CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Dopravní studie lokalit

Dopravní generel obce Viničné Šumice

Dopravní generel obce Viničné Šumice

Zpracovatel

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, 636 00 Brno

Autoři

Petr Daněk

Datum zpracování

20. srpna 2025

Obsah

1 Základní škola 4
1.1 Současný stav 4
1.2 Dopravně urbanistický návrh 4
2 Křižovatka u hasičské zbrojnice 6
2.1 Současný stav 6
2.2 Dopravně urbanistický návrh 6
3 Park Loučky 7
3.1 Současný stav 7
3.2 Dopravně urbanistický návrh 7
4 Zastávka Hradská 8
4.1 Současný stav 8
4.2 Dopravně urbanistický návrh 8
5 Obecní úřad 9
5.1 Současný stav 9
5.2 Dopravně urbanistický návrh 9

1 Základní škola

1.1 Současný stav

Objekt základní školy je situován v centrální části obce mimo hlavní sběrné komunikace. Příjezd ke škole je po místních komunikacích, kde není doprava zásadně organizována nebo zklidňována. Jedná se o komunikace bez chodníků, a tedy se společným provozem automobilové, cyklistické a pěší dopravy. Intenzita automobilové dopravy na přilehlých místních komunikacích je minimální, avšak v době před zahájením výuky v ranních hodinách a částečně také v odpoledních hodinách dochází k vyšším nárazovým intenzitám z důvodu doprovázení dětí rodiči osobními automobily. Z důvodu koncentrace vyššího počtu vozidel v poměrně stísněném uličním prostoru v jeden čas vede k vytváření nekomfortních dopravních situací, kdy se trasy automobilů kříží s trasami dětí v okolí školy.

1.2 Dopravně urbanistický návrh

Obsahem dopravního generelu je vytvoření zklidněné zóny v celé přiléhající lokalitě – obytná zóna s maximální povolenou rychlostí 20 km/h, případně zóna 30.

Komunikace podél jižní strany budovy školy bude zjednosměrněna (směr jízdy od západu k východu) z důvodu umístění 7 nových krátkodobých parkovacích míst v režimu K+R po levé straně komunikace (pro cyklisty zůstane komunikace obousměrná). Toto umístění umožňuje výstup dětí z vozidla směrem do chráněného prostoru u budovy školy a jejich trasa se nekříží s projíždějícími automobily. Mezi parkovacími místy K+R a budovou školy zůstane dostatečně široký prostor pro děti přicházející do školy pěšky nebo přijíždějící na kole nebo koloběžce. Prostory jsou odděleny také sloupky, aby řidiči parkovali auto dostatečně daleko od budovy školy a současně byly ostatní děti chráněny před dooringem (náraz chodce nebo cyklisty do náhle otevřených dveří automobilu).

Jelikož je celý prostor řešen jako sdílený, bude povrch komunikace v jedné výškové úrovni. Chodci a cyklisté se pohybují v celé ploše komunikace. Prostor pro jízdu automobilů je v tomto místě vyznačen povrchem, který je odlišný od povrchu parkovacích míst K+R i prostoru za sloupky. U všech prostorů je ideálním řešením hladká betonová nebo kamenná dlažba bez fazet – rozdíl je vytvořen odlišným formátem, odstínem nebo materiálem dlažby. Výhodou hladké dlažby je nižší hluk a vyšší komfort pohybu chodců, cyklistů nebo osob na vozíku. Prostor vozovky může případně také zůstat asfaltový, nicméně tento typ povrchu motivuje řidiče méně ke zpomalení jízdy. Na komunikaci budou umístěny 2 dlážděné zpomalovací polštáře berlínského typu.

Navržená parkovací místa by měla být využívána pouze na dobu nezbytně nutnou pro výstup nebo nástup do vozidla, aby byla zajištěna dostatečná kapacita pro všechny dojíždějící. Mimo tuto dobu by měla být parkovací místa volná, aby mohl být uliční prostor přehledný a využitelný pro další funkce. Příležitostně můžou být během dne parkovací místa využívána například pro zásobování apod. Přípustné může být také noční a víkendové parkování rezidentů, nicméně zde je problematické zajistit, aby byla místa volná před zahájením vyučování.

Místní komunikace v kolmém severojižním směru zůstává obousměrná z důvodu umožnění příjezdu ke škole z jižní strany bez nutnosti zdlouhavých nájezdů. Ačkoliv je i tato komunikace zařazena do

zklidněné zóny se společným provozem, je část nároží u domu č. p. 300 vybavena chodníkem odděleným od vozovky několika sloupky pro snazší míjení automobilů a chodců v místě s jejich nejvyšší koncentrací. V tomto místě jsou také umístěny 2 dlážděné zpomalovací polštáře berlínského typu.

