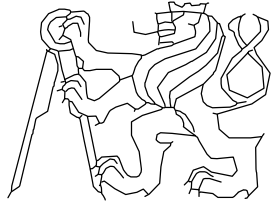


VYPRACOVAL: <b>Bc. Ondřej Růžička</b>		VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE: <b>Doc. Ing. Ludvík Vébr, CSc.</b>		
SEMESTR: <b>ZIMNÍ</b>		AKADEMICKÝ ROK: <b>2020/2021</b>		
KATEDRA: <b>K136 - KATEDRA SILNIČNÍCH STAVEB</b>				
PŘEDMĚT: <b>136DPM - DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>				
NÁZEV PROJEKTU: <b>MODERNIZACE MÍSTNÍ KOMUNIKACE - ULICE V HOLEŠOVIČKÁCH</b>				
ČÍSLO PŘÍLOHY: <b>C</b>	NÁZEV PŘÍLOHY: <b>KRITICKÉ ZHODNOCENÍ</b>			DATUM: <b>12/2020</b>
				FORMÁT: <b>A4</b>
				MĚŘÍTKO: <b>--</b>
				STUPEŇ PD: <b>STUDIE</b>



## Obsah

C Kritické zhodnocení .....	1
C.1 Varianta 0 .....	2
C.2 Varianta 1 .....	9
C.3 Varianta 2 .....	10
C.4 Shrnutí .....	11
C.5 Vize ulice V Holešovičkách .....	11
Seznam obrázků .....	14



## C Kritické zhodnocení

Součástí diplomové práce bylo kritické zhodnocení jednotlivých variant, vzájemné posouzení a vybrání jedné, která byla řešena podrobněji.

### C.1 Varianta 0

V současné době je v ulici V Holešovičkách navržena místní sběrná komunikace s dočasnou funkcí silnice I. třídy. Vzhledem k tomu, že komunikace prochází obytnou zástavbou, tak účinky z dopravy mají negativní vliv nejen na jejich zdraví, ale také životní komfort. Stávající komunikace nevyhovuje dané oblasti v několika ohledech, které jsou popsány níže.

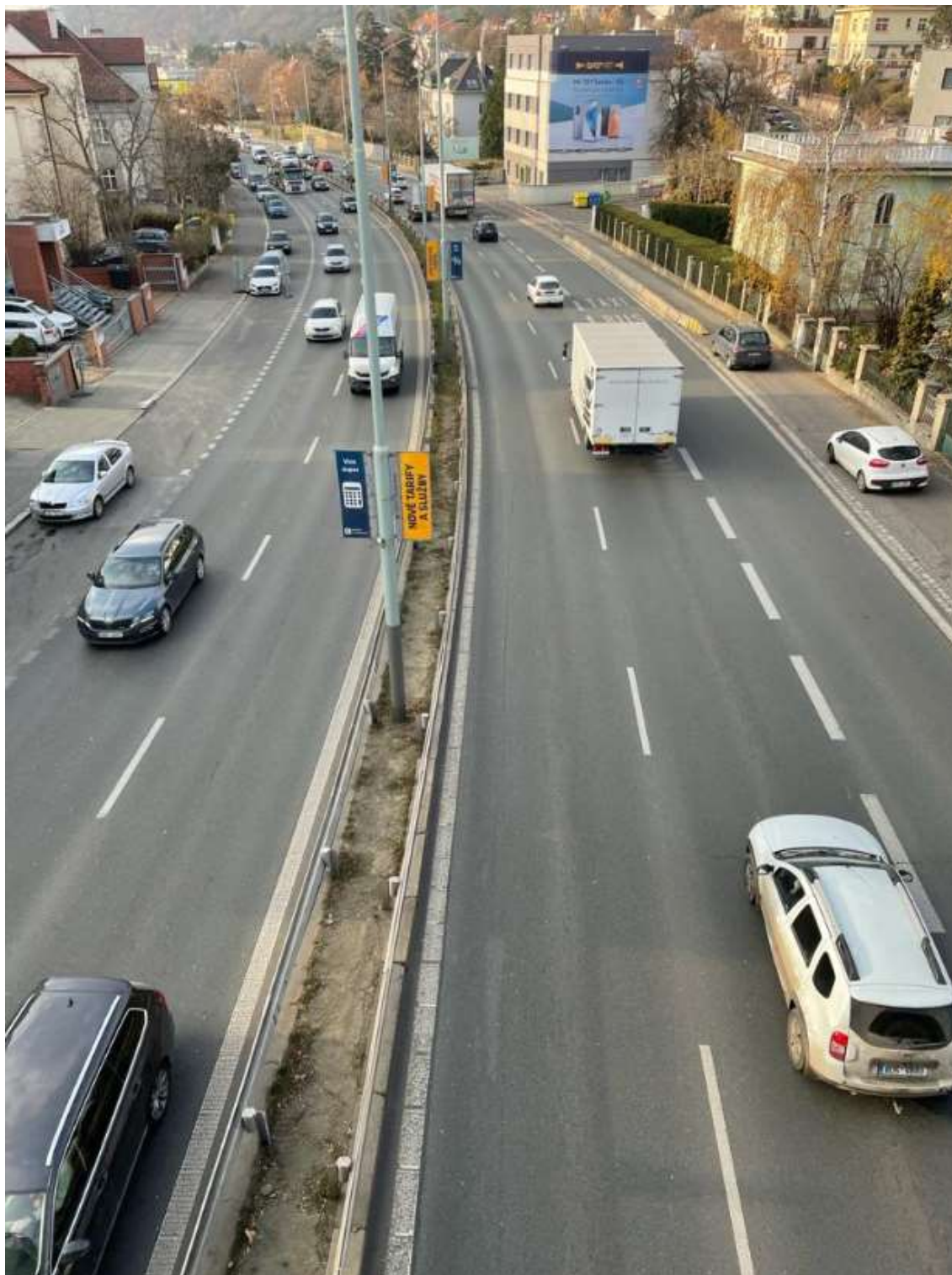
#### Zhodnocení:

- vysoká intenzita vozidel zapříčiňující nadlimitní hluk a znečištění plynnými i pevnými částicemi z dopravy viz obrázek 1;
- komunikace je nekapacitní, a tak vznikají v ulici časté kongesce;
- jakožto hlavní radiála z vnějšího Pražského okruhu a Městský okruh je nevhodně navrhnutá obytnou zástavbou;
- celá ulice je nedostatečně ozeleněna a je tvořena převážně zpevněnou plochou;
- kryt konstrukce chodníků je na hraně životnosti viz obrázek 7;
- šířka chodníku je předimenzovaná a je tedy nevhodně navržena vůči nízké intenzitě chodců viz obrázek 6;
- šířka jízdních pruhů je proměnlivá, což může vést k horší orientaci na komunikaci;
- nástupní hrany na zastávkách a obecně výšky obrubníků v „Holešovičkách“ jsou nenormové;
- vodorovné značení je v částech nečitelné;
- na celém úseku nejsou konstruktivně vybudovány vodící linie pro nevidomé a slabozraké;
- komunikace je původně navržena na návrhovou rychlost 70 km/hod, nyní je zde povolena 50 km/hod, komunikace tedy není dopravně zklidněná na



stávající rychlost a dochází zde k častým nehodám a následným kongescím;

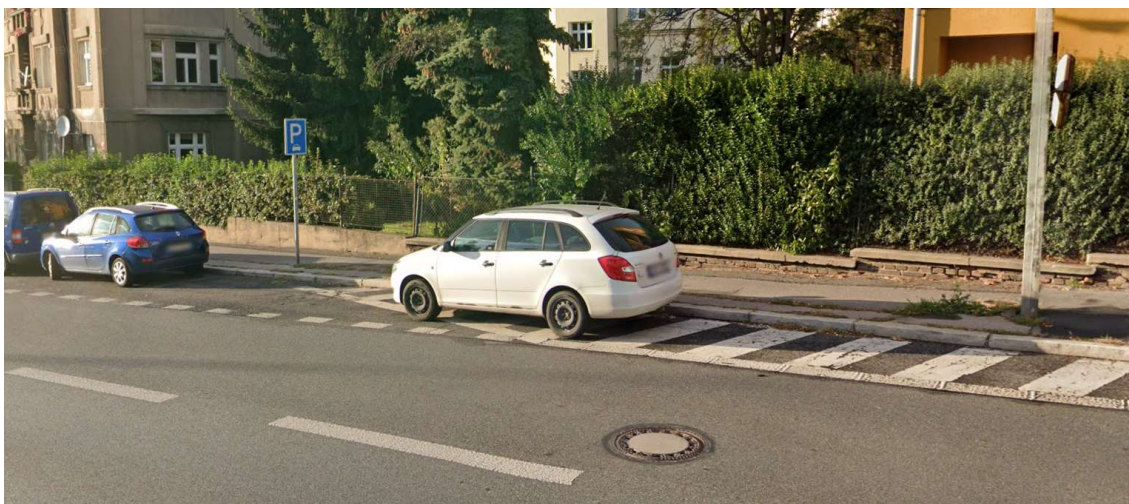
- délka nástupních hran zastávek je předimenzována, místy dosahuje až 100 m;
- podélné parkování je zde nevhodně navrženo před vjezdy do obytné zástavby, dochází tak k častým kolizím viz obrázek 4 a 5;
- šířka podélného parkování je předimenzována (místy až 3,7 m), nenapomáhá tak k vytvoření dopravního zklidnění na komunikaci viz obr. 5;
- nevhodné navržení podélného parkování a chodníků umožňuje porušování předpisů viz obrázek 2 a 3;
- SDZ je zastaralé, značka IP 1a – městský okruh viz obrázek 4 je nově nahrazena značkou IP 1 a zpravidla doplněna dodatkovou tabulkou;
- pod komunikací jsou navrženy nekulturní podchody viz obrázek 9;
- na komunikaci jsou zřízeny připojovací a odbočovací pruhy, což není v souladu s ČSN 73 6110 pro MS komunikaci.



