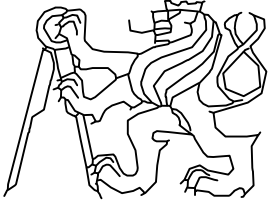


FAKULTA STAVEBNÍ, ČVUT V PRAZE KATEDRA SILNIČNÍCH STAVEB	VEDOUCÍ PRÁCE: Ing. MICHAL UHLÍK, Ph.D.		
PŘEDMĚT: 136BAPK - BAKALÁŘSKÁ PRÁCE	VYPRACOVAL: MICHAL JANOUŠEK		
NÁZEV PRÁCE: <p style="text-align: center;">NÁVRH CELKOVÉ REKONSTRUKCE DEJVICKÉ ULICE</p>		DATUM:	5/2019
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO:	
		STUPEŇ PD:	STUDIE
ČÁST: TECHNICKÁ A PRŮVODNÍ ZPRÁVA	ČÍSLO VÝKRESU: <p style="text-align: center;">A</p>		

1.	Identifikační údaje	4
1.1.	Identifikační údaje stavby.....	4
1.2.	Údaje o stavebníkovi	4
1.3.	Údaje o zpracovateli	4
2.	Důvod zhotovení studie	5
3.	Seznam vstupních podkladů	6
3.1.	Zákony	6
3.2.	Vyhlášky.....	6
3.3.	Normy	6
3.4.	Technické podmínky	6
3.5.	Další výchozí podklady	7
4.	Seznam použitých zkratk	7
5.	Průzkumy a posudky.....	8
5.1.	Průzkum intenzity dopravy na křižovatkách ulic Na hutích, Kyjevská a V. P. Čkalova s Dejvickou ulicí.....	8
5.2.	Průzkum vytížení parkovacích ploch v okolí Dejvické ulice	13
5.3.	Průzkum denní vytíženost parkovacích ploch v Dejvické ulici	14
5.4.	Průzkum nehodovosti v Dejvické ulici.....	15
6.	Údaje o území	16
6.1.	Popis stávajícího stavu jednotlivých částí Dejvické ulice	16
6.2.	Stávající svislé dopravní značení.....	17
6.3.	Vodorovné dopravní značení	17
6.4.	Stávající situace zeleně a stromů	18
6.5.	Údaje o stávajících inženýrských sítí	18
6.6.	Údaje o dopravních a parkovacích zónách	18
6.7.	Návrh nového stavu	18
6.8.	Variantní řešení jednotlivých křižovatek.....	18
6.8.1.	Křižovatka Na Hutích – Dejvická	18
6.8.2.	Křižovatka Kyjevská – Dejvická.....	18
6.8.3.	Křižovatka V. P. Čkalova – Jaselská – Dejvická	19
6.9.	Varianta I.....	19
6.9.1.	Návrh nových zpevněných ploch	19
6.9.2.	Návrh obrub.....	20
6.9.3.	Doprava v klidu.....	20

6.9.4.	Nové dopravní značení.....	21
6.9.5.	Nové svislé dopravní značení.....	21
6.9.6.	Nové vodorovné dopravní značení.....	22
6.9.7.	Nové dopravní zařízení	22
6.9.8.	Úpravy pro nevidomé.....	22
6.9.9.	Konstrukce komunikací.....	23
6.9.10.	Sadovnické úpravy	24
6.9.11.	Ostatní.....	24
6.9.12.	Odhad ceny komunikací a zpevněných ploch	24
6.10.	Varianta II.....	25
6.10.1.	Návrh nových zpevněných ploch	25
6.10.2.	Návrh obrub.....	25
6.10.3.	Doprava v klidu	25
6.10.4.	Nové dopravní značení	26
6.10.5.	Nové svislé dopravní značení	26
6.10.6.	Nové vodorovné dopravní značení.....	26
6.10.7.	Nové dopravní zařízení.....	26
6.10.8.	Úpravy pro nevidomé	26
6.10.9.	Konstrukce komunikace	27
6.10.10.	Sadovnické úpravy	28
6.10.11.	Ostatní.....	28
6.10.1.	Odhad ceny komunikací a zpevněných ploch	28
6.11.	Varianta III.....	29
6.11.1.	Návrh nových zpevněných ploch	29
6.11.2.	Návrh obrub.....	29
6.11.3.	Doprava v klidu	29
6.11.4.	Nové dopravní značení	29
6.11.5.	Nové svislé dopravní značení	29
6.11.6.	Nové vodorovné dopravní značení.....	29
6.11.7.	Úpravy pro nevidomé	30
6.11.8.	Konstrukce komunikace	30
6.11.9.	Sadovnické úpravy	31
6.11.10.	Ostatní.....	31
6.11.1.	Odhad ceny komunikací a zpevněných ploch	31

7. Závěr	32
Seznam příloh.....	33
Seznam obrázků	34
Seznam grafů.....	35

1. Identifikační údaje

1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	NÁVRH CELKOVÉ REKONSTRUKCE DEJVICKÉ ULICE
Místo stavby:	Prostor vymezený Vítězným náměstím a křížením ulice Eliášova a Václavkova. Obec: 160 00 Praha 6 Katastrální území: 729272 – Dejvice, 730106 – Bubeneč
Předmět PD, stavby:	Úprava Dejvické ulice a zlepšení podmínek pro chodce tak, aby nedocházelo k omezení bezpečnosti a plynulosti pohybu vozidel a chodců v Dejvické ulici.
Stupeň dokumentace:	Studie
Datum zpracování:	Květen 2019

1.2. Údaje o stavebníkovi

Investor:	Úřad městské části Praha 6, Odbor dopravy a životního prostředí Československé armády 23, Praha 6 PSČ 160 52
Dodavatel:	Bude určen investorem

1.3. Údaje o zpracovateli

Vedoucí bakalářské práce:	Ing. Michal Uhlík Ph.D.
Zpracovatel bakalářské práce:	Michal Janoušek Písečná 108 Písečná, 561 70

2. Důvod zhotovení studie

Hlavním požadavkem městské části Prahy 6 bylo navrhnout rekonstrukci Dejvické ulice v části od Vítězného náměstí až po křížení s ulicí Eliášova. Hlavním důvodem rekonstrukce je vyjít vstříc chodcům. V dnešní době slouží Dejvická ulice spíše jako parkovací plocha, jak pro rezidenty, tak pro denní parkování. Rekonstrukce by měla umožnit bezpečnější a plynulejší pohyb chodců.

Dejvická ulice se nachází v Praze 6 na rozmezí KÚ Bubeneč a KÚ Dejvice jihovýchodně od Vítězného náměstí směrem na vlakové nádraží Praha Dejvice. Návrh úprav v rámci této studie je ukončen na křížení Dejvické ulice s ulicí Eliášova. Rozsah je vidět ve výkresu Situace širších vztahů viz příloha B-01.

Tato část by měla v budoucnu tvořit významnou pěší vazbu mezi vlakovým nádražím Praha Dejvice a Vítězným náměstím, které by v blízké budoucnosti mělo projít rekonstrukcí.

V prostoru Dejvické ulice se pohybují v obou směrech davy lidí a jezdí zde poměrně velké množství vozidel. Z tohoto důvodu je nutné zpříjemnit a zbezpečnit pohyb chodců tak, abychom zde umožnili i průjezd vozidel. Tato ulice neslouží pouze k procházení chodců, jsou zde divadla, kavárny, restaurace a spousta obchodů. Nejvíce by zde vyhovovalo zřízení pěší zóny po celé šíři ulice, která by se stala obchodní zónou. Ovšem v dnešní době je zde problémová situace s parkováním a průjezdem této ulice. Nabízí se tu možnost zlepšit podmínky pro chodce, a přitom ponechat většinu parkovacích míst. Vyhovovala by tu varianta, kde by bylo možné na polovině ulice navrhnout pěší zónu a druhou polovinu nechat průjezdnou. V řešené části Dejvické ulice jsou tři křížení, a to s ulicemi Na Hutích, Kyjevská a V. P. Čkalova, které mohou být v některých případech využívány motorovými vozidly, která se chtějí vyhnout okružní křižovatce na Vítězném náměstí. Ovšem toto není příliš velký problém, jelikož se dá využít průjezd na konci řešeného úseku v křižovatce Eliášova – Dejvická, kde je obousměrný provoz. Většina křižovatek je využívána k průjezdu při hledání parkovacích míst.

Jedním z problémů této ulice je mnoho přecházejících chodců přes vozovku v jednotlivých křižovatkách. Po dlouhou dobu zde nedošlo k žádným velkým úpravám, pouze zde byl přidán pruh pro cyklisty v protisměru, který není příliš využíván. Po celé délce ulice jsou rozdílné šířky pojízdné plochy.

V křižovatce V. P. Čkalova – Dejvická vznikla nepřehledná křižovatka, kde si motorová vozidla zkracují cestu průjezdem přes Dejvickou ulici.

Celá problematika dopravy je v této práci podrobně analyzována. Po konzultacích se zástupci městské části Prahy 6 byla vytvořena studie návrhu nového řešení, která vychází ze zhotovených průzkumů, platných zákonů, vyhlášek a technických předpisů, které jsou shrnuty v následující kapitole Seznam vstupních podkladů.

Práce byla vytvořena ve spolupráci s Odborem dopravy a životního prostředí městské části Prahy 6 a výsledný návrh konzultován s Vrchním komisařem Policie ČR, odboru Dopravní služby, kap. Ing. Davidem Rovenským tak, aby návrh naplnil požadavek MČ Praha 6.

3. Seznam vstupních podkladů

3.1. Zákony

- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (04/1997)
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (10/2000)
- Zákon č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon, 05/2006)

3.2. Vyhlášky

- Vyhláška č. 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod (01/2001)
- Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (11/2009), včetně Přílohy č. 2

3.3. Normy

- ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel (03/2011)
- ČSN 73 6100-1 – Názvosloví silničních komunikací (11/2008)
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (11/2007), včetně Změny č. 1 (08/2011)
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací (02/2009), včetně Změny č. 1 (02/2010)

3.4. Technické podmínky

- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na PK (07/2013)
- TP 85 – Zpomalovací prahy (07/2013)
- TP 103 – Návrh obytných a pěších zón (11/2008)
- TP 113 – Značky a symboly pro výkresy PK (12/1998)
- TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na MK (04/2000)

- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení PK (07/2013)
- TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (09/2006) , včetně dodatku č. 1 (09/2010)
- TP 171 – Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků PK (01/2005)
- TP 192 – Dlažby a vozovky PK (04/2008)
- TP 218 – Navrhování zón 30 (01/2010)

3.5. Další výchozí podklady

- Obhlídka stávajícího stavu prostoru
- Dopravní průzkumy:
 - Průzkum dopravní intenzity jednotlivých křižovatek ze dne 9.1.2019, 15.1.2019, 29.1.2019 a 5.2.2019.
 - Průzkum vytíženosti parkovacích ploch v okolí Dejvické ulice ze dne 9.1.2019 a 16.1. 2019
 - Průzkum denní obrátkovosti na jednotlivých parkovacích místech ze dne 8.1.2019.
- Podklady IPR:
 - Digitální katastrální mapy pro k. ú. číslo 729272, pro Prahu 6 – Dejvice
 - Liniové kresby účelové mapy povrchové situace k. ú. číslo 729272, pro Prahu 6 – Dejvice
 - Digitální mapy inženýrských sítí pro Prahu 6 – Dejvice
 - Barevné ortofoto mapy, vytvořené snímkování z roku 2016
 - Katastrální mapa z oficiálních datových sad geoportálu ČUZK
- Konzultace s investorem

Všechna data byla pořízena z oficiálních stránek jednotlivých institutů. Na základě těchto podkladů byl vynesena stávající stav daného území.

