

PROJEKT NA ZELENOU

ZŠ STRANČICE, okres Praha – východ



DOPRAVNÍ STUDIE

VYHLAŠOVATEL GRANTOVÉHO PROGRAMU A GENERÁLNÍ PARTNER:



POŘIZOVATEL:



ZŠ Strančice, okres Praha – východ
Revoluční 170
251 63, Strančice

ZHOTOVITEL:



Ing. Květoslav Syrový
Sušická 850/28
160 00 Praha 6

duben 2014

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. PODKLADY	4
3. JEDNÁNÍ	4
4. ÚVOD	4
5. CÍLE A NÁPLŇ DOPRAVNÍ STUDIE	5
6. VÝSLEDKY ŠKOLNÍHO MAPOVÁNÍ DOPRAVNÍ MOBILITY	5
7. ŠKOLNÍ DOPRAVNÍ PRŮZKUM	9
8. DALŠÍ STATISTICKÉ ÚDAJE (INTENZITY DOPRAVY, NEHODOVOST)	12
9. SOUČASNÝ STAV DOPRAVY, ROZBOR ÚZEMÍ	16
10. NÁVRHOVANÁ OPATŘENÍ	20
11. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	40
12. ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ	41
13. NÁVRH ETAPIZACE PŘÍPRAVY	41
14. FINANČNÍ ANALÝZA	42
15. ZÁVĚR	43
16. LITERATURA	44

PŘÍLOHY TEXTOVÉ ČÁSTI

ZÁPISY Z JEDNÁNÍ

SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

Příloha 01	PŘEHLEDNÁ SITUACE NEBEZPEČNÝCH MÍST
Příloha 02	RIZIKOVÉ MÍSTO A – OKOLÍ ŠKOLY, DÍL I
Příloha 03	RIZIKOVÉ MÍSTO A – OKOLÍ ŠKOLY, DÍL II
Příloha 04	RIZIKOVÉ MÍSTO B – REVOLUČNÍ x PIVOVARSKÁ, DÍL I
Příloha 05	RIZIKOVÉ MÍSTO B – REVOLUČNÍ x PIVOVARSKÁ, DÍL II
Příloha 06	RIZIKOVÉ MÍSTO C – REVOLUČNÍ x RUDÉ ARMÁDY
Příloha 07	RIZIKOVÉ MÍSTO D – CENTRUM STRANČIC
Příloha 08	RIZIKOVÉ MÍSTO E – REVOLUČNÍ x HRDINŮ
Příloha 09	RIZIKOVÉ MÍSTO F – HRDINŮ x PRŮMYSLOVÁ
Příloha 10	RIZIKOVÉ MÍSTO H – REVOLUČNÍ x KE ŠKOLCE
Příloha 11	REGULACE NÁKLADNÍ AUT. DOPRAVY – VARINATA 1 (ul. Hrdinů)
Příloha 12	REGULACE NÁKLADNÍ AUT. DOPRAVY – VARINATA 2 (celá oblast)
Příloha 13	REGULACE NÁKLADNÍ AUT. DOPRAVY – VARINATA 3 (část)

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV AKCE: Na Zelenou ZŠ Strančice, okres Praha - východ
Dopravní studie okolí ZŠ Strančice

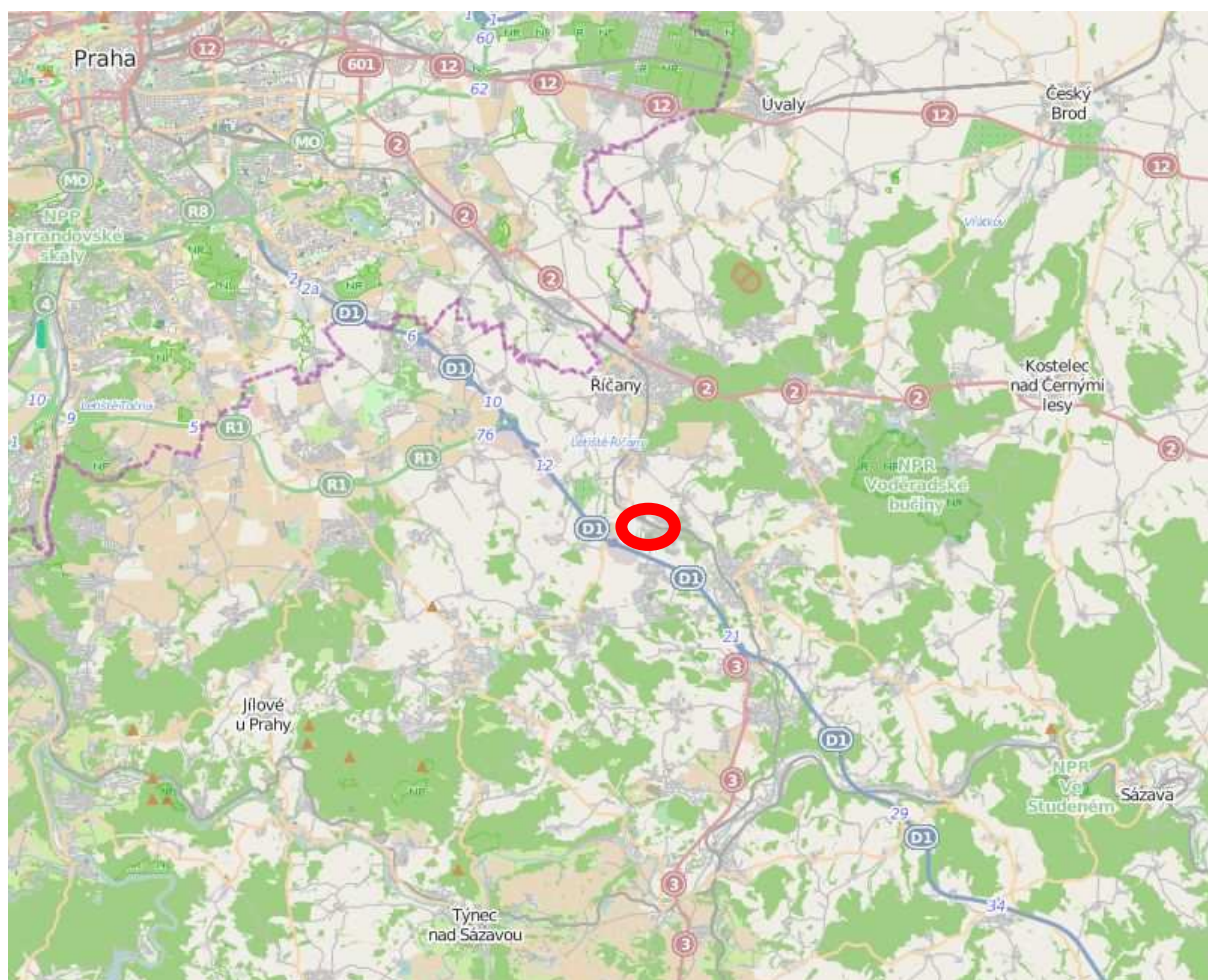
POŘIZOVATEL: ZŠ Strančice, okres Praha - východ
Revoluční 170
251 63 Strančice
zast. Mgr. Kateřinou Schejbalovou
IČ: 70941718, infozsstranvice@seznam.cz, tel. 734 445 650

ZHOTOVITEL STUDIE: Ing. Květoslav Syrový
Sušická 850/28, 160 00 Praha 6
IČ: 76384110, syrovky.k@gmail.com, tel. 731 701 027

STUPEŇ PROJEKTU: studie

DATUM VYPRACOVÁNÍ: duben 2014

MÍSTO: Strančice, Praha - východ



poloha Strančic v rámci širších vztahů

2. PODKLADY

V rámci projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- polohopis a výškopis zájmového území (katastrální úřad)
- údaje o dopravní nehodovosti (<http://pcr.jdvm.cz>)
- údaje z mapového podkladu katastru nemovitostí - ČÚZK
- průzkumy, mapové a textové podklady od pracovního týmu ZŠ
- vlastní pasport dopravního značení, vlastní fotodokumentace
- koordinace (dostupné související připravované záměry)
- další jednání během zpracování studie

3. JEDNÁNÍ

Během prací na dopravní studii proběhla následující jednání:

1. schůzka	30. 5. 2013, vstupní setkání, předání podkladů od ZŠ
2. schůzka	12. 9. 2013, dopravní průzkum a upřesnění
3. schůzka	26. 2. 2014, prezentace konceptu návrhů
4. schůzka	12. 3. 2014, SSÚ Říčany
5. schůzka	24. 3. 2014, projednání v Radě obce Strančice
Předání studie:	22. 4. 2014 (4 vyhotovení)

Zápisy z jednání jsou přiloženy na konci této textové části studie.

