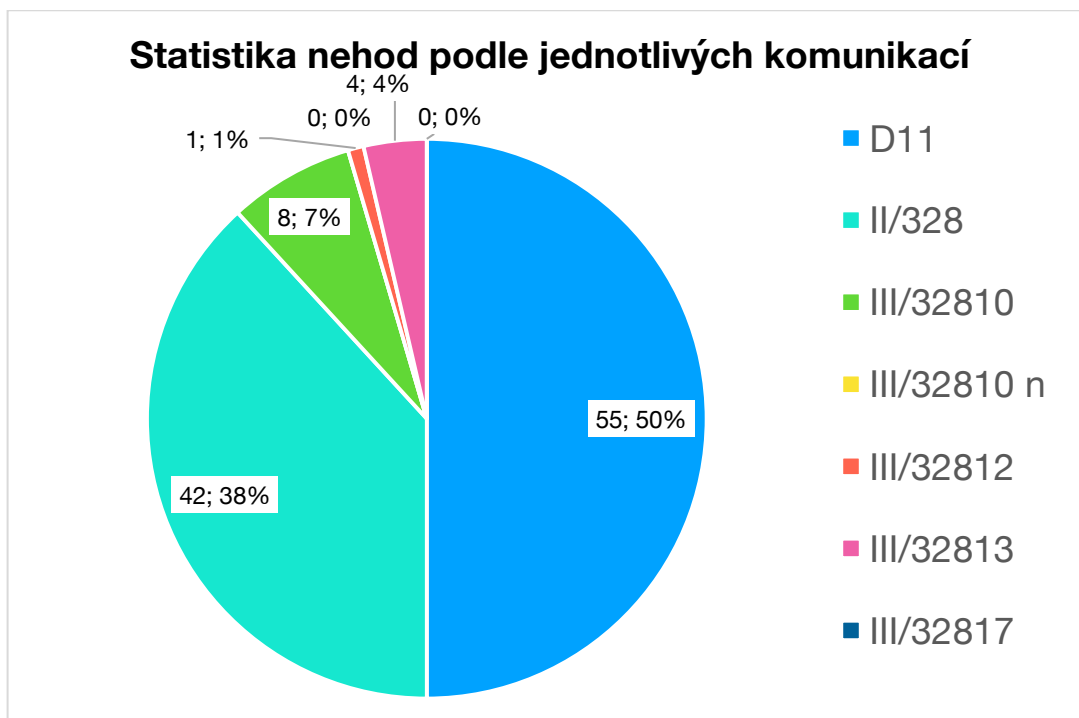
Tabulka 1 - Nehodovost v obci v letech 2007 - 2017 [16]

Co se týká typu následků dopravních nehod ve většině případů se jednalo pouze o materiální škody a přibližně z ¼ došlo k lehkým či těžkým zraněním, ovšem nikdy k usmrcení.

V následující tabulce č. 2 a grafu č. 1 jsou nehody od roku 2007 rozděleny dle jednotlivých komunikací v katastrálním území obce.

rok	statistika nehod dle jednotlivých komunikací						
	D11	II/328	III/32810	III/32810 n	III/32812	III/32813	III/32817
2007	4	5	0	0	0	1	0
2008	17	0	0	0	0	0	0
2009	5	1	1	0	0	0	0
2010	3	0	0	0	0	0	0
2011	3	2	1	0	0	0	0
2012	2	2	0	0	0	0	0
2013	6	1	2	0	0	0	0
2014	2	7	1	0	1	0	0
2015	6	6	2	0	0	3	0
2016	4	10	0	0	0	0	0
2017	3	8	1	0	0	0	0
celkem	55	42	8	0	1	4	0

Tabulka 2 - Nehody dle jednotlivých komunikací v obci Dobšice [16]



Graf 1- Nehody dle jednotlivých komunikací [16]

3.2. Nehody na železničních přejezdech

Na železničním přejezdu s označením P3970, viz obrázek 29, byla ve stejně dlouhém sledovaném období jako u pozemních komunikací, tedy od roku 2007 do roku 2017 zaznamenána pouze 1 dopravní nehoda motocyklu v roce 2015.



Obrázek 32 - Pozice železničního přejezdu v Dobšicích [16]

4. Bezpečnostní inspekce pozemní komunikace

Součástí diplomové práce je zpracování bezpečnostní inspekce komunikací v obci, která byla provedena dle Metodiky provádění bezpečnostní inspekce pozemních komunikací v souladu se směrnici EU 2008/96/EC schválené Ministerstvem dopravy ČR. Zhotovitelem metodiky je Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. z roku 2013. [18]

Člověk jako řidič není neomylný. Často chybí v úsudku, snadno se nechá vyrušit, rozptýlit či vědomě porušuje předpisy a vystavuje sebe a okolí riziku. Ke vzniku nehod kromě zmíněného přispívá také utváření komunikace a jejího bezprostředního okolí, například šířka jízdních pruhů, poloměry oblouků, vedení trasy, rozhledové poměry a další. Stejně tak následky nehod jsou ovlivňovány uspořádáním komunikace a jeho okolím. Pevné překážky v okolí komunikace mohou způsobit fatální následky nehod a ztráty na životech.

Mezi nástroje, jak předcházet nebo eliminovat možné fatální následky dopravních nehod patří bezpečnostní inspekce. Ta je nástrojem dopravních inženýrů pro kontrolu a optimalizaci dopravních podmínek na pozemních komunikacích, pro zvýšení bezpečnosti, srozumitelnosti, samovysvětlitelnosti a snížení rizikovosti komunikací.

4.1. Metodika bezpečnostní inspekce

Provedená inspekce vychází z „Metodiky bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění“, 3. vydání, které vydalo CDV v.v.i. v roce 2003. [18] Na obrázcích 33 a 34 je popsána složitost řešení a úroveň rizika.

Barva	Popis
	Finančně a časově náročné řešení (např. stavba okružní křižovatky), které v sobě zahrnuje projednávací a schvalovací procesy, tvorbu dokumentace, bezpečnostní audit apod.
	Zvýšená administrativa – návrh umístění vhodného svislého nebo vodorovného značení popř. drobných stavebních úprav
	Jednoduché řešení (např. prořezání bujné zeleně, která zakrývá svislé dopravní značení, zvýraznění nebo obnova dopravního značení, instalace vodicích sloupků u pozemní komunikace)

Obrázek 33 - Složitost řešení [18]

Úroveň rizika	Charakteristika
Vysoká	Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za prioritní a nezbytné.
Střední	Riziko má vliv na vznik nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za důležité.
Nízká	Riziko má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě zvyšuje subjektivní riziko (snižuje pocit nebezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod s osobními následky je velmi málo pravděpodobný.

Obrázek 34 - Úroveň rizika a jejich charakteristika [18]

4.2. Minimální rozsah bezpečnostní inspekce

Tato kapitola byla zpracována podle Přílohy č.11 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. "Minimální rozsah bezpečnostní inspekce".

4.2.1. Prověření dostupných dopravně inženýrských charakteristik (rychlost, hustota, intenzita)

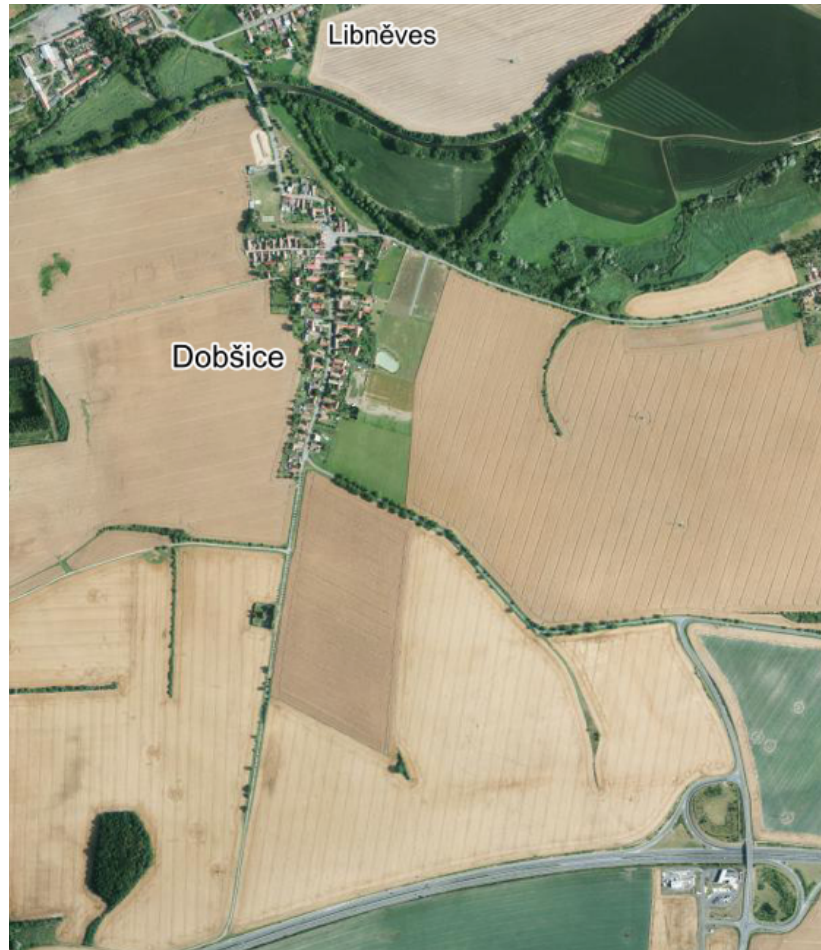
V katastrálním území obce Dobšice se nacházejí tyto pozemní komunikace: D11, II/328, III/32810, III/32810n, III/32812, III/32813, III/32817. V intravilánu obce je maximální dovolená rychlostí 50 km/h, v extravilánu 90km/h a na dálnici D11 130km/h. Z dopravního průzkumu, který se konal 3.5.2018 byla zjištěna skladba dopravního proudu. Videokamery byly umístěny na vhodně zvolených místech na křižovatce silnic II/328 a III/32810 v extravilánu a křižovatce silnic III/32810 a III/32812 v intravilánu. V obou případech se zjišťovala skladba dopravního proudu. Stěžejní informací, kterou jsem chtěla z průzkumu získat, byl objem nákladní dopravy celkem, a k ní objem nákladní dopravy sjíždějící do obce. Celkový počet motorových dopravních prostředků činil 1292. Z toho 1046 osobních automobilů, 109 těžkých nákladních vozidel, 117 lehkých nákladních vozidel, 8 autobusů a 12 jednostopých motorových vozidel. Na komunikaci III/32810 vjíždělo z komunikace II/328 a naopak celkem 76 osobních automobilů, 14 těžkých nákladních vozidel a 11 lehkých nákladních vozidel.

4.2.2. Prověření šířkového uspořádání prostoru komunikace, včetně způsobu zajištění přechodu komunikace do zastavěného území

Šířkové uspořádání komunikace D11 a II/328 je vyhovující. Na komunikaci III/32810 je šířkové uspořádání jak v intravilánu, tak v extravilánu vzhledem ke složení dopravního proudu nedostačující. Šířka komunikace se pohybuje od 5 do 5,5 m včetně krajnic, které jsou v důsledku zvýšeného počtu projíždějících nákladních vozidel rozježděné a povrch vozovky degraduje. Vjezdová opatření chybí na všech vstupech do obce.

4.2.3. Posouzení směrového a výškového vedení

V extravilánu se na pozemní komunikaci III/32810 nachází dva protisměrné oblouky v mírném sklonu. V místě přechodu do intravilánu se nachází ostrá pravotočivá zatáčka. Konkrétní směrové uspořádání komunikace je vidět na obrázku č. 35.



Obrázek 35 - Směrové uspořádání III/32810 [3]

4.2.4. Posouzení uspořádání komunikace

Šířka stávající komunikace v intravilánu i extravilánu se pohybuje mezi 5 – 5,5 m. V obou případech se vyskytují rozježděné nezpevněné krajnice. V intravilánu chybí chodníky na komunikaci III/32810 a v prostoru návsi se nachází neuspořádaný a neusměrněný prostor komunikace.

