PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP S. R. O.
Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem

STUDIE

ULICE VÍTA NEJEDLÉHO – STAVEBNÍ ÚPRAVY ULIČNÍHO PROSTORU

A - Textová část

Objednatel
Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 295 21 Mnichovo Hradiště

Vypracoval
Ing. Milan Tesař, Ing. Eliška Černá

Kontroloval / vedoucí projektu
Ing. Josef Filip, Ph.D., Dipl.-Ing. Till Rehwaldt

Datum
říjen 2018

PROJEKCE DOPRAVNÍ
REHWALDT LANDSCAPE ARCHITECTS

OBSAH

1 Identifikační údaje 3
2 Všeobecně 3
3 Stávající stav 4
4 Vyhodnocení rizik 6
5 Koncepce navrhovaného řešení 7
6 Návrh dopravního řešení 9
7 Návrh architektonického a krajinářského řešení 11
8 Zeleň 12
9 Odvodnění 12
10 Řešení zajištění přístupu a podmínek užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace 12
11 Inženýrské sítě 12
12 Majetkoprávní vztahy 13
13 Závěr 15

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby:	Ulice Víta Nejedlého – stavební úpravy uličního prostoru
Místo stavby:	Město Mnichovo Hradiště, ul. Víta Nejedlého
Katastrální území:	Mnichovo Hradiště (697575)
Charakter stavby:	rekonstrukce
Stupeň dokumentace:	studie

Stavebník / Objednatel

Objednatel:	Město Mnichovo Hradiště Masarykovo náměstí 1 295 21 Mnichovo Hradiště IČO: 002 383 09

Zhotovitel dokumentace

Dopravní část:	Projekce dopravní Filip s.r.o. Švermova 1338 413 01 Roudnice nad Labem IČO: 287 14 792
Autorizovaná osoba:	Ing. Josef Filip, Ph.D., Kollárova 2776, 413 01 Roudnice n. L. autorizace číslo – 0401915 (ID00 dopr. stavby; II00 městské inženýrství)
Architektonická část:	Rehwaldt Lanndscape Architects Bautzner Straße 133 010 99 Dresden
Autorizovaná osoba:	Dipl.-Ing. Till Rehwaldt, Bautzner Straße 133, 010 99 Dresden autorizace číslo – 2553 (Architekten Kammer Sachsen)

2 VŠEOBECNĚ

2.1 Identifikace projektu

Předmětem projektu je návrh řešení páteřní komunikace na území města Mnichovo Hradiště, silnice II/610, ul. Víta Nejedlého, nově pojaté jako revitalizovaný městský bulvár. Řešení v maximální možné míře respektuje předané zadání objednatele – Městský bulvár Víta Nejedlého.

Cílem projektu je především prověření základních technických parametrů současné komunikace (šířkové řešení, polohy parkování, autobusových zastávek, vstupů, poloh inženýrských atd.) s přímou vazbou na celkovou prostorovou optimalizaci dle zadání objednatele. Ruku v ruce s tímto technickým, dopravním řešením jde komplexní architektonický návrh lokality, revitalizující veřejný prostor tak, aby odpovídal nejvyšším nárokům na uživatelský komfort veřejného prostoru.

2.2 Lokalizace stavby

Řešená stavba se celým svým rozsahem nachází na pozemcích ležících ve městě Mnichovo Hradiště, KÚ Mnichovo Hradiště (697575) v prostoru stávající průtahové silnice II/610, ul. Víta Nejedlého. Řešený prostor je vymezen polohou čerpací stanice pohonných hmot na jihu a vstupem, vjezdem do prostoru Masarykova náměstí na severu.

GPS souřadnice předmětné lokality jsou: 50°31'10.962"N, 14°58'23.743"E.

2.3 Výchozí podklady

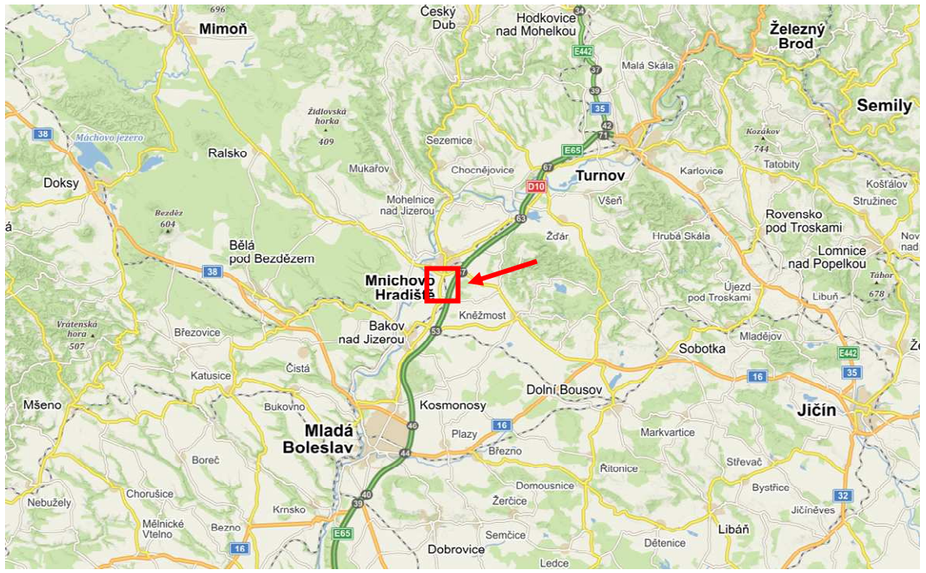
Dokumentace studie je zpracována na základě těchto podkladů:

1) Městský bulvár Víta Nejedlého – Ing. Arch. Tomáš Cach, MgA. Jakub Chuchlík
2) Průzkum lokality (léto 2018), pořízení fotodokumentace.
3) Jednání se zástupci objednatele
4) Pro zpracování dokumentace byly použity ČSN platné v oboru silničního stavitelství a další předpisy:
   - zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
   - zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcí vyhlášky
   - zákon č. 268/2015 Sb., kterým je novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
   - vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se ruší a nahrazuje vyhláška č. 30/2001 Sb. provádějící pravidla provozu na pozemních komunikacích
   - vyhláška č. 398/2009 Sb., Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
   - nařízení vlády č. 163/2002 Sb., technické požadavky na stavební výrobky
   - ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic + oprava 1 + změna Z1
   - ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích + změna Z1
   - ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací + změna Z1
   - ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
   - ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek
   - TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
   - TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
   - TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
   - TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
   - TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty
5) Katastrální mapy, výpisy vlastníků dotčených pozemků.
6) Geodetické zaměření řešené lokality – dodavatel Geodézie-LT s.r.o.
7) Posouzení skladby konstrukce zemního tělesa – dodavatel SQZ s.r.o. (silniční laboratoř)

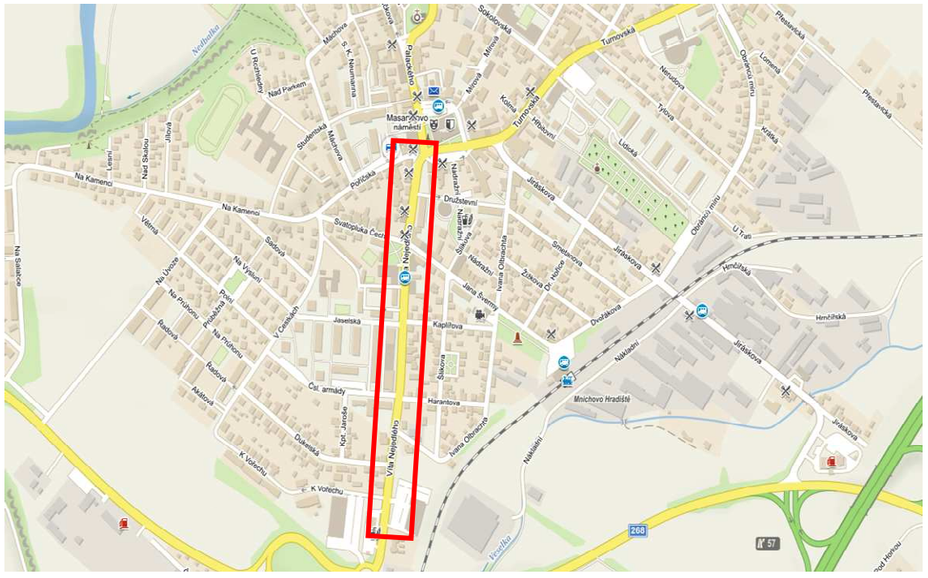
3 STÁVAJÍCÍ STAV

3.1 Širší vztahy

Řešená průtahová komunikace silnice II/610 tvoří diagonální silniční průtah městem Mnichovo Hradiště. Silnice II/610 je bývalou spojnicí Prahy a severní části Středočeského kraje, jejíž význam do určité míry poklesl s dostavbou rychlostní silnice R10, nyní dálnice D10. Komunikace tak z pohledu dálkové dopravy v tuto chvíli tvoří zejména doprovodnou komunikaci k vlastní dálnici v případě vzniku mimořádné situaci na dálnici. Z hlediska regionálních přepravních vztahů je význam komunikace nadále vysoký, II/610-tka tvoří důležitou regionální spojnici měst Bakova nad Jizerou, Turnova a Mimoně.



obr. 1 – přehledná mapa umístění řešené lokality



obr. 2 – řešený úsek silnice II/610, ul. Víta Nejedlého

3.2 Dopravní zatížení, průzkum rychlostí a skladby dopravního proudu

Dle celostátního sčítání dopravy z roku 2010 činilo dopravní zatížení silnice II/610 v řešeném úseku 6622 voz/24hod, přičemž podíl těžké nákladní dopravy vykazoval cca 11,76 %. Při posledním CSD prováděném v roce 2016 činilo dopravní zatížení 7700 voz/24hod. Podíl těžké nákladní vykazoval 10,16 %. Z porovnání výsledků je tedy zřejmé, že v mezidobí došlo k zvýšení průjezdné dopravy na řešeném úseku o cca 16 %, podíl těžké nákladní dopravy přitom zůstal přibližně stejný.