Před východním průčelím školy je vytvořen široký chráněný prostor pro děti přicházející do školy. Součástí tohoto prostoru je také 7 kolmých parkovacích stání oddělených od chráněného prostoru sloupky. Tato parkovací stání mohou mít širší využití – příjezd rodičů s dětmi z jižního okraje obce, parkování učitelů nebo rezidentů. Část parkovacích míst lze omezit maximální dobou stání, aby nebyla blokována trvale odstavenými vozidly. Na nároží dlážděného prostoru vzniká rezerva pro umístění stromu a městského mobiliáře.

Návrh řešení je obsažen v samostatné příloze.

2 Křižovatka u hasičské zbrojnice

2.1 Současný stav

Křižovatka místních komunikací vedle budovy hasičské zbrojnice je pětiramenná, z toho jedno rameno napojuje objekt hasičské zbrojnice. Jedno rameno je jednosměrné ve směru od křižovatky. Všechny komunikace jsou uspořádány bez chodníků, takže všechny dopravní módy jsou organizovány ve společném dopravním prostoru. Jižně pod křižovatkou vzniká nový sjezd k mateřské škole s parkovacími stáními.

Intenzita automobilové dopravy na uvedených místních komunikacích je minimální. Slouží zejména pro vnitřní dopravu rezidentů. V době ranní a odpolední špičky jsou komunikace navíc zatíženy automobilovou dopravou rodičů, kteří dováží děti do základní a mateřské školy.

2.2 Dopravně urbanistický návrh

Obsahem dopravního generelu je vytvoření zklidněné zóny v celé přiléhající lokalitě – obytná zóna s maximální povolenou rychlostí 20 km/h, případně zóna 30.

Nově bude zjednosměrněna místní komunikace, která ke křižovatce směřuje od západu – podél severní fasády hasičské zbrojnice zůstane komunikace obousměrná z důvodu přístupu parkovacích míst. Nová i stávající jednosměrná komunikace umožní obousměrnou jízdu cyklistů.

Prostor křižovatky bude mírně zvýšen oproti úrovni ostatních místních komunikací, aby došlo k dostatečné motivaci řidičů ke zpomalení jízdy. Povrch plochy v křižovatce bude dlážděný hladkou kamennou nebo betonovou dlažbou bez fazet. Výhodou hladké dlažby je nižší hluk a vyšší komfort pohybu chodců, cyklistů nebo osob na vozíku. Na komunikaci směrem k obecnímu úřadu bude umístěn zpomalovací polštář berlínského typu. Alternativně je možné pouze odlišit povrch plochy křižovatky bez nutnosti stavebních úprav – kontrastní nástřik a umístění zpomalovacích polštářů berlínského typu před všemi vjezdy do křižovatky.

Pro snazší pohyb chodců lze provést úpravu stávajícího zeleného pásu před hasičskou zbrojnicí vytvořením vyvýšeného ostrovního prostoru pro zeleň nebo strom, který nebude bránit rozhledovým poměrům. (vysoká obruba ve formě mobiliáře, který umožňuje sezení). Zbytek původního zeleného pásu může být vydlážděn a chodcům bude umožněno se vyhnout prostoru křižovatky. Možné je umístit sloupky pro omezení průjezdu nebo parkování automobilů v tomto prostoru.

Jelikož je celý prostor řešen jako sdílený, bude povrch komunikace v jedné výškové úrovni. Chodci a cyklisté se pohybují v celé ploše komunikace. Prostor pro jízdu automobilů je v tomto místě vyznačen povrchem, který je odlišný od povrchu parkovacích míst K+R i prostoru za sloupky. U všech prostorů je ideálním řešením hladká betonová nebo kamenná dlažba bez fazet – rozdíl je vytvořen odlišným formátem, odstínem nebo materiálem dlažby. Výhodou hladké dlažby je nižší hluk a vyšší komfort pohybu chodců, cyklistů nebo osob na vozíku. Prostor vozovky může případně také zůstat asfaltový, nicméně tento typ povrchu motivuje řidiče méně ke zpomalení jízdy. Na komunikaci budou umístěny 2 dlážděné zpomalovací polštáře berlínského typu. Návrh řešení je obsažen v samostatné příloze.

3 Park Loučky

3.1 Současný stav

Předmětem řešení je organizace dopravy na místních komunikacích v blízkosti budoucího parku Loučky. Jedná se o místní komunikace s velmi nízkou intenzitou automobilové dopravy. Komunikace slouží pouze vnitřní dopravě, obsluhují jednotlivé rodinné domy v lokalitě. Všechny komunikace jsou uspořádány bez chodníků, takže všechny dopravní módy jsou organizovány ve společném dopravním prostoru.