4. Seznam použitých zkratk

KÚ	Katastrální úřad
MČ	Městská část
TP	Technické podmínky
PK	Pozemní komunikace
MK	Místní komunikace
JDVM	Jednotná dopravní vektorová mapa
mm	Milimetr

cm	Centimetr
m	Metr
v_n	Návrhová rychlost
D_z	Délka rozhledu pro zastavení
Km/h	Kilometry za hodinu
ZTP	Zvlášť těžké postižení
PČR	Policie České republiky
SDZ	Svislé dopravní značení
VDZ	Vodorovné dopravní značení
MPa	Megapascal
PD	Projektová dokumentace
ČR	Česká republika
ÚRS	Ústav racionalizace ve stavebnictví

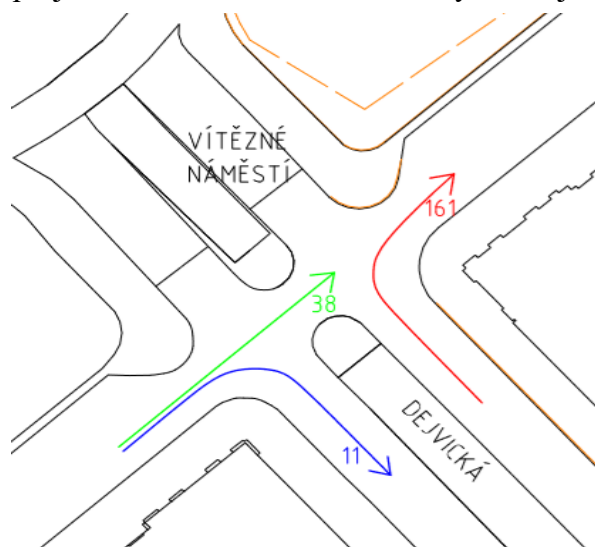
5. Průzkumy a posudky

5.1. Průzkum intenzity dopravy na křižovatkách ulic Na hutích, Kyjevská a V. P. Čkalova s Dejvickou ulicí

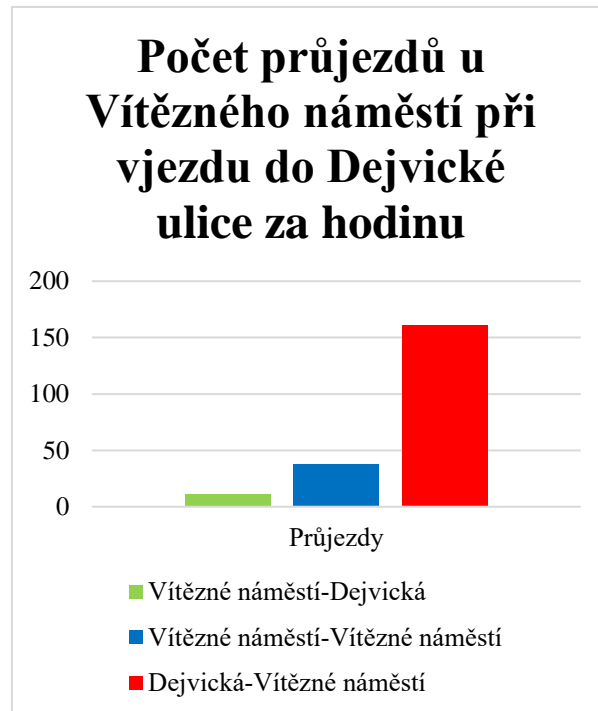
Pro zjištění dopravní vytíženosti Dejvické ulice bylo potřeba zjistit jednotlivé průjezdy v křižovatkách Na Hutích – Dejvická, Kyjevská – Dejvická a V. P. Čkalova – Dejvická.

Průzkumy byly prováděny v hodině dopravní špičky na každé křižovatce zvlášť ve všední dny, kdy byla předpokládána špička dopravního zatížení a jednalo se o dny, které nebyly ovlivněny víkendy.

První průzkum byl proveden ve středu 9. 1. 2019 15:00-16:00 u Vítězného náměstí při vjezdu do Dejvické ulice, směr průjezdu znázorněn na obr. č. 1. Výsledek je znázorněn v grafu č. 1.

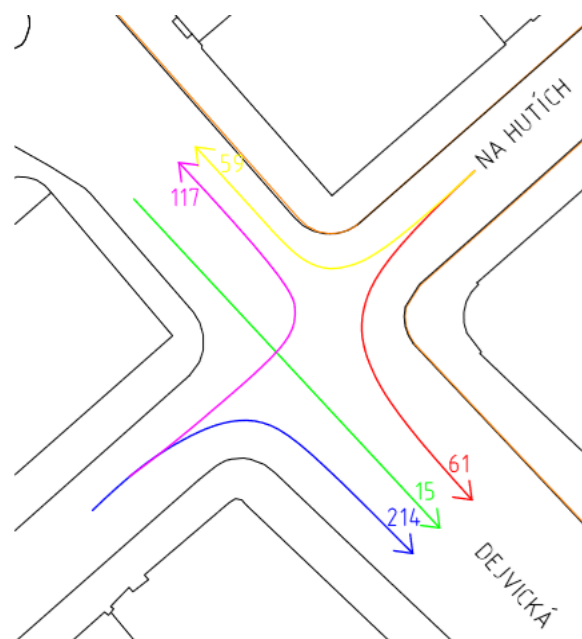


Obrázek 1 Směr průjezdu u Vítězného náměstí při vjezdu do Dejvické ulice

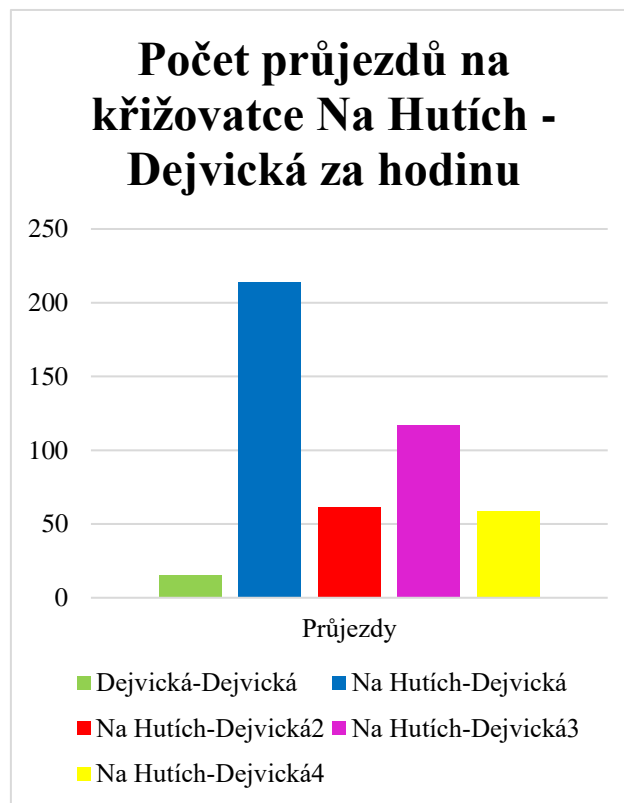


Graf 1 Počet průjezdů u Vítězného náměstí při vjezdu do Dejvické ulice za hodinu

Druhý průzkum v úterý 15. 1. 2019 15:00-16:00 byl proveden na křížení ulic Na Hutích a Dejvická ulice, směr průjezdů znázorněn na obr. č. 2. Výsledek je znázorněn v grafu č. 2.

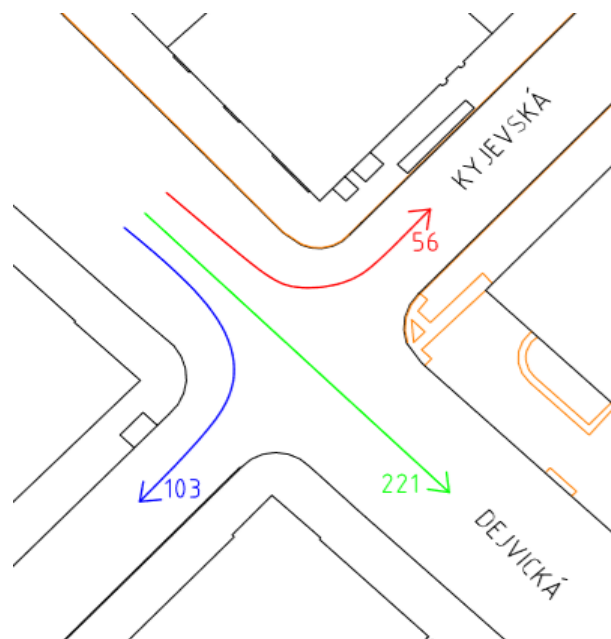


Obrázek 2 Směr průjezdů na křižovatce Na Hutích – Dejvická

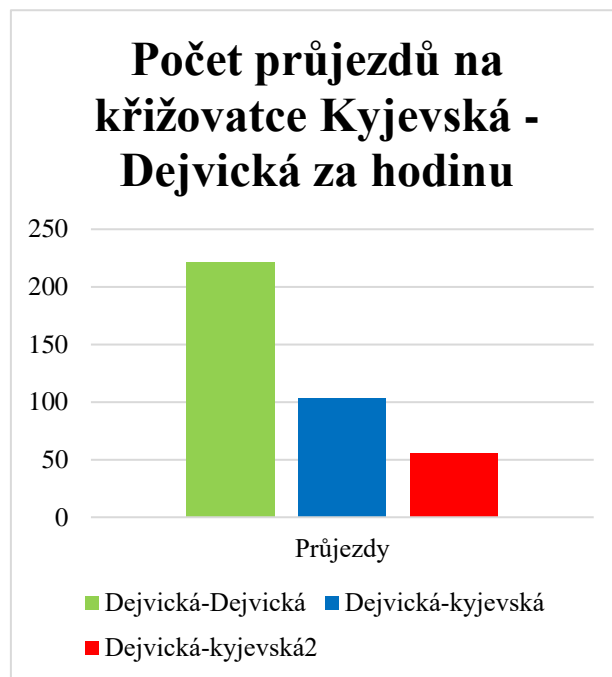


Graf 2 Počet průjezdů na křižovatce Na Hutích – Dejvická za hodinu

Třetí průzkum byl proveden v úterý 29. 1. 2019 15:00-16:00 na křížení ulic Kyjevská a Dejvická, směr průjezdů znázorněn na obr. č. 3. Výsledek je znázorněn v grafu č. 3.