Vlastní průzkum dopravního zatížení, průjezdních rychlostí a skladby dopravního proudu nebyl prováděn, v rámci technického návrhu bylo dále uvažováno s hodnotami dle CSD.

Sčítání dopravy 2010 – hodnoty RPDI [voz/24h]	
Sčítací úsek č.	1-0601
Komunikace č.	610
TV (těžká motorová vozidla celkem)	779
O (osobní a dodávková vozidla)	5 730
M (jednostopá motorová vozidla)	113
SV (součet všech vozidel)	6 622

Sčítání dopravy 2016 – hodnoty RPDI [voz/24h]	
Sčítací úsek č.	1-0601
Komunikace č.	610
TV (těžká motorová vozidla celkem)	782
O (osobní a dodávková vozidla)	6 793
M (jednostopá motorová vozidla)	125
SV (součet všech vozidel)	7 700

obr. 3 – dopravní zatížení lokality – CSD 2010 a CSD 2016

3.3 Prostorové uspořádání, technické provedení

Stávající směrové a výškové uspořádání komunikace v řešeném území města vykazuje místy výraznou přímost s přímým průhledem bez aplikace adekvátních prvků zklidnění dopravy. Výjimku tvoří pouze umístění středního dělícího ostrůvku na začátku úseku, v místě odbočovacího pruhu do prostoru čerpací stanice. Plnému průhledu posléze zamezuje pouze dvojice směrových oblouků, ovšem výrazně velkého poloměru, v místech křížení s ulicemi Harantova a Jana Švermy.

Stávající šířka vozovky prakticky v celé délce řešeného úseku osciluje mezi 11,0 – 13,4 m, vyjma krátké zúžené pasáže kolem budovy Komerční banky za křížením s ulici Jana Švermy. Zde šířka vozovky vykazuje cca 8,5 m. Zjištěná převažující šířka pak činí problémy zejména v místech přechodů pro chodce, které tak prakticky nikde nesplňují požadavky na požadovanou délku přecházení do 8-mi metrů při přihlédnutí k průběhu vlečných křivek podél nároží křižovatek.

obr. 4 – rozlehlost trasy, přímý průhled

Jízdní pruhy jsou vymezeny vodorovným dopravním značením, různé kvality, ovšem na celé délce poměrně dobré čitelnosti. Šířka jízdních pruhů je ve vztahu k celkové šířce také proměnná a činí cca 3,25 – 3,5 – 3,75 m. Prostor vně jízdních pruhů je posléze bez další organizace využíván především k parkování vozidel podélně v souběhu s vozovkou. Vzhledem k celkové naddimenzované šíři tyto parkovací pruhy vykazují místy šířku až 3,5 m.

Povrch vozovky je tvořen asfaltobetonovým krytem a to na celé délce. Vozovka je upnutá v drtivé většině do kamenných prvků, místy krajníků, v centrální části mezi staničením km 0,300 – 0,600 pak kamenných obrub různé šířky. Stav krytu je v rámci možností celkem slušný, ovšem na celé délce s různými vysprávkami a doasfaltováními různě velkého rozsahu. V místě průběžných jízdních pruhů však nebyly zaznamenány výraznější výtluky či propady, přičemž kryt nejevil známky ani mrazových poruch, či dalších prasklin. Na základě průzkumných prací firmy SQZ s.r.o. se pod asfaltovým povrchem nachází kamenné kostky s poměrně kvalitním a únosným podložím.

Průběžná vozovka je na celé délce lemována po obou stranách komunikace chodníkovými pásy. Výjimku tvoří úzká pasáž kolem budovy Komerční banky za ulicí Jana Švermy, kde se z chodníku stává pouze úzký pás, spíše

odrazný proužek, podél průběžné budovy. Chodníky pak dosahují prakticky všude minimální požadované šířky 1,5 m, v centrální části pak šířky větší, přes 2,0 m.

Povrch chodníků je tvořen různým materiálem, na začátku a konci úseku se jedná zejména o chodníky s asfaltovým krytem, lokálně s dlážděním betonovou dlažbou. V centrální části jsou chodníky dlážděny kamennou dlažbou drobnou, kamennou mozaikou.

Z pohledu celkové hodnocení je charakter prostoru řešené komunikace značně rozlehlý, což podporuje i odstoupená zástavba, vyjma zúžené pasáže kolem budovy Komerční banky. Celková šíře prostoru komunikace, tedy hlavního i přidruženého prostoru činí cca 20,0 - 25,0 m, což je prostor výrazně velkorysý se značným potenciálem pro vlastní návrh.

Z hlediska technického vybavení komunikace pak byl shledán jako zcela nevyhovující stav stávajícího veřejného osvětlení, které již nesplňuje aktuálně platné požadavky na řádné osvětlení prostoru průtahových silnic na území měst a obcí. A to ani v případě nasvětlení přechodových míst, která jsou ovšem nasvětlena všechna na celém řešeném úseku.

3.4 Urbanistické posouzení lokality

Mnichovo Hradiště bylo založeno na křižovatce významných obchodních cest. Jejich trasy se propsaly až do dnešní struktury a kompozice sídla. Tyto 3 výrazné radiály – ulice Turnovská, Klášterská/Palackého a Víta Nejedlého - se střetávají v samém středu města na Masarykové náměstí. Historický i kompoziční význam ulice Víta Nejedlého (silnice II/610) je tedy nesporný. Tato ulice není pouhým dopravním tranzitem, ale váže na sebe i důležité městotvorné funkce. Existence komerčního parteru a několika kulturních, vzdělávacích a správních institucí jí dává velký potenciál stát se skutečným městským bulvárem, využívaným nejen k dopravě, ale i pobytu a společenským aktivitám obyvatel města.

Řešený prostor průtahu silnice II/610, v souhrnné délce 754,21 m byl pro potřeby návrhu principálně rozdělen na 3 pasáže:

Úsek A – staničení ZÚ, km 0,000 – 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády)

- ⇨ Jedná se o úsek bezprostředního vjezdu do řešené pasáže, charakteristický rozvolněnou zástavbou zejména rezidenčního charakteru bez existence veřejně dostupných služeb, obchodů apod. bezprostředně přístupných z vlastní ulice Víta Nejedlého. V začátku úseku se nachází zmíněna čerpací stanice pohonných hmot, a dvojice odboček k nákupním centrům Lidl a Penny, které jsou od parteru ulice již vzdáleny. Principálně tak lze celou tuto pasáž považovat jako výhradně průjezdní úsek.

Úsek B – staničení km 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády) – 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy)

- ⇨ Jedná se o úsek, kdy se rozptýlená zástavba již mění v kompaktní celek, linii domů, přičemž při levé straně komunikace dochází k výskytu dalších funkcí vyjma bydlení – obchody, restaurace, lékárna, sokolovna. Z tohoto hlediska se tedy již jedná o pasáž s existencí městských funkcí, kdy je třeba při návrhu tento stav akceptovat a vhodně podpořit. Zároveň je žádoucí použití hodnotnějších stavebních prvků – kamenné dlažby, obrub atd. Samozřejmostí by měla být integrace vhodného mobiliáře.

Úsek C – staničení km 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy) – KÚ, 0,754 (prostor Masarykova náměstí)

- ⇨ Poslední pasáž se zaústěním do prostoru Masarykova náměstí. Zástavba se zde výrazně přibližuje k průběhu komunikace, v přízemních podlažích převažují výrazně obchodní a služební funkce. S ohledem na přímou návaznost na souběžně řešenou rekonstrukci prostoru náměstí je třeba zajistit přímou funkční i materiálovou shodu obou návrhů.

Sjednocujícím prvkem všech tří úseku je homogenní optimalizace šířek jízdních pruhů na minimální hodnotě 3,75 m se souběžnou integrací ochranného jízdního pruhu pro cyklisty o základní návrhové šířce 1,5 m. Tento pruh je posléze ve vazbě na přechody pro chodce lokálně zúžen na minimální přípustnou hodnotu 1,25 m, v souběhu s parkovacím pruhem pak k zajištění bočního odstupu rozšířen na 1,75 m.

4 VYHODNOCENÍ RIZIK

Koncepce nového dopravního řešení s akcentací na dopravní zklidnění průtahové silnice při snaze přeměny prostoru komunikace na městský bulvár vyžaduje komplexní přístup při pečlivém vyhodnocení všech současných bezpečnostních rizik.