4. ÚVOD

Cílem projektu Na zelenou (bezpečných cest do školy) je zvýšení bezpečnosti dětí při každodenních cestách do i ze školy. Dále podpořit, aby se dopravovaly do školy pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou, zlepšit jejich povědomí o pravidlech chování v provozu a informovat je o mobilitě s důrazem na trvalou udržitelnost. Projekt byl inspirován příklady z Velké Británie a čerpá ze zkušeností, které byly získány již na stovce škol v Praze i v celé ČR.

Školní pracovní skupina (děti, rodiče a pedagogové) zpracovala své poznatky, doplnila je o vlastní průzkumy, sestavila mapku, která obsahuje souhrn cest do školy a seznam nebezpečných míst včetně jejich popisu. Výstupy sloužily jako jeden z podkladů pro zpracovatele této dopravní studie.

Spolupráce dětí, učitelů a rodičů na jedné straně s úřady a odborníky na straně druhé, přináší i významný osvětový dopad. Spoluúčast dětí na projektu představuje účinnou dopravní výchovu a zvyšuje jejich pocit spoluodpovědnosti za veřejný prostor. Výsledky

mapování lze rovněž využít při zpracování školního plánu mobility – dlouhodobé strategie školy zaměřené na bezpečné a bezbariérové cesty do školy a podporu ekologicky šetrného dopravování do školy.

5. CÍLE A NÁPLŇ DOPRAVNÍ STUDIE

Cílem dopravní studie je zjistit kritická místa na cestách do a ze školy, vyhodnotit možnosti území, definovat limity realizace (prostorové, časové, technické, dopravní a finanční) a pro tato místa pak navrhnout odpovídající opatření nebo jejich kombinaci.

Dopravní studie představuje ideový záměr s analýzou dopravní situace a řeší je v grafické rovině, které pak poslouží jako odborný návrh pro další jednání a jako podklad pro podrobnou projektovou dokumentaci, resp. jako i další podklady pro plán mobility školy.

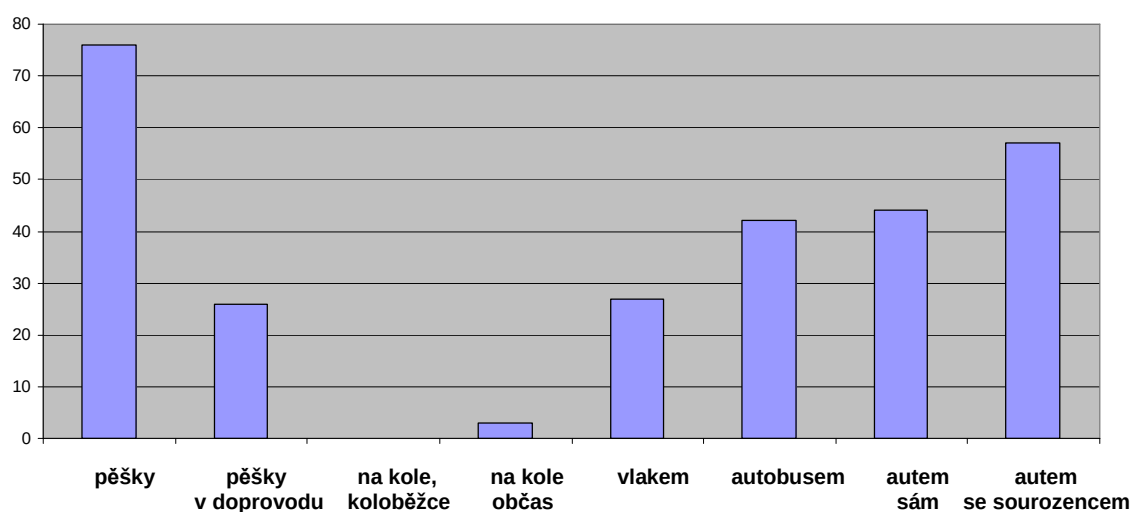
Studie je otevřený dokument tzn., že jeho obsah a závěry nejsou dogmatické. Všechny návrhy jsou především reakcí na stav v době zpracování (květen 2013 až březen 2014), takže v případě jakýchkoliv změn v území (ať již dopravně-organizačního charakteru nebo stavebního) lze na tyto skutečnosti reagovat a návrhy zpracované touto studií mohou být doplněny, resp. upraveny nebo některé navržené prvky ze záměru vypuštěny.

6. VÝSLEDKY ŠKOLNÍHO MAPOVÁNÍ DOPRAVNÍ MOBILITY

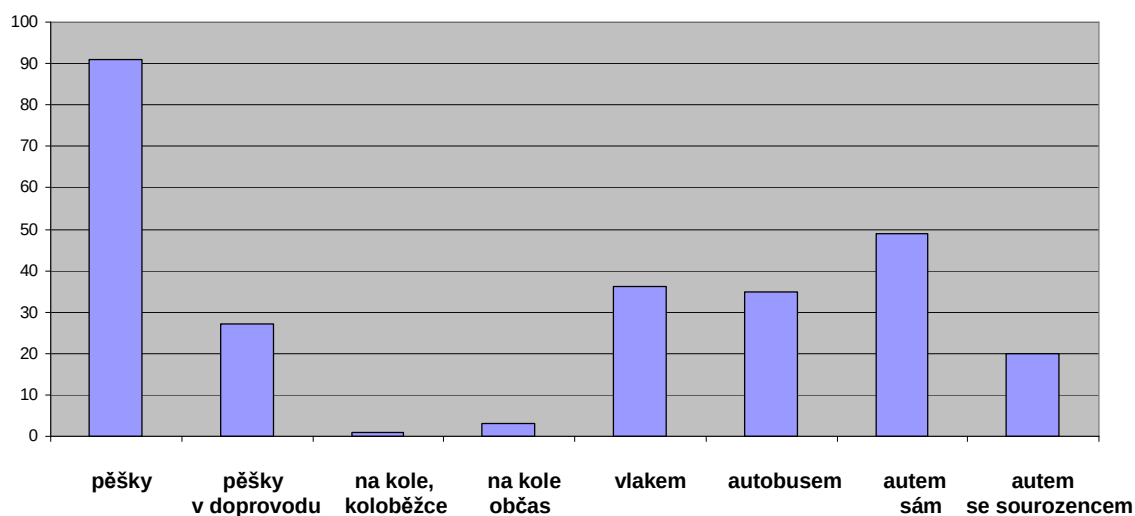
Děti i rodiče obdrželi dotazníky (viz přílohy) a jednotlivé třídy pak zpracovaly třídní mapy a žáci z pracovní skupiny bezpečných cest pak vyhodnotili potřebná data pro dopravní studii a pro školní plán mobility.

Dotazníků bylo vyplněno 239. Ze Strančic je 105 dětí, Všechnomy 9, Svojšovice 10, Kašovice 2, Předboř 2, Sklenka 4, Světice 26, Kunice-Vidovice 34, Mnichovice 6, Tehov 2, z jiné obce 26.

Jak se ráno obvykle dostáváš do školy?

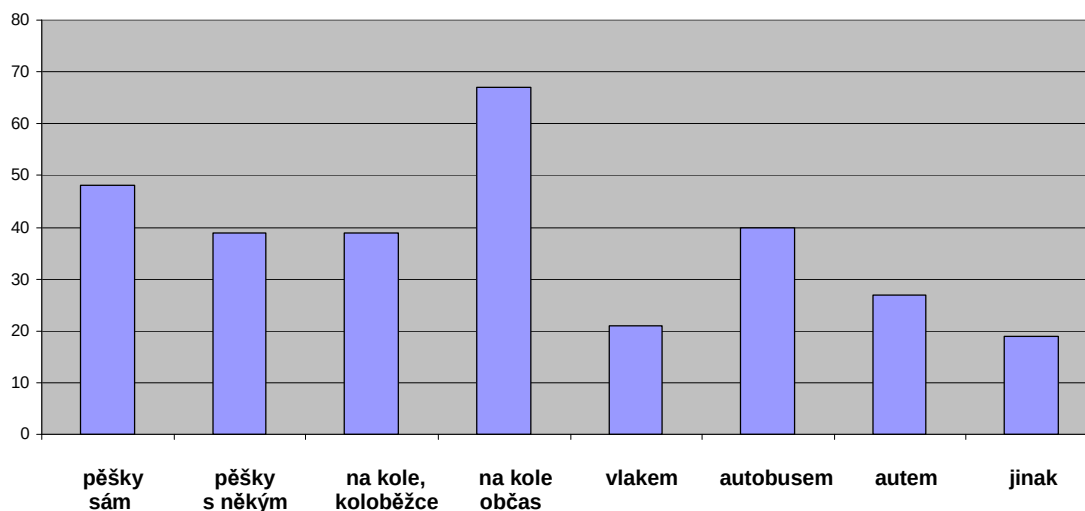


Jak se odpoledne obvykle dostáváš ze školy?



