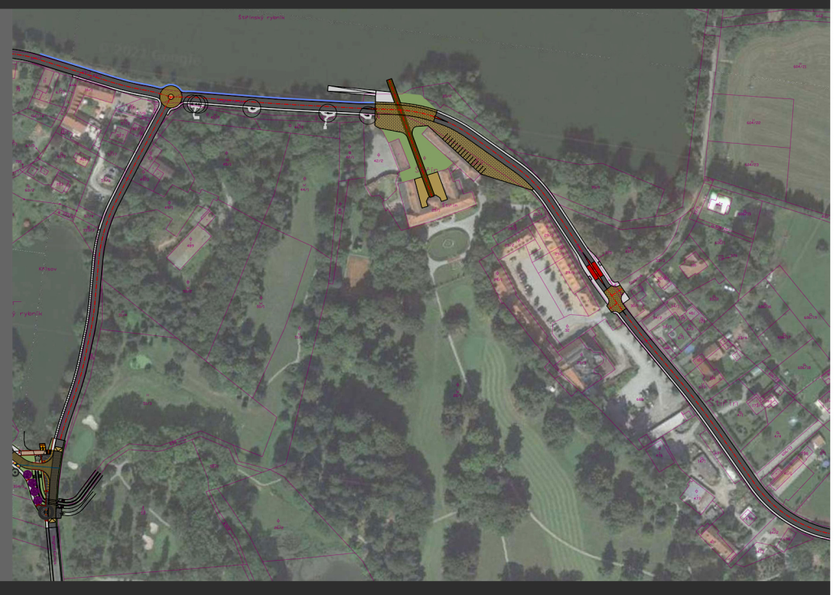
OBEC
KAMENICE

DOPRAVNĚ-BEZPEČNOSTNÍ STUDIE KOMUNIKACE / ŠTIŘÍN - VŠEDOBROVICE

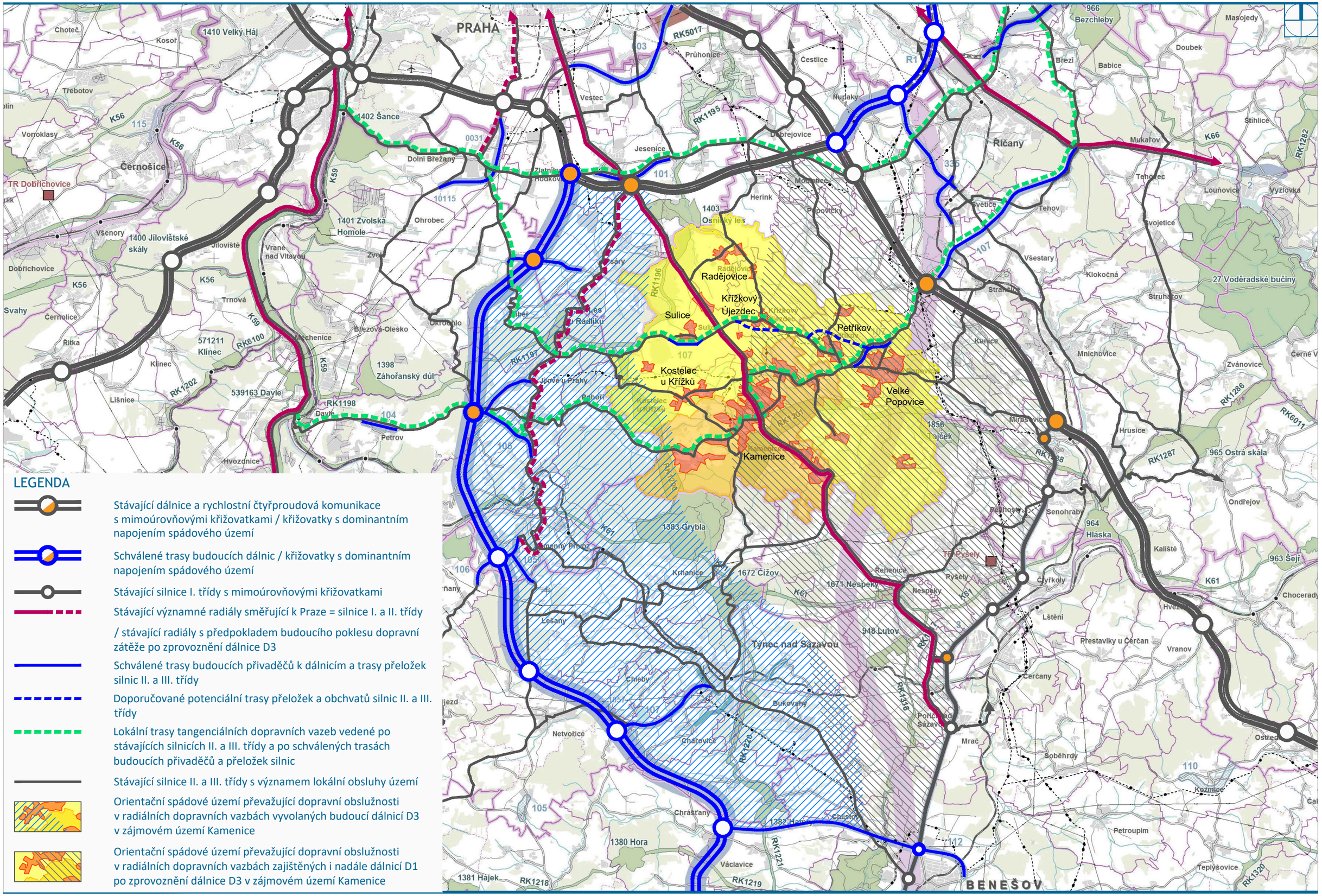
KOTAS & PARTNERS

DOPAS s.r.o.