4.2.5. Bezpečnostní rizika

- Bezpečnostní deficit č. 1:



Obrázek 36 - Bezpečnostní deficit č. 1 [3]

Riziko: Opatřované VDZ značení V01a, V02a, V04 a neusměrnění vedlejší komunikace.

Řešení: Obnova VDZ a stavební úpravy křižovatky.

Riziko: nízké

Složitost: střední

- Bezpečnostní deficit č. 2:



Obrázek 37 - Bezpečnostní deficit č. 2 [foto Adamcová 2018]

Riziko: Absence vjezdového opatření a rozježděné krajnice.

Řešení: Stavební úprava vjezdu a zpevnění krajnic.

Riziko: střední

Složitost: střední

- Bezpečnostní deficit č. 3:



Obrázek 38 - Bezpečnostní deficit č.3 [foto Adamcová 2018]

Riziko: Absence chodníků.
Řešení: Stavební úpravy uličních prostor.
Riziko: vysoké
Složitost: vysoká

- Bezpečnostní deficit č. 4:



Obrázek 39 - Bezpečnostní deficit č. 4 [foto Adamcová 2018]

Riziko: Fyzicky neusměrněná plocha křižovatky.
Řešení: Přestavba, kanalizace křižovatky.
Riziko: střední
Složitost: vysoká

- Bezpečnostní deficit č. 5:



Obrázek 40 - Bezpečnostní deficit č. 5 [foto Adamcová 2018]

Riziko: Neadekvátní autobusové zastávky v Dobšicích.

Řešení: Přestavba dle ČSN 73 6425.

Riziko: vysoké

Složitost: střední

- Bezpečnostní deficit č. 6:



Obrázek 41 - Bezpečnostní deficit č. 6 [foto Adamcová 2018]

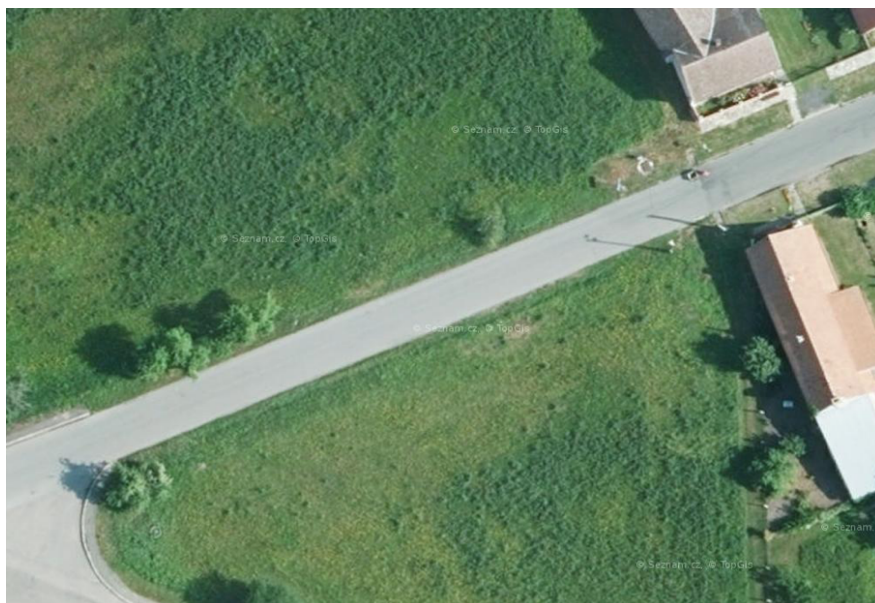
Riziko: Rozlehlá křižovatka v Libněvsi.

Řešení: Kanalizace křižovatky.

Riziko: střední

Složitost: nízká

- Bezpečnostní deficit č. 7:



Obrázek 42 - Bezpečnostní deficit č. 7 [3]

Riziko: Neprojení chodníků k lokalitě Zámeček.

Řešení: Dostavba chybějícího chodníku.

Riziko: vysoké

Složitost: střední

- Bezpečnostní deficit č. 8:



Obrázek 43 - Bezpečnostní deficit č. 8 [foto Adamcová 2018]

Riziko: Absence chodníků k nové zástavbě v lokalitě Zámeček.

Řešení: Dostavba chodníků.

Riziko: vysoké

Složitost: střední

- Bezpečnostní deficit č. 9:



Obrázek 44 - Bezpečnostní deficit č. 9 [foto Adamcová 2018]

Riziko: Neadekvátně stavebně řešené autobusové zastávky v Libněvsi.

Řešení: Stavební úprava dle ČSN 73 6425.

Riziko: nízké

Složitost: střední

- Bezpečnostní deficit č. 10:



Obrázek 45 - Bezpečnostní deficit č. 10 [3]

Riziko: Rozlehlá křižovatka v Libněvsi.

Řešení: Stavební úprava, kanalizace křižovatky.

Riziko: střední

Složitost: střední

- Bezpečnostní deficit č. 11:



Obrázek 46 - Bezpečnostní deficit č. 11 [foto Adamcová 2018]

Riziko: Absence parkovacích stání u železniční zastávky a nevhodný povrch komunikace III/32810n.

Řešení: Stavební úprava komunikace a zřízení parkovacích stání.

Riziko: nízké

Složitost: vysoká

- Bezpečnostní deficit č. 12:



Obrázek 47 - Bezpečnostní deficit č. 12 [foto Adamcová 2018]

Riziko: Výmoly a výtluky na vozovce, rozjeté krajnice.

Řešení: Stavební úpravy komunikace včetně odvodnění.

Riziko: nízké

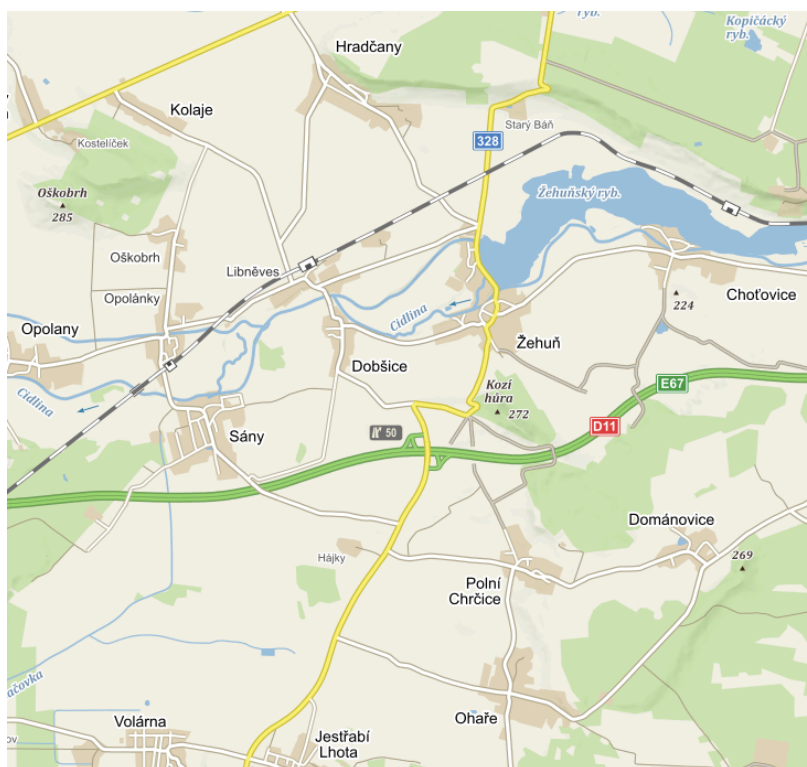
Složitost: vysoká

5. Analýza tranzitní dopravy

Pro analýzu průjezdu tranzitní dopravy obcí byly použity kamery umístěné na stromy či sloupy v okolí komunikací. Měření bylo provedeno ve čtvrtek 3.5.2018. Videokamery byly umístěny na vhodně zvolených místech na křižovatce silnic II/328 a III/32810 v extravilánu a křižovatce silnic III/32810 a III/32812 v intravilánu.

Videokamery byly umístěny na tato místa z toho důvodu, aby bylo možné zaznamenat skladbu dopravního proudu na komunikaci II/328 a zároveň identifikovat počet vozidel projíždějících obcí, zejména pak zjistit počet nákladních vozidel. Dle subjektivního vnímání obyvatel je množství těžkých nákladních vozidel tak velké, že by byli rádi, kdyby došlo k zákazu vjezdu. Proto byly již dříve snahy o zákaz vjezdu těžkých nákladních vozidel nad 12 t, bohužel s negativním výsledkem.

Množství velkých nákladních vozidel, která projíždí obcí se zvýšil zejména v důsledku otevření úseku dálnice D11 Praha – Hradec Králové v roce 2006. Do té doby byla hlavním dopravním tahem a nositelem dopravní zátěže komunikace II/611. Po otevření dálnice si někteří řidiči, kteří opouští dálnici D11 exitem 50 a pokračují směrem Městec Králové a dále směr Jičín „zkracují“ trasu přes Dobšice (pozemní komunikace č. III/32810, III/32812) namísto toho, aby se vydali po pozemní komunikaci vyšší kategorie II/328 přes Žehuň.



Obrázek 48 - Dopravní síť [3]

Dne 31.12.2015 nabyl účinnosti zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Tato novela vnesla do zákona o pozemních komunikacích nový paragraf § 24a, který zavedl pravidla pro omezování tranzitní nákladní dopravy na silnicích II. a III. třídy.

Na základě § 24a lze na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit tranzitní nákladní dopravu, jejíž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více, a to stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního předpisu. Podmínkou je existence alternativní vhodné trasy. V případě Dobšic, by neměl být problém určit alternativní trasu, jelikož po napojení vozidel vyjíždějících z dálnice D11 či ze směru od Kolína mohou dále pokračovat po komunikaci II. třídy č. 328 a napojit se na komunikaci 2. třídy č. 611 u Dlouhopolska, což můžeme vidět na obrázku č. 49.

Za tranzitní nákladní dopravu se nepovažuje užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce či řidiče. Také se jedná o případ využití pozemní komunikace složkami integrovaného záchranného systému a pro plnění úkolů ozbrojených sil.