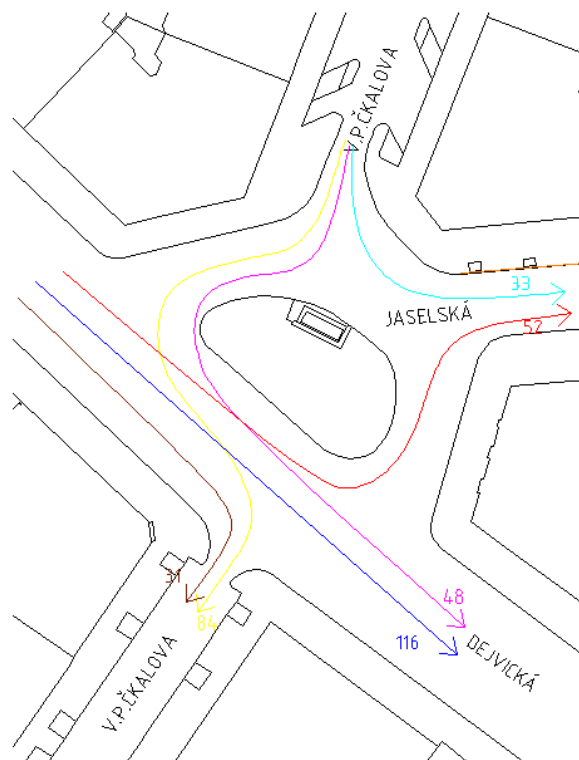


Obrázek 3 Směr průjezdů na křižovatce Kyjevská a Dejvická

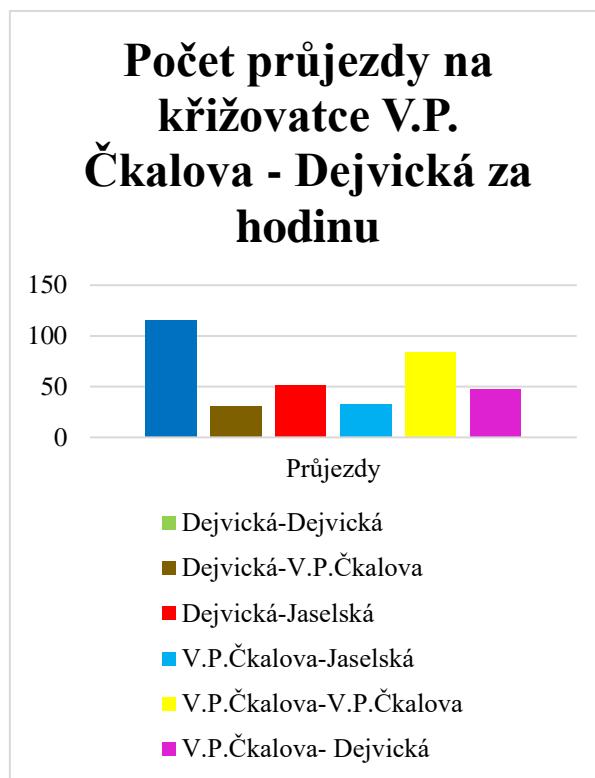


Graf 3 Počet průjezdy na křižovatce Kyjevská a Dejvická za hodinu

Čtvrtý průzkum byl proveden v úterý 5. 2. 2019 na křížení ulic V. P. Čkalova, Jaselská a Dejvická, směr průjezdů znázorněn na obr. č. 4. Výsledek je znázorněn v grafu č. 4.



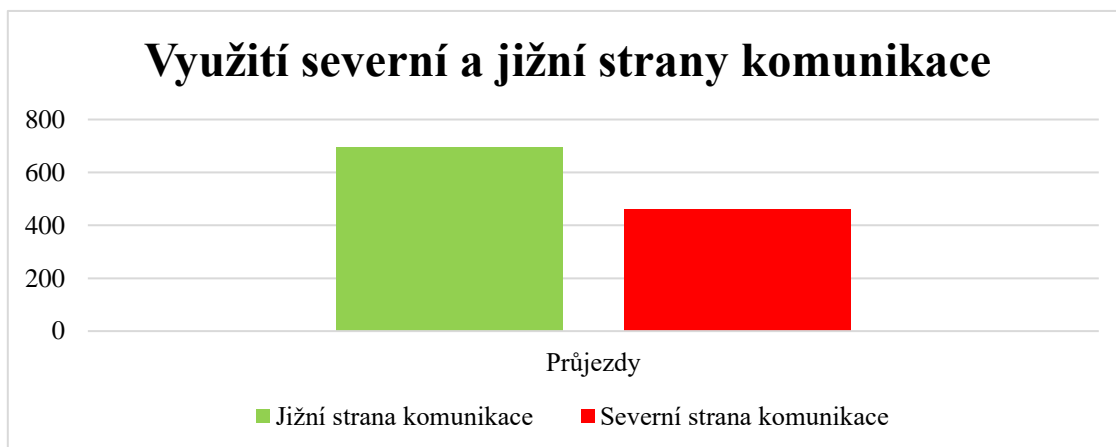
Obrázek 4 Směr průjezdů na křižovatce Kyjevská – Dejvická



Graf 4 Počet průjezdy na křižovatce V.P. Čkalova – Dejvická za hodinu

Součástí těchto průzkumů bylo zjištění možností průjezdů přes Dejvickou ulici z důvodu vyhnutí se dopravně přetížené okružní křižovatce na nedalekém Vítězném náměstí. Možnosti všech průjezdů jsou znázorněny ve výkresu Situace průjezdů Dejvickou ulicí viz příloha C-01.

Z průzkumu intenzity křížení s Dejvickou ulicí vyplývá dopravní využití jednotlivých částí úseku Dejvické ulice, které je znázorněno v grafu 5. Z grafu je zřejmé, že více využívané vjezdy a výjezdy Dejvické ulice jsou na jižní straně komunikace. V této situaci teda bereme jako výhodnější využít pro dopravní obslužnost jižní stranu a severní využít jako pěší zónu. Dále z průzkumů můžeme vyčíst, že průjezdy Dejvickou ulicí sice jsou využívány za účelem vyhnutí se přetížené okružní křižovatce na Vítězném náměstí, ale v případě zamezení těchto průjezdů je možné volit jiné cesty, které jsou znázorněny v Situaci průjezdů přes Dejvickou ulici viz příloha C-01. Znemožnění průjezdu části Dejvické ulice by znamenalo přetížení okružní křižovatce na Vítězném náměstí a křižovatce Eliášova – Dejvická.



Graf 5 Využití severní a jižní strany komunikace

5.2. Průzkum vytížení parkovacích ploch v okolí Dejvické ulice

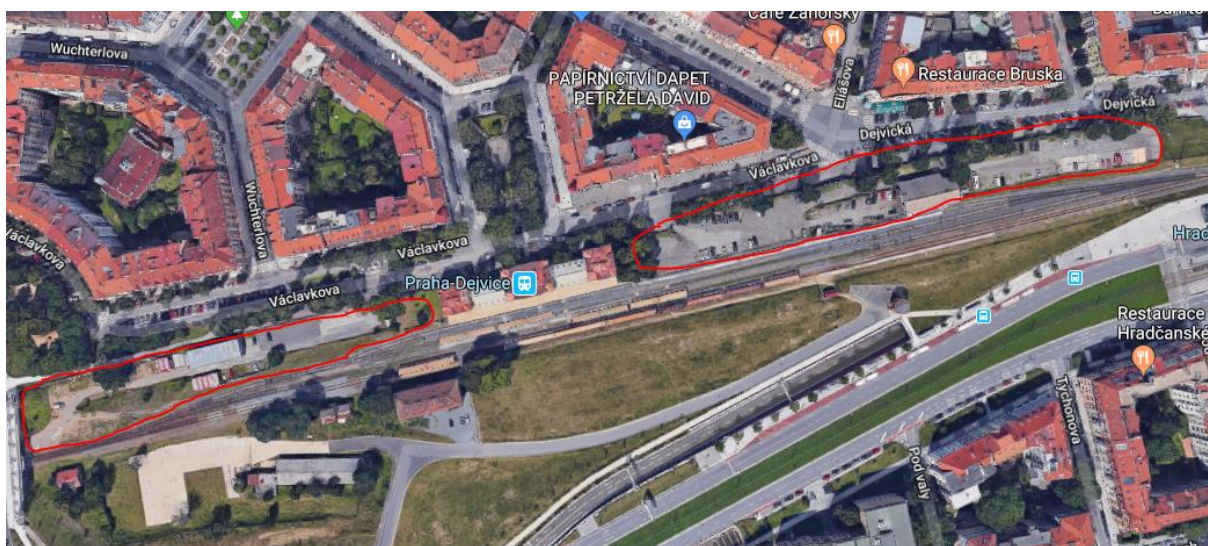
V prvním průzkumu byla sledována obsazenost parkovacích míst v průběhu dne 9. 1. 2019 mezi 7. a 8. hodinou ráno, mezi 11. a 12. hodinou v poledne a po 22. hodině večer v blízkém okolí Dejvické ulice. Na základě zaznamenaných údajů byly zhotoveny výkresy Situace parkování průzkum č. 1 viz příloha C-02, C-03, C-04, které se nacházejí ve výkresové části této práce. V celé řešené lokalitě bylo zjištěno podobné využití parkovací plochy, a to v následujících číslech. Mezi 7. a 8. hodinou 12 volných míst z 504, což je 97,5 % vytíženost parkování. Mezi 11. a 12. hodinou 16 volných míst z 504, což je 97 % vytíženost parkování. Po 22. hodině 19 volných míst z 504, což je 96 % vytíženost parkování. V rámci tohoto průzkumu byl zaznamenán počet vozidel, která stála mimo vyznačené parkovací plochy, a to v následujících hodnotách:

- Mezi 7. a 8. hodinou 5 vozidel mimo vyznačené parkování.
- Mezi 11. a 12. hodinou 5 vozidel mimo vyznačené parkování.
- Po 22. hodině nestálo žádné vozidlo mimo vyznačené parkování.

Všechna vozidla, která stála mimo vyznačené parkování, se nacházela v Dejvické ulici.

V druhém průzkumu byla zaznamenána volná parkovací místa po 22. hodině dne 16. 1. 2019 v širším okruhu Dejvické ulice, na základě zaznamenaných údajů byl zhotoven výkres Situace parkování průzkum č. 2 viz příloha C-05, který se nachází ve výkresové části této práce. Zaznamenáno bylo 77 volných míst z 1342, což je 94 % obsazenost a žádné stání mimo vyznačené parkování. V rámci tohoto průzkumu bylo ověřeno parkování v podzemních garážích na Kafkově ulici od společnosti Sneo, zde bylo zjištěno 25 volných míst ze 120, což je cca 80 % obsazenost.

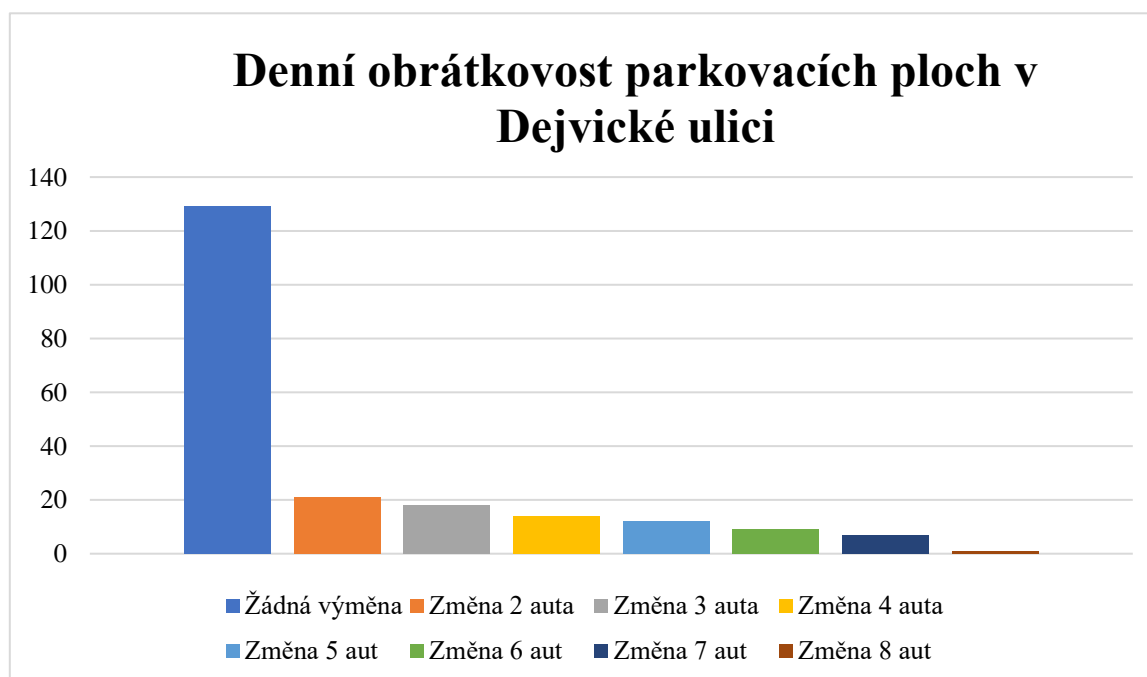
Z tohoto průzkumu je zřejmé, že vytíženost parkování v dané lokalitě je vysoká, a proto je potřeba pokusit se ponechat v návrhu co nejvíce parkovacích míst, popřípadě v budoucnu zřídit nová parkovací místa v podzemí Dejvické ulice nebo na ploše v okolí vlakového nádraží Praha Dejvice viz obrázek 5.