Dle výše uvedených skutečností trpí předmětný úsek zejména riziky, která jsou hodnocena jako střední až vysoká. Tato skutečnost je dána těmito historickými skutečnostmi:

- před dálnicí D10 sloužila silnice II/610 jako páteřní komunikace mezi Prahou a severní části Čech
- šířkové uspořádání, které zůstalo do současné doby nezměněné, ztratilo své původní opodstatnění
- po převedení zbytné dopravy na dálnici D10 došlo logicky ke změně dopravního významu původní silnice
- na tuto skutečnost však intravilánový úsek „nereagoval“ a pro současné poměry jsou dané plochy využity neefektivně, mnohdy nelogicky, bez účelu, až nebezpečně

Principiálně lze shledaná rizika rozdělit do tří základních skupin s následným detailním rozborem.

4.1 Přímost trasy, průhled, šířkové uspořádání

Terénní průzkum lokality jako nejvýznamnější bezpečnostní riziko shledal stávající prostorové řešení současného stavu průtahové silnice popsané v odst. 3.3. Přímost úseku s relativní rozlehlostí bez adekvátního prvku zpomalení projíždějících vozidel v zásadě vytváří volný prostor pro nijak neomezenou volbu vysokých průjezdních rychlostí. Z tohoto hlediska posléze jakýkoliv příčný pohyb přes vozovku (přecházení chodce, výjezd vozidla z vedlejší komunikace, ev. výjezd vozidla z vjezdu) s sebou pak nese riziko min. dopravního konfliktu, hůře dopravní nehody. Tento stav průběžné vozovky posléze vytváří z komunikace výrazný bariérový prvek, obtížně překonatelný zejména pěšími.

Šířka jízdního pruhu, resp. celkového jízdního pásu, má pro volbu průjezdní rychlosti velmi důležitý význam. Uplatňuje se však nejen šířka stavební, nýbrž celého okolí, včetně prostorů, které nejsou určeny k jízdě či pohybu. Urychlující účinek mohou mít i velmi rozsáhlé křižovatkové prostory, uspořádané tak, že podporují dojem celkově velmi široké komunikace. Při hledání vazeb mezi šířkou dopravního prostoru (resp. jízdního pruhu) a rychlostí se uvažuje tzv. optická (subjektivně vnímaná) šířka dopravního prostoru. Ta je velmi často ovlivnitelná i poměrně jednoduchými a levnými opatřeními (např. změna vodorovného dopravního značení, rozšíření krajnic na úkor jízdních pruhů, výsadbou keřů, apod.).

Rychlost (V85%) Kategorie vozidla	30 km/h	50 km/h	80 km/h
	Šířka jízdního pruhu odpovídající této rychlosti (m)		
Osobní automobil	2,25	2,40	2,60
Dodávka, malý nákladní automobil	2,50	2,60	3,00
Nákladní automobil, autobus	3,00	3,10	3,25

tab. 1 - závislost rychlosti volené řidičem na šířce jízdního pruhu

Jízdní pruhy jsou obvykle prostorově nejnáročnějším a přitom nenahraditelným návrhovým prvkem. Z výše uvedené tabulky vyplývá, že i malé zvětšení šířky znamená příkrý nárůst řidičem volené jízdní rychlosti. Proto je nutno při dimenzování šířek jízdních pruhů a dalších souvisejících prvků postupovat velmi opatrně. Větší šířky znamenají nutnost používání dalších stavebních opatření, chceme-li na komunikaci zajistit žádoucí rychlost i bez trvalého policejního dozoru.

4.2 Nehodovost

Dle policejní statistiky, veřejně přístupné z webových stránek www.jdvm.cz/pcr vykazuje řešený prostor poměrně vyšší nehodovost. Od roku 2007 do 8. 7. 2018 (tedy za dobu cca 10-ti let) bylo v místě zaznamenáno 48 dopravních nehod. Dopravní nehody jsou poměrně rovnoměrně rozmístěny, přičemž jako nejrizikovější se z pohledu dopravních nehod jeví křižovatka s ulicemi Jana Švermy a Svatopluka Čecha a její navazující okolí s celkem 14-ti dopravními nehodami.

Celkem bylo za uvedené období v lokalitě zaznamenáno:

- 1 smrtelné zranění
- 6 zranění těžkých
- 17 zranění lehkých

Příčina dopravních nehod nemá jeden shodný ukazatel, jedná se soubor nejrůznějších příčin od nerespektování přednostních DZ, nedodržení bezpečné vzdálenosti apod.

obr. 5 – záznam nehodových míst na řešeném úseku dle jdvm.cz/pcr

4.3 Pohyb pěších

Podél průběžné vozovky jsou prakticky v celé délce po obou stranách vozovky vedeny chodníky v různém rozpětí šířky. K výjimce dochází pouze kolem budovy Komerční banky za křížením s ulicí Jana Švermy. Technický stav chodníků je lokálně již za hranicí své životnosti, místy jsou zřejmé propady a poškození. V centrální pasáži mezi staničením
km 0,300 – 0,600 posléze chodníky vykazují výraznou roztříštěnost, zejména na západní straně vozovky, kdy jsou přes trasu chodníku vedeny sjezdy a různá připojení.

Vzhledem ke stávající šířce průběžné vozovky dochází k největšímu ohrožení pěších při vlastním přecházení vozovky řešené komunikace. Prakticky všechny přechody pro chodce svými stávajícími parametry nesplňují požadavky na přecházenou délku, v rámci nástupních ploch přechodů chybí hmatné prvky pro nevidomé a slabozraké, přičemž situace je obdobná i při přecházení vedlejších ramen. Výjimku tvoří pouze přechod pro chodce dělený středním dělícím ostrůvkem na začátku řešeného úseku ve staničení km 0,075. Dalším rizikem je dodržení řádného rozhledu na nástupní plochy přechodů, kdy především v centrální pasáži od staničení km 0,300 – 0,600 dochází k zakrytí chodců chystajících se vstoupit do vozovky zaparkovanými vozidly.

obr. 6 – nevyhovující délka přechodu pro chodce

Další nekomfortní situace pro pěší byla shledána u obou autobusových zastávek v centrální části, Mnichovo Hradiště, zdravotní středisko, kdy podél nástupní hrany zastávky chybí adekvátní převýšení.

4.4 Pohyb cyklistů

Bezpečné vedení cyklistů ve stávajícím stavu není v profilu komunikace nijak řešeno. V místě chybí vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, ev. separované cyklostezky v přidruženém prostoru, cyklisté jsou tak nuceni k pohybu ve společném jízdním pruhu spolu s projíždějícím vozidly.

5 KONCEPCE NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

5.1 Všeobecně

Cílem studie je navrhnout takové dopravní a architektonické řešení průtahové komunikace, které maximální možnou mírou sníží rizika popsaná v rámci kapitoly 4. V důsledku řešení celého prostoru uličního profilu průtahové komunikace na území města, byla dále důležitým aspektem i urbanistická kvalita zpracovaného návrhu tak, aby uvažované řešení nebylo jen funkčním prvkem s požadovaným cílem, ale celkově zvýšilo uživatelskou kvalitu veřejného prostoru. Zásadním úkolem pro nový návrh byla posléze dle zadání objednatele plná integrace cyklistického provozu do profilu komunikace k zajištění bezpečného vedení cyklistů řešeným úsekem města.

Veškeré nově navržené prvky komunikace byly prověřeny vlečnými křivkami návrhových vozidel, vozidla hasičského záchranného sboru, vozidla svozu komunálního odpadu, vozidla pro nákladní dopravu s návěsem a vozidla autobusu.

Zklidňováním dopravy v tom nejširším slova smyslu dle TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích rozumíme komplexní proces, jehož stěžejním cílem by mělo být zejména odstranění nadřazenosti automobilové dopravy ve využívání stávající sítě komunikací a při realizaci komunikací nových vytvoření lepších podmínek pro chodce a cyklisty, zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zlepšení životního prostředí. Zklidňování dopravy je tedy činnost, jehož míra účinnosti a efektivnosti je odvislá od rozsahu územního, architektonického a dopravního projektování. Řešení nemá být pouze čistě technické, inženýrské, ale má být výsledkem úsilí o řešení celého okolí komunikace. Nejvyšší míra účinnosti zklidňování je podmíněna hierarchickým řešením. Aplikace zklidňovacích prvků musí být diferencována. Čím nižší funkční třída, tím výraznější zásah do rychlosti vozidel. Zklidňovací prvky musí být tudíž členěny pro použití na komunikacích určité funkční třídy a mají být podmíněny i intenzitou provozu, jejíž překročení by mohlo znamenat překážku plynulosti provozu s dopadem na zhoršení bezpečnosti silničního provozu a životního prostředí. Volbě vhodných zklidňovacích prvků je tedy třeba věnovat zvýšenou pozornost, protože jejich špatná aplikace může vést dokonce ke zhoršení provozních podmínek na místních komunikacích, což je samozřejmě stav, který navrhovatel těchto opatření nesmí připustit.