Závěr 1: Při porovnání údajů lze zjistit, kolik dětí jede automobilem ráno a naopak odpoledne, a tedy kdy se zřejmě jedná o nutnost dopravy automobilem (vzdálenost, komplikované spojení či někdo z rodičů může dítě pravidelně vyzvedávat). Lze zde vyčíslit i kolik dětí se ráno s rodiči svezí a nemusí, neboť odpoledne se již děti dopravují samy, dle průzkumů zpravidla pěšky. Jedná se o cca 30 potenciálních vozidel v ranních hodinách, které se v okolí školy nemusí nacházet.

Jak by ses rád dopravoval(a) do/ze školy?



Závěr 2: Z porovnání tří výše uvedených tří grafů lze zjistit, jaká je nutnost a jaká je naopak poptávka pro volbu druhu dopravy do/ze školy. **Například na kole či koloběžce by rádo jezdilo celkem cca 100 dětí. Každé ráno se dopravuje do školy cca 100 dětí automobilem avšak jen cca 30 si to takto přeje.**

Co ti na cestě do/ze školy chybí, aby ses mohl dopravovat jak bys chtěl?

a) Chybí mi přehledné a bezpečné přechody pro chodce	49
b) Chybí mi chodník na cestě do a ze školy	51
c) Na cestě jsou nepřehledné křižovatky	53
d) Na cestě jsou nebezpečná a nepřehledná místa, kde se pohybují cizí lidé	41
e) Auta jezdí příliš nebezpečně (rychlá jízda, jiné nebezpečné chování řidičů)	107
f) Nevyhovují mi jízdní řády dopravců	23
g) Jiné	34

Závěr 3: Zásadní je pro děti přehlednost prostor, kterým se pohybují. Nejen nebezpečí ze samotné dopravy, ale také nebezpečí prostředí děti dobře vnímají. S dopravním chováním to je zpravidla složitější, avšak s úpravami infrastruktury a okolního prostředí lze neutěšený stav vždy zlepšit.

Využil bys po cestě do/ze školy?

a) stojan na kolo?	80
b) přístřešek na kolo?	51
c) cyklostezku?	80
d) uzamykatelné skříňky na např. cyklistickou přilbu nebo na věci na převlečení?	75
e) lépe řešené a bezpečnější šatny?	75
f) lepší sociální zázemí (sprchy, apod.)?	30
g) jiné	5

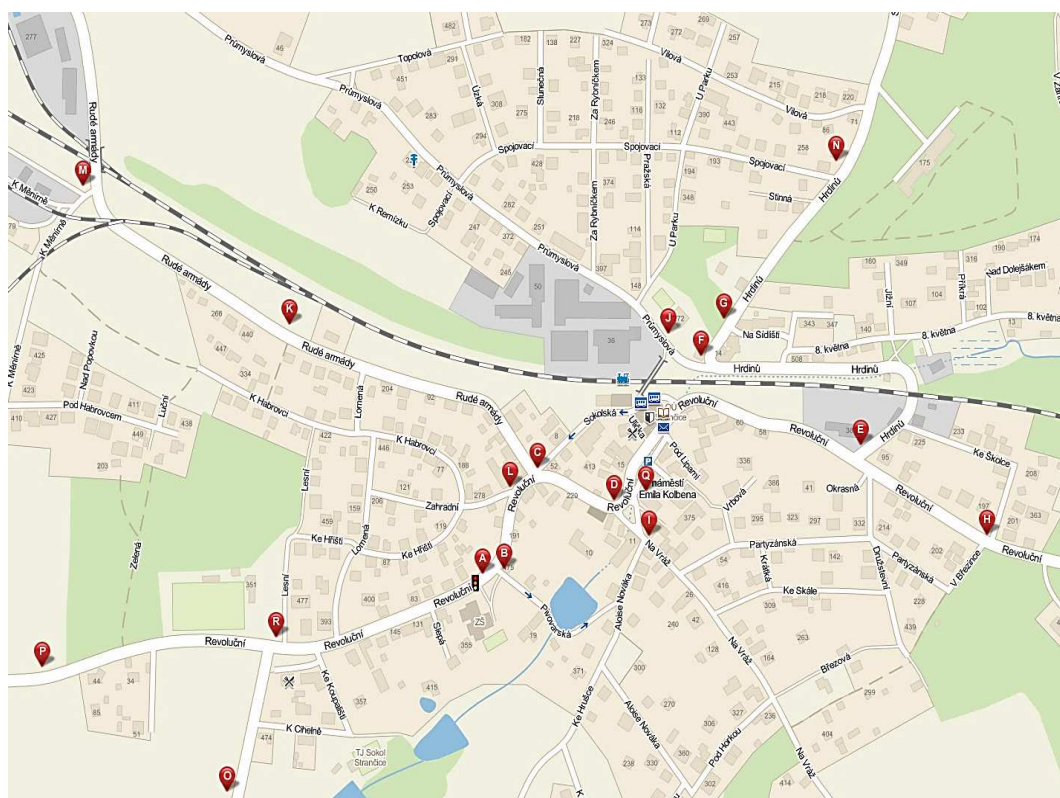
Závěr 4: Pro samostatné rychlejší dopravování například na kole nebo koloběžce je třeba vytvořit odpovídající zázemí. To ve škole nyní chybí. Nabídka se většinou orientuje dle poptávky, která je v případě strančické školy zřejmá.

**Myslíš, že je současná situace v okolí školy přehledná a bezpečná
pro jízdu na kole nebo koloběžce?**

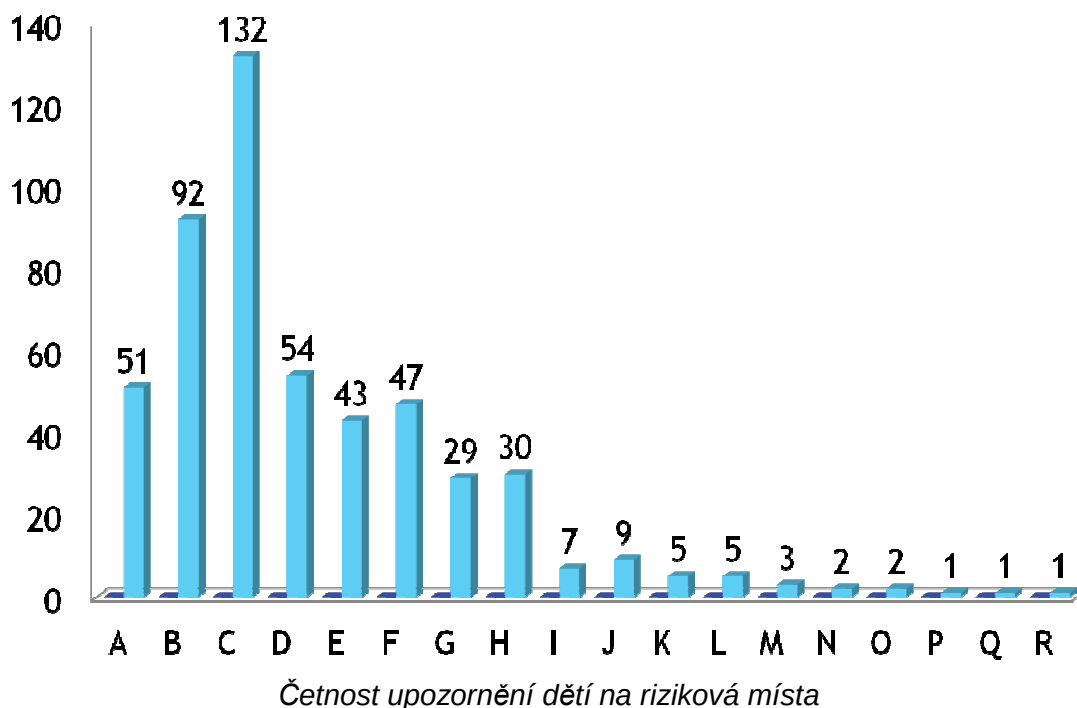
a) ne, zvláště ráno je nebezpečná	158
b) není ideální, ale zvládnou to	72
c) je bezpečná	7
d) jiné	10

Závěr 5: Podmínkami provozu chodců v okolí školy se zpravidla zabýváme v první řadě, avšak na pohyb na koloběžkách či jízdních kolech se obvykle ignoruje nebo se považuje za marginální. Neboť se děti do 10ti let věku mohou po chodníku pohybovat i na kole a člověk s koloběžkou se považuje dle zákona za chodce (avšak musí dbát zvýšené opatrnosti a neohrožovat své okolí), lze předpokládat, že s úpravami pěších cest se zlepší i podmínky pro jízdu dětí na kolech a koloběžkách.