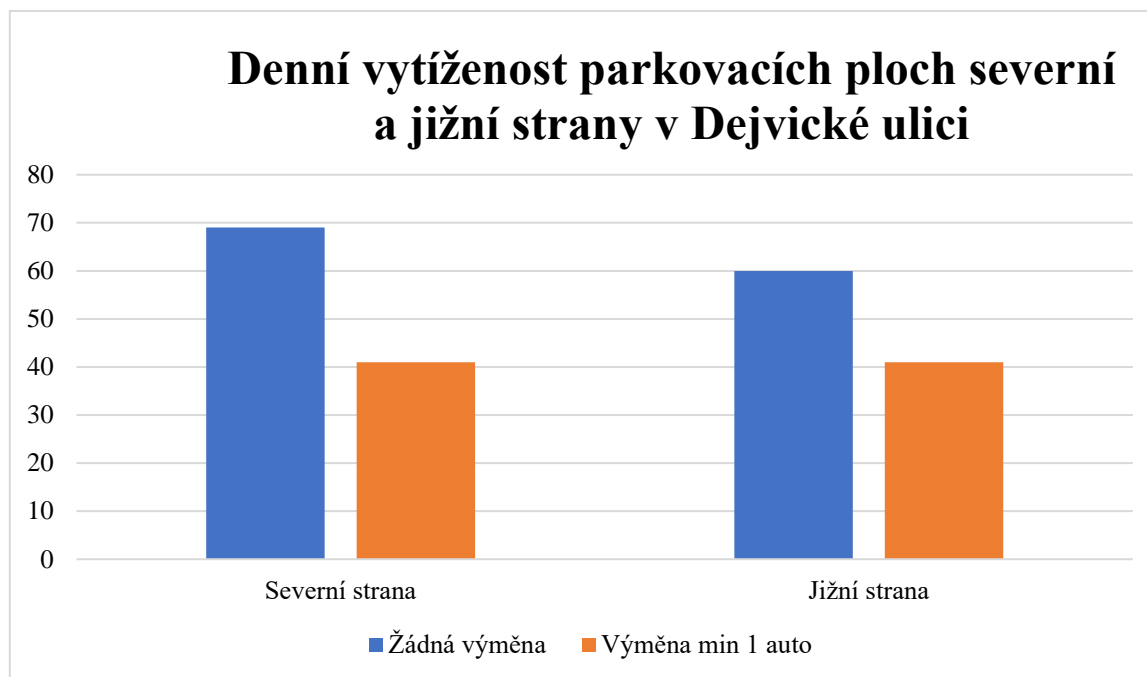
Obrázek 5 Možnost plochy pro parkovací místa v garážích v budoucnosti

5.3. Průzkum denní vytíženost parkovacích ploch v Dejvické ulici

Měření bylo prováděno v 8 etapách v úterý 8. 1. 2019 od 8:00 do 16:00. Kdy byla každou hodinu zjišťována obrátkovost vozidel na jednotlivých parkovacích místech. Měření bylo prováděno na 205 parkovacích místech v Dejvické ulici. Obrátkovost na jednotlivých místech je znázorněna v grafu č. 6, vytíženost jižní a severní strany ulice je znázorněna v grafu č. 7. Z průzkumu bylo také zjištěno 28 vozidel, která parkovala mimo vyznačená parkovací místa viz příloha C-06 Situace parkování průzkum č.3.



Graf 6 Denní obrátkovost parkovacích ploch v Dejvické ulici



Graf 7 Denní vytíženost parkovacích ploch severní a jižní strany v Dejvické ulici

5.4. Průzkum nehodovosti v Dejvické ulici

Na základě dat z Jednotné dopravní vektorové mapy (JDVM), spravované Ministerstvem dopravy, byla vyhodnocena nehodovost v části Dejvické ulice v období od 1. 1. 2007 do 3. 4. 2019. Ve většině případů nehod šlo pouze o srážku s vozidlem zaparkovaným či odstaveným. V několika případech došlo ke srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem nebo srážce s pevnou překážkou. V těchto případech došlo pouze ke hmotné škodě. V tomto období došlo pouze k několika srážkám s chodcem, avšak nedošlo k následkům na životech. Ke všem nehodám došlo v malé rychlosti. Všechny nehody jsou zobrazeny na obrázku 6. Rozhledové poměry v této lokalitě jsou ve většině případů nevyhovující viz příloha B-05 Výkresy rozhledových poměrů – stávající stav.



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě	
Počet nehod celkem	160
Počet nehod s následky na zdraví	5
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	1
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	5

Obrázek 6 Nehody v Dejvické ulici

6. Údaje o území

6.1. Popis stávajícího stavu jednotlivých částí Dejvické ulice

Situace, popisující stávající stav řešené lokality, je v příloze B-02 ve výkresové části. Řešená část Dejvické ulice je od Vítězného náměstí až po křížení s ulicí Eliášova. Ulice byla rozdělena na 4 části.

1.část Vítězné náměstí až křížení s ulicí Na Hutích

V této části je místní komunikace řešena obousměrně s kombinací podélného a šikmého stání na obou stranách. Jedná se zde o úsek modré zóny P6-1194. Stání je povoleno bez omezení rezidentům a abonentům na základě zakoupené parkovací karty, pro ostatní je možné parkování po dobu maximálně 3 hodin po platbě přes virtuální parkovací hodiny. V první polovině úseku je šířka přidruženého prostoru na jižní straně 4,50 m, šířka hlavního dopravního prostoru 8,00 m a šířka pruhu zeleně oddělující druhý směr 5,20 m. V druhém směru je šířka hlavního dopravního prostoru 8,00 m a šířka přidruženého prostoru 4,05 m. Vše je znázorněno v příčném řezu A-A' viz příloha B-03 ve výkresové části. V druhé polovině je místo pruhu zeleně šikmé stání, kde je šířka přidruženého prostoru 2,70 m, šířka hlavního dopravního prostoru 15,75 m a šířka přidruženého prostoru 4,10 m. Vše je znázorněno v příčném řezu B-B' viz příloha B-03 ve výkresové části.

2.část křížení s ulicí Na Hutích až křížení s ulicí V. P. Čkalova

V této části je místní komunikace řešena jednosměrně se šikmým stáním po obou stranách a protisměrným pruhem pro cyklisty. Jedná se zde o úsek fialové zóny P6-1139 a P6-1126. Stání je povoleno bez omezení rezidentům s platným parkovacím oprávněním, pro ostatní je možné parkování po dobu maximálně 22 hodin po platbě v parkovacím automatu nebo přes virtuální parkovací hodiny. Avšak v sobotu a neděli je zde parkování zdarma. V této části je křížení s ulicí Kyjevská a na jižní straně se nachází jeden vjezd do vnitrobloku. Šířka přidruženého prostoru na jižní straně je 4,20 m a na severní 4,70 m, šířka hlavního dopravního prostoru je 20,60 m. Vše je znázorněno v příčném řezu C-C' a D-D' viz příloha B-03 a B-04 ve výkresové části.

3 část křížení s ulicí V. P. Čkalova, Jaselská a Dejvická

V této křižovatce je uprostřed betonová plocha se zabudovanými kontejnery. Na Dejvickou ulici, kde zůstává uspořádání stejné, je napojena ulice V. P. Čkalova a vjezd do ulice Jaselské a V. P. Čkalovy. V této křižovatce se nachází stání fialové zóny P6-1125. Stání je povoleno bez omezení rezidentům s platným parkovacím oprávněním, pro ostatní je možné parkování po dobu maximálně 22 hodin po platbě v parkovacím automatu nebo přes virtuální parkovací hodiny. Nicméně v sobotu a neděli je možné parkování zdarma. Celá křižovatka je znázorněna v příčném řezu E-E' viz příloha B-04 ve výkresové části.

4.část křížení s ulicí V. P. Čkalova až křížení s ulicí Eliášovou

V této části je místní komunikace řešena jednosměrně se šikmým stáním po obou stranách a protisměrným pruhem pro cyklisty. Jedná se zde o úsek fialové zóny P6-1114. Stání je povoleno bez omezení rezidentům s platným parkovacím oprávněním, pro ostatní je možné parkování po dobu maximálně 22 hodin po platbě v parkovacím automatu nebo přes virtuální parkovací hodiny. V sobotu a neděli je, jako u předešlých míst, parkování zdarma. Na severní a jižní straně jsou dva vjezdy do vnitrobloku. Šířka hlavního dopravního prostoru je 16,10 m, šířka přidruženého prostoru na jižní straně je 4,20 m a na severní 4,70 m. Vše je znázorněno v příčném řezu F-F' viz příloha B-04 ve výkresové části.

6.2. Stávající svislé dopravní značení

Celá ulice je v zóně tempo 30 osazená svislým dopravním značením IP 25a – Zóna s dopravním omezením se symbolem dopravní značky B 20a – Nejvyšší povolená rychlost, B 29 – Zákaz stání a B12 – Zákaz vjezdu vyznačených vozidel. V druhé části ulice u divadla Semafor jsou osazené dvě svislé dopravní značky zákazu zastavení doplněné o tabulku s datem, kdy je tato značka platná. Ostatní rozmístění svislého dopravního značení v Dejvické ulici naleznete v Situaci stávající stav viz příloha B-02 ve výkresové části.

6.3. Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení je popsáno v Situaci stávající stav viz příloha B-02 ve výkresové části.

6.4. Stávající situace zeleně a stromů

Zeleň v ulici Dejvická se nachází pouze u vjezdu z Vítězného náměstí, kde odděluje dva dopravní pruhy a má šířku 5,20 m, dříve na tomto místě byly zasazeny křoviny. Podél severní strany ulice v úseku od Vítězného náměstí až po křižení s ulicí V. P. Čkalova se nachází osm stromů v dřevěných mobilních nádobách o velikostech 1,40 m x 1,40 m x 1,20 m.

6.5. Údaje o stávajících inženýrských sítích

V této lokalitě se nachází velké množství inženýrských sítí jako jsou vodovody, kanalizace, elektrické vedení nebo plynovody, které jsou znázorněny v Situaci stávající stav viz příloha B-02 ve výkresové části.