1. Situace širších vztahů - automobilová doprava

měřítko 1:100 000



LEGENDA

- Stávající dálnice a rychlostní čtyřproudová komunikace s mimoúrovňovými křižovatkami / křižovatky s dominantním napojením spádového území
- Schválené trasy budoucích dálnic / křižovatky s dominantním napojením spádového území
- Stávající silnice I. třídy s mimoúrovňovými křižovatkami
- Stávající významné radiály směřující k Praze = silnice I. a II. třídy
- / stávající radiály s předpokladem budoucího poklesu dopravní zátěže po zprovoznění dálnice D3
- Schválené trasy budoucích přivaděčů k dálnicím a trasy přeložek silnic II. a III. třídy
- Doporučované potenciální trasy přeložek a obchvatů silnic II. a III. třídy
- Lokální trasy tangenciálních dopravních vazeb vedené po stávajících silnicích II. a III. třídy a po schválených trasách budoucích přivaděčů a přeložek silnic
- Stávající silnice II. a III. třídy s významem lokální obsluhy území
- Orientační spádové území převažující dopravní obslužnosti v radiálních dopravních vazbách vyvolaných budoucí dálnicí D3 v zájmovém území Kamenice
- Orientační spádové území převažující dopravní obslužnosti v radiálních dopravních vazbách zajištěných i nadále dálnicí D1 po zprovoznění dálnice D3 v zájmovém území Kamenice

4. Situační schéma - hromadná doprava

měřítko 1:25 000

BUS 337 směr Praha
BUS 339 směr Praha
BUS 335 směr Praha

BUS 363 směr Průhonice, Praha Opatov

BUS 363 směr Velké popovice, Točice

BUS 363 směr Strančice

BUS 444 směr Strančice (přestup na vlaky linky S)

BUS 444 směr Pohoří, Jílové u Prahy. Davle

BUS 337 směr Nespeky, Pořící nad Sázavou, Benešov (přestup na vlaky linky S)

BUS 339 směr Týnec nad Sázavou

Nechánice
Sulice
Kostelec u Křížků
Křížkový Újezdec
Nová Hospoda
Štiřín
Všedobrovice
Petříkov
Velké Popovice
Brtnice
Olešovice
Repčice
Kamenice
Těptín
Ládví
Ládeves
Lojovice
Pohoří

LEGENDA

- Autobusové linky hromadné dopravy PID
- Minibusové linky hromadné dopravy (lokální obslužnost) PID
- Zastávka BUS hromadné dopravy PID

0 0,5 1 2 km

KOTAS & PARTNERS DOPAS s.r.o.

projekt Koncepční dopravní studie pro území Kamenice

zpracováno pro: OBEC KAMENICE

navrhl: doc. Ing. arch. Patrik Kotas, Ing. Václav Juppa, Ing. arch. Ondřej Tomek, Ing. arch. Tomáš Krupička


P+R / NAVIBUS / TRENTEMOULT / ATOUT SUD
Navibus
Faites - moi signe, je m'arrête
ELECTRIQUE
NAVETTE
TRENTEMOULT
L50
tan
tan
2497 SY 53
Nantes Métropole
Gruau


RUE
JEAN JOUNEAU
LEVOYER
30
Jaillance
Crémant de Bordeaux
Clairette de Die

5. Situační schéma - hromadná doprava, stav s tramvajovou tratí

měřítko 1:25 000

TRAM 17 směr Jesenice, Praha

BUS 337 směr Hlubočinka (přestup TRAM)

BUS 337 směr Hlubočinka (přestup TRAM)

BUS 363 směr Průhonice, Praha Opatov

BUS 363 směr Velké popovice, Todice

BUS 335 směr Velké Popovice

BUS 444 směr Strančice (přestup na vlaky linky S)

BUS 444 směr Pohoří, Jílové u Prahy, Davle

P+R

alternativně P+R

TRAM 17 Kamenice

BUS 335 směr Týnec nad Sázavou

BUS 337 směr Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Benešov (přestup na vlaky linky S)