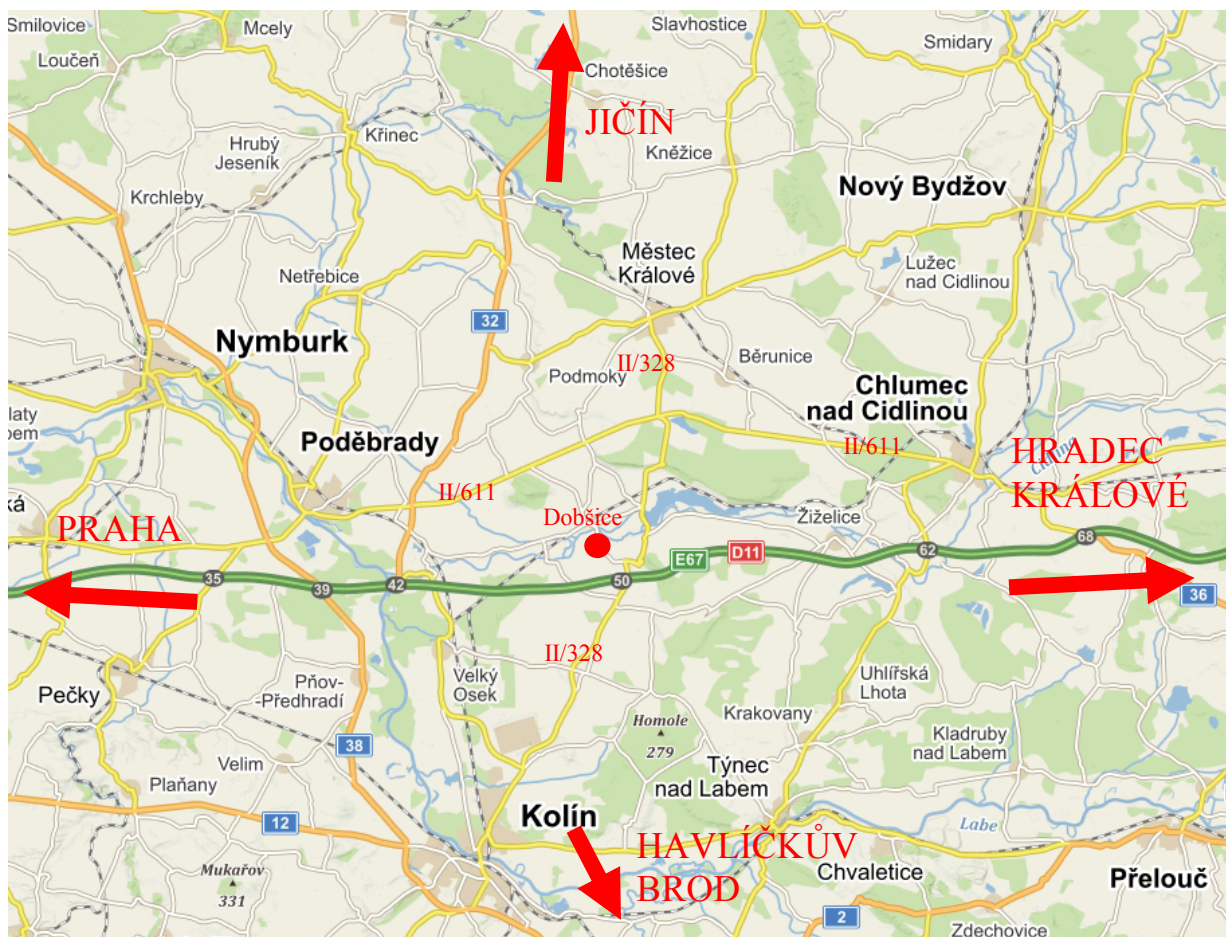
K otázce zákazu vjezdu těžkých nákladních vozidel do obce se vyjádřil i ministr dopravy Dan Ťok. Zde citace jeho vyjádření k danému tématu z webových stránek Ministerstva dopravy České republiky ze dne 29.4.2015. *„Novela zákona o pozemních komunikacích dále posílí pravomoce obcí s rozšířenou pravomocí, které budou moci omezit nebo zakázat vjezd nákladních vozidel s hmotností 12 tun a více po komunikacích II. a III. tříd. Výjimka z takového zákazu se bude vztahovat pouze na kamion, který má v místě nakládku, vykládku, údržbu nebo opravu či sídlo/provozovnu. Obce s rozšířenou působností tak budou mít v zákoně nástroj k tomu, aby zamezili objíždění placených úseků dálnic po silnicích nižších tříd,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. „Podmínkou pro zákaz vjezdu vozidel nad 12 tun bude vyjádření dopravní policie, která bude mít možnost v případě ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vydat nesouhlasné stanovisko.“ [20]*

V případě stanovení místní úpravy provozu, tedy použití zákazové značky, je nutné postupovat dle správního řádu a vydat opatření obecné povahy.

Dalším způsobem, jak snížit objem tranzitní dopravy na komunikacích II. a III. třídy by bezesporu bylo zavedení mýtného i na komunikace nižších tříd. Dle ministerstva by však zisky z výběru mýtného nepřevýšily náklady na výstavbu infrastruktury. Z toho důvodu nezbývá

obcím, které chtějí zakázat vjezd nákladním vozidlům nic jiného, než využívat možnosti, které jim zákon nabízí.

Bohužel i přesto, že před vjezdem do obce je umístěna zákazová značka, neznamená to, že bude respektována, a tedy přinese kýžený výsledek.



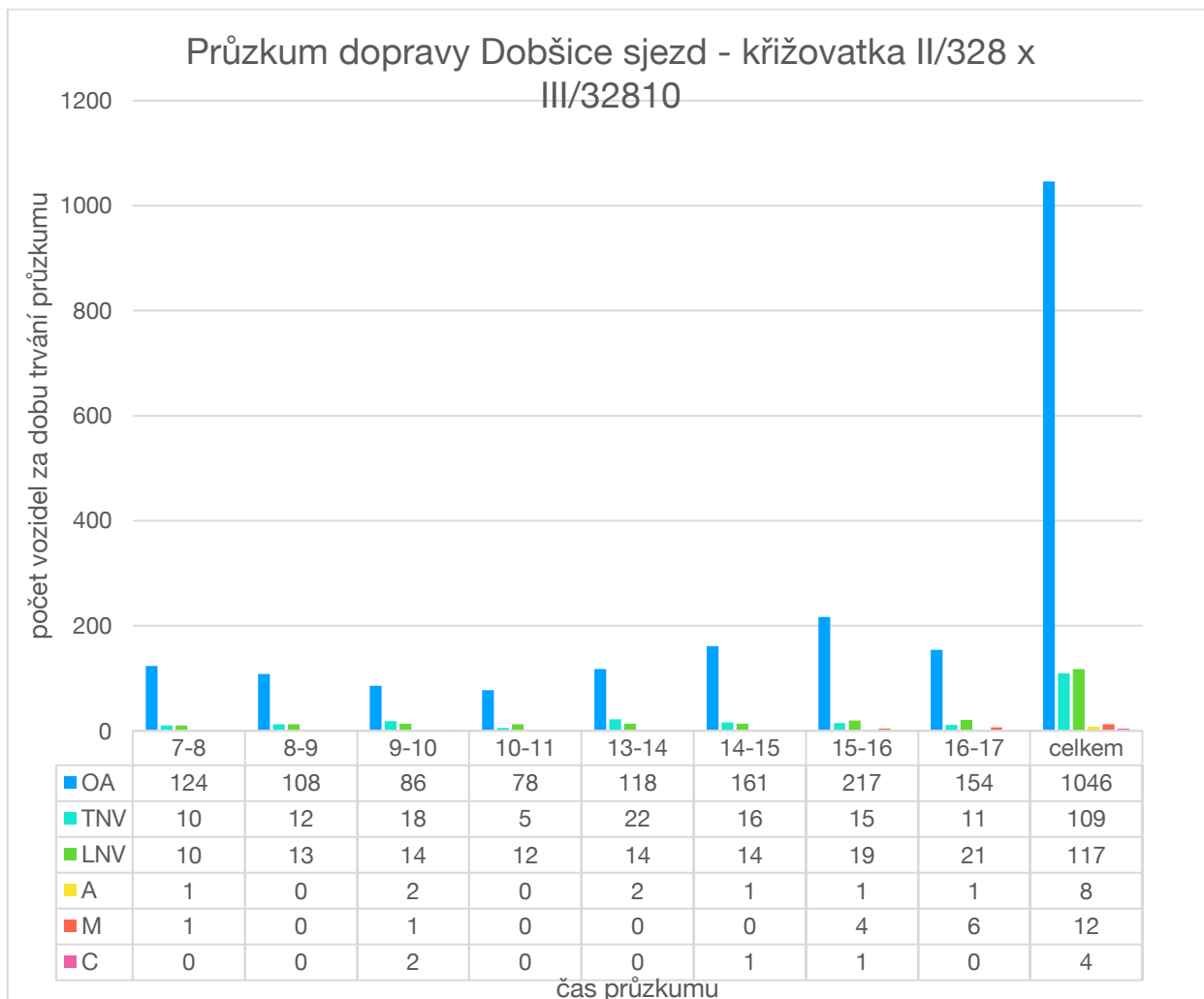
Obrázek 49 - Alternativní trasa [3]

Na následujících grafech jsou zaznamenány výsledky z vyhodnocení videozáznamu. Dle definice TP 189 byl k měření zvolen běžný den – čtvrtek, a bylo zpracováno 8 hodin záznamu z důvodu nízké odchylky.

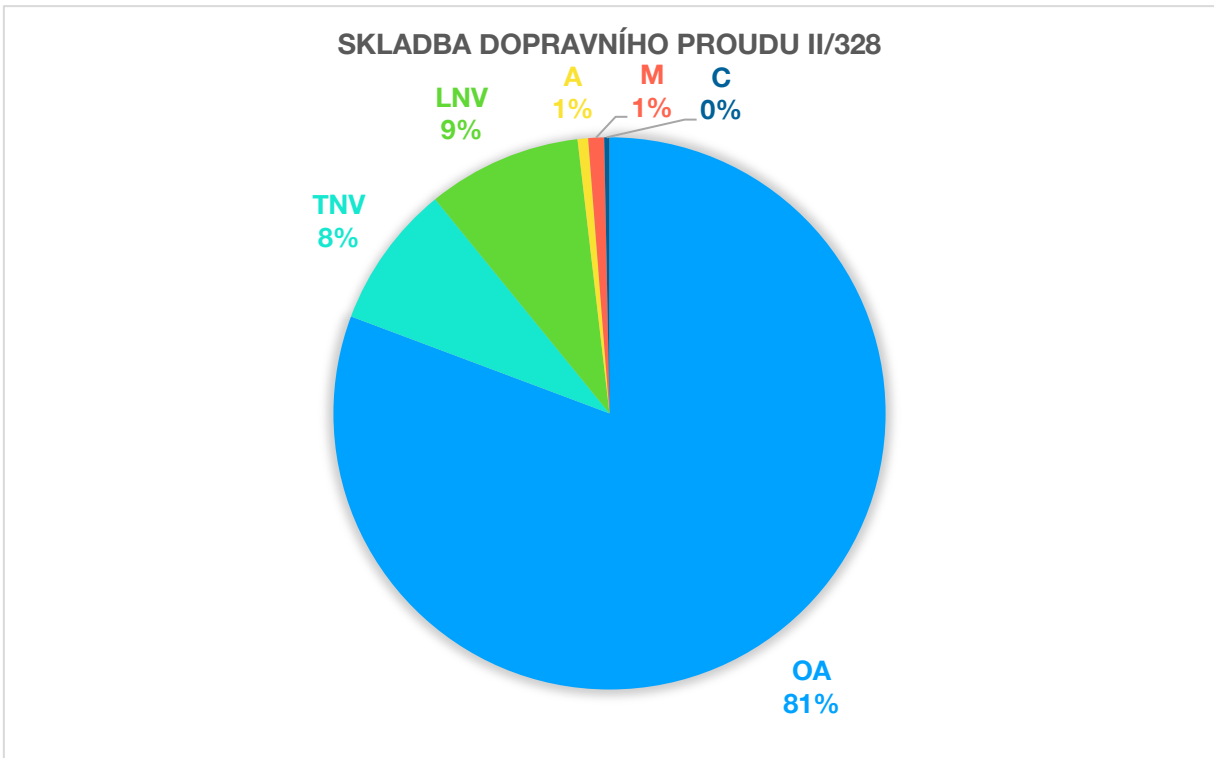
Vyhodnocení videozáznamu v extravilánu

Celková skladba dopravního proudu činila 1292 dopravních prostředků, z toho 1046 osobních automobilů, 109 těžkých nákladních vozidel, 117 lehkých nákladních vozidel, 8 autobusů, 12 jednostopých motorových vozidel a 4 cyklisté. Zpracování lze vidět v grafu č. 2 a pro větší přehlednost následně v grafu č. 3 procentuální zastoupení jednotlivých druhů dopravních prostředků.