K nejdůležitějším cílům návrhu úprav průtahů dle TP 145 - Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi v novém pojetí problematiky patří:

- respektování požadavku bezpečnosti silničního provozu
- zlepšení podmínek pohybu zejména nemotorizovaných účastníků dopravy
- zmírnění bariérového účinku průtahu
- vytvoření možností pro rozvoj ostatních funkcí průtahu a přilehlého dopravního prostoru (funkce obslužná, pobytová, společenská, atd.)
- zmenšení zatížení území negativními vlivy dopravy
- pozdvižení úlohy estetiky pojetí prostoru komunikace
- snaha o zvětšení podílu zelených ploch a zeleně vůbec

5.2 Důvody k rekonstrukci

Přenesení teoretických poznatků zklidňovaní dopravy do praktického využití na území města Mnichovo Hradiště znamená zejména:

- snížení průjezdních rychlostí vozidel na požadovanou úroveň (odstranění náhodných dopravních excesů)
- zvýšení bezpečnosti chodců při jejich vedení podél i přes komunikaci, zajištění bezbariérového pohybu
- adekvátní dimenzování šířky jízdních pruhů pro vozidla i cyklisty
- jasné oddělení jednotlivých funkčních ploch (vozovka, parkovací místa, chodníky, samostatné sjezdy k nemovitostem)
- vytvoření podmínek pro dodržení rozhledových poměrů
- podporu a jasné definování, dimenzování a navržení křižovatek
- zvýšení celkové urbanistické kvality prostředí
- vyšší integraci zeleně do prostoru komunikace

Základním stavebním kamenem nové koncepce řešení je rozbití stávajícího stavu přímé, rozlehlé komunikace, bez adekvátní stavební optimalizace, která zajistí přirozené snížení rychlosti. Vše s ohledem na záměr revitalizace přidruženého prostoru komunikace, kde by mělo dojít ve vazbě na úpravu jízdního pásu k zvýšení uživatelského komfortu a zejména pak bezpečnosti.

Rychlost jízdy je rozhodujícím parametrem, který výše zmíněná kritéria ovlivňuje zcela zásadně. Důležitým principem při navrhování úprav průtahů ve vazbě na bezpečnost (a další výše uvedené požadavky) je tedy optimalizace jízdní rychlosti. Tato optimalizace přitom velmi úzce souvisí s požadavkem jednoty parametrů stavebních a provozních, resp. snahou o přiblížení se tomuto ideálnímu stavu. Čím vyšší je jízdní rychlost, tím obtížnější je soužití a větší vzájemné konflikty jednotlivých druhů dopravy i dalších funkcí sídelního útvaru. Komunikace má být navržena tak, aby nenabízela možnost jízdy rychlostí výrazně vyšší než dovolenou. V opačném případě (objektivně) na základě "nabídky" ze strany výškových a šířkových parametrů komunikace vzniká "poptávka" po rychlosti na straně řidičů. Řidiči s menším právním vědomím pak logicky nabídku využívají a jedou rychleji (těch je většina), odpovědní řidiči sice rychlost dodržují, ale i oni jsou frustrováni subjektivně velmi pomalou jízdou. Průtah tedy musí být navržen na rychlost, která je přiměřená nejen požadované dopravní funkci, ale také poloze uvažovaného úseku na území sídelního útvaru a ostatním aktivitám v dotčeném území. Výsledkem skloubení těchto požadavků je stav, kdy řidič "svobodně" zvolí takovou jízdní rychlost, která odpovídá rychlosti zákonně definované, resp. dané situaci přiměřené. Vynucování dodržování stanovené rychlosti jen formou dozoru a sankcí bez vazby na uspořádání prostoru komunikace je sice možné, ale nejde o řešení systémové, dostatečně účinné, estetické, ani levné. Nepřináší žádné ušetřené plochy pro chodníky, parkovací místa, stezky pro cyklisty či zeleň a v řidičích navíc často vyvolává pocit nespravedlnosti a šikanování.

Návrh opatření vychází z poznatku, že volbu jízdního režimu v průběhu měst a obcí ovlivňují především následující faktory:

- směrové vedení komunikace, rozhledové poměry, průhledy, charakter zástavby, celkový obraz obce
- optická (subjektivní) šířka prostoru komunikace
- systém rozdělení ploch, poměr ploch zpevněných a nezpevněných
- šířka jízdních pruhů, příčné uspořádání komunikace
- druh a stav povrchu komunikace
- členitost, rozmanitost a zajímavost okolí komunikace, potlačení přímých a urychlujících linií
- konfliktní body a plochy, přechody pro chodce, křižovatky, náměstí
- oživení prostoru komunikace, přítomnost člověka a zeleně
- vybavení komunikace

Pro účinnou regulaci rychlosti a optimalizaci prostoru průtahové komunikace v průběhu celého úseku je rozhodujícím předpokladem relativně rozumný rozestup vhodných bodových stavebních opatření vytvářejících kontrast a stimulujících pozornost řidiče. Vzhledem k požadavku plné integrace vedení cyklistů jeví se jako optimální zúžení stávajících jízdních pruhů při využití vysazených chodníkových ploch (lokálních zúžení) v místech dlouhých přechodů pro chodce. Tyto, vzhledem ke své poloze, zpravidla bezprostředně navazují na problém rozlehlosti navazujících křižovatek, které v důsledku úpravy přecházené vzdálenosti musí také projít adekvátní stavební úpravou. Kombinace těchto úprav, dotýkajících se všech řešených křižovatek zajistí požadovanou homogenitu celého průtahu. Integraci cyklistů je žádoucí podpořit díky stávající šířce hlavního dopravního prostoru zejména integrací jízdních pruhů přímo do prostoru vozovky. V řešeném případě po zohlednění prostorových možností ve formě ochranného jízdního pruhu pro cyklisty.

K zajištění zdůraznění vlastního vjezdu na území města, resp. do jeho centrální části od prostoru čerpací stanice pohonných hmot, je dále žádoucí podpořit tento začátek úseku k avizování jasné informace změny. V místě se jako vhodné jeví doplnění stávajícího dopravního ostrůvku ještě o druhý kus.

5.3 Uvažované návrhové prvky (dle TP 145 a TP 179)

Optimalizace šířek jízdních pruhů

Jízdní pruhy jsou obvykle prostorově nejnáročnějším a přitom nenahraditelným návrhovým prvkem. Rozumná volba šířek he proto základní a velmi citlivou záležitostí, která v podstatné míře ovlivňuje, jaký podíl ploch bude možné dát k dispozici nemotorizovaným účastníkům dopravy (dimenzování chodníků, opatření pro integraci cyklistů, dalším aktivitám, funkcím a prvkům (parkování, zeleň, mobiliář apod.).

Význam volby optimální šířky jízdních pruhů spočívá především ve funkčním přerozdělení ploch, které jsou ve městech a obcích mnohem cennější, a ve zmírňování dělícího účinku komunikace.

Kritéria, která vstupují do volby šířek jízdních pruhů, jsou zejména:

- intenzita provozu autobusové a těžké nákladní dopravy
- funkční třída komunikace
- charakteristika funkčního využití okolí příslušného úseku komunikace
- nejvyšší dovolená rychlost

Obava z toho, že volba menší šířky jízdních pruhů se negativně projeví na kapacitě komunikace je posléze velmi rozšířená, vcelku však neoprávněná. Pro zvládání předpokládaných intenzit dopravního proudu v určitém úseku průtahu je rozhodující především kapacita sousedních křižovatek. Vliv na kapacitu mají posléze i jiné manévry a dopravní situace, typické pro intravilán (parkující vozidlo, zásobování, přecházení atd.). Vyjádření těchto vlivů je velmi obtížné, proto lze stanovit jen orientační hodnoty kapacity úseků, které je nutno podle konkrétních podmínek redukovat.

- dvoupruhová, směrově nerozdělená komunikace: 1400 – 1800 voz/h (v profilu)

Vysazené chodníkové plochy

Vysazené chodníkové plochy vzniknou, jestliže parkovací pruhy, parkovací zálivy apod. se na některých místech přeruší a chodníkové plochy se přivedou až na okraj jízdního pruhu. Standartní šířka jízdních pruhů přitom zpravidla zůstane zachována (s výjimkou případů, kde je požadováno zúžení).

Principiálně se rozlišují:

- vysazené chodníkové plochy v mezikřižovatkových úsecích
- vysazené chodníkové plochy v oblasti křižovatek (řešený případ)

Vysazené chodníkové plochy mají zejména následující funkce a výhody:

- usnadnění přecházení zkrácením jeho délky a doby pobytu chodce v kolizím prostoru
- zvětšení ploch pro lepší pohyb resp. čekání chodců
- zajištění volnosti vjezdu do objektů
- vyloučení protiprávního parkování v oblasti křižovatek a z toho plynoucí zlepšení rozhledových podmínek
- zlepšení optického kontaktu mezi řidičem a přecházejícím chodce, díky přerušení parkovacího pruhu a skutečnosti, že čekající chodec je blíže dráze vozidla a stojí výše
- možnost získání ploch pro další funkce
- zmírnění optické převahy širokých komunikací
- možnost umístění prvků vybavení komunikace blíže k jízdnímu prhu (SDZ, VO)

Střední dělicí ostrůvek:

Střední dělicí ostrůvky jsou opatřením s velmi širokou škálou použití, jehož možnosti doposud nejsou v České republice doceněny. V případě správného provedení se prakticky vždy jedná o opatření s vysokou účinností a kladným vlivem na bezpečnost silničního provozu při příznivých nákladech. Střední dělicí ostrůvky je možné v různých variantách aplikovat jak na vjezdech do obcí, tak i v jejich průběhu, přičemž za nejdůležitější lze považovat následující typy:

- střední dělicí ostrůvky pro snižování rychlosti na vjezdech do obcí,
- střední dělicí ostrůvky pro usnadnění přecházení (tzv. ochranné ostrůvky dle ČSN 73 6110),
- střední dělicí ostrůvky pro ochranu levého odbočení,
- kombinace předchozích dvou typů (ochrana levého odbočení + usnadnění přecházení).