Sulice

Křížkový Újezdec

Petříkov

Nechánice

Nová Hospoda

Kostelec u Křížků

Kamenice

Olešovice

Jedlovec

Pohoří

Těptín

Ládví

Ládeves

Repčice

Brtnice

Lojovice

461 Lojovice

461 Nechánice

430 Těptín

430 Ládeves

0 0,5 1 2 km

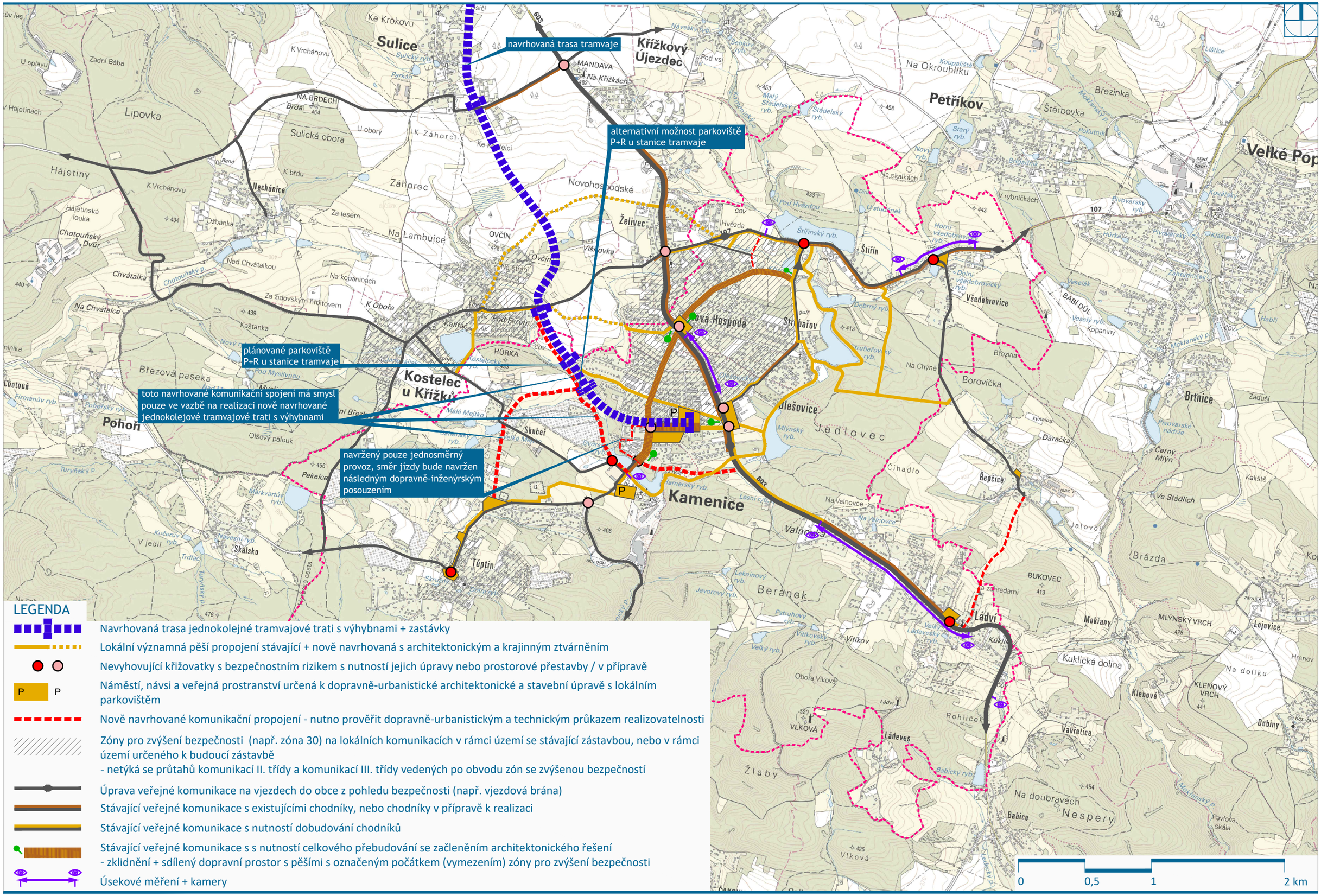
LEGENDA

- Navrhovaná tramvajová trať z Jesenice do Kamenice PID
- Autobusové linky hromadné dopravy PID
- Minibusové linky hromadné dopravy (lokální obslužnost) PID
- Zastávka BUS hromadné dopravy PID



6. Situační schéma - veřejná prostranství, pěší propojení bezpečnostní úpravy, zklidněné zóny

měřítko 1:25 000



LEGENDA

- Navrhovaná trasa jednokolejné tramvajové trati s výhybnami + zastávky
- Lokální významná pěší propojení stávající + nově navrhovaná s architektonickým a krajinným ztvárněním
- Nevyhovující křižovatky s bezpečnostním rizikem s nutností jejich úpravy nebo prostorové přestavby / v přípravě
- P P — Náměstí, návsi a veřejná prostranství určená k dopravně-urbanistické architektonické a stavební úpravě s lokálním parkovištěm
- Nově navrhované komunikační propojení - nutno prověřit dopravně-urbanistickým a technickým průkazem realizovatelnosti
- Zóny pro zvýšení bezpečnosti (např. zóna 30) na lokálních komunikacích v rámci území se stávající zástavbou, nebo v rámci území určeného k budoucí zástavbě
  - netýká se průtahů komunikací II. třídy a komunikací III. třídy vedených po obvodu zón se zvýšenou bezpečností
- Úprava veřejné komunikace na vjezdech do obce z pohledu bezpečnosti (např. vjezdová brána)
- Stávající veřejné komunikace s existujícími chodníky, nebo chodníky v přípravě k realizaci
- Stávající veřejné komunikace s nutností dobudování chodníků
- Stávající veřejné komunikace s s nutností celkového přebudování se začleněním architektonického řešení
  - zklidnění + sdílený dopravní prostor s pěšími s označeným počátkem (vymezením) zóny pro zvýšení bezpečnosti
- Úsekové měření + kamery

1. Štiřín - dopravně-urbanistická koncepce - situace celková

měřítko 1:6 000

situace 1

situace 2

situace 3

LEGENDA

- Komunikace, asfaltová plocha
- Chodníky, různý povrch např. betonová dlažba
- Komunikace, kamenná dlažba
- Chodníky, veřejná prostranství, kamenná dlažba
- Betonová plocha, manipulační plocha, sjezd do vody
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru bez zásahu do stávajícího povrchu
- Zdůraznění zámecké osy
- Autobusová zastávka
- Revitalizované zelené plochy
- Cesty přírodního charakteru, pěšiny
- Koňská stezka
- Osa komunikace

0 150 300 600 m

KOTAS & PARTNERS DOPAS s.r.o.

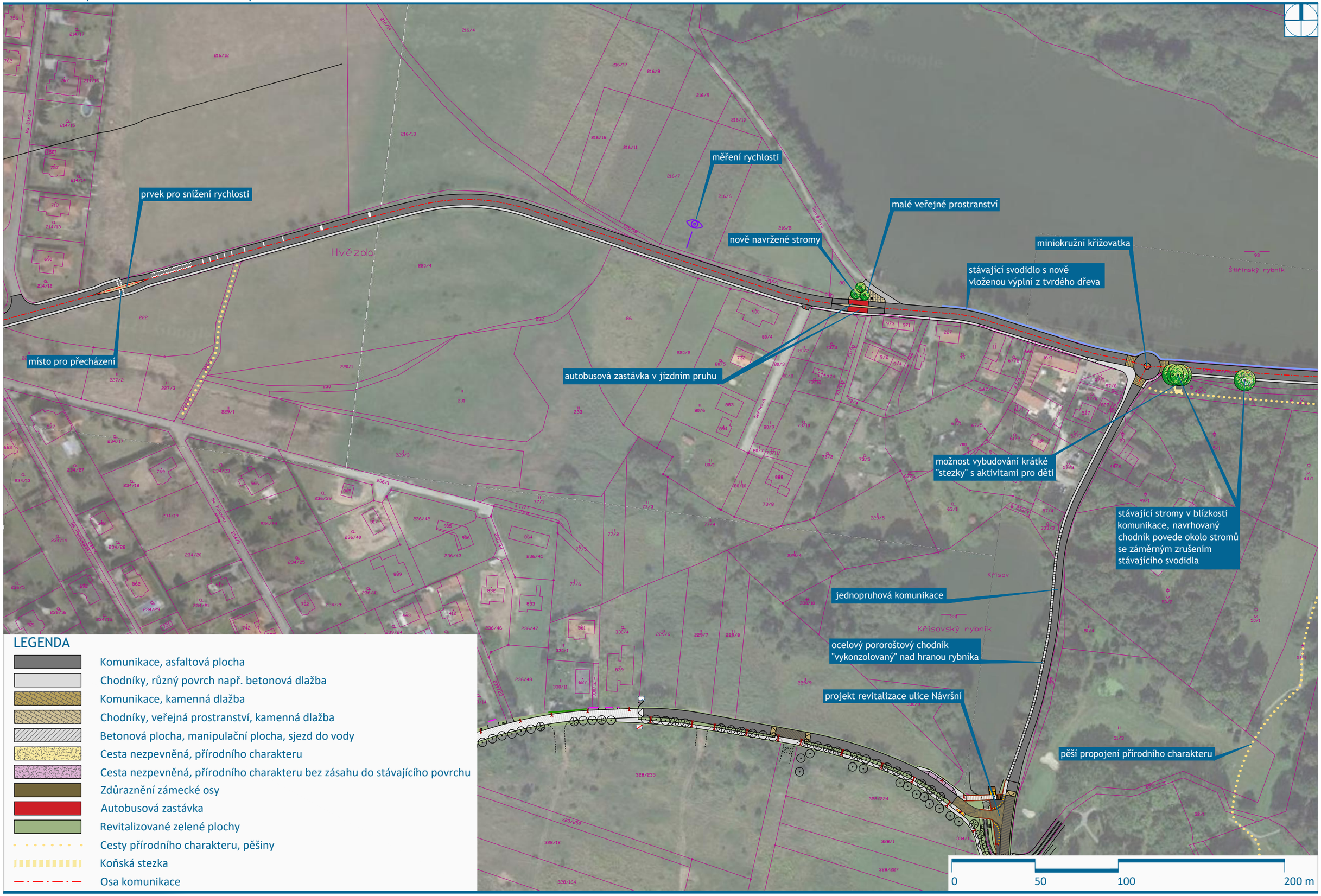
projekt Dopravně bezpečnostní studie komunikace Štiřín Všedobrovice