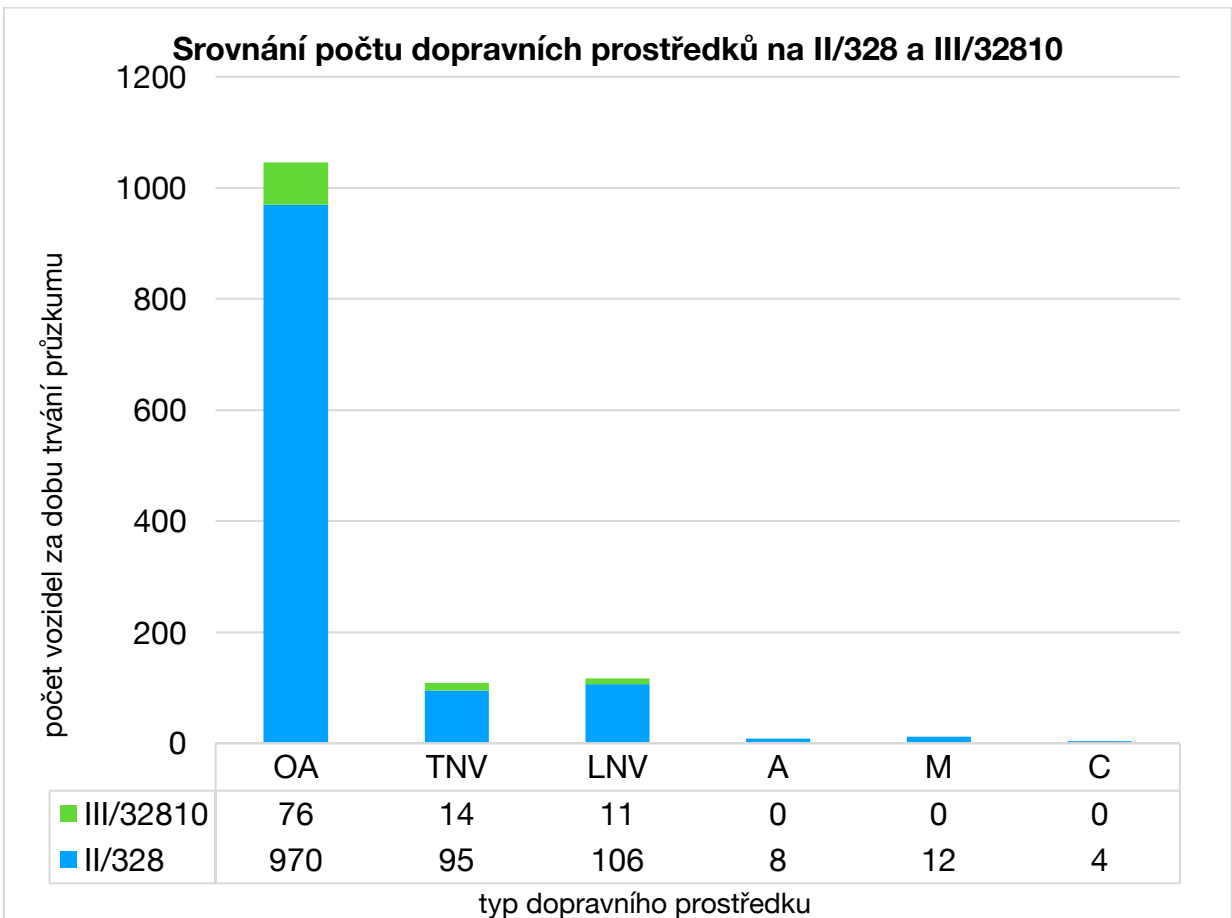
Na komunikaci III/32810 vjždělo z komunikace II/328 a naopak celkem 76 osobních automobilů, 14 těžkých nákladních vozidel a 11 lehkých nákladních vozidel. Zpracovaná data můžeme vidět v grafech č. 4 a 5



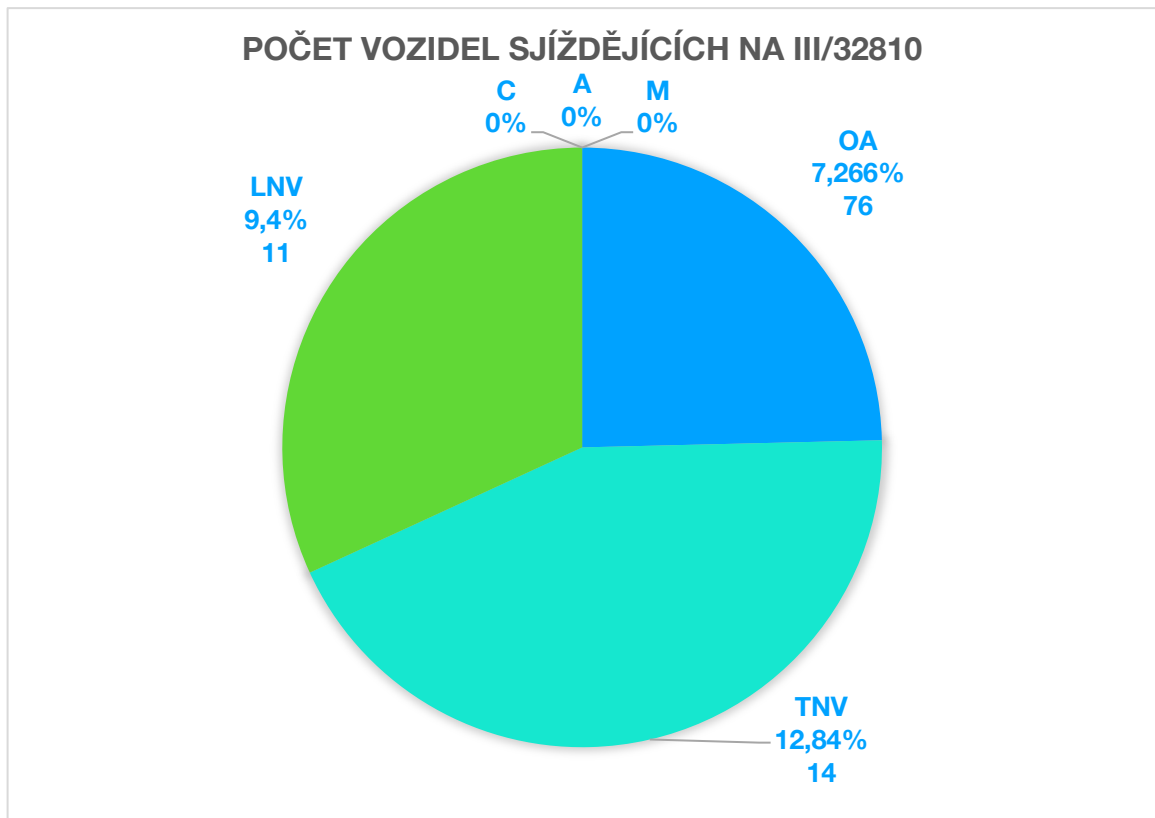
Graf 2 - Skladba dopravního proudu Dobšice sjezd [vlastní]



Graf 3 - Procentuální zastoupení dopravních prostředků na II/328 [vlastní]



Graf 4 - Porovnání skladby dopravního proudu na komunikaci II/328 a III/32810 [vlastní]

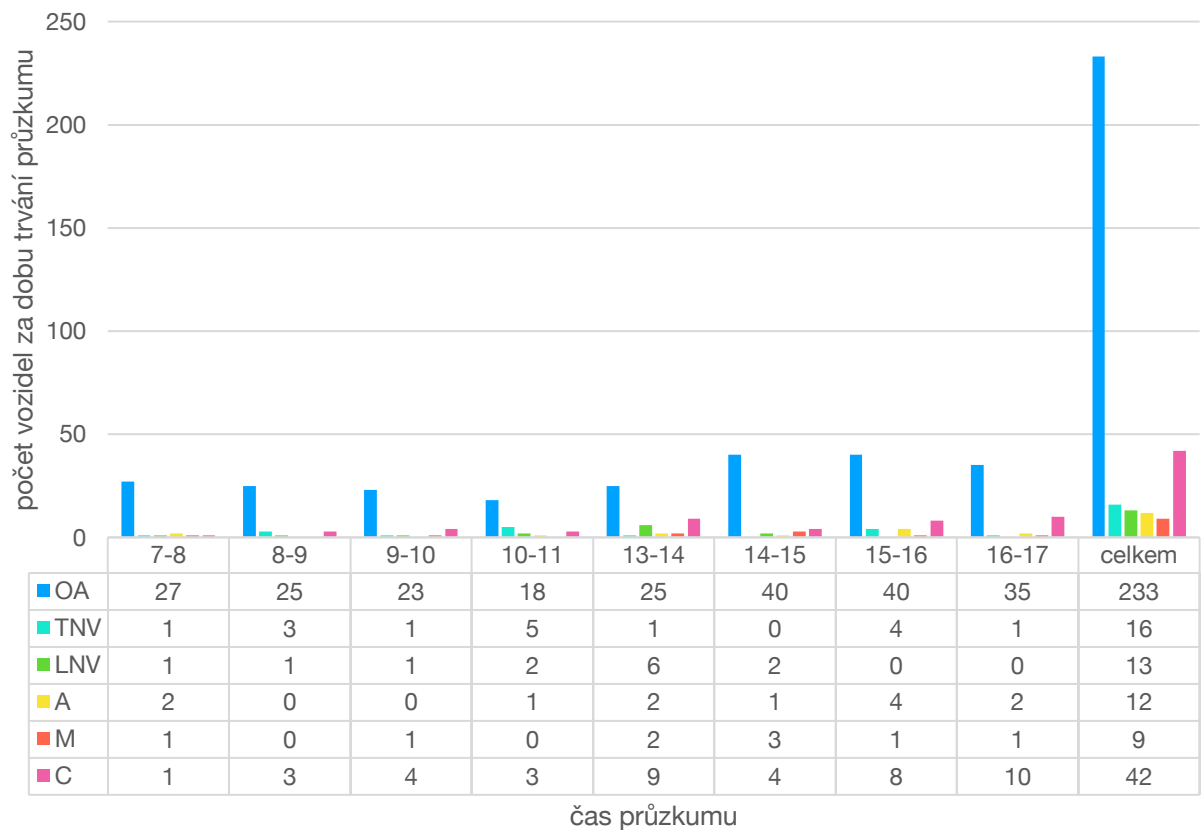


Graf 5 - Procentuální zastoupení vozidel sjíždějících na III/32810 [vlastní]

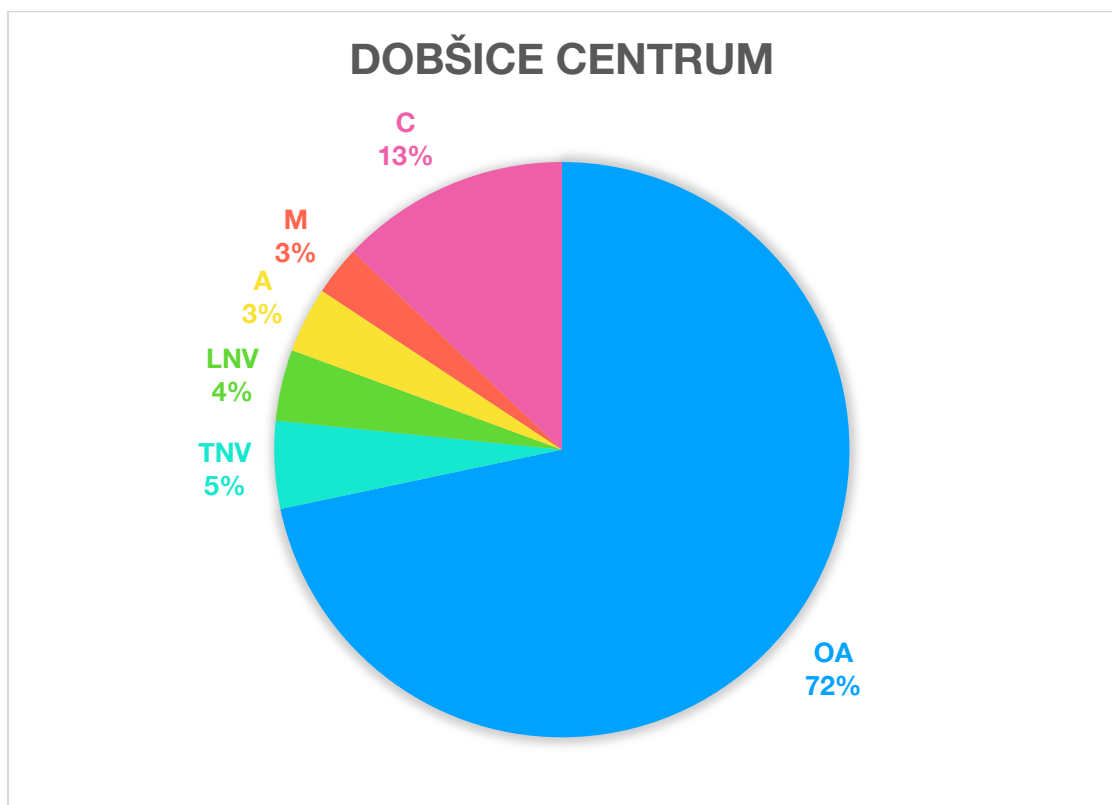
Vyhodnocení videozáznamu v intravilánu

V obci jsem se zaměřila opět na nákladní vozidla a mimo jiné i na cyklisty. Z měření vyplývá, že obcí projelo za 8 hodin zpracovávaného videozáznamu celkem 233 osobních automobilů, 16 těžkých nákladních vozidel, 13 lehkých nákladních vozidel, 12 autobusů, 9 jednostopých motorových vozidel a 42 cyklistů. Zpracovaná data rozdělena dle jednotlivých hodin během měření můžeme vidět v grafu č. 6, procentuální interpretaci v grafu č. 7.