Následuje mapka s vyhodnocením nejrizikovějších míst, které uvedly děti nejčastěji. Opatření pro zlepšení jsou uvedena v kapitole 10.



Náhled na školní mapu rizikových míst



7. ŠKOLNÍ DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Žáci deváté třídy provedli dne 12. 9. 2013 dopravní průzkum na jednotlivých místech, která děti celé školy určily jako riziková. Dopravní průzkum připravil autor dopravní studie a také se ho se zástupci ZŠ, panem starostou a všemi konzultanty projektu zúčastnili.

Výsledné údaje jsou uvedeny přímo v situacích s navrhovanými opatřeními, protože z nich návrhy vycházejí. Níže jsou uvedeny jen souhrnné závěry.



Školní dopravní průzkum 12. 9. 2013





8. DALŠÍ STATISTICKÉ ÚDAJE (intenzity dopravy, nehodovost)

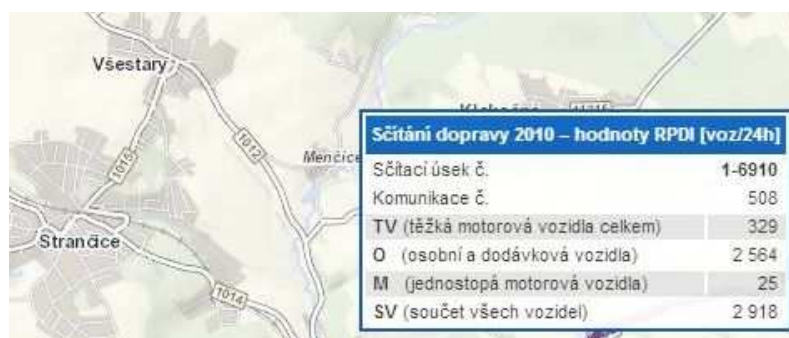
Okamžité hodinové **intenzity** v okolí školy v době dopravy dětí do/ze školy byly sledovány v rámci školního průzkumu – na dvou místech u školy (Revoluční a Pivovarská), u pekárny, na dvou místech v centru Strančic u obecního úřadu, na návsi Četníka Bojase, v křižovatce Hrdinů x Revoluční a Hrdinů x Průmyslová.

Komunikace 1014 a 1015 nemají hodnoty z celorepublikového sčítání z r. 2010.

Podél ZŠ Strančice projíždí ve špičkovou ranní hodinu cca 530 vozidel obousměrně (z toho 70 % směrem ze Strančic na Všechnomy).

Problémem v oblasti je:

- nepřiměřený sub-urbánní rozvoj (satelitní čtvrti bez související infrastruktury a služeb) s dojížděním do práce mimo oblast,
- každé šesté až desáté vozidlo je nákladní (podíl TNV na nejbližších sčítaných komunikacích činí 10 %, 15%, 11 %)



zdroj ŘSD: sčítání dopravy 2010

Nehodovost v letech 2007-2013

Nehodovost a její jednoduché vyhodnocení je uvedeno vždy pod obrázkem (*podklad <http://pcr.jdvm.cz> 2013*).



Rozložení nehod v okolí Strančic (zdroj: MDČR a PČR)

Počet nehod na silnici č.1	237
Počet nehod na silnici č.107	54
Počet nehod na silnici č.323	8
Počet nehod na silnici č.324	5
Počet nehod na silnici č.325	19
Počet nehod na silnici č.1014	26
Počet nehod na silnici č.1015	21
Počet nehod na silnici č.1016	5
Zhoršená viditelnost - počet nehod	69
Zhoršená viditelnost - počet nehod s následky na zdraví	5
Zhoršená viditelnost - počet usmrcených osob (do 24 hodin od nehody)	1
Zhoršená viditelnost - počet těžce zraněných osob	2
Zhoršená viditelnost - počet lehce zraněných osob	7
Zhoršená viditelnost - počet nehod pod vlivem alkoholu	0

Tabulka s výčtem nehod dle silniční sítě (zdroj: MDČR a PČR)

V okolí školy nedošlo od roku 2007-2013 k nehodě s následky na zdraví. V době dopravy dětí do/ze školy proběhl jeden střet v křižovatce Revoluční x Ke koupališti (úterý 7:45 hod, 20. 3. 2012, srážka dvou vozidel u boku, bez zranění) a v křižovatce s Pivovarskou (náraz do sloupu v sobotu ráno, bez zranění).

V oblasti u pekárny (Rudé armády x Revoluční) se stalo 6 nehod, bez následků na zranění, všechny byly v souvislosti s odbočováním v křižovatce. Žádná nehoda s chodcem (viz obrázek níže).



Rozložení nehod v okolí ZŠ Strančice (zdroj: MDČR a PČR)

V nepřehledném oblouku návsi Četníka Bojase dochází ke koncentraci největšího počtu nehod, většinou z důvodu nepřiměřené jízdy a neodhadnutí situace. I přes počet 9 nehod je zde pouze 1 lehké zranění. V místě přechodů pro chodce v centru Strančic došlo 2x ke srážce se zaparkovaný vozidlem na vozovce ul. Revoluční ve vozovce a 2x na parkovišti.



Rozložení nehod v okolí centra Strančic (zdroj: MDČR a PČR)

V blízkosti křižovatky Revoluční x Hrdinů se jedná opět o drobné nehody vždy dvou vozidel bez následků na zdraví.



Rozložení nehod v okolí nádraží Strančice (zdroj: MDČR a PČR)

U mateřské školky a na vjezdu do Strančic od Mnichovic došlo od roku 2007 – 2013 pouze k jedné nehodě a to ke srážce s pevnou překážkou – bez následků na zranění (náhled viz níže).



Rozložení nehod v okolí mateřské školky (zdroj: MDČR a PČR)

Závěr: v rizikových místech nedošlo od roku 2007 – 2013 nehodě s účastí chodce nebo cyklisty.

9. SOUČASNÝ STAV DOPRAVY

9.1. Obecně

Jak vyplývá z předchozích průzkumů, problémem je zvyšující se doprava související s výstavbou sub-urbánních celků v širším území SČ Kraje s vazbou na hl. m. Prahu a okolní větší města. Souvisejícím problémem je dále tranzitní doprava nahrazující západní část Silničního okruhu kolem Prahy a tedy v některých případech i nežádoucí tranzit, převážně těžkých nákladních vozidel. Konkrétní okamžité intenzity jsou uvedeny přímo v situacích, průměrné jsou uvedeny výše.

Rizikem je zpravidla kombinace stylu jízdy (řidič) a prostředí. Paradoxně největším problémem z hlediska cest do/ze školy je ranní pohyb motorových vozidel v bezprostřední blízkosti školy, kde se koncentruje v jednu dobu výjezd z oblasti na dálnici D1 + manévry rodičů, kteří zaváží své děti do školy a posléze pokračují dále do práce apod.

9.2 Automobilová doprava

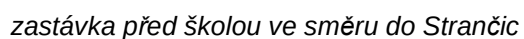
Podél školy vede hlavní strančická sběrná komunikace (ul. Revoluční), která současně tvoří výpadek na Všechnomy a D1 a současně leží v trase dalších obcí, takže tudy ráno i odpoledne logicky projíždí většina obyvatel Mnichovic, Všestaru, Klokočné atd., kteří pokračují směrem na Prahu či Benešov. Ke škole se lze dostat i jednosměrnou ul. Pivovarskou a to od návsi čteníka Bojare (zadím kolem rybníka), kde je minimální provoz automobilů.

Automobilem s rodiči do školy cestuje cca každé čtvrté dítě, odpoledne je to již jen každé páté. Tzn., že cca pro cca 30-40 dětí se nejedná o nezbytnost, tj. mají možnost „svězt se ráno s rodiči“. Roli v tom může také hrát cena jízdného v případě dojíždění („mám to při cestě - vysadím dítě školy / domů už to odpoledne dojdou či dojdou“). Jedná se o potenciální snížení rizika nehody v ranních hodinách v místech vykládání dětí z motorových vozidel přímo u školy (potenciální úbytek 30- 40 vozidel).

9.3 Veřejná doprava

Žáci do školy dojíždí také autobusem i vlakem (cca 40+30 dětí). Přímo před školou pouze ve směru do Strančic zastavují linky 461, 462, 463 469 na znamení. V opačném směru zastávky chybí. Další linky jedoucí k železniční stanici Strančice jsou 489, 490, 494 a 495. Docházková vzdálenost od školy činí 500 m, tj. chůze 6-8 minut.