zpracováno pro: OBEC KAMENICE

navrhl: doc. Ing. arch. Patrik Kotas, Ing. Václav Juppa, Ing. arch. Ondřej Tomek, Ing. arch. Tomáš Krupička

2. Štiřín - dopravně-urbanistická koncepce - situace 1

měřítko 1:2 000

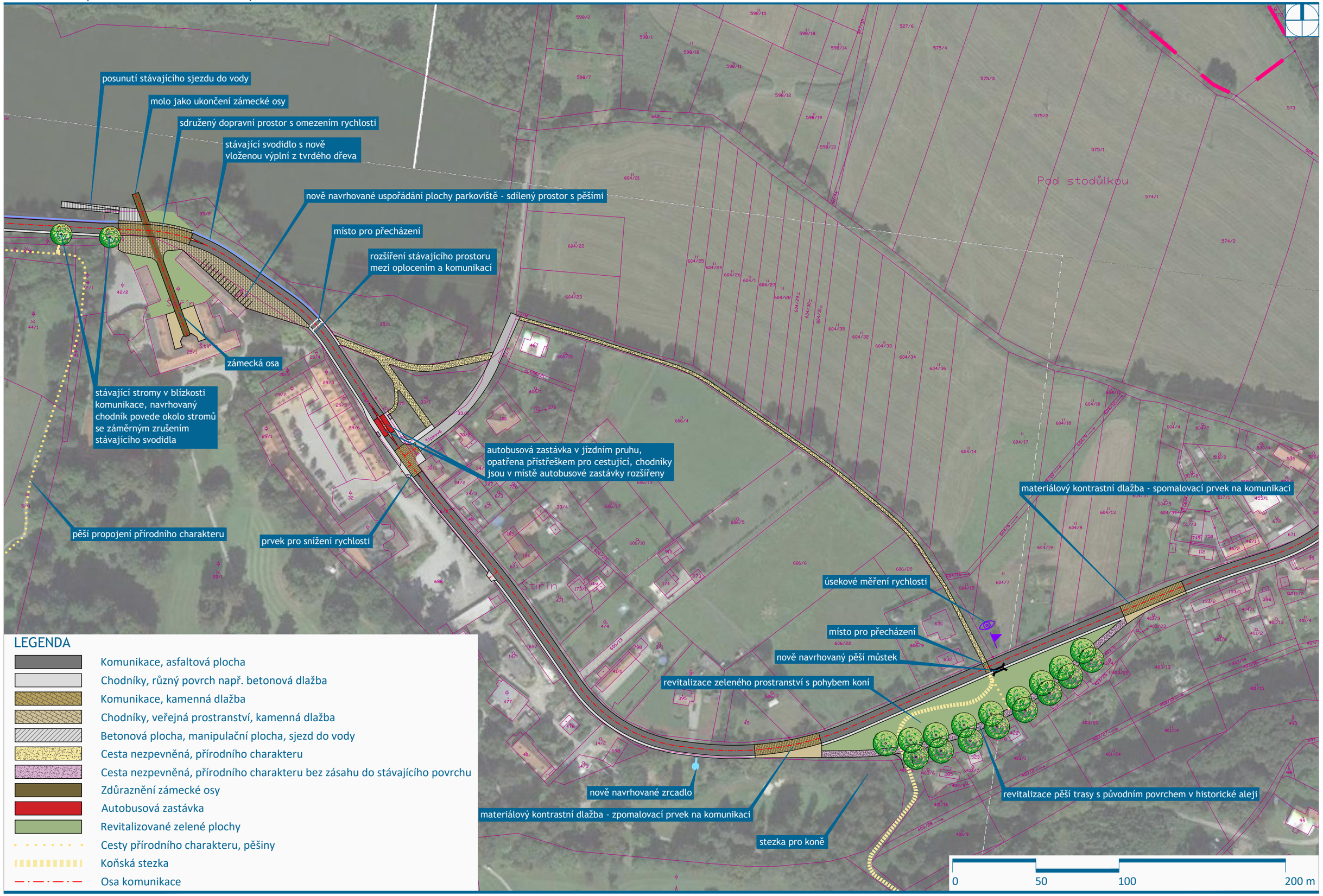


LEGENDA

- Komunikace, asfaltová plocha
- Chodníky, různý povrch např. betonová dlažba
- Komunikace, kamenná dlažba
- Chodníky, veřejná prostranství, kamenná dlažba
- Betonová plocha, manipulační plocha, sjezd do vody
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru bez zásahu do stávajícího povrchu
- Zdůraznění zámecké osy
- Autobusová zastávka
- Revitalizované zelené plochy
- Cesty přírodního charakteru, pěšiny
- Koňská stezka
- Osa komunikace