6.6. Údaje o dopravních a parkovacích zónách

Prostor Dejvické ulice se nachází v dopravní zóně 30. V novém návrhu je postupováno dle technických podmínek pro zónu 30. V úseku od Vítězného náměstí po ul. Na Hutích je stání v modré zóně P6-1194. Stání je povoleno bez omezení rezidentům a abonentům na základě zakoupené parkovací karty, pro ostatní je možné parkování po dobu maximálně 3 hodin po platbě přes virtuální parkovací hodiny (mobilní aplikace). Ve zbylé části ulice je stání ve fialové zóně P6-1139, P6-1126, P6-1125 a P6-1114. Stání je povoleno bez omezení rezidentům s platným parkovacím oprávněním, pro ostatní je možné parkování po dobu 22 hodin po platbě v automatu nebo přes virtuální parkovací hodiny (mobilní aplikace). V sobotu a neděli je parkování zdarma.

6.7. Návrh nového stavu

V následující kapitole jsou navrženy různé varianty řešení jednotlivých křižovatek a dále pak jsou navrženy 3 varianty řešení Dejvické ulice. První varianta je navržena s ohledem na ponechání nejvíce parkovacích míst a zanechání směrů a průjezdů v jednotlivých křižovatkách. Druhá varianta je navržena s pěší zónou a různými variantami průjezdů křižovatek. Třetí varianta je řešena čistě jako pěší zóna neboli obchodní ulice. Varianty mohou být různě kombinovány dle zájmu MČ-Praha 6.

6.8. Variantní řešení jednotlivých křižovatek

6.8.1. Křižovatka Na Hutích – Dejvická

Tato křižovatka je navržena v jedné variantě jako průsečná s tím, že byl umožněn průjezd přes Dejvickou ulici. Ve druhé variantě je zpracována jako styková křižovatka, kde je zamezen průjezd přes Dejvickou ulici a dále pak ve směru od ulice Národní obrany je navrženo místo pro otáčení. Všechny poloměry oblouků jsou navrženy podle vlečných křivek viz příloha E-01. Obě varianty jsou zřejmé z výkresu viz příloha D-01, které se nacházejí ve výkresové části této práce.

6.8.2. Křižovatka Kyjevská – Dejvická

Křižovatka je řešena obdobným způsobem jako křižovatka Na Hutích – Dejvická. Obě varianty jsou ve výkresu viz příloha D-02, která se nachází ve výkresové části této práce.

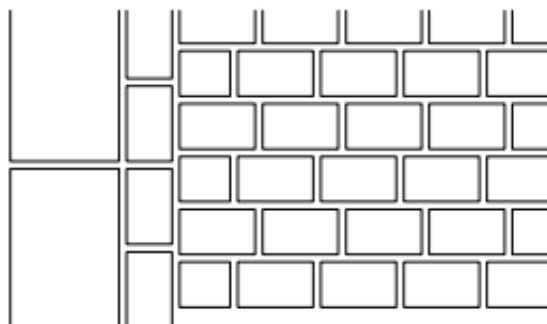
6.8.3. Křižovatka V. P. Čkalova – Jaselská – Dejvická

V této křižovatce jsou uvažovány tři varianty. V první variantě je průjezd umožněn pouze ve směru od ulice V. P. Čkalova, kde je předpokládána největší dopravní intenzita. Ve druhé variantě jsou ponechány oba směry jízdy, jak průjezd z ulice V. P. Čkalova, tak průjezd do ulice Jaselská. Ve třetí variantě je zamezen průjezd přes Dejvickou ulici, tedy je možný průjezd pouze z ulice V. P. Čkalova do ulice Jaselská. Všechny poloměry oblouků jsou navrženy podle vlečných křivek viz příloha E-01. Všechny varianty jsou zřejmé z výkresu viz příloha D-02, která se nachází ve výkresové části této práce.

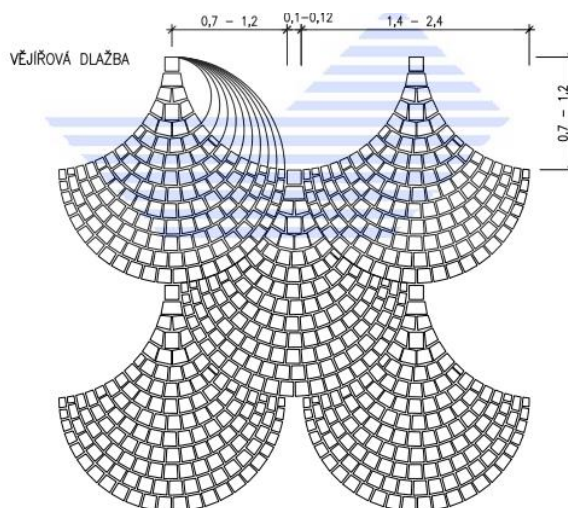
6.9. Varianta I

6.9.1. Návrh nových zpevněných ploch

V křižovatce na Vítězném náměstí je navrženo celou plochu zvednout do 20 mm pod úroveň přilehlých chodníků a obrub. Celá plocha je asfaltová podle původního stavu až po přechod v Dejvické ulici. Po ukončení zvýšené plochy směrem do Dejvické ulice je napojena na asfaltovou plochu stávající dlažba z velkých žulových kostek kladená v rádcích viz obrázek 7. Dlažba je po celou délku místní komunikace v šíři 3,5 m. V místech pro parkování je dlažba oddělena vodícím proužkem pomocí dvou řad velkých žulových kostek osazených do betonu. Parkovací plochy jsou vydlážděny z drobných žulových kostek kladených do kroužkové vazby viz obrázek 8. Jednotlivé křižovatky Na Hutích – Dejvická, Kyjevská – Dejvická, V. P. Čkalova – Dejvická a Eliášova – Dejvická jsou zvednuty do 20 mm pod úroveň přilehlých obrub a chodníků. Náběhy zvýšených křižovatek jsou řešeny pomocí dvou žulových obrub. Celé zvýšené plochy jsou vydlážděny stávající dlažbou z velkých žulových kostek kladených v rádcích. V křižovatce V. P. Čkalova – Jaselská – Dejvická dochází ke zrušení jedné větve komunikace, kde jsou parkovací plochy a vydlážděná plocha pro chodce. Vzniká zde pouze jeden jízdní pruh, který umožňuje průjezd vozidel Dejvickou ulicí a zvyšuje bezpečný pohyb chodců v této křižovatce. Vydlážděná plocha pro chodce může být využita pro osazení laviček nebo zahrádek místních restaurací a dalších zařízení. Celá plocha pro chodce je vydlážděná pomocí žulové mozaikové dlažby. V prostorách mezi přechody pro chodce a parkováním jsou vytvořeny ostrůvky zeleně pro zajištění rozhledových poměrů. Ve všech úpravách pro chodce jsou ověřeny rozhledové poměry pro $v_n = 30$ km/h a $D_z = 30$ m viz příloha E-02 Výkresy rozhledových poměrů. Veškeré úpravy křižovatek jsou navrženy a posouzeny dle vlečných křivek, kde bylo využito směrodatné vozidlo pro odvoz odpadu o délce 9,03 m, šířce 2,5 m a návrhové rychlosti 10 km/h viz příloha E-01 Výkres vlečných křivek.



Obrázek 7 Velká dlažba ukládání do řádků



Obrázek 8 Drobná dlažba ukládaná do kroužkové vazby

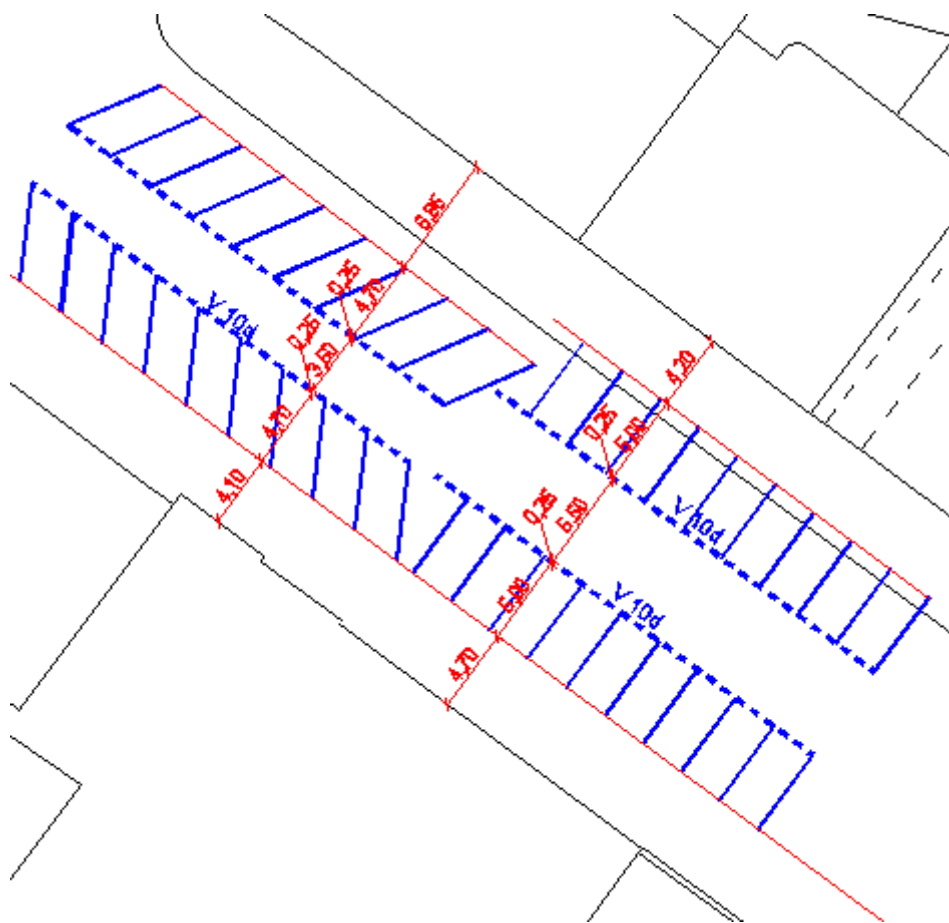
6.9.2. Návrh obrub

Po celé jižní straně je použita stávající žulová obruba snižena na 100 mm nad úroveň komunikace. Ve vjezdech do vnitrobloku je obruba snižena na úroveň 30 mm. Ve většině případech pak jsou použity stávající obruby ze severní strany komunikace, které jsou přesunuty. Zbylé obruby budou dokoupené.

6.9.3. Doprava v klidu

Ulice je navržena s kapacitou 188 míst, z čehož 9 míst je vyhrazených pro zásobování, 10 míst pro ZTP osoby, 1 místo pro PČR. Celkem je zde tedy navrženo 168 parkovacích míst pro modrou a fialovou zónu. Úpravou Dejvické ulice dochází ke zrušení celkem 37 míst pro modrou a fialovou zónu. A to konkrétně ke ztrátě 17 stání mezi křižovatkou na Vítězném náměstí a Na Hutích, ke ztrátě 10 stání na křižovatce V. P. Čkalova – Dejvická a zbývající stání jsou zrušena úpravami rozhledových poměrů a přidáním stání pro zásobování, aby vozidla zásobování nebránila provozu komunikace. Dle průzkumu vytíženosti parkovacích ploch vychází, že je možné 25 míst obsadit v garážích na Kafkově ulici a zbylá místa jsou volná v širším okruhu Dejvické ulice. Obě tyto možnosti parkování jsou v dostupné

vzdálenosti do 400 m od dotčené ulice. V celé řešené oblasti jsou navržena šikmá stání pod úhlem 60 stupňů na obou stranách komunikace. Nabízela se zde možnost kolmého stání, které by přidalo jedno parkovací místo na 30 m, ovšem v tomto případě by došlo k rozšíření jízdního pruhu a zúžení chodníkové plochy, tedy zhoršení podmínek pro chodce. To je vidět v porovnání šikmého a kolmého stání viz obrázek 9. Ve všech případech je dodržena vzdálenost parkovacích míst 5 m od přechodu, kde mezi přechodem a parkováním je ostrůvek se zelení. Pro veškeré navržené přechody jsou zhotoveny výkresy rozhledových poměrů a je ověřeno, že zaparkovaná vozidla nezasáhnou do rozhledů. Stávající stání v přilehlých ulicích zůstanou i v případě nedodržení minimálních podmínek pro rozhledové poměry.