Strančice se nacházejí na hranici pásem PID 1 a 2, takže v místě takto položené železniční stanice (navíc s posíleným spojením Praha-Strančice) lze očekávat, že i někteří rodiče sem budou dojíždět z okolních obcí automobilem a budou dále pokračovat směr vlakem (děti pak potenciálně mohou pokračovat do školy pěšky pokud přijedou od Mnichovic nebo Všestaru).



9.5 Pěší doprava

Samostatně nebo v doprovodu dochází do ZŠ cca 70 - 75 % žáků a to i části těch, kteří dojíždí veřejnou dopravou (pěšky od vlaku).

V obci jsou postupně doplňovány chodníky. Tato dopravní studie tyto záměry rozvíjí a doplňuje (konzultace se zástupci úřadu). Podrobně je stav popsán v rámci jednotlivých návrhů.

9.6 Cyklistická doprava

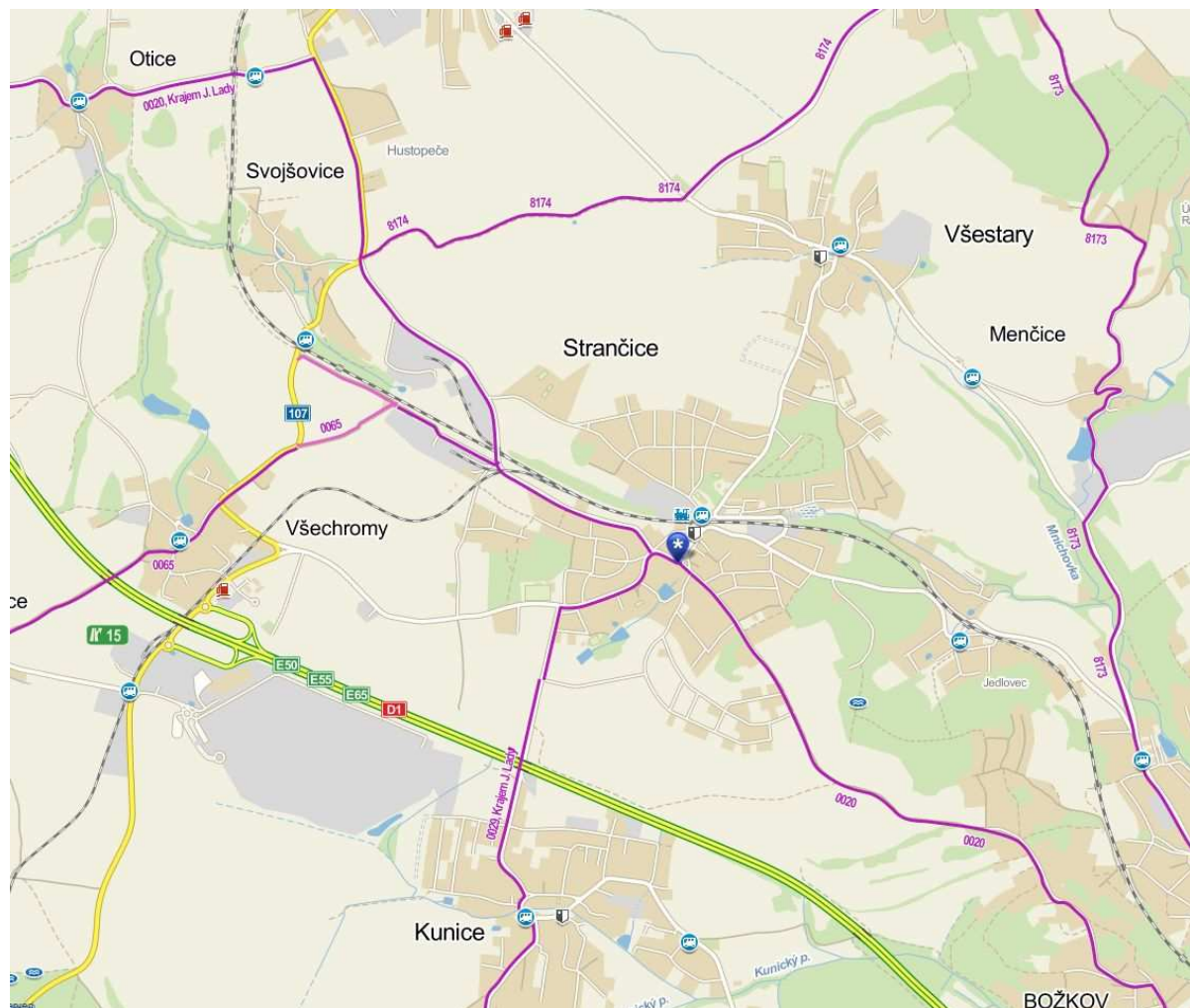
Obsluha území prostřednictvím cyklistické dopravy se odehrává ve dvou rovinách:

- dopravní funkce (cyklodoprava),
- rekreační, oddechová a sportovní funkce.

Cyklodoprava znamená cesty do škol, za prací, nákupy apod. a zpravidla neprobíhá přímo po značených cyklotrasách, avšak v ploše celého území. V případě, že území nedisponuje ucelenou infrastrukturou pro cyklistickou dopravu, jako je tomu i v případě Strančic, jsou cyklisté zpravidla rozptýleni v celém území, neboť si každý hledá „tu svou bezpečnou cestu“, a to přibližně v co nejprímější a poměrně bezpečné linii. **Strančice však nedisponují ani přívětivým reliéfem ani infrastrukturou či dopravou umožňující bezpečný pohyb na kole ve společném provozu , takže pohyb na jízdní kole je zde spíše sporadický a převažuje spíše rekreace či sportovní využití jízdního kola. Strančicemi prochází značené místní cykostrasy KČT č. 0020, 0029 a trasa „Krajem J. Lady“ (které jsou pouze vyznačeny směrovým značením, jinak vedou ve společném provozu).**

Obecně platí, že dopravní cyklisté vyžadují plošný pohyb územím, nejlépe po zklidněných komunikacích, avšak při zachování potřebného komfortu. Časté kličkování a přednosti v jízdě znamenají vysokou míru snížená komfortu použití jízdního kola pro dopravní účely. Značené koridory (cyklotrasy) pak mohou dopravním cyklistům zajišťovat tzv. sběrnici pro přesuny na delší vzdálenosti a zároveň zde předpokládají pro jízdu na kole uzpůsobenější infrastrukturu (nebo alespoň jízdu s menším počtem automobilů). **V případě Strančic a dopravy do školy je třeba počítat spíše s využitím koloběžek.**

Škola v současnosti není nijak vybavena zařízením pro odkládání jízdních kol a koloběžek včetně zázemí.



cyklotrasy v okolí Strančic (zdroj mapy.cz)

10. NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

10.1 NÁVRHY OBECNĚ

Studie se zabývá jednak problematikou bezpečnosti přímo v místě (návrh opatření = eliminace rizik vyplývajících z prostředí a dopravního chování), tj. bez přímého vlivu na intenzity dopravy a jednak pracuje s volbou druhu dopravního prostředku principem: zkvalitnění podmínek pro koalici udržitelných druhů dopravy (pěší, cyklo, veřejná) = nabídka volbu vhodného druhu dopravy.

Jedním z problémů je tranzitní doprava, jednak osobní a jednak nežádoucí nákladní automobilová doprava. Vlivy vyplývající z tranzitní osobní dopravy lze eliminovat pouze územní plánováním. Z hlediska nákladní dopravy přetrvává ten problém, že v okolí se nachází několik cílových resp. zdrojových míst, která je třeba obsluhovat těžkými nákladními vozidly (lom, silo apod.).

Největším problém přímo u školy (z hlediska cest do/ze školy) je ranní pohyb motorových vozidel v bezprostřední blízkosti školy, kde se koncentruje v jednu dobu výjezd z oblasti na dálnici D1 + manévry rodičů, kteří zaváží své děti do školy a posléze pokračují dále do zaměstnání apod. Jak je uvedeno výše, dopravní studie pracuje zčásti s úpravou dopravního prostředí a zčásti nabízí řešení z pohledu volby dopravního prostředku (se zlepšením dopravního prostředí se budou někteří rodiče i děti méně bát a děti se tak vydají na cestu do školy nezávisle, tj. pěšky, na koloběžce nebo na jízdní kole - dle toho, co jim umožňuje trasa do/ze školy, nebo jaké jsou právě možnosti pro určitý druh dopravy).