3. Štiřín - dopravně-urbanistická koncepce - situace 2

měřítko 1:2 000



LEGENDA

- Komunikace, asfaltová plocha
- Chodníky, různý povrch např. betonová dlažba
- Komunikace, kamenná dlažba
- Chodníky, veřejná prostranství, kamenná dlažba
- Betonová plocha, manipulační plocha, sjezd do vody
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru bez zásahu do stávajícího povrchu
- Zdůraznění zámecké osy
- Autobusová zastávka
- Revitalizované zelené plochy
- Cesty přírodního charakteru, pěšiny
- Koňská stezka
- Osa komunikace

4. Štiřín - dopravně-urbanistická koncepce - situace 3

měřítko 1:2 000

LEGENDA

- Komunikace, asfaltová plocha
- Chodníky, různý povrch např. betonová dlažba
- Komunikace, kamenná dlažba
- Chodníky, veřejná prostranství, kamenná dlažba
- Betonová plocha, manipulační plocha, sjezd do vody
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru bez zásahu do stávajícího povrchu
- Zdůraznění zámecké osy
- Autobusová zastávka
- Revitalizované zelené plochy
- Cesty přírodního charakteru, pěšiny
- Koňská stezka
- Osa komunikace

úsekové měření rychlosti

nově navrhované zrcadlo

prvek pro snížení rychlosti

miniokružní křižovatka

místo pro přecházení

materiálový kontrastní dlažba - zpomalovací prvek na komunikaci

podélné parkování vozidel

autobusová zastávka v jízdním pruhu, opatřena přístřeškem pro cestující, chodníky jsou v místě autobusové zastávky rozšířeny

malé veřejné prostranství

0 50 100 200 m

KOTAS & PARTNERS DOPAS s.r.o. projekt Dopravně bezpečnostní studie komunikace Štiřín Všedobrovice zpracováno pro: OBEC KAMENICE navrhl: doc. Ing. arch. Patrik Kotas, Ing. Václav Juppa, Ing. arch. Ondřej Tomek, Ing. arch. Tomáš Krupička



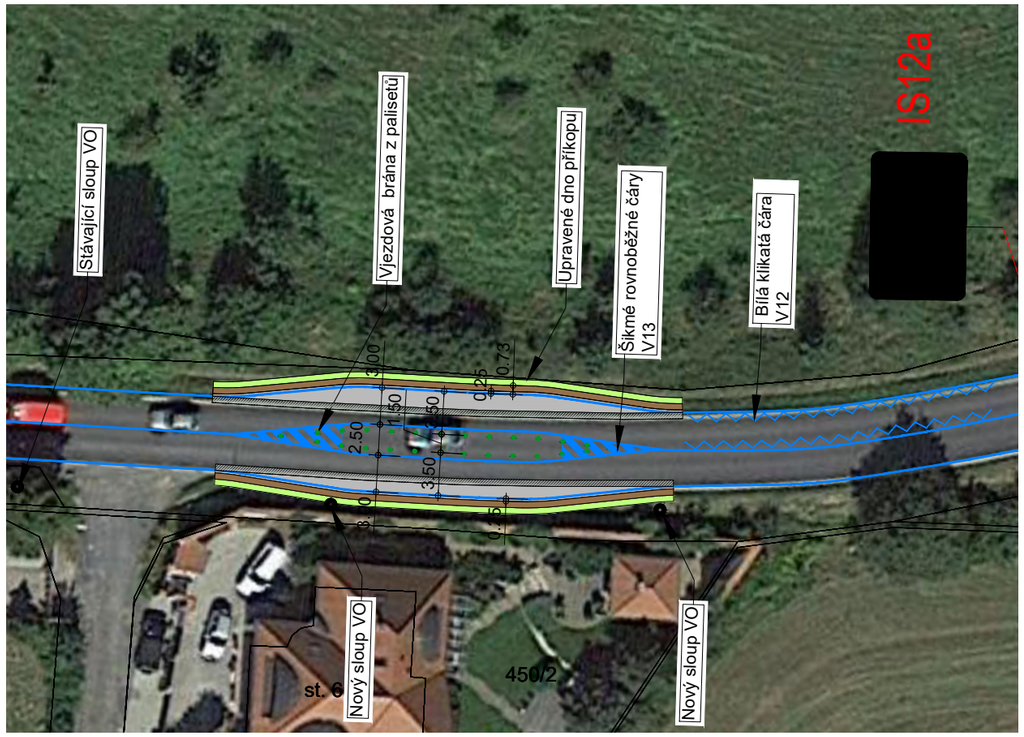

MU
SE
UM
Mühldorf


SPAR
FITNESS
TREFF
Mühldorf
gesunde gemeinde


BUS
BUS



Situace - vjezdová brána 1 : 1 000



Situace - vjezdová brána - detail 1 : 500

LEGENDA:
Návrhová studie je zpracovaná do podkladu katastrální mapy a do ortofotomapy.

LEGENDA:	
	Komunikace povrch - asfaltový
	Komunikace - napojení přes odskoky na stávající stav - povrch - asfaltový
	Nezpevněná krajnice - štěrkodrť
	Zeleň -ohumusování
	Baliseta
	Vodorovné dopravní značení
IZ4a	Svislé dopravní značení nové nebo přesunuté