Obrázek 9 - Porovnání šikmého a kolmého stání

6.9.4. Nové dopravní značení

Řešený prostor se nachází v zóně 30, tudíž je vhodné co nejvíce omezit dopravní značení. Hlavním požadavkem je zpříjemnit pobyt chodcům a znepríjemnit průjezd řidičům.

6.9.5. Nové svislé dopravní značení

V křižovatce u Vítězného náměstí jsou odstraněny značky B2, C4a, IP4b a IP11c z důvodu zrušení jednoho jízdního pruhu. Dopravní značení pro parkování je zde přesunuto a předěláno na šikmá stání, které je nově navrženo na obou stranách komunikace. V křižovatce Na hutích – Dejvická dochází k přidání značek C2 přikázaných směrů jízdy. V křižovatce Kyjevská – Dejvická zůstává dopravní značení stejné, pouze se některé značení přesouvá. V křižovatce V.

P. Čkalova – Jaselská – Dejvická dochází k odstranění značení z důvodu zrušení jednoho jízdního pruhu. V křižovatce Eliášova – Dejvická dochází pouze k posunu dopravního značení.

Svislé dopravní značení je provedeno v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhláškou č. 294/2015 Sb.

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace nového SDZ dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Dopravní značení je patrné ze Situace varianta I viz příloha D-04 ve výkresové části této práce, jeho finální návrh je zkontrolován s Vrchním komisařem Policie ČR, odboru Dopravní služby, kap. Ing. Davidem Rovenským.

6.9.6. Nové vodorovné dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá nástřik nového VDZ dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích viz příloha D-04 Situace varianta I ve výkresové části této práce.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno technologií plastu taženého za studena.

6.9.7. Nové dopravní zařízení

V prostorách zvýšených křižovatek je na hraně vozovky s chodníkem využito litinových vymežovacích sloupků, které jsou osazeny podél celé křižovatkové plochy. Jejich osová vzdálenost je 1,5 m.

6.9.8. Úpravy pro nevidomé

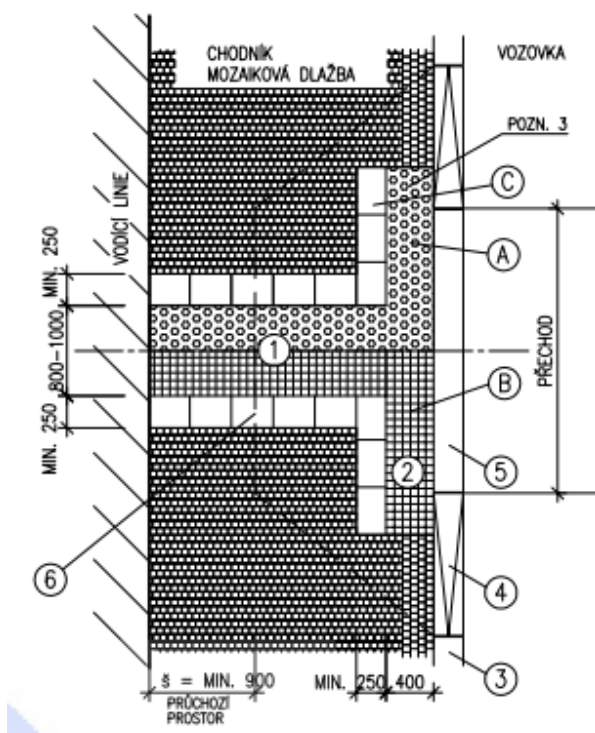
Komunikace jsou navrženy jako bezbariérové, tzn. jsou vybaveny pro pohyb osob s omezenou schopností orientace a pohybu. Všechny přechody pro chodce a místa pro přecházení jsou navrženy bezbariérově se sníženou výškou nášlapu na +20 mm. Dále je u přechodů i míst pro přecházení navržen varovný pás šířky 40 cm po celé délce snížené obruby a signální pás o šířce 80 cm a min délky 150 cm. Přechody pro chodce a místa pro přecházení delší než 800 cm nebo pokud zasahují do nároží křižovatky jsou vybaveny vodicím pásem přechodu.

V křižovatce u Vítězného náměstí jsou signální pásy nově navržených přechodů napojeny na stávající obrubník nebo na budovu. Na hraně všech chodníků je navržen varovný pás v celé délce, kde je výška nášlapu menší než 8 cm. V křižovatce Na Hutích – Dejvická jsou všechny signální pásy nově navržených přechodů napojeny na budovy a varovné pásy navrženy na hraně všech chodníků.

V křižovatce Kyjevská – Dejvická jsou signální pásy nově navržených přechodů napojeny na budovu a varovné pásy jsou navrženy na hraně všech obrubníků.

V křižovatce V. P. Čkalova – Jaselská – Dejvická je vytvořena podél severní hrany budovy umělá vodicí linie, na kterou je napojen signální pás nově navržených přechodů. Varovný pás je navržen na hraně všech chodníků.

V křižovatce Eliášova – Dejvická je vytvořena podél jižní strany budovy umělá vodicí linie, která spojuje budovu se schodištěm. Signální pásy nově navržených přechodů jsou napojeny na budovy. Pro signální i varovný pás bude využito lemování rovinnými kamennými deskami šířky 0,25 m, neboť není možné z bezpečnostních důvodů zvětšovat výšku výstupků na povrch prvků vytvářených varovné a signální pásy viz obrázek 10. Varovné a signální pásy budou odlišené barevnou dlažbou.



Obrázek 10 Lemování hmatových prvků

6.9.9. Konstrukce komunikací

- **Vozovka pojížděná – asfaltový beton**
 - Asfaltový beton ACO 11+ 40 mm
 - Spojovací postřík asfaltový P, 0,2 kg/m²
 - Obalované kamenivo ACP 22 S 80 mm
 - Spojovací postřík asfaltový P, 0,7 kg/m²
 - Kamenivo zpevněné cementem SC C 8/10 150 mm
 - Štěrkodrt' ŠD_A 0/32 200 mm
 - Upravená a zhutněná zemní pláň
- Celkem 470 mm

Pláň je zhutněna na $E_{def,2}=45$ MPa, štěrkodrt' je zhutněna na $E_{def,2}=80$ MPa

- **Vozovka pojížděná – velké žulové kostky**
 - Kamenná žulová dlažba 150 mm
 - Lože z kamenné drti 4/8 50 mm
 - Kamenivo zpevněné cementem SC C 8/10 150 mm
 - Štěrkodrt' ŠD_A 0/32 150 mm
 - Upravená a zhutněná zemní pláň
- Celkem 500 mm

Pláň je zhutněna na $E_{def,2}=45$ MPa, štěrkodrt' je zhutněna na $E_{def,2}=60$ MPa

Vozovka je vymezena vodicími proužky pomocí dvou řad kostek, které jsou osazeny do betonového lože C_{16/20}.

- **Parkovací stání – drobné žulové kostky**

• Kamenná žulová dlažba	100 mm
• Lože z kamenné drti 4/8	50 mm
• Štěrkodrt' ŠD _A 0/32	250 mm
• Upravená a zhutněná zemní pláň	
• Celkem	400 mm

Pláň je zhutněna na $E_{def,2}=30$ MPa, štěrkokodrt' je zhutněna na $E_{def,2}=60$ MPa

Vozovka je vymezena z jedné strany vodicími proužky pomocí dvou řad kostek, které jsou osazeny do betonového lože C_{16/20} a z druhé strany pomocí žulového obrubníku OP 2 s převýšením 10 cm. Obrubníky jsou uloženy do betonového lože C_{16/20}.

- **Chodník – žulová dlažba mozaiková**

• Kamenná žulová dlažba	60 mm
• Lože z kamenné drti 4/8	40 mm
• Štěrkodrt' ŠD _A 0/32	150 mm
• Upravená a zhutněná zemní pláň	
• Celkem	250 mm

Pláň je zhutněna na $E_{def,2}=30$ MPa, štěrkokodrt' je zhutněna na $E_{def,2}=50$ MPa

Chodník je vymezen z jedné strany konstrukcí budovy a z druhé strany pomocí žulového obrubníku OP 2. Obrubníky jsou uloženy do betonového lože C_{16/20}.

6.9.10. Sadovnické úpravy

Vegetační úpravy jsou navrženy na volných zbytkových plochách. Vysazeny jsou listnaté stromy ve stromořadí. Stromy jsou navrženy mimo inženýrské sítě a jejich ochranná pásma viz příloha D-07. Stromy vysazené v dlážděných plochách jsou osazeny v ochranných litinových mřížích o průměru 1000 mm. Na plochách pro vymezení minimální vzdálenosti parkování od přechodu jsou vysazeny nižší keře. Na ostatní ploše je založen parkový trávník. Navržené stromy a keře:

- Hlon jednosemenný (*crataegus monogyna*), 27 kusů
- Šeřík obecný (*syringa vulgaris* L.), 24 kusů

Všechny vegetační úpravy byly probrány s referentkou ochrany přírody a krajiny Ing. Markétou Čehovskou. Vybrané listnaté stromy a keře vyhovují dané lokalitě a vytvoří tak příjemnější prostředí pro chodce.

6.9.11. Ostatní

Na nově vybudovaných plochách pro chodce mohou být umístěny městské mobiliáře či vytvořeny zahrádky pro restaurace či obchody, které se v této lokalitě nachází.

6.9.12. Odhad ceny komunikací a zpevněných ploch

Odhad investičních nákladů je vypočten na základě datové základny ÚRS a vyjadřuje ceníkové ceny jednotlivých položek. Daný stupeň dokumentace a tomu odpovídající úroveň podkladů neumožňuje dostatečně přesné stanovení stavební nákladů. Po upřesnění

konkrétních specifikací v dalším stupni PD bude odhad investičních nákladů upřesněn. Odhadová cena je vypočtena z přibližného rozpočtu viz příloha E-03, který je vytvořen ze situace. Celková odhadová cena komunikací a zpevněných ploch varianty I je 20 215 855,00 Kč.