10.2 VEŘEJNÁ DOPRAVA - NÁVRHY

Zlepšit dopravu veřejnou dopravu do/ze školy lze dvěma způsoby:

- doplnit zastávku „Strančice, škola“ ve směru ze Strančic (zlepšení pro Kunice, Vidovice, Vsechromy, Svojšovice, Předboř). Její umístění se navrhuje ne vstřícně současné zastávce, ale je ji třeba odsunout (viz situace 02). Pro její zřízení je třeba zpevnit část zelené plochy mezi vozovkou a chodníkem v š. 2,0 m a délce 15 m a vytvořit tak vyčkávací plochu a nástupní hranu.
- zlepšit podmínky v pěší trase od terminálu Strančice (viz situace 02 a 06), čímž dojde ke zlepšení využití kombinované (multimodální) dopravy – dojíždějící děti se mohou dostat do Strančic veřejnou dopravou a pokračovat do školy na koloběžce, stejně tak ve své obci, odkud přijíždějí.

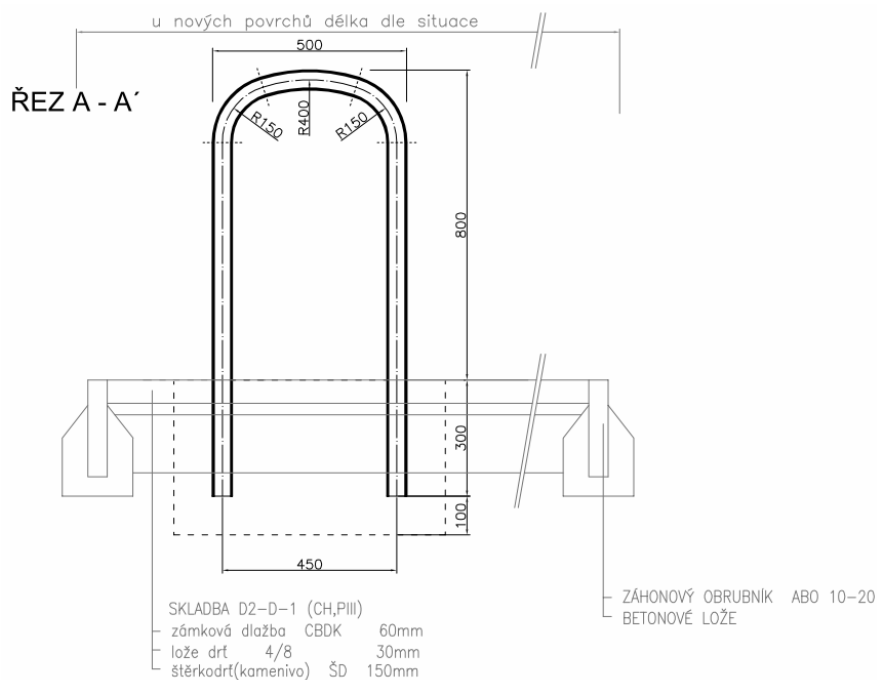
10.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA - NÁVRHY

Z důvodů poptávky (cca 70 dětí) po jízdě do/ze školy na jízdním kole či koloběžce se navrhuje zřídit u vchodu do areálu školy místa pro parkování jízdních kol. Nabízí se dvě varianty, nekrytých a krytých stojanů. Kryté mají zvýhodnění vyšší míry bezpečnosti a pokrytí pojištěním společných prostor ZŠ.

VARIANTA 1 – NEKRYTÉ STJANY



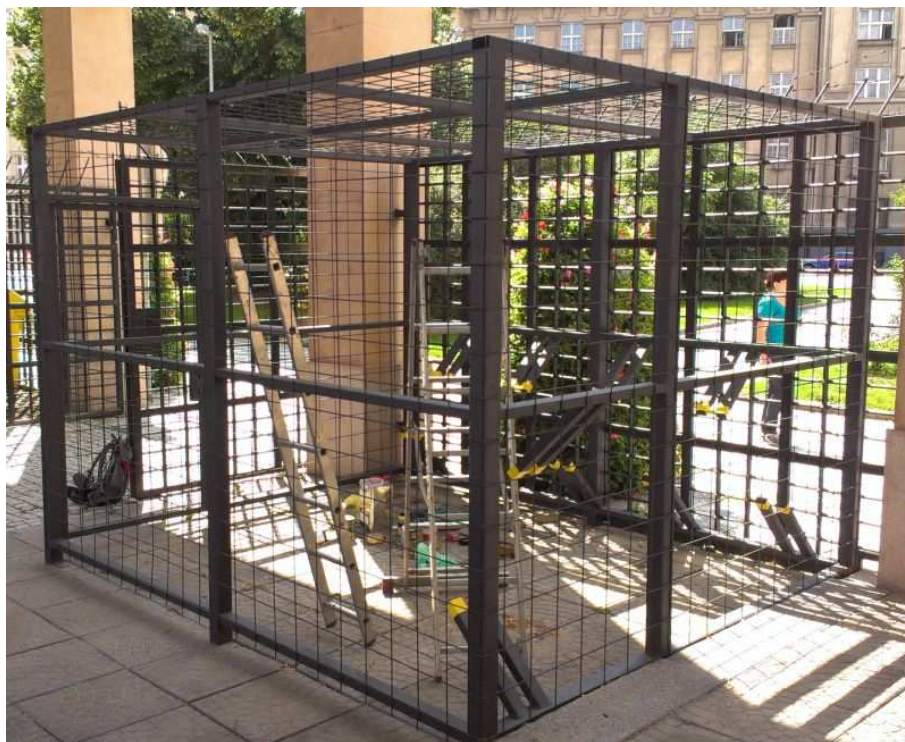
situace místa pro stojany u vchodu – VARANTA 1 (nekryté stojany)



vzorový řez stojanu městského typu – VARANTA 1 (nekryté stojany)

VARIANTA 2 – KRYTÉ STOJANY (KLEC, PŘÍSTŘEŠEK)

situace umístění přístřešku pro kola a koloběžky – VARANTA 2 (kryté stojany)

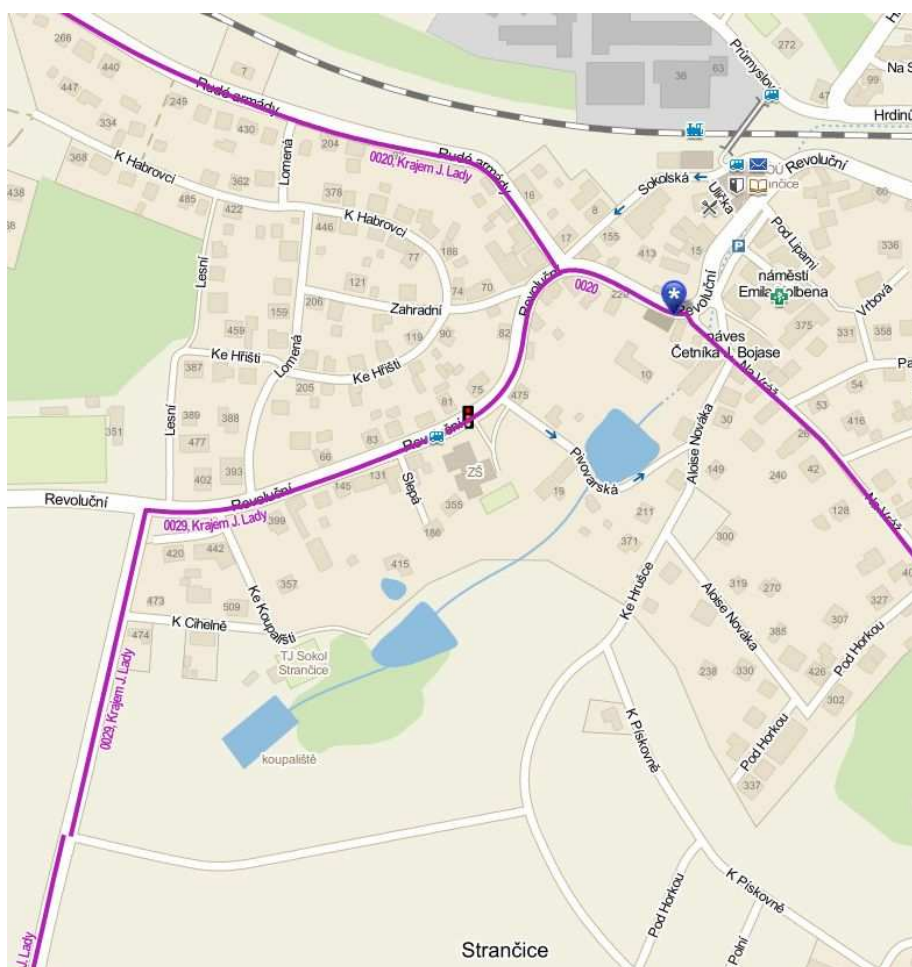


inspirace: klec (Praha 6, ZŠ nám. Svobody)



inspirace: ohrazený přístřešek v Praze Kunraticích

Dalším navrhovaným opatřením, tentokrát z hlediska rekreace, může být přeložení trasy 0029 a „Krajem J. Lady“ z ul. Revoluční do ulice Ke Hrušce a do nové propojovací komunikace. V těchto komunikacích je zklidněný provoz na rozdíl od ul. Revoluční.