Průzkum dopravy Dobšice centrum



Graf 6 - Skladba dopravního proudu Dobšice centrum [vlastní]



Graf 7 - Procentuální zastoupení vozidel Dobšice centrum [vlastní]

Z objemu a skladby dopravy projíždějící přes obec je patrné, že situace ohledně těžké nákladní dopravy není tak závažná, jak obyvatelé usuzují. Z toho důvodu považuji nutnost umístění zákazové značky B13 za neadekvátní a nedůležitou.

6. Analýza předchozích návrhů a koncepcí

V roce 2015 byla vytvořena územní studie s názvem „Parter obce Dobšice“ od firmy Studio A91.[21] Studie je zaměřena na všechny části obce, tedy Dobšice a Libněves s lokalitou Zámeček, avšak v rámci návrhu nebyly řešeny všechny pozemní komunikace v obci.

Dne 22.1.2016 proběhlo veřejné jednání k představení studie Parter obce Dobšice, za účasti zástupce zpracovatele. Jednalo se o představení návrhu, seznámení přítomných s důvody jeho vzniku a způsobu zpracování. Návrh v této fázi nepočítal s řešením otázky cyklistů, ale soustředil se hlavně na bezpečnost chodců, tedy prodloužení a doplnění chodníků tam, kde chybí. Jednání bylo pouze informativní.

Další veřejné zasedání se konalo 21.9.2016. Na tomto zasedání bylo občanům oznámeno, že došlo k zrušení výběrového řízení na akci „Projektová dokumentace k územnímu řízení na Parter Dobšice“. Důvodem zrušení bylo, že nabídka nesplňuje požadavky výzvy ohledně plnění termínů. Dále pak došlo na dotazy a připomínky obyvatel. Toho jednání se bohužel nezúčastnil projektant, který by mohl lépe odpovídat na dotazy a připomínky.

Mimo jednání byla tato problematika řešena i za pomoci ankety. Tento způsob zjišťování názoru obyvatel nevidím jako špatný, ale myslím si, že mnoho občanů si pod otázkami bez předchozího vysvětlení neumělo představit reálnou podobu daného opatření, a tedy nemohli hlasovat s jasnou představou o podobě uličních prostor v obci.

Obě zasedání by se dala označit jako nekonstruktivní až zbytečná. V obci se velice liší názory na prvky obsažené v návrhu studie a celkově i na to, jak by obec měla vypadat. Většina obyvatel s aktuální podobou studie nesouhlasí. Od roku 2016 se téma úprav uličních prostor v obci neřešilo a dále neprojednávalo.

6.1. Připomínky obyvatel

Při vyhodnocování předchozí studie jsem primárně vycházela ze zápisu ze zasedání zastupitelstva a schůze k představení původní studie, které jsem se účastnila.

- Chodníky

Někteří zastávají názor, že chodníky v obci nejsou potřeba. Dále pak ti, na jejichž straně komunikace by měl chodník dle studie vést protestují a nechtějí ho tam (levá strana při pohledu od hřbitova směrem k OÚ). Tento názor budou mít i někteří obyvatelé žijící na opačné straně komunikace, čili žádná z variant nebude nikdy přijata 100 % obyvatel.

Dále pak obyvatelé odmítají myšlenku umístění chodníků podél fasád domů. Dle mého názoru není vhodné umisťovat chodníky na levou stranu komunikace z toho důvodu, že zde jsou umístěny sloupy veřejného osvětlení a sloupy s telefonním vedením.

- Cyklisté

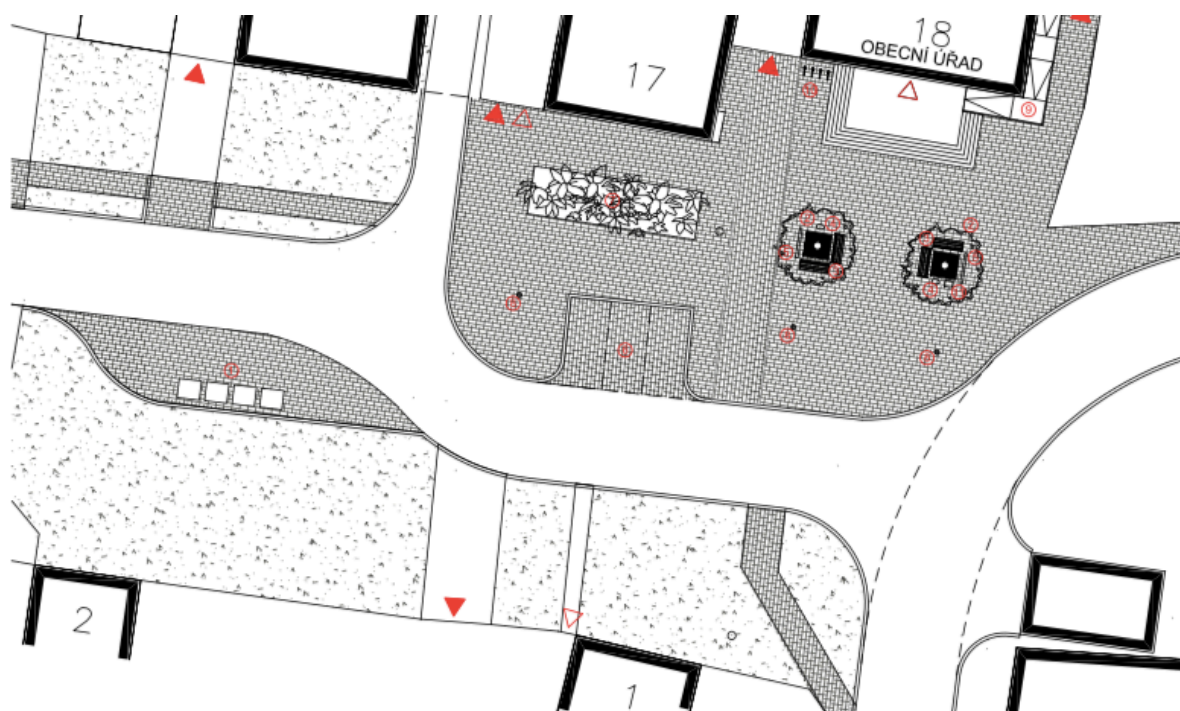
Cyklisté by podle obyvatel měli být studií řešeni, avšak myslí si, že není třeba navrhovat vyhrazený pruh pro cyklisty či stezku, tak jak je tomu ve studii.

- Zelený pás

Zelený pás zamýšlený mezi komunikací a chodníky nebyl přijat kladně. Není nutný. Chodník by měl být umístěn vedle jízdního pruhu bez zeleného pásu. Obyvatelé vyřkli názor, že umístění chodníků k fasádám domů je nepřijatelné a pokud to jde, raději by se tomuto uspořádání vyhnuli.

- Křižovatka u OÚ

Myšlenka usměrnění dopravy před budovou OÚ a vytvoření centra obce pro setkávání a pořádání kulturních akcí byla přijata kladně. Z mého pohledu je řešení vhodné, avšak nezvolila bych vydláždění celé plochy před obecním úřadem, jako vhodnější se jeví využití většího množství zeleně a zachování takového rázu návsi, jaký je aktuálně podél pozemní komunikace v části Dobšice.



Obrázek 50 - Původní studie návrhu úprav návsi Dobšice [21]

- Parkování

Parkování v obci bylo řešeno návrhem několika parkovacích míst před budovou OÚ a za ní na pozemku patřícím k úřadu. Obyvatelé namítali, že parkovací místa by mohla být za autobusovou zastávkou a v „esíčku“ by měl být zákaz parkování vozidel z důvodu bezpečnosti a šířkových poměrů. Další parkovací místa by měla být navržena u hřiště. V případě pořádání kulturních, sportovních a jiných akcí zde nejsou parkovací stání vybudována.

Dále bych se zaměřila na část Libněves, konkrétně prostor Prkenné uličky, která nemá dostatečné šířkové parametry, a proto bych zvolila umístění parkovacích míst u hlavní silnice naproti prodejně nábytku a za autobusovou zastávkou u sběrného dvora.

- Křižovatka u hřiště

Způsob návrhu křižovatky u hřiště nebyl obyvateli přijat vůbec. Obyvatelé s tímto návrhem nesouhlasí. Momentálně by tento návrh ani nemohl být realizován, protože pozemek, přes který měla vést pozemní komunikace a vyústit vedle obecního úřadu již není majetkem obce.



Obrázek 51 - Návrh T-křižovatky u hřbitě [21]

7. Konceptní návrh úprav komunikací v obci Dobšice

Ze strany zastupitelstva obce a místního sdružení o.s. Dobšané byl vznesen požadavek na vypracování variantní územní studie uličních prostor v obci. Jedná se zejména o návrh umístění chybějících chodníků v části obce Dobšice a řešení cyklistické dopravy od obecního úřadu směrem ke hřbitovu. Součástí návrhu je i výkres záboru pozemků a výpis dotčených pozemků. V případě realizace je nutné zajistit vytyčení pozemků, inženýrských sítí a dalších objektů geodetem a následné vyřešení vlastnických vztahů.

7.1. Zábor pozemků

Pozemky dotčené možnou výstavbou návrhu jsou uvedeny v následující tabulce č. 3. Data jsou získána z webových stránek Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního.

parcelní číslo	výměra	způsob využití	druh pozemku	vlastnické právo	hospodaření se svěřeným majetkem
část Dobšice					
442/1	14414	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
280/25	1666	koryto vodního toku umělé	vodní plocha	Obec Dobšice	
256/1	440	Ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
477	20911	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
419/39	28274		orná půda	Obec Dobšice	
419/11	302	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
422/7	60	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
422/6	2662	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
422/1	3388	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
423/1	10653	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
423/8	55	silnice	ostatní plocha	Kočárníková Jaroslava	
423/9	69	silnice	ostatní plocha	Obec Dobšice	
st. 156	78		zastavěná plocha a nádvoří	Obec Dobšice	
427/1	268	neplošná půda	ostatní plocha	Obec Dobšice	
420	3755		trvalý travní porost	Obec Dobšice	
421	2723		trvalý travní porost	Bednář Milan	
1/2	338	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
1/1	296	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
422/5	515	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
449	2577	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
30	509	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
26/1	1125	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	

419/19	2675	jiná plocha	ostatní plocha	MEDISTYL- PHARMA a.s.	
510	109	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
38/1	2548	sportoviště a rekreační plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
38/3	228	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
513	758	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
155	7537		zastavěná plocha a nádvoří	ČR	Povodí Labe
37	6090	sportoviště a rekreační plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
část Libněves					
423/1	10653	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
187/47	83	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
450/3	72	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
450/2	30	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
187/48	16	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
475/2	5197	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
187/11	93	silnice	ostatní plocha	Česká republika	ŘSD
187/8	59	silnice	ostatní plocha	Novák Ivan	
472/1	666	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
472/2	206	jiná plocha	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
68/7	366	silnice	ostatní plocha	Zdeněk Daniel, Zdeněk Tomáš	
68/9	54	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
68/8	7	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
472/3	104	jiná plocha	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
472/4	860	jiná plocha	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS

84/27	104		zahrada	Prokeš Jaroslav	
84/26	16	jiná plocha	ostatní plocha	Prokeš Jaroslav	
84/25	74	silnice	ostatní plocha	Prokeš Jaroslav	
84/2	2640		zahrada	Prokeš Jaroslav	
453/5	11018	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
85/17	278	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
80/22	203	jiná plocha	ostatní plocha	Obec Dobšice	
453/18	48	jiná plocha	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
453/19	40	jiná plocha	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
86/20	43	ostatní komunikace	ostatní plocha	Matuška Karel	
453/20	1069	jiná plocha	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
86/14	43	koryto vodního toku umělé	vodní plocha	Česká republika	Povodí Labe
86/4	88	ostatní komunikace	ostatní plocha	Matuška Karel	
453/22	168	jiná plocha	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
453/21	117	jiná plocha	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
453/23	792	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
453/28	4108	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
453/1	729	silnice	ostatní plocha	Obec Dobšice	
468	567	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
68/4	372	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
488	713	ostatní komunikace	ostatní plocha	Báňská B., Báňský V.,	

				Kabrnová Z., Konvalina ., Konvalinová H., SJM Krejsa VI. a Krejsová Z., Nomenů VI., Vitáčková J., Vojtíšková B., Zadražil L., Zadražilová B., Zálabská A., Zálabský Fr.	
86/19	249	ostatní komunikace	ostatní plocha	Matuška Karel	
86/18	35	ostatní komunikace	ostatní plocha	Matuška Karel	
86/13	66	koryto vodního toku umělé	vodní plocha	ČR	Povodí Labe
86/12	10	koryto vodního toku umělé	vodní plocha	ČR	Povodí Labe
87/11	15		zahrada	Středočeský kraj	KSÚS
86/15	4898	ostatní komunikace	ostatní plocha	Matuška Karel	
87/6	109	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
87/7	101	jiná plocha	ostatní plocha	Středočeský kraj	KSÚS
86/17	17	ostatní komunikace	ostatní plocha	Matuška Karel	
85/37	13	silnice	ostatní plocha	Prokeš Jaroslav	
85/36	30	jiná plocha	ostatní plocha	Prokeš Jaroslav	
489/3	600	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Dobšice	
87/8	203		zahrada	Středočeský kraj	KSÚS
87/16	4	ostatní komunikace	ostatní plocha	Matuška Karel	
87/17	17	ostatní komunikace	ostatní plocha	Matuška Karel	

Tabulka 3 - Zábor pozemků dotčených studií [22]

7.2. Návrh úprav komunikace III/32810

Návrh č. 1

Návrh je založen na rozšíření komunikace na 2 x 3 m včetně vodícího odvodňovacího proužku a doplnění o chodníky v šířce 1,5 m na pravé straně komunikace z pohledu od hřbitova směrem k OÚ. Chodníky jsou navrženy jako bezbariérové a v místě autobusové zastávky plynule přechází v nástupní plochu a poté dále pokračují až k parcelám pro výstavbu rodinných domů ve směru na Žehuň. Chodníky jsou od komunikace odděleny obrubníky v. 0,08- 0,15 m, v místě vjezdů do přilehlých staveb a pozemků a u přechodů pro chodce se obrubník sníží na v. 0,02 – 0,05 m dle ČSN 73 6110.

Cyklistická doprava je řešena za použití piktogramu cyklisty na komunikaci nebo pomocí ochranného pruhu pro cyklisty s obousměrným provozem.

V místě křížení s III/32812 je na vedlejší komunikaci umístěn dělicí ostrůvek zřízen pomocí VDZ za účelem možnosti pojíždění rozměrnými nákladními vozidly či zemědělskými stroji.

Návrh č. 2

Návrh je založen na rozšíření komunikace na 2 x 3 m včetně vodícího odvodňovacího proužku a doplnění o chodníky v šířce 1,5 m na pravé straně komunikace z pohledu od hřbitova směrem k OÚ. Chodníky jsou navrženy jako bezbariérové a v místě autobusové zastávky plynule přechází v nástupní plochu a poté dále pokračují až k parcelám pro výstavbu rodinných domů ve směru na Žehuň. Chodníky jsou od komunikace odděleny obrubníky v. 0,08- 0,15 m, v místě vjezdů do přilehlých staveb a pozemků a u přechodů pro chodce se obrubník sníží na 0,02 – 0,05 m dle ČSN 736110.

Cyklistická doprava je řešena za použití piktogramu cyklisty na komunikaci nebo pomocí ochranného pruhu pro cyklisty s obousměrným provozem.

Ke zklidnění dopravy v centru obce je prostor křížení s komunikací III/32812 řešen za pomoci zvýšené křižovatkové plochy do úrovně okolních obrub z odlišného materiálu.

Pro účely diplomové práce je v příloze vytištěn výkres č. 4.1 Situace páteřních komunikací Dobšice pouze v jedné variantě, kterou upřednostňuji, a to je varianta s dělicím ostrůvkem na vedlejší komunikaci vyznačeným pomocí VDZ a řešením cyklistické dopravy pomocí piktogramu cyklisty. Varianta s ochranným pruhem pro cyklisty a zvýšenou křižovatkovou plochou bude vytištěna v rámci přílohy č. 5 Detail návsi, kde budou vidět různé varianty řešení detailněji.

7.3. Propojení ulice V Drážkách a “U Novotnu”, oprava povrchů

Ulice V Drážkách, vedle obecního úřadu, prošla stavební úpravou v roce 2017. V návrhu zohledňuji propojení této ulice s ulicí „U Novotnu“, která je charakterizována jako polní cesta. I když je tato cesta využívána zemědělskými stroji je také příjezdovou cestou k rodinným domům. Vzhledem k šířce prostoru je komunikace navržena v rozmezí 2,75 – 3,25 m. Aktuálně je tato cesta zpevněna pomocí kamenné dlažby, tzv. „kočičích hlav“. Tento povrch bych vzhledem k charakteru a využívání cesty zachovala, avšak je nutné vytvořit a zpevnit podkladní vrstvy.

7.4. Úprava autobusové zastávky Dobšice

Autobusová zastávka Dobšice zůstává přibližně na stejném místě jako před návrhem pouze s doplněním o nástupní plochy, které jsou součástí průběžného chodníku. Nástupní hrana má délku 12 m a šířka nástupiště činí na pravé straně komunikace 2 m a na levé straně komunikace 2,5 m. Levá strana je doplněna o stávající přístřešek. Došlo také k doplnění o prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace dle ČSN 73 6425 a VDZ dle TP 133. Dále je zde navržen přechod pro chodce a podzemní odpadní kontejnery.

7.5. Úprava “esíčka”

V úseku „esíčka“ je navržena komunikace šířky 5,5 m a chodník po levé straně komunikace tak, aby navazoval na chodník od obecního úřadu. U čp. 80 a 79 dojde k lokálnímu zúžení chodníku v délce cca 10 m na limitní šířku 0,9 m z důvodu vlastnictví pozemků u fasád těchto domů soukromými osobami. Chodník je ukončen vstupem na hřiště. V případě problémů s řešením vlastnického práva lze chodník ukončit před místem zúžení na konci obecního pozemku.

7.6. Oprava chodníků v lokalitě Zámeček

V lokalitě Zámeček jsou v současné době chodníky vybudované podél plotů domů. Jsou z betonových dlaždic a nejspíš realizovány vlastníky okolních domů. Tento chodník je oddělen od komunikace zeleným pásem, květinovými záhony, taktéž obhospodařovanými vlastníky domů.

Návrh počítá s ponecháním chodníku i zeleného pásu ve stávajícím místě. Chodníky budou šířky 1,5 m a zelený pás proměnné šířky na úseku délky cca 200 m. V místě novostaveb po pravé straně lokality chodníky volně pokračují až na konec obce a jsou umístěny vedle komunikace bez zeleného pásu.

7.7. Úprava autobusové zastávky Libněves

Zastávka Libněves zůstává přibližně na stejném místě jako před návrhem pouze s doplněním o nástupní plochy, které chyběly či nebyly dostačující, a s úpravami pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace dle ČSN 73 6425 a doplnění VDZ dle TP 133. Nástupní hrana je 12 m dlouhá na obou zastávkách. Zastávka na pravé straně komunikace je v zálivu. Záliv má šířku 3,5 m s šikmými nájezdy dl. 25 a 10 m. Dále je zde navržen přechod pro chodce.

7.8. Doplnění chodníků v Libněvsi

V Libněvsi jsou navrženy chodníky po levé straně komunikace od autobusové zastávky tak, aby kopírovali obydlenou část až k vjezdu do areálu bývalého cukrovaru. Za ním nejsou stavební parcely a nejsou ani v územním plánu, z toho důvodu chodníky nevedou až na úplný konec obce. Chodníky mají šířku 1,5 m, jsou vedeny u plotů či fasád domů a jsou odděleny od komunikace zeleným pásem proměnné šířky.

7.9. Parkování v obci

Návrh představuje varianty umístění kolmých parkovacích stání v obci dle ČSN 73 6056.

Tři parkovací stání jsou umístěna v těsné blízkosti obecního úřadu, u autobusové zastávky v Libněvsi a v Dobšicích jsou čtyři stání. U hřiště jsou navržena čtyři stání přístupná z komunikace a osm stání je situováno u čistírny odpadních vod. U prodejny nábytku v Libněvsi jsou navržena čtyři stání přístupná z komunikace.

Parkovací stání je možné umístit i na obecní pozemky přiléhající k hostinci a obecnímu úřadu. U hostince lze vybudovat 3 parkovací stání, která by nebyla volně přístupná, ale byla by využívána pouze v případě zvýšeného počtu návštěvníků obce, zásobování či při jiných mimořádných událostech. Za budovou OÚ je možné díky velikosti prostoru a existenci dvou vjezdů vybudovat parkoviště pro osobní vozidla i autobusy.

V příčných uličkách „U Novotnu“, V Drážkách, v Prkenné ulici a ulici 1C nejsou chodníky navrženy. Šířkové uspořádání ulic to neumožňuje a vzhledem k objemu dopravy nejsou nutné.