Obrázek 1: Vysoká intenzita dopravy v ulici V Holešovičkách.



*Obrázek 2: Porušování dopravních předpisů v ulici V Holešovičkách.*



*Obrázek 3: Porušování dopravních předpisů v ulici V Holešovičkách.*



Obrázek 4: Zastaralé značení městského okruhu.



Obrázek 5: Nevhodná šířka podélného parkování a stání před vjezdy k obytné zástavbě bez vyznačení zákazu stání.



Obrázek 6: Nevhodná šířka chodníku a zřízený připojovací pruh.



Obrázek 7: Kryt konstrukce chodníku je na hraně životnosti.





Obrázek 8: Převýšení mezi jízdními pásy.



Obrázek 9: Nekulturní podchod pod ulicí V Holešovičkách.



Na základě všech výše uvedených faktorů byla provedena studie, podle které dojde k modernizaci celé ulice V Holešovičkách.

## C.2 Varianta 1

Je navržena jako dvoupruhová, středově rozdělená, dopravně zklidněná komunikace s výhledovou možností zavedení tramvajové dopravy ve SDP se třemi zastávkami v ulici V Holešovičkách. Kapacita komunikace je navržena tak, aby dokázala převést předpokládanou intenzitu v roce 2030, a to 19 630 vozidel/den. Podrobný popis varianty 1 je popsán v TZ.

### Výhody navržené varianty:

- možnost vybudování tramvajové dopravy ve SDP;
- komunikace je dopravně zklidněná v místech předpokládaných tramvajových zastávek a přechodů pro chodce, kde SDP vystupuje do vozovky;
- umožňuje jízdu cyklistům v ochranném jízdním pruhu pro cyklisty;
- i přes vybudování potencionální tramvajové dopravy varianta zachovává celkem 4 autobusové zastávky (dvě v každém směru);
- snížením počtu jízdních pruhů na dva je cílem odradit tranzitní dopravu a přesměrovat ji na MO;
- na celé délce trasy jsou konstruktivně vyřešeny vodící linie pro nevidomé a slabozraké;
- podélné parkování je vhodně rozmístěno tak, aby vyhovilo místním obyvatelům a službám a zároveň napomáhalo ke zklidnění dopravy v ulici;
- na rozdíl od současného stavu umožňuje vyšší návaznost k přilehlým komunikacím;
- na trase jsou vhodně rozmístěna parkování K+R;
- plocha ozelenění je 16 284,59 m<sup>2</sup>;
- časté projíždění IZS je zohledněno návrhem šířky zpevněné vozovky;
- všechny přechody pro chodce jsou řešeny bez SSZ a zároveň v souladu s legislativou.



#### Nevýhody navržené varianty:

- počet autobusových zastávek se zmenší na 4;
- varianta neumožňuje preferenci autobusové MHD;
- na trase je vybudována opěrná zeď, což může být zbytečné, pokud nedojde v budoucnu k zavedení tramvajové dopravy, kvůli které je zde navržena.

### **C.3 Varianta 2**

Je navržena jako čtyřpruhová, středově rozdělené komunikace. Kapacita komunikace je navržena tak, aby dokázala převést předpokládanou intenzitu v roce 2030, a to 19 630 vozidel/den a v případě nouze nahradit nebo doplnit MO. Podrobný popis varianty 2 je popsán v TZ.