cyklotrasy ve Strančicích (zdroj mapy.cz)

10.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA - NÁVRHY

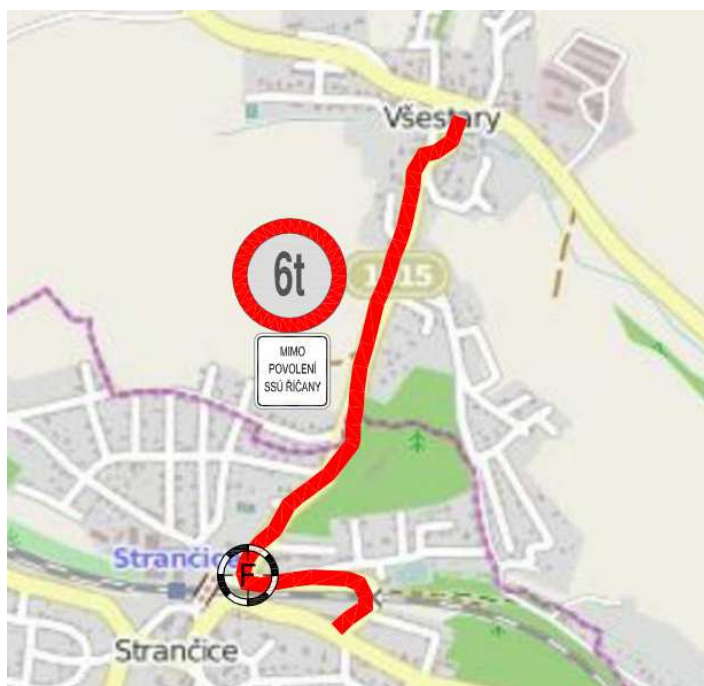
V rámci širších vztahů je třeba řešit nákladní automobilovou dopravu (NAD). Byly navrženy tři varianty regulace tranzitní NAD, která nemá v oblasti zdroj ani cíl.

VARIANTA 1 – zamezení průjezdu vozidel nad 6 tun v úseku Strančice – Všešary (viz situace 11)

Křižovatka Průmyslová x Hrdinů ve Strančicích je již v současnosti velmi nebezpečná co se týče provozu chodců, autobusové dopravy i dopravy automobilové osobní.

Nákladní automobilová doprava by měla být z důvodu nevyhovujících parametrů v maximální možné míře eliminována a ponechána pouze jako nezbytnost v případě výjimečných situací (event. výjimka na povolení SSÚ Říčany).

V úseku Strančice a Všešary se nenachází žádné zdrojové ani cílové místo, které by mělo být běžně obsluhováno nákladní automobilovou dopravou nad 6t avšak tvoří propojovací komunikaci pro cílovou dopravu, tj. náhradu za propojení Mnichovice – Strančice (omezení výšky vozidel nad 3,8 m)



výřez z přílohy č.11

VARIANTA 2 – plošné zamezení vjezdu nad 6 tun v oblasti mezi sil. č. 2, 113, 1018 a 107 (uvedené silnice tvoří zároveň objízdné trasy celého území) – viz situace 12.

Oblast mezi silnicí č. 2 a dálnicí D1 a silnicemi č. 101 (Radošovice - Modletice), resp. 107 (Říčany - Velké Popovice) a 113 resp. 558 (Mukařov - Struhařov-Mnichovice) je silně zatížena tranzitní automobilovou dopravou, která si takto nahrazuje absenci

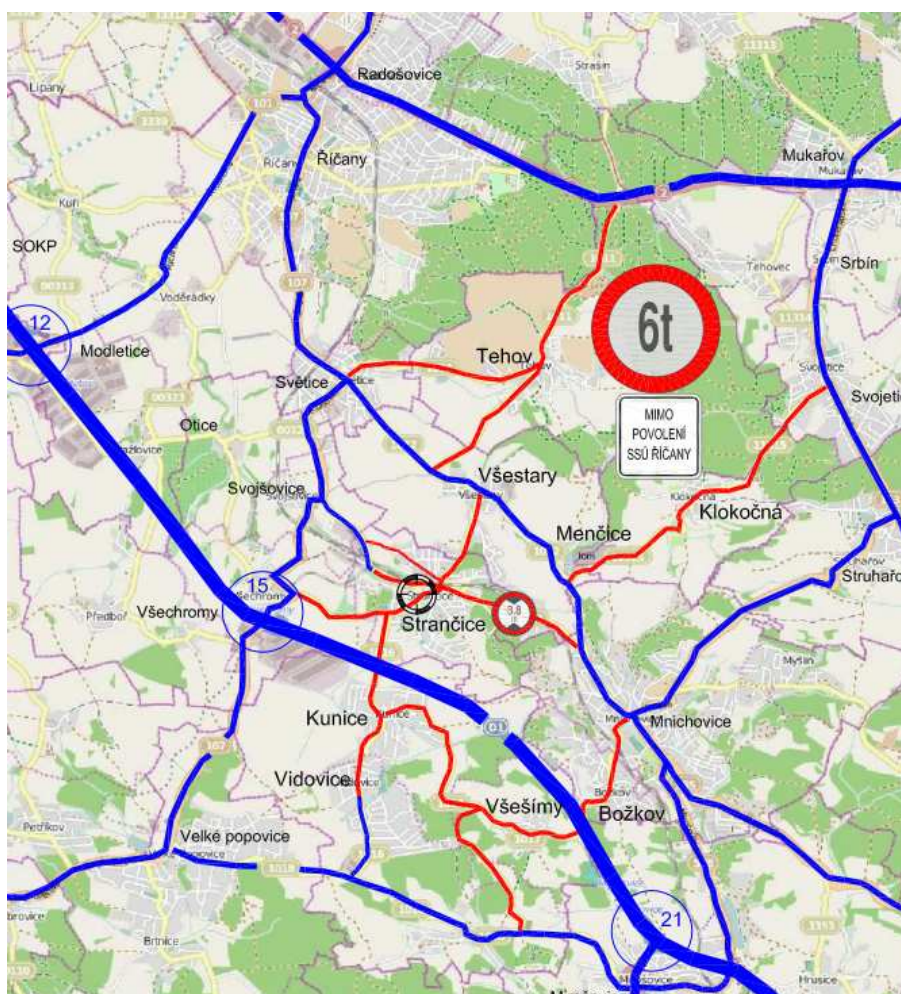
východní části Pražského silničního okruhu. Tato doprava je v obcích nežádoucí. Pouze spedice a subjekty se sídlem v této oblasti (resp. nákladní vozidla, která mají v oblasti zdrojové nebo cílové místo) by neměly být omezováni v zásobování. Negativní vlivy z této tranzitní dopravy se denně týkají cca deseti obcí a tisíců obyvatel SČ kraje této oblasti.

Z výše uvedených důvodů se navrhuje v celé oblasti zónové omezení vjezdu (průjezdu) nákladních vozidel nad 6t, ze které mohou být vyloučeni pouze výjimkou u odpovědného silničního správního úřadu (zdroj / cíl cesty v území).

Precedentem k tomuto opatření může být realizace z roku 2011 na silnici č. 611 (podél D11), resp. celé oblasti Poděbrady - Nymburk - Sadská - Pečky.

VARIANTA 3 – zamezení průjezdu vozidel nad 6 tun v úseku Strančice – Všeštiny (viz situace 13)

Modifikace plošné regulace průjezdu s výjimkou silnice č. 1012 (Mnichovice - Světlá) a části silnice č. 1014 (Svojšovice - Strančice) a části sil. č.1016 (Vidovice - V.Popovice).



výřez z přílohy č.13 (modře je ponechán provoz vozidel nad 6 tun, červeně ze zákazem)

10.5 PĚŠÍ DOPRAVA - NÁVRHY

V rámci mapování byl sestaven seznam lokalit, kterým se věnuje tato dopravní studie. Jedná se o tyto (silně zvýrazněné jsou zpracovány podrobně):

- A OKOLÍ ŠKOLY**
- B KŘÍŽOVATKA REVOLUČNÍ x PIVOVARSKÁ**
- C KŘÍŽOVATKA REVOLUČNÍ x RUDÉ ARMÁDY**
- D NÁMĚSTÍ EMILA KOLBENA**
- E KŘÍŽOVATKA REVOLUČNÍ x HRDINŮ**
- F KŘÍŽOVATKA HRDINŮ x PRŮMYSLOVÁ**
- H KŘÍŽOVATKA REVOLUČNÍ x KE ŠKOLCE**

Další riziková místa ze školního průzkumu:

- G KŘÍŽOVATKA HRDINŮ x NA SÍDLIŠTI (řešeno v rámci F)
- I KŘÍŽOVATKA NA VRÁŽ x A.NOVÁKA (řešeno v rámci D)
- J ul. PRŮMYSLOVÁ (řešeno v rámci F)
- K ul. RUDÉ ARMÁDY
- L KŘÍŽOVATKA ZAHRADNÍ x REVOLUČNÍ (řešeno v rámci C)
- M KŘÍŽOVATKA K MĚNÍRNĚ x RUDÉ ARMÁDY
- N KŘÍŽOVATKA HRDINŮ x SPOJOVACÍ (řešeno v rámci F)
- O SILNICE KUNICE-STRANČICE
- P KŘÍŽOVATKA REVOLUČNÍ x K DÁLNICI D1
- Q NÁM. E.KOLBENA (řešeno v rámci D)
- R REVOLUČNÍ x LESNÍ x ODBOČKA NA KUNICE

V rámci každé přílohy k řešenému místu jsou popsány

- problémy
- výsledky místních průzkumů dopravy
- navrhovaná řešení a výčet zlepšení

Následuje pouze fotodokumentace jednotlivých řešených míst; vše ostatní je součástí grafických příloh. V tabulce FINANČNÍ ANALÝZA jsou pak všechna opatření rámcově finančně ohodnocena.

