



GENEREL KOMUNIKACÍ

MČ PRAHA – KOLOVRATY

NÁVRH

B.1 - TEXTOVÁ ČÁST



Objednatel: Městská část Praha-Kolovraty

Zhotovitel: Ing. Květoslav Syrový

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
2.1. Účel a smysl generelu	5
2.2. Využití generelu a práce s ním	5
2.3. Použitá literatura, podklady a metodické pokyny	5
3. KONCEPČNÍ ŘEŠENÍ	6
3.1. Řešené území a širší vztahy	6
3.2. Význam a dopravní režim komunikací	6
3.3. Priority	7
3.4. Správa komunikací	7
3.5. Infrastruktura pro automobilovou dopravu v pohybu	7
3.6. Infrastruktura pro automobilovou dopravu v klidu	8
3.7. Infrastruktura pro veřejnou dopravu	9
3.8. Infrastruktura pro cyklistickou dopravu	10
3.9. Pěší doprava a prostupnost území	12
4. KOORDINACE S JINÝMI ZÁMĚRY V ÚZEMÍ	13
5. NÁVRHY K ODSTRANĚNÍ DOPRAVNÍCH ZÁVAD	14
5.1. Křižovatka K Říčánům x K Poště	14
5.2. Přechody podél ul. K Říčánům	14
5.3. Stavební uspořádání vnitřních křižovatek zklidněných oblastí	15
5.4. Přechod železniční tratě a bezbariérovost mezi lávkou a železniční zastávkou směr do Prahy	16
5.5. Zpomalovací prvky na vjezdu do zastavěné části MČ	16
5.6. Parkování a nová uspořádání ulic	17
5.7. Zúžená místa v ul. Do Lipan	17
5.8. Chodci ve vozovce v ul. Do Lipan	18
5.9. Nepřehledná křižovatka s točnou V Lipanech	18
6. ZÁVĚRY	19

SEZNAM PŘÍLOH:

B – NÁVRHY

Č.	NÁZEV	MĚŘÍTKO	FORMÁT
B2	CELKOVÁ SITUACE	1:10 000	A2
B3	KATALOG KOMUNIKACÍ S PŘÍČNÝM USPOŘÁDÁNÍM		A4
B4	NAVRHOVANÝ VÝZNAM KOMUNIKACÍ (CÍLOVÝ STAV)	1:5 000	A2
B5	NAVRHOVANÝ DOPRAVNÍ REŽIM	1:5 000	A2
B6	NAVRHOVANÁ SPRÁVA, VLASTNICTVÍ A ÚDRŽBA	1:10 000	A2
B7	PREDIKOVANÉ INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY	1:10 000	A3
B8	NÁVRHY K DOPLNĚNÍ INFRASTRUKTURY PRO VEŘEJNOU DOPRAVU	1:10 000	A2
B9	NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ PRO PĚŠÍ A CYKLISTICKOU DOPRAVU	1:5 000	A2
B10	NÁVRHY K ODSTRANĚNÍ DOPRAVNÍCH ZÁVAD	1:250 / 1:1000	A2
B11	VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY NA NOVÝCH KOMUNIKACÍCH	1:250	A2
B12	PRIORITY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI DOPRAVY	1:5000	A2
B13	PODROBNÁ SPECIFIKACE ULIC		3xA3

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

PROJEKT:	Generel komunikací MČ Praha – Kolovraty		
ZADAVATEL STUDIE:	MČ Praha – Kolovraty		
	se sídlem:	Mírová 364/34, 103 00 Praha-Kolovraty	
	v zastoupení:	Mgr. et Mgr. Antonínem Klecandou, starostou	
	IČO:	002 40 346	
	DIČ:	CZ00240346	
ZHOTOVITEL:	Ing. Květoslav Syrový		
	autorizace:	ČKAIT ID 0013654	
	se sídlem:	Sušická 850/28, 160 00 Praha 6	
	IČ:	763 84 110	
	DIČ:	CZ7907054551	
	e-mail:	syrovy.k@gmail.com	
	spolupráce:	Ing. Petr Kohout	
STUPEŇ PD:	generel		
DATUM VYPRACOVÁNÍ:	09 / 2020		

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

2.1. Účel a smysl generelu

Smyslem této části generelu komunikací je jednak návrh opatření v již existujících komunikacích (resp. odstranění závad) a jednak rámcové zadání pro komunikace připravované. Generel definuje dopravní význam, resp. dopravní režim a specifikuje uspořádání jak do současného stavebního stavu (úpravy dopravního značení a zařízení), tak při případných rekonstrukcích ulic. Součástí je i doplněný tabulkový přehled s parametry a vybavení komunikací.

Kromě řešení problémů novými opatřeními je možné tento dokument dále využít ke koordinaci připravovaných opatření a ke stanovení jejich priorit.

Zmapování a popis současného stavu veškeré dopravní infrastruktury je řešen v rámci předchozí části A (analýzy a průzkumy).

Generel není dogmatický, a tedy slouží zejména jako jakýsi návod, nasměrování ke vhodnému řešení, které se v prověřované detailu musí vždy dále projednat jako celek.

2.2. Využití generelu a práce s ním

Generel slouží nejen jako návod pro projektanty, státní správu i samosprávu, ale jeho smyslem je uceleně informovat obyvatele tak potenciální investory o vhodných opatřeních, které jsou „šité na míru“ řešenému území.

Generel komunikací se zaměřuje na infrastrukturu, neřeší dopravu a mobilitu jako takovou.

2.3. Použitá literatura, podklady a metodické pokyny

V rámci projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- Koncepce cyklistické dopravy hl. m. Prahy
- Koncepce bezmotorové dopravy MČ Praha – Kolovraty
- Dopravní studie MČ Kolovraty (d-plus 2012)
- Stav a plán PID (ROPID)
- Intenzity dle TSK a IPR
- Údaje o dopravní nehodovosti (<http://pcr.jdvm.cz>)
- Koordinace (dostupné a známé připravované záměry)
- Vlastní průzkumy a fotodokumentace
- ČSN 73 6110 – PROJEKTOVÁNÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ
- TP 103 – NAVRHOVÁNÍ OBYTNÝCH A PĚŠÍCH ZÓN
- TP 179 – NAVRHOVÁNÍ KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY
- TP 218 – NAVRHOVÁNÍ ZÓN 30
- BESIP v obcích (metodika MDČR)
- Silniční zákon a odp. vyhlášky MD ČR v pl. znění

3. KONCEPČNÍ ŘEŠENÍ

3.1. Řešené území a širší vztahy

Širší vztahy mají vliv zejména na podobu sběrných komunikací, jejichž význam se návrhem nijak nemění. V případě severních úseků ul. K Poště a K Říčanům se bude podoba těchto komunikací i s křižovatkami odvíjet jednak od územní studie Kolovraty (pořizovatelem je hl. m. Praha) a od úprav komunikace Přátelství při stavbě souboru staveb SOKP (Pražského okruhu).

Neméně důležité jsou i bezmotorové komunikace, ke kterým byl již vytvořen samostatný dokument „Koncepte bezmotorové dopravy MČ Praha Kolovraty“, a se kterým je tento generel komunikací v souladu.

3.2. Význam a dopravní režim komunikací

Existující ulice samotné se zásadně nijak nemění. Komunikace místní sběrného charakteru zůstávají jako hlavní (provoz MHD a převažující intenzity). Jedná se o ul. Mírová, Do Lipan, K Říčanům.

Komunikace Přátelství je nejen místní sběrná komunikace, ale současně i průjezdní úsekem silnice č. 2, tj významnou radiální propojkou dvou regionů – Prahy a SČ kraje. Tato komunikace je ve správě MHMP a podrobněji se jí generel nezabývá, neboť dozná změn jak v souvislosti se stavbou Pražského okruhu, tak s územní studií (US) na severní oblast Kolovrat. V tomto ohledu bude tento dokument sloužit jako jeden z podkladů pro zmíněnou ÚS.

Veškeré ostatní místní obslužné komunikace III. a IV. třídy tvoří ulice a uličky, a to bez chodníků či s chodníky. Toto zjednodušení cca odpovídá následnému přerozdělení na komunikace zařazené do zklidněných oblastí zóny 30 (kom III. třídy s chodníky) a na obytné zóny (komunikace bez chodníků se smíšeným / sdíleným provozem motorové i bezmotorové dopravy – kom. IV. třídy). Jedná se v podstatě o narovnání faktických a formálních vztahů, kdy se např. chodci musí pohybovat ve vozovce, a naopak v pásích vizuálně vymezených pro pěší se parkuje apod. Dalším důvodem úprav dopravních režimů je potřeba (a současně možnost) uspořádat parkování v ulicích, vyznačit je i vodorovně, což ve výsledku znamená jasné definování míst, kde je bezpečné a vhodné parkovat zejména osobní vozidla a kde to naopak vhodné či bezpečné není. Obě zóny toto řeší i legislativně – stání možné pouze na vyznačených a stavebně vymezených místech (v případě zón 30 se toto musí uvést na svislém dopravním značení).

Grafické přílohy zobrazují vždy změnovou situaci i výsledný stav. Důvodem je přetřídění, které může být řešeno i více ulic najednou, neboť zklidněné zóny se zpravidla skládají z více ulic.

Snahou zklidnění vnitřních obytných oblastí je minimalizovat eventuální zkratky skrz zejména zpomalením a „uklidněním provozu“ především v křižovatkách (plošná přednost zprava), v případě dlouhých přímých úseků se prvotně zklidňuje přirozeně, tj. např. přeuspořádáním parkování (střídavě = rozvlnění přímosti), umělé zpomalovací prvky jako jsou prahy, se vkládají až druhotně, a to v přímých delších úsecích, kde se již přirozeně 20 či 30 km/h nejezdí. Důvodem je vyšší míra společného soužití s chodci a cyklisty, nižší intenzity IAD a tedy potřeba vyšší míry srovnání vzájemných rychlostí všech účastníků provozu.

Dovolené rychlosti – návrh upravuje dovolenou rychlost v celé centrální části obce na 30 km/h a to nikoliv integrací do zóny 30, avšak vyznačení omezení rychlosti v každém mezikřižovatkovém úseku (viz situace B.5.a a B.5b). Dále se upravují dovolené rychlosti vzhledem k úpravám rozsahu obytných zón a

zón 30.

3.3. Priority

Priority jsou doporučeny zejména z hlediska bezpečnosti a tedy závažnosti – viz grafická příloha B.12. Revize uličních profilů a jejich eventuální drobné přeuspořádání je spojena spíše s postupnými rekonstrukcemi jednotlivých ulic či oblastí a integrací zón placeného stání.

3.4. Správa komunikací

Příloha B.6 zobrazuje rozdělení správy a údržby komunikací – kom. sběrného charakteru jsou ve správě TSK, místní obslužné mimo hlavní komunikace spravují MČ Kolovraty. Okruh D0 vč. MUK budou ve správě ŘSD. Komunikace na soukromých pozemcích jsou zpravidla ve správě majitele, pokud nejsou předány do správy MČ, o čemž bývá zpravidla zhotoven odpovídající smluvní vztah.

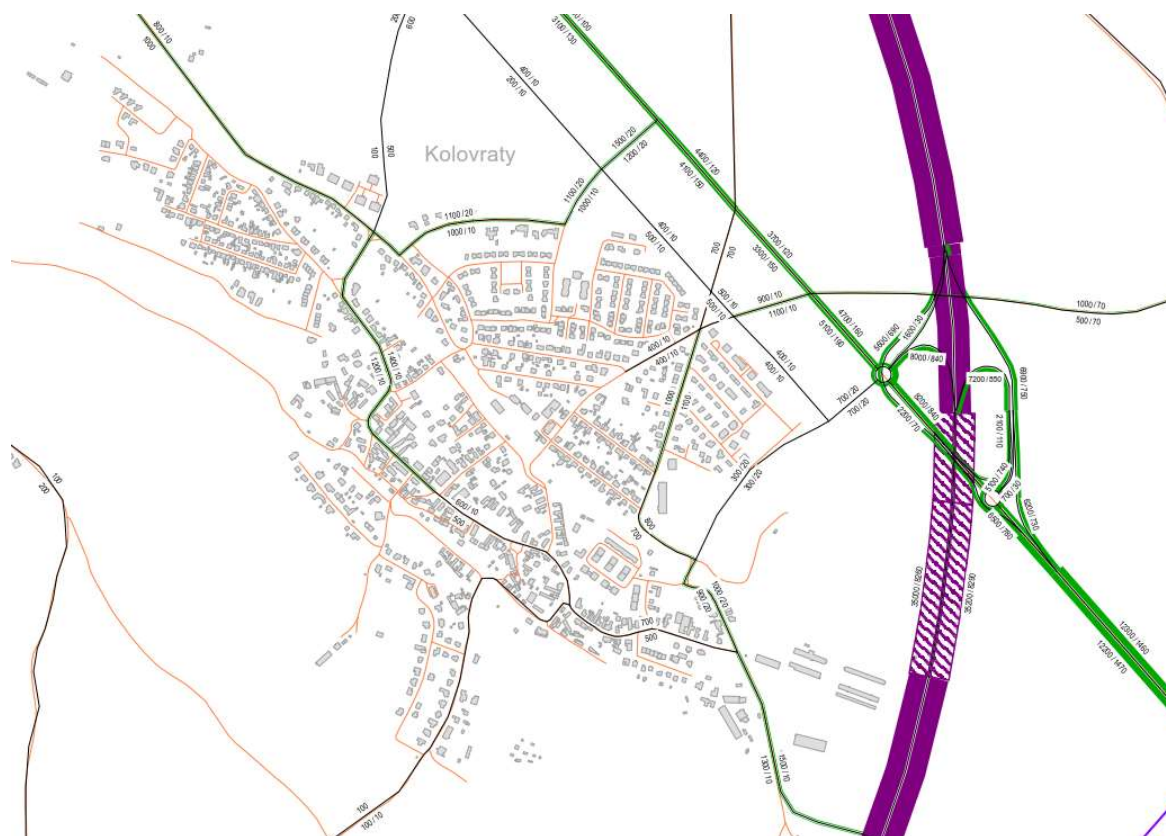
3.5. Infrastruktura pro automobilovou dopravu v pohybu

V říjnu 2020 byla zpracována prognóza od IPR již s Pražským okruhem, která zahrnuje nejen poptávku, ale i kapacitní možnosti dopravního systému. Zahrnut je i pražský region vč. SČ kraje, na platný území plán. Z prognózy je patrné snížení intenzit na všech sběrných komunikacích až o 25%, což je pro MČ pozitivní (nejen z důvodu snížení vlivu negativních dopadů na zdraví a život v obci, ale zejména i na vlastní bezpečnost a alternativní možnosti k individuální automobilové dopravě). Navýšení zastavěnosti území, a tedy navýšení intenzit IAD, bude redukováno díky výstavbě nadřazeného komunikačního systému. Sběrné komunikace jsou uvažovány v šířkách dvoupruhových, zklidněné rezidentní zóny dvou či jednopruhových s výhybnami, primárně obousměrných. Podrobně viz katalog - příloha B.3). Nové oblasti jsou zobrazeny v příloze B.11.

Předpokládaný vývoj intenzity IAD v území:

	2019	prognóza (vozidel obousm. za 24 hod)
Ul. Přátelství	13.400	7.100 – 9.800
Mírová	3.100	2.600
Do Lipan	3.800	200 až 500
Za Podjezdem	3.100	1.800
K Říčánům směr Říčany	3.500	2.800
K Říčánům směr Nedvězí	1.500	2.100

V rámci místních obslužných komunikací lze očekávat intenzity obdobné jako v současnosti v řádu desítek až stovek, a to dle počtu bytových jednotek (podrobněji viz příloha B.7).



Obrázek 1: prognóza intenzit automobilové dopravy na sledované síti TSK, zdroj, IPR Praha 2020

3.6. Infrastruktura pro automobilovou dopravu v klidu

Řešené území bylo pro zpřehlednění rozděleno na několik oblastí dle funkce území a dopravního režimu. Toto rozdělení pro jednoduchost koresponduje s původním rozdělením dle dopravní studie městské části Praha – Kolovraty z roku 2012 zpracovávanou firmou d-plus projektová a inženýrská a.s., a to následovně:

- Významné komunikace – místní komunikace sběrného významu, které spojují MČ s ostatními obcemi v okolí.
- Oblast 1 - severní část Kolovrat, okolí pošty
- Oblast 2 - zastavba východně od ulice K Říčanům
- Oblast 3 – území mezi železniční tratí a ul. Mírová
- Oblast 4 – obytná zóna v severozápadní části Kolovrat
- Oblast 5 – oblast jižně od ulice Mírová
- Lipany – samostatná oblast Lipan
- Nově jsou definovány oblasti 6 a 7, které jsou dle územního plánu určeny k zastavění

Rozmístění jednotlivých stání je práce v detailu přesahující tuto koncepci, řešení je třeba hledat vždy individuálně v ulici či celé oblasti, kdy principy jsou uvedeny v katalogu B.3. či s ukázkou konkrétního řešení v příloze B.10.4. v ul. U Vodice – Ve Skále.

Případné zóny placeného stání je třeba řešit v kontextu celopražského systému (motivace cenou parkování pro rezidenty, návštěvníky, abonenty atd., resp. cenami pásem PID). S tímto tématem tdy dále souvisí nejen cenová politika, ale i případná změna v podobě snížení cena prvního pásma za Prahou a nastavení systému K+R u železničních nádraží a zastávek.

Potřebu řešit parkování by nemělo být samoučelné rozhodnutí. Potřeba vzniká zpravidla s reálnými problémy: s vyšší poptávkou po parkování, než je aktuální nabídka prostoru (pouze rezidenti, rezidenti vs. návštěvníci), ale i nezbytné zajištění průjezdu pro hasiče a IZS (nemožnost projetí vozidel IZS může být fatální právě pro rezidenty). V případě nedostatku parkování v zástavbě rodinných domů je nutné nejdříve zjistit, zda jsou garáže skutečně využívány pro parkování či zda v nich není jen sklad a rezidenti parkují pouze na ulici. V případě zabírání prostoru návštěvami bez možností parkovat na vlastních pozemcích je pak třeba přistoupit k razantnější regulaci a nabízí se právě systém ZPS. Ten je samostatným úkolem, přesahující rozsah tohoto generelu.



Obrázek 2: Aktuální kampaň hasičského záchranného sboru k zachování průjezdu alespoň 3 metrů.

3.7. Infrastruktura pro veřejnou dopravu

Železniční doprava

Zlepšení se též nabízí v dostupnosti železniční zastávky. Optimalizovat je možné:

- železniční přechod (čas sklopených závor i mezi křižujícími se vlaky)
- bezbariérové řešení od severního předpolí lávky mezi ul. K Poště – V Milíři

Autobusová doprava

Návrhy jsou uvažovány v podobě autobusových linek, kterými je nutné obsloužit nově obydlené území, a to v kontextu dosažitelnosti železniční zastávky a současně obsluhy MHD okolí nově vznikajících institucí vybavenosti (školy, školky atd.), to vše v kontextu sousedních spádových oblastí bez ohledu na nadřazenou správu (zejména Uhřetěves, Říčany).

Příloha B.8 zobrazuje jedno z možných řešení – zřízení autobusové zastávky v ul. Za Podjezdem a k němu nový podchod a podjezd pro cyklisty pod tratí (lepší dostupnost z ul. U Vodice a současně prostupnost liniové bariéry mezi dvěma odříznutými částmi Kolovraty). Další zastávka se nabízí přímo na ul. Přátelství. Podrobněji nutno řešit v rámci územní studie Kolovraty – sever (MHMP, odbor územního rozvoje), kde je samozřejmě možné definovat i další úpravy trasy linek (v kontextu okolí a nezbytné obsluhy nově zastavěného území).

Autobusové zastávky jsou zpravidla vybaveny nástupní hranou i přístřeškem, kde nejsou, je nutné je doplnit. Zastávky jsou zpravidla v zálivech či polozálivech, což je vzhledem k intenzitám nadstandard zvyšující sice plynulost provozu, avšak zastávky v jízdních pružích mohou vytvářet prvek zklidnění provozu, a naopak mohou nabídnout více přidruženého prostoru pro jiné využití. Při rekonstrukcích je

možné výhledově uvažovat o zrušení zálivů, a tedy i vodorovného značení zastávek (v jízdních pruzích není třeba zastávky značit vodorovně).

3.8. Infrastruktura pro cyklistickou dopravu

V současnosti (2020) jsou v Kolovratech vyznačené 2 cyklistické trasy. Trasa č. 0026 (Říčany – Kolovraty – Královice), která procházela ulicemi Kolovratská a K Říčanům. Nově je však mezi Říčany a Kolovraty vedena po stezce „Do Prahy na kole.“ Druhou trasou je CT č. 8100 „Pražské kolo“, což je okružní trasa kolem Prahy. Obě trasy budou výhledově optimalizovány a nahrazeny pražským systémem (8100 = A50, trasa KČT č. 0026 bude ukončena na hranici Prahy). Do Prahy na Kole od Mnichovic přes Říčany (Ladův kraj) navazuje na výhledovou pražskou A22 směr Uhřetěves a Jižní město, ze kterého je již tato trasa v provozu a čeká na propojení. Trasa A22 je na území Kolovrat již v přípravě.

Dle pražského cyklogenerelu z roku 2012, i v jeho aktualizacích z let 2017 a 2019 jsou přes Kolovraty vedeny dva hlavní cyklistické koridory a jeden páteřní koridor. Půjde o páteřní trasu A22 a hlavní trasy A440 a A230.

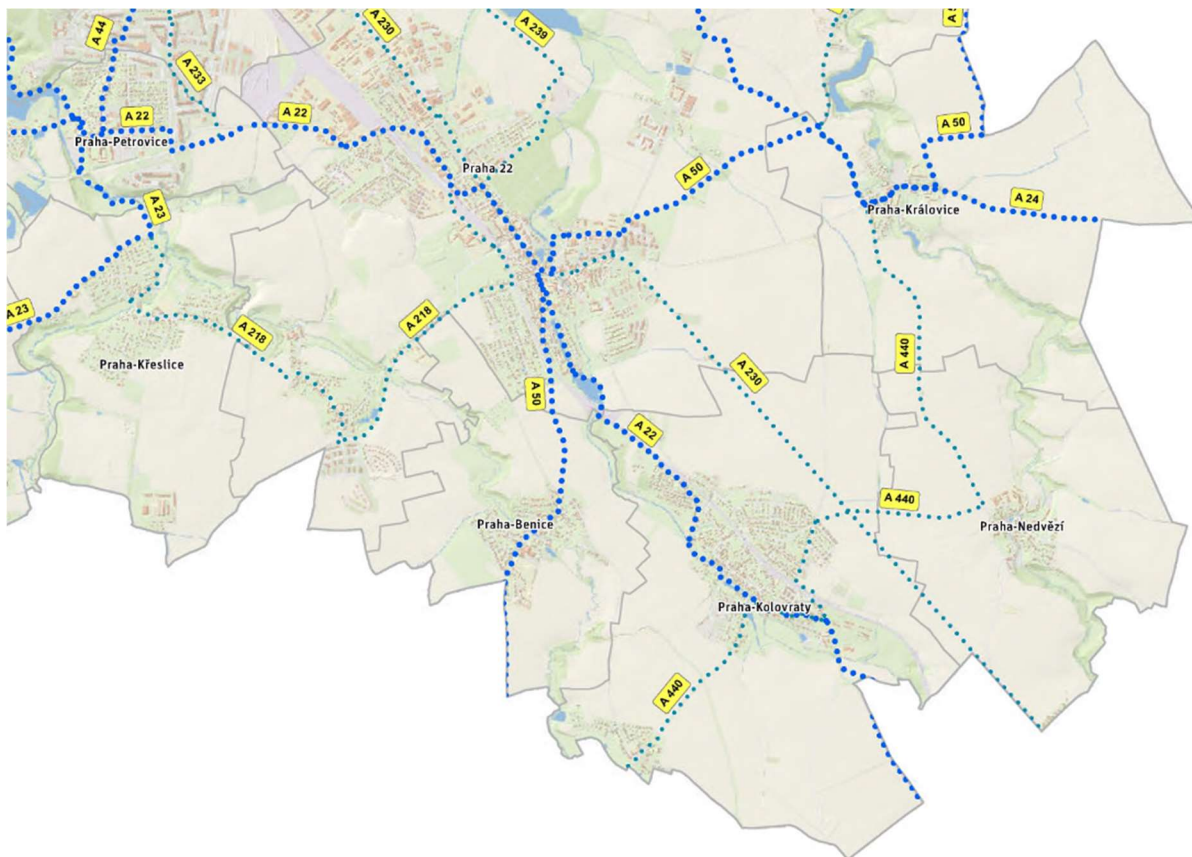
Cyklotrasy vedou po různých typech komunikacích a jsou virtuální linií napomáhající orientaci při jízdě územím. Infrastruktura se omezuje na směrové značení, v případě potřeby či možnosti jsou trasy doplněny o konkrétní opatření pro cyklisty (stezka, cyklopruh, cyklopiktokoridor).

- **Páteřní trasa A22** v rámci celoměstské sítě hl. m. Prahy vede na území Kolovrat východo-západním směrem. U Barrandovského mostu se napojuje na pravobřežní páteřní trasu A2, která prochází podél Vltavy centrem Prahy. A22 má dále propojovat Krč, Chodov, Háje, Petrovice, Uhřetěves, Kolovraty, kde se sice mění označení, ale pokračuje dále do Říčan, Světic, Všestaru, míjí Strančice a vede dále do Mnichovic.
- **Hlavní trasa A440** vede severo-východním směrem. V Horních Počernicích se napojuje na trasu A26, která zhruba v trase metra B spojuje Palmovku s okrajem města. A440 má být paralelní trasou páteřní trasy A44 a má propojovat Horní Počernice, Dolní Počernice, Běchovice, Královice, Nedvězí, Kolovraty, Lipany a dále se napojit na navazující trasy střeďočeského systému cyklistických tras.
- **Hlavní trasa A230** spojuje jižní část centra Prahy s krajem města převážně ve stopě hlavních přímých komunikací. V Nuselském údolí se napojuje na uzel několika páteřních a hlavních tras mezi nimiž je klíčová trasa A2. A230 má spojit Nusle, Vršovice, Strašnice, Štěrboholy, Dolní Měcholupy, Uhřetěves, Kolovraty a dále Říčany a navazující trasy střeďočeského systému cyklistických tras.

V souvislosti s rozvojem cyklodopravy bude nezbytné podpořit i každodenní jízdu na kole, a to nejen po turistických cyklotrasách či těch páteřních. Kolovraty jsou městem krátkých vzdáleností navíc bez kopců a ztracených spádů, takže podpora jízdy na kole mezi cíli MČ Kolovraty je pro udržení přívětivosti této pražské části důležitá. Generel zobrazuje i možná integrační opatření v rámci uličních profilů, kde nelze není vhodné řešit oddělený provoz jízdních kol. Ul. Mírová a Do Lipan.

Situace B.9 zobrazuje konkrétní typy opatření pro cyklisty tak, aby MČ Praha Kolovraty zajišťoval komplexní nabídku plošné obsluhy cyklistickou dopravou. Sběrné komunikace mají nabízet integrační opatření, zklidněné rezidentní oblasti si vystačí se společným provozem v rámci zklidněných ulic se zobousměrněnými úseky pro cyklisty jinak jednosměrných pro motorovou dopravu, úseky v zelených pásích či mimo zastavěné území jsou bez motorové dopravy buďto v podobě stezek či v podobě účelových komunikací s vyloučeným provozem motorových vozidel.

U zastávek je vhodné doplnit klasické stojany na kola typu obráceného U. Výhledově cykloboxy a další kryté stojany (souvisí s nabídkou bezpečné infrastruktury v celém území MČ – pak budou jízdní kola využívána mnohokrát více, jako je tomu např. v MČ Praha Klánovice). Cykloboxy jsou důležité pro dražší kola / elektrokola.



Obrázek 3 - Páteřní a hlavní cyklistické trasy, zdroj: aktualizace generelu cyklistické dopravy RHMP, 2018



Obrázky 4+5: Bezpečný příjezd a okolní infrastruktura pro jízdu na kole znamená lepší nabídku a tedy následně i zvýšenou poptávku – Praha Klánovice

3.9. Pěší doprava a prostupnost území

Podmínky pro pěší dopravu jsou v Kolovratech v rámci úseků zpravidla vyhovující (existence chodníků), a to jak z hlediska pohybu v zastavěné části, tak i v okolí. Vybrané komunikace bez chodníků je však třeba řešit jako obytné zóny, aby byli chodci respektováni v rámci komunikací se sdíleným provozem všech – viz návrhy úprav profilů. Individuálně lze najít i místa s nevyhovujícími chodníky (ul. Do Lipan v úseku mezi ul. Do Jezu a V Haltyři), což lze v tomto případě řešit vyšší mírou zklidnění provozu (zúžení vozovky na úkor chodníku by zde bylo na úkor provozu MHD, avšak i toto řešení je možné, pokud bude prioritou bezpečnosti chodců vyšší. Nyní se navrhuje cyklopruhy, které v určitém momentu mohou sloužit i jako zvýšená ochrana chodců na zúženém chodníku).

Nově jsou definovány některé vztahy zejména mimo zastavěné území Kolovraty, a to již Konceptem bezmotorové dopravy, kterou tento generel přebírá.

Problematická je spíše absence prvků bezpečného přecházení zejména vedlejších komunikací v křižovatkách podél hlavních komunikací - díky fyzickým (nejen formálním = pouze dopravním značením) úpravám hranic obytných zón či zón 30 lze postupně stavebně předefinovat tato místa na chodníkové přejezdy a tím poskytnout vyšší míru ochrany chodcům. Dalším možným řešením je zkrácení přecházení vysazenými nárožími či rozdělení dlouhého přechodu ostrůvkem (při zachování průjezdu referenčních vozidel) – např. viz příloha B.10.1 (křižovatky K Říčánům x Lolkova, K Říčánům x Kotíkova).

Dále je třeba řešit veškerá přecházení bezbariérově, což je u přechodů pro chodce na sběrných komunikacích zpravidla splněno (vč. přísvecení), avšak v rámci rezidentních oblastí v některých nárožích bezbariérové řešení chybí, anebo se v něm parkuje, protože není rozeznatelné. Absence přísvecení přechodů je zejména v ul. K Říčánům od železniční tratě na sever (Na Parkáně, Nad Parkánem, Lolkova).

Pro pěší provoz platí, že je fyzicky nejnáročnější, a tak je volena vždy nejkratší možná cesta, resp. křížení sběrných komunikací přechody pro chodce v místech logického soustředěnějšího pohybu osob (kontext křižovatky, významnější ulice, zastávky atd.)

4. KOORDINACE S JINÝMI ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

Pražský okruh (SOKP) - vliv stavby z hlediska infrastruktury bude zejména změnou intenzit automobilové dopravy. Předpokládá se snížení. Při výstavbě lze očekávat zvýšený pohyb staveništní dopravy a subdodavatelů, objízdné trasy a s výstavbou související dopady.

Nezbytné je dodržení v projektu plánovaných opatření pro bezmotorovou dopravu a účelové cesty v krajině, které budou následně využívány nejen pro obsluhu a údržbu stavby SOKP, ale častěji bezmotorovými uživateli.

V rámci stavby bude upravena poloha kom. Do Říčán v místě křížení, bude nutné upravit i stezku pro chodce a cyklisty, resp. bude možné upravit trasu stezky v území směr Říčany v kontextu upravených „zelených ploch“ v území.

Stavba vysokorychlostní trati (VRT) – negativní vliv povrchového řešení – viz koncepce bezmotorové dopravy

Územní studie Kolovraty, sever – zpracovává se.

Stezka pro chodce a cyklisty podél kom. Do Lipan – již přes 10 let v přípravě (INV - MHMP)

A22 – zadaná stezka pro chodce a cyklisty vč. nové lávky pře potok + opatření pro cyklisty v trase mimo úseky stezek

5. NÁVRHY K ODSTRANĚNÍ DOPRAVNÍCH ZÁVAD

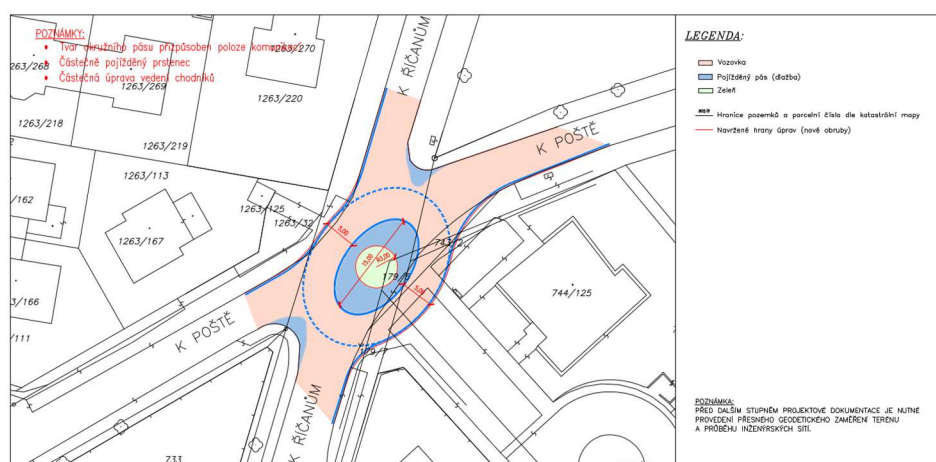
5.1. Křižovatka K Říčánům x K Poště

Jde o nebezpečnou průsečnou křižovatku na rozhraní zástavby v severovýchodní části Kolovrat. Obě vedlejší ramena jsou na hlavní ulici napojena ve zcela nevyhovujícím úhlu a vozidla jedoucí po hlavní tak nejsou včas vidět. Za evidované období od roku 2007 v této křižovatce došlo celkem k 18 nehodám.

Křižovatka už byla upravována a přibýlo zde několik opatření, např. dopravní zrcadla a optické brzdy. Vzhledem k nebezpečnosti křižovatky se však doporučuje stavební řešení, v rámci kterého by došlo k její celkové rekonstrukci.

V roce 2012 již byla prověřována společností d-plus a.s. varianta okružní křižovatky, která by byla vhodná i za stávajících podmínek. V budoucnu se však počítá severně o tohoto místa s novou zástavbou a konečnou podobu křižovatky je tedy potřeba plánovat v návaznosti na toto rozšíření. Řešení je problematické z hlediska pozemkového a absence chodníku podél JV hrany v místě domu a pozemku při východní straně křižovatky.

- Nutno prověřit další možnou prostorovou redukci tohoto opatření.
- Další řešením může být snížené dovolené rychlosti až na 30 km/h na hlavní a posílit zklidnění na hlavní i na vjezdu do obce (cca 50 m severně od křižovatky je tabule hranice obce Praha, což je možná zásadním důvodem)



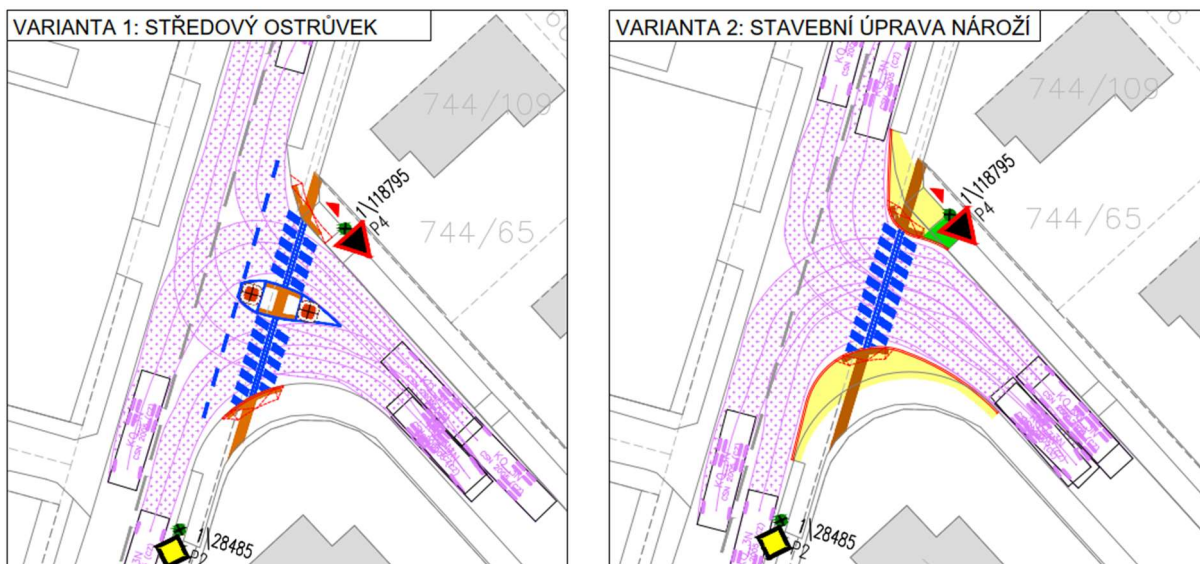
Obrázek 6: Návrh okružní křižovatky dle dopravní studie d-plus [dopravní studie MČ Praha – Kolovraty, d-plus projektová a inženýrská a.s. 2012]

5.2. Přechody podél ul. K Říčánům

Jedná se o přechody pro chodce v křižovatkách s ulicemi Lolkova a Kotíkova. Ty dosahují délky více jak 12 m. První variantou řešení je rozdělení přechodu pomocí středového ostrůvku. To lze provést stavebně, nebo jen nestavební úpravou pomocí montovaného ostrůvku, a tedy velmi rychle a méně nákladně, např. ze skládaných pryžových dílců. Měla by však být upravena i hrana přechodů a doplněny veškeré prvky pro nevidomé.

Druhou možnou variantou je stavební úprava nároží a zmenšení poloměrů oblouků nároží. Dojde tak ke zkrácení přechodu a snížení rychlostí kterými řidiči vjíždějí do ulic. Přechod je možné zkrátit o 2-4 m dle požadavků na křivky rozměrných vozidel.

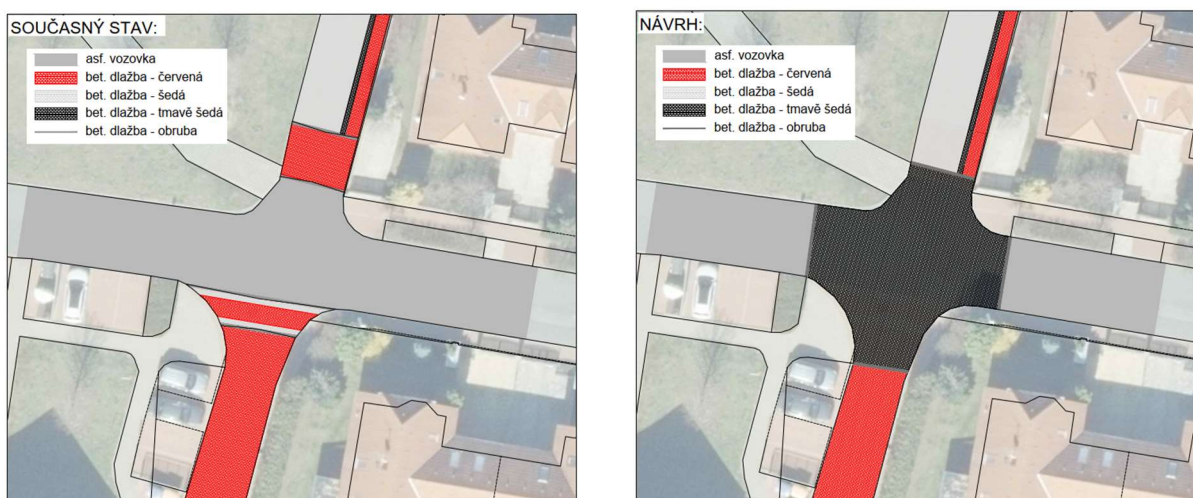
Obě řešení v obou křižovatkách jsou limitována vždy vjezdem do nemovitosti na severním nároží. Ten je umístěn skoro do přechodu pro chodce a vozidla tak dnes najíždí zčásti přes přechod. Vzhledem k tomu se jeví reálnější opatření rozdělení přechodu ostrůvkem (VAR 1) a lepší směřování vjezdu mimo přechod.



Obrázek 7: varianty konkrétních řešení na křižovatce K Říčanům x Kotíkova

5.3. Stavební uspořádání vnitřních křižovek zklidněných oblastí

Tento problém je nejvýraznější v oblasti 1 na ulicích Meduňková a K Vrbě a dále pak v oblasti 5, například v ulici Nad Topoly. Méně náročnějším řešením může být předložba vnitřních ploch křižovek do jednotného formátu (jednotný povrch a barva). Případně mohou na některých místech vzniknout křižovatky zvýšené. Důležitá je také úprava přilehlých pěších ploch.



Obrázek 8: schématické znázornění principu řešení na vnitřních křižovatkách

5.4. Přejechod železniční tratě a bezbariérovost mezi lávkou a železniční zastávkou směr do Prahy

Největším problémem s úrovnňovým přechodem jsou časy jeho uzavírání. Závory se totiž uzavírají ve značném předstihu před příjezdem vlaku a lidé tak někdy závoru nerespektují a přechází i při jejím zavření. Doporučuje se tedy ověření časů zavírání/otevírání závor a prověření, zda nelze interval zavření závor a příjezdu vlaku zkrátit, a to i za cenu zásahu do technické infrastruktury.

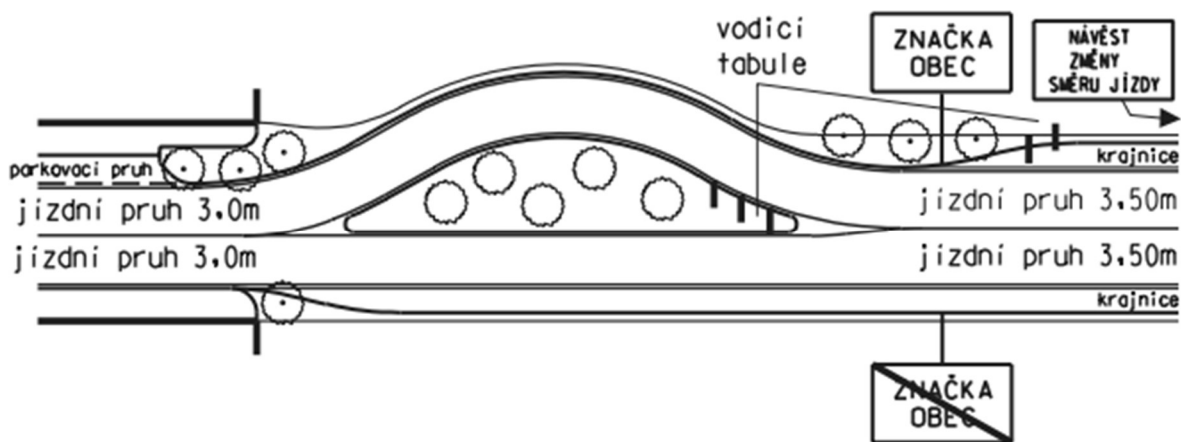
Dalším problémem je bezbariérovost. Tento úrovnňový přechod je jediným místem v blízkosti železniční zastávky, kde se lze na nástupiště dostat bezbariérově. Asi 300 m vzdálený nadchod je sice z obou stran bezbariérový a umožňuje tak překonat koleje, ale přístup na nástupiště směr Praha je pouze po schodech, nebo cca 500 m dlouhou oklikou přes ulice K Poště a Albíny Hochové. V místě schodů je tedy doporučeno prověření výstavby bezbariérové rampy vedoucí na nástupiště. Případně zřízení pohodlného prostupu přes sportovní areál Na Parkáně a MŠ, který by obchůzkovou vzdálenost výrazně zkrátil.

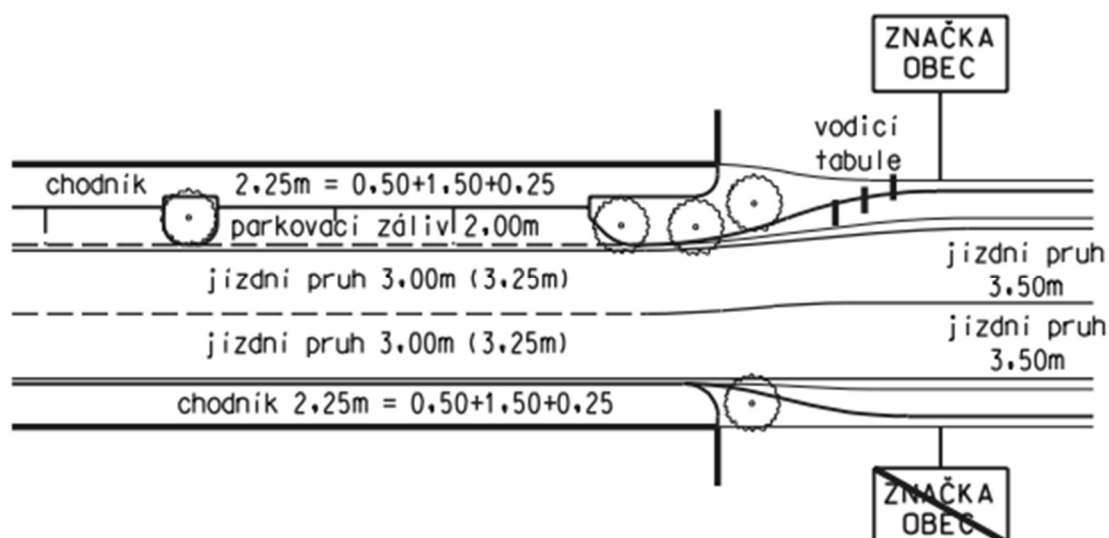
5.5. Zpomalovací prvky na vjezdu do zastavěné části MČ

Na rozhraní extravilánu a intravilánu by měl být řidič upozorněn úpravou vozovky na fakt, že vjíždí do obytné zástavby. Na rozhraní zástavby je tedy vhodné umístit vjezdové středové ostrůvky, nebo jiné formy vjezdových bran (zúžení komunikace se zelení).

V MČ Praha – Kolovraty je absence těchto opatření nejvýraznější v ulici Za Podjezdem, kde na hranici zástavby naopak dochází k rozšiřování vozovky. Zpomalovací opatření je až v zástavbě u prvního přechodu pro chodce. Pokud dojde k realizaci nové autobusové zastávky v těchto místech, bylo by žádoucí před touto zastávkou vjezdové opatření realizovat.

Ze severu je příjezd po ulicích K Říčanům a K Poště rozdělen křižovatkami s ulicí Přátelství a přechod do zástavby tu není tak náhlý. Do budoucna se předpokládá výrazná úprava této části Kolovrat (nová zástavba a silniční okruh). Na vjezdu z druhé strany ulice K Říčanům se nachází menší šikana a zklidnění před přejezdem pro cyklisty na stezce „Do Prahy na kole.“ Zklidnění mezi tímto místem a ul. Mírová je možné částečně podpořit vyznačením liniového cyklistického opatření.





Obrázek 9+10: Principy regulace rychlosti na začátku souvislé zástavby [ČSN 73 6110]

5.6. Parkování a nová uspořádání ulic

V rámci tohoto projektu se detailně řeší celková koncepce ulic a jejich zařazení do zklidněných zón (obytná zóna, zóna 30). V ulicích se předpokládá jednoznačné vymezení a vyznačení parkovacích míst tak, aby se zcela odlišilo legální a nelegální stání.

Detaily principů řešení pro každou ulici jsou v příloze katalogu komunikací. Principy jsou pro většinu ulic velmi podobné a v mnoha případech je možné předkládané návrhy pro jednu ulici použít i v dalších. Vhodné je však zachování stejného principu v rámci jedné ucelené oblasti či podoblasti. Příloha B.11 zobrazuje možné uspořádání nových komunikací, současně jako inspirace pro řešení nových oblastí (standardní prostorová náročnost).

5.7. Zúžená místa v ul. Do Lipan

Oblouky s malým poloměrem v kombinaci a úzkou vozovkou a mostem přes Říčanský potok komplikují průjezd vozidel, zejména autobusů. Fungují však dobře pro zklidnění dopravy. V současnosti je zde omezena maximální dovolená rychlost na 30 km/h. Ta se ponechává i v návrhu, ale je zde doplněné liniové opatření pro cyklisty – ochranný cyklopruh na cyklotrase A22.



Obrázek 11: autobus čekající na možnost průjezdu přes most

5.8. Chodci ve vozovce v ul. Do Lipan

Problematická část ulice mezi hranicí zástavby Kolovrat a Lipan. Úsek se jeví jako extravilánový a řidiči tu často nedodržují maximální dovolenou rychlost 50 km/h. Není zde chodník a ulice je často využívána i cyklisty (v podélném i příčném směru). Vždy na začátku a přibližně v polovině úseku se nachází montované zpomalovací polštáře.

Podél tohoto úseku by měla být v budoucnu vystavěna samostatná stezka pro chodce a cyklisty. Do doby realizace je doporučeno alespoň vyznačení piktogramového koridoru pro cyklisty, který by upozorňoval na jejich pohyb a úsek by měl více intravilánový charakter a nejlépe úsekové měření rychlosti.

5.9. Nepřehledná křižovatka s točnou V Lipanech

Úprava křižovatky pomocí dopravního značení – vyznačení hlavní a vedlejší, redukce křižovatkové plochy pomocí dopravních stínů. Současně s tvorbou tohoto generelu vzniká projekt DZ, který tuto křižovatku řeší.

6. ZÁVĚRY

Jak je popsáno v odst. 3.3., priority byly přiřazeny zejména dle míry nebezpečí, které vzniká nedostatečným řešením infrastruktury. Zobrazení se blíží bezpečnostní inspekci pozemních komunikací, která zde však nebyla provedena. Největší pozornost se doporučuje věnovat:

- křižovatkám a vjezdu do Kolovrat ul. K Říčánům (zklidnění na vjezdu v kontextu výhledové hranice zastavěného území).
- ostatním vjezdovým opatřením z nezastavěné části obce do zastavěné, opět v kontextu výhledových hranic zástavby (Do Lipan, Za Podjezdem, Do Kopečka)
- zkrácení přechodů pro chodce podél ul. K Říčánům
- jednotnému a jednoznačnému uspořádání křižovatek vnitřních oblastí
- bezpečné přecházení a provoz chodců
- bezpečnému řešení provozu jízdních kol v kontextu zklidnění kom. sběrného charakteru
- organizace parkování v celém území a tím i uspořádání uličních profilů s prioritou řešit oblasti s „přetlakem“ či nedostatečným průjezdním profilem pro vozidla IZS (okolí ul. Ve Skále).

Pro výše uvedené se doporučuje zpracovat rámcový akční plán s propočtem investičních nákladů s orientačním časovým harmonogramem, dle kterého bude možné určovat aktuální priority, stav přípravy a dalšího postupu všech souvisejících prací. Akční plán již není součástí tohoto dokumentu.

Součástí generelu je i dokladová část (se stanovisky dotčených stran a klíčových orgánů), která bude postupně doplňována. Generel byl představen a projednán s veřejností dne 29. 9. 2020 a podněty a připomínky byly zapracovány, stejně jako koncept generelu, který byl předložen zástupcům MČ Praha Kolovraty.



KATALOG KOMUNIKACÍ S PŘÍČNÝM USPOŘÁDÁNÍM

*GENEREL KOMUNIKACÍ
MČ PRAHA – KOLOVRATY*

Příloha B.3

Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- VÝZNAMNÉ KOMUNIKACE - Ulice Mírová

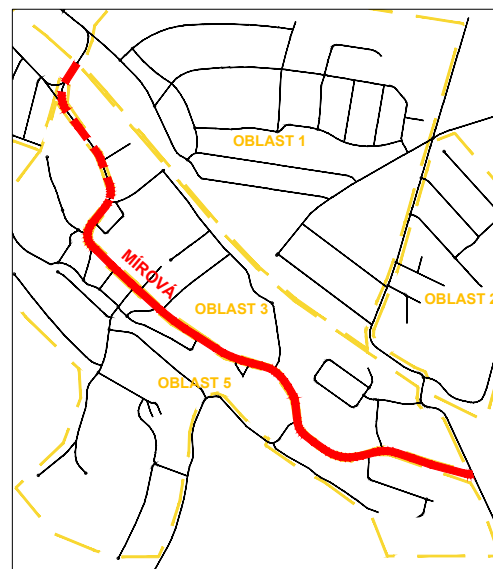
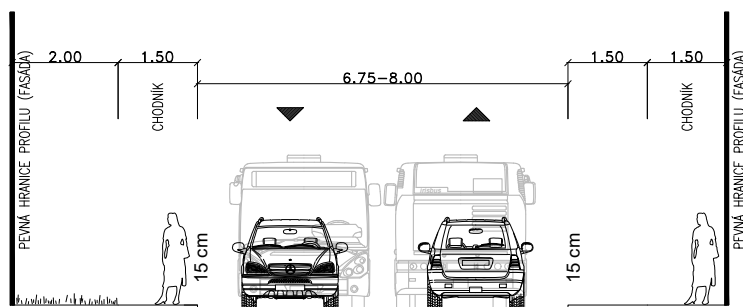
- Ulice sběrného významu procházející napříč celými Kolovraty.
- Důležitá ulice pro autobusovou dopravu - jsou tudy vedeny linky 226 a 227.
- Standardní šířka vozovky je 8,00 m, téměř v celé délce ulice je oboustranný chodník.
- V krátkém úseku podél školy je omezena maximální dovolená rychlost na 40 km/h, jinak bez úpravy. V centru u autobusové zastávky "Škola Kolovraty" se jako prvek zklidnění nachází dlážděná zvýšená plocha se středovými ostrůvky.



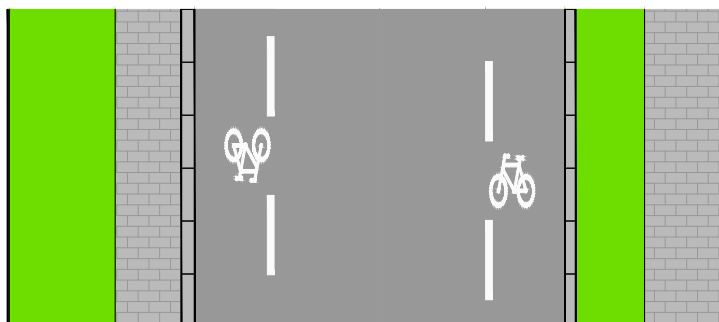
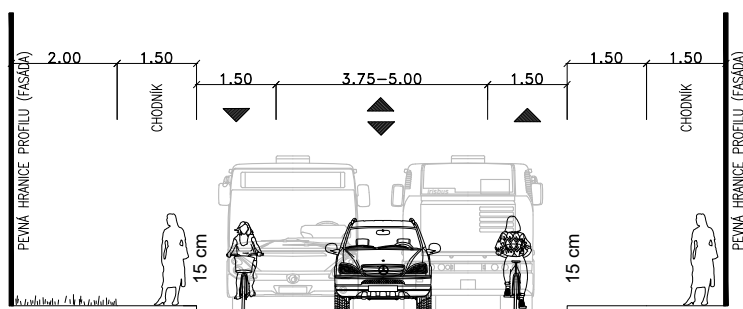
- V návrhové části se v centrální zástavbě počítá s možností zřízení ochranných cyklopruhů bez středové dělicí čáry. Zlepší se tak ochrana cyklistů na této komunikaci a cyklopruhy budou fungovat i jako liniový prvek zklidnění.
- V úseku s navrženými cyklopruhy by měla být snížena maximální dovolená rychlost na 30 km/h.
- Alternativou pak může být realizace tzv. piktokoridoru pro cyklisty, který bude vyznačen mimo zklidněné centrum.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



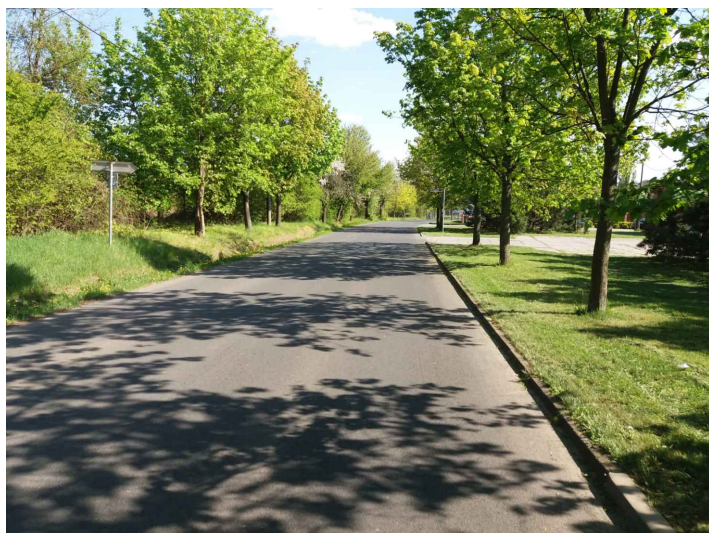
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- VÝZNAMNÉ KOMUNIKACE - Ulice K Říčanům (Kolovratská - Mírová)

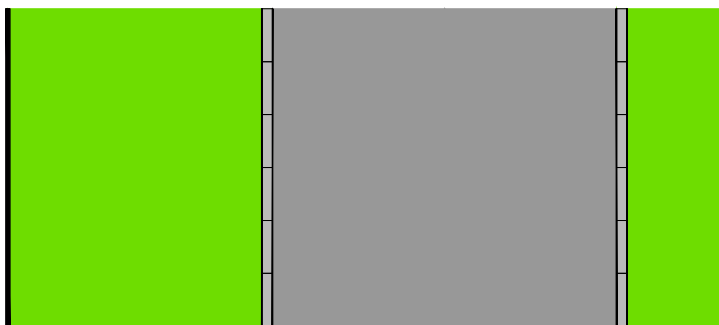
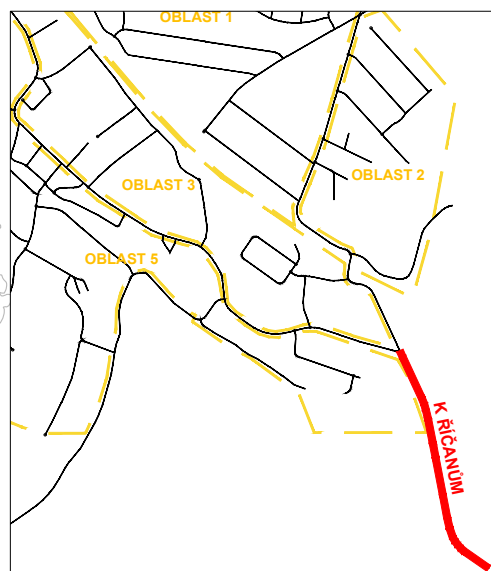
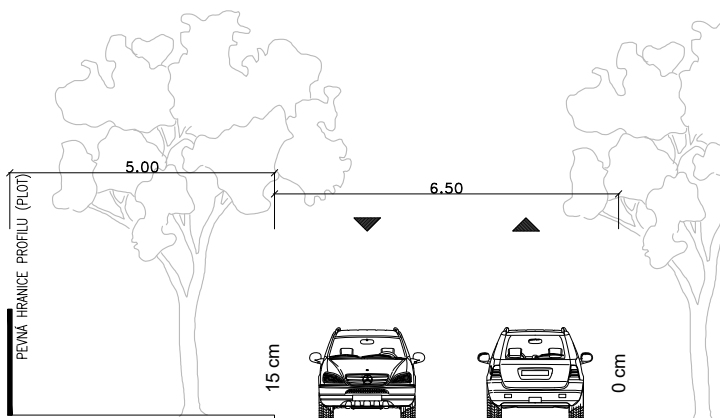
- Ulice K Říčanům vede severojižním směrem podél Kolovrat mimo nejzastavěnější území.
- Řešený úsek mezi Říčany a křižovatkou s ul. Mírová je standardně široký 6,50-7,00 m a má spíše extravilánový charakter.
- Ulice je po obou stranách lemována alejí stromů.



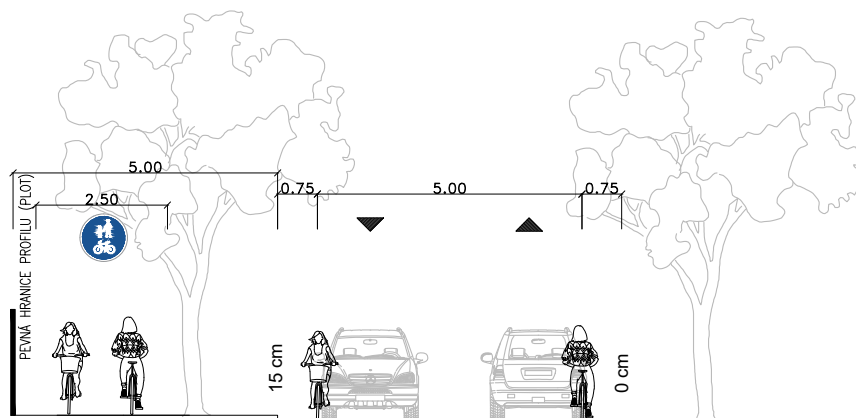
- Až do křižovatky s ul. Mírová je navržen piktokoridor pro cyklisty. V části povede souběžně se sdruženou stezkou pro chodce a cyklisty. V této křižovatce by měl koridor přecházet do bezpečnějšího řešení s cyklopruhy (od křižovatky absence stezky).
- Prodloužení současné cyklostezky od potoka až ke křižovatce s ul. Mírová dle návrhu ze studie proveditelnosti cyklotrasy A22.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



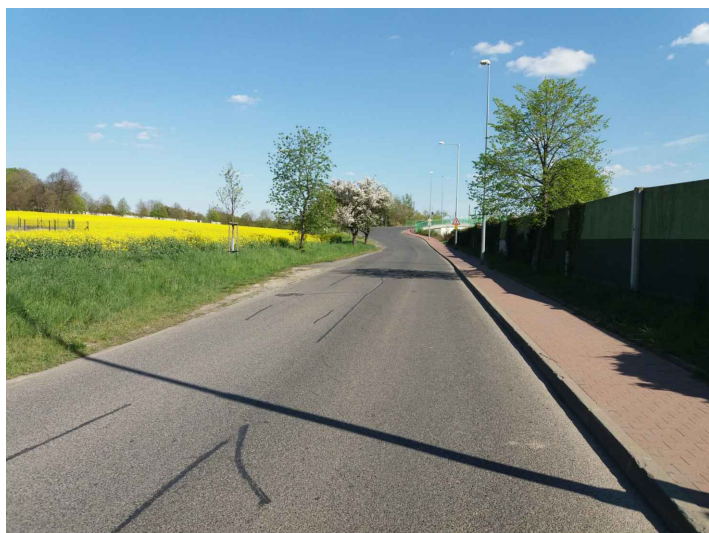
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- VÝZNAMNÉ KOMUNIKACE - Ulice K Říčanům (Mírová - Na Parkáně)

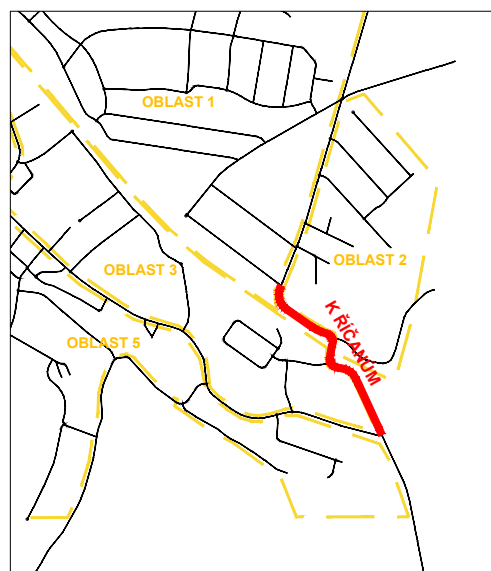
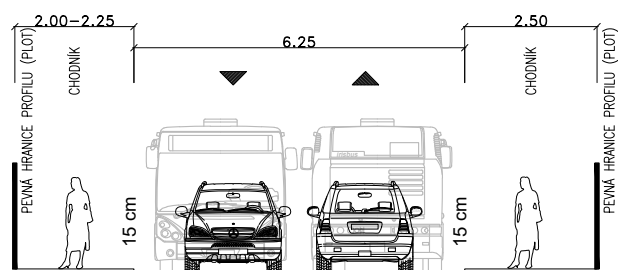
- Tento úsek ulice K Říčanům překonává velké převýšení a leží na něm most přes železniční trať. Úsek je využíván autobusovou linkou 227.
- V nejužším místě dosahuje vozovka šířky pouze 5,50 m, v obloucích na mostě pak dosahuje šířky až 12,00 m, standardně však 6,25 m.
- V části úseku u řadových domků a na mostě je oboustranný chodník, ve zbylé části pouze jednostranný.



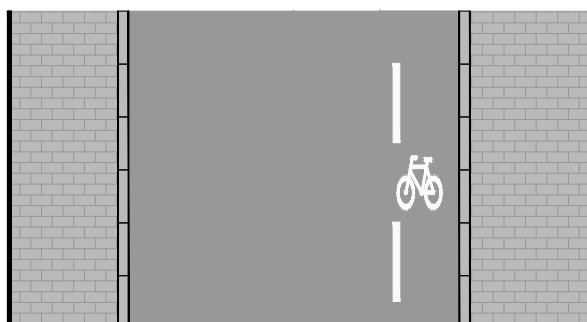
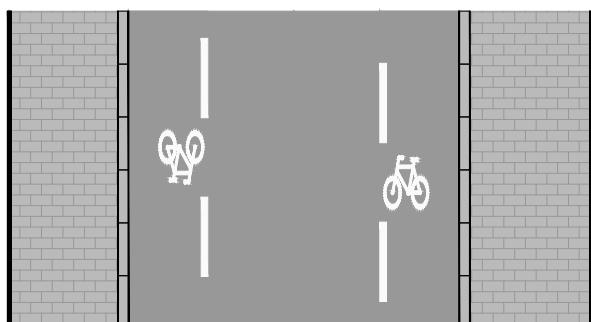
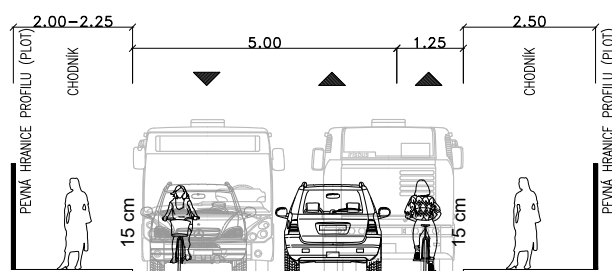
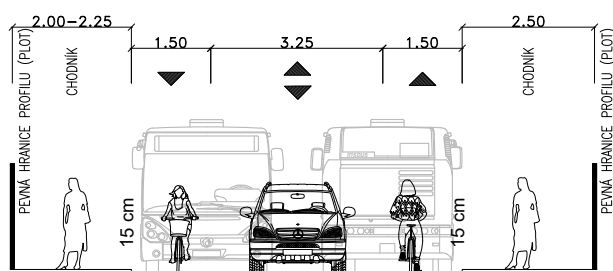
- V tomto úseku ulice K Říčanům se z prostorových důvodů již nedá navrhnout souběžná stezka pro chodce a cyklisty. Je zde tedy vhodné použití lepších integračních opatření pro cyklisty ve vozovce.
- Navržené jsou obousměrné ochranné cyklopruhy. Možností je i vyznačení cyklopruhu pouze ve směru stoupání a v druhém směru ponechat klasický jízdní pruh.
- Cyklopruhy je vhodné přivést až k ulici Na Parkáně. Přes ni je možné dále pokračovat zklidněnou ulicí K Poště, ale také jde o příjezd k železniční zastávce.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- VÝZNAMNÉ KOMUNIKACE - Ulice Do Lipan

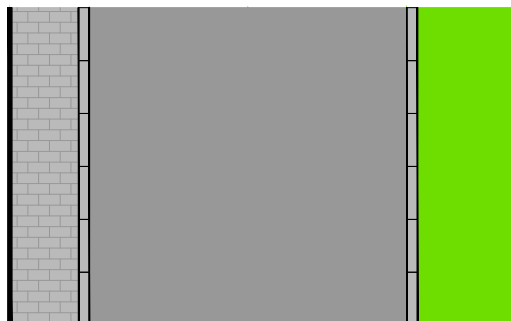
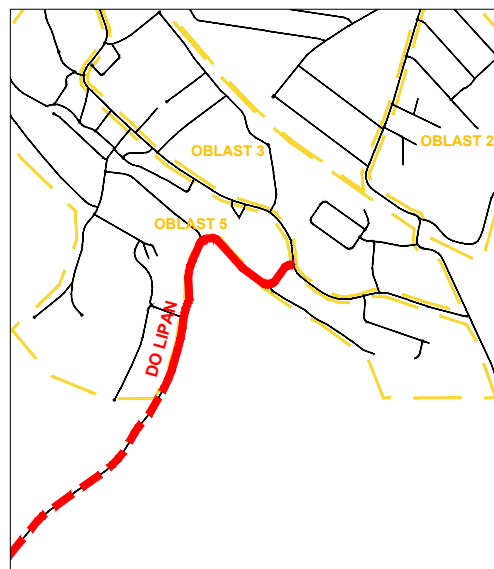
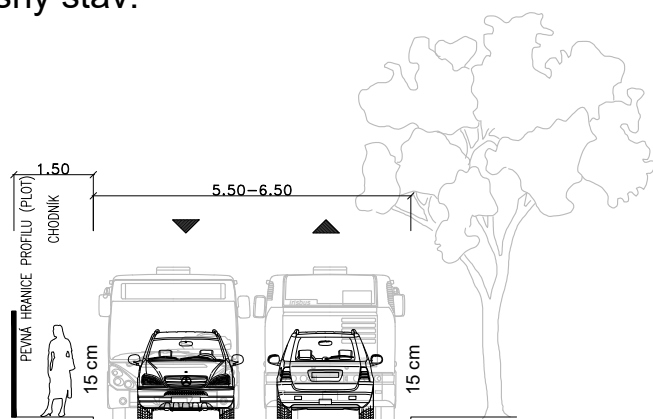
- Ulice spojující Kolovraty s Lipany, je využívána autobusovou linkou 226.
- V zástavbě se šířka vozovky pohybuje kolem 6,00 m s lokálním zúžením na 5,50 m a jsou zde oblouky s velmi malým poloměrem, které velmi znepříjemňují průjezd autobusové dopravy.
- V zástavbě pouze jednostranný chodník. V úseku mimo zástavbu (mezi Kolovraty a Lipany) žádný chodník není. Chodci zde tedy využívají vozovku. Ta má v tomto úseku extravilánový charakter a dochází tu k častému nedodržování maximální dovolené rychlosti.



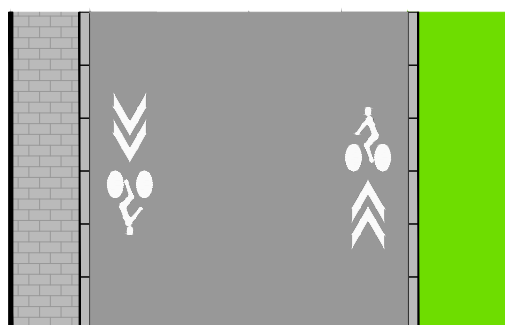
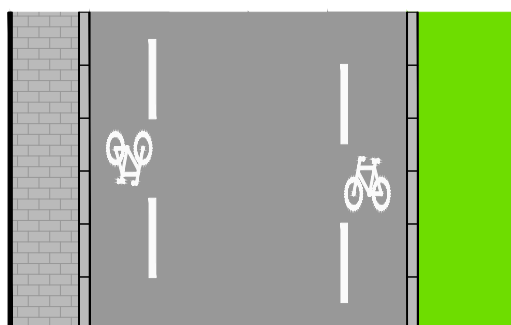
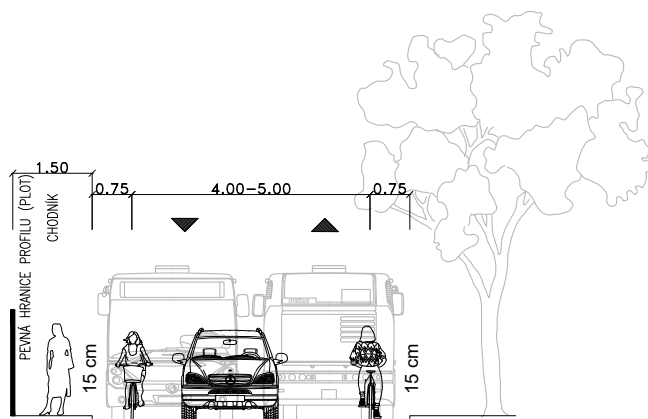
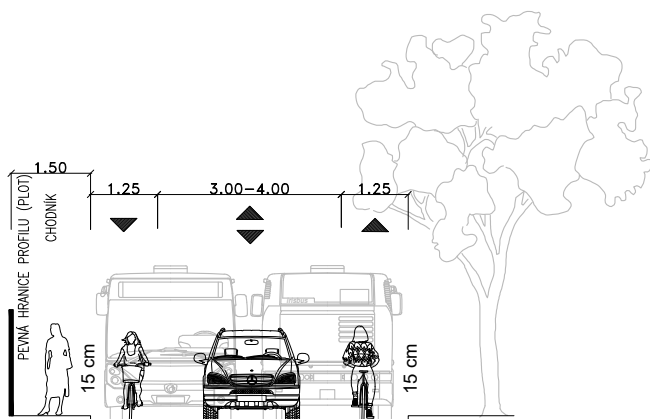
- V zastavěné části doporučeno zřídit ochranné cyklopruhy. Jde především o úsek mezi ul. V Haltýři a U Jezů, kde se počítá s průjezdem množství cyklistů v rámci CT A22. Vyznačení cyklopruhů je však vhodné v celé zastavěné části.
- V nezastavěném úseku mezi Kolovraty a Lipany je pak doporučeno vyznačení piktokoridoru. V budoucnu je možno při realizaci samostatné stezky pro chodce a cyklisty koridor ponechat pro možnost tzv. duálního průjezdu, nebo ulici vyčlenit mimo obci a zvýšit zde rychlost.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



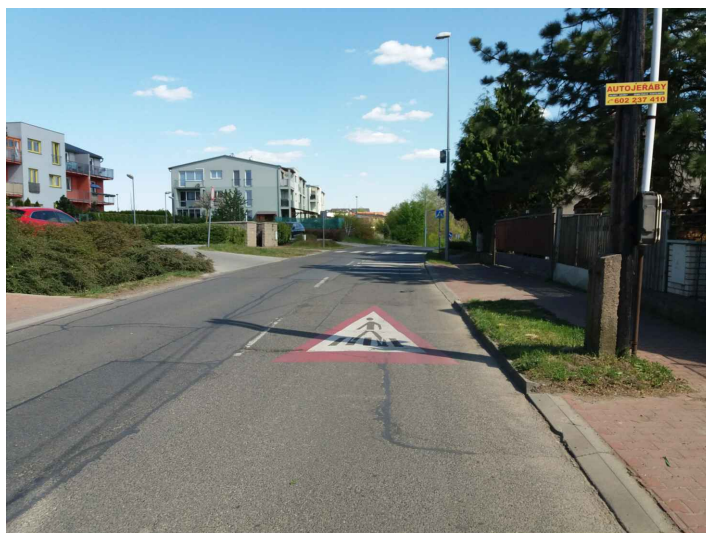
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- VÝZNAMNÉ KOMUNIKACE - Ulice Za Podjezdem

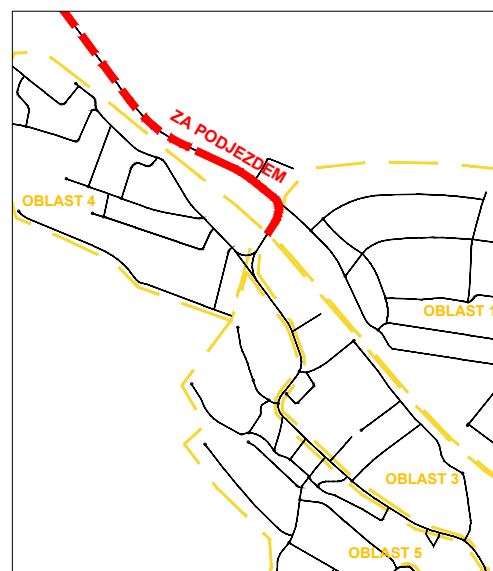
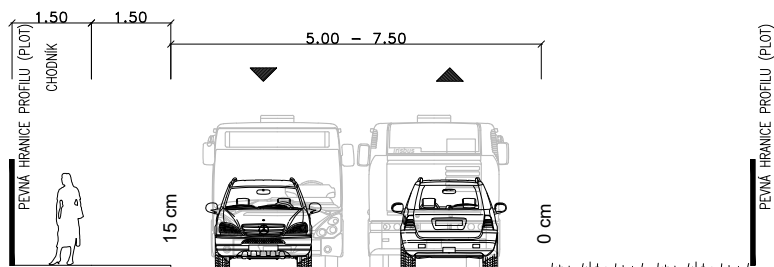
- Ulice Za Podjezdem navazuje na ulici Mírová a pokračuje směrem do Uhříněvsi.
- Zástavba se nachází pouze v malém úseku v blízkosti podjezdu a několik nemovitostí je i mimo hranice Kolovrat (zde rychlost 70 km/h).
- Šířka vozovky v zástavbě se pohybuje kolem 7,00 m, v extravilánovém úseku se její šířka snižuje až na hodnotu 5,00 m.
- Na vjezdu do zastavěné části není žádné vjezdové opatření (pouze se zde rozšiřuje vozovka, a to ve špatném směru). Nejbližší zklidňující opatření je až na přechodu cca 150 m od podjezdu.



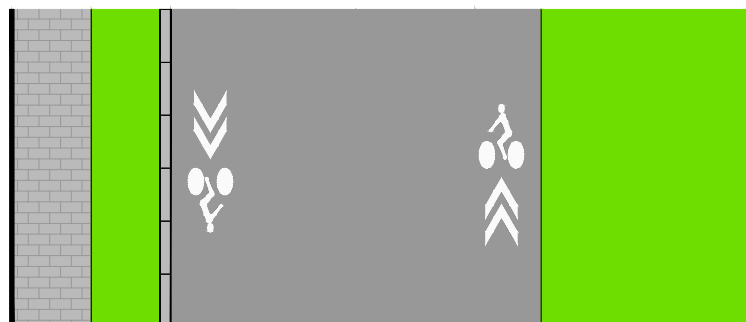
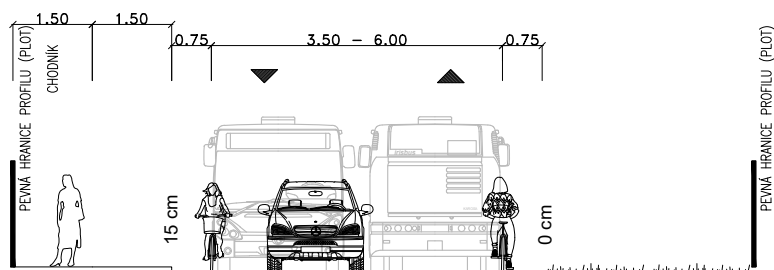
- V této ulici by mělo plynule navazovat opatření použité v ulici Mírová - tedy pokračování cyklistického piktokoridoru. Ten může být vyznačen až do Uhříněvsi a bude tak sloužit jako alternativa ke stezce podél železniční trati pro zdatnější cyklisty.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 1 - Ulice Měsíčková, Bazalková (Měsíčková - Meduňková)

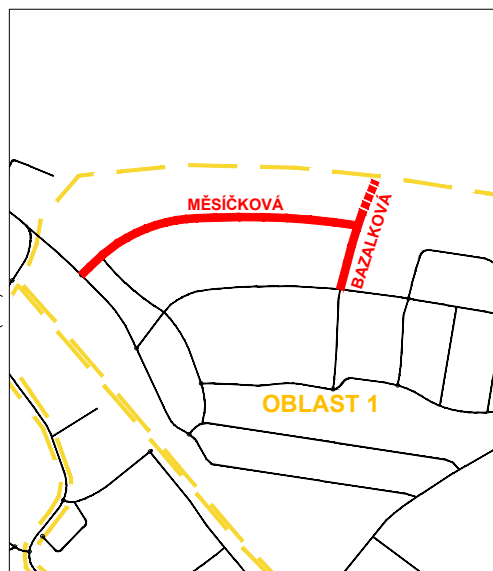
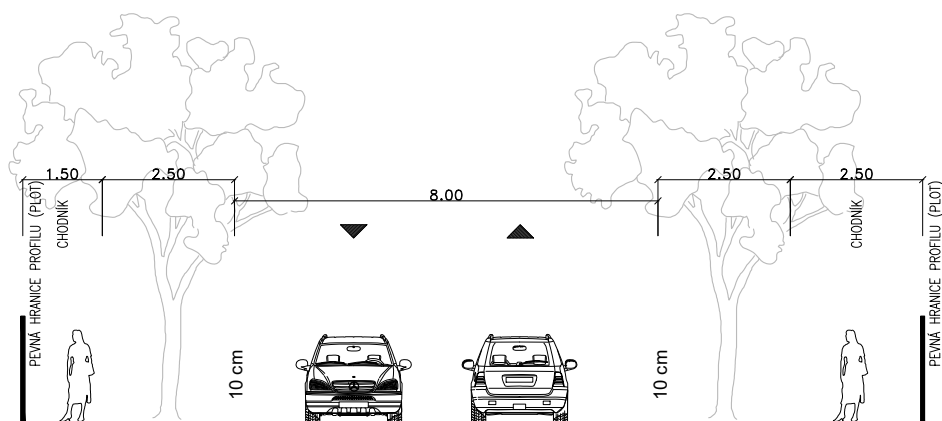
- Ulice Měsíčková je spolu s částí ul. Bazalková jediná komunikace v oblasti 1 bez úpravy dopravního režimu. Šířka vozovky se pohybuje kolem 8,00 m. V ulici je oboustranný chodník oddělený od vozovky pásem zeleně.
- Kvůli velké šířce vozovky se v ulici podélně parkuje.
- Přechody pro chodce jsou rozděleny středovým ochranným ostrůvkem.
- Část ulice Bazalková (Měsíčková - Meduňková) je taktéž bez nastaveného režimu, ale šířka vozovky je pouze 6,00 m.
- Připravuje se zde výstavba nové školy a počítá se i s pokračováním ulice (od křižovatky Měsíčková x Bazalková)



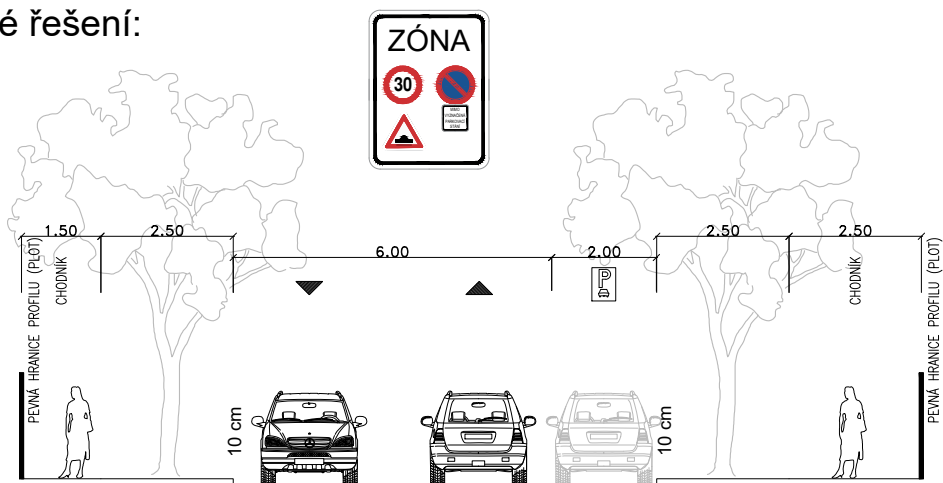
- V návrhu se počítá se zavedením zóny 30 a vyznačením střídavého parkovacího pruhu. Ten musí být umístěn mezi přechody pro chodce s ostrůvky. Dojde tak ke zklidnění dopravy, které bude důležité zejména po dostavbě školky, až se zde zvýší intenzity automobilové dopravy.
- Pouze minimální zásah do ulice - možno pouze nestavebním řešením.
- Hranice zóny 30 se posune až ke křižovatce s ulicí Za Podjezdem. Celá křižovatka ulic Měsíčková x Albíny Hochové se stane součástí zóny 30 a bude zde platit přednost zprava. V budoucnu možno tuto křižovatku upravit a doplnit ji o chybějící pěší vazby. Zejména přístup od tunelu pod železniční tratí je nevyhovující.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:

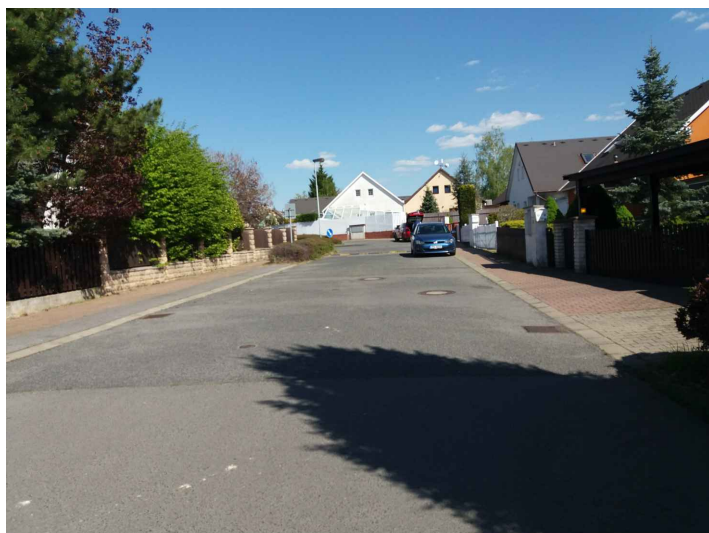


Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

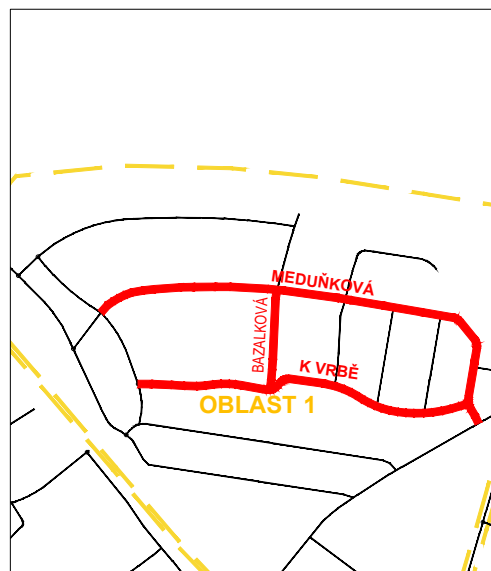
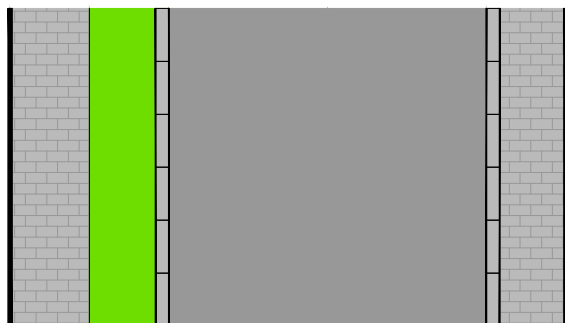
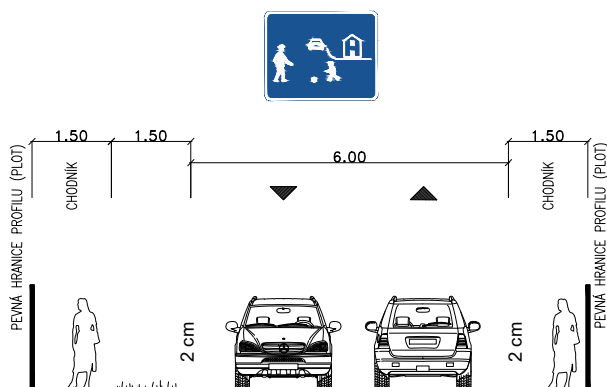
- OBLAST 1 - Ulice Meduňková, K Vrbě a Bazalková (Meduňková - K Vrbě)
- Tyto ulice mají asfaltový povrch s dlážděným chodníkem bez převýšení (hrana 2 cm). Šířka se pohybuje kolem 6,00 m a ulice tak nepůsobí dojem obytné zóny, ale spíše průjezdné komunikace se zelení.
- Podél ulice Meduňková se nachází několik budov s hromadným bydlením, před kterými je umístěn pás s kolmým parkováním.



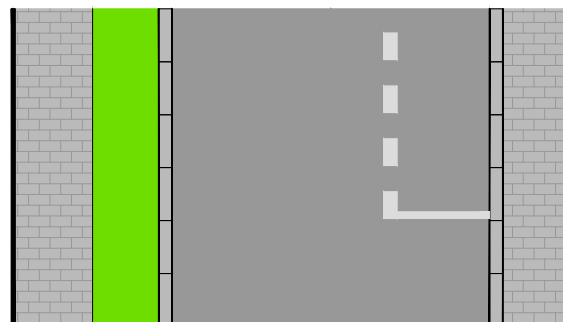
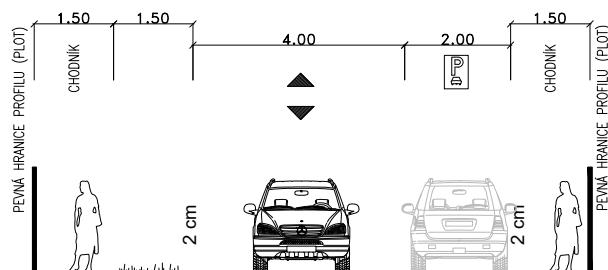
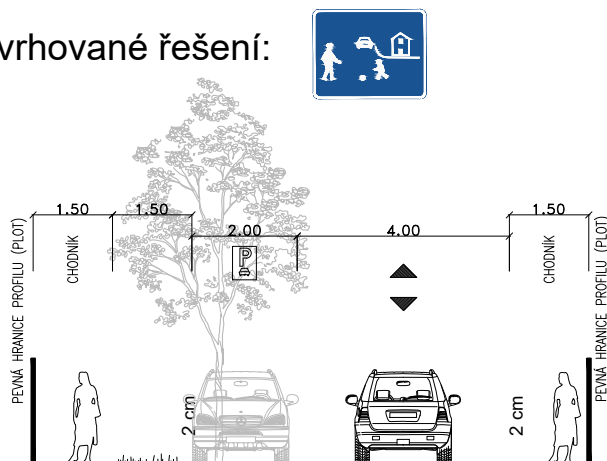
- Ulice mají charakter spíše zóny 30, ale vzhledem k množství přilehlých ulic s režimem a stavebním uspořádáním obytné zóny je zde režim obytné zóny ponechán.
- V návrhu je doporučeno souvislou asfaltovou plochu rozdělit na úseky, a to pomocí střídavých podélných parkovacích pásů, nebo vytvoření šikan ze zeleně. Případně kombinací obou těchto prvků.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



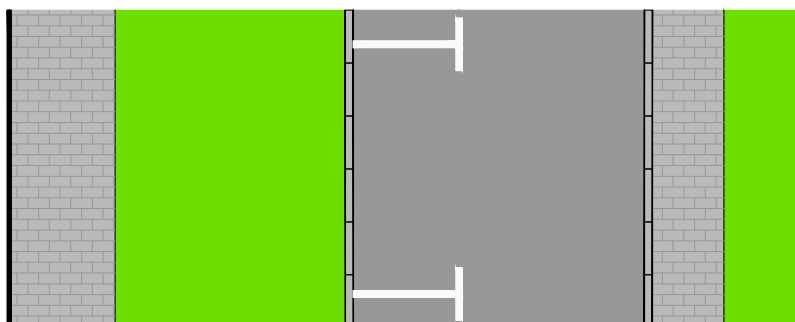
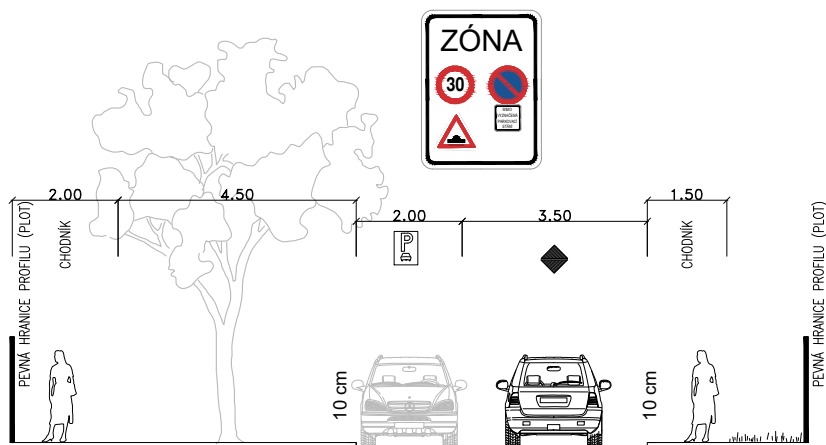
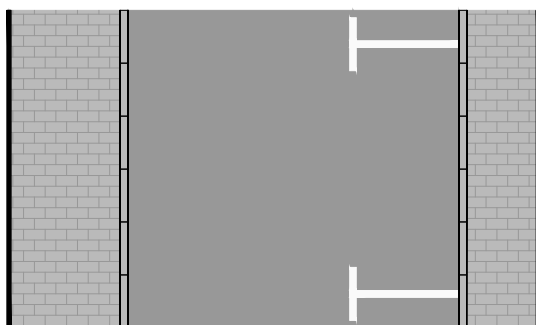
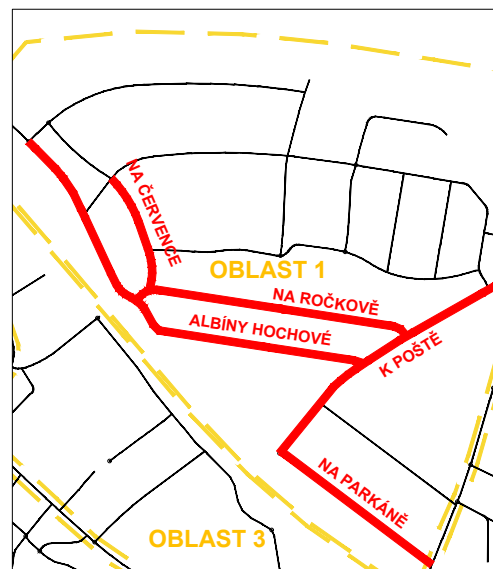
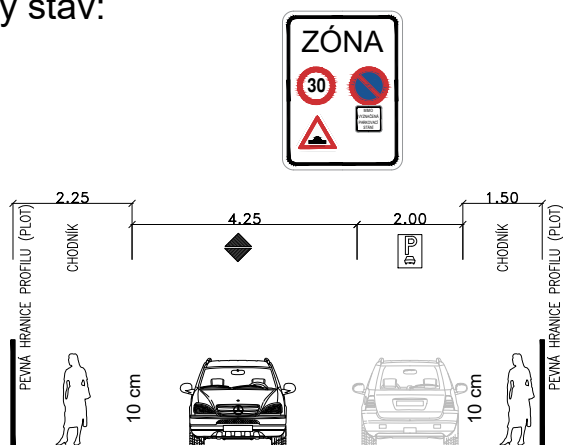
Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 1 - Ulice Albíny Hochové, Na Parkáně, Na Ročkově, Na Července (Meduňková - Na Ročkově) a K Poště (Na Parkáně - K Říčanům)
- Tyto ulice jsou v současné době součástí zóny 30 s vyznačeným střídavým podélným parkováním. V každé ulici je vyznačeno pouze několik míst a existuje tu ještě prostor pro jejich rozšíření. To je však vzhledem k blízkosti železniční zastávky nežádoucí a nová místa by generovala další dopravu. I přes volný prostor v ulicích je opatření respektováno a auta stojí pouze na vyhrazených místech.
- V těchto ulicích nejsou navrženy žádné změny v dopravním režimu, ani stavební úpravy. Za zvážení však stojí úpravy křižovatek pro zlepšení pěších vazeb v oblasti (např. křižovatka Albíny Hochové x Na Července před žel. zastávkou) a lepší odlišení vjezdu do zóny.



Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

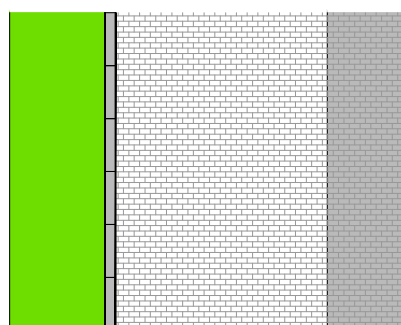
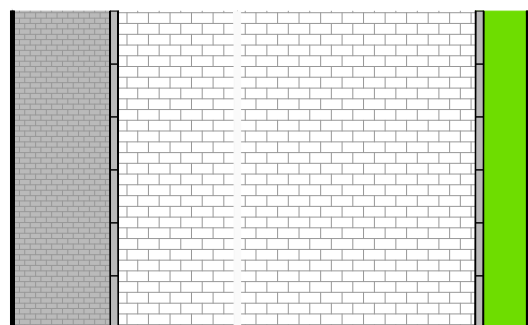
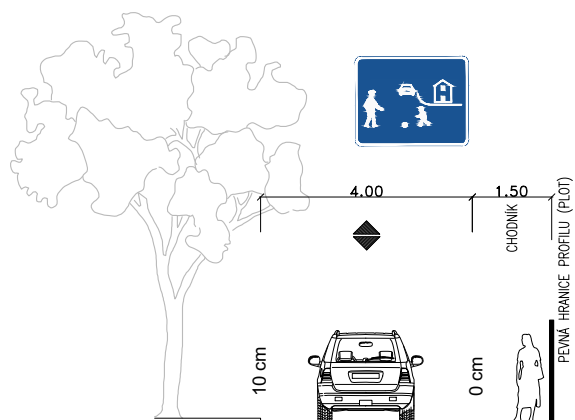
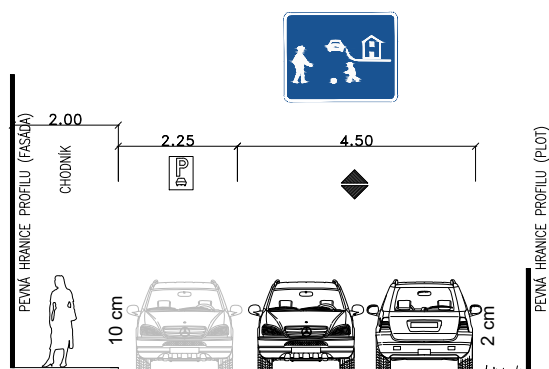
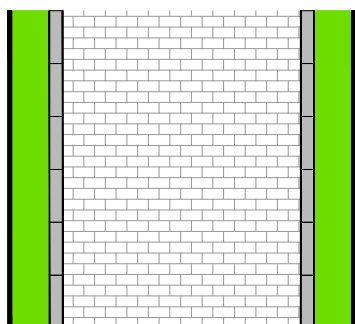
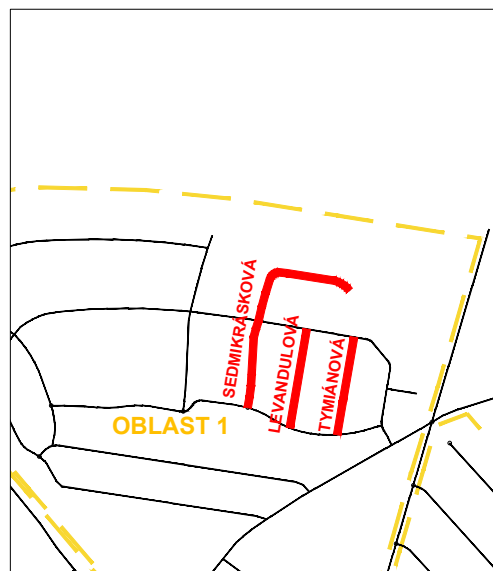
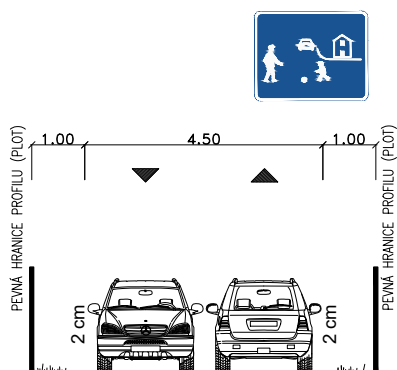
- OBLAST 1 - Ulice Levandulová, Sedmikrásková a Tymiánová

- Ulice se nachází v centru oblasti 1 a jsou provedeny jako typické obytné zóny bez odlišených chodníků a výškových rozdílů.
- Problematické je pouze připojování na ostatní komunikace. Na všech křižovatkách v rámci obytné zóny je přednost zprava, ale stavebně výjezdy působí jako křižovatky s významnější komunikací.



Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 1 - Ulice Nad Parkánem

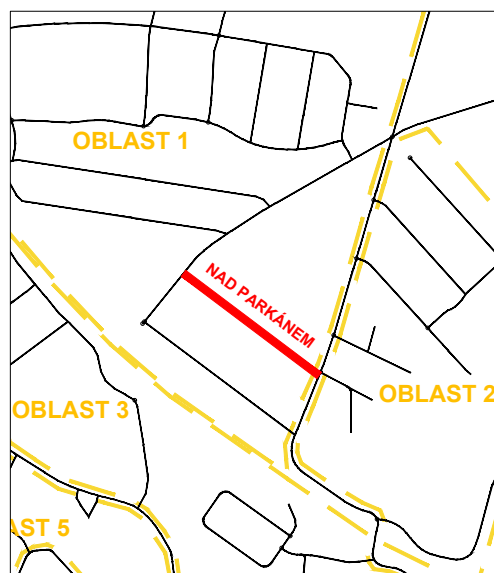
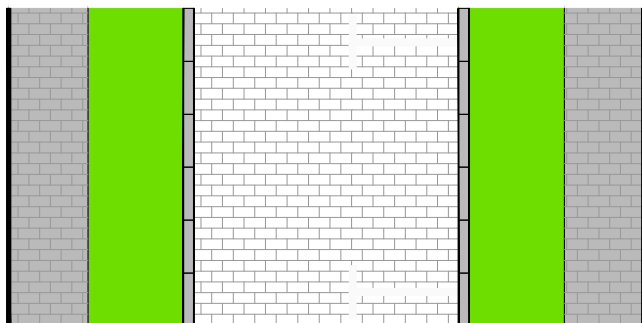
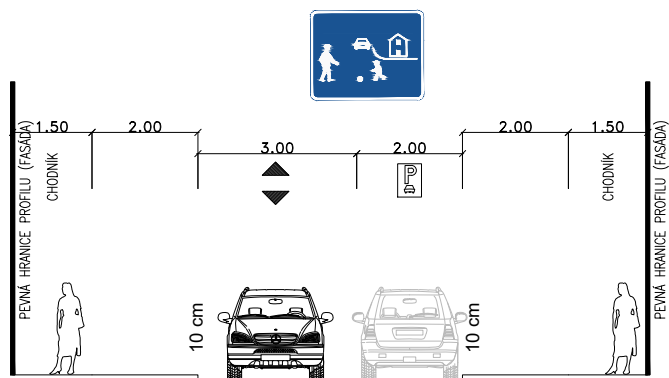
- Ulice Nad Parkánem leží mezi ul. K Říčanům a K Poště. Narozdíl od paralelně vedoucí ulice Na Parkáně je však součástí obytné zóny.
- Ulice má dláždění povrch, střídavý parkovací pruh a po obou stranách je zeleň. Nedostatkem je pouze provedení ulice s výškově oddělenými a vymezenými chodníky po obou stranách ulice. Vjezdy z navazujících ulic jsou stavebně upraveny - zvýšený práh.



- V ulici Nad Parkánem není potřeba provádět žádné změny. V případě rozsáhlé rekonstrukce by bylo vhodné srovnat zónu do jedné výškové úrovně.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

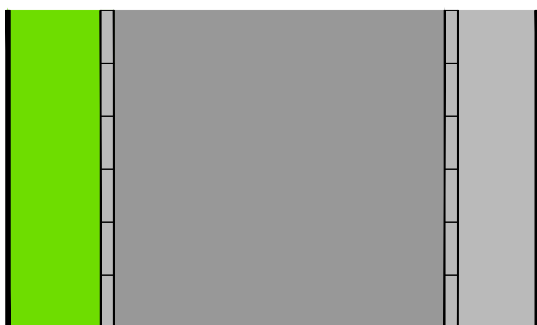
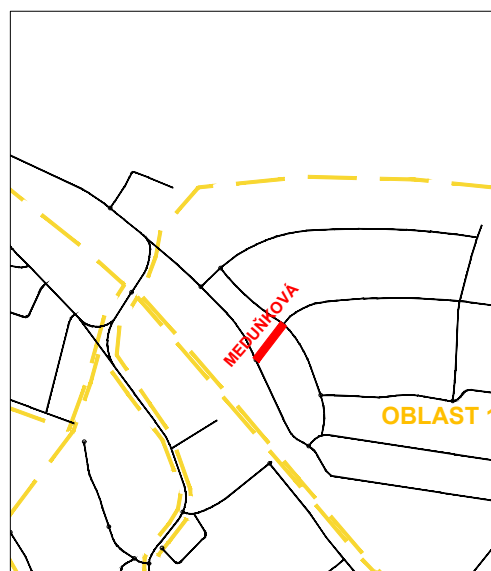
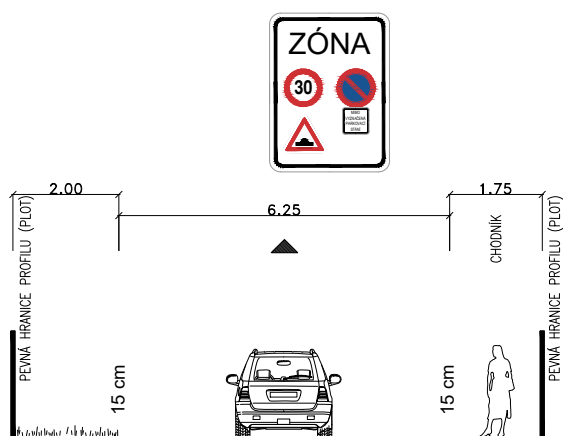
- OBLAST 1 - Ulice Meduňková v úseku Albíny Hochové - Na Července
- Krátký úsek ulice Meduňková mezi ul. Albíny Hochové a Na Července je jednosměrný. Šířka je však 6,25 m.



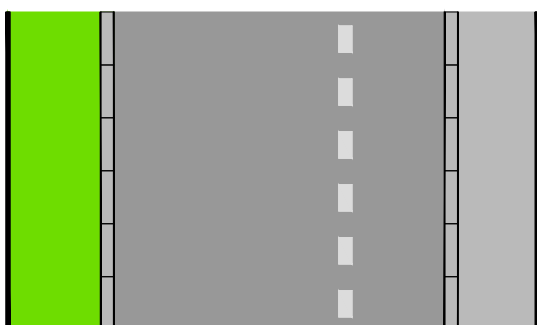
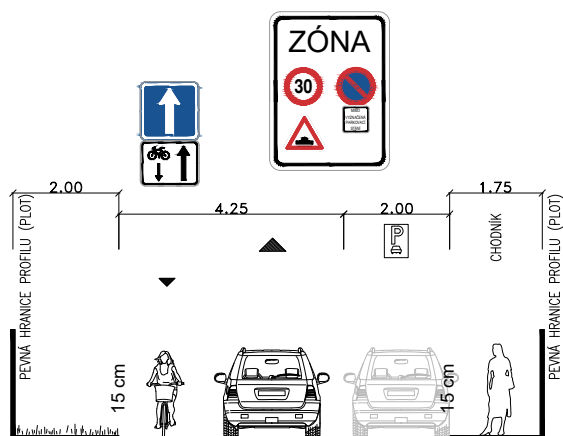
- Téměř v celé délce ulice je možné vyznačit parkovací pruh. Vzhledem k blízkosti železniční zastávky by zde však mohlo docházet k parkování nerezidentů.
- Doporučuje se zřídit cykloobousměrka - pouze doplnění dodatkových tabulek bez nutnosti vodorovného dopravního značení.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



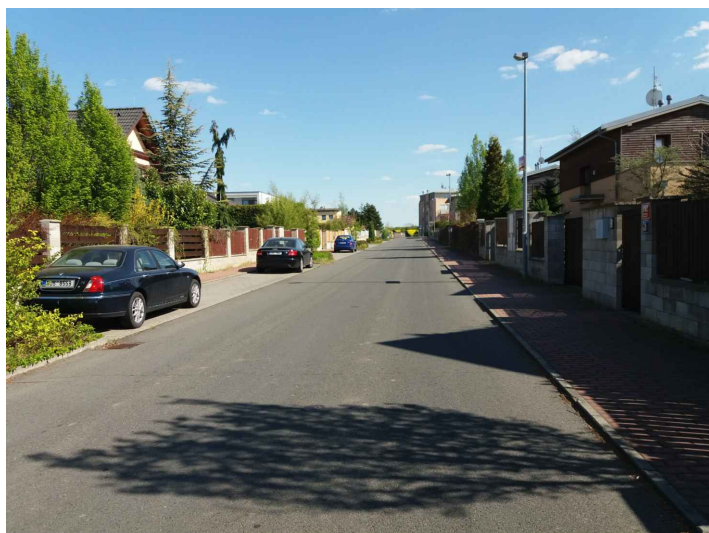
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 2 - Ulice Kupkova, Lolkova, Kotíkova a Preislerova (Kupkova - Lolkova)

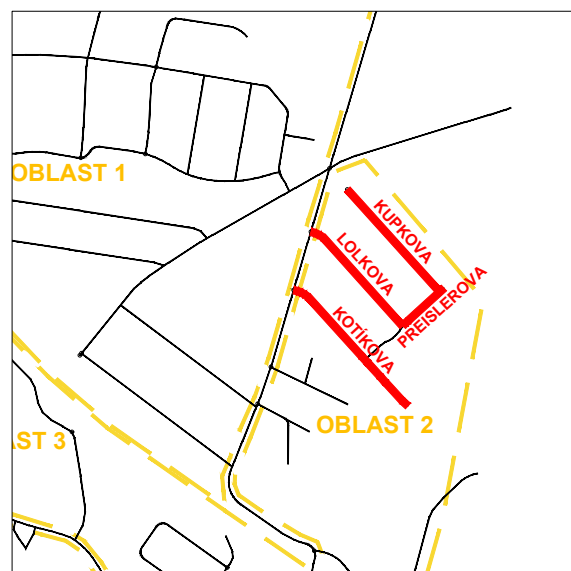
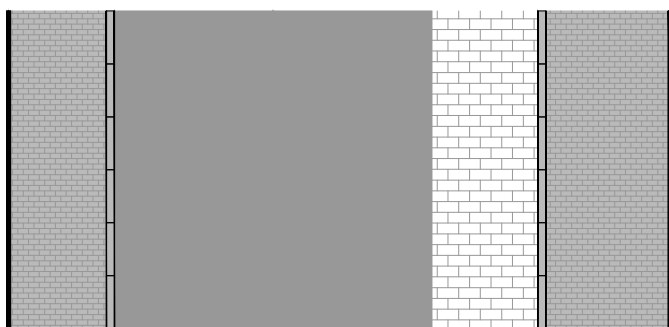
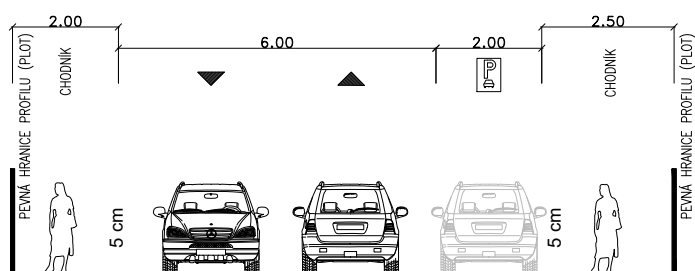
- Jedná se o ulice v zástavbě zčásti hromadného bydlení v severovýchodní části Kolovrat. Není zde stanovený žádný dopravní režim a lokalita se v okolí bytových domů potýká s nedostatkem rezidentních stání.
- Podél všech ulic je jednostranné podélné parkování v samostatném parkovacím pruhu prokládané zelení. I přesto se například v ulici Kupkova standardně parkuje i na druhé straně ulice. Šířka ulic je 6,00 m s 2,00 m parkovacím pruhem.



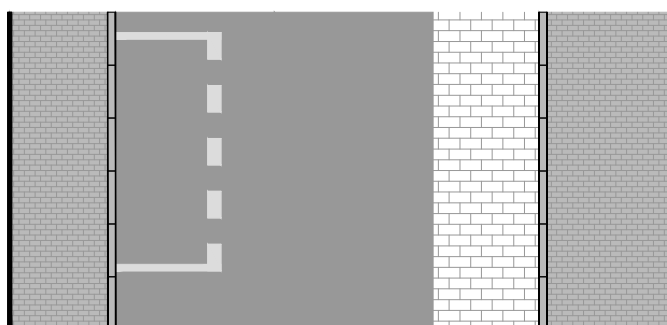
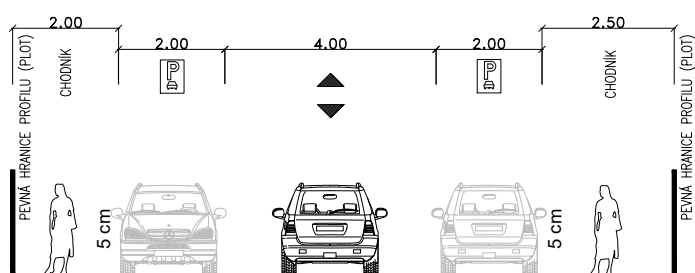
- V návrhu se počítá se zavedením zóny 30 s možností doplnění legálních parkovacích stání i na druhé straně vozovky naproti současnému parkovacímu pruhu. Ulice zůstanou obousměrné, ale nově budou jednopruhé s výhybnami.
- Se zavedením zóny 30 je třeba vyřešit i vjezdy do této oblasti. V současnosti jsou zde až 15 m dlouhé přechody pro chodce, které je třeba rozdělit ostrůvkem, nebo zúžit nároží v křižovatkách.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



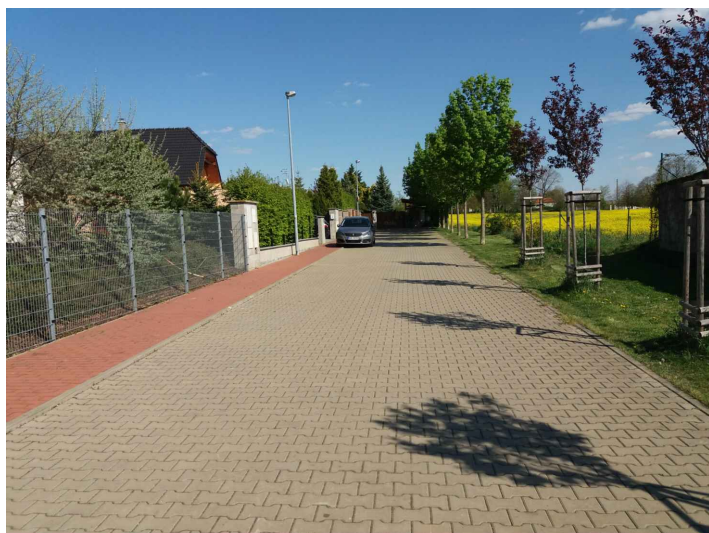
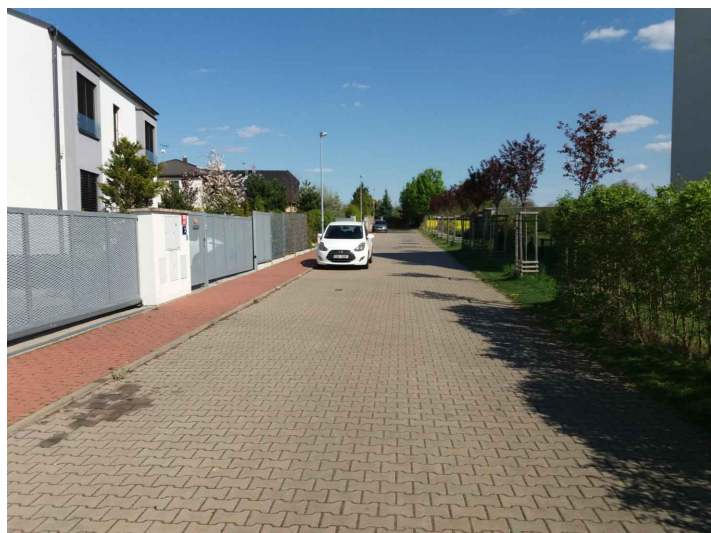
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 2 - Ulice Šetelíkova

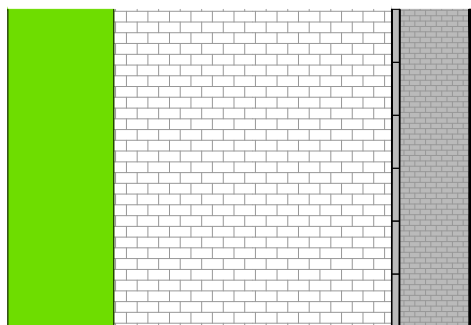
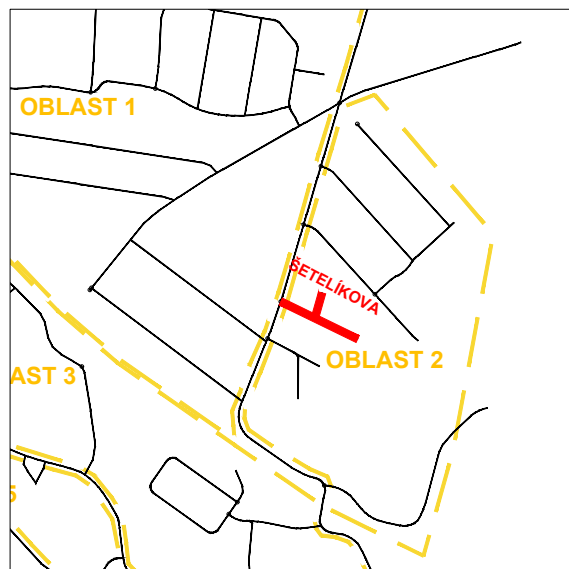
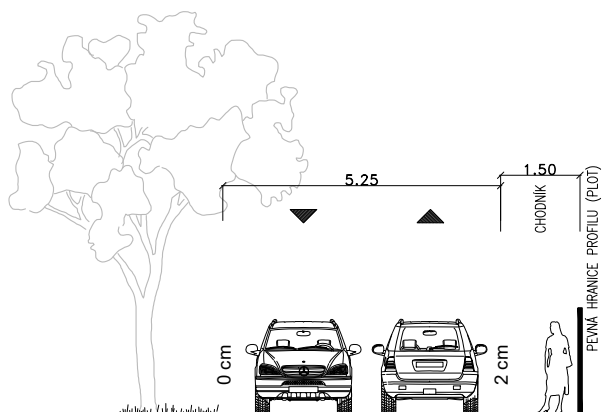
- Krátká slepá ulice napojující se na ul. K Říčanům.
- Není zde žádná úprava dopravního režimu.
- Vozovka je široká cca 5,25 m a je zde vymezený chodník šířky 1,50 m oddělený od vozovky obrubou s výškou 2 cm a odlišen barvou dlažby.



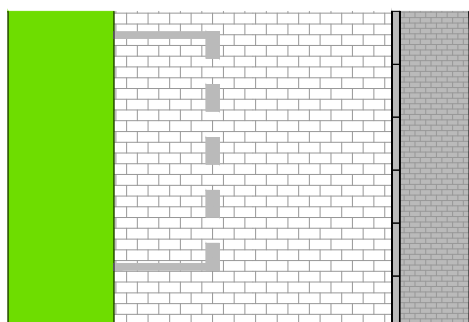
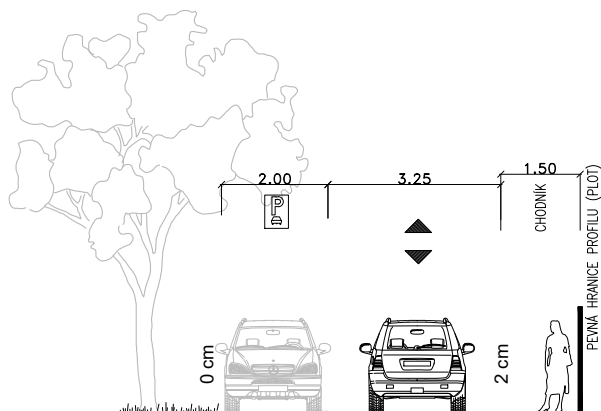
- Ulice je nově zařazena do obytné zóny s možností vyznačení několika podélných parkovacích míst.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 3 - Nad Dvorem

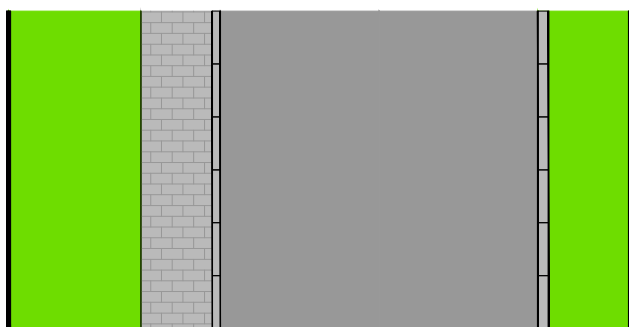
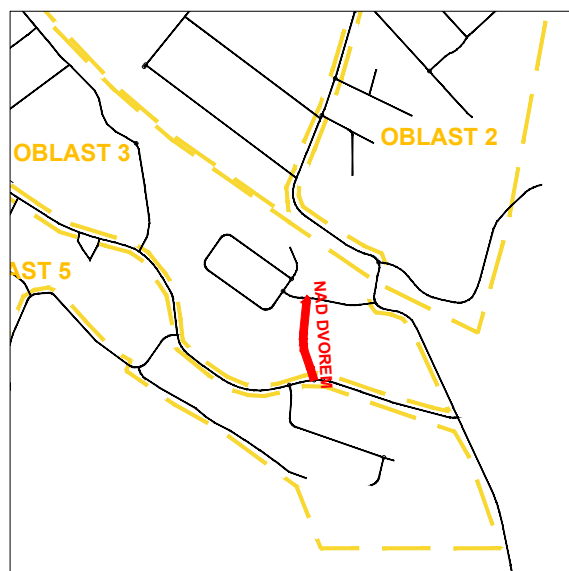
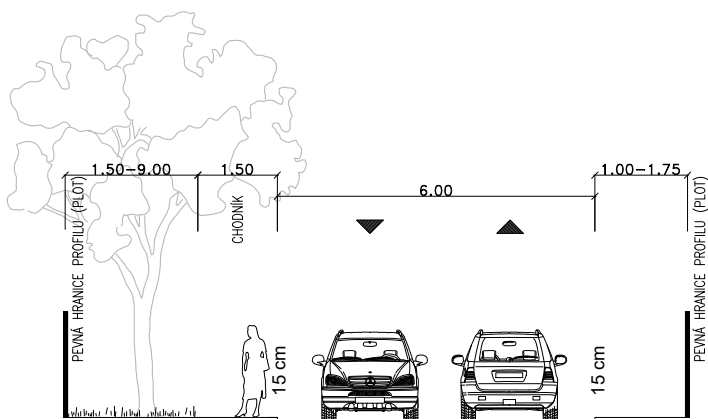
- Ulice Nad Dvorem je rozdělena na 2 úseky. První úsek mezi ul. K Říčanům a Mladotova je jednosměrný a vzhledem k okolnímu terénu zde není prostor pro úpravu.
- Druhý úsek vedoucí od ulice Mírová je široký 6,00 m s jednostranným chodníkem šířky 1,50 m podél kterého vede stromová alej. Ulice Nad Dvorem není upravena žádným dopravním režimem.



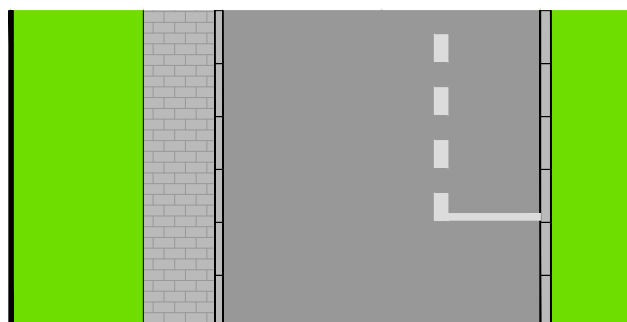
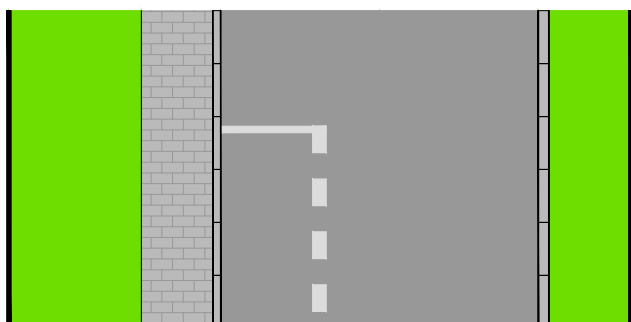
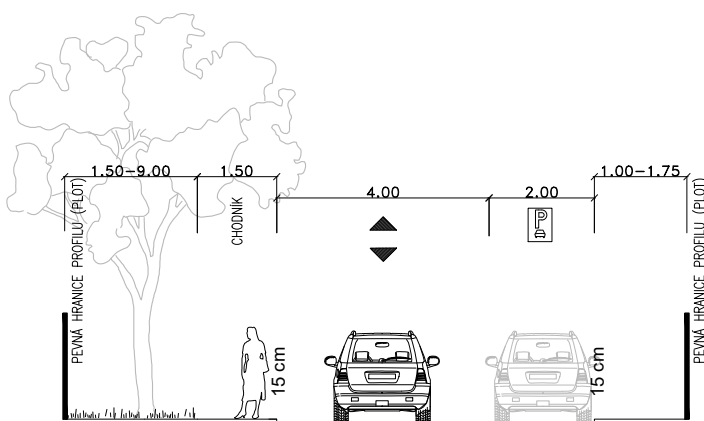
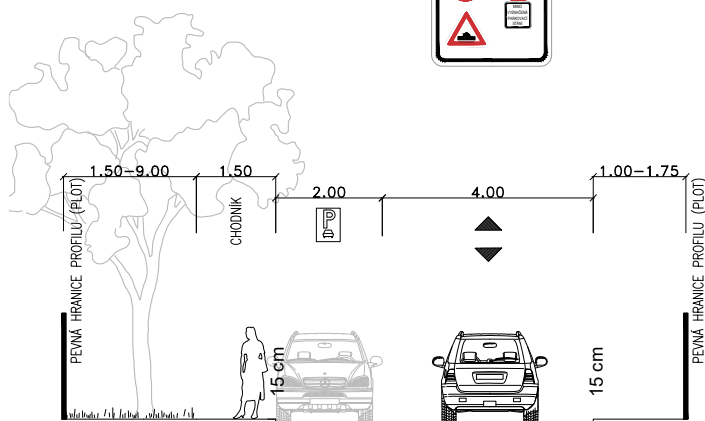
- V ulici je navržen režim zóny 30 a je možné vyznačit několik podélných stání. Tím v této části vznikne jednopruhá obousměrná komunikace.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 3 - Nad Zbrojnicí (z ul. Mírová), U Sádek

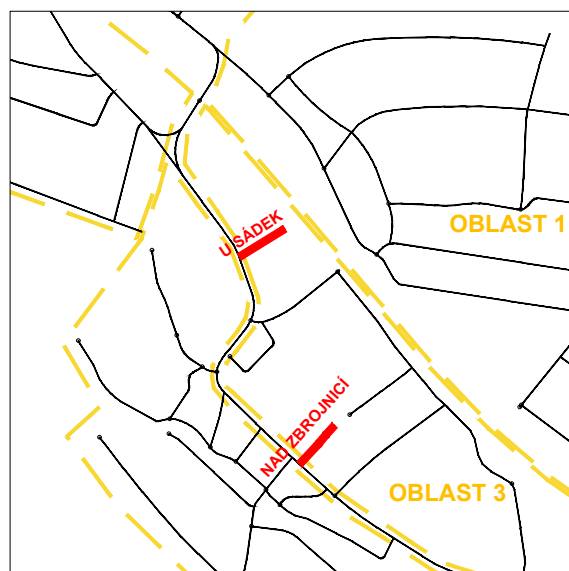
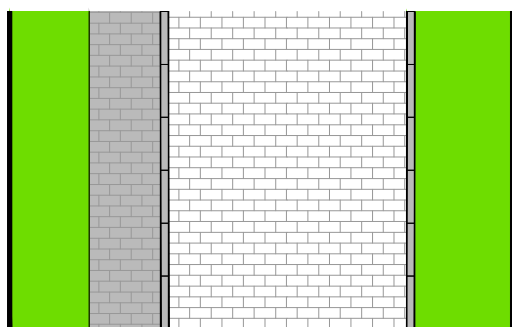
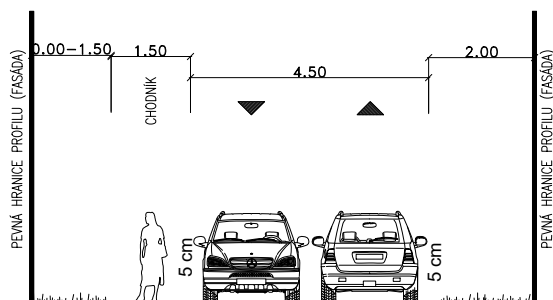
- Ulice nad Zbrojnicí a U Sádek jsou krátké slepé komunikace napojené na ulici Mírová a není na nich stanovený žádný dopravní režim.



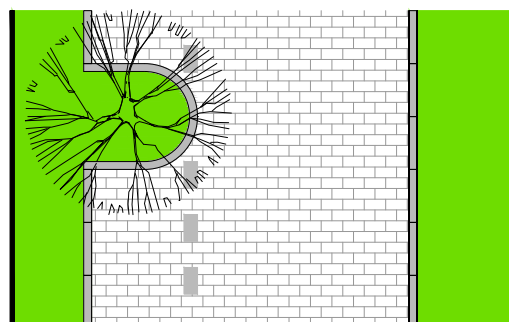
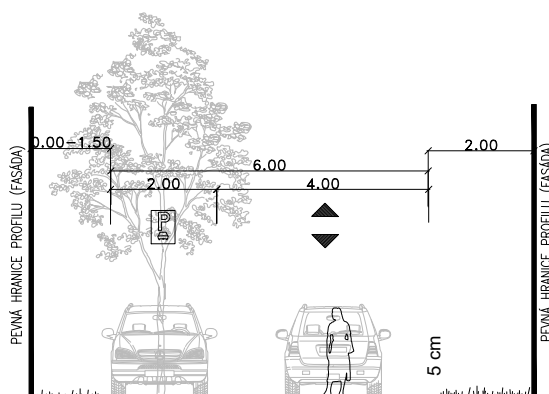
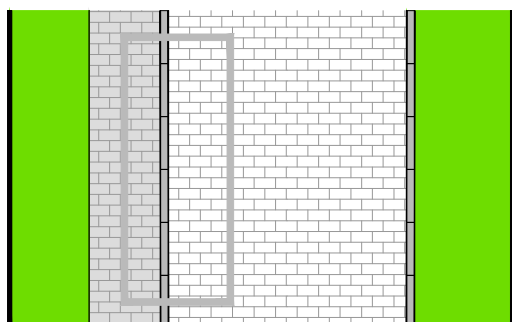
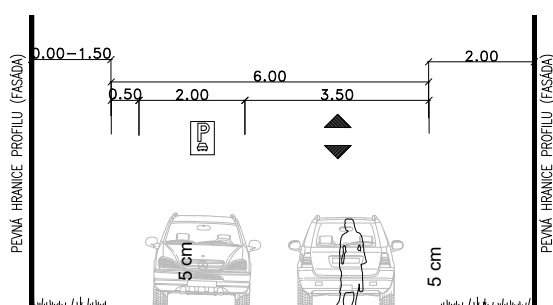
- Ulice jsou stavebně zklidněné a připravené pro dopravní režim obytné zóny, resp. zóny 30. Volba dopravního režimu závisí především na výškové úrovni ulice. U výškově odděleného chodníku se doporučuje zřízení zóny 30 (ul. Nad Zbrojnicí) a u ulic s jednou výškovou úrovní pak obytnou zónu (U Sádek).

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



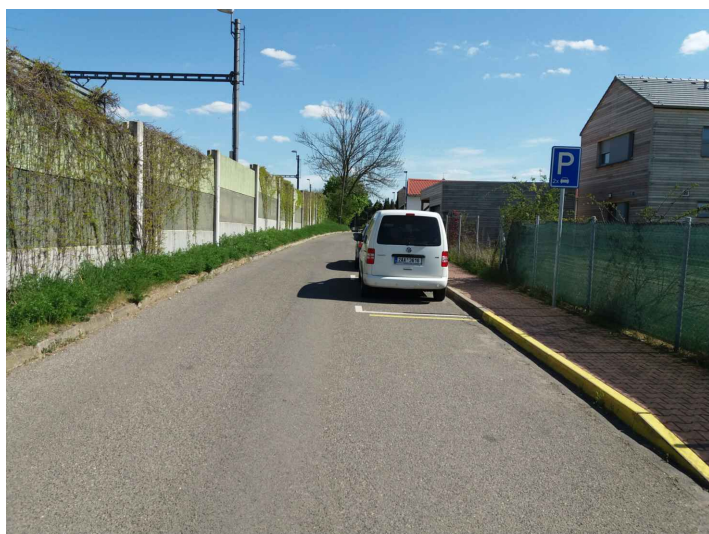
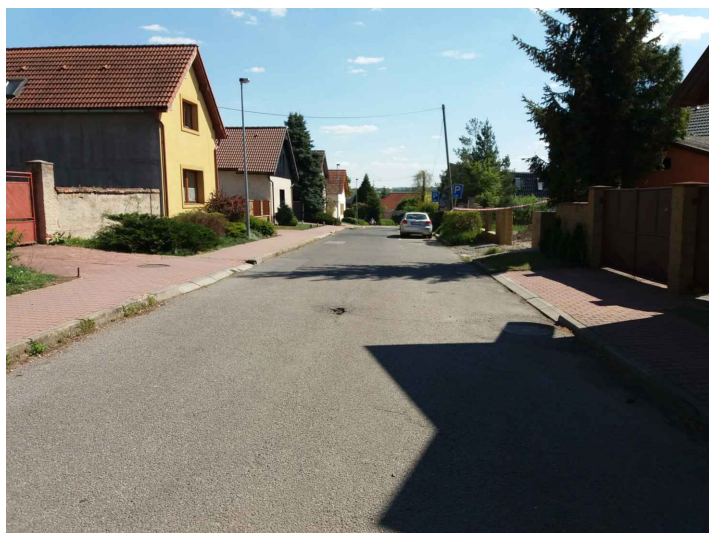
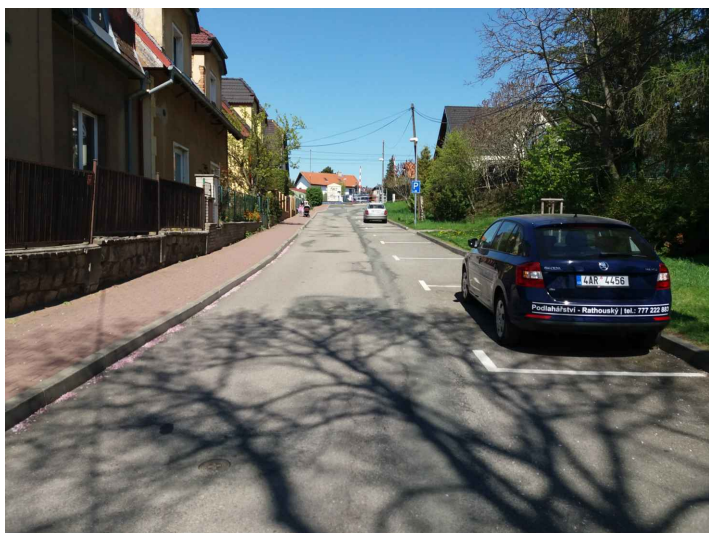
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

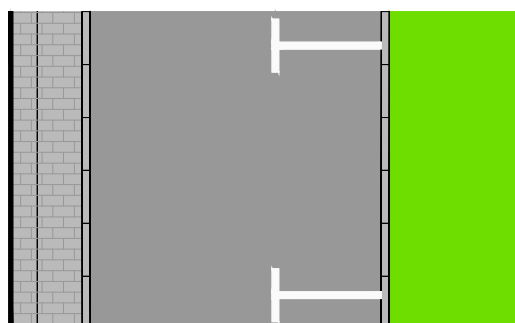
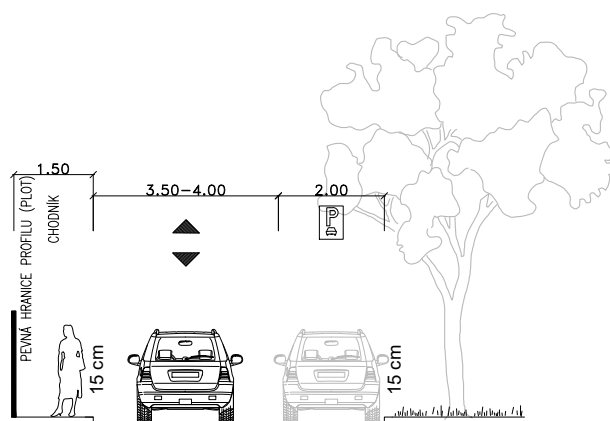
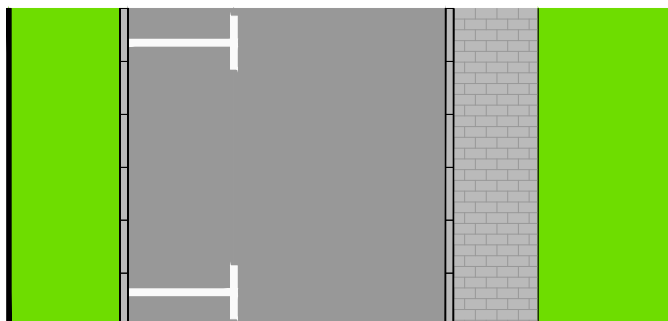
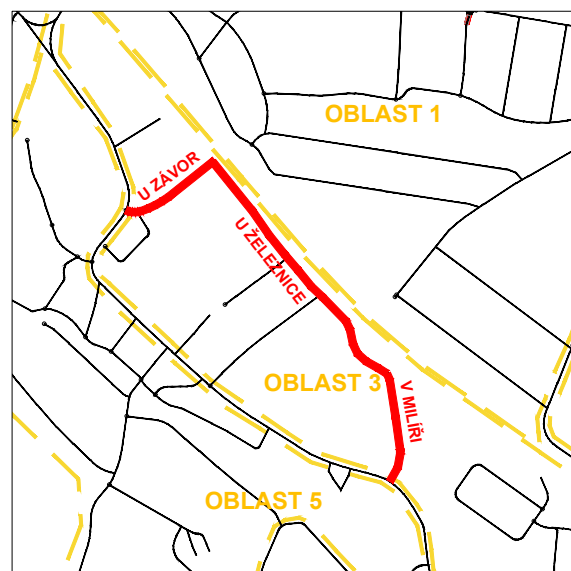
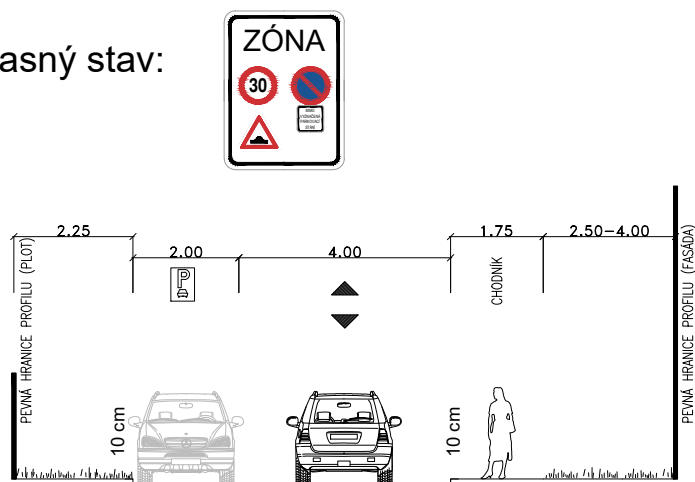
- OBLAST 3 - U Závor, U Železnice, V Milíři

- Tyto ulice prochází jižně těsně podél železniční trati a jsou součástí zóny 30.
- Šířka těchto ulic se pohybuje kolem 6,00 m. Podobně jako v ulicích na druhé straně žel. tratě je zde zřízeno střídavé podélné parkování šířky 2,00 m s nízkou hustotou stání. To slouží jako zklidnění dopravy. Vzhledem k blízkosti žel. zastávky je zde rozšiřování parkování bez náležité úpravy parkovacího režimu nežádoucí.
- Do budoucna zde není potřeba provádět žádné významné změny.



Příklad příčného uspořádání:

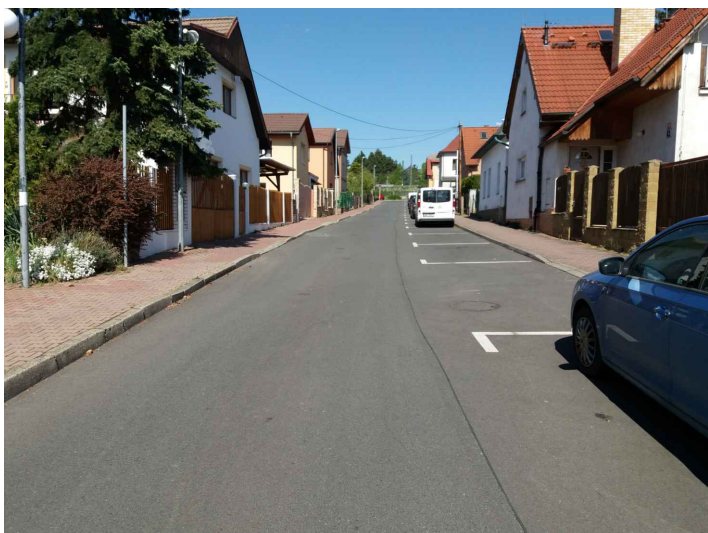
Současný stav:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 3 - Pod Zastávkou

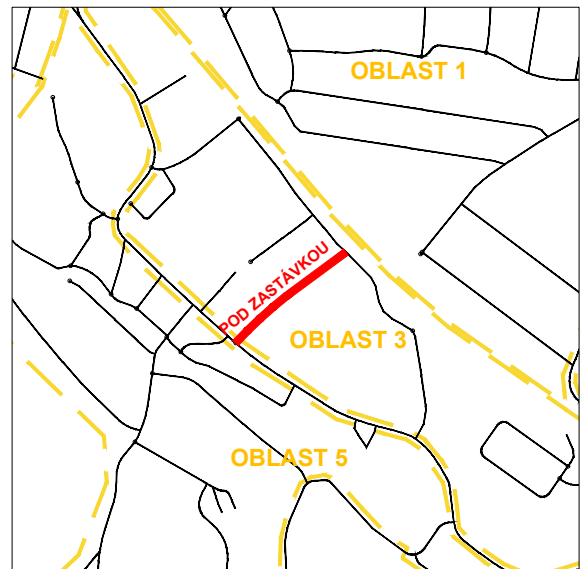
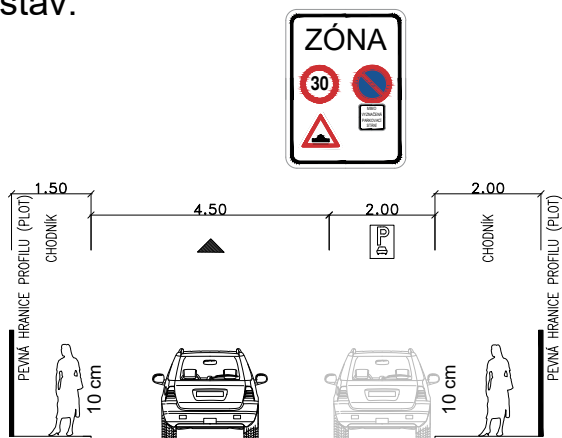
- Ulice je ve směru k nádraží (k ul. U Železnice) jednosměrná a je součástí zóny 30.
- V celé délce ulice se po pravé straně nachází podélné parkování. Je zde celkem 23 parkovacích míst, ale 14 z nich je vyhrazeno pro přilehlý pension.



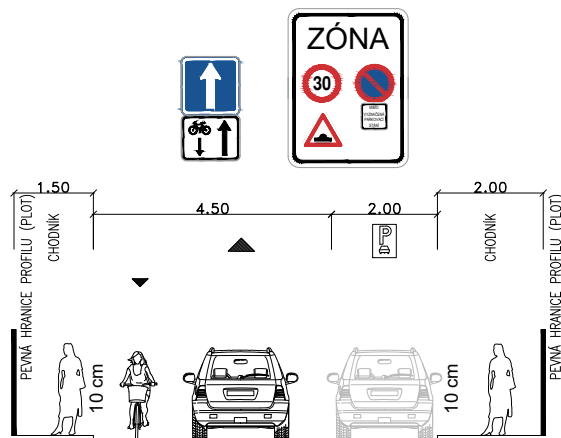
- Ulice je dostatečně široká pro zřízení cykloobousměrky - 4,50 m v rámci zóny 30.
- Možné zobousměrnění ulice zřízením střídavého stání - dojde k redukci parkovacích míst.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



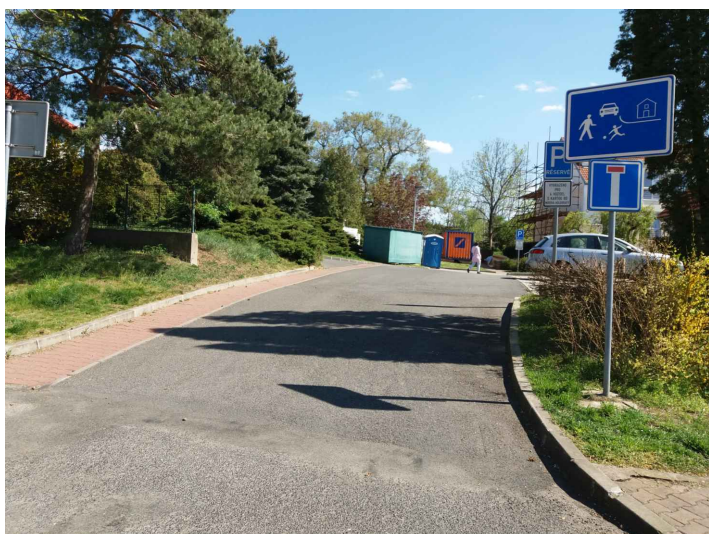
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

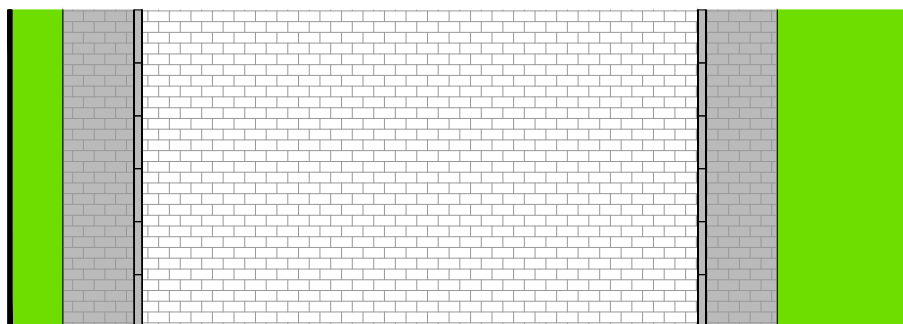
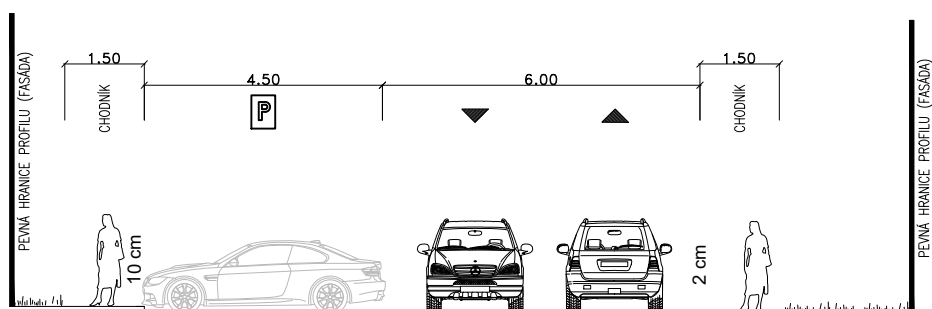
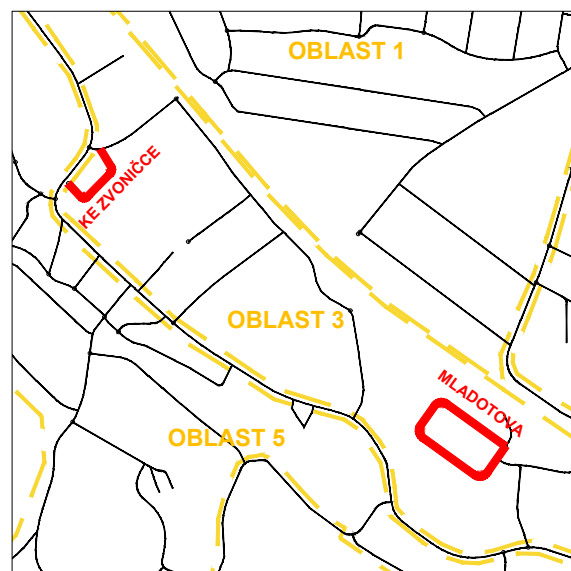
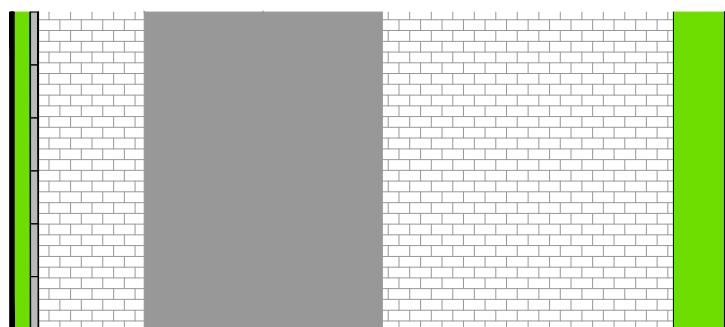
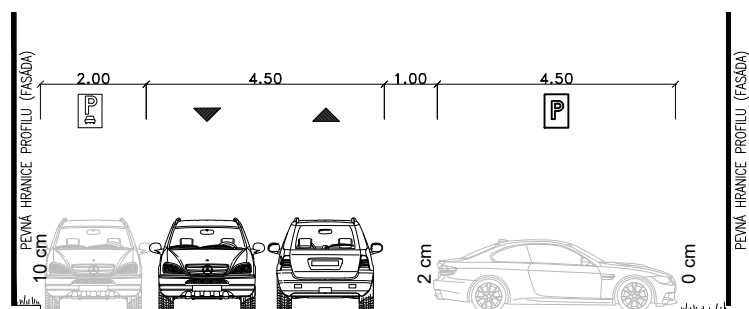
- OBLAST 3 - Ke Zvoničce, Mladotova

- Jde o velmi specifické slepé ulice s velkým počtem parkovacích míst, které se nachází u objektů s hromadným bydlením.
- Ulice Mladotova je v režimu obytné zóny a napojuje na ul. Nad Dvorem. Slouží především pro parkování rezidentů a k příjezdu k patrovým garážím. Nachází se zde více jak 100 parkovacích míst. Svým stavebním uspořádáním odpovídá spíše zóně 30.
- Ulice Ke Zvoničce je zaslepená a napojená do křižovatky U Závora x Mírová. Tato krátká ulička je také v režimu obytné zóny. Stavebně režimu odpovídá, i když zde převažuje parkovací funkce pro rezidenty.
- Současný stav je vyhovující a nebyly zde zjištěny žádné hrubé nedostatky, úpravy těchto ulic by tedy neměly být prioritou.



Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 4 - Ulice Ve Skále

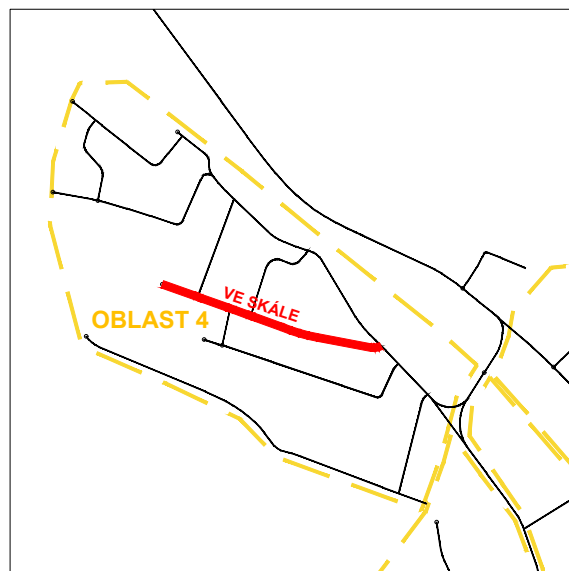
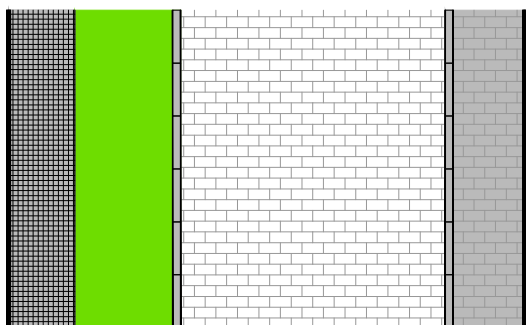
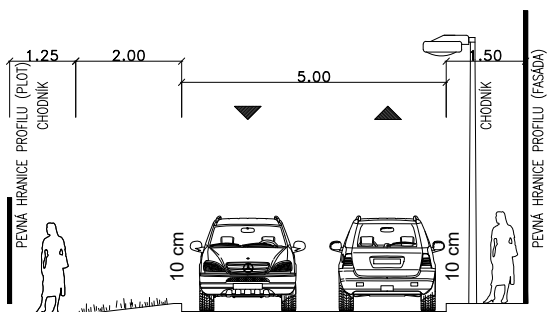
- Ulice Ve Skále je součástí rozsáhlé obytné zóny v oblasti 4, kde je problematické nelegální parkování mimo vymezená místa. Problémem je šířka vozovky, která neumožňuje ponechání průjezdu alespoň 3,50 m podél zaparkovaných vozidel.
- Jižní chodník je umístěn za zeleným pásem, který vyrovnává velký výškový rozdíl mezi severní a jižní stranou uličního prostoru. Tento fakt velmi komplikuje případnou celkovou rekonstrukci ulice.



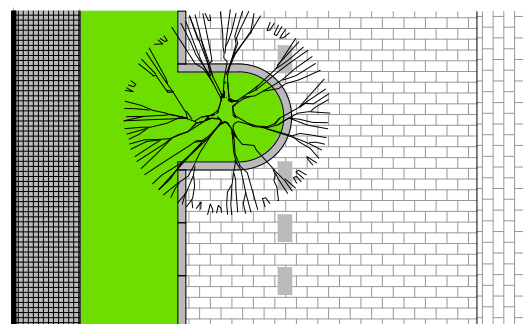
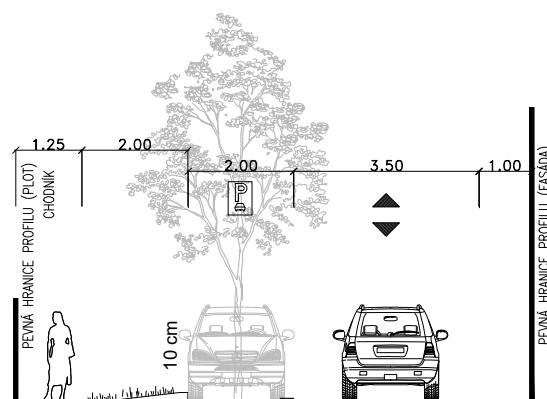
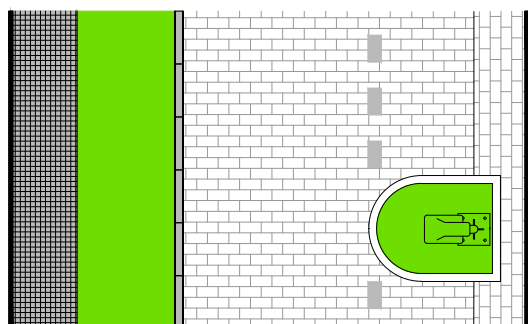
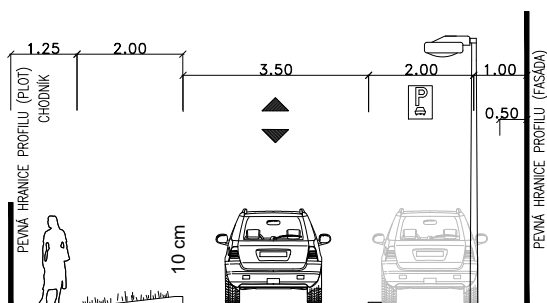
- Ulici Ve Skále je možné relativně jednoduchou úpravou dostat do podoby, která by umožňovala střídavé podélné parkování vozidel. Návrh počítá s odstraněním severního chodníku a na jeho místě v závislosti na sloupech VO vznikne parkovací pruh s bezpečnostním odstupem od sousedních objektů. Tento pruh by neměl být kontinuální, ale prostřídaný s parkovacím pruhem na druhé straně vozovky.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 4 - Ulice Nad Vrbami, U Vodice, V Louce

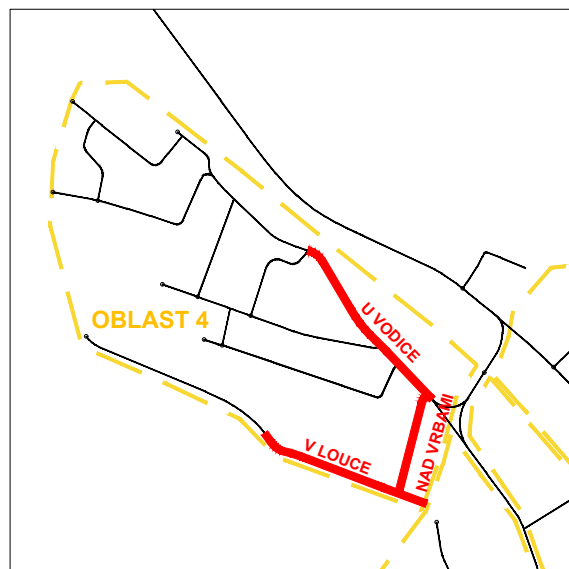
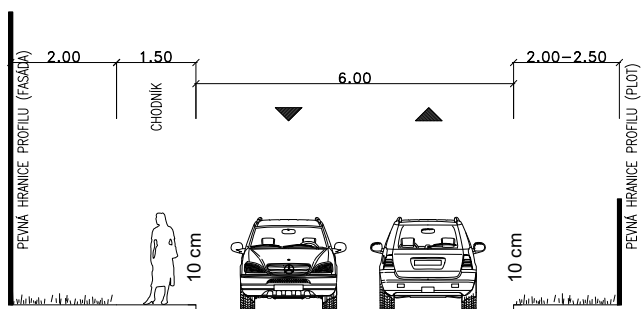
- Tyto ulice jsou součástí velmi rozsáhlé obytné zóny, do které je možný vjezd pouze z ulice Mírová přes ul. U Vodice. Charakter těchto ulic zcela neodpovídá stavebnímu uspořádání a v případě ul. U Vodice i dopravnímu významu.
- V ulicích se šířka vozovky pohybuje kolem 6,00 m a pravidelně se zde parkuje. Chodník je jednoznačně vymezen a se zvýšenou obrubou (jednostranný i oboustranný). V případě ulice Nad Vrbami je oddělen i pásem zeleně.
- Ulice V Louce slouží i jako příjezd do ČOV a přibližně v polovině své délky je povrch nepevněný a není zde chodník.



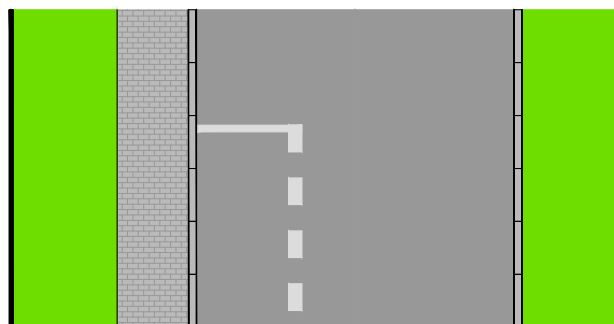
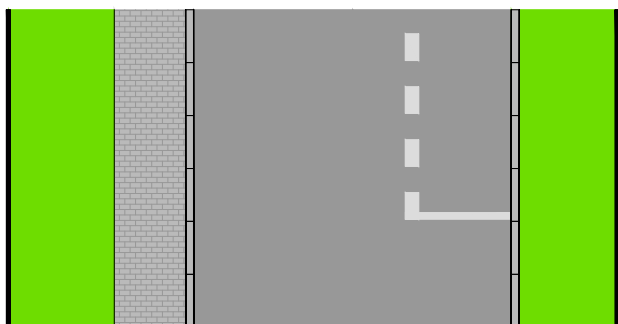
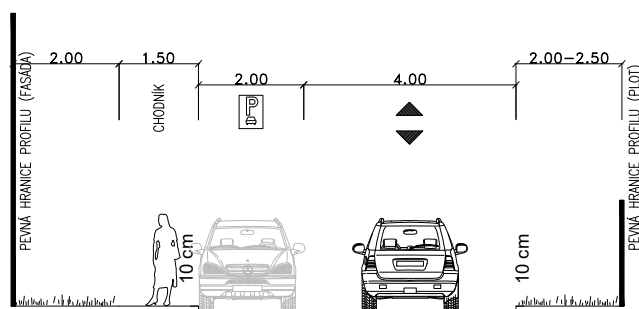
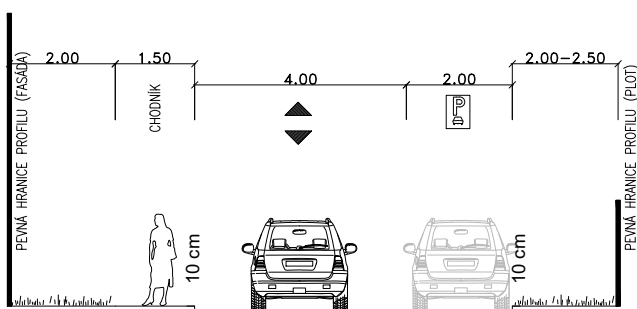
- V ulicích je navržena změna režimu na zónu 30 s vyznačenými parkovacími místy. Dojde tak k legalizaci dnešního stání. Vyznačením střídavým stáním dojde také ke zklidnění dopravy.
- Při výjezdu z obytných zón bude povinnost přednosti v jízdě odpovídat současným povrchům (problém s psychologickou předností).

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 4 - Ulice Vášova

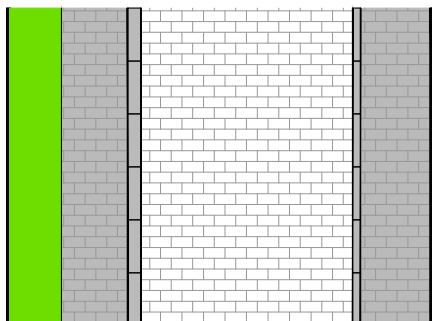
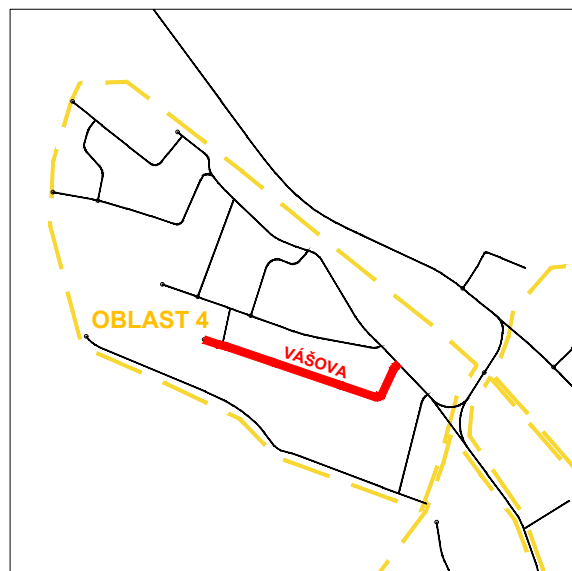
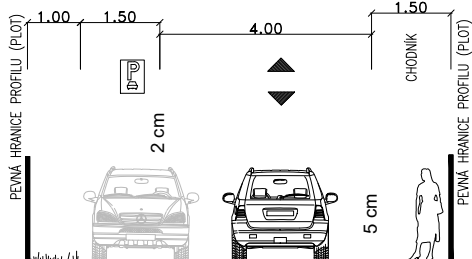
- Ulice Vášova má velmi podobné uspořádání jako paralelně vedoucí ulice Ve Skále. Je zde i stejný problém s výškovým rozdílem mezi hranicemi uličního profilu.. Na jižní straně se však nenachází chodník oddělen zeleným pásem. Na ploty přímo navazuje zelený pás a blíže vozovky je pak úzký 1,50 m široký zpevněný pás. Ten je používán převážně pro parkování vozidel.



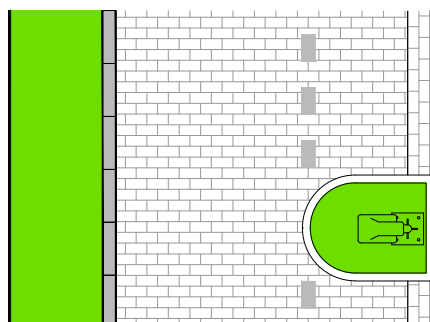
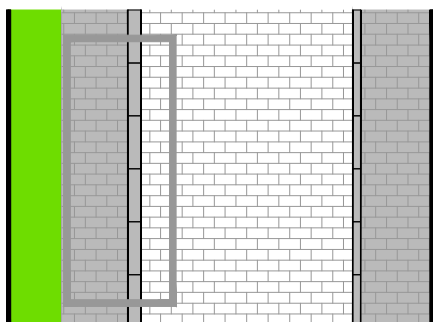
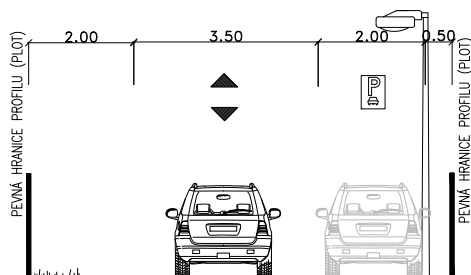
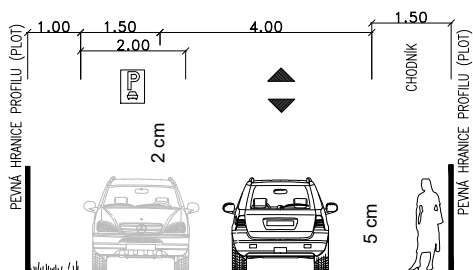
- Nejjednodušší úpravou je vyznačení parkovacích stání na jižním zpevněném pásu. Tím dojde k legalizaci současného parkování. Vedle zaparkovaných vozidel zbude vozovka s šířkou 3,50 m. Vyznačením míst dojde i k jasnému vymezení výhyben.
- Rozsáhlejší úpravou je pak možné umístit parkovací místa i na druhou stranu ulice mezi současné sloupy VO a do ulice doplnit další ostrůvky se zelení. Současně s touto úpravou by došlo i k odstranění dlážděného parkovacího pásu (v místech, kde bude zřízeno parkování na druhé straně ulice). V těchto místech tedy bude možné zelený pás na jižní straně rozšířit.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 4 - Ulice Lomová

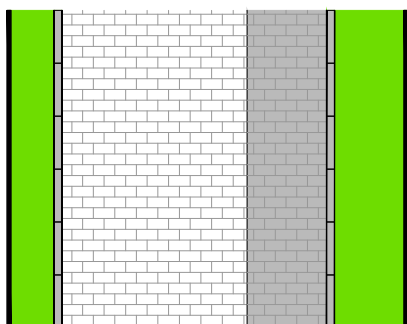
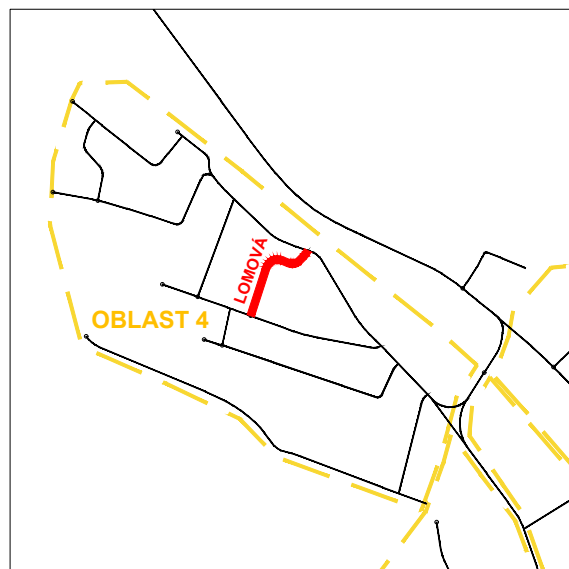
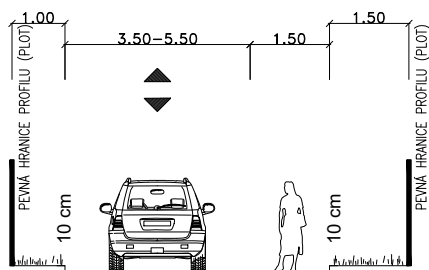
- Součástí obytné zóny mezi ul. U Vodice a Ve Skále.
- Základní šířka dlážděné vozovky je 3,50 m + 1,5 červeně podbarvená pochozí plocha. Po obou stranách ulice se na zvýšené obrubě nachází úzký pás zeleně.
- V ulici se běžně parkuje, přestože zde nejsou vyznačená žádná parkovací místa.



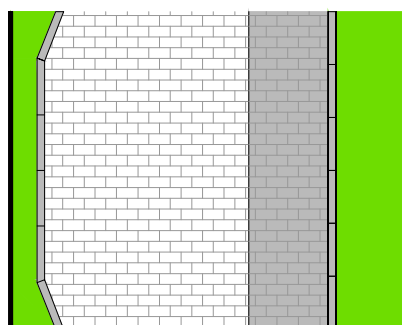
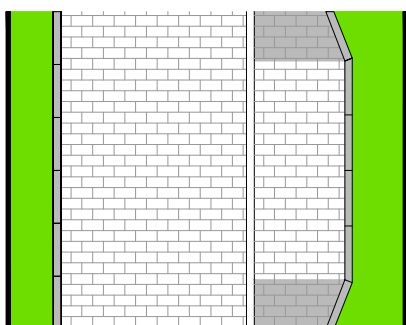
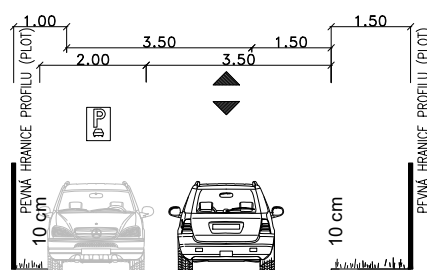
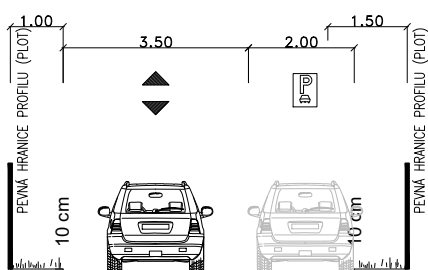
- Vyznačení parkovacích míst do současného stavu není možné kvůli šířce vozovky pouze 5,00 m. Vedle zaparkovaných vozidel by nezbyla volná šířka průjezdu 3,50 m.
- Řešením je lehké posunutí obruby (o 0,50 m) a vytvoření parkovacích zálivů. Tato úprava je však na úkor přilehlého zeleného pásu. Záliv je možno vytvořit na vhodných místech po obou stranách ulice.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



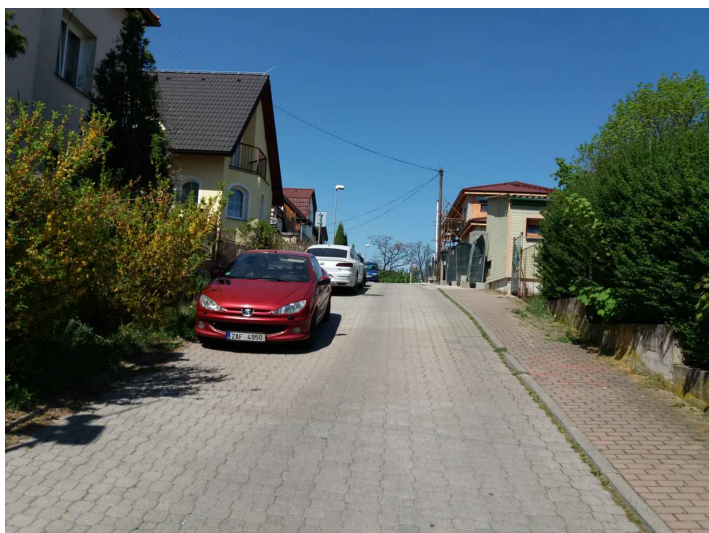
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 4 - Ulice U Prknovky

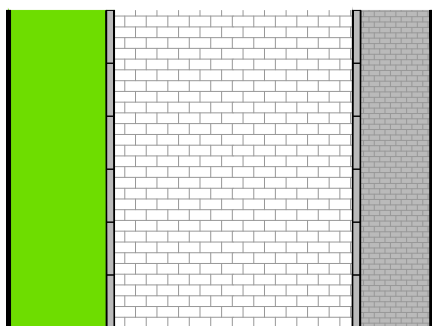
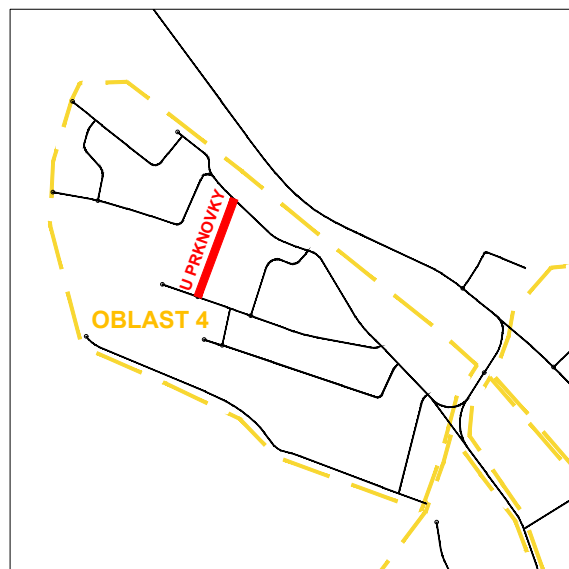
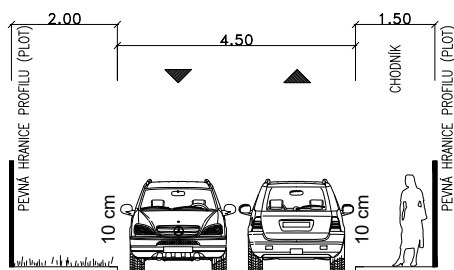
- Taktéž součástí obytné zóny mezi ul. U Vodice a Ve Skále, vede paralelně podél ulice Lomová.
- Základní šířka dlážděné vozovky je 4,50 m. Chodník je široký 1,50 m a je na zvýšené obrubě.
- V ulici se běžně parkuje, přestože zde nejsou vyznačená žádná parkovací místa a stojící vozidla nenechávají volnou šířku ani 3,0 m.



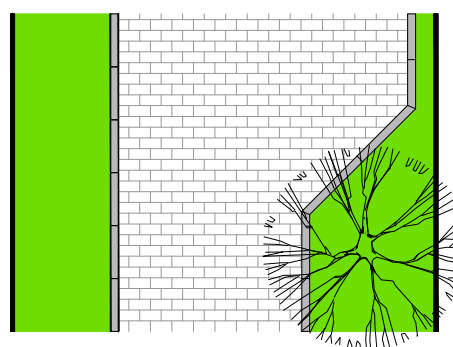
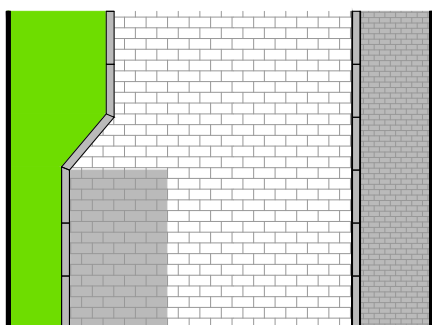
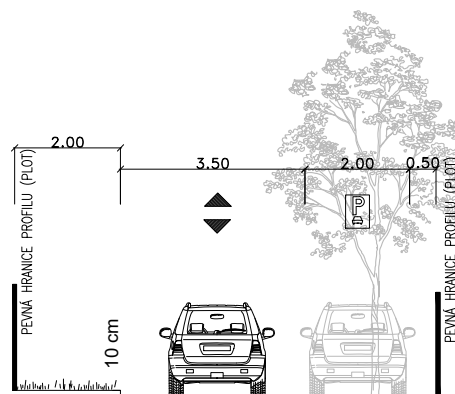
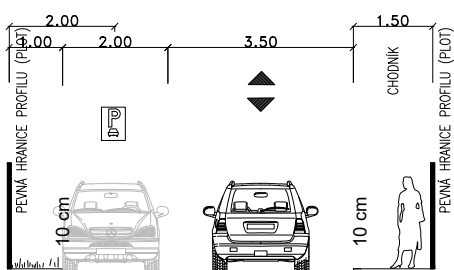
- Úpravy pro legalizaci parkování jsou shodné jako v ulici Lomová, tj. stavební posunutí obrub a vytvoření parkovacích zálivů namísto části zeleného pásu (vhodné vždy pro max. 1 - 2 vozidla). Narozdíl od ulice Lomová je zde zvýšený chodník a stání je tedy vhodné vytvořit pouze na jedné straně ulice.
- Případnou rozsáhlou úpravou je možné odstranit celý zvýšený chodník a nahradit ho zálivy s parkovacími místy a zelení.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



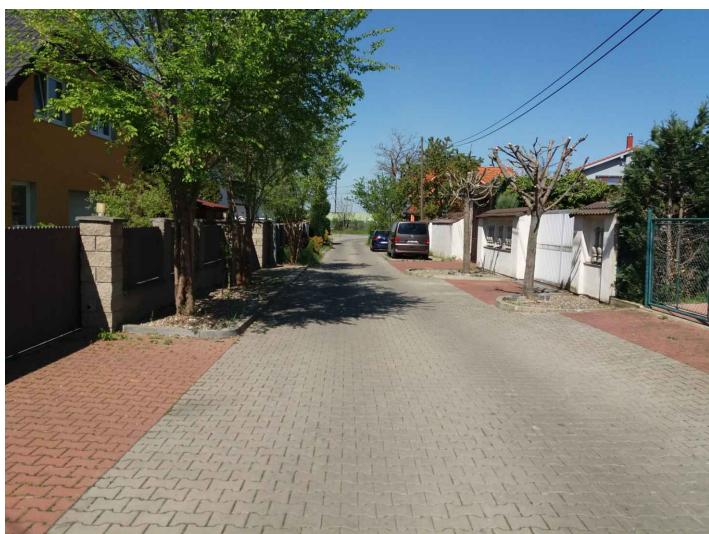
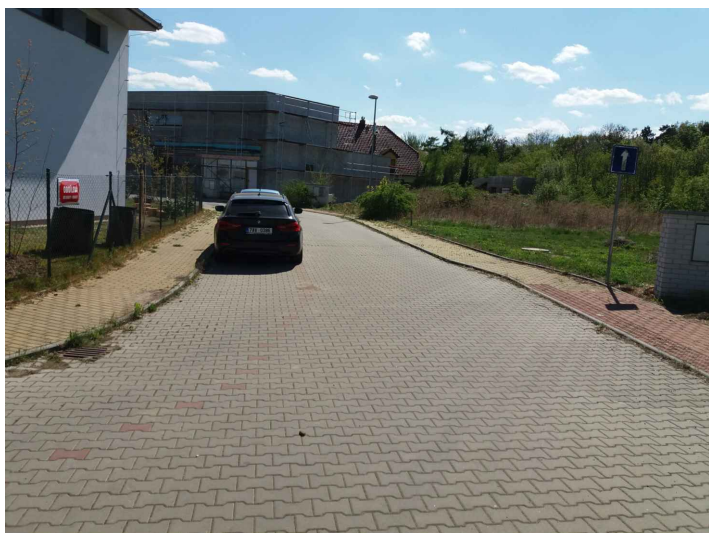
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 4 - Ulice Oddílová, Tábornická, Skautská a U Vodice (Lomová - Tábornická)

- Jedná se o soubor ulic na severozápadním cípu Kolovrat. Všechny tyto ulice jsou součástí obytné zóny.
- Ulice Tábornická a Oddílová jsou jednosměrné a v celé jejich délce je vyznačen jednostranný parkovací pruh. V ulicích je také oboustranný zvýšený chodník. Stavebně ulice neodpovídají charakteru obytné zóny, ale mimo to zde není žádný zásadní problém.
- Ulice Skautská je obousměrná a je typickým příkladem správně navržené obytné zóny. Nejsou tedy třeba žádné změny.
- Část ulice U Vodice (od ul. Lomová) je kvůli opěrné zdi široká pouze 4,50 m s úzkým jednostranným chodníkem. Do budoucna se nepředpokládá žádné výrazné zvýšení intenzit (nemožnost rozvoje MČ tímto směrem kvůli oblasti Prknovka). Rozšíření ulice spojené s rozsáhlými úpravami terénu by tedy nemělo být prioritou.

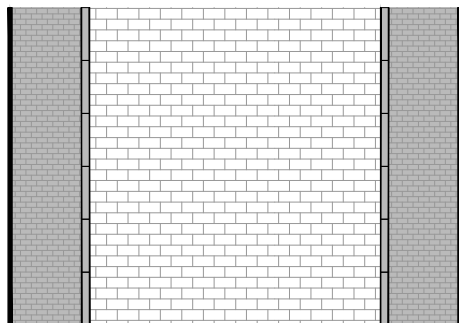
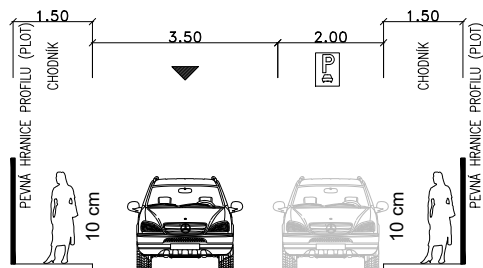


Příklad příčného uspořádání:

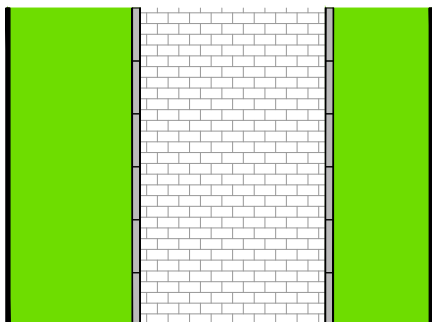
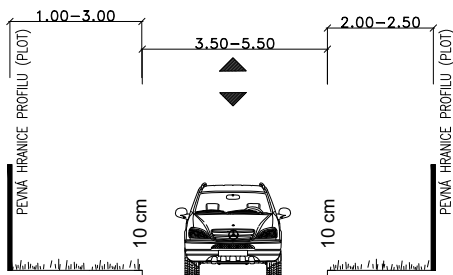
Současný stav:



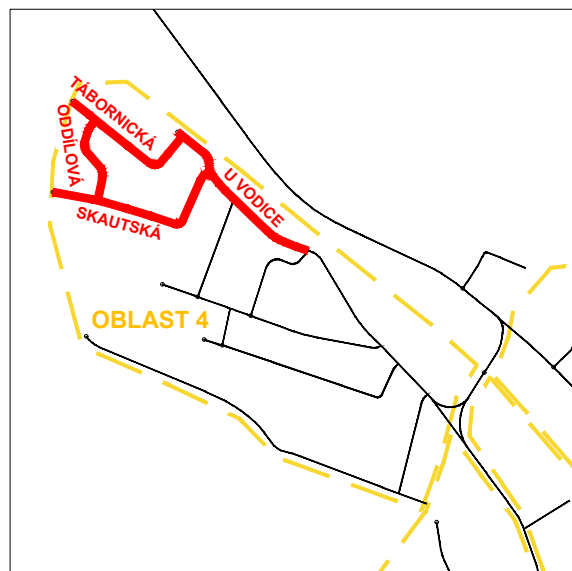
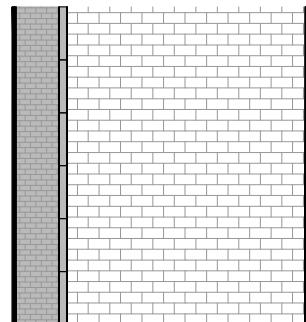
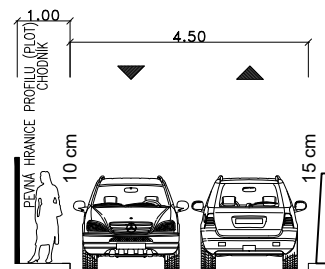
Oddílová, Tábornická



Skautská



U Vodice (Lomová - Tábornická)



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 5 - Ulice Do Hlinek

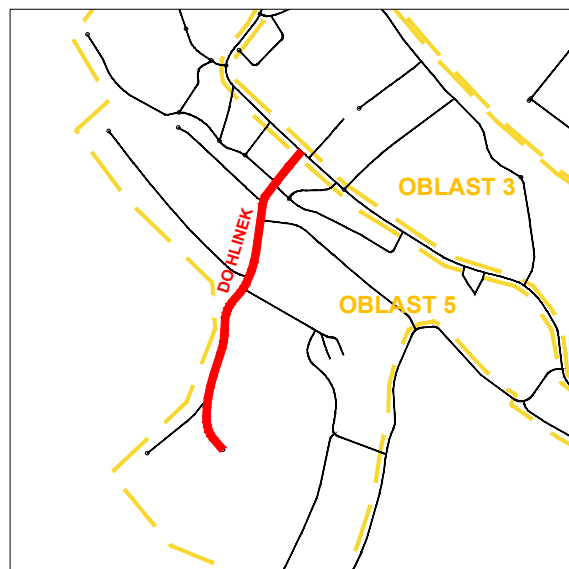
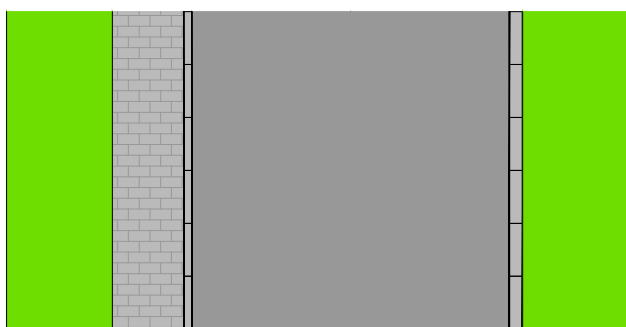
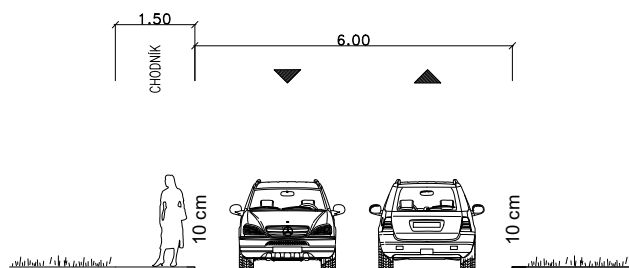
- Ulice spojuje centrum Kolovrat (napojení na ul. Mírová) se sportovním areálem na jihu. Plánuje se zde také výstavba nové školy, která zde zásadně ovlivní intenzity dopravy, a to zejména v ranních hodinách).
- V celé délce ulice se nachází jednostranný chodník. Na dvou místech je umístěn krátký parkovací pás s celkovou kapacitou 10 parkovacích míst. Šířka vozovky je 6,00 m a rychlost zde není nijak omezena.
- Přibližně polovina ulice je slepá a na jejím konci se nachází sportovní areál - několik hřišť, restaurace a parkovací plocha pro více než 50 vozidel.



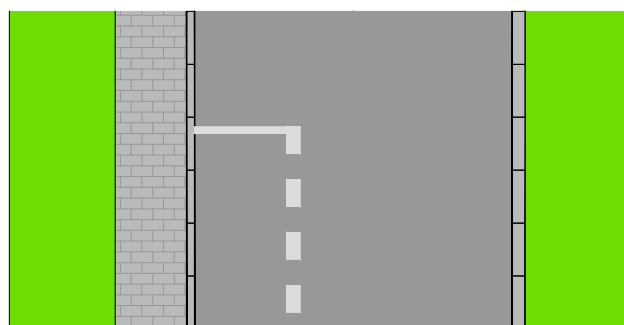
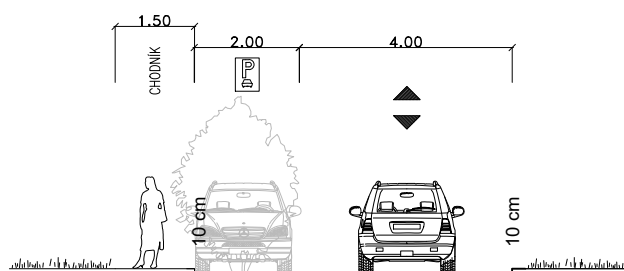
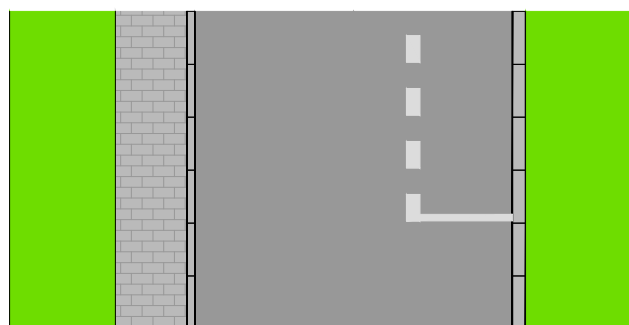
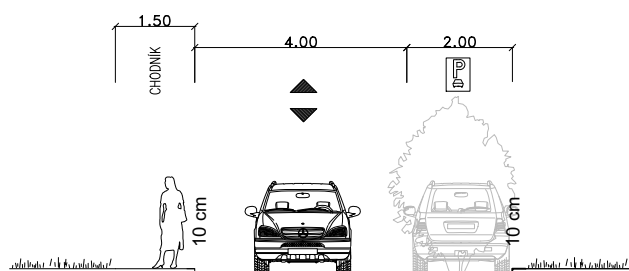
- Ulice by měla být součástí zóny 30 s doplněnými zklidňujícími prvky. Vhodné je například vyznačení střídavých parkovacích zálivů (namísto parkování možno doplnit ostrůvky zeleně). Taková úprava je možná i bez stavebních zásahů - vyznačení VDZ + montované prvky.
- Vhodnější a estetičtější, ale finančně náročnější, jsou pak stavební úpravy například i s možností zvýšených křižovatek Do Hlinek x Nad Topoly a Do Hlinek x U Jezu.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



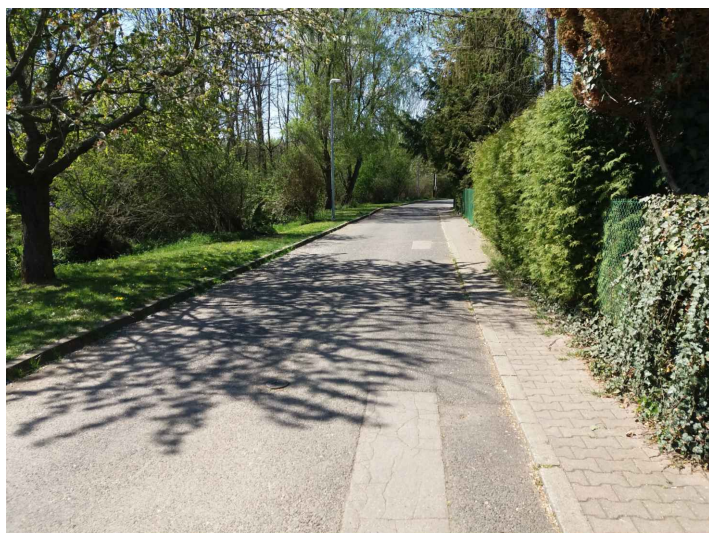
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 5 - Ulice Nad Topoly

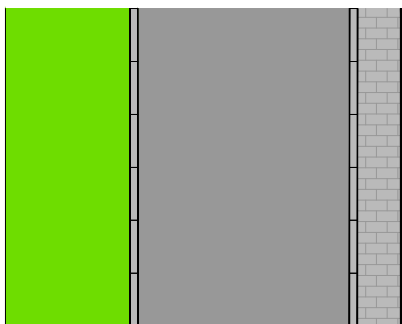
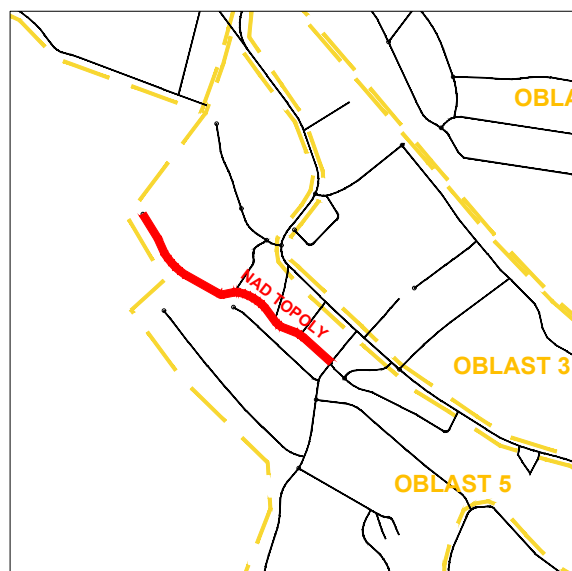
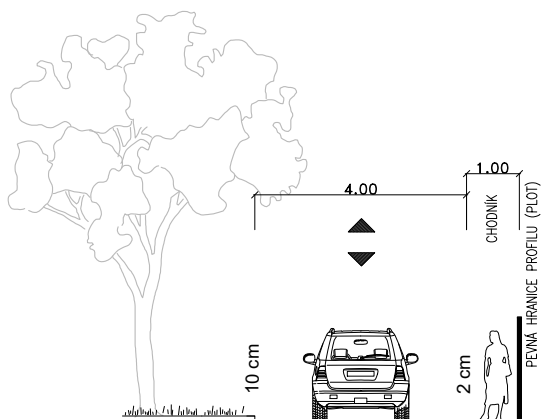
- Ulice Nad Topoly vede podél severní strany Říčanského potoka a napojuje se na ul. Do Hlinek.
- V současnosti bez úpravy dopravního režimu.
- Šířka vozovky je cca 4,00 m a navazuje na ní jednostranný chodník s nášlapem pouze 2 cm, chodník je navíc široký pouze 1,00 m a často do něj zasahuje přilehlá zeleň. Je tedy využíván jen minimálně a většina chodců jde přímo ve vozovce.



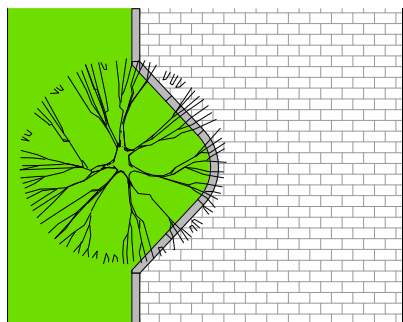
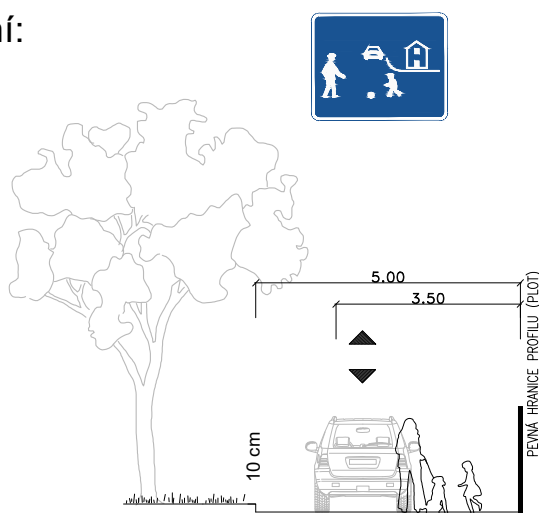
- V ulici je navržený režim obytné zóny, který více respektuje současné využívání ulice. Začátek zóny by měl být odsunut od ulice Do Hlinek tak, aby se v křižovatce ponechala přednost zprava (zklidnění vozidel přijíždějících shora od hasičské zbrojnice).
- Vzhledem k šířce ulice není možnost nestavebně vyznačit parkovací místa, v lokalitě je však potřeba parkování v ulici zcela minimální.
- Vyřešení nesprávně stavebně provedených křižovatek při přednosti zprava - již zmíněný problém psychologické přednosti. Například v křižovatkách s ul. Svažitá a Pod Zvoničkou. Tento problém je v současném stavu, ale přetrvává i v režimu obytných zón. Doporučená je tedy výměna a sjednocení povrchu v těchto křižovatkách.
- V případě rozsáhlejších stavebních úprav je doporučeno úplné odstranění chodníku a sjednocení povrchu i se sousedními ulicemi v rámci jedné obytné zóny. Možnost vytvoření šikan se zelení.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

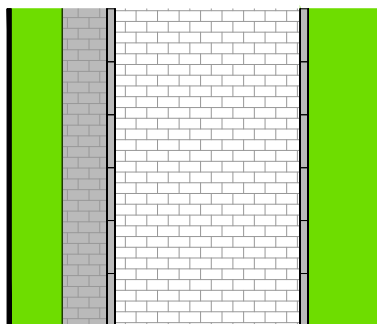
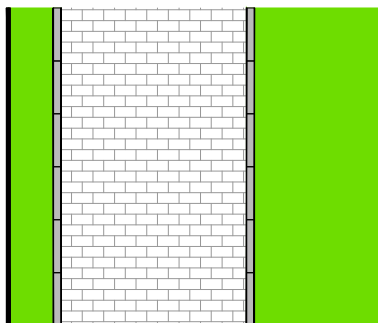
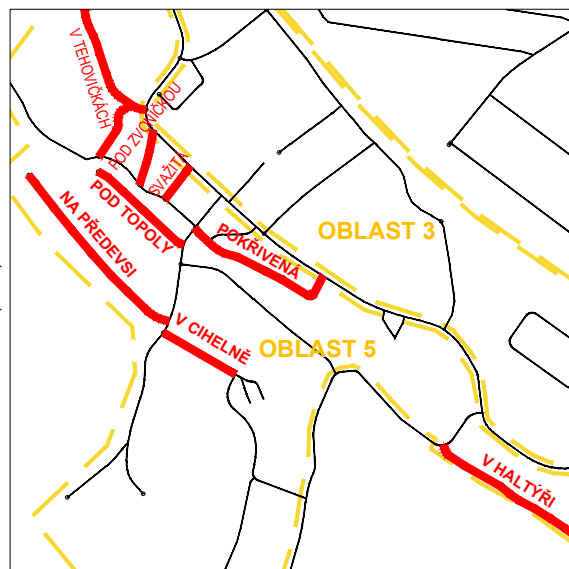
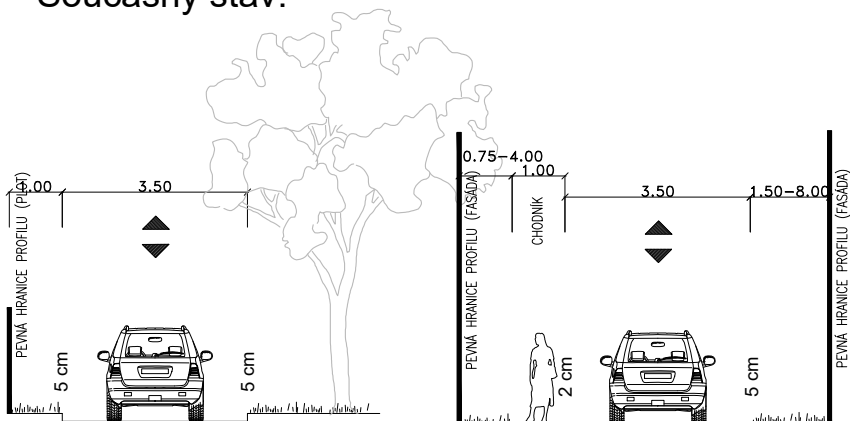
- OBLAST 5 - Ulice Na Předevsí, Pod Topoly, Pod Zvoničkou, Pokřivená, Svažitá, V Cihelně (Do Hlinek - křiž. u tenis. kurtu), V Haltýři, V Tehovičkách
- Jedná se o soubor ulic s charakterem obytných zón. Ulice Na Předevsí, V Cihelně a část ul. V Tehovičkách už jsou tak i označeny, ale zbylé ulice jsou bez upraveného režimu.
- Všechny tyto ulice mají dlážděný povrch s úzkou vozovkou (2,50 - 5,00 m) a jsou buď zcela bez chodníku, nebo s chodníkem s šířkou 1,00 m a bez převýšení (nášlap 2 cm).



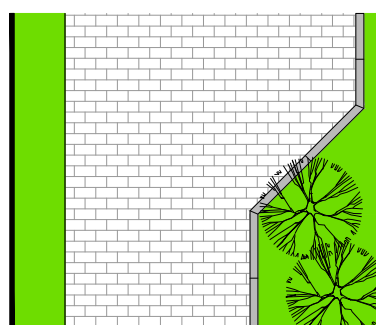
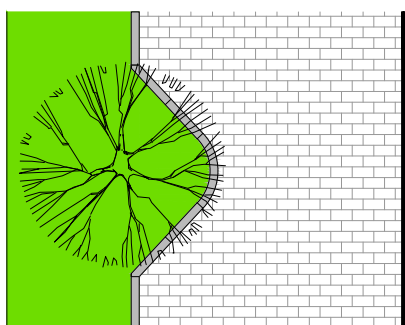
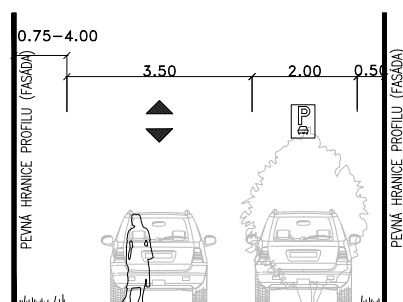
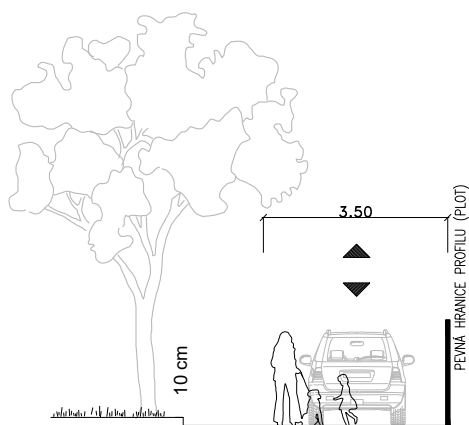
- Sjednocení dopravního režimu v ulicích na obytnou zónu. Kromě opatření na vjezdech není potřeba žádných zásadních úprav.
- Při rozsáhlejších rekonstrukcích opět platí možnost srovnání chodníků do jedné výškové úrovně (bez nášlapu) a rozdělení prostoru v ulicích pomocí šikan s vymezeným parkováním a zelení. Jedním z příkladů může být provedení ulice Na Předevsí.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



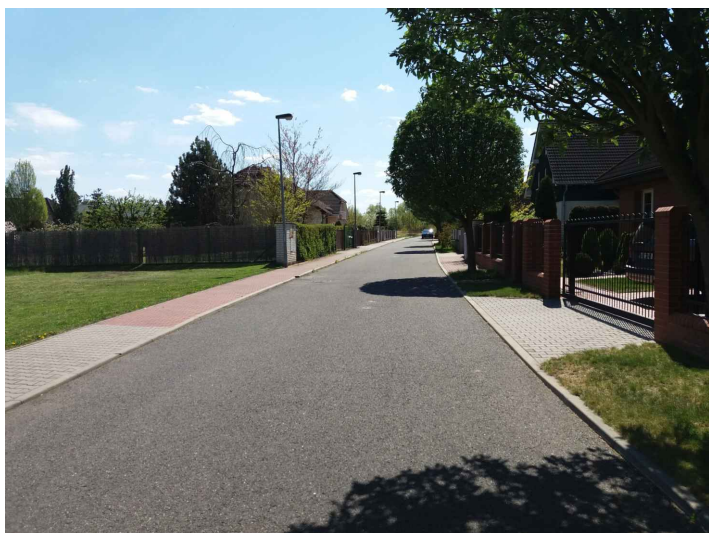
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 5 - Ulice Na Jílech a V Cihelně (křiž. u tenis. kurtu - Do Lipan)

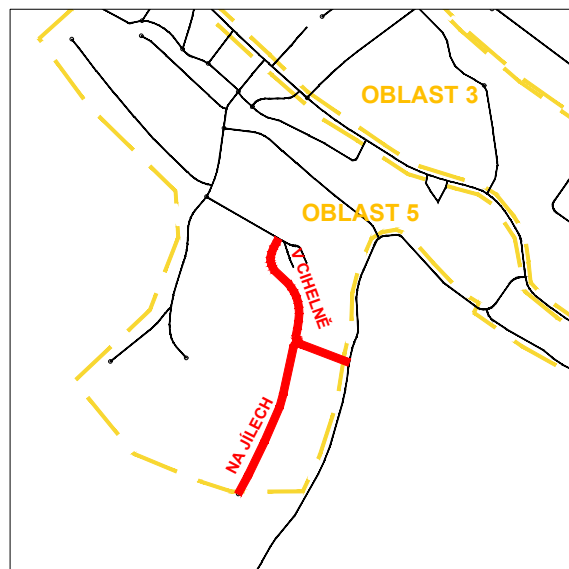
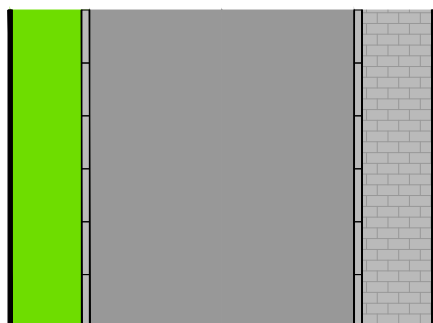
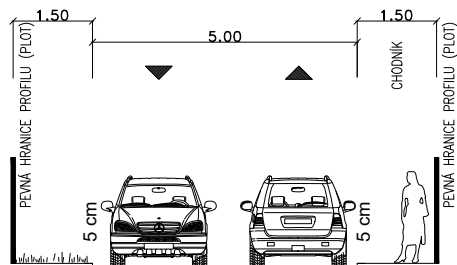
- Tyto ulice se nachází v jižní části Kolovrat mezi sportovním areálem a ul. Do Lipan.
- V současnosti jsou v režimu obytné zóny, přestože mají obě ulice jednostranný zvýšený chodník. V ulici Na Jílech je toto zvýšení minimální (cca 5 cm), v částech ul. V Cihelně se ale pohybuje mezi 10 - 15 cm.
- Šířka vozovky je v obou ulicích 5,00 m, šířka chodníku 1,50 m.



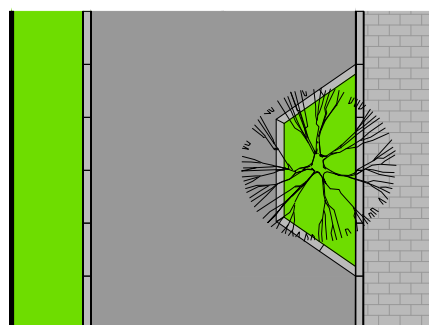
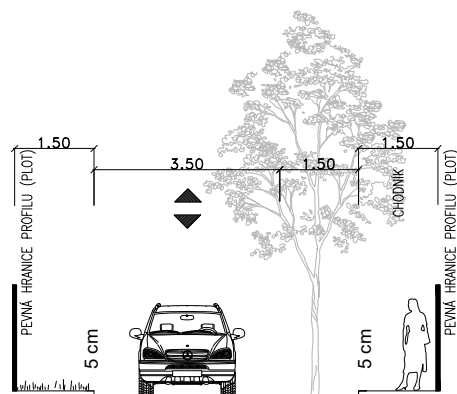
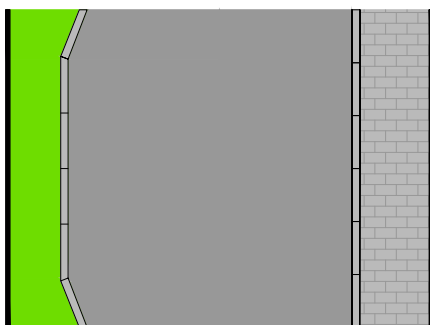
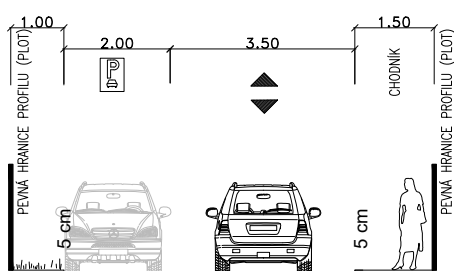
- Ulice mají spíše charakter zóny 30, ale vzhledem k jejich současnému vyznačení jako obytné zóny a vzhledem k návaznosti na druhý úsek ul. V Cihelně (od ul. Do Hlinek) se doporučuje režim obytné zóny ponechat.
- Malým posunem obrub v zeleni je možné vytvoření několika parkovacích míst, případně jejich vyznačení na současných zpevněných plochách.
- Doplnění ostrůvků zeleně do vozovky (menší stavební zásah), nebo v budoucnu nahradit současný chodník zelení.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



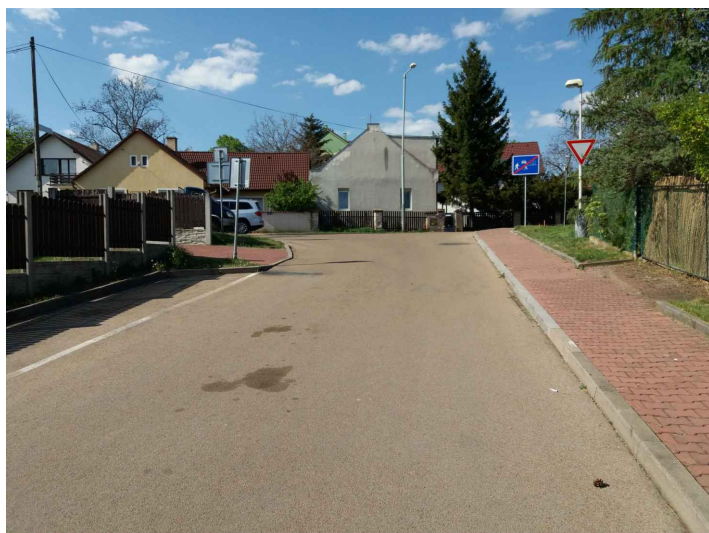
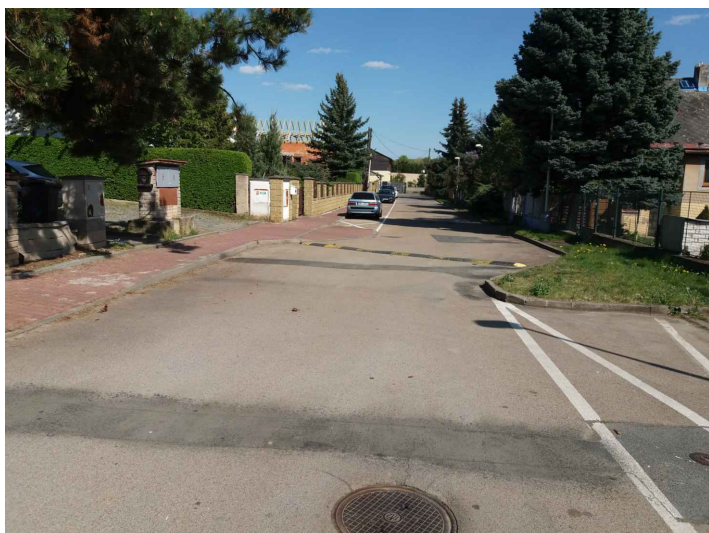
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 5 - Ulice Nad Nádrží

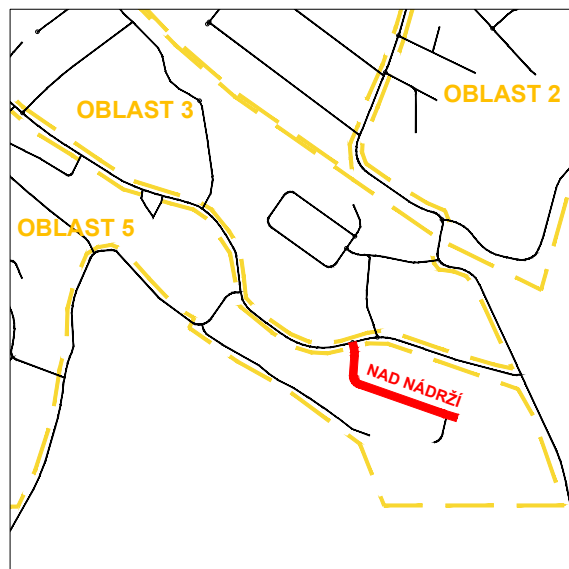
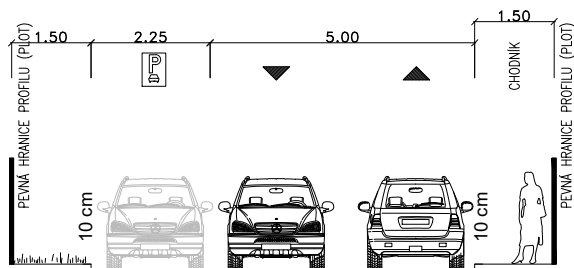
- Ulice v jihovýchodní části Kolovrat, napojuje se na ulici Mírová a končí vjezdem na koupaliště.
- Asfaltová vozovka má šířku 7,00 - 7,25 m a je na ní vyznačen parkovací pruh. V polovině ulice je při pravé straně a následně je přes šikanu se zúžením a zpomalovacím prahem převedeno na levou stranu.
- Ulice je v režimu obytné zóny a v celé ulici je jednostranný zvýšený chodník široký 1,50 m.



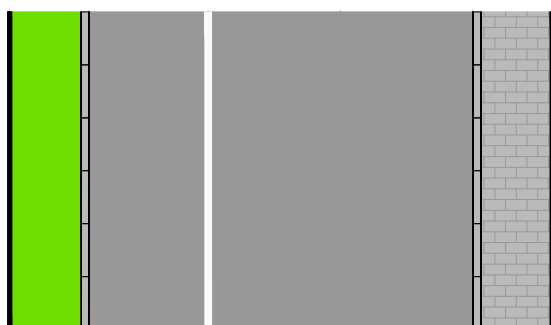
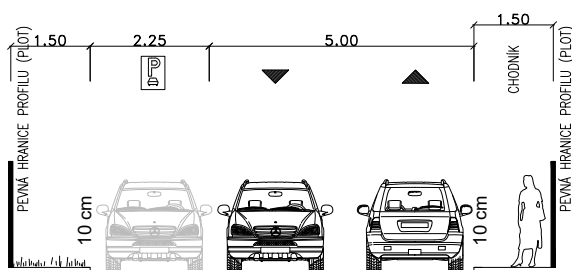
- Vzhledem k šířce vozovky a zvýšenému chodníku by zde byla vhodná spíše zóna 30. Při jejím zavedení dopravním značením zde nejsou nutné žádné úpravy.
- Za zvážení stojí úprava křižovatky s ul. Mírová, a to nehledě na zvolený režim v ulici. Poloměry oblouků jsou tu příliš velké a pěší vazba po jižní straně ulice Mírová není zcela bezpečná. Opatření na vjezdu do zóny by mělo být razantnější (zvýšený chodníkový přejezd).

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST 5 - Ulice U Jezu

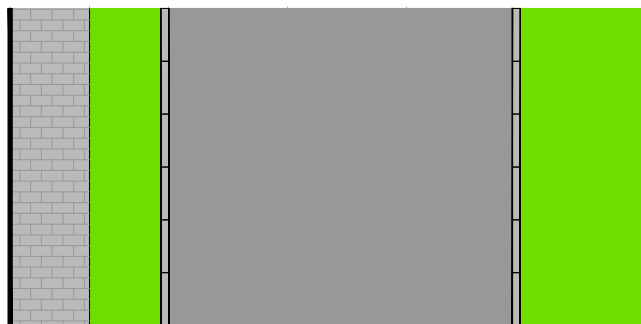
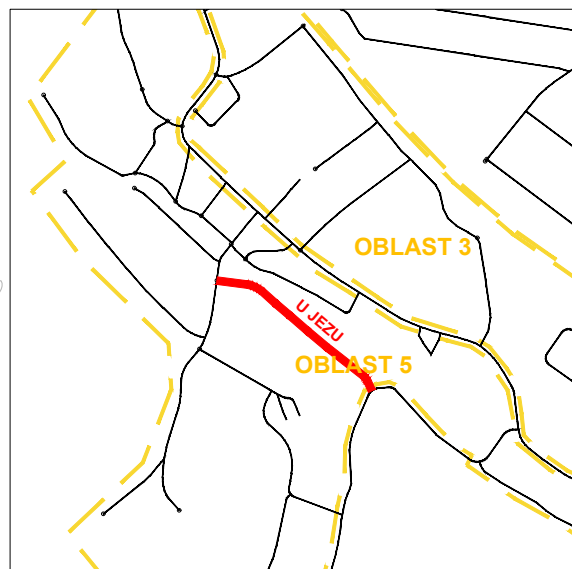
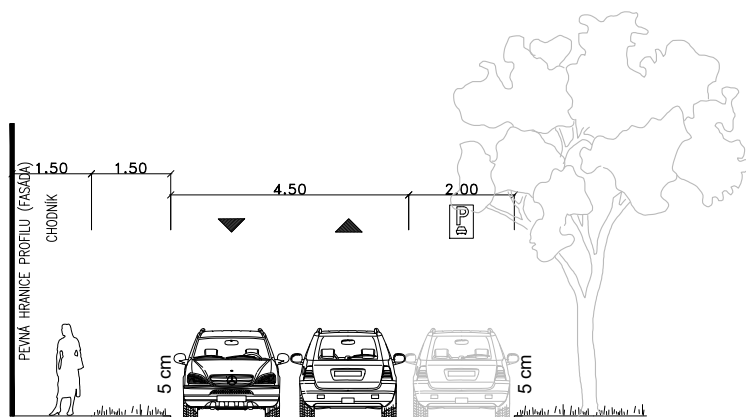
- Spojnice mezi ulicemi Do Lipan a Do Hlinek, vede souběžně s ulicí Mírová.
- Základní šířka vozovky je 4,50 m. Na dvou místech je v zeleni zhotoven parkovací záliv, každý pro 2-3 vozidla. Přibližně v polovině ulice je jednostranný zvýšení chodník, v druhé polovině v okolí rybníka však chodník chybí.
- V ulici není stanoven žádný zvláštní dopravní režim.



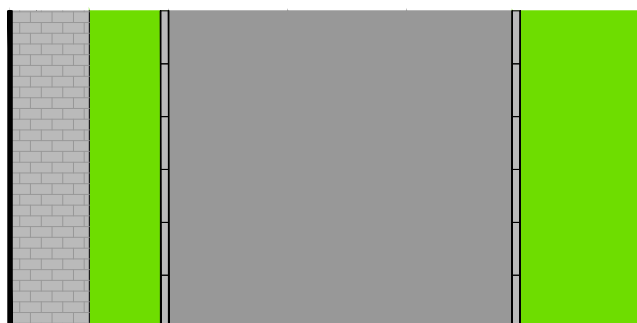
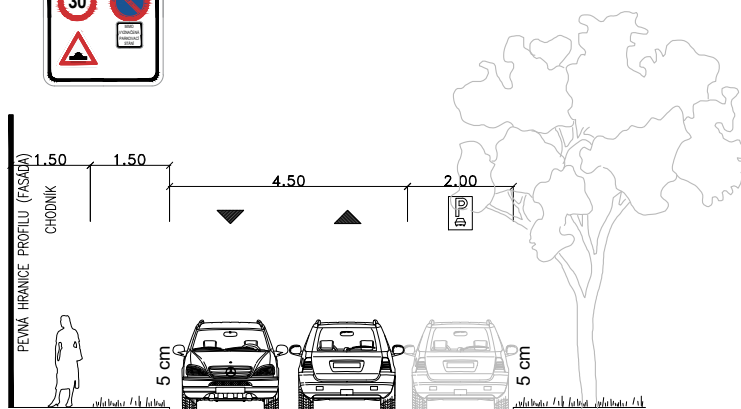
- V návrhu se počítá se zavedením zóny 30. V budoucnu by bylo vhodné dotáhnout chodník podél rybníka až k ulici Do Hlinek.
- Doplnění vjezdového opatření v křižovatce s ulicí Do Lipan.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST LIPANY - Ulice Do Kopečka a V Listnáčích

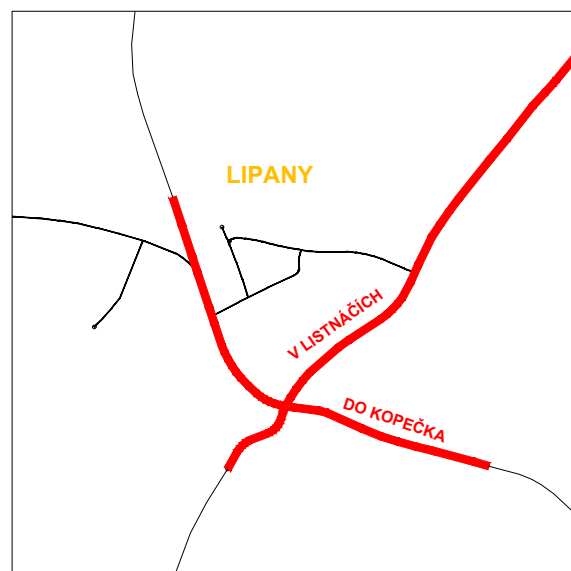
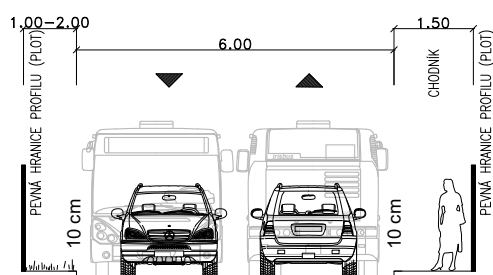
- Jedná se o ulice vyššího významu spojující okolní obce. Ulice V Listnáčích navazuje na ul. Do Lipan a spojuje tak Lipany s Kolovraty. Směrem na jih pak vede do Kuřín. Ulice Do Kopečka spojuje Lipany z jedné strany s Uhřetěvesí a z druhé s Říčany.
- Ulice V Listnáčích má chodník pouze v centru Lipan, a to částečně oboustranný a částečně úzký jednostranný (přístup ke kostelu). Dále je stejně jako ulice Do Lipan bez chodníku. Standardní šířka vozovky se pohybuje kolem 6,00 m s lokálními zúženími, např. na šířku cca 4,50 m u kostela.
- Ulice Do Kopečka má v zástavbě zpravidla jednostranný chodník a šířka vozovky je 6,00 m. Dochází zde však k lokálnímu zúžení až na 3,50 m.



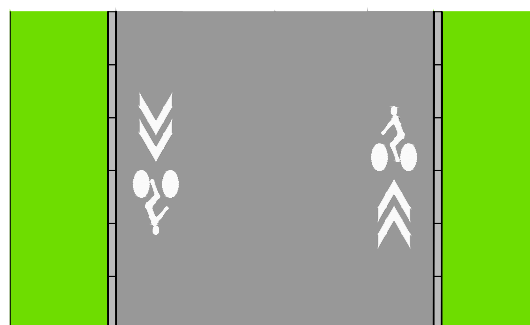
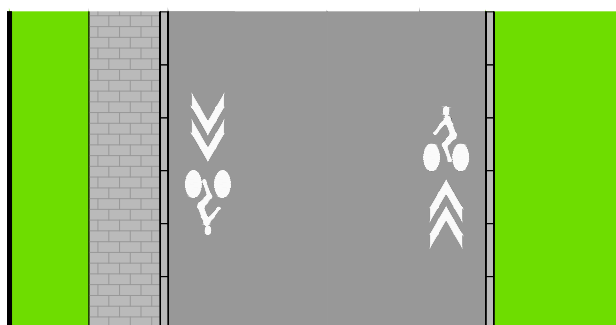
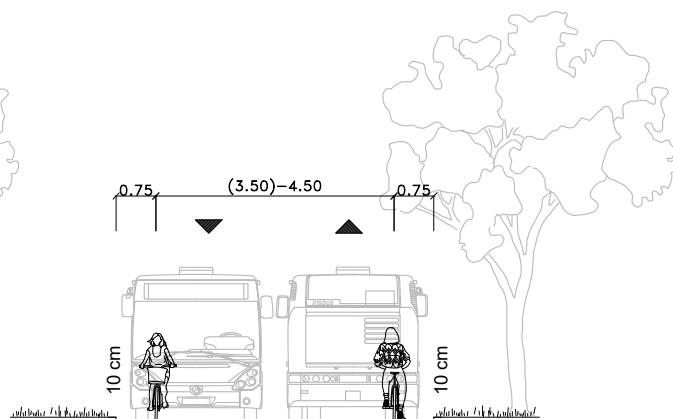
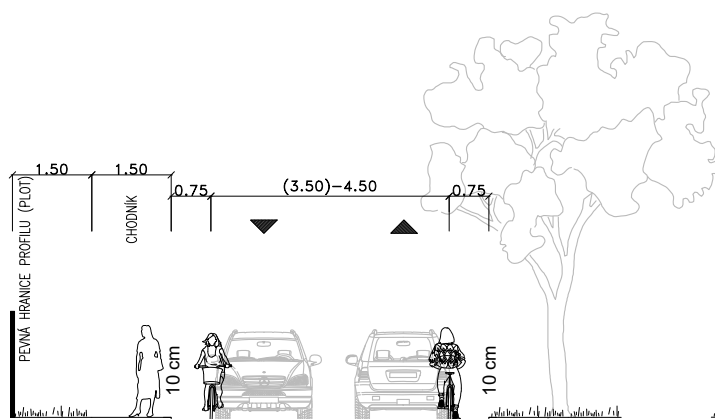
- V obou ulicích je možné vyznačit piktogramový cyklokoridor, který bude upozorňovat na pohyb cyklistů mezi obcemi, ale neplynou z něj žádná nová práva a povinnosti.
- Podél severní části ulice V Listnáčích by měla vzniknout nová stezka pro chodce a cyklisty.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST LIPANY - Ulice Do Potoků

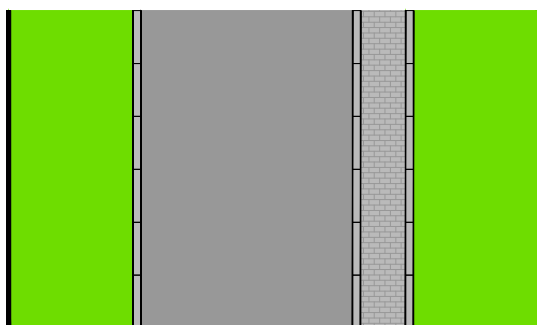
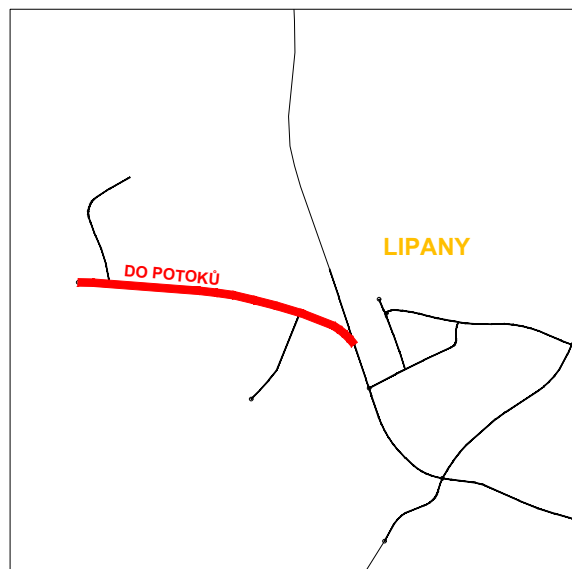
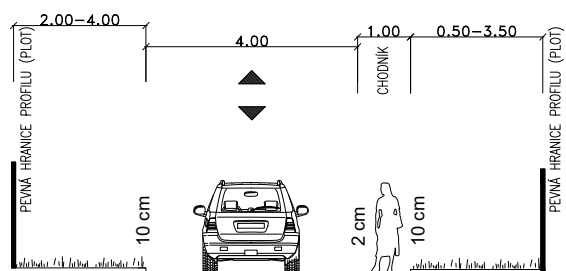
- Jedná se prakticky o slepou komunikaci v nejzápadnější části Lipan, která se napojuje na ul. Do Kopečka.
- Šířka vozovky je 4,00 m a v celé délce ulice je jednostranný 1,00 m široký chodník. Ten však není kvůli zeleni a blízkosti zaparkovaných vozidel tak často využíváný.
- V ulici není stanoven žádný zvláštní dopravní režim.



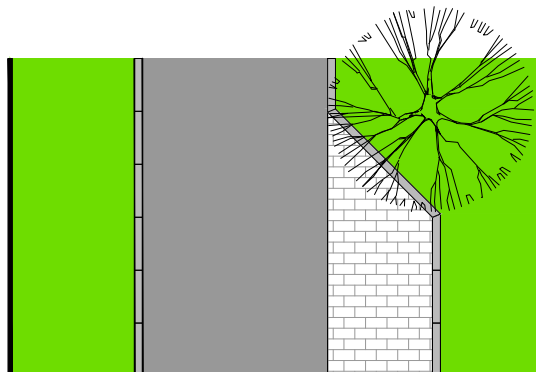
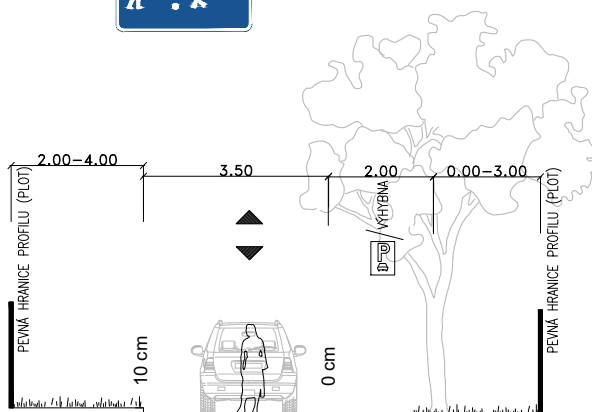
- Doporučuje se zřízení obytné zóny v celé délce ulice už od křižovatky s ul. Do Kopečka.
- Stavební vymezení několika parkovacích míst tam, kde se v současnosti parkuje na zatravněném páse.
- V rámci rozsáhlejších stavebních úprav celkové odstranění chodníku a vytvoření zklidněné obytné zóny.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



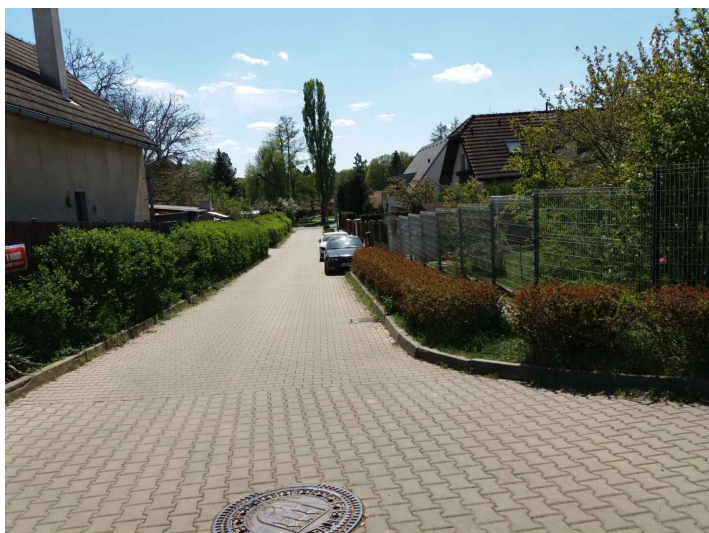
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST LIPANY - Ulice K Nádrži

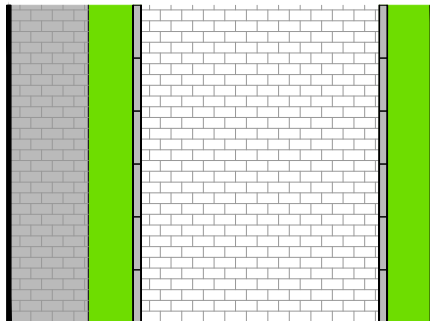
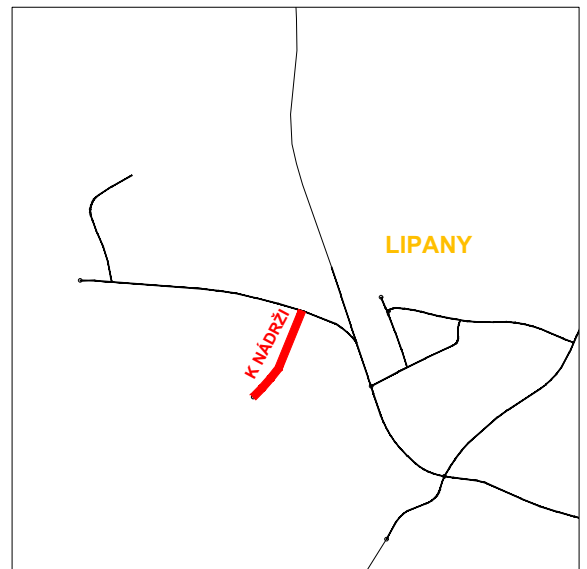
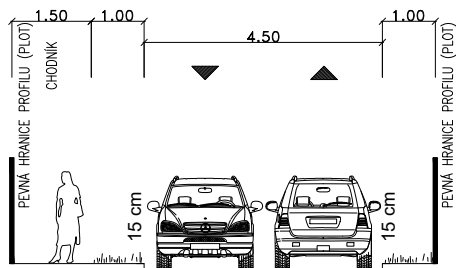
- Krátká ulička spojující malou rekreační plochu u nádrže s ulicí Do Kopečka.
- Šířka vozovky je 4,50 m s možností vyhnutí se protijedoucímu vozidlu. Jsou zde vymezena 2 parkovací místa. Podél celé ulice je jednostranný chodník oddělený výškovým rozdílem a pásem zeleně.
- V ulici není stanoven žádný zvláštní dopravní režim.



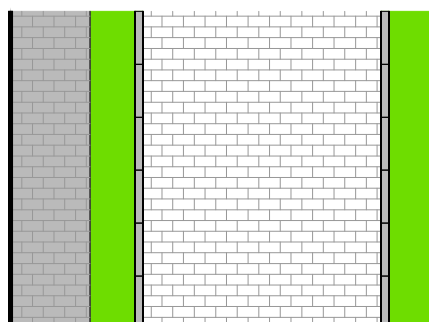
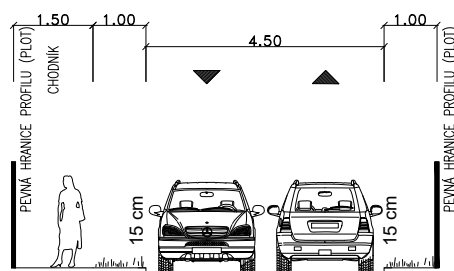
- Doporučuje se sloučit do jedné obytné zóny společně se sousední ulicí Do Potoků.
- Nejsou navrženy žádné úpravy.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



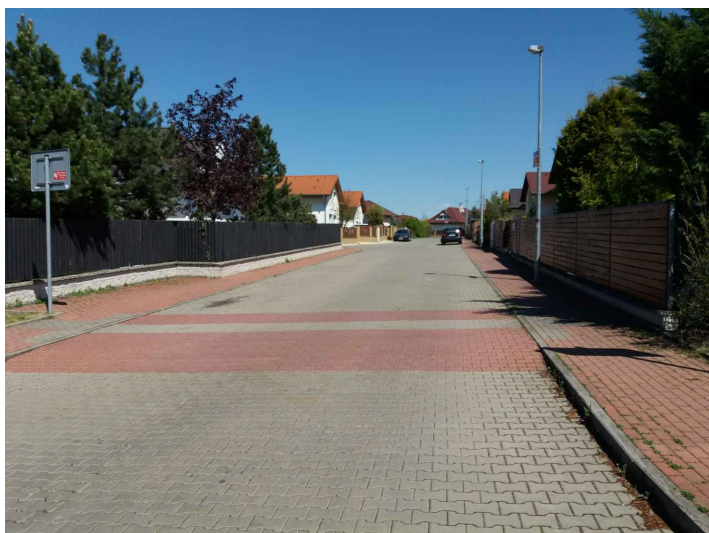
Navrhované řešení:



Katalog komunikací s příčným uspořádáním

- OBLAST LIPANY - Ulice Novolipanská a Za Statky

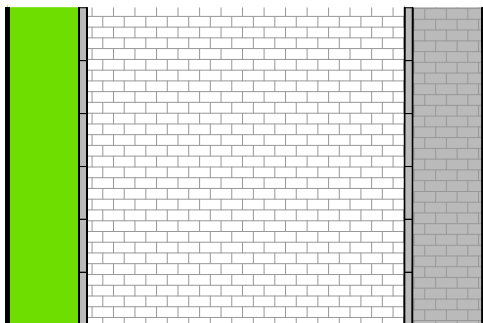
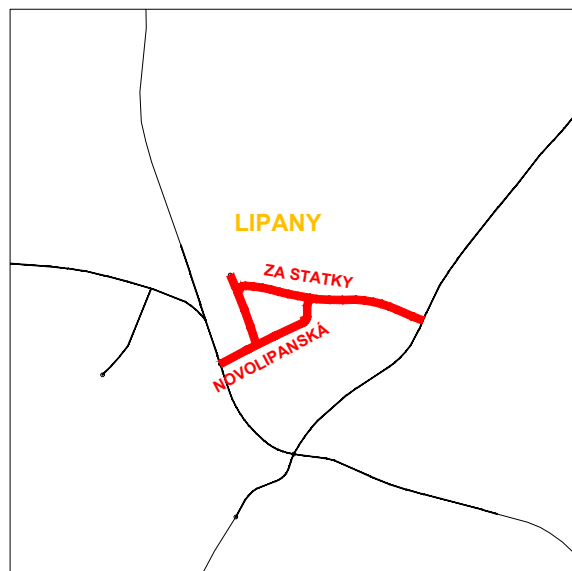
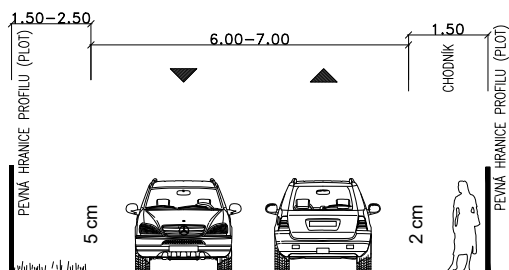
- Jedná se o ulice v obytném souboru mezi ul. Do Kopečka a v Listnáčích.
- V současném stavu jsou v režimu obytné zóny, avšak s velmi rozdílnými parametry komunikací.
- Část ulice Za Statky (mezi středem a koncem el. Novolipanská) můžeme považovat za vzorovou obytnou zónu - šířka vozovky je 3,50 m, není zde chodník, parkovací stání jsou vymezena a celý úsek je proložen zelenými ostrůvky.
- Oproti tomu ulice Novolipanská a východní část ul. Za Statky mají šířku vozovky 6,00 - 7,00 m a jednostranný (částečně oboustranný) chodník. Jsou tu tak velmi rozsáhlé dlážděné plochy s minimem zeleně a s nelegálně zaparkovanými vozidly.



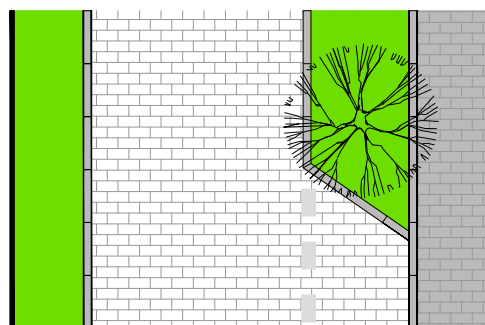
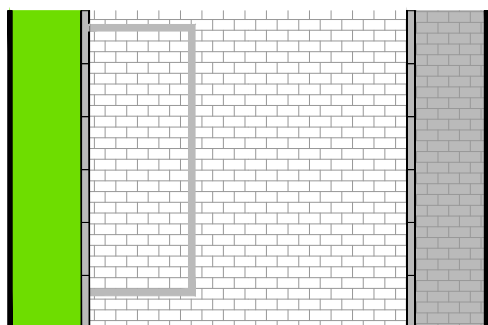
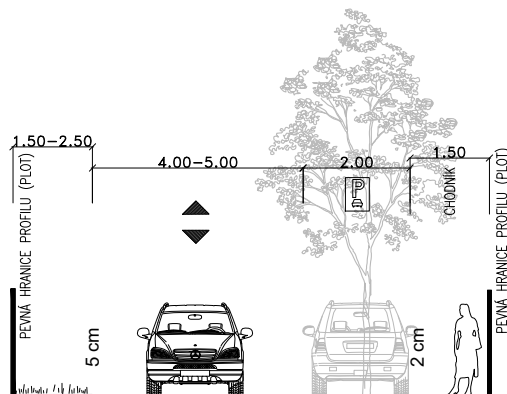
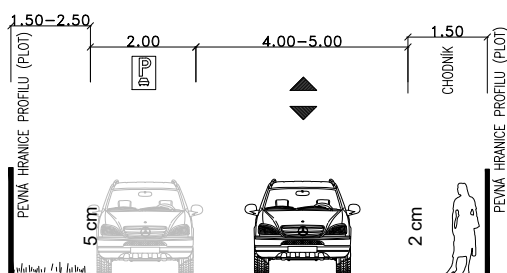
- Nestavebním řešením možno střídavě vyznačit některá parkovací místa + vhodné doplnění zeleně (betonové květináče)
- Stavebními úpravami možno více rozšířit zeleň, vytvořit z ní šikany a střídavá parkovací stání. Rozlehlá dlážděná plocha se tak rozdělí na příjemnější prostor.

Příklad příčného uspořádání:

Současný stav:



Navrhované řešení:





LEGENDA

PODKLAD

- hranice parcel
- □ □ hranice území MČ Praha-Kolovraty
- - - - - plánované dopravní stavby - předběžná koordinace

STAV

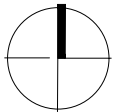
- █ MK I. třídy
- █ MK II. třídy
- █ MK III. třídy
- █ MK IV. třídy, D1 - smíšený provoz (vč. motorové dopravy)
- █ MK IV. třídy, D2 - chodníky, stezky a pěšiny (bezmotorová doprava)
- █ Úč. kom. - zpevněná
- █ Úč. kom. - nezpevněná

NÁVRH

- ■ ■ změna na MK III. třídy
- ■ ■ změna na MK IV. třídy - smíšený provoz
- ■ ■ změna na MK IV. třídy pro bezmotorovou dopravu (nové propojení)

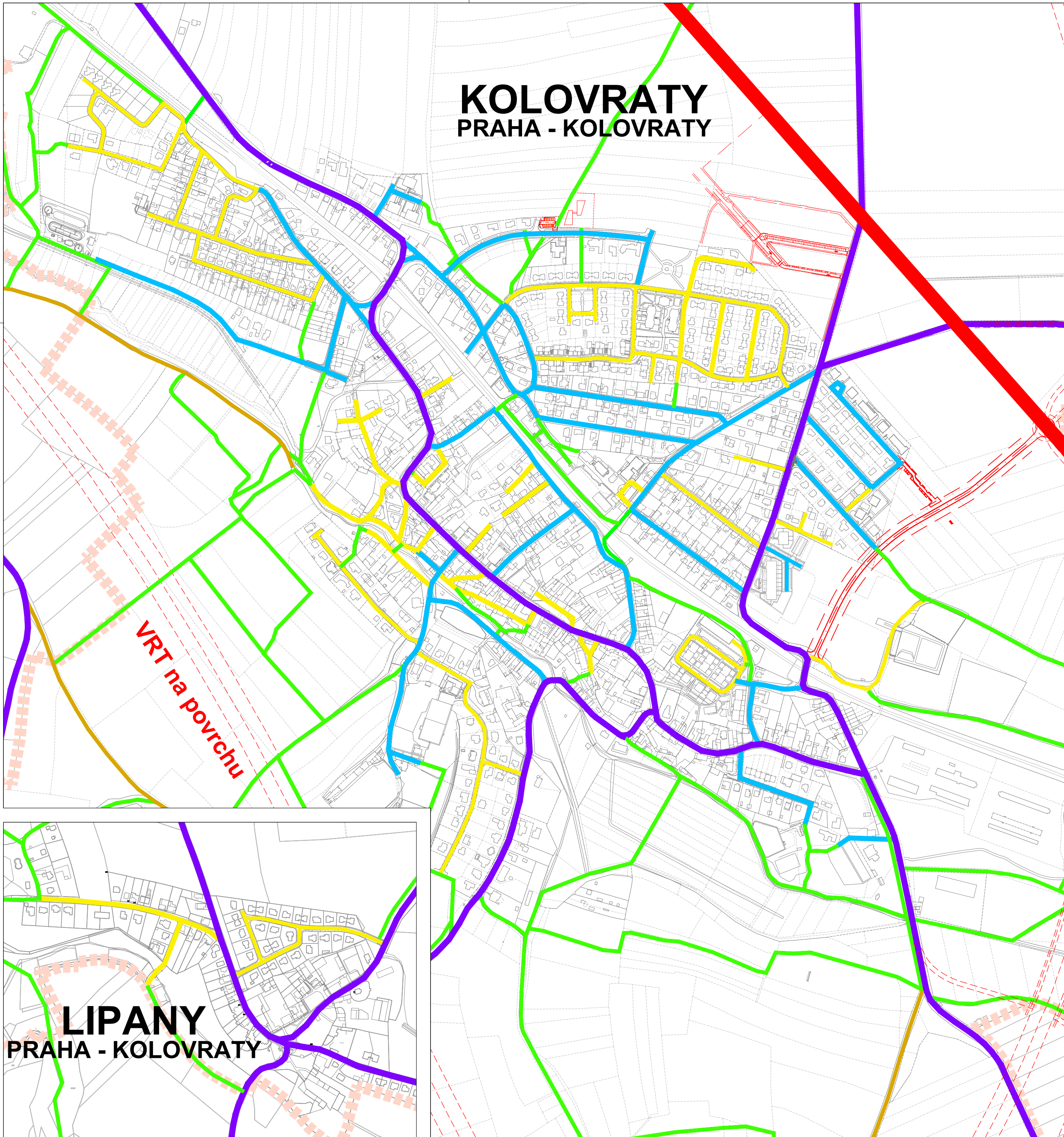


Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346		
dodavatel:	Ing. Květoslav Sýrový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com Ing. Petr Kohout		
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY		
příloha:	NÁVRHY NAVRHOVANÉ ZMĚNY VÝZNAMU KOMUNIKACÍ		
formát:	A2	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 5 000	číslo přílohy:	B.4a



LEGENDA

PODKLAD

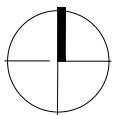
- hranice parcel
- ■ ■ hranice území MČ Praha-Kolovraty
- - - - - plánované dopravní stavby - předběžná koordinace

NÁVRH

- █ MK I. třídy
- █ MK II. třídy
- █ MK III. třídy
- █ MK IV. třídy, D1 - smíšený provoz (vč. motorové dopravy)
- █ MK IV. třídy, D2 - chodníky, stezky a pěšiny (bezmotorová doprava)
- █ Úč. kom. - nezpevněná

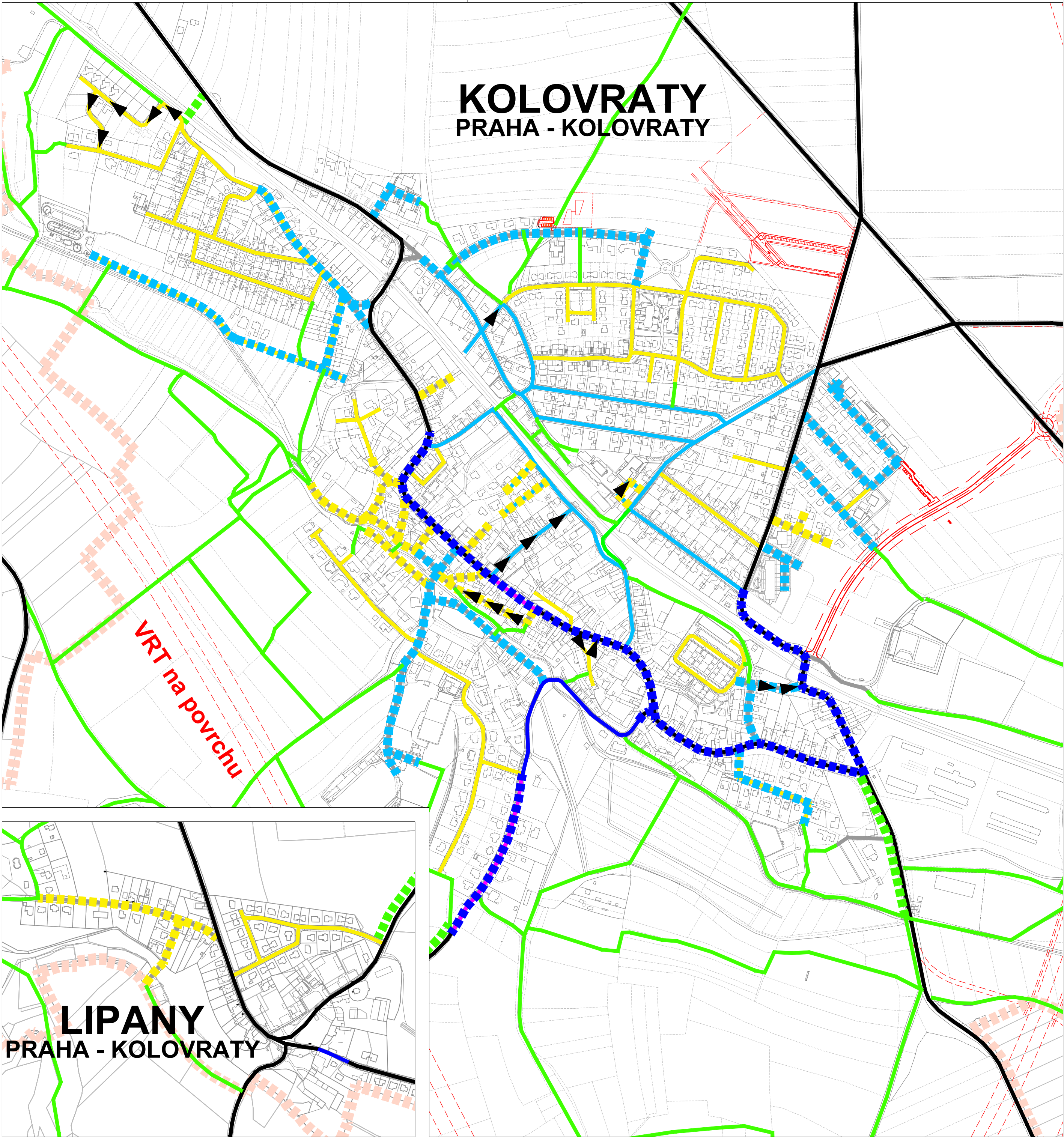


Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha 6, Kolovraty, 103 00 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346		
dodavatel:	Ing. Květoslav Srový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, srovky.k@gmail.com Ing. Petr Kohout		
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY		
příloha:	NÁVRHY FINÁLNÍ VÝZNAM KOMUNIKACÍ		
formát:	A2	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 5 000	číslo přílohy:	B.4b



LEGENDA

PODKLAD

- hranice parcel
- hranice území MČ Praha-Kolovraty
- plánované dopravní stavby - předběžná koordinace

STAV

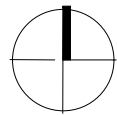
- cesty pro bezmotorovou dopravu, polní cesty
- zklidněné ulice - obytná zóna
- zklidněné ulice - zóna 30
- zklidněné úseky - rychlost 30km/h
- zklidněné úseky - rychlost 40 km/h
- málo zatížená silnice bez opatření
- intenzivním provozem zatížená silnice bez opatření
- jednosměrné komunikace

NÁVRH

- nové cesty pro bezmotorovou dopravu
- změna na obytnou zónu
- změna na zónu 30
- lokální snížení rychlosti na 30 km/h

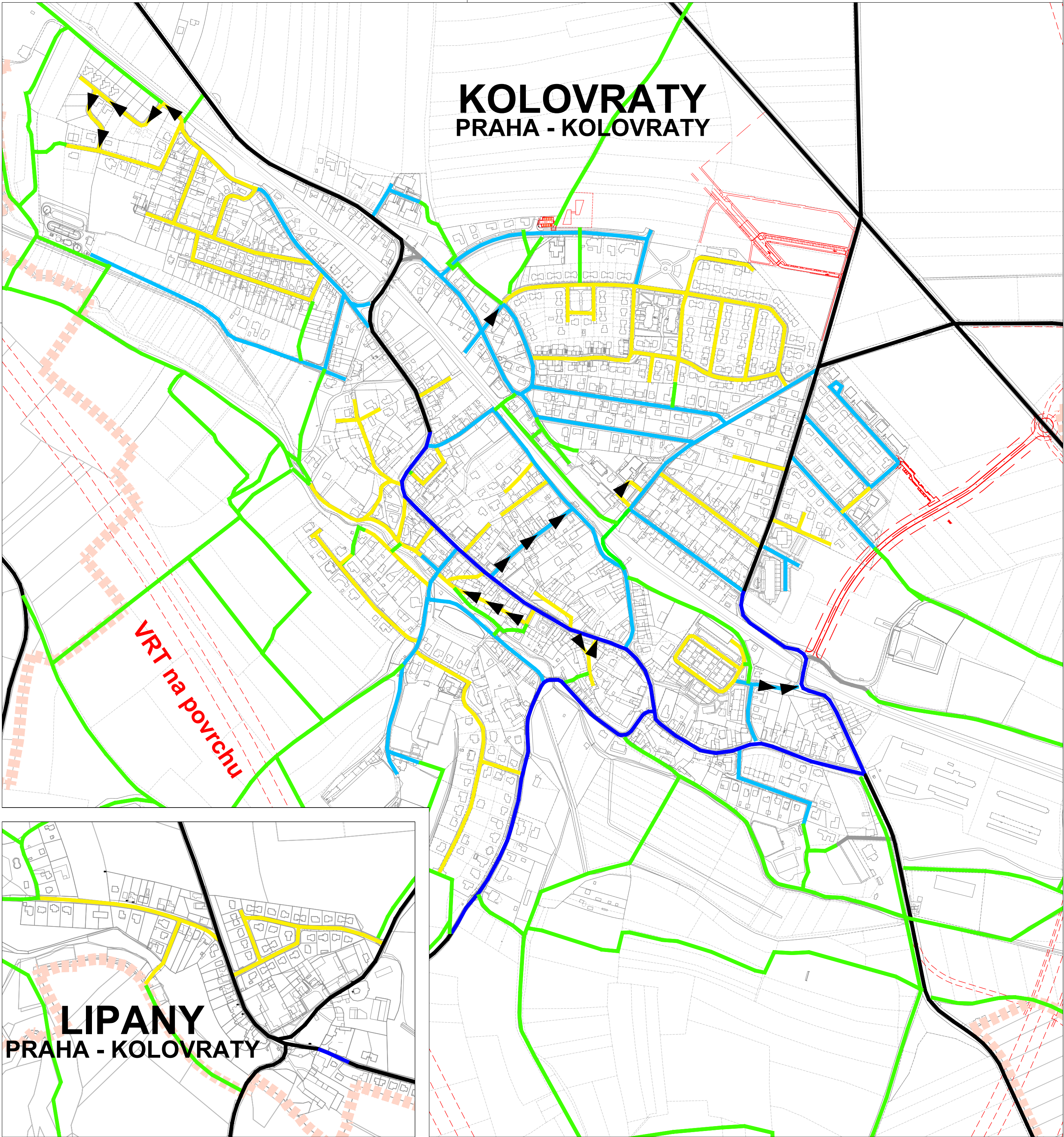


Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346		
dodavatel:	Ing. Květoslav Srovný Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, srovn.k@gmail.com Ing. Petr Kohout		
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY		
příloha:	NÁVRHY NAVRHOVANÉ ZMĚNY DOPRAVNÍCH REŽIMŮ		
formát:	A2	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 5 000	číslo přílohy:	B.5a



LEGENDA

PODKLAD

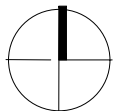
- hranice parcel
- hranice území MČ Praha-Kolovraty
- plánované dopravní stavby - předběžná koordinace

NÁVRH

- cesty pro bezmotorovou dopravu, polní cesty
- zklidněné ulice - obytná zóna
- zklidněné ulice - zóna 30
- zklidněné úseky - rychlost 30 km/h
- zklidněné úseky - rychlost 40 km/h
- málo zatížená silnice bez opatření
- intenzivním provozem zatížená silnice bez opatření
- jednosměrné komunikace

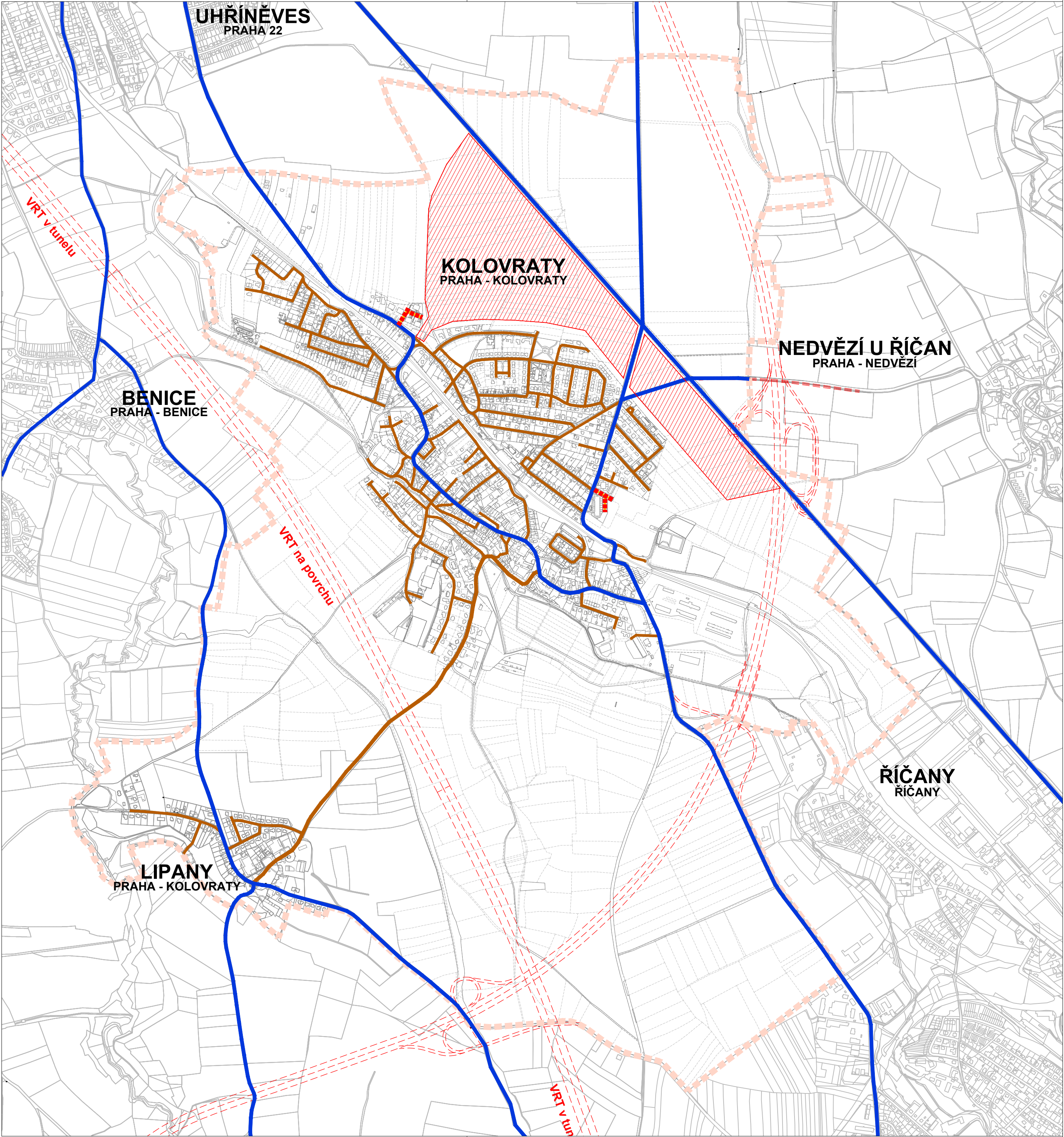


Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346		
dodavatel:	Ing. Květoslav Srovy Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, srovy.k@gmail.com Ing. Petr Kohout		
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY		
příloha:	NÁVRHY FINÁLNÍ DOPRAVNÍ REŽIM		
formát:	A2	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 5 000	číslo přílohy:	B.5b



LEGENDA:

STAV:



Hranice území

vlastník



Hl. m. Praha



Hl. m. Praha



Soukromé

správce

TSK

MČ Praha - Kolovraty

komunikace nepřevzaté do správy

NÁVRH:



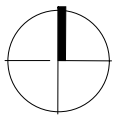
Komunikace přebírané do správy MČ Praha - Kolovraty



Komunikace vzniklé v souvislosti s novou zástavbou přejdou do správy MČ Praha - Kolovraty



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



mapový podklad: IPR

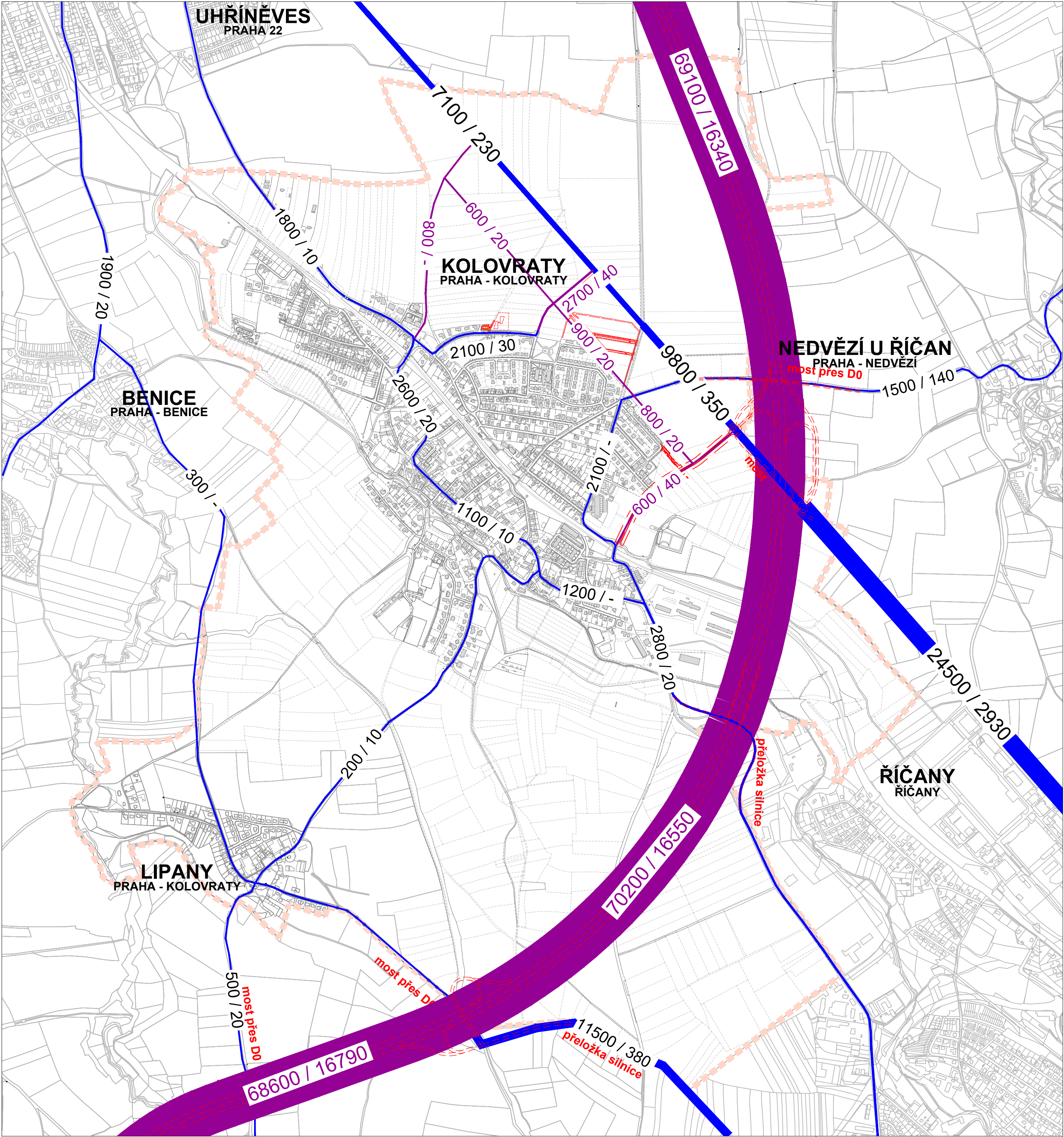
objednatel: Městská část Praha - Kolovraty
Mírová 364/34, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110
IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346

dodavatel: Ing. Květoslav Sýrový
Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110
tel. +420 731 701 027, sylvy.k@gmail.com
Ing. Petr Kohout

akce: GENEREL KOMUNIKACÍ
MČ PRAHA - KOLOVRATY

příloha: NÁVRHY
NAVRHOVANÁ SPRÁVA, VLASTNICTVÍ A ÚDRŽBA

formát:	A2	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 10 000	číslo přílohy:	B.6



LEGENDA:

PODKLAD

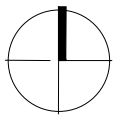
- hranice parcel
- hranice území MČ Praha - Kolovraty
- plánované dopravní stavby - předběžná koordinace

PREDIKCE INTENZIT

- plánované komunikace - počítá s nimi územní plán, ale ještě nejsou vystavěné
- významné komunikace procházející řešeným územím
- 70200 / 16550 modelová predikce intenzity vozidel za 0-24 hod. za průměrný pracovní den, všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t mimo BUS PID
- model je zpracován pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy

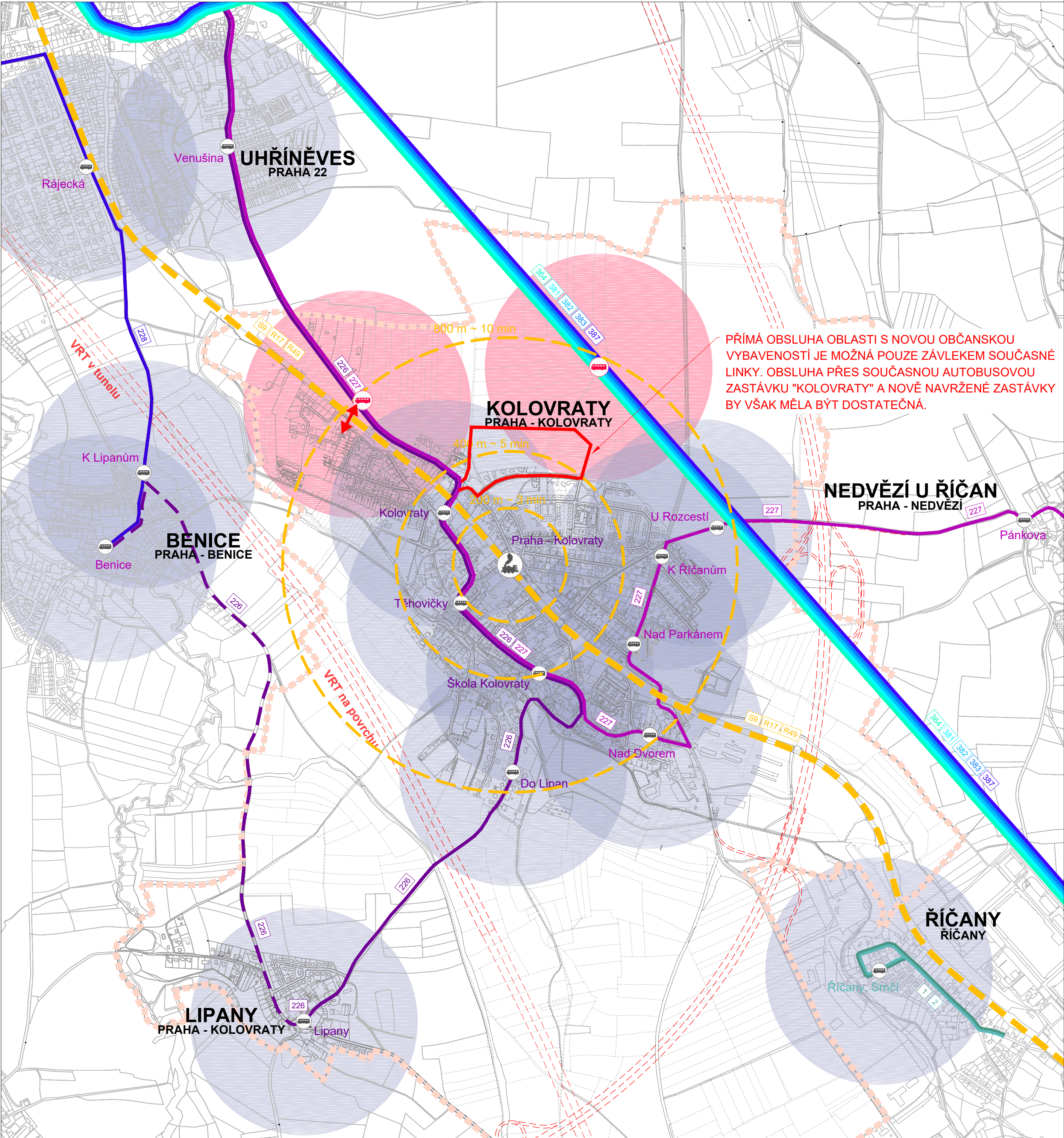


Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346	
dodavatel:	Ing. Květoslav Sýrový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, sylvy.k@gmail.com Ing. Petr Kohout	
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY	
příloha:	NÁVRHY PREDIKOVANÉ INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY	
formát:	A2	datum: 08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 10 000	číslo přílohy: B.7



LEGENDA:

Internacionální



Název zastávky

Linka PID - BUS

Linka PID - VLAK

Autobusová zastávka - stav / výhled

Vlaková zastávka

Číslo linky

Izochrona dostupnosti - současné zastávky
200 m (do 3 min. chůze)

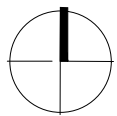
Izochrona dostupnosti - navrhované zastávky
200 m (do 3 min. chůze)

Hranice území

PŘÍMÁ OBSLUHA OBLASTI S NOVOU OBČANSKOU
VYBAVENOSTÍ JE MOŽNÁ POUZE ZÁVLEKEM SOUČASNÉ
LINKY. OBSLUHA PŘES SOUČASNOU AUTOBUSOVOU
ZASTÁVKU "KOLOVRATY" A NOVĚ NAVRŽENÉ ZASTÁVKY
BY VŠAK MĚLA BÝT DOSTATEČNÁ.



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



mapový podklad: IPR

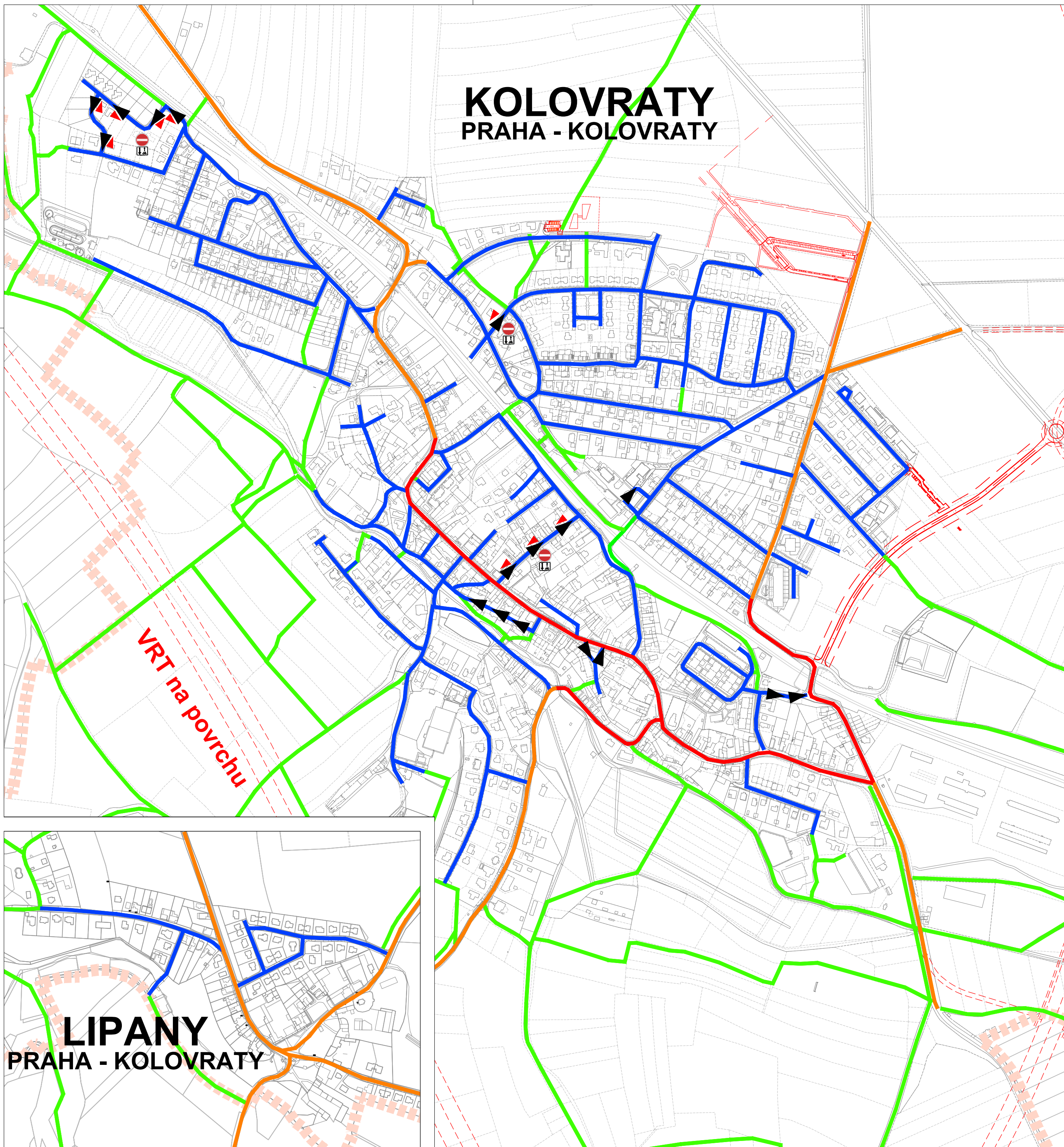
objednatel: Městská část Praha - Kolovraty
Mírová 364/34, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110
IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346

dodavatel: Ing. Květoslav Syrový
Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110
tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com
Ing. Petr Kohout

akce: GENEREL KOMUNIKACÍ
MČ PRAHA - KOLOVRATY

příloha: NÁVRHY
NAVRHOVANÁ OBSLUHA VEŘEJNOU DOPRAVOU

formát: A2 datum: 08 / 10 / 2020
měřítko: 1 : 10 000 číslo přílohy: B.8



LEGENDA

PODKLAD

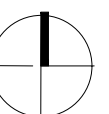
- hranice parcel
- ■ ■ ■ hranice území MČ Praha-Kolovraty
- - - - - plánované dopravní stavby - předběžná koordinace

NÁVRH

- cyklistické opatření v HDP - cyklopruhy
- cyklistické opatření v HDP - piktokoridor
- zklidněné ulice - zóna 30 / obytná zóna
- ostatní cesty a stezky
- ▲ zobousměrnění ulice pro cyklisty



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



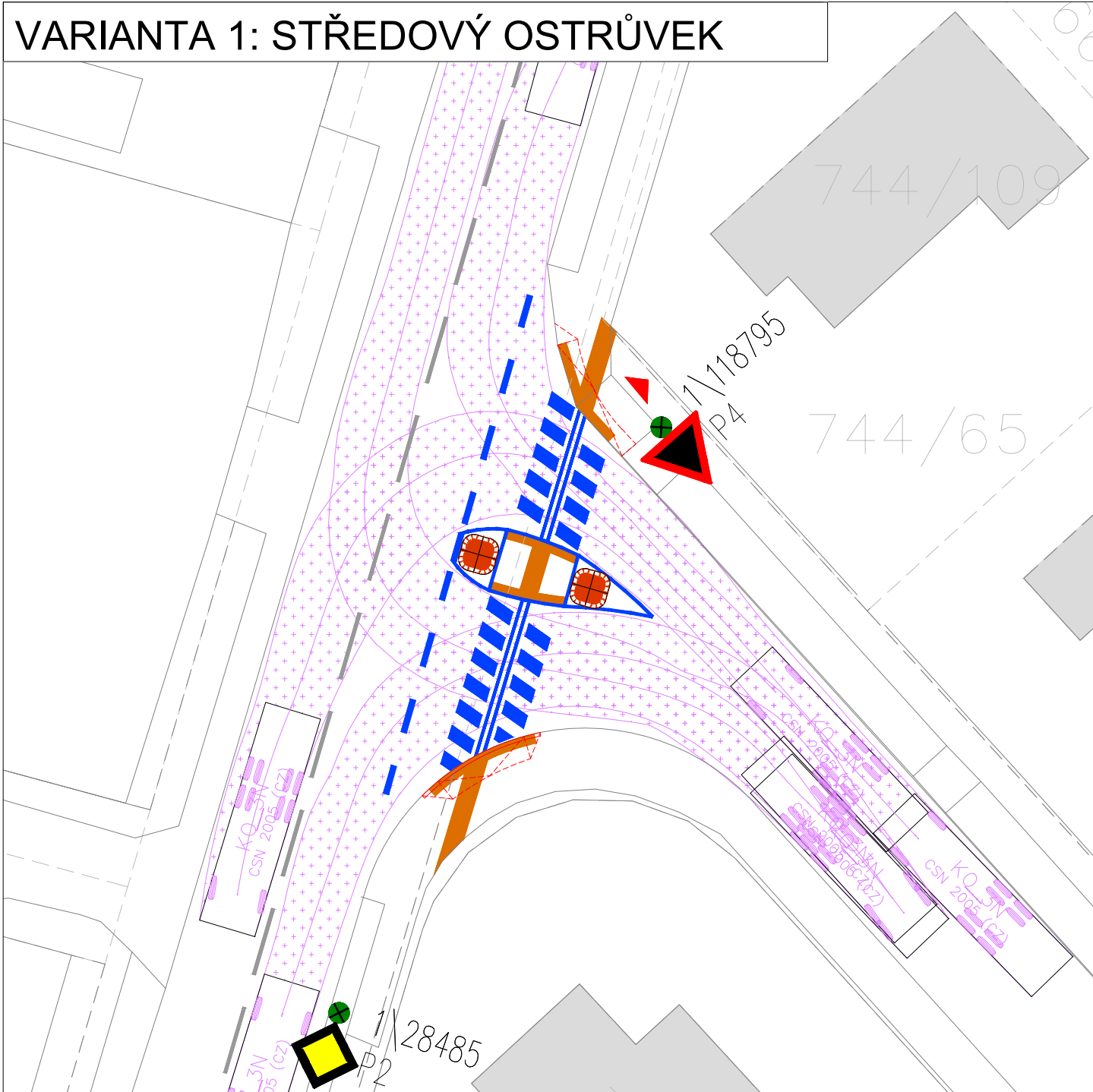
mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346		
dodavatel:	Ing. Květoslav Srovy Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, srovy.k@gmail.com Ing. Petr Kohout		
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY		
příloha:	NÁVRHY KORIDORY PRO PĚŠÍ A CYKLISTICKOU DOPRAVU		
formát:	A2	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 5 000	číslo přílohy:	B.9

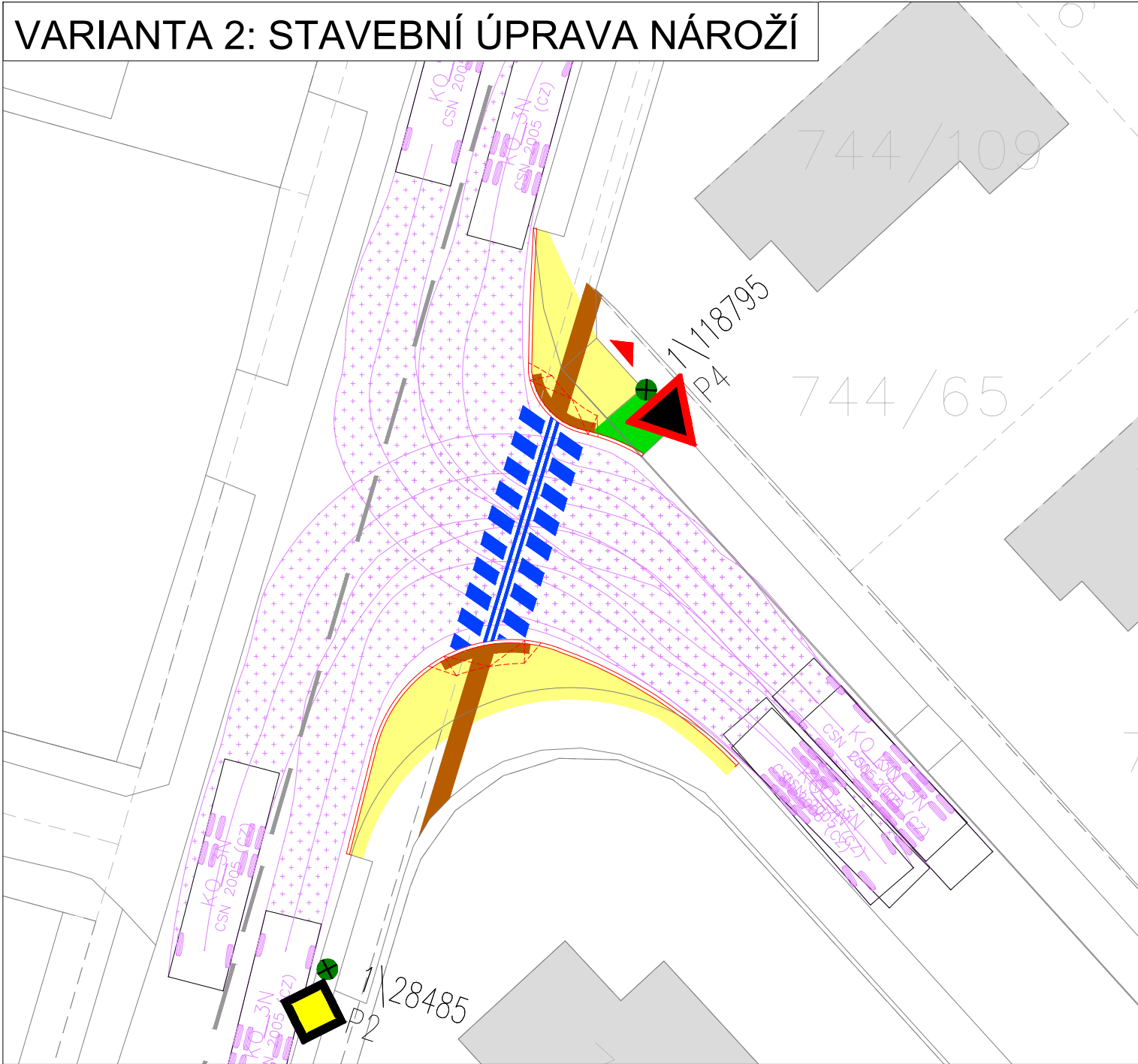
Dopravní závada 2: dlouhé přechody pro chodce

- Přechody v křižovatkách v ulicích Kotíkova a Lolkova jsou dlouhé až 18 m a chybí zde signální a varovné pásy.
- Jsou zde navržena 2 řešení:
 1. Vložení středového ostrůvku: Toto řešení může být pouze nestavební pomocí montovaného ostrůvku a vodorovného dopravního značení. Bude však nutné stavebně upravit obruby (snížené hrany). Dojde tak k rozdělení přechodu na 2 části a k částečnému zklidnění dopravy vjíždějící do zóny.
 2. Druhou variantou je stavební úprava nároží. Tou dojde výraznému zkrácení přechodu a menší poloměry oblouků opět přispějí ke zpomalení vjíždějících vozidel. V případě zavedení zóny 30 je možné přechod realizovat i jako zvýšený.
- Největším problémem pro obě řešení je umístění vjezdu k přilehlé nemovitosti těsně vedle současného přechodu. Posunem přechodu dále od křižovatky se tento konflikt ještě zvýrazní. Vzhledem k zešíkmení přechodu a poloze vjezdu však vozidla vyjíždí přímo do přechodu i v současném stavu.

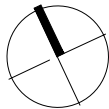
VARIANTA 1: STŘEDOVÝ OSTRŮVEK



VARIANTA 2: STAVEBNÍ ÚPRAVA NÁROŽÍ



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

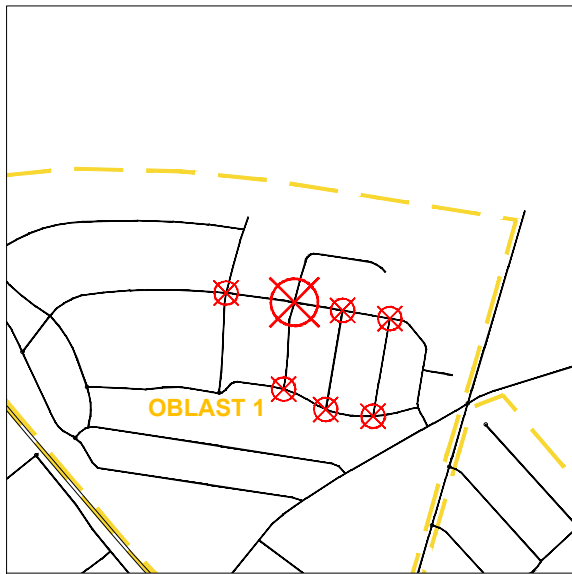


mapový podklad: IPR

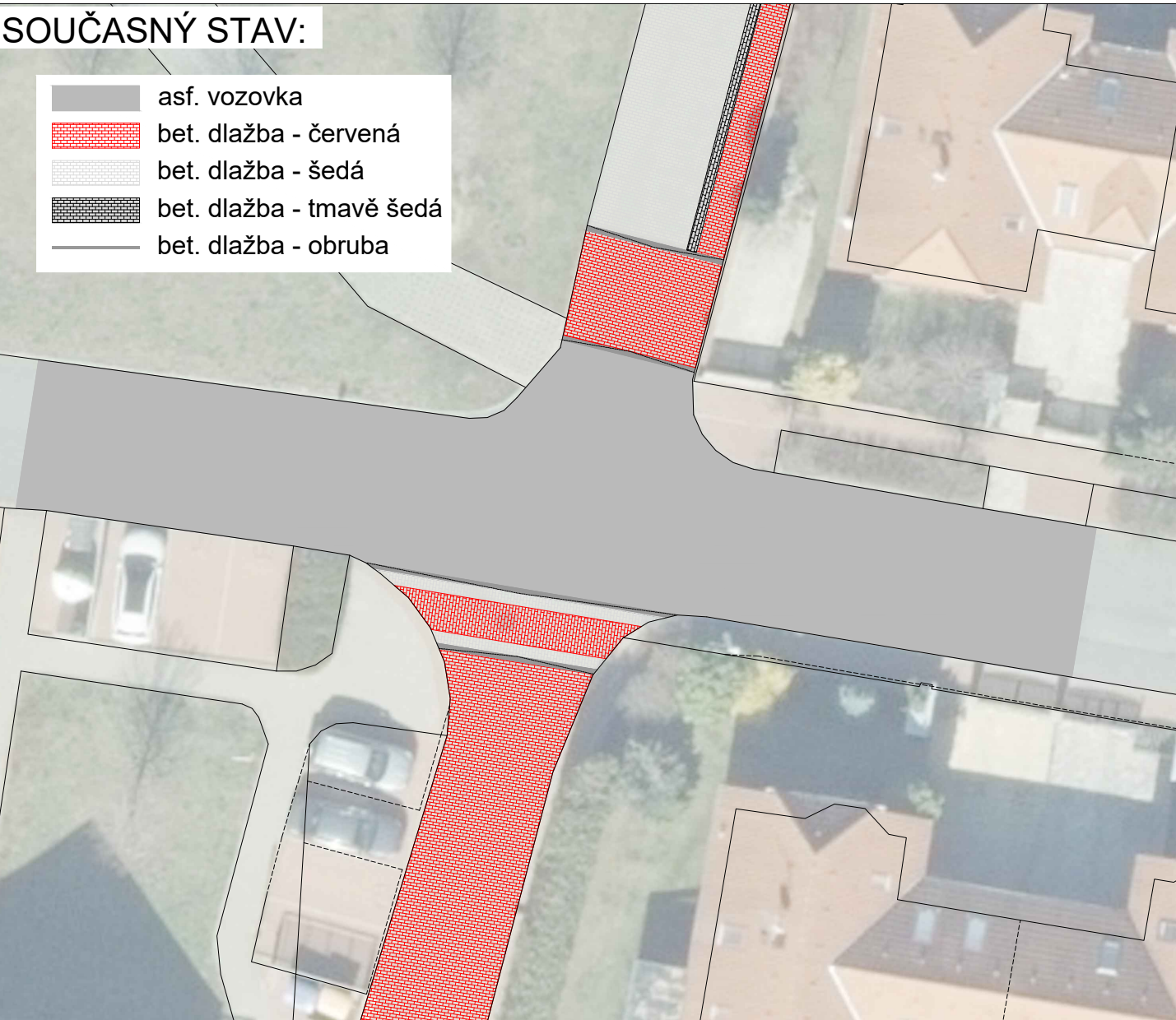
objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha - Kolovraty, 103 00 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346		
dodavatel:	Ing. Květoslav Syrový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com Ing. Petr Kohout		
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY		
příloha:	NÁVRHY ODSTRANĚNÍ DOPRAVNÍCH ZÁVAD		
formát:	A3	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 250	číslo přílohy:	B.10.1

Dopravní závada 3: stavební uspořádání křižovatek neodpovídá přednostem

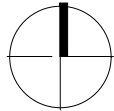
- Uvnitř obytných zón (zejména v oblasti 1) neodpovídá stavební uspořádání přednostem v jízdě - přednost zprava. Nejvýrazněji je toto vidět podél celé ulice Meduňková, která oblastí prochází. Povrch vozovky je asfaltový a ostatní komunikace, které se na ni napojují, jsou většinou dlážděné. A to buď v šedé, nebo i červené barvě dlažby. V některých křižovatkách je na ramenech dokonce i zvýšený práh.
- Řešením je sjednocení povrchů minimálně v prostoru křižovatek - dlážděný střed křižovatky bez zvýšených částí. Možností je také kompletní přestavba křižovatky na zvýšenou. Vzhledem k finanční náročnosti doporučeno provádět pouze na nejrizikovějších místech.



SOUČASNÝ STAV:



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



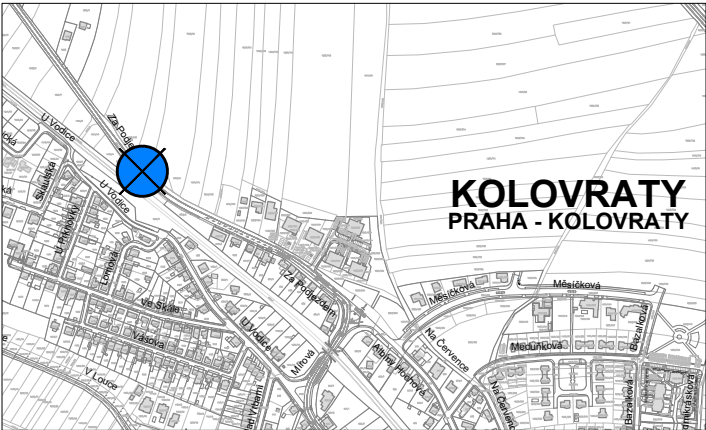
mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha - Kolovraty, 103 00 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346	
dodavatel:	Ing. Květoslav Syrový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com Ing. Petr Kohout	
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY	
příloha:	NÁVRHY ODSTRANĚNÍ DOPRAVNÍCH ZÁVAD	
formát:	A3	datum: 08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 250	číslo přílohy: B.10.2

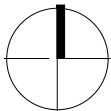
Dopravní závada 5: zpomalovací prvky na vjezdech do obce



- Pro zklidnění dopravy by na vjezdech do zastavěné části měly být použity vjezdové ostrůvky.
- Jde například o příjezd ze směru od Uhřetěvsi po ulici Za Podjezdem, který je zde uveden jako příklad.
- Principem je vychýlení jízdního pruhu ve směru do obce tak, aby byli řidiči vozidel nuceni měnit směr jízdy a tím i zpomalit. Výjezdový jízdní pruh může zůstat přímý.
- Přesná poloha ostrůvku bude ovlivněna případným umístěním nové autobusové zastávky v tomto prostoru. Ostrůvek by měl ležet už před touto zastávkou.



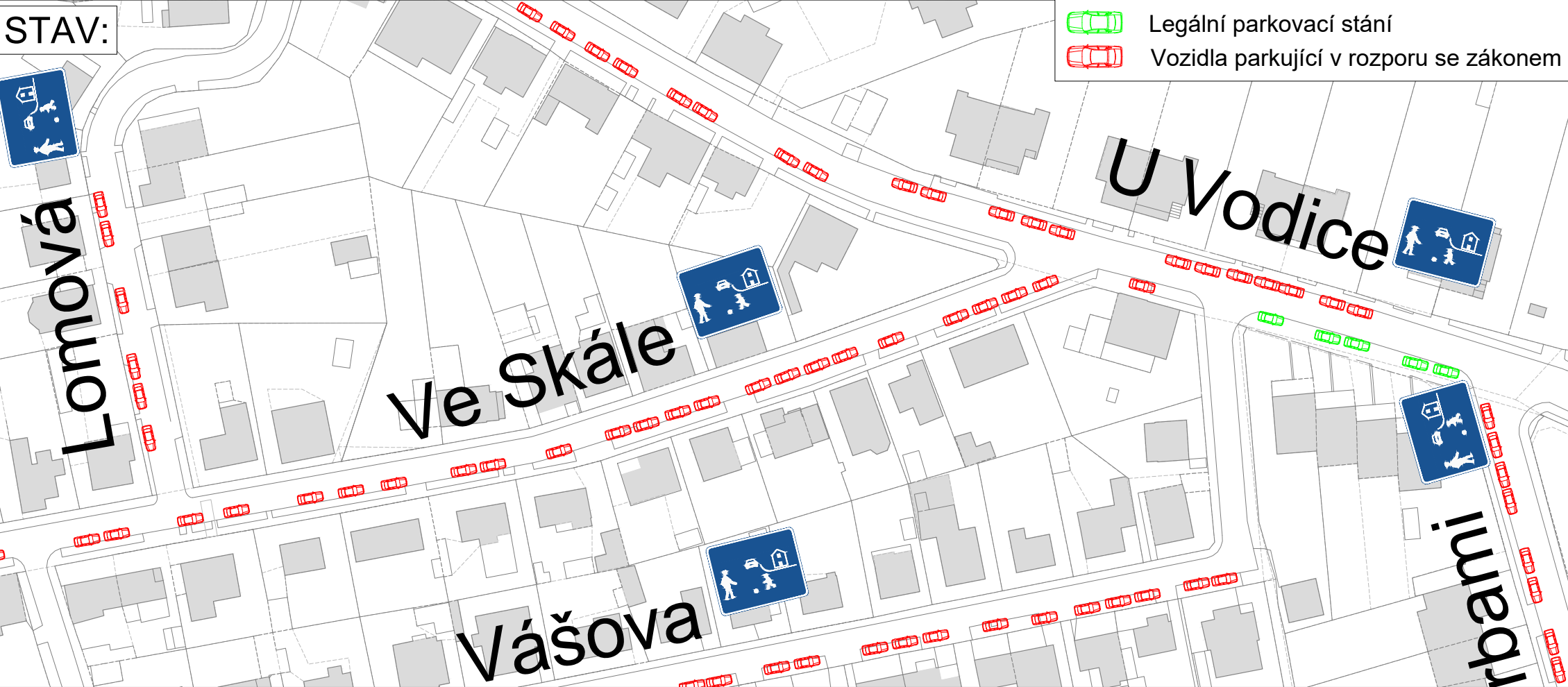
Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



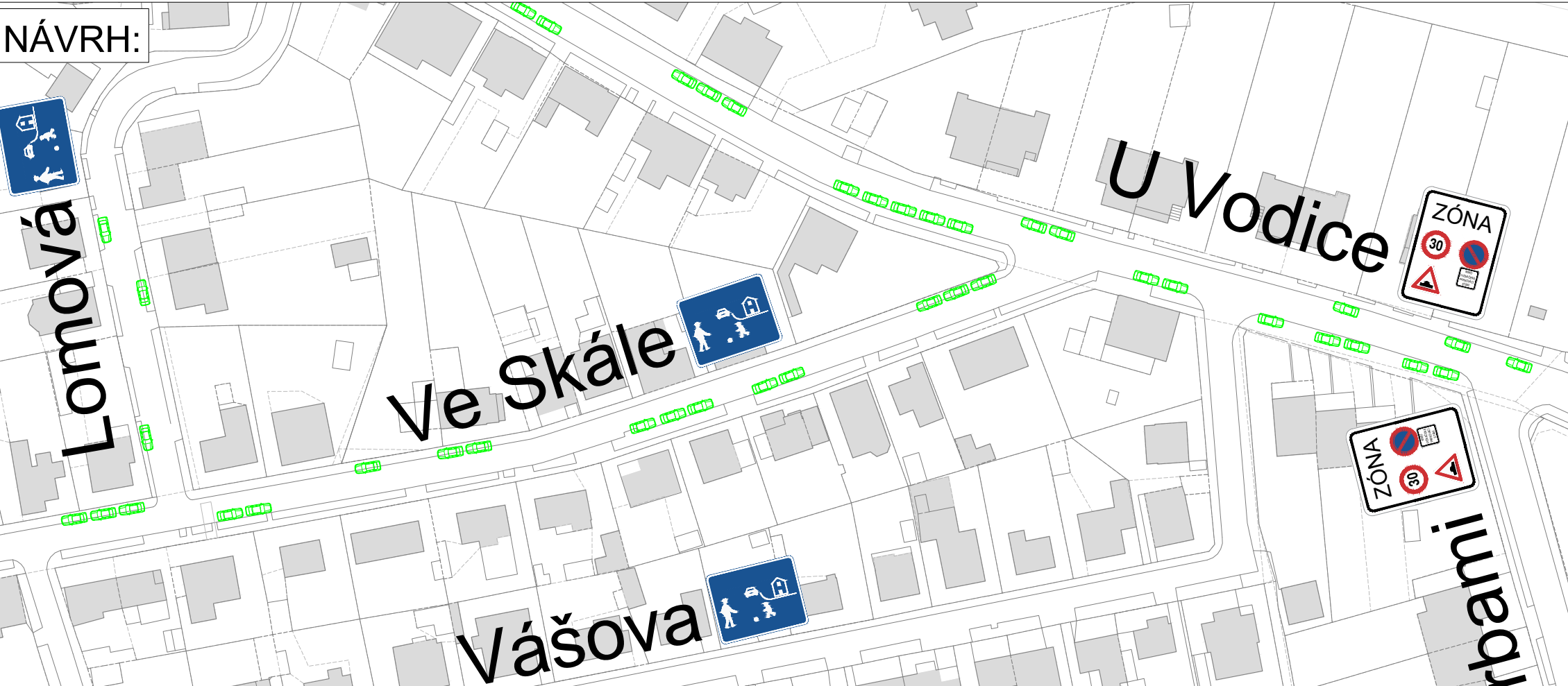
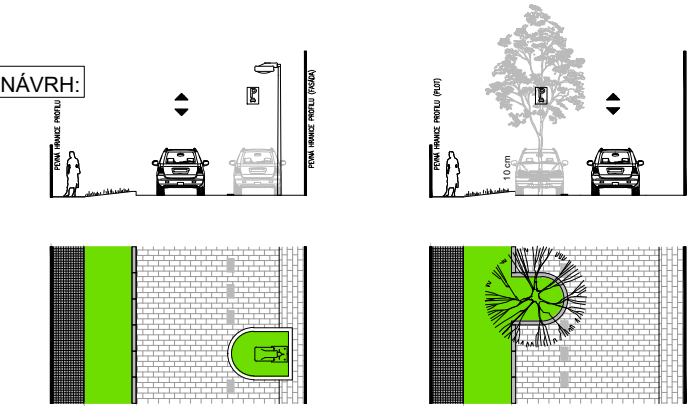
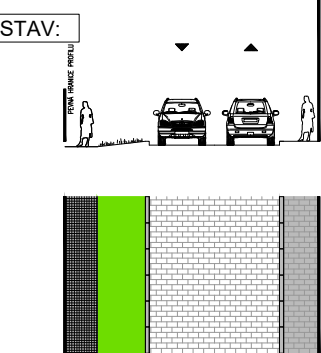
mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha - Kolovraty, 103 00 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346		
dodavatel:	Ing. Květoslav Syrový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com Ing. Petr Kohout		
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY		
příloha:	NÁVRHY ODSTRANĚNÍ DOPRAVNÍCH ZÁVAD		
formát:	A3	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 250	číslo přílohy:	B.10.3

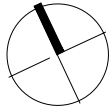
Dopravní závada 6: vymezení parkovacích míst v obytných zónách



- Do oblasti 4 je existuje pouze jedna příjezdová cesta, a to ulicí Do Vodice, která je napojena na ulici Mírová. Celá tato oblast je v současnosti označena jako obytná zóna. A to i přesto, že v některých ulicích existují chodníky se zvýšenou obrubou (U Vodice, Nad Vrbami). Veškeré stání vozidel mimo vyznačená místa je tedy v rozporu se zákonem.
- V návrhu se počítá se změnou části ulice U Vodice a ul. Nad Vrbami na zónu 30 s vyznačenými parkovacími místy. Zóna 30 odpovídá charakteru těchto ulic a dojde k legalizaci stání za vynaložení minimálních nákladů. Z dlouhodobého hlediska je možno ulici U Vodice kompletně stavebně přeorganizovat do podoby obytné zóny.
- Pro ulice typu Ve Skále a Vášova je legalizace možná pouze se stavebními úpravami. Je tak vhodné ponechat režim obytné zóny a stavebně je upravit tak, aby odpovídaly jejímu charakteru (jedna výšková úroveň, namísto chodníků parkovací stání a zeleň).



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



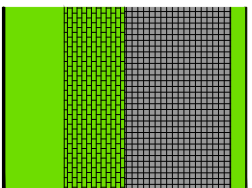
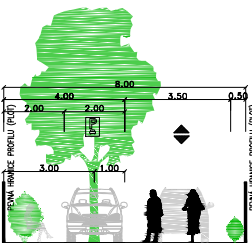
mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha - Kolovraty, 103 00 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346		
dodavatel:	Ing. Květoslav Syrový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com Ing. Petr Kohout		
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY		
příloha:	NÁVRHY ODSTRANĚNÍ DOPRAVNÍCH ZÁVAD		
formát:	A3	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 1 000	číslo přílohy:	B.10.4

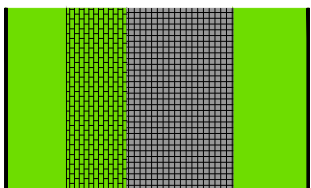
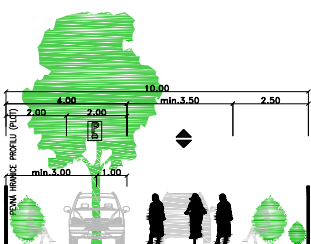
OBYTNÁ ZÓNA

- Koncové ulice v zástavbě bez tranzitní dopravy
- Za limit se považuje intenzita 500 voz/den
- Rychlost 20 km/h
- Doba jízdy na do nejvzdálenější části OZ by neměla přesáhnout 1 min
- Většinou obousměrný provoz s výhybnami

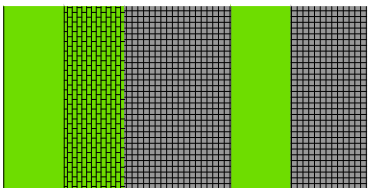
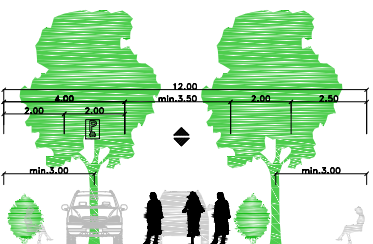
8 m



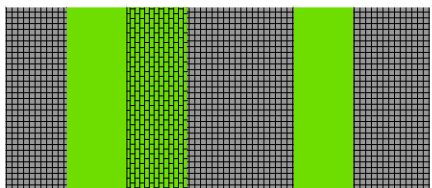
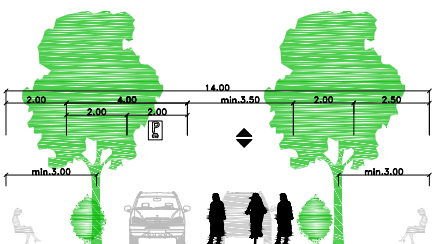
10 m



12 m



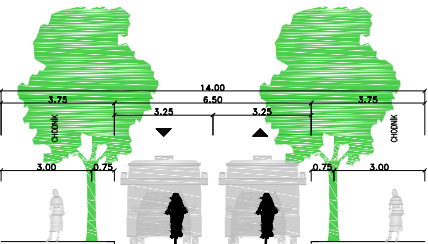
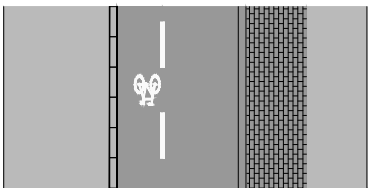
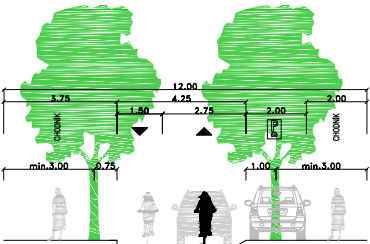
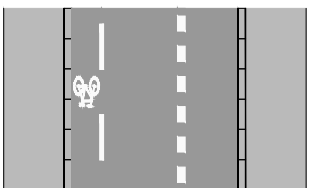
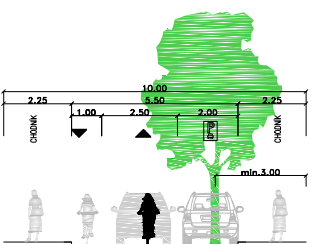
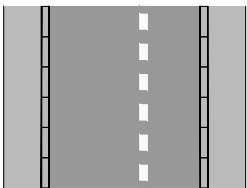
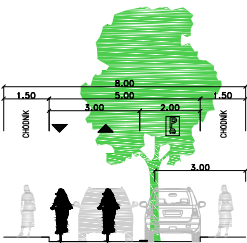
14 m



ZÓNA 30

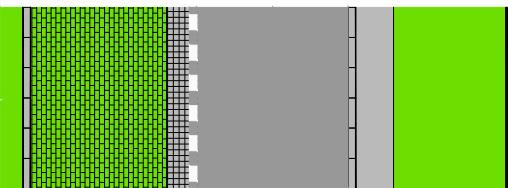
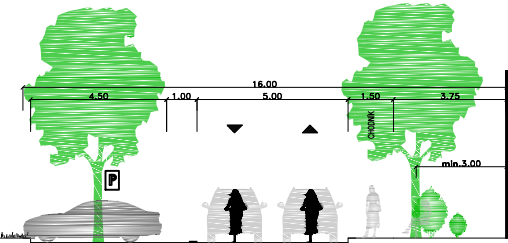
- Rozsáhlejší oblasti v zástavbě bez tranzitní dopravy
- Ulice s převážující pobytovou funkcí
- Rychlost 30 km/h
- Možný jednosměrný provoz při velké poptávce po parkování (parkovací pruh)

ZÓNA 30 - JEDNOSMĚRNÁ



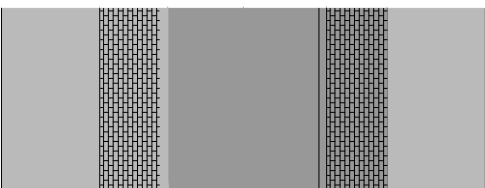
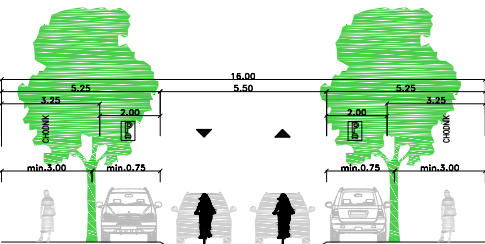
V kratších úsecích komunikací možnost vložení parkovacích pásů do stromofadlí - zajištění primárně krátkodobých parkovacích stání.

16 m

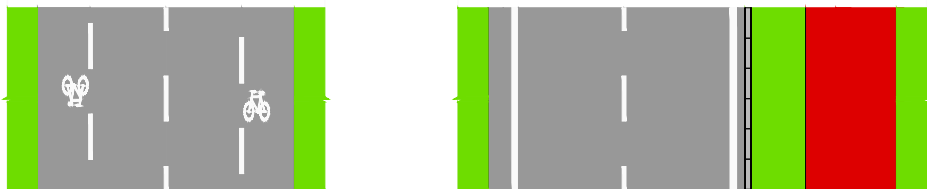
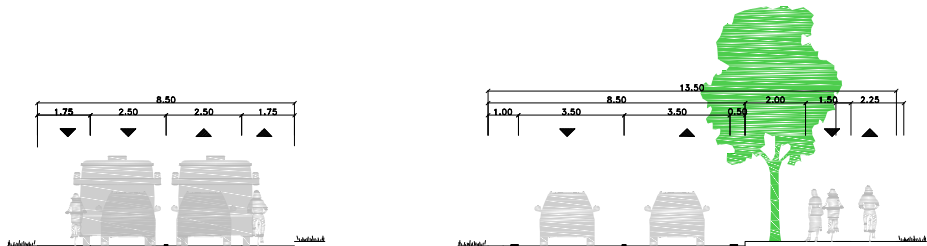


Profil s kolým stáním je vhodné navrhovat výhradně v rámci velkorysejšího volného prostoru v rozvolněné zástavbě sídlištního typu. Ne v oblastech s blokovou zástavbou. Bezpečnostní odstup a šířku profilu nutnou pro vyjetí ze stání řešit primárně jako součást přídužného prostoru, ne rozšiřováním hlavního dopravního prostoru.

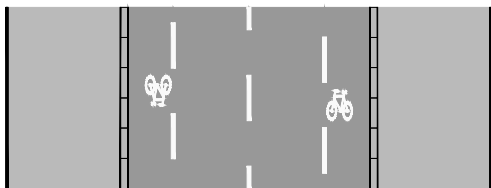
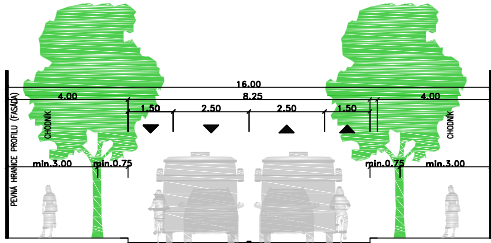
16 m



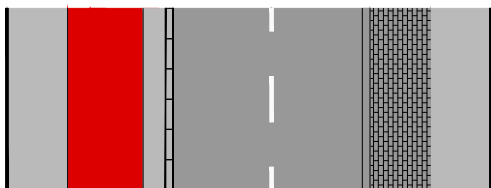
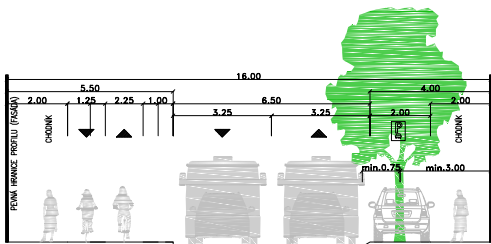
NEZASTAVĚNÁ OBLAST (BEZ POTŘEBY CHODNÍKU)



50 km/h



V kratších úsecích komunikací možnost vložení parkovacích pásů do stromofadlí - zajištění primárně krátkodobých parkovacích stání. V oblastech s omezeným využitím parteru a nízkými intenzitami pohybu chodců doporučeno řešení chodníků v režimu stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (TP 179, odd. 4.5.7).



Stezka může být alternativně řešena i jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (C9a/b).



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

mapový podklad: IPR

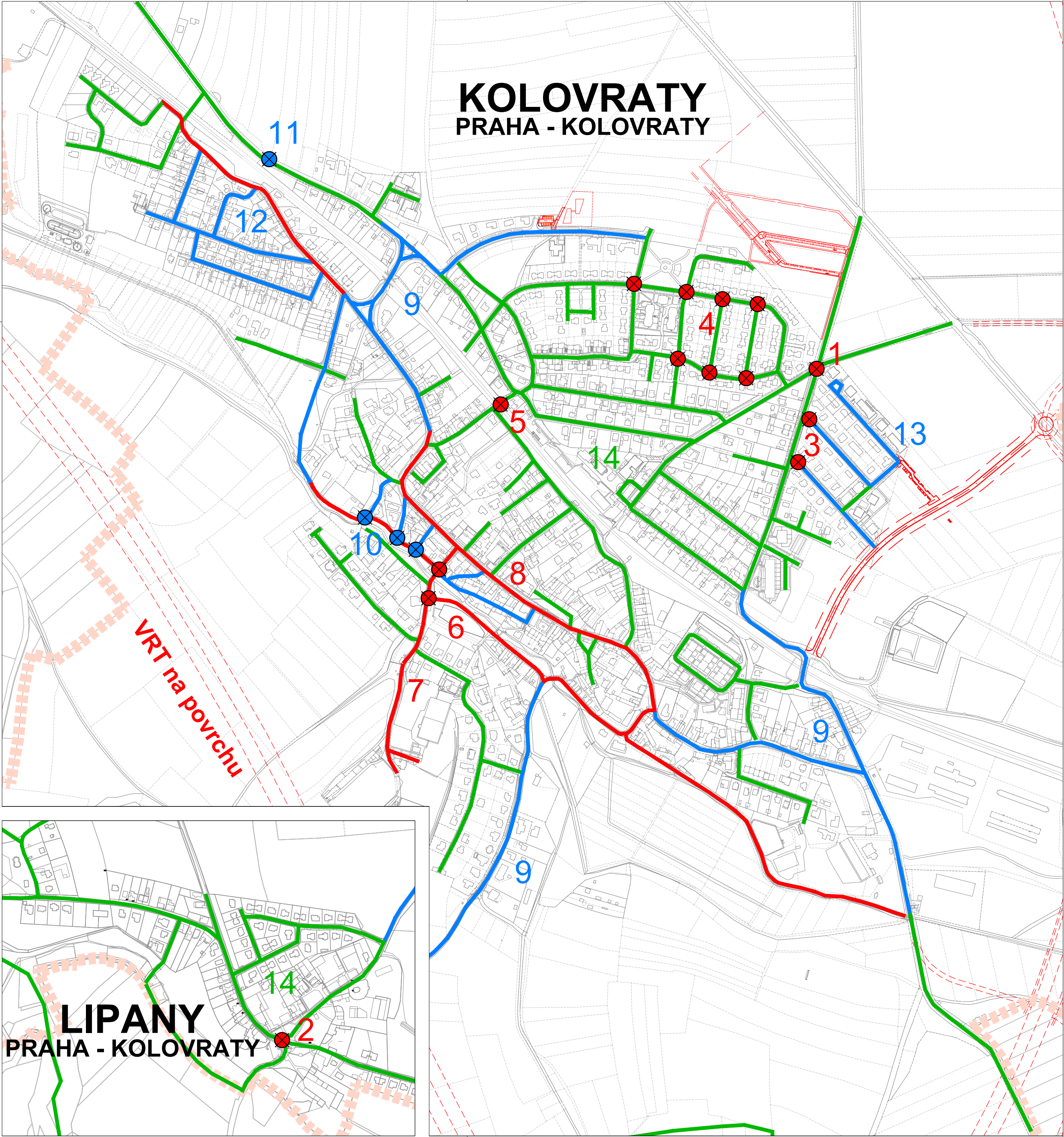
objednatel: Městská část Praha - Kolovraty
Mírová 364/34, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110
IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346

dodavatel: Ing. Květoslav Sýrový
Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110
tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com
Ing. Petr Kohout

akce: GENEREL KOMUNIKACÍ
MČ PRAHA - KOLOVRATY

příloha: NÁVRHY
VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY NA NOVÝCH KOMUNIKACÍCH

formát: A2 datum: 08 / 10 / 2020
měřítko: 1 : 250 číslo přílohy: B. 11



LEGENDA

PODKLAD

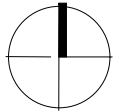
- hranice parcel
- hranice území MČ Praha-Kolovraty
- plánované dopravní stavby - předběžná koordinace

PRIORITY OPATŘENÍ:

- vysoká závažnost** - vyšší míra rizika vzniku dopravních nehod
 - střední závažnost** - nízké riziko vzniku nebezpečných situací, zvýšení bezpečnosti v úsecích a vyřešení některých současných problémů (např. běžné nelegální parkování)
 - nízká závažnost** - z uživatelského hlediska pouze málo důležité úpravy, které upravují prostor dle norem a standardů
- Úprava nepřehledné křižovatky - závisí na výsledku studie prostoru mezi Kolovraty a ulicí Přátelství. V současném stavu možno změnit na okružní, ale pravděpodobně v budoucnu dojde ke zrušení jedné větve.
 - Nepřehledná křižovatka s autobusovou točnou - úprava této křižovatky je v době zhotovení generelu připravována.
 - Zkrácení příliš dlouhých přechodů - vložení ostrůvku, nebo úprava nároží křižovatek.
 - Stavební přeuspořádání křižovatek - jejich předláždění s možností zvýšených křižovatek.
 - Upravit časy výstražných světel a zavírání závor. Při dlouhém uzavření je větší tendence chodců přecházet i při zavřených závorách.
 - Veškeré úpravy na nově vznikající cyklotrase A22 - realizace stezky a zklidnění dopravy na využívaných místních komunikacích (zóna 30, cyklopruhy)
 - Zklidnění dopravy v ulici Do Hlinek v souvislosti s výstavbou nové školy.
 - Zklidnění ulice Mírová v centru městské části (omezení rychlosti, cyklopruhy).
 - Doporučené úpravy v ostatních sběrných komunikacích (piktokordidory pro cyklisty)
 - Úpravy v oblasti ulic Svažitá a Pod Zvoníčkou a jejich zařazení do dopravního režimu obytné zóny.
 - Ošetření vjezdu do zastavěné oblasti pomocí vjezdového ostrůvku. Důležitá je návaznost na umístění nové autobusové zastávky - ta by se měla nacházet až za vjezdovým opatřením.
 - Organizace parkování v okolí ulice Ve Skále - legalizace parkování v potřebných šířkách.
 - Organizace parkování v celé oblasti 2 - doplnění parkovacích míst.
 - Úpravy v jednotlivých ulicích řešit dle aktuální potřeby.



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



mapový podklad: IPR

objednatel:	Městská část Praha - Kolovraty Mírová 364/34, Praha - Kolovraty, 103 00 IČO: 00240346, DIČ: CZ00240346		
dodavatel:	Ing. Květoslav Syrový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00, IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com Ing. Petr Kohout		
akce:	GENEREL KOMUNIKACÍ MČ PRAHA - KOLOVRATY		
příloha:	NÁVRHY PRIORITY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI DOPRAVY		
formát:	A2	datum:	08 / 10 / 2020
měřítko:	1 : 5 000	číslo přílohy:	B. 12



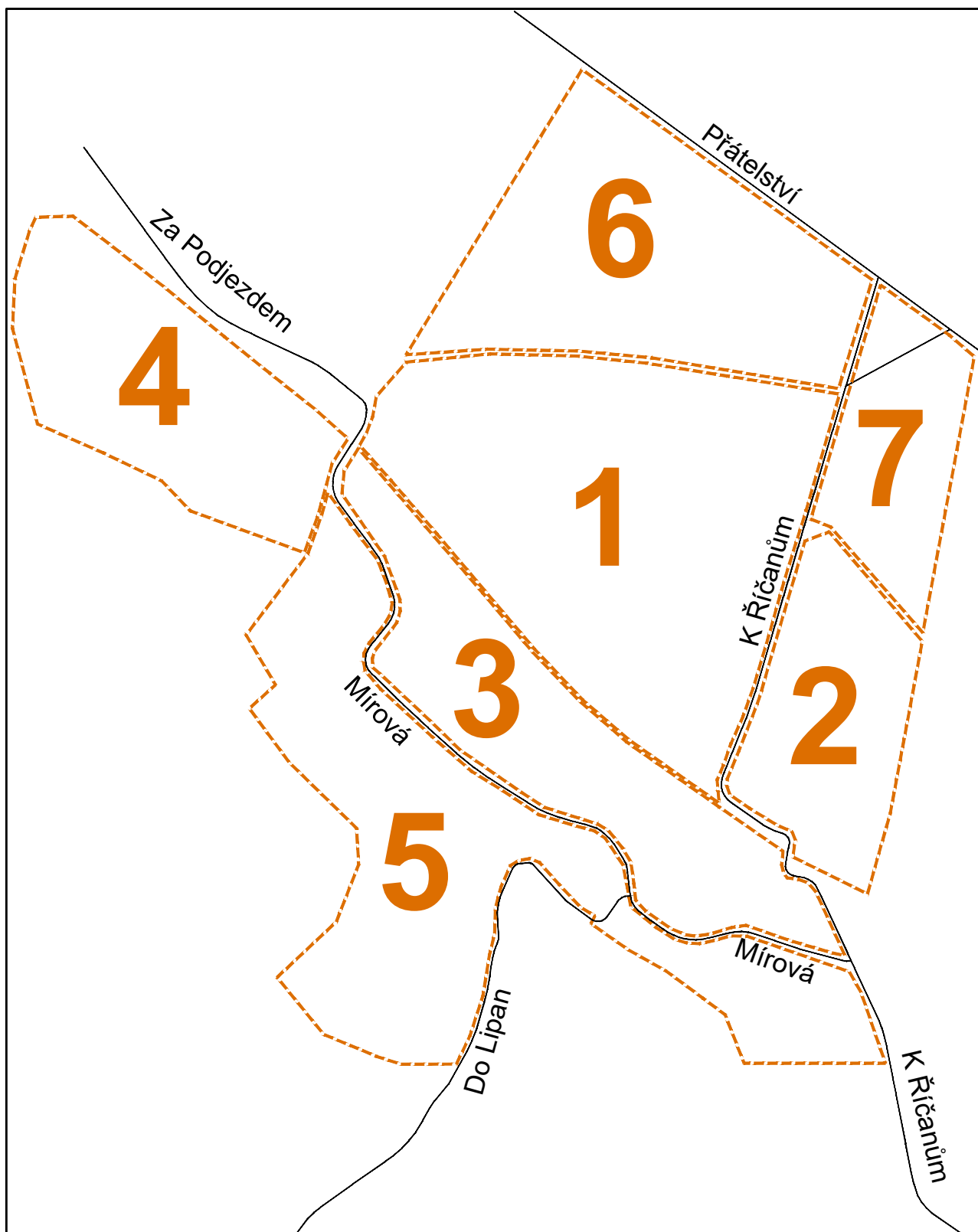
Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

PODROBNÁ SPECIFIKACE ULIC

*GENEREL KOMUNIKACÍ
MČ PRAHA – KOLOVRATY*

Příloha B.13 – Návrhová část

ROZDĚLENÍ ÚZEMÍ NA OBLASTI:



GENEREL KOLOVRATY	úsek	úsek (km)	komunikace										veřejná doprava			cyklistická doprava			pěší doprava			šířka uličního prostoru			délka	směrovost		návrh profilu ul. prostoru			povrch vozovek		povrch parkování		povrch chodníků		individuální automobilová doprava - parkování				inženýrské sítě		stromy			
			funkční skupina		třída		typ						stav	návrh	stav	návrh	stav pěší dopravy	výška obruby - nášlap	návrh pěší dopravy	min.	standard	max.	standard	stav		návrh	chodník vlevo	vozovka	chodník vpravo	stav	návrh	stav	návrh	stav	návrh	druh		kapacity veřejných stání		stav VO	stav	návrh	stav	návrh		
			stav	návrh	stav	návrh	stav	dov. rychlost	návrh	návrh. r. / parametry	dov. rychlost	stav																								návrh	stav	návrh	stav pěší dopravy						výška obruby - nášlap	návrh pěší dopravy
VÝZNAMNÉ ULICE																																				36	4	40	0							
Do Lipan			B	B	II	II	MS2	50 (40), (30)	MS2	50	50 (40), (30)		BUS	BUS	obousměrná bez opatření	ochranné cyklopruhy / piktodoridor	jednostranný chodník	vyšoký (15 cm)	jednostranný chodník	7,5	8	12	1136	obousměrná	obousměrná	1,5	6,50 s piktodoridorem	-	asfalt	asfalt	betonová dlažba	dlažba	betonová dlažba	asfalt	několik podélných stání	ponechání současných stání	2	-	2	0	ano	ano	nizká a střední zeleň + stromy	současná zeleň		
K Řičanům	Kolovratská - Mírová	0,000 - 0,514	B	B	II	II	MS2	50	MS2	50	50		-	-	obousměrná bez opatření	cyklistický piktodoridor	bez chodníku	vyšoký (15 cm)	jednostranná sdružená stezka pro chodce a cyklisty	6,5	12	15	514	obousměrná	obousměrná	2,5	6,50 s piktodoridorem	-	asfalt	asfalt	-	-	-	asfalt	-	-	-	-	-	-	-	-	ano	ano	nizká a střední zeleň + stromy	současná zeleň
K Řičanům	Mírová - Na Parkáně	0,514 - 0,937	B		II		MS2	50	MS2	50	30		BUS	BUS	obousměrná bez opatření	ochranné cyklopruhy	jednostranný (částečně obousstranný) chodník	vyšoký (15 cm)	obousstranný chodník	10,5	11	11,5	423	obousměrná	obousměrná	2,25	3,25 jízdní pruh + cyklopruh 1,50 v každém směru	2,5	asfalt	asfalt	-	-	betonová dlažba	dlažba	-	-	-	-	-	-	-	-	ano	ano	nizká a střední zeleň + stromy	současná zeleň
K Řičanům	Na Parkáně - K Poště	0,937 - 1,352	B		II		MS2	50	MS2	50	50		BUS	BUS	obousměrná bez opatření	cyklistický piktodoridor	obousstranný	vyšoký (15 cm)	obousstranný chodník	12	13,5	15	415	obousměrná	obousměrná	1,5	7,0 s piktodoridorem	1,5	asfalt	asfalt	-	-	betonová dlažba	dlažba	-	-	-	-	-	-	-	-	ano	ano	nizká a střední zeleň	současná zeleň
K Řičanům	K Poště - Přátelství	1,352 - 1,618	B		II		MS2	50	MS2	50	50		-	-	obousměrná bez opatření	cyklistický piktodoridor	bez chodníku	-	obousstranný chodník	13	13	15	266	obousměrná	obousměrná	1,5	6,0 s piktodoridorem	1,5	asfalt	asfalt	-	-	-	dlažba	-	-	-	-	-	-	-	-	ano	ano	stromy	současná zeleň
Mírová			B	B	II	II	MS2	50	MS2	50	50 (30)		BUS	BUS	obousměrná bez opatření	ochranné cyklopruhy / piktodoridor	obousstranný chodník	vyšoký (15 cm)	obousstranný chodník	9	10	15	1450	obousměrná	obousměrná	1,5	3,75 - 5,00 jízdní pruh + cyklopruh 1,50 v každém směru	1,5	asfalt	asfalt	asfalt / betonová dlažba	dlažba	betonová dlažba	dlažba	několik krátkých úseků podélné + příčné	ponechání současných stání	22	4	26	0	ano	ano	nizká a střední zeleň + stromy	současná zeleň		
Za Podjezdem	V Kutátech - L.T. stavebniny	0,000 - 0,625	B	B	II	II	MS2	50	MS2	50	50		BUS	BUS	obousměrná bez opatření	cyklistický piktodoridor	bez chodníku	-	bez chodníku	10,5	12	17,5	625	obousměrná	obousměrná	-	6,0 s piktodoridorem	-	asfalt	asfalt	betonová dlažba/štěrk	dlažba	-	-	krátký úsek podélného parkování	ponechání současných stání	12	-	12	0	ano	ano	stromy	současná zeleň		
Za Podjezdem	L.T. stavebniny - Mírová	0,625 - 0,920	B	B	II	II	MS2	50	MS2	50	50		BUS	BUS	obousměrná bez opatření	cyklistický piktodoridor	jednostranný chodník	vyšoký (15 cm)	jednostranný chodník	12,5	14	20	295	obousměrná	obousměrná	1,5	7,0-7,50 s piktodoridorem	-	asfalt	asfalt	-	-	betonová dlažba	dlažba	-	-	-	-	-	-	-	-	ano	ano	nizká a střední zeleň	současná zeleň
OBLAST 1																																				127	47	243	78							
Albiny Hochové			C	C	III	III	MO1p	30	MO1p	30	30		-	-	obousměrná, zóna 30	zóna 30	obousstranný chodník	vyšoký (10 cm)	obousstranný chodník	10	10	15	681	obousměrná	obousměrná	ponechání současného stavu			asfalt	asfalt	asfalt	asfalt	betonová dlažba	dlažba	podélné	ponechání současných stání	22	-	22	0	ano	ano	-	současná zeleň		
Bazalková	Měsíčková - Meduňková		C	C	III	III	MO2	50	MO2	30	30		-	-	obousměrná bez opatření	zóna 30	obousstranný chodník	vyšoký (10 cm)	obousstranný chodník	10	10	16,5	105	obousměrná	obousměrná	1,5	6	2,25	asfalt	asfalt	-	-	betonová dlažba	dlažba	-	-	-	-	-	-	ano	ano	stromy	současná zeleň		
Bazalková	Meduňková - K Vrbě		D1	D1	IV	IV	OZ	20 (15)	OZ	20	20		-	-	obousměrná, obytná zóna	obytná zóna	obousstranný chodník	nizký (2 cm)	pobytový prostor	9	9,5	14,5	132	obousměrná	obousměrná	(1,50)	4,0 + 2,0 střídavé parkování	(1,50)	asfalt	asfalt	betonová dlažba	asfalt / dlažba	betonová dlažba	dlažba	příčné	možnost nového podélného stání	-	9	5	5	ano	ano	nizká a střední zeleň + stromy	rozšíření zeleně (zelené ostrůvky)		
K Poště	Na Parkáně - K Řičanům		C	C	III	III	MO2p	30	MO2p	30	30		-	-	obousměrná, zóna 30	zóna 30	obousstranný chodník	vyšoký (10 cm)	obousstranný chodník	9,5	10	15	418	obousměrná	obousměrná	ponechání současného stavu			asfalt	asfalt	asfalt / betonová dlažba	asfalt / dlažba	betonová dlažba	dlažba	podélné + příčné	ponechání současných stání	21	1	22	0	ano	ano	nizká a střední zeleň + stromy	současná zeleň		
K Poště	K Řičanům - Přátelství		C	C	III	III	MO2	50	MO2	50	50		BUS	BUS	obousměrná bez opatření	cyklistický piktodoridor	bez chodníku	-	jednostranný chodník	11	11	11	253	obousměrná	obousměrná	0	5,0 s piktodoridorem	1,5	asfalt	asfalt	-	-	-	dlažba	-	-	-	-	-	-	-	-	ano	ano	stromy	současná zeleň
K Vrbě			D1	D1	IV	IV	OZ	20	OZ	20	20		-	-	obousměrná, obytná zóna	obytná zóna	obousstranný chodník	nizký (2 cm)	pobytový prostor	9	9	13	454	obousměrná	obousměrná	(1,50)	4,0 + 2,0 střídavé parkování	(1,50)	asfalt	asfalt	asfalt	asfalt / dlažba	betonová dlažba	dlažba	podélné + příčné	možnost nového podélného stání	15	-	25	10	ano	ano	nizká a střední zeleň	rozšíření zeleně (zelené ostrůvky)		
Levandulová			D1	D1	IV	IV	OZ	20	OZ	20	20		-	-	obousměrná, obytná zóna	obytná zóna	dopravní prostor	nizký (2 cm)	dopravní prostor	6,5	6,5	6,5	133	obousměrná	obousměrná	ponechání současného stavu			betonová dlažba	dlažba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ano	ano	nizká a střední zeleň	současná zeleň		
Meduňková	Albiny Hochové - Na Července		C	C	III	III	MO1	30	MO1p	30	30		-	-	jednosměrná, zóna 30	zóna 30	jednostranný chodník	vyšoký (15 cm)	jednostranný chodník	10	10	10	60	jednosměrná	jednosměrná + cyklobousměrná	0	4,25 + 2 parkovací pruh	1,75	asfalt	asfalt	-	asfalt	asfalt	dlažba	-	možnost nového podélného stání	-	-	7	7	ano	ano	nizká a střední zeleň	rozšíření zeleně (zelené ostrůvky)		
Meduňková	Na Července - K Poště		D1	D1	IV	IV	OZ	20	OZ	20	20		-	-	obousměrná, obytná zóna	obytná zóna	obousstranný chodník	nizký (2 cm)	pobytový prostor	9,5	10,5	14	635	obousměrná	obousměrná	(1,50)	4,0 + 2,0 střídavé parkování	(1,50)	asfalt	asfalt	asfalt	asfalt / dlažba	betonová dlažba	dlažba	podélné + příčné	možnost nového podélného stání	15	26	61	20	ano	ano	nizká a střední zeleň + stromy	rozšíření zeleně (zelené ostrůvky)		
Měsíčková			C	C	III	III	MO2	50	MO2p	30	30		-	-	obousměrná bez opatření	zóna 30	obousstranný chodník	vyšoký (10 cm)	obousstranný chodník	17	17	17	389	obousměrná	obousměrná	1,5	6,0 vozovka + 2,0 parkovací pruh	2,5	asfalt	asfalt	-	asfalt	betonová dlažba	dlažba	-	podélné parkování	-	-	30	30	ano	ano	nizká a střední zeleň + stromy	současná zeleň		
Na Července	Měsíčková - Meduňková		D2	C	IV	III	-	-	MO1p	30	30		-	-	obousměrná bez opatření	zóna 30	bez chodníku	-	obousstranný chodník	4,75	5	7	112	obousměrná	obousměrná	1,5	3,5 + 2,0 střídavé parkování	1,5	betonové bloky	asfalt	-	asfalt	-	dlažba	-	podélné parkování	-	-	3	3	-	ano	-	-	nová zeleň	
Na Července	Meduňková - Na Ročkově		C	C	III	III	MO1p	30	MO1p	30	30		-	-	obousměrná, zóna 30	zóna 30	obousstranný chodník	vyšoký (10 cm)	obousstranný chodník	9	9	10	162	obousměrná	obousměrná	ponechání současného stavu			asfalt	asfalt	asfalt	asfalt	betonová dlažba													

[illegible][illegible][illegible]