6.10. Varianta II

6.10.1. Návrh nových zpevněných ploch

V křižovatce na Vítězném náměstí je navrženo celou plochu zvednout do 20 mm pod úroveň přilehlých chodníků a obrub. Celá plocha je asfaltová podle původního stavu až po přechod v Dejvické ulici. Po ukončení zvýšené plochy směrem do Dejvické ulice je napojena, na asfaltovou plochu stávající dlažba z velkých žulových kostek kladená v rádcích viz obrázek 7. Dlažba je po celou délku místní komunikace v šíři 3,5 m. V místech pro parkování je dlažba oddělena vodicím proužkem pomocí dvou řad velkých žulových kostek osazených do betonu. Parkovací plochy jsou vydlážděny z drobných žulových kostek kladených do kroužkové vazby viz obrázek 8. Jednotlivé křižovatky Na Hutích – Dejvická, Kyjevská – Dejvická, V. P. Čkalova – Dejvická a Eliášova – Dejvická budou zvednuty do 20 mm pod úroveň přilehlých obrub a chodníků. Náběhy zvýšených křižovatek jsou řešeny pomocí dvou žulových obrub. Celé zvýšené plochy jsou vydlážděny stávající dlažbou z velkých žulových kostek kladených v rádcích. V křižovatce V. P. Čkalova – Jaselská – Dejvická došlo ke zrušení průjezdu přes Dejvickou ulici. Vznikl zde větší prostor pro chodce a vytvoření parkovacích míst. Chodníková plocha je vydlážděna z mozaikové dlažby a pojízdna chodníková plocha z drobných žulových kostek kladených do kroužkové vazby. Oddělení pojížděného chodníku je pomocí dvou řad velkých žulových kostek kladených do betonu. V prostorách mezi přechody a parkováním jsou vytvořeny ostrůvky zeleně pro zajištění rozhledových poměrů. Ve všech úpravách pro chodce jsou ověřeny rozhledové poměry pro $v_n = 30$ km/h a $D_z = 30$ m viz příloha E-02. Veškeré úpravy křižovatek jsou navrženy a posouzeny dle vlečných křivek, kde bylo využito směrodatné vozidlo pro odvoz odpadu o délce 9,03 m, šířce 2,5 m a návrhové rychlosti 10 km/h viz příloha E-01.

6.10.2. Návrh obrub

Po celé jižní straně je použita stávající obruba snižená na 100 mm nad úroveň komunikace. Ve vjezdech do vnitrobloku je obruba snížena na úroveň 30 mm. Ve většině případech pak jsou použity stávající obruby ze severní strany komunikace, které jsou přesunuty. Zbylé obruby budou dokoupené.

6.10.3. Doprava v klidu

Ulice je navržena s kapacitou 153 míst, z čehož 13 míst je vyhrazených pro zásobování, 10 míst pro ZTP osoby a 1 místo pro PČR. Celkem je zde tedy navrženo 129 míst pro modrou a fialovou zónu. Úpravou Dejvické ulice došlo ke zrušení celkem 76 míst pro modrou a fialovou zónu, ke které došlo hlavně z přechodu ze šikmého stání na podélné. Dle průzkumu vytíženosti parkovacích ploch bylo zjištěno, že ztráta 76 míst je vysoká a pro danou lokalitu nepřijatelná. Musely by být navrženy nové podzemní parkovací plochy nebo na ploše v okolí vlakového nádraží Praha – Dejvice.

6.10.4. Nové dopravní značení

Řešený prostor se nachází v zóně 30, tudíž by bylo vhodné co nejvíce omezit dopravní značení. Hlavním požadavkem je zpříjemnit pobyt chodcům a znepríjemnit průjezd řidičů.

6.10.5. Nové svislé dopravní značení

Na každé křižovatce, kde je umožněn vjezd do pěší zóny je Svislé dopravní značení IZ 6a – Pěší zóna s povoleným vjezdem pro cyklisty. Z druhé strany je značení IZ 6b – Konec pěší zóny.

Svislé dopravní značení je provedeno v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/200 Sb. a jeho prováděcí vyhláškou č. 294/2015 Sb.

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace nového SDZ dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Dopravní značení je patrné ze situace – varianta II viz příloha D-08, jeho finální návrh byl zkonzultován s Vrchním komisařem Policie ČR, odboru Dopravní služby, kap. Ing. Davidem Rovenským.

6.10.6. Nové vodorovné dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá nástřik VDZ dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích viz příloha D-08.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno technologií plastu taženého za studena.

6.10.7. Nové dopravní zařízení

V prostorách zvýšených křižovatek je na hraně vozovky s chodníkem využito litinových vymežovacích sloupků, které jsou osazeny podél celé křižovatkové plochy. Jejich osová vzdálenost je 1,5 m.

6.10.8. Úpravy pro nevidomé

Komunikace jsou navrženy jako bezbariérové, to znamená, že jsou vybaveny pro pohyb osob s omezenou schopností orientace a pohybu. Všechny přechody pro chodce a místa pro přecházení jsou navrženy bezbariérově se sníženou výškou nášlapu na +20 mm. Dále je u přechodů i míst pro přecházení navržen varovný pás šířky 40 cm po celé délce snížené obruby a signální pás o šířce 80 cm a min délky 150 cm. Přechody pro chodce a místa pro přecházení delší než 800 cm nebo pokud zasahují do nároží křižovatky, jsou vybaveny vodícím pásem přechodu.

V křižovatce u Vítězného náměstí jsou signální pásy nově navržených přechodů napojeny na stávající obrubník nebo na budovu. Na hraně všech chodníků je navržen varovný pás v celé délce, kde je výška nášlapu menší než 8 cm. V křižovatce Na Hutích – Dejvická jsou všechny signální pásy nově navržených přechodů napojeny na budovy a varovné pásy navrženy na hraně všech chodníků.

V křižovatce Kyjevská – Dejvická jsou signální pásy nově navržených přechodů napojeny na budovu a varovné pásy jsou navrženy na hraně všech obrubníků.

V křižovatce V. P. Čkalova – Jaselská – Dejvická je vytvořena podél severní hrany budovy umělá vodící linie, na kterou je napojen signální pás nově navržených přechodů. Varovný pás je navržený na hraně všech chodníků.

V křižovatce Eliášova – Dejvická je vytvořena podél jižní strany budovy umělá vodící linie, která spojuje budovu se schodištěm. Signální pásy nově navržených přechodů jsou napojeny na budovy.

Pro signální i varovný pás je využito lemování rovinnými kamennými deskami šířky 0,25 m, neboť není možné z bezpečnostních důvodů zvětšovat výšku výstupků na povrch prvků vytvářených varovné a signální pásy viz obrázky 10. Varovné a signální pásy jsou odlišené barevnou dlažbou.

6.10.9. Konstrukce komunikace

• Vozovka pojížděná – asfaltový beton

• Asfaltový beton ACO 11+	40 mm
• Spojovací postřík asfaltový P, 0,2 kg/m ²	
• Obalované kamenivo ACP 22 S	80 mm
• Spojovací postřík asfaltový P, 0,7 kg/m ²	
• Kamenivo zpevněné cementem SC C _{8/10}	150 mm
• Štěrkodrt' ŠD _A 0/32	200 mm
• Upravená a zhutněná zemní pláň	
<hr/>	
• Celkem	470 mm

Pláň je zhutněna na $E_{def,2}=45$ MPa, štěrkdrt' je zhutněna na $E_{def,2}=80$ MPa

• Vozovka pojížděná – velké žulové kostky

• Kamenná žulová dlažba	150 mm
• Lože z kamenné drti 4/8	50 mm
• Kamenivo zpevněné cementem SC C _{8/10}	150 mm
• Štěrkodrt' ŠD _A 0/32	150 mm
• Upravená a zhutněná zemní pláň	
<hr/>	
• Celkem	500 mm

Pláň bude zhutněna na $E_{def,2}=45$ MPa, štěrkdrt' bude zhutněna na $E_{def,2}=60$ MPa

Vozovka bude vymezena vodícími proužky pomocí dvou řad kostek, které se osadí do betonového lože C_{16/20}.

• Parkovací stání, Chodník pojížděný – drobné žulové kostky

• Kamenná žulová dlažba	100 mm
• Lože z kamenné drti 4/8	50 mm
• Štěrkodrt' ŠD _A 0/32	250 mm
• Upravená a zhutněná zemní pláň	
<hr/>	
• Celkem	400 mm

Pláň je zhutněna na $E_{def,2}=30$ MPa, štěrkdrt' je zhutněna na $E_{def,2}=60$ MPa

Parkovací plocha je vymezena z jedné strany vodícími proužky pomocí dvou řad kostek, které se osadí do betonového lože C_{16/20} a z druhé strany pomocí žulového obrubníku OP 2 s převýšením 10 cm. Obrubníky jsou uloženy do betonového lože C_{16/20}. Oddělení drobné žulové kostky od mozaiky je pomocí dvou řad kostek, které se osadí do betonového lože C_{16/20}.

-
- **Chodník – žulová dlažba mozaiková**
 - Kamenná žulová dlažba 60 mm
 - Lože z kamenné drti 4/8 40 mm
 - Štěrkodrt' ŠD_A 0/32 150 mm
 - Upravená a zhutněná zemní pláň

 - Celkem 250 mm

Pláň je zhutněna na $E_{\text{def},2}=30$ MPa, štěrkokodrt' je zhutněna na $E_{\text{def},2}=50$ MPa

Chodník je vymezen z jedné strany konstrukcí budovy a z druhé strany pomocí dvou řad kostek, které se osadí do betonového lože C_{16/20}.

6.10.10. Sadovnické úpravy

Vegetační úpravy jsou navrženy na volných zbytkových plochách. Vysazeny jsou listnaté stromy ve stromořadí v části křižovatky V. P. Čkalova – Dejvická a ve zbylém úseku jsou umístěny jehličnaté stromy v mobilních nádobách 1,4 m x 1,4 m. Stromy jsou navrženy mimo inženýrské sítě a jejich ochranná pásma viz příloha D-11. Stromy vysazené v dlážděných plochách jsou osazeny v ochranných litinových mřížích o průměru 1000 mm. Na plochách pro vymezení minimální vzdálenosti parkování od přechodu jsou vysazeny nižší keře. Na ostatní ploše je založen parkový trávník.

Navržené stromy a keře:

- Hlon jednosemenný (*crataegus monogyna*), 16 kusů
- Borovice kleč (*Pinus mugo*), 9 kusů
- Šeřík obecný (*syringa vulgaris* L.), 24 kusů

Všechny vegetační úpravy byly probrány s referentkou ochrany přírody a krajiny Ing. Markétou Čehovskou. Vybrané listnaté, jehličnaté stromy a keře vyhovují dané lokalitě. A vytvoří tak příjemnější prostředí pro chodce.

6.10.11. Ostatní

Na nově vybudovaných plochách pro chodce mohou být umístěni městské mobiliáře či vytvořeny zahrádky pro restaurace či obchody, které se v této lokalitě nachází.

6.10.1. Odhad ceny komunikací a zpevněných ploch

Odhad investičních nákladů je vypočten na základě datové základny ÚRS a vyjadřuje ceníkové ceny jednotlivých položek. Daný stupeň dokumentace a tomu odpovídající úroveň podkladů neumožňuje dostatečně přesné stanovení stavební nákladů. Po upřesnění konkrétních specifikací v dalším stupni PD bude odhad investičních nákladů upřesněn. Odhadová cena je vypočtena z přibližného rozpočtu viz příloha E-03, který je vytvořen ze situace. Celková odhadová cena komunikací a zpevněných ploch varianty II je 20 606 195,00 Kč.

6.11. Varianta III

6.11.1. Návrh nových zpevněných ploch

V celé délce ulice je navržena pěší zóna. V křižovatkách u Vítězného náměstí, Na Hutích – Dejvická a Kyjevská – Dejvická je navrženo přerušení pěší zóny a zúžení komunikace na šířku 3,25 m, vydlážděné z velkých žulových kostek kladené v řádcích. V místech přerušení je navrženo celou plochu zvednout do 20 mm pod úroveň přilehlých chodníků a obrub. V části ulice Na hutích a Kyjevská je nutné změnit směr jízdy, v obou případech v části od ulice Národní obrany. V křižovatce V. P. Čkalova – Jaselská – Dejvická je přerušen průjezd přes Dejvickou ulici. Podél budov v celé délce pěší zóny je navržena chodníková plocha ze žulové mozaikové dlažby, která je oddělena obrubou od středního pásu. Střední pás je navržen jako pojížděný chodník vydlážděný z drobných žulových kostek kladených do kroužkové vazby viz obrázek 8.