MÍSTO A: OKOLÍ ŠKOLY



světelná brána není nastavena dle projektu dodavatele signalizace (celočervená svítí pouze 2-3 s, nabýt minimálně 5 s), zařízení se má účinkem



problémem jsou zastavující vozidla podél vozovky, nejvíce v místě autobusové zastávky a v okolí přechodu, vozidla je objíždí, najíždí do protisměru a méně vnímají blízkost školy a pohyb dětí

MÍSTO B: KŘIŽ. REVOLUČNÍ x PIVOVARSKÁ



do ulice Pivovarská zajíždí každé ráno cca 35 vozidel, dalších 35 zastavuje, nebo chvíli stojí zčásti ve vozovce a zčásti v místech vjezdů apod.



ul. Pivovarská je jednosměrná, avšak mnohdy z ní řidiči couvají zpět na Revoluční (viz vozidlo na fotografii), neboť chtějí pokračovat ve směru na Prahu a nechtějí si zajíždět kolem rybníka, neuvědomují si, jak jsou nebezpeční pro děti přicházející ke škole po chodníku

MÍSTO C: KŘIŽ. REVOLUČNÍ X RUDÉ ARMÁDY



zatáčka nad pekárnou – vozidla si najíždí více ke středu, vozidla mnohdy najíždí do protisměru



problémem je dlouhý přechod (9m) přes ul. Rudé armády



chodci přecházejí za vozidlem vyčkávajícím na odbočení do ul. Revoluční, za ním projíždí další – potenciální hrozba a velmi nebezpečná situace při přecházení



potenciální hrozba a velmi nebezpečná situace při přecházení znásobená velikostí vozidla



severní nároží přechodu lze rozšířit pomocí vysazeného chodníkového nároží



příliš dlouhá vzdálenost pro přecházení přes vjezd do ul. Zahradní, navíc u obchodu vždy parkují vozidla a děti procházejí mezi nimi, rychle jedoucí vozidla vyjíždějící do ul. Zahradní je mohou srazit, neboť mohou jet rychle a nemají přehled

MÍSTO D: NÁMĚSTÍ EMILA KOLBENA



zatáčka na návsi Četníka J. Bojase – nákladní vozidla mají s protisměrným příčným sklonem mnohdy problém, nejvíce nehodové místo ve Strančicích



*náves Četníka J. Bojare – pohled k obecnímu úřadu
absence řešení bezpečného pohybu chodců*



před obecním úřadem parkují vozidla, přes která nejsou děti vidět, řidiči zpravidla děti ignorují



před obecním úřadem parkují vozidla, přes která nejsou děti vidět, tomuto je třeba zamezit zúžením vozovky na nezbytné minimum, například osazením chodníkůvých mysů

Vzorová řešení vysazených ploch u přechodů



*vzorové řešení vyskládané obruby (chodníkových ochranných mysů)
s vnitřní plochou vysypanou recyklátem s asf. povrchem (Praha 6)*



*vzorové řešení vyskládané obruby s vnitřní plochou vyskládanou z betonové dlažby
(Praha 7, ul. Čechova)*

MÍSTO E: KŘIŽOVATKA REVOLUČNÍ x HRDINŮ



snaha překonat křižovatku v místě navrhovaného místa pro přecházení



z ul. Hrdinů je patrný nájezd, který používají chodci i cyklisté, chodci se tomuto místu raději vyhýbají a volí lávku přes železniční trať



zúžený profil, ve kterém se navrhuje jednostranný chodník (při levé – západní straně)



MÍSTO F: KŘIŽ. HRDINŮ x PRŮMYSLOVÁ



nepřehledná zatáčka, ve které je umístěno zrcadlo



*chodci přecházejí dále od křižovatky, aby měli čas zareagovat
nebo přecházejí přímo v křižovatce, aby měli rozhled do všech směrů*



absence chodníku směrem k železniční stanici a terminálu veřejné dopravy



nepřehledné místo, ze kterého přecházejí chodci do ul. Na sídlišti

MÍSTO H: KŘIŽ. REVOLUČNÍ x KE ŠKOLCE



přechod pro chodce u školky se nachází přesně na rozhraní světla a stínu a na horizontu



více patrné je upozorňující značení než samotný přechod pro chodce

11. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

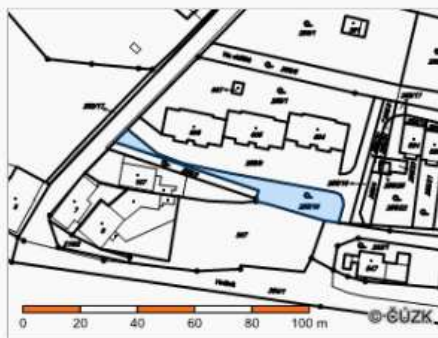
Všechna navrhovaná opatření se nachází na pozemcích a na komunikacích v majetku, resp. správě obce Strančice nebo v místech hlavních komunikací Krajské správy komunikací SČ kraje. Pouze v místě přecházení přes ul. Hrdinů (rizikové místo F – situace 09) je třeba vyřešit zpevněný povrch v ploše cca 5 m² na současné zelené ploše v rámci komunikace Na sídlišti, neboť její část (parc. č. 255/10, k.ú. Strančice) je ve vlastnictví Státního pozemkového úřadu a pro funkci zahrady. V současnosti na ni zpravidla parkují osobní vozidla. Tato zpevněná plocha má sloužit jako vyčkávací místo pro přecházení.



pohled na zelenou plochu (mezi vozovkou a plotem)

Informace o pozemku

Parcelní číslo:	255/10
Obec:	Strančice [538809]
Katastrální území:	Strančice [756067]
Číslo LV:	10002
Výměra [m ²]:	397
Typ parcely:	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list:	DKM
Určení výměry:	Ze souřadnic v S-JTSK
Druh pozemku:	zahrada



Vlastníci, jiní oprávnění

Vlastnické právo	Podíl
Česká republika,	
Příslušnost hospodařit s majetkem státu	Podíl
Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	

Způsob ochrany nemovitosti

Název
zemědělský půdní fond

Seznam BPEJ

BPEJ	Výměra
52614	397

12. ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ

Orientační propočet nákladů na jednotlivá opatření je uveden dále v tabulce na následující straně (FINANČNÍ ANALÝZA), kde jsou patrné i priority a nezbytný způsob přípravy (DUR+DSP, stanovení DZ, údržba apod.).

Celková suma na všechna opatření v obci se pohybuje přibližně kolem **2,4 mil. Kč bez DPH**. Většina navrhovaných opatření však není spojena jen s cestami děti do/ze školy, avšak budou sloužit zvýšení bezpečnosti provozu při běžném každodenní provozu a životu v obci. Například chodník u křižovatky Revoluční x Hrdinů je v plánu obce realizovat co nejdříve (2014). Studie jen potvrdila reálnost a opodstatněnost této realizace.

Jednotlivé **fáze** jsou popsány níže. Pro rok:

- **2014 se pohybují investice kolem 475.000,- Kč bez DPH**
- **2015 cca 825.000,- Kč bez DPH**
- **2016 cca 1,1 mil. Kč bez DPH**

Ceny jsou včetně rozpočtové rezervy 10%, bez DPH a bez započtení nákladů nutných na zhotovení projektové dokumentace, která činí zpravidla 7-10% z ceny realizace. Na některé realizace není třeba podrobné dokumentace, avšak např. jen výkaz výměr s jednoduchou situací a vzorovým řezem