8. Podrobný návrh úprav prostoru návsi

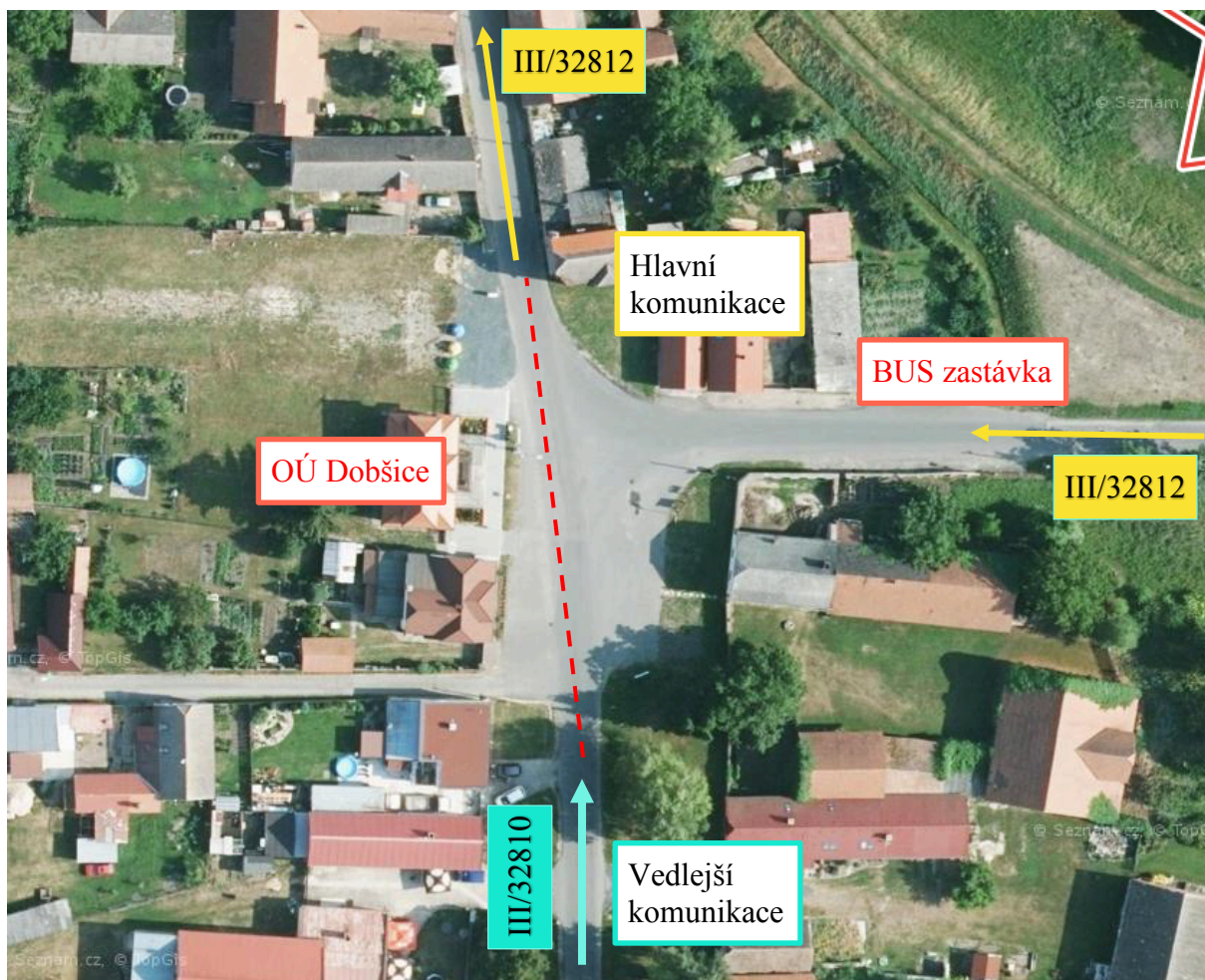
Součástí diplomové práce je také detailní návrh prostoru návsi. V příloze č. 5 – Detail návsi jsou vytištěna variantní řešení možného uspořádání komunikace, chodníků, zelených ploch a ploch pro pasivní odpočinek obyvatel včetně mobiliáře.

8.1. Aktuální stav

Prostor před OÚ se dá definovat jako rozlehlá asfaltová plocha o cca 800 m² bez širšího využití a kanalizace dopravy. Před budovou úřadu je vybudován chodník a umístěna lavička s vývěsní deskou. Další vybavení a úpravy návsi nebyly dosud provedeny.

8.2. Nový návrh

Hlavním účelem nového návrhu návsi je kanalizace dopravy. Na následujícím obrázku můžeme vidět aktuální stav, kdy vozidla přijíždějící po komunikaci III/32810 od dálnice D11 mohou mylně usoudit, že se nachází na hlavní komunikaci, především díky způsobu vedení komunikace v přímé a v návaznosti na komunikaci III/32812 směrem do Libněvse. Dalším problémem je absence jakéhokoli zklidňujícího prvku, který by řidiče donutil zpomalit rychlost.



Obrázek 52 - Prostor návsi – aktuální myšlená trajektorie pohybů vozidel na vedlejší komunikaci [3]

Návrh č. 1

V návrhu č. 1 je použito kolmé napojení vedlejší komunikace III/32810 na hlavní pozemní komunikaci III/32812 s využitím dopravního ostrůvku pomocí VDZ. Tímto stavebním opatřením se zároveň zvětšila plocha před obecním úřadem k pasivnímu odpočinku obyvatel a setkávání. Prostor je doplněn o novou zeleň, stojan na kola, lavičky, informační tabuli a odpadkové koše.

Návrh č. 2

Návrh č. 2 je vesměs totožný s prvním, avšak je zde celá plocha křižovatky zvednuta do úrovně obrub. Je využít prvek zklidnění komunikací vhodný pro obslužné komunikace dle TP 132, kdy jsou všichni účastníci silničního provozu upozorněni změnou struktury povrchu na místo se zvýšenou opatrností.

9. Návrh použitých materiálů a mobiliáře

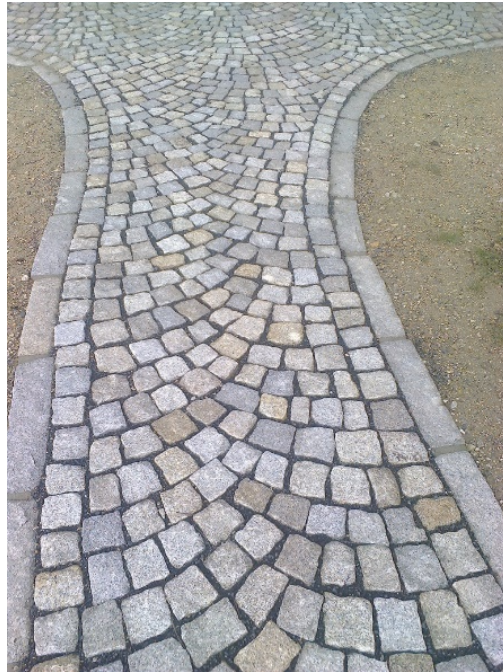
Součástí řešení dopravní sítě a prostor pasivního odpočinku v obci je i návrh vhodné volby použitých materiálů a dalšího vybavení obce. Charakter obce by se dal zhodnotit jako typicky venkovský se širokou návší po celé délce části Dobšice a byla by škoda ho výrazně měnit. Je důležité zdůraznit významné plochy v obci jako je prostor u obecního úřadu, avšak není nutné za každou cenu dláždít celou tuto plochu. Návrh je řešen tak, aby se v bezprostřední blízkosti úřadu snoubily jak funkce dopravní, tak pobytová s využitím vhodné zeleně a vybavení.

9.1. Dlažby

Pro zachování venkovského rázu uličních prostor bych pro pochozí plochy chodníků, vjezdů a hmatové prvky zvolila řezanou žulovou dlažbu či žulové kostky v šedé nebo šedo-žluté barvě, viz obrázek 53, 54.



Obrázek 53 - Řezaná žulová dlažba a žulové kostky [23]



Obrázek 54 - Barevná variace žulových kostek [23]

Žula patří mezi materiály krásné, avšak drahé. Pokud by se obci podařilo zajistit dostatek finančních prostředků, doporučila bych ji. V opačném případě je potřeba zvolit typ dlažby levnější ale s podobným designem.

Chodníky a vjezdy by tedy mohly být opět v šedé, šedo-žluté barvě typu CSB-GRANITO, což je betonová dlažba ve stylu žulových kostek, viz obrázek 56. Hmatové prvky v barvě žluté či šedé, viz. obrázek 55..



Obrázek 55 - Betonová dlažba ve stylu žulových kostek CSB GRANITO [24]

9.2. Mobiliář

Prostor návsi před budovou úřadu a ostatní vhodná místa v obci doplňují lavičkami, odpadkovými koši, informační a plakátovací tabulí. U budovy úřadu je umístěn stojan na kola. U autobusové zastávky jsou umístěny 4 podzemní kontejnery na odpad. V části Libněves podzemní kontejnery zamýšlené nejsou, zde se nachází sběrný dvůr. Ilustrační obrázky níže.



Obrázek 56 - Plakátovací plocha [26]



Obrázek 57 - Stojan na kola [27]



Obrázek 58 - Odpadkový koš [28]



Obrázek 59 - Lavička [29]

9.3. Zeleň

Prostor centra obce před obecním úřadem bude z větší části zatravněn a osázen stromy a keři. V obloucích napojení na hlavní komunikaci budou vysázeny záhony odolných květin a trav s nutností minimální údržby. Ve zbývajících částech obce bude zachována stávající zeleň, většinou se jedná o travnaté plochy s vzrostlými stromy. V lokalitě Zámeček budou obnoveny záhony s výsadbou okrasných rostlin.

10. Závěr

Cílem této diplomové práce bylo v první řadě vytvořit koncept úprav páteřních komunikací v obci Dobšice s důrazem na zklidnění dopravy a vytvoření vhodných podmínek pro zranitelné účastníky silničního provozu, tedy chodce a cyklisty.

Diplomová práce je dělena na teoretickou a praktickou část, které se vzájemně prolínají. V několika úvodních kapitolách se snažím přiblížit charakter obce, její historii, současnost a aktuální dopravní situaci. V dalších kapitolách se zabývám nehodovostí v obci, průzkumem dopravy zaměřeným primárně na průjezd tranzitní dopravy, popisem územní studie včetně připomínek občanů, kterou si nechalo vypracovat zastupitelstvo obce v roce 2015. V závěru práce jsem vytvořila vlastní koncepční návrh úprav komunikací a uličních prostor v obci včetně návrhu použitých materiálů a mobiliáře. Přílohou je grafické zpracování nové územní studie úprav páteřních komunikací v obou částech obce.

Výkresová část diplomové práce odráží především můj vlastní pohled na dopravní situaci v obci jako člověka, který v této obci žije. Stěžejním prvkem návrhu je rozšíření pozemních komunikací v celé obci a dále pak výstavba chodníků, které aktuálně v části Dobšice kompletně chybí a v části Libněves jsou ve špatném technickém stavu nebo nejsou vůbec a úprava prostoru před obecním úřadem, jako stěžejního bodu obce. Cyklistickou dopravu jsem vyřešila pouze za pomoci VDZ z toho důvodu, že intenzitu cyklistické dopravy lze charakterizovat jako rekreační a zvýšený počet cyklistů není celoroční záležitostí. Z toho důvodu zde nejsou navrženy samostatné stezky pro cyklisty, ale pouze buď varianta s vyznačením piktogramu na vozovce, který má řidiče upozornit na možnost výskytu cyklisty, nebo pomocí ochranného pruhu s obousměrným provozem po středu komunikace a možností pojíždět ochranný pruh například v případě míjení vozidel. Součástí návrhu je i řešení parkovacích míst, úprava autobusových zastávek a příčných ulic v obci.

V rámci zpracování daného tématu proběhla celkem 2 setkání se zastupitelstvem obce a občany. Na těchto setkáních jim byly představeny návrhy úprav obce, nad kterými se diskutovalo a připomínky byly zapracovány do studie.

11. Použité zdroje

- [1] Dobšice. Města.obce.cz. [online]. 2018 [cit. 1.2.2018]. Dostupné z <<http://mesta.obce.cz/zsu/vyhledat-2804.htm>>.
- [2] iKatastr.cz. [online]. 2018 [cit. 1.2.2018]. Dostupné z <http://www.ikatastr.cz/ikatastr.htm#zoom=15&lat=50.13303&lon=15.26637&layers_3=0000B0FFTFFT>.
- [3] Mapy.cz. [online]. 2018 [cit. 1.2.2018]. Dostupné z <www.mapy.cz>.
- [4] Silniční a dálniční síť (veřejná aplikace). geoportal.rsd.cz. [online]. 2018 [cit. 1.2.2018]. Dostupné z <<https://geoportal.rsd.cz/webappbuilder/apps/7/>>.
- [5] Dobšice v průběhu času. obec-dobsice.cz. [online]. [cit. 1.2.2018]. Dostupné z <<http://www.obec-dobsice.cz/dobsice%2Dv%2Dprubehu%2Dcasu/ms-1833/p1=1833>>.
- [6] Historie obce. obec-dobsice.cz. [online]. [cit. 15.2.2018]. Dostupné z <<http://www.obec-dobsice.cz/historie%2Dobce/ms-1028/p1=1028>>.
- [7] Památníky. obec-dobsice.cz. [online]. [cit. 15.2.2018]. Dostupné z <<http://www.obec-dobsice.cz/pamatniky/ms-1037/p1=1037>>.
- [8] Slavní rodáci. obec-dobsice.cz. [online]. [cit. 15.2.2018] Dostupné z <<http://www.obec-dobsice.cz/slavni%2Drodaci/ms-1038/p1=1038>>.
- [9] Současnost obce. obec-dobsice.cz [online]. [cit. 15.2.2018]. Dostupné z <<http://www.obec-dobsice.cz/soucasnost%2Dobce/ms-1042/p1=1042>>.
- [10] Muzeum keltů a keltské oppidum Dobšice. Infocesco.cz. [online]. 2015 [cit. 27.2.2018]. Dostupné z <<https://www.infocesco.cz/content/stredni-cechy-severovychod-polabi-kultura-muzea-muzeum-keltu-keltske-oppidum-dobsice.aspx>>.
- [11] Keltské oppidum. obec-dobsice.cz [online]. [cit. 15.2.2018]. Dostupné z <http://www.obec-dobsice.cz/keltske%2Dopiduum/g-1200/id_obrazky=1282&typ_sady=1>.