Obrázek 6. Dopravní značení používané pro sdílenou zónu v zahraničí

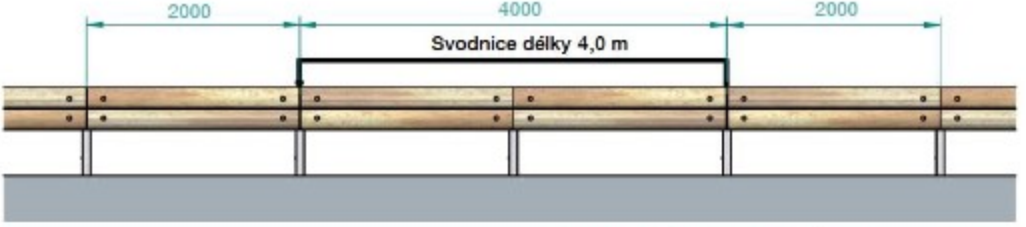

DIDIER-BOUFFAY

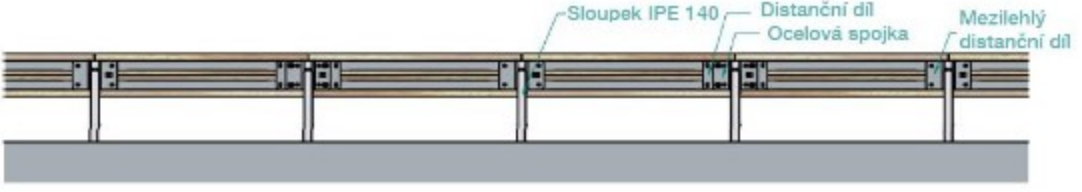

23 HALLUCHERE
428
tan
MERCEDES
34 KB 44

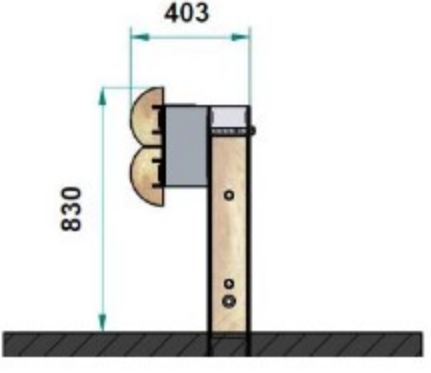







2000
4000
2000
Svodnice délky 4,0 m


Sloupek IPE 140
Distanční díl
Ocelová spojka
Mezilehlý
distanční díl


403
830

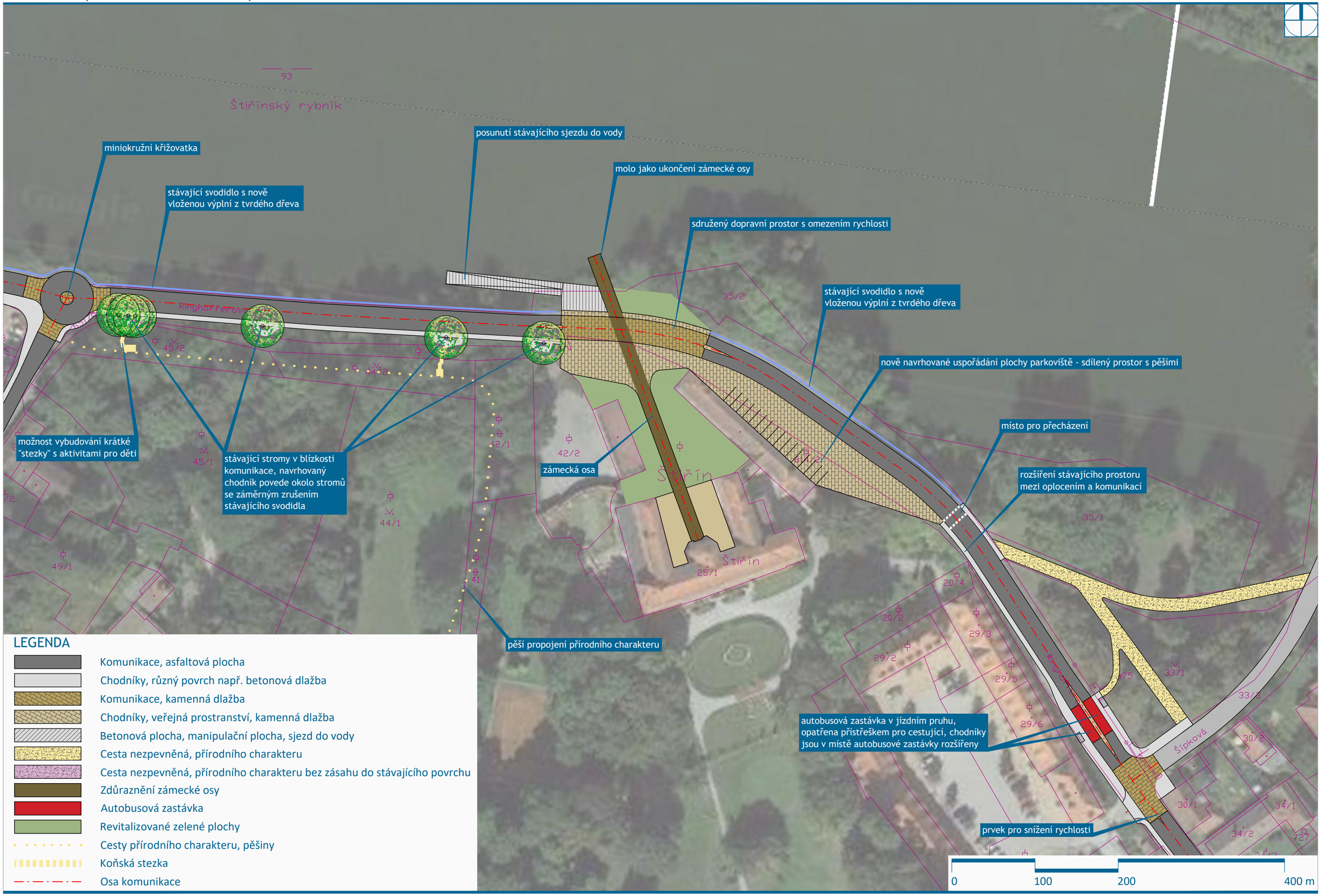






5. Štiřín - dopravně-urbanistická koncepce - detail okolí zámku Štiřín

měřítko 1:1 000



LEGENDA

- Komunikace, asfaltová plocha
- Chodníky, různý povrch např. betonová dlažba
- Komunikace, kamenná dlažba
- Chodníky, veřejná prostranství, kamenná dlažba
- Betonová plocha, manipulační plocha, sjezd do vody
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru bez zásahu do stávajícího povrchu
- Zdůraznění zámecké osy
- Autobusová zastávka
- Revitalizované zelené plochy
- Cesty přírodního charakteru, pěšiny
- Koňská stezka
- Osa komunikace