Místní komunikace mají minimální šířkové parametry, které sice s ohledem na nízkou hustotu osídlení umožňují dopravní obslužnost území, avšak vznikají komplikace s parkováním rezidentů, s průjezdem rozměrnějších vozidel (sběr odpadů, vozidla IZS apod.) nebo s míjením vozidel.

3.2 Dopravně urbanistický návrh

Obsahem dopravního generelu je vytvoření zklidněné zóny v celé přiléhající lokalitě – obytná zóna s maximální povolenou rychlostí 20 km/h, případně zóna 30.

Z důvodu obtížných rozhledových poměrů je navrženo zjednosměrnění místní komunikace podél východního okraje budoucího parku Loučky – v úseku a směru od křižovatky se silnicí III/3838 až k budově hasičské zbrojnice. V celém úseku zůstanou komunikace oboustranně průjezdné pro cyklisty. Komunikace podél severního okraje budoucího parku zůstane obousměrná z důvodu přístupnosti parkovacích stání. Komunikaci podél potoku Hloušek je z důvodu velmi nízké intenzity automobilové dopravy možné zanechat obousměrnou, aby nedocházelo ke zbytným nájezdům rezidentů a z důvodu úspory dopravního značení. Alternativně je možné komunikaci zjednosměrnit od severu na jih.

Zklidnění dopravy v obytné zóně nebo zóně 30 je zajištěno několika zpomalovacími polštáři berlínského typu. Podél východního okraje parku je možné umístit až 6 parkovacích míst. Umístění je vhodnější na straně oplocení pozemků rodinných domů, nikoliv na okraji parku, aby parkující automobily nevytvářely bariéry omezující přehlednost prostoru – pohyb dětí v budoucím parku. Podél severního okraje je možné umístit až 10 kolmých parkovacích stání. Přibližně polovinu z nich je vhodné v denní dobu časově regulovat, aby je bylo možné využívat také ostatními uživateli mimo rezidenty – návštěvy rezidentů, řemeslníci, doručovací služby, návštěvy parku apod.

Další parkovací místa je možné umístit v místech, kde nebudou omezovat sjezdy k nemovitostem nebo rozhledové poměry a umožní průjezd vozidel. Ve všech místech by měl být zachována průjezdní šířka 3,5 m.

Návrh řešení je obsažen v samostatné příloze.

4 Zastávka Hradská

4.1 Současný stav

Řešená lokalita je situována v místě zastávky veřejné linkové dopravy Viničné Šumice, Hradská. V tomto místě se nachází také křižovatka silnice III/3834 a místní komunikace. Západním směrem vytváří zástavba úzké hrdlo, ve kterém má část silnice šířku mezi obrubami menší než 5 metrů a přilehlý jednostranný chodník pouze 0,5 metrů. Takové řešení zcela vylučuje bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace, aniž by byla dostupná přiměřená náhradní trasa.

Infrastruktura pro chodce podél silnice III/3834 je v této lokalitě zcela nevyhovující. Jednotlivé úseky chodníků na sebe nenavazují, chybí napojení chodníku na autobusovou zastávku a možnost příčného překonání silnice pro chodce. Jedna z autobusových zastávek nemá nástupní hranu. Okraj silnice je v současnosti využíván k problematickému kolmému parkování.

4.2 Dopravně urbanistický návrh

Hlavním bodem návrhu je vytvoření zátkových autobusových zastávek s mezilehlým pásem ostrůvku, který zabraňuje předjíždění autobusu, který odbavuje cestující v zastávce. Ostrůvek je využitý také pro komfortnější přecházení ulice. Může být vytvořen se zvýšenými obrubami, případně pouze vyboulenou plochou z lomového kamene nebo pouze se zábradlím. Šířka ostrůvku je s ohledem na nízkou intenzitu automobilové dopravy (1341 voz./24 h) pouze 1 m. Zastávkové hrany umožňují bezbariérový nástup do autobusu. V celém řešeném úseku je snížena maximální povolená rychlost na 30 km/h. Alternativně je pro zklidňující účinek možné vozovku (například v úseku autobusových zastávek) vydláždit hladkou betonovou dlažbou.

Nové chodníky mají dostatečnou šířku, která odpovídá intenzitě pěší dopravy, jsou souvislé a jsou napojeny na autobusové zastávky.

Před autobusovou zastávkou je navržený záliv pro podélné parkování pro 4 až 6 vozidel. Kratší varianta parkovacího zálivu umožňuje vytvoření širšího veřejného prostoru před mateřským centrem s možností vjezdu zásobování na chodníkovou plochu. Další parkovací místa mohou být vytvořena na zvýšené ploše nad zastávkou – podél chodníku bude vybudována opěrná zeď. Náhrada zbylého počtu parkovacích míst je možná pouze na jiné ploše v dostupné vzdálenosti.