[12] Expozice muzea. obec-dobsice.cz. [online] [cit. 15.2.2018]. Dostupné z <http://www.obec-dobsice.cz/expozice%2Dmuzea/g-1196/id_obrazky=1274&typ_sady=1>.

[13] O obci. obec-dobsice.cz. [online]. [cit. 15.2.2018]. Dostupné z <<http://www.obec-dobsice.cz/o%2Dobci/ds-50/p1=52>>.

[14] geoportal.gepro.cz. [online]. [cit. 15.2.2018]. Dostupné z <http://geoportal.gepro.cz/obce/537101#>.

[15] RYCHNOVSKÝ, Radek. Železniční mapa České republiky. mapa.rychnovsky.cz. [online]. 2015 [cit. 15.2.2018]. Dostupné z <<http://mapa.rychnovsky.cz>>.

[16] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i. Geografický informační systém Jednotná dopravní vektorová mapa. jdvm.cz. [online]. 2018 [cit. 5.3.2018]. Dostupné z <<http://www.jdvm.cz>>.

[17] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i., POLICIE ČR. [online]. [cit. 5.3.2018]. Dostupné z <<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynamalokality/Search.aspx>>.

[18] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i. Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací, metodika provádění v souladu směrnicí EU 2008/96/EC. [online]. 2013 [cit. 20.3.2018]. Dostupné z <<https://www.audit-bezpecnosti.cz/media/file/bezpecnostni-inspekce-pozemnich-komunikaci-metodika-provadeni.pdf>>.

[19] labskastezka.cz [online]. 2012 [20.3.2018]. Dostupné z <<http://www.labskastezka.cz>>.

[20] Sněmovna schválila novelu zákona o pozemních komunikacích. mdcr.cz. [online] 2015 [cit. 20.3.2018]. Dostupné z <<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Snemovna-schvalila-novelu-zakona-o-pozemnich-komun>>.

[21] Dokumentaci k územní studii s názvem „Parter obce Dobšice“ od firmy Studio A91 poskytl Obecní úřad Dobšice na USB disku.

Textová část dostupná na webových stránkách obce:

Dobsice_studie_zprava. obec-dobsice.cz. [online] 2016 [cit. 20.3.2016]. Dostupné z <http://www.obec-dobsice.cz/assets/File.ashx?id_org=2804&id_dokumenty=1442>.

- [22] STÁTNÍ SPRÁVA ZEMĚMĚŘIČSTVÍ A KATASTRU. Nahlížení do katastru nemovitostí. [online]. 2018 [cit. 30.3.2018]. Dostupné z <<http://nahlizeniidokn.cuzk.cz>>.
- [23] Žulová dlažba řezaná. mstc.cz. [online]. 2016 [cit. 5.4.2018]. Dostupné z <<http://mstc.cz/kategorie-produkty/zulova-dlazba-rezana/>>.
- [24] Dlažební kostka 8/10 šedá-šedožlutá. Shop.granites.cz. [online]. [cit. 5.4.2018]. Dostupné z <<http://eshop.granites.cz/eshop-granites-cz/eshop/6-1-KOSTKY/-4-/5/1-Dlazebni-kostka-8-10-SEDA-SEDOZLUTA>>.
- [25] CSB-GRANITO. csbeton.cz. [online]. 2018 [cit. 5.4.2018]. Dostupné z <<https://www.csbeton.cz/cs/csb-granito-2>>.
- [26] Plakátovací plocha TUBO – 1250x1250, pozink. vseproobce.cz. [online]. [cit. 13.4.2018]. Dostupné z <<http://www.vseproobce.cz/produkt/plakatovaci-plocha-tubo-1250x1250-pozink>>.
- [27] Stojan IKS na 3 kola - pozink. vseproobce.cz. [online]. [cit. 13.4.2018]. Dostupné z <<http://www.vseproobce.cz/produkt/stojan-iks-na-3-kola-pozink>>.
- [28] Koš TUBO s víkem – akát, pozink. vseproobce.cz. [online]. [cit. 13.4.2018]. Dostupné z <<http://www.vseproobce.cz/produkt/kos-tubo-s-vikem-akat-pozink>>.
- [29] Lavičky FOCA 170 s opěradlem - akát. vseproobce.cz. [online]. [cit. 13.4.2018]. Dostupné z <<http://www.vseproobce.cz/produkt/lavicka-foca-170-s-operadlem-akat>>.

Normy a technické podmínky

ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací, 2006
ČSN 73 6110 Z1	Projektování místních komunikací, 2010
ČSN 73 6059	Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, 2011
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 2012
ČSN 73 6425 – 1	Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly, a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek, 2007
TP 131	Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi, MDS, 2000
TP 132	Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, MDS, 2000
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, MD ČR, 2013
TP 145	Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi, MDS, 2001
TP 179	Navrhování komunikací pro cyklisty, MD ČR, 2017
TP 189	Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, MD, 2012

12. Seznam obrázků

Obrázek 1- Umístění obce v rámci ČR [1]	12
Obrázek 2 - Katastrální území obce [2]	12
Obrázek 3 - Libněveský dvůr [5]	13
Obrázek 4 - Cukrovar v Libněvsi v době svého rozkvětu [5]	15
Obrázek 5 – Libněves - Cukrovar [5]	15
Obrázek 6- Vybavení cukrovaru [5]	16
Obrázek 7 - Bourání cukrovaru [5]	16
Obrázek 8 - Pohled na nádraží a Prkennou uličku [5]	17
Obrázek 9 - Řepařská drážka v mapě [5]	18
Obrázek 10 - Řepařská drážka-oblouk u žehuňských sádek [5]	18
Obrázek 11 - Vlak na mostě Žehuňského rybníka Pod osmi v roce 1928 [5]	19
Obrázek 12 - Podzim 1954 – vláček na novém betonovém mostě stále ještě slouží k dopravě řepy na překladiště v Libněvsi, odkud se odváží do cukrovaru [5]	19
Obrázek 13 - Dobšice r.1919 [5]	21
Obrázek 14 - Společenská akce na návsi [5]	21
Obrázek 15 - Pohled ke hřbitovu [5]	22
Obrázek 16 - Pohled od hřbitova [5]	22
Obrázek 17 - Dům č.p.74 (postaveno v r.1922) [5]	23
Obrázek 18 - Pohled z vrchní část obce ke hřbitovui [5]	23
Obrázek 19 - Vrchní část obce – pohled od hřbitova u č.p.66 [5]	24
Obrázek 20 - Památník Boží muka [foto Adamcová 2018]	27
Obrázek 21 - Památník obětem I. a II. světové války [foto Adamcová 2018]	28
Obrázek 22 - Dětské hřiště s keltskou polozemnicí [11]	29
Obrázek 23 - Expozice muzea [12]	29
Obrázek 24 - Turistická místa v obci [14]	31
Obrázek 25 - Turistické (zelené) a cyklistické (fialové) trasy [14]	31
Obrázek 26 - Obecní úřad v Dobšicích [foto Adamcová 2018]	32
Obrázek 27 - Dopravní síť [4]	34
Obrázek 28 - Železniční zastávka [foto Adamcová 2018]	35
Obrázek 29 - Trať 020 [15]	35
Obrázek 30 - Labská stezka [19]	36
Obrázek 31 - Mapa cyklotras na informační tabuli [foto Adamcová, 2018]	36
Obrázek 32 - Pozice železničního přejezdu v Dobšicích [16]	40
Obrázek 33 - Složitost řešení [18]	41

Obrázek 34 - Úroveň rizika a jejich charakteristika [18]	41
Obrázek 35 - Směrové uspořádání II/32810 [3]	43
Obrázek 36 - Bezpečnostní deficit č. 1 [3]	44
Obrázek 37 - Bezpečnostní deficit č. 2 [foto Adamcová 2018]	44
Obrázek 38 - Bezpečnostní deficit č.3 [foto Adamcová 2018]	45
Obrázek 39 - Bezpečnostní deficit č. 4 [foto Adamcová 2018]	45
Obrázek 40 - Bezpečnostní deficit č. 5 [foto Adamcová 2018]	46
Obrázek 41 - Bezpečnostní deficit č. 6 [foto Adamcová 2018]	46
Obrázek 42 - Bezpečnostní deficit č. 7 [3]	47
Obrázek 43 - Bezpečnostní deficit č. 8 [foto Adamcová 2018]	47
Obrázek 44 - Bezpečnostní deficit č. 9 [foto Adamcová 2018]	48
Obrázek 45 - Bezpečnostní deficit č. 10 [3]	48
Obrázek 46 - Bezpečnostní deficit č. 11 [foto Adamcová 2018]	49
Obrázek 47 - Bezpečnostní deficit č. 12 [foto Adamcová 2018]	49
Obrázek 48 - Dopravní síť [3]	50
Obrázek 49 - Alternativní trasa [3]	52
Obrázek 50 - Původní studie návrhu úprav návsi Dobšice [21]	59
Obrázek 51 - Návrh T-křižovatky u hřiště [21]	60
Obrázek 52 - Prostor návsi – aktuální myšlená trajektorie pohybů vozidel na vedlejší komunikaci [3]	69
Obrázek 53 - Řezaná žulová dlažba a žulové kostky [23]	70
Obrázek 54 - Barevná variace žulových kostek [23]	71
Obrázek 55 - Betonová dlažba ve stylu žulových kostek CSB GRANITO [24]	71
Obrázek 56 - Plakátovací plocha [26]	72
Obrázek 57 - Stojan na kola [27]	72
Obrázek 58 - Odpadkový koš [28]	72
Obrázek 59 - Lavička [29]	73

13. Seznam tabulek

Tabulka 1 - Nehodovost v obci v letech 2007 - 2017 [16]	38
Tabulka 2 - Nehody dle jednotlivých komunikací v obci Dobšice [16]	39
Tabulka 3 - Zábory pozemků dotčených studií [22]	64

14. Seznam grafů

Graf 1- Nehody dle jednotlivých komunikací [16]	39
Graf 2 - Skladba dopravního proudu Dobšice sjezd [vlastní]	53
Graf 3 - Procentuální zastoupení dopravních prostředků na II/328 [vlastní]	54
Graf 4 - Porovnání skladby dopravního proudu na komunikaci II/328 a III/32810 [vlastní]	54
Graf 5 - Procentuální zastoupení vozidel sjíždějících na III/32810 [vlastní]	55
Graf 6 - Skladba dopravního proudu Dobšice centrum [vlastní]	56
Graf 7 - Procentuální zastoupení vozidel Dobšice centrum [vlastní]	56

15. Seznam příloh

1.	Mapa širších vztahů	1:10 000
2.	Mapa problémových míst	1:8 000
3.1.	Zábor pozemků Dobšice	1:2 000
3.2.	Zábor pozemků Libněves	1:2 000
4.1.	Situace páteřních komunikací Dobšice	1:1 000
4.2.	Situace páteřních komunikací Libněves	1:1 000
5.1.	Detail návsi	1:250
5.2.	Detail návsi	1:250
5.3.	Detail návsi	1:250
5.4.	Detail návsi	1:250
6.	Vzorové příčné řezy	1:100