Z hlediska stavebního provedení se střední dělicí ostrůvky člení na:

- ostrůvky provedené obrubníky nebo dlážděným okrajem,
- ostrůvky provedené pouze dlažbou (bez výrazného zvýšení nad úroveň vozovky nebo s jen minimálním zvýšením do 2 cm),
- ostrůvky ve formě dopravních stínů.

V praxi je potřebné jednoznačně upřednostňovat fyzické ostrůvky provedené obrubníky, neboť mají kvalitní funkčnost a vysokou účinnost. Ostrůvky ve formě dopravních stínů (provedené pouze barvou) jsou z hlediska regulace rychlosti, zabraňování nebezpečnému chování (např. předjíždění na křižovatce) a případné ochrany pěších téměř neúčinné. Nelze je proto považovat za systémové resp. trvalé opatření, které by bylo možné plošně propagovat.

Minimální šířka ostrůvku dle ČSN 73 6110 činí 1,75 m. Délka dělicího ostrůvku je rozdílná podle místa použití a prostorových poměrů; nesmí být menší než 6,0 m, nemá být menší než 8,0 m.

Integrace cyklistické dopravy

Základním principem integračních opatření cyklistické dopravy je „podkreslení“ bezpečného a plynulého průjezdu cyklistů, resp. jízdních kol ve vozovce v daném místě a směru:

- navrhují se tam, kde by se cyklista zpravidla pohyboval automaticky v případě společného provozu (tedy i bez jejich realizace)
- přítomnost opatření ve vozovce má význam psychologický i prostorový
- opatření v hlavním dopravním prostoru jsou zásadně jednosměrná ve směru jízdy vozidel (s výjimkou opatření užívaných v rámci tzv. cykloobousměrek)

Z hlediska psychologického působení na jednotlivé účastníky provozu integrační opatření především:

- napomáhají lepšímu vzájemnému vnímání cyklistů a řidičů motorových vozidel, předvídatelnějšímu chování, lepšímu vnímání společného dopravního prostoru a orientaci
- vizuálním přerozdělením prostoru zklidňují provoz a v mnoha situacích tím usnadňují průjezd všem účastníkům silničního provozu

Z hlediska prostorového:

- při správné realizací vhodně vybraných integračních opatření je zaručen bezpečný a plynulý průjezd cyklistů
- oproti běžnému společnému provozu jsou jasně garantovány nezbytné návrhové parametry, především šířkovým uspořádáním průjezdných profilů a bočních bezpečnostních odstupů

Z hlediska stavebně-technického:

- zajištěn má být dostatečně kvalitní stav vozovky, uličních vpustí i ostatních souvisejících prvků infrastruktury
- realizace opatření na poškozeném povrchu vozovky, u výtluků či propadlých uličních vpustí není ekonomicky účelná a může být rizikovější z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu oproti stavu bez realizace cyklistických opatření

Ochranný jízdní pruh pro cyklisty (ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb.)

Část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením, která může být souvisle pojížděna též ostatními vozidly, pokud pro ně vedle není dostatek místa; neoznačuje se svislým dopravním značením.

- pro jízdu cyklistů ve vozovce prostorově úsporné opatření
- souběžný jízdní pruh má umožňovat neovlivněný průjezd alespoň osobních vozidel
- rozměrnější vozidla mohou podélně pojíždět jízdní pruh pro cyklisty
- případné rozšíření souběžného jízdního pruhu ve směrovém oblouku zpravidla není nutné, resp. do potřebné šířky se započítává také celková šířka jízdního pruhu pro cyklisty

6 NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

Řešený prostor průtahu silnice II/610 byl principiálně řešen ve 3 úsecích, dle základního urbanistického rozdělení, definovaného v kap. 3.4:

Úsek A – staničení ZÚ, km 0,000 – 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády)

Úsek B – staničení km 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády) – 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy)

Úsek C – staničení km 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy) – KÚ, 0,754 (prostor Masarykova náměstí)

6.1 Úsek A, km 0,000 – 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády)

Úsek v délce cca 285 metrů začíná za výjezdem z čerpací stanice pohonných hmot. Zde dochází k vložení levého odbočovacího pruhu pro odbočení do prostoru stanice, kdy v čele tohoto pruhu byl realizován nový střední dělící ostrůvek s integrovaným přechodem. Návrh toto stávající řešení zachovává. Vložený odbočovací pruh pokračuje ve směru staničení dále, za připojení k prodejně Penny a ul. K Vořechu, přičemž za tímto křížením existuje jako levý odbočovací pruh do prostoru parkoviště prodejny Penny. V místě stykového připojení ul. Dukelská pruh plynule končí (resp. náběhovým klínem začíná při jízdě proti směru staničení). V rámci návrhu zde v tomto místě došlo k doplnění druhého středního dělící ostrůvku v délce cca 22,0 m, při šířce cca 2,4 m. Opět s plnou integrací přechodu pro chodce v návaznosti na ul. Dukelská. V důsledku existence vjezdu do přilehlé nemovitosti č.p. 790 je součástí ostrůvku i pojížděná část k umožnění výjezdu rezidentů.

Z hlediska šířkové optimalizace jsou na předmětné pasáži navrženy 2 průběžné jízdní pruhy o šířce 4,0 m s plnou integrací ochranného pruhu pro cyklisty v šíři 1,5 m. V rámci odbočovacích pruhů došlo k zachování přibližně stávající šířky a to 3,0 m.

V přidruženém prostoru je navržena kompletní rekonstrukce přilehajících ploch. Ve vztahu k vozovce je nejprve revitalizován postranní pás se zatravněním v šíři 1,3 – 3,0 m, do jehož prostoru došlo dle polohy inženýrských sítí k doplnění vhodné stromové výsadby. Tato se ve vztahu k poloze sítí na úseku 1x prostřídá, na začátku pasáže je navržena vlevo ve směru staničení, za ulicí Dukelská se přesouvá vpravo a to až na začátek úseku B.

Ve staničení km 0,170 – 0,265 dojde vlevo komunikace, ve směru staničení, k doplnění podélného parkovacího pásu před přilehajícími nemovitostmi v základní návrhové šířce 2,0 m.

Přilehající souběžně vedené chodníky jsou následně také navrženy k celkové rekonstrukci v základní návrhové šířce 2,0 – 3,0 m. Návrh předpokládá sjednocení povrchů chodníků na celé délce úseku ve formě betonové dlažby.

6.2 Úsek B, km 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády) – 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy)

Úsek B prochází v délce cca 300 metrů mezi průsečným křížením ulice Víta Nejedlého s ulicemi Čsl. armády a Harantova na začátku úseku a ulicemi Jana Švermy a Svatopluka Čecha na konci úseku. Komunikace uprostřed pasáže dále míjí ještě průsečné křížení s ulicemi Jaselská a Kaplířova. Celkem se v místě tedy nachází 3 průsečné křižovatky.

Na úseku je navržena proměnná základní šířka jízdních pruhů ve vazbě na integrovaný ochranný jízdní pruh pro cyklisty a místa, podél nějž prochází. V prostoru křižovatek, které jsou optimalizovány vysazenými chodníkovými plochami je navržen jízdní pruh 3,75 m s integrací ochranného pruhu pro cyklisty 1,25 m. Podél navržených podélných parkovacích pruhů dochází k rozšíření ochranného pruhu pro cyklisty na 1,75 m, tedy celková šířka jízdního pruhu zde činí 4,25 m. Podél polohy autobusových zastávek, kde není možné dodržet minimální návrhové parametry ochranného pruhu pro cyklisty je posléze navržen piktogramový koridor pro cyklisty.

Ve vztahu k novému stanovení šířek jízdních pruhů došlo v místě nejprve ke zkrácení všech dotčených přechodů pro chodce na základní délku 7,5 m. Na komunikaci ul. Víta Nejedlého se ve všech třech průsečných křižovatkách nachází vždy jen jeden přechod pro chodce. Návrh toto řešení mění a v každé křižovatce doplňuje i po druhém přechodu, vždy za křižovatkou (ve směru staničení). Doplnění přechodů má logiku v celkové revitalizaci přidruženého prostoru s celou řadou dalších funkcí, které jsou podpořeny novými pobytovými plochami (viz odst. 7). Doplněné přechody posléze výrazně zlepšují celkový prostup mezi oběma stranami ulice. Ve vazbě na úpravu nároží všech výše uvedených křižovatek jsou navrženy řádné nástupní plochy přechodů s jasným zabráněním zásahu parkujících vozidel do rozhledových poměrů na tyto nástupní plochy.

Vně průběžné vozovky na jízdní pruhy bezprostředně přiléhají nové parkovací pásy s podélným stáním, řešeným v celé délce v zálivu. Základní šířka stání je navržena 2,0 m. Tato stání reflektují stávající stav, kdy ve vazbě na zmíněné přilehající funkce je nutné zajistit vhodné zastavení vozidel v dosahu obchodů, restaurací apod., ovšem bez zásahu do požadovaných rozhledových poměrů. V rámci parkovacích pruhů došlo dále k integraci stávajících autobusových zastávek Mnichovo Hradiště, zdravotní středisko, které bylo částečně posunuty do poloh umožňujících realizaci nástupní hrany s minimálním převýšením +16 cm k zajištění bezbariérového nástupu do vozidel.