6. Štiřín - dopravně-urbanistická koncepce - detail okolí Lipové aleje Za Štiřínem

měřítko 1:1 000

LEGENDA

- Komunikace, asfaltová plocha
- Chodníky, různý povrch např. betonová dlažba
- Komunikace, kamenná dlažba
- Chodníky, veřejná prostranství, kamenná dlažba
- Betonová plocha, manipulační plocha, sjezd do vody
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru bez zásahu do stávajícího povrchu
- Zdůraznění zámecké osy
- Autobusová zastávka
- Revitalizované zelené plochy
- Cesty přírodního charakteru, pěšiny
- Koňská stezka
- Osa komunikace

materiálový kontrastní dlažba - spomalovací prvek na komunikaci

úsekové měření rychlosti

místo pro přecházení

nově navrhovaný pěší můstek

revitalizace zeleného prostranství s pohybem koní

revitalizace pěší trasy s původním povrchem v historické aleji

stezka pro koně

nově navrhované zrcadlo

materiálový kontrastní dlažba - spomalovací prvek na komunikaci

0 100 200 400 m

KOTAS & PARTNERS DOPAS s.r.o.

projekt Dopravně bezpečnostní studie komunikace Štiřín Všedobrovice

zpracováno pro: OBEC KAMENICE

navrhl: doc. Ing. arch. Patrik Kotas, Ing. Václav Juppa, Ing. arch. Ondřej Tomek, Ing. arch. Tomáš Krupička

7. Štiřín - dopravně-urbanistická koncepce - detail Všedobrovice

měřítko 1:1 000

LEGENDA

- Komunikace, asfaltová plocha
- Chodníky, různý povrch např. betonová dlažba
- Komunikace, kamenná dlažba
- Chodníky, veřejná prostranství, kamenná dlažba
- Betonová plocha, manipulační plocha, sjezd do vody
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru
- Cesta nezpevněná, přírodního charakteru bez zásahu do stávajícího povrchu
- Zdůraznění zámecké osy
- Autobusová zastávka
- Revitalizované zelené plochy
- Cesty přírodního charakteru, pěšiny
- Koňská stezka
- Osa komunikace

místo pro přecházení

miniokružní křižovatka

podélné parkování vozidel

autobusová zastávka v jízdním pruhu, opatřena přístřeškem pro cestující, chodníky jsou v místě autobusové zastávky rozšířeny

malé veřejné prostranství

materiálový kontrastní dlažba - spomalovací prvek na komunikaci

Horní všedobrovický rybník

Dolní všedobrovický rybník

Všedobrovic

0 100 200 400 m

KOTAS & PARTNERS DOPAS s.r.o. projekt Dopravně bezpečnostní studie komunikace Štiřín Všedobrovice zpracováno pro: OBEC KAMENICE navrhl: doc. Ing. arch. Patrik Kotas, Ing. Václav Juppa, Ing. arch. Ondřej Tomek, Ing. arch. Tomáš Krupička

VOLBA TYPU KŘIŽOVATKY

Předběžnou volbu druhu a typu křižovatky s ohledem na intenzitu dopravy na křižujících se komunikacích umožňuje tabulka 3. Upřesnění návrhu typu a usměrnění dopravních proudů musí vycházet ze znalosti intenzit všech pohybů dopravních proudů a posouzení schopnosti křižovatky dosáhnout požadovaný stupeň úrovně kvality dopravy podle ČSN 73 6102 [6].

Pro základní orientaci lze použít tab. 3, která předkládá přibližné kapacitní meze základních typů křižovatek. Kapacita křižovatky je uvažována jako součet všech vjezdů do křižovatky.

Typ křižovatky	Maximální hodinová kapacita [voz/h]	Maximální celodenní kapacita [voz/den]
Neřízená křižovatka [a])	1 500 - 2 000	18 000 - 24 000 [c])
Okružní křižovatka s jedním pruhem na okružním pásu a jedním pruhem na vjezdu [a])	2 000 - 2 500	25 000 - 30 000 [c])
Okružní křižovatka s dvěma pruhy na okružním pásu a dvěma pruhy na vjezdu [a])	2 500 - 3 500	30 000 - 40 000 [c])
Světelně řízená křižovatka [b])	3 000 - 6 400	36 000 - 77 000 [c])
[a]) V závislosti na počtu jízdních nebo řadicích pruhů a na intenzitách jednotlivých dopravních proudů.		
[b]) Kapacita řízené křižovatky závisí - kromě způsobu řízení - především na počtu řadicích pruhů.		
[c]) Odvozeno z hodinových kapacit při běžných denních variacích dopravy.		

Tabulka 3: Orientační maximální kapacity různých typů křižovatek (Převzato z [6])

Úroveň kvality dopravy		*Střední doba zdržení*
Označení	*Charakteristika doby zdržení*	*v sekundách*
A	Doba zdržení velmi malá	= 10
B	Zdržení ještě bez front	= 20
C	Ojedinělé krátké fronty	= 30
D	Stabilní stav s vysokými ztrátami	= 45
E	Nestabilní stav	> 45
F	Překročená kapacita	-[1]
[1] UKD na stupni F je dosaženo při hodnotě stupně vytížení a_v>1		

Tabulka 4 - Limitní hodnoty střední doby zdržení na vjezdu do neřízené křižovatky

Stupně úrovně kvality dopravy lze charakterizovat následujícím způsobem:

Stupeň A: Doba zdržení je velmi malá.

Stupeň B: Podřazený dopravní proud je ovlivněný. Doba zdržení je malá.

Stupeň C: Doba zdržení je citelná. Vznikají ojedinělé krátké fronty.

Stupeň D: Fronta vozidel vyvolává výrazné časové ztráty. Dopravní situace je ještě stabilní.

Stupeň E: Tvoří se fronta, která se při existujícím zatížení již nesnižuje. Charakteristická je citlivá závislost, kdy malé změny zatížení vyvolají prudký nárůst ztrát.

Stupeň F: Kapacita je překročena. Fronta vozidel narůstá bez ohledu na dobu čekání. Křižovatka je přetížena v delším časovém intervalu.