6.11.2. Návrh obrub

Navržené obruby jsou původní žulové. Ve většině případů jsou použity stávající obruby, které jsou přesunuty. Zbylé obruby budou dokoupeny.

6.11.3. Doprava v klidu

V této variantě došlo ke zrušení většiny parkovacích míst. Jsou navrženy pouze 4 místa vyhrazena pro zásobování a 5 míst pro fialovou zónu. Tato varianta je možná pouze za předpokladu vytvoření nových parkovacích míst v podzemních garážích.

6.11.4. Nové dopravní značení

Řešený prostor se nachází v Pěší zóně, tudíž je zrušena většina dopravního značení a v plné míře zohledněna bezpečnost chodců a omezen provoz vozidel.

6.11.5. Nové svislé dopravní značení

V přilehlých ulicích Na Hutích a Kyjevská dochází ke změně směru jízdy, a to pomocí SDZ, kdy bude v ulici Kyjevská směrem z Národní obrany zrušeno značení B2 – Zákaz vjezdu všech vozidel a nově osazené IP4b – Jednosměrný provoz. Ve všech vjezdech do pěší zóny je nově osazené SDZ. Svislé dopravní značení je provedeno v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace nového SDZ dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Dopravní značení je patrné ze situace varianta III viz příloha D-12, jeho finální návrh byl zkonzultován s Vrchním komisařem Policie ČR, odboru Dopravní služby, kap. Ing. Davidem Rovenským.

6.11.6. Nové vodorovné dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá nástřik nového VDZ dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích viz Situace varianta III-příloha D-12.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno technologií plastu taženého za studena.

6.11.7. Úpravy pro nevidomé

Komunikace jsou navrženy jako bezbariérové, tzn. jsou vybaveny pro pohyb osob s omezenou schopností orientace a pohybu. Všechny přechody pro chodce a místa pro přecházení jsou navrženy bezbariérově se sníženou výškou nášlapu na +20 mm. Dále je u přechodů i míst pro přecházení navržen varovný pás šířky 40 cm po celé délce snížené obruby a signální pás o šířce 80 cm a min délky 150 cm. Přechody pro chodce a místa pro přecházení delší než 800 cm nebo pokud zasahují do nároží křižovatky budou vybaveny vodicím pásem přechodu. Pro signální i varovný pás je využito lemování rovinnými kamennými deskami šířky 0,25 m, neboť není možné z bezpečnostních důvodů zvětšovat výšku výstupků na povrch prvků vytvářených varovné a signální pásy viz obrázek 10. Varovné a signální pásy jsou odlišené barevnou dlažbou.

6.11.8. Konstrukce komunikace

- **Vozovka poježděná – asfaltový beton**

• Asfaltový beton ACO 11+	40 mm
• Spojovací postřík asfaltový P, 0,2 kg/m ²	
• Obalované kamenivo ACP 22 S	80 mm
• Spojovací postřík asfaltový P, 0,7 kg/m ²	
• Kamenivo zpevněné cementem SC C _{8/10}	150 mm
• Štěrkoдрť ŠD _A 0/32	200 mm
• Upravená a zhutněná zemní pláň	
<hr/>	
• Celkem	470 mm

Pláň je zhutněna na $E_{def,2}=45$ MPa, štěrkoдрť je zhutněna na $E_{def,2}=80$ MPa

- **Parkovací stání, Chodník poježděný – drobné žulové kostky**

• Kamenná žulová dlažba	100 mm
• Lože z kamenné drti 4/8	50 mm
• Štěrkoдрť ŠD _A 0/32	250 mm
• Upravená a zhutněná zemní pláň	
<hr/>	
• Celkem	400 mm

Pláň je zhutněna na $E_{def,2}=30$ MPa, štěrkoдрť je zhutněna na $E_{def,2}=60$ MPa

Poježděný chodník je vymezen z obou stran pomocí dvou řad kostek, které jsou osazeny do betonového lože C_{16/20}.

- **Chodník – žulová dlažba mozaiková**

• Kamenná žulová dlažba	60 mm
• Lože z kamenné drti 4/8	40 mm
• Štěrkoдрť ŠD _A 0/32	150 mm
• Upravená a zhutněná zemní pláň	
<hr/>	
• Celkem	250 mm

Pláň je zhutněna na $E_{def,2}=30$ MPa, štěrkoдрť je zhutněna na $E_{def,2}=50$ MPa

Chodník je vymezen z jedné strany konstrukcí budovy a z druhé strany pomocí dvou řad kostek, které se osadí do betonového lože C_{16/20}.

6.11.9. Sadovnické úpravy

Vysazeny jsou listnaté stromy ve dvou řadách po celé délce pěší zóny, šířka mezi stromy je konstantní 5,45 m. Nová výsadba stromů zasahuje do IS, které budou muset být přeloženy. Stromy vysazené v dlážděných plochách jsou osazeny v ochranných litinových mřížích o průměru 1000 mm.

Navržené stromy a keře:

- Hlon jednosemenný (*crataegus monogyna*), 27 kusů

Všechny vegetační úpravy byly konzultovány s referentkou ochrany přírody a krajiny Ing. Markétou Čehovskou. Vybrané listnaté vyhovují dané lokalitě a vytvoří tak příjemnější prostředí pro chodce.

6.11.10. Ostatní

Na nově vybudovaných plochách pro chodce mohou být umístěny či vytvořeny zahrádky pro restaurace či obchody, které se v této lokalitě nachází.

6.11.1. Odhad ceny komunikací a zpevněných ploch

Odhad investičních nákladů je vypočten na základě datové základny ÚRS a vyjadřuje ceníkové ceny jednotlivých položek. Daný stupeň dokumentace a tomu odpovídající úroveň podkladů neumožňuje dostatečně přesné stanovení stavebních nákladů. Po upřesnění konkrétních specifikací v dalším stupni PD bude odhad investičních nákladů upřesněn. Odhadová cena je vypočtena z přibližného rozpočtu viz příloha E-03, který je vytvořen ze situace. Celková odhadová cena komunikací a zpevněných ploch varianty III je 21 773 640,00 Kč. V této variantě budou velkou část investičních nákladů představovat přeložky inženýrských sítí a vybudování podzemních garáží.

7. Závěr

Na základě provedených dopravních průzkumů, konzultací s Městskou částí Praha 6 a s Vrchním komisařem Policie ČR, odboru Dopravní služby, kap. Ing. Davidem Rovenským, došlo k návrhu tří variant rekonstrukce Dejvické ulice, které naplnily požadavek MČ Praha 6. Cílem bylo zklidnit dopravu v Dejvické ulici, zvýšit bezpečnost chodců a rozšířit plochy pro chodce. Toho bylo docíleno zvýšením křižovatkových ploch, přesunem a zkrácením stávajících přechodů a dále především rozšíření stávajících chodníkových ploch. Byly navrženy tři varianty, přičemž každá varianta má své výhody a nevýhody.

Ve variantě I je zachováno nejvíce parkovacích míst a ponechány průjezdy Dejvickou ulicí. Vzhledem k jednosměrnosti ulice a nedostatku provozu je zde zamezen vjezd cyklistů v protisměru, kteří by museli být navedeni okolními ulicemi. V této variantě je nejméně zasahováno do stávajícího upořádání ulice.

Ve variantě II je vytvořena rozšířená severní část chodníkové plochy na Pěší zónu. Tato varianta výrazně zlepšuje podmínky pro chodce a zároveň umožňuje pohyb cyklistů v pěší zóně v obou směrech. V této variantě je ubráno velké množství parkovacích míst a je nutné pro tuto variantu v budoucnu vybudovat parkování poblíž Dejvické ulice. V křižovatce V. P. Čkalova – Dejvická je zamezen průjezd a vozidla jsou navedena přes Eliášovou ulici.

Ve variantě III je navržena celá Dejvická ulice jako pěší zóna, která by zlepšila pobyt v Dejvické ulici a vytvořila by tak obchodní ulici a hlavní průchod od Dejvického nádraží do centra Dejvic. Při realizaci této varianty je nutné vytvoření parkovacích míst pod úrovní vozovky a přeložky inženýrských sítí pro sadové úpravy.

Seznam příloh

B-Stávající stav

- 01 – Situace širších vztahů
- 02 – Situace-stávající stav
- 03 – Charakteristické řezy A-A', B-B', C-C'
- 04 – Charakteristické řezy D-D', E-E', F-F'
- 05 – Výkresy rozhledových poměrů-stávající stav

C-Průzkumy

- 01 – Situace průjezdů Dejvickou ulicí
- 02 – Situace parkování průzkum č. 1 ranní
- 03 – Situace parkování průzkum č. 1 odpolední
- 04 – Situace parkování průzkum č.1 večerní
- 05 – Situace parkování průzkum č.2 večerní
- 06 – Situace parkování průzkum č.3 celodenní

D-Nový stav

- 01 – Situace křižovatka Na Hutích – Dejvická
- 02 – Situace křižovatka Kyjevská – Dejvická
- 03 – Situace křižovatka V. P. Čkalova – Jaselská – Dejvická
- 04 – Situace varianta I
- 05 – Charakteristické řezy varianta I
- 06 – Vzorový řez varianta I
- 07 – Situace rozmístění stromů varianta I
- 08 – Situace varianta II
- 09 – Charakteristické řezy varianta II
- 10 – Vzorový řez varianta II
- 11 – Situace rozmístění stromů varianta II
- 12 – Situace varianta III
- 13 – Vzorový řez varianta III
- 14 – Situace rozmístění stromů varianta III

E-Dokladová část

- 01 – Výkresy vlečných křivek
- 02 – Výkresy rozhledových poměrů
- 03 – Výkazy výměr
- 04 – Fotodokumentace

Seznam obrázků

Obrázek 1 Směr průjezdu u Vítězného náměstí při vjezdu do Dejvické ulice.....	8
Obrázek 2 Směr průjezdů na křižovatce Na Hutích – Dejvická	9
Obrázek 3 Směr průjezdů na křižovatce Kyjevská a Dejvická	10
Obrázek 4 Směr průjezdů na křižovatce Kyjevská – Dejvická.....	11
Obrázek 5 Možnost plochy pro parkovací místa v garážích v budoucnosti.....	14
Obrázek 6 Nehody v Dejvické ulici	16
Obrázek 7 Velká dlažba ukládání do řádků	20
Obrázek 8 Drobná dlažba ukládaná do kroužkové vazby	20
Obrázek 9 - Porovnání šikmého a kolmého stání.....	21
Obrázek 10 Lemování hmatových prvků	23

Seznam grafů

Graf 1 Počet průjezdy u Vítězného náměstí při vjezdu do Dejvické ulice za hodinu.....	9
Graf 2 Počet průjezdů na křižovatce Na Hutích – Dejvická za hodinu.....	10
Graf 3 Počet průjezdy na křižovatce Kyjevská a Dejvická za hodinu	11
Graf 4 Počet průjezdy na křižovatce V.P. Čkalova – Dejvická za hodinu.....	12
Graf 5 Využití severní a jižní strany komunikace.....	13
Graf 6 Denní obrátkovost parkovacích ploch v Dejvické ulici	14
Graf 7 Denní vytíženost parkovacích ploch severní a jižní strany v Dejvické ulici	15