#### Výhody navržené varianty:

- preference MHD před vjezdem do centra;
- počet autobusových zastávek (6) je zachován;
- v případě nouze umožňuje doplnění nebo nahrazení MO;
- v celé délce trasy je umožněno vybudování vodící linie pro nevidomé a slabozraké, budou zakresleny ve vyšším stupni PD;
- podélné parkování je vhodně rozmístěno tak, aby vyhovilo místním obyvatelům a službám a zároveň napomáhalo ke zklidnění dopravy v ulici;
- na rozdíl od současného stavu umožňuje vyšší komunikační návaznost k přilehlým komunikacím;
- na trase jsou vhodně rozmístěna parkování K+R;
- plocha ozelenění je 10 392,58 m<sup>2</sup>;
- časté projíždění IZS je zohledněno návrhem počtu jízdních pruhů.

#### Nevýhody navržené varianty:

- varianta neumožňuje vybudování tramvajové dopravy;
- na trase je vyhrazený pouze piktogramový koridor pro cyklisty;
- všechny přechody pro chodce je nutné řešit SSZ;
- kapacita vozovky umožňuje převedení vysoké intenzity dopravy, a proto



by mohla být řidiči využívána jako doplnění MO, což je nežádoucí vůči obyvatelům ulice V Holešovičkách.

## C.4 Shrnutí

Na základě výše popsaných kritérií byla pro podrobnější zpracování diplomové práce vybrána varianta 1, která by se co nejvíce blížila představám obyvatel „Holešoviček“. V porovnání s variantou 2 je plocha ozelenění výrazně vyšší a zároveň je vhodně dopravně zklidněná, což bylo hlavním požadavkem zadání investora. Možnost zavedení tramvajové dopravy je pouze benefitem celého návrhu a v budoucnu bude tato možnost dále projednávána. I přes nutnost vybudování opěrné stěny je uvažována, vzhledem k nižší ploše vozovky (o cca 3 000 m<sup>2</sup>) a naopak k vyšší ploše ozelenění, jako ekonomicky přijatelnější a výhodnější možností pro investora.

## C.5 Vize ulice V Holešovičkách

Hlavními představami „Holešoviček“ je dopravní zklidnění, a především ozelenění celé oblasti. Určitým vzorem může být např. obec Líbeznice, která bezpochybně působí na okolí velice pozitivně, byť zde denně projíždí přibližně stejný počet vozidel jako se očekává v „Holešovičkách“.



Obrázek 10: Ozeleněný přidružený dopravní prostor.



*Obrázek 11: Autobusová zastávka s kombinací přirozenou a uměle vytvořenou vodící linií pro nevidomé a slabozraké.*



*Obrázek 12: Sadba stromů a ozelenění v přidruženém dopravním prostoru.*



Obrázek 13: Příklad dopravního zklidnění vyvýšeným přechodem pro chodce v kombinaci s vodíci liniemi pro nevidomé a slabozraké.



## Seznam obrázků

Obrázek 1: Vysoká intenzita dopravy v ulici V Holešovičkách.....	4
Obrázek 2: Porušování dopravních předpisů v ulici V Holešovičkách.....	5
Obrázek 3: Porušování dopravních předpisů v ulici V Holešovičkách.....	5
Obrázek 4: Zastaralé značení městského okruhu.....	6
Obrázek 5: Nevhodná šířka podélného parkování a stání před vjezdy k obytné zástavbě bez vyznačení zákazu stání.....	6
Obrázek 6: Nevhodná šířka chodníku a zřízený připojovací pruh.....	7
Obrázek 7: Kryt konstrukce chodníku je na hraně životnosti.....	7
Obrázek 8: Převýšení mezi jízdními pásy.....	8
Obrázek 9: Nekulturní podchod pod ulicí V Holešovičkách.....	8
Obrázek 10: Ozeleněný přidružený dopravní prostor.....	11
Obrázek 11: Autobusová zastávka s kombinací přirozenou a uměle vytvořenou vodící linií pro nevidomé a slabozraké.....	12
Obrázek 12: Sadba stromů a ozelenění v přidruženém dopravním prostoru. ...	12
Obrázek 13: Příklad dopravního zklidnění vyvýšeným přechodem pro chodce v kombinaci s vodícími liniemi pro nevidomé a slabozraké.....	13