Podle ČSN 73 6102 [6] se pro křižovatky požadují tyto stupně kvality dopravy na:

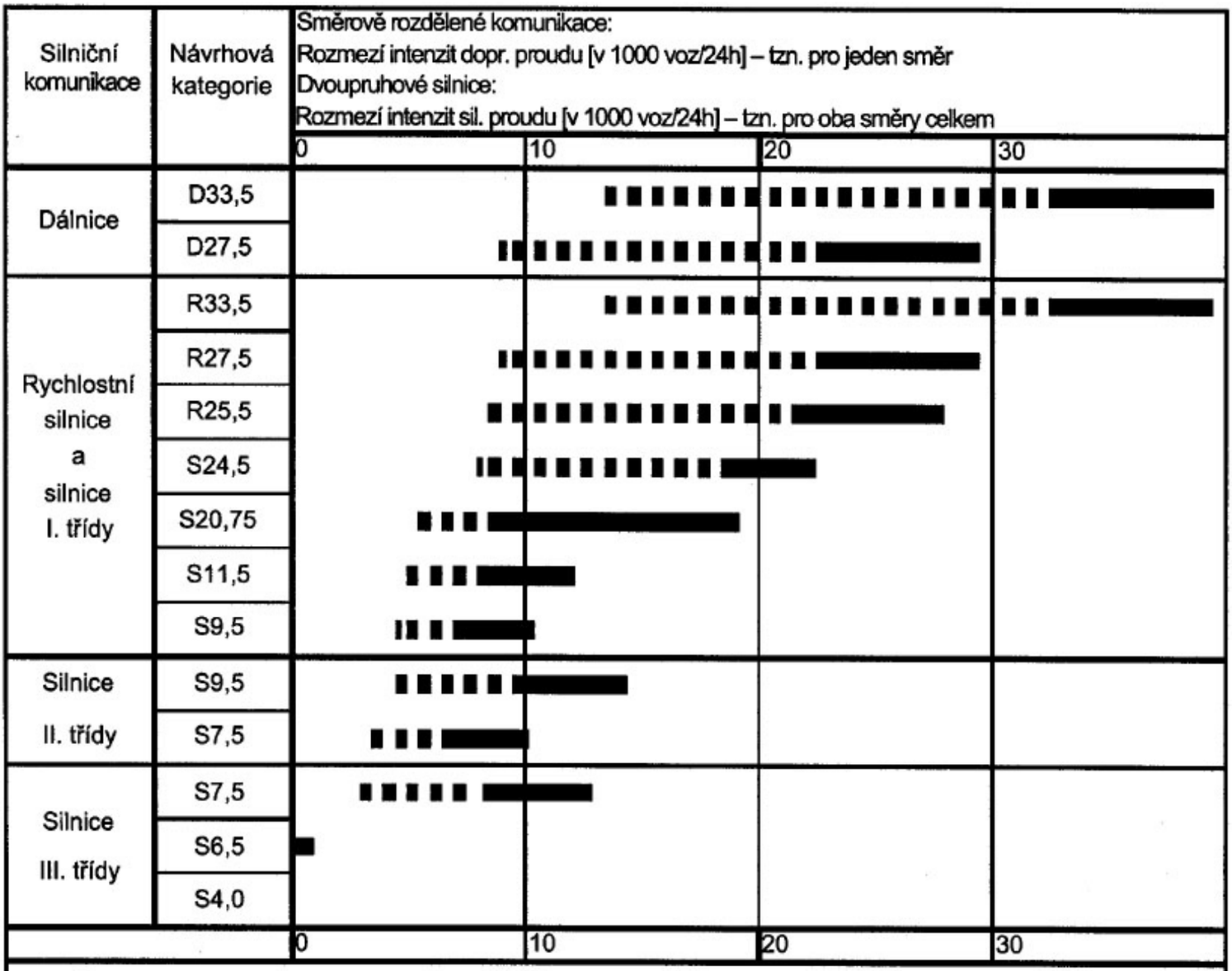
- dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy — stupeň C;
- silnicích II. třídy — stupeň D;
- silnicích III. třídy — stupeň E;
- rychlostních místních komunikacích a přechodových úsecích — stupeň D;
- místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích — stupeň E.

U místních komunikací funkční skupiny C se výkonnost posuzuje v místech připojení intenzivních dopravních proudů (např. obchodní centra, parkoviště, sportovní zařízení).

Úroveň kvality dopravy může být pro hlavní a vedlejší komunikaci různá podle typu komunikace vstupující do křižovatky.

Výpočet kapacity neřízené křižovatky se provádí jen tehdy, překročí-li podle prognózy intenzita dopravy na křižovatce zjištěná součtem všech vozidel vjíždějících do křižovatky hodnotu 10 000 voz/den.

Orientační rozpětí úrovňových intenzit k předběžnému stanovení návrhové kategorie silnic, rychlostních silnic a dálnic



Úsečky vyznačené plnou čarou vyjadřují rozpětí úrovňových intenzit pro jednotlivé požadované úrovně kvality dopravy podle článku 6.3.5.

Úsečky vyznačené přerušovanou čarou vyjadřují rozpětí úrovňových intenzit odpovídajícím vyšším stupňům úrovně kvality dopravy než jsou požadované.

Údaje intenzit dvoupruhových silnic jsou za oba dopravní směry celkem a intenzity směrově rozdělených komunikací jen za jeden směr.

Uvedená rozmezí intenzit jsou výsledkem přepočtu špičkových hodinových hodnot (určených podle přílohy A) na celodenní průměr (desetinásobek špičkové hodnoty) a účinku zjednodušeného souboru provozních podmínek.

- Použita nejvyšší hodnota návrhové rychlosti pro příslušnou návrhovou kategorii (např. pro dálnici Vn=120km/h) podle tab.1
- Podíl pomalých vozidel 15 %
- Směrové a výškové vedení – vliv rozpětí podmínek mezi rovinou a stoupáním:
  Pro dálnice a rychlostní silnice – podélný sklon 4 %, délka stoupání 1000 m pro dvoupruhové silnice – třída stoupání 5, celková křivolakost 75-150 g/km
- Úroveň kvality dopravy

Dálnice		stupeň C	(stupeň vytížení 0,7)
Rychlostní silnice		stupeň C	(stupeň vytížení 0,7)
Ostatní silnice I. třídy	- čtyřpruhové	stupeň C	(stupeň vytížení 0,65)
	- dvoupruhové	stupeň C	(hustota dopravy 20 voz/km)
Silnice II. třídy		stupeň D	(hustota dopravy 30 voz/km)
Silnice III. třídy		stupeň E	(hustota dopravy 40 voz/km)

- Údaje S 6,5 a S 4 jsou limitní intenzity pro jejich použití