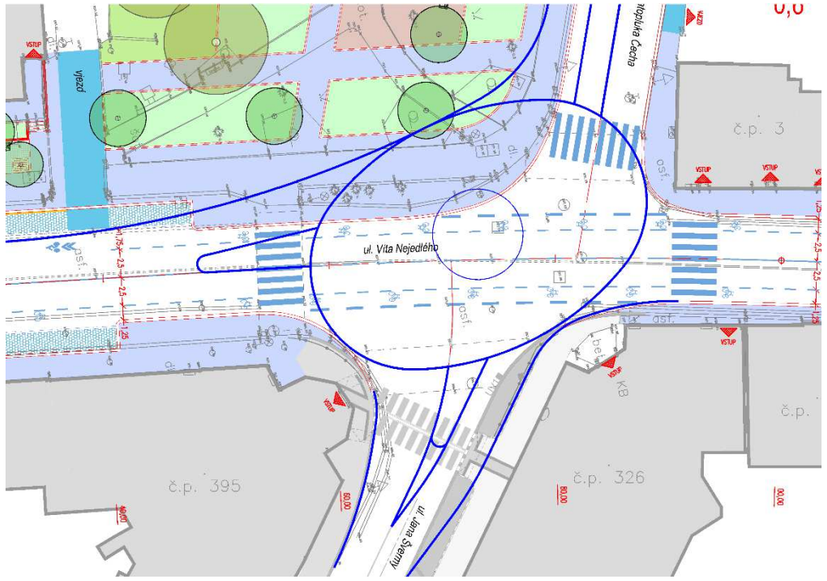
Mezi parkovacími pruhy a přilehající zástavou posléze dochází opět k celkové rekonstrukci chodníkových ploch. Chodníky a pochozí plochy vyplňují celý tento „zbylý“ prostor při minimální návrhové šířce 2,0 m, zpravidla pak větší.

Řešený úsek posléze tvoří prakticky vstup do nejužšího městského jádra. Z tohoto důvodu došlo v rámci parkovacích stání a přilehajících chodníků k návrhu kamenných prvků jakožto krytů, k zvýšení celkové estetické úrovně prostoru. Nové kryty jsou uvažovány k upnutí do kamenných obrub. Vzhledem k tomu, že materiály se v místě již ve stávajícím stavu nachází, uvažuje se v maximální možné míře využití všech stávajících dlažeb a obrub. V přidruženém prostoru ve vazbě na úsek A je posléze opět navržena výsadba vhodných stromů k zajištění kontinuální stromové aleje.

6.3 Křižovatka Víta Nejedlého x Jana Švermy x Svatopluka Čecha

V místě uvedené průsečné křižovatky na konci úseku B došlo v průběhu zpracování studie k prověření požadavku zadavatele přestavby křižovatky na okružní. V důsledku nevstřícnosti obou vedlejších ramen, která jsou vůči sobě v místě napojení na ul. Víta Nejedlého osově posunuta o cca 12 metrů, dochází v křižovatce zejména v době dopravních špiček k nevhodnému průjezdu řidičů, vzniku dopravních konfliktů a v případě průjezdu rozměrnějších vozidel, zejména autobusů i k ucpání celé křižovatky. Problém křižovatky byl zaznamenán i při analýze dopravních nehod, viz dost. 4.2.

V důsledku polohy všech 4 ramen křižovatky byla v místě prověřena poloha okružní křižovatky elipsovitého tvaru, šířky cca 21,0 m a délky cca 31,0 m. Středový ostrov byl v důsledku průjezdu rozměrnějších vozidel minimalizován na průměr 8,0 m. Křižovatka tímto svým tvarem zabírá značnou část přilehajícího parku při levé straně komunikace, ve směru staničení, přičemž výrazně narůstá podíl zpevněné, asfaltové, plochy. Úzké hrdlo ulic Jana Švermy a severního ramene ul. Víta Nejedlého pak neumožňuje zcela optimální umístění středových ostrůvků. Schema návrhu viz obr. 7.



obr. 7 – prověřené schema okružní křižovatky (modré kontury)

Při následném prověření průjezdnosti křižovatky, zejména vlečných křivek vozidel autobusů a návěsové soupravy pak došlo k zjištění, že tato úzká hrdla, která vzhledem k přilehající zástavbě nelze rozšířit, způsobují značné problémy při najíždění na okružní pás křižovatky – pravděpodobně by docházelo k vyvracení obrub. Veškerá pravá odbočení (vyjma směru Svatopluka Čecha – Víta Nejedlého) pak v důsledku úhlu připojení vedlejších ulic při integraci dělících ostrůvků vyžadují značnou nutnost nadjíždění zkoumaných vozidel výrazně do protisměru, tedy místa polohy ostrůvků, v rámci kterých by v případě řešení okružní křižovatkou bylo řešeno přecházení pěších přes jednotlivá ramena.

Při zohlednění této skutečnosti a zejména pak faktu výrazného záboru přilehajícího parku řešení křižovatky ve formě okružní nedoporučujeme. V místě lze doporučit spíše zvážení instalace světlené signalizace, která bude umožňovat v příslušné fázi řízení pouze vybrané křižovatkové pohyby, čímž dojde k eliminaci vzájemných kolizí. Signalizaci doporučujeme doplnit detekcí tak, aby byla v činnosti pouze ve vhodném časovém období, např. dopravních špičkách ranní a odpolední. V době snížené dopravní zátěže, kdy místo nevykazuje tak silné dopravní zatížení je vhodné uvést signalizaci do vypnutého stavu. Konkrétní návrh by měl být předmětem řešení specialisty SSZ.

6.4 Úsek C, km 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy) – 0,754 (Masarykovo náměstí)

Třetí úsek od křižovatky s ulicemi Jana Švermy a Svatopluka Čecha po zaústění do prostoru náměstí před křížením s ulicí Palackého činí cca 174 metrů. Na pasáži je navržena základní šířka jízdních pruhů 3,75 m s integrací ochranného pruhu pro cyklisty 1,25 m. Ochranný pruh pro cyklisty se za úzkým hrdlem za budovou Komerční banky za nárožím ulice Jana Švermy, ve staničení km 0,620, rozšiřuje na 1,5 m, resp. 1,75 m v souběhu s podélným parkovacím

pruhem. Z ul. Družstevní posléze dochází k náběhu levého odbočovacího pruhu do prostoru odbočení do ul. Palackého. Zde již dochází k plné koordinaci s projektem rekonstrukce vlastního Masarykova náměstí.

V důsledku úpravy šířek jízdních pruhů a mírnému posunu osy vozovky vlevo se podařilo v rámci návrhu doplnit plnohodnotný chodník za budovou Komerční banky a navazující zástavby v minimální šíří 1,5 m. Chodník v místě v současném stavu chybí, chodci jsou nuceni k přecházení na druhou stranu vozovky. Tímto doplněním je zajištěna plnohodnotná bezbariérová pěší trasa po obou stranách vozovky v celém řešeném úseku.

Na předmětném úseku došlo k přesunutí stávajícího podélného parkovacího pruhu zleva vozovky doprava, ve směru staničení. Důvodem přesunu bylo zejména maximální možnou měrou rozšířit pěší komunikace v důsledku návaznosti na bezprostřední městské jádro. Chodník při levé straně vozovky, vně stávajícího parkovacího pásu, vykazuje šířku pouze 1,5 m, což je značně nekomfortní. Přesunem stání vpravo, při základní návrhové šířce 2,0 m, došlo po obou stranách vozovky k vytvoření dvou přibližně srovnatelných chodníků při minimální šíři 3,0 m. Chodníky bezprostředně navazují na připravovanou rekonstrukci vlastního Masarykova náměstí.

Rozsáhlou úpravou v místě prošlo i prostranství před blokem domů č.p. 1298, 1299 a 1300 v jehož přízemí se nachází provozovny drobných obchodů. Tento prostor je v současném stavu výrazně odstíněn vloženým pásem se zelení. Nové řešení tento prostor více integruje k průběžnému chodníku a z pohledu zeleně výrazně provzdušňuje. Detail viz architektonické řešení.

7 NÁVRH ARCHITEKTONICKÉHO A KRAJINÁŘSKÉHO ŘEŠENÍ

Cílem navrhovaných úprav je proměna ulice Víta Nejedlého na skutečný městský bulvár, který v sobě bude kombinovat funkci dopravní/tranzitní s funkcí pobytovou, kulturní a společenskou. Bude živým a reprezentativním vstupem do města. Bude využívat svého komerčního i kulturního potenciálu.

Návrh respektuje přirozené pěší trasy a minimalizuje jejich bariérovost. Ostatní plochy jsou upravovány tak, aby nabízely širokou škálu pobytových míst a maximální množství zeleně. Podél silnice jsou střídavě po obou stranách vysazovány alejové stromy, vytvářející kontinuální stromořadí, aniž by se střetávaly s trasami podzemních sítí technické infrastruktury, nebo byly v konfliktu s dopravně-bezpečnostními aspekty návrhu.

Architektonicky je celý úsek řešen tak, aby působil velmi jednotně a současně respektoval dílčí charaktery jednotlivých oblastí, kterými ulice prochází.

7.1 Úsek A, km 0,000 – 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády)

V oblasti vstupu do města je použita běžnější materiálová skladba. Převažuje maloformátová betonová dlažba, chodníky jsou lemovány zeleným pásem s extenzivní trvalkovou výsadbou. Tento úsek je spíše tranzitem.