Řešení problematického zúženého hrdla je navrženo zúžením vozovky na jednopruhový obousměrný pás s rozšířením jednostranného chodníku. Opatření je v souladu s ČSN 73 6110, odst. 10.1.2.4 e) „dvoupruhový jízdní pás se zúží na jednopruhový při zachování obousměrného provozu s úpravou přednosti v jízdě“ (intenzita aut. dopravy je 1341 voz./24 h). Pokud nebude dotčenými orgány schválen obousměrný provoz na jednopruhovém jízdním pásu, musí být navrženo jiné řešení pro chodce, včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Dlouhé obchůzné trasy jsou však podle normy nepřípustné – chodci v takovém případě využívají méně bezpečné zkracování trasy.

Návrh řešení je obsažen v samostatné příloze.

5 Obecní úřad

5.1 Současný stav

Řešená lokalita se nachází v místě silnice III/3834 v úseku mezi zastávkou veřejné linkové dopravy Viničné Šumice, Obecní úřad a kaplí nad serpentinami. V této lokalitě je nevyhovující stav infrastruktury pro chodce, zejména pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Chodníky v některých úsecích zcela chybí, pro chůzi je nutné využívat vozovku. Zastávky autobusové dopravy neumožňují bezbariérový nástup. Prostor před budovou obecního úřadu slouží pouze pro parkování vozidel, přičemž organizace parkování není nijak řešena. Další funkce veřejného prostoru jsou omezeny.

5.2 Dopravně urbanistický návrh

Současné autobusové zastávky budou změněny na zátkové s mezilehlým pásem ostrůvku, který zabraňuje předjíždění autobusu, který odbavuje cestující v zastávce. Ostrůvek je využitý také pro komfortnější přecházení ulice. Může být vytvořen se zvýšenými obrubami, případně pouze vyboulenou plochou z lomového kamene. Šířka ostrůvku je navržena 2 m, s ohledem na nízkou intenzitu automobilové dopravy (1199 voz./24 h) může být případně zúžena pouze na 1 m. Zastávkové hrany umožňují bezbariérový nástup do autobusu. Ostrůvek je po délce přerušován z důvodu umožnění vjezdu k nemovitostem. V místě zastávek a před obecním úřadem je snížena maximální povolená rychlost na 30 km/h. Alternativně je pro zklidňující účinek možné vozovku v úseku autobusových zastávek nebo i před obecním úřadem vydláždit hladkou betonovou dlažbou.

Prostor přiléhající k obecnímu úřadu je vyvýšený jako přidružený dopravní prostor, který má svým charakterem omezovat vjezd vozidel pouze pro dopravní obsluhu, zásobování a rezidenty přilehlých domů. Posíleny naopak budou pobytové a rekreační funkce prostoru. Poměr dlážděných a zelených ploch, umístění městského mobiliáře nebo herních prvků budou předmětem samostatného architektonického návrhu. Ve studii je orientačně naznačena osa aleje vzrostlých stromů. Standardní parkování je navrženo podél vozovky jako podélné. V ploše pobytového prostoru před obecním úřadem je povoleno trvalé parkování přibližně třem vozidlům rezidentů přilehlých domů a dále krátkodobé zásobování. Při výjimečných událostech je možné povolit parkování více vozidlům (společenské akce na obecním úřadě). Přes zvýšenou dlážděnou plochu budou přejíždět také vozidla z jednosměrné místní komunikace od západu vedle obecního úřadu – zpomalení bude docíleno berlínským polštářem nebo nájezdem na zvýšenou plochu. Přes prostor před obecním úřadem by mělo být umožněno nouzové otočení autobusu.
Alternativně je možné celý prostor před obecním úřadem včetně přilehlé vozovky řešit v dopravním režimu sdílené zóny.

Podél vozovky v úseku serpentin je navržen jednostranný chodník v šířce 3,5 m z důvodu společného provozu chodců a méně zdatných cyklistů (režim stezky pro chodce s povolenou jízdou cyklistů). Chodník je v podélném sklonu do 8,33%. Chodník je pro zvýšení komfortu od vozovky oddělen zeleným pásem šířky 1 m. Chodník může být ve stejné výškové úrovni s vozovkou, vyvýšenou obrubu by v takovém případě měl jen zelený pás. V horní části úseku je navrženo místo pro přecházení na protější chodník. Místo, které usnadní přecházení je nutné provést také uprostřed úseku pro

umožnění přecházení k protějším domům (trasa po stávajících schodech nezajišťuje bezbariérový přístup). Pro zkrácení trasy je možné od obecního úřadu směrem k pomníku vybudovat schodiště pro zdatnější chodce, kteří nebudou volit bezbariérovou trasu. Schodiště i celý prostor uvnitř serpentin bude řešen jednotně podle samostatného architektonického návrhu.

Návrh řešení je obsažen v samostatné příloze.