7.2 Úsek B, km 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády) – 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy)

Řešená pasáž je nejdelší a protíná vnitřní, zejména rezidenční část města. Zde jsou již použity výhradně kamenné povrchy. Jejich skladba reaguje na dlažbu použitou v jiných částech města – chodníky jsou dlážděny žulovou mozaikou s abstraktním dekorem, kombinujícím různé odstíny kamene. Pro parkovací zálivy a vjezdy je použita žulová kostka 8/10, která v současné době dláždí většinu pojížděných ploch Masarykova náměstí a pravděpodobně se nachází také pod asfaltovou vrstvou silničního profilu. Profil ulice je užší a proto se zelený pás projevuje pouze v dílčích úsecích, zejména pod stromy. Nachází se zde množství pobytových míst a menších prostranství s komerčním parterem (viz níže).

7.3 Úsek C, km 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy) – 0,754 (Masarykovo náměstí)

Úsek je přechodovou zónou mezi ulicí Víta Nejedlého a Masarykovým náměstí. Tím je ovlivněna i volba materiálů, která usiluje o přirozené napojení na architektonické řešení plochy náměstí. Vzhledem k omezeným prostorovým podmínkám jsou zde stromy vysazovány převážně do stromových roštů. Trvalkové výsadby se nachází na rozšířeném prostranství před panelovým domem s komerčním parterem. Nadále převažuje kamenná žulová dlažba. V poslední části úseku se propisují i některé motivy návrhu náměstí.

1 - Svažité prostranství před panelovým domem

Prostranství je upraveno tak, aby posílilo vizuální vazbu i prostupnost mezi ulicí a komerčním parterem panelového domu. Základním předpokladem je odstranění vzrostlé keřové výsadby v prostoru mezi ulicí a domem. Na středové ose mezi domem a ulicí je navrženo nové schodiště. Vysazovány jsou stromy s vyšším nasazením koruny, otevírající pohledům z ulice přízemní parter a současně clonící hmotu vyšších pater panelového domu. Pochozí zpevněné plochy jsou primárně odvodňovány do zeleně.

2 - Park na nároží

Cílem navrhovaných úprav je vytvořit kvalitní pobytové místo v zeleni s multifunkčním využitím. Na okraji parku jsou stávající vzrostlé stromy doplněny o trvalkové výsadby, které lemují středovou otevřenou a více osluněnou plochu parku a vymezují ji vůči okolnímu uličnímu prostoru. Středová plocha kombinuje plochu trávníkovou a plochu mlatovou umožňující rozmanité využití prostoru. Cesty přirozeně reagují na stávající pěší trasy a minimalizují tak potencionální zatížení trávníku sešlapem.

3 - Prostranství před TJ Sokol

Symetrická kompozice prostoru reaguje na pravidelnost historické fasády TJ Sokol. K pobytu láka reprezentativní zeleň kombinovaná s dostatečnou vybaveností prostoru - lavičky, posedové zídky, koše, stojany na kola.

4 - Předprostor bytového domu sídliště Jaselská

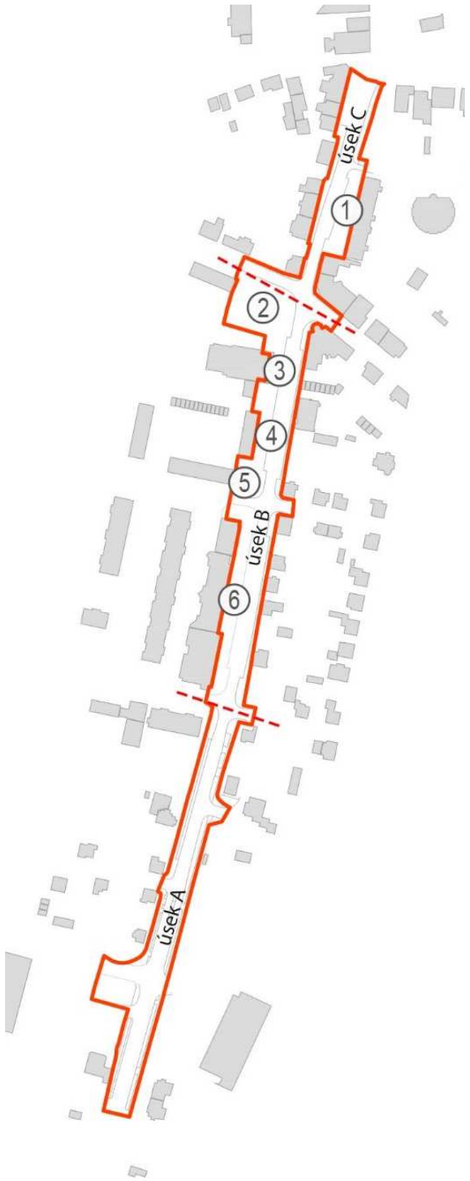
Soudobě pojatá skladba povrchů pomáhá přirozeně oddělit soukromý prostor bezprostředně před bytovými domy od prostoru veřejného. Vstupy do domů jsou doplněny o stojany na kola, uliční prostor o lavičky.

5 - Nároží křižovatky ulice Víta Nejedlého a Jaselská

Menší travnaté prostranství protíná dlážděná pěšina reagující na přirozenou pěší trasu. Lem tvořený trvalkami a okrasnými travinami zrcadlí kompozici severního parku na nároží.

6 - Prostranství před nákupním střediskem

Soudobě pojatá mozaika zpevněných a nezpevněných povrchů nahrazuje stávající vizuálně i pohybově bariérovou výsadbu keřů a stromů. Zlepšuje se tak přístupnost nákupního střediska z ulice, zejména od jednotlivých parkovacích stání. Navrženo je dostatečné množství míst k posezení ve stínu i na slunci, koše i stojany na kola.



8 ZELEŇ

V návrhu jsou kombinovány vzrostlejší alejové stromy (10,0 – 15,0 m výšky) s menšími stromy okrasného charakteru (6,0 – 10,0 m). Konkrétní sortiment bude upřesněn ve vyšším stupni PD. Vhodné taxony alejových stromů jsou např. *Alnus x spaethi*, *Platanea x hispanica* nebo *Tilia cordata*. Jako možný sortiment malokoruných okrasných stromů lze uvést např. *Prunus padus* 'Schloss Tiefurt', *Sorbus x thuringiaca* 'Fastigiata' nebo *Malus hybrida ‚Mokum'*. *Crataegus monogyna*, navržený v rámci PD sídliště Jaselská před budovu bytových domů a obchodního střediska doporučujeme nahradit stejným taxonem alejového stromu, který bude zvolen pro všechny rekonstruované úseky ulice Víta Nejedlého.

Mozaiku nezpevněných povrchů tvoří plochy mlatu, trávníku, výsadby okrasných travin a trvalek extenzivního charakteru. Na stinných stanovištích jsou uplatněny výsadby půdopokryvných rostlin. Barevnost květů je laděna do odstínů žluté a fialové. Jako doporučený sortiment lze uvést např. okrasné traviny *Calamagrostis acutiflora, Miscanthus sinensis, Deschampsia caespitosa,* trvalky *Rudbeckia fulgida, Hemerocallis, Lavender angustifolia* nebo půdopokryvné *Vinca minor, Ajuja reptans* či *Geranium arvense.*

9 ODVODNĚNÍ

Přesná specifikace odvodnění vozovky a nových pěších komunikací, případně zemní pláně, bude navržena v rámci vyššího stupně dokumentace.

K odvodnění bude v prostoru vozovky použito střechovitého příčného sklonu 2,5 %, kterým bude komunikace odvodněna do uličních vpustí podél komunikace. Nové chodníkové plochy budou v převážné míře odvodněny jednostranným příčným sklonem do 2,0 %, buď do prostoru zeleně, kde bude srážková voda přirozeně zasakovat, nebo na vozovku, odkud bude voda parametry navržených sklonů svedena opět do uličních vpustí. V lokalitě se jedná o stávající způsob likvidace srážkových vod.

10 ŘEŠENÍ ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU A PODMÍNEK UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

10.1 Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Výškový rozdíl chodníků a pojížděných ploch na přechodových místech v dotčené lokalitě je řešen obrubou se sníženou podsádkou +2 cm. Ve styku s vozovkou je pak zvolena základní výška podsádky +10 a +12 cm.

Výškově bude situace řešena až ve vyšších stupních PD, s tím i maximální sklony pro osoby s omezenou schopností pohybu, které však nikde nepřesáhnou maximálně povolené limity procentuálního podélného ani příčného sklonu.

10.2 Řešení pro osoby se zrakovým postižením

Přirozenou vodící linii, na nových chodnících, bude tvořit podezdívka u oplocení nebo obvodové zdi budov. Tam kde vodící linie chybí, ji bude tvořit parková obruba s podsádkou +6 cm. Všechny svislé dopravní značky musí být umístěny mimo tyto trasy (nejčastěji v zeleni). Případné stavby městského mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, atd.) musí být umístěny tak, aby pro nevidomé nepředstavovaly trvalé překážky.

Snížené obruby na přechodových místech a místech možného vstupu chodců do komunikace (místa vjezdů k soukromým pozemkům) budou lemovány varovným pásem v šíři 0,4 m z reliéfní dlažby. Varovný pás bude prodloužen do výšky podsádky +8 cm v náběhu. Na varovné pásy na přechodových místech řešených jako místa pro přecházení poté navazují s odsazením 0,3 m pásy signální, šířky 0,8 m, které jsou vyvedeny na výše popsané přirozené vodící linie. Na přechodových místech řešených jako přechod pro chodce odsazení 0,3 m signálního pásu od varovného nebude realizováno.

V místech, kde bude povrch pochozích ploch řešen kamennou dlažbou, bude k zajištění hmatného kontrastu použito hladkých přídlažbových desek.

10.3 Řešení pro osoby se sluchovým postižením

Neřeší se.

10.4 Řešení v prostoru autobusových zastávek

Signální pás určující místo pro přístup k místu nástupu do vozidla MHD navazuje na vodící linii, je provedený z dlažby s výstupky, která splňuje nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a je barevně kontrastní vůči ostatním použitým materiálům.

Nástupní hrana zastávky, v místech, kde bude osazena obruba nová, bude provedena z obruby s minimálním převýšením +16 cm (bezbariérový přístup do vozidel). Bezpečnostní odstup široký 0,5 m bude tvořen hranou obrubníku (0,2 m) a vizuální úpravou hrany širokou 0,3 m (3 řady kontrastně barevné dlažby (bez úpravy pro nevidomé!).

10.5 Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení

Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS. Nově navržené povrchy ploch určené pro pohyb chodců musí odpovídat podmínce protiskluznosti.

Na zhotovení varovných a signálních pásů bude navržena reliéfní dlažba pro nevidomé kontrastní barvy oproti barevnému řešení navazujících chodníkových ploch.

Všechny prvky si musí zachovat po dobu životnosti svoji barevnou a tvarovou stálost.

11 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Podklad průběhu technického vybavení území inženýrskými sítěmi (IS) byl získán na základě žádosti od jednotlivých správců. Zákres IS je znázorněn v příloze B.4.x – Koordinační situace. V lokalitě se nachází tyto inženýrské sítě:

- Plynovodní řad NTL a STL ve správě GasNET, s.r.o.
- Sdělovací kabel vedení CETIN, a.s. (podzemní a nadzemní vedení)
- Vedení nízkého a vysokého napětí ČEZ, a.s. (podzemní vedení)
- Rozvod vodovodu a kanalizace ve správě VaK, Mladá Boleslav, a.s.
- Rozvod veřejného osvětlení ve správě Eltro Šťastný
- Sdělovací kabel vedení Rio Media, a.s. (podzemní vedení)

Podrobné řešení ochrany sítí technologického vedení, případných přeložek apod. budou upřesněny na základě navazující PD a budou se řídit vyjádřeními správců příslušných sítí. Na základě předloženého návrhu studie se v této fázi uvažuje pouze se stranovým posunem telekomunikačního vedení, případně vedení nízkého napětí.

12 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Přehled dotčených pozemků stavby v rámci předkládanou studií navrženého řešení je přehledně obsažen v následující tabulce. Jedná se o stav k datu 12.9.2018. Záborový elaborát je v grafické formě znázorněn v příloze B.4 – Katastrální situace.

Katastrální území	Parcelní číslo		Vlastník - adresa (správce)	ZPF (ano/ne)	Celková plocha pozemku [m²]	Druh pozemku
	Dle KN	Dle PK				
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/1		KSÚS Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5	N	17661	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/5		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	2141	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	1994/8		Lidl Česká republika v.o.s., Nárožní 1359/11, Stodůlky, 15800 Praha 5	N	2864	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2449/2		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	734	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	1982/9		Trei Real Estate Czech Republic s.r.o., Rohanské nábřeží 670/17, Karlín, 18600 Praha 8	N	4130	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2447/7		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	153	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/12		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	51	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/11		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	56	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2432/1		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	1701	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	1854/11		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	159	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	1854/10		VAK Mladá Boleslav, a.s., Čechova 1151, Mladá Boleslav II, 29301 Mladá Boleslav	N	1187	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2085/31		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	3748	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/4		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	67	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2085/28		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	4488	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2442		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	1091	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	1853/5		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	A	29	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/10		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	20	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2436		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	2525	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2085/1		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	2359	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2438		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	317	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2221		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	466	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2219/1		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	634	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/9		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	15	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2434		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	2196	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2237		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	4285	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2222/1		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	669	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2222/2		Brožek Bohdan Ing., č. p. 156, 51261 Přepeře	N	592	zastavěná plocha a nádvoří
			Brožová Zdeňka, Na Radouči 1248, Mladá Boleslav II, 29301 Mladá Boleslav			
			Dvořáková Ludmila, Víta Nejedlého 921, 29501 Mnichovo Hradiště			
			Herbst David Bc., Pojizerská 174, Hněvousice, 29501 Mnichovo Hradiště			
			Holasová Eva, Jiránkova 1136/4, Řepy, 16300 Praha 6			
			Jelečková Marta, Ivana Olbrachta 792, 29501 Mnichovo Hradiště			
			Jonášová Helena, Víta Nejedlého 920, 29501 Mnichovo Hradiště			
			Marková Božena, Víta Nejedlého 921, 29501 Mnichovo Hradiště			
			Muchková Zdeňka, Dvorce 179, 29501 Mnichovo Hradiště			
			Najmanová Ludmila, Víta Nejedlého 920, 29501 Mnichovo Hradiště			
			SJM Nedvěd Jiří a Nedvědová Pavlína, Víta Nejedlého 920, 29501 Mnichovo Hradiště			
			Špírek Jaroslav, Víta Nejedlého 921, 29501 Mnichovo Hradiště			
			SJM Šulc Karel a Šulcová Marie, Víta Nejedlého 920, 29501 Mnichovo Hradiště			
			Zajíc Miloslav, Drhleny 44, 29402 Kněžmost			
			Zajícová Miloslava, Víta Nejedlého 921, 29501 Mnichovo Hradiště			
			Žáček Pavel, č. p. 98, 29501 Dolní Krupá			
Mnichovo Hradiště (697575)	2223/1		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	750	ostatní plocha

Katastrální území	Parcelní číslo		Vlastník - adresa (správce)	ZPF (ano/ne)	Celková plocha pozemku [m²]	Druh pozemku
	Dle KN	Dle PK				
Mnichovo Hradiště (697575)	2211/2		Tělocvičná jednota Sokol Mnichovo Hradiště, Víta Nejedlého 596, 29501 Mnichovo Hradiště	N	145	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2211/4		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	15	zastavěná plocha a nádvoří
Mnichovo Hradiště (697575)	2437		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	276	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	1951/1		Brojer Bohuslav Mgr., Víta Nejedlého 1497, 29501 Mnichovo Hradiště Štejnarová Eliška Mgr., č. p. 353, 29415 Klášter Hradiště nad Jizerou	N	713	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2441		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	476	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2210		Tělocvičná jednota Sokol Mnichovo Hradiště, Víta Nejedlého 596, 29501 Mnichovo Hradiště	N	1401	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2211/3		Tělocvičná jednota Sokol Mnichovo Hradiště, Víta Nejedlého 596, 29501 Mnichovo Hradiště	N	80	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2209/2		Tělocvičná jednota Sokol Mnichovo Hradiště, Víta Nejedlého 596, 29501 Mnichovo Hradiště	N	56	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2208/3		Karlíková Anna, č. p. 233, 29501 Mnichovo Hradiště Šmolík František, North Darien Street 2645, Philadelphia County, Spojené státy americké	N	169	zastavěná plocha a nádvoří
Mnichovo Hradiště (697575)	2209/1		Karlíková Anna, č. p. 233, 29501 Mnichovo Hradiště Šmolík František, North Darien Street 2645, Philadelphia County, Spojené státy americké	N	1060	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2209/3		Karlíková Anna, č. p. 233, 29501 Mnichovo Hradiště Šmolík František, North Darien Street 2645, Philadelphia County, Spojené státy americké	N	166	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2410		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	2350	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/7		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	23	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/8		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	54	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2412		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	2948	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/3		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	2439/3	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2323/1		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	145	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2286/2		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	30	ostatní plocha

Katastrální území	Parcelní číslo		Vlastník - adresa (správce)	ZPF (ano/ne)	Celková plocha pozemku [m²]	Druh pozemku
	Dle KN	Dle PK				
Mnichovo Hradiště (697575)	2325/1		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	2719	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2439/2		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	384	ostatní plocha
Mnichovo Hradiště (697575)	2286/4		KSÚS Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5	N	457	zastavěná plocha a nádvoří
Mnichovo Hradiště (697575)	2286/3		Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 29501 Mnichovo Hradiště	N	260	ostatní plocha

13 ZÁVĚR

Předkládaná studie nabízí možnost efektivního dopravního zklidnění průtahu silnice II/610, ulici Víta Nejedlého, na území města Mnichovo Hradiště v souladu s moderními trendy projektování a navrhování komunikací v intravilánu měst a obcí. Předložené řešení za využití komplexní úpravy přidružených prostorů v kombinaci s plnou integrací cyklistické dopravy rozbíjí stávající charakter přímé, rozlehlé, komunikace umožňující rychlý průjezd lokalitou a nabízí vyvážený návrh zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu na straně jedné a zhodnocení veřejného prostoru z hlediska urbanistického na straně druhé.

Navrhované úpravy pěších komunikací a přidružených prostor proměňují ulici Víta Nejedlého na reprezentativní a pobytově atraktivní veřejné prostranství, na skutečný městský bulvár, který doprovodí návštěvníka města od jeho vstupu až po náměstí.

Tato dokumentace je pouze studie a nesmí být použita k realizaci stavby! Bude sloužit jako podklad pro projektové dokumentace vyšších stupňů.

V Praze

Ing. Milan Tesař (dopravní část)
Ing. Eliška Černá (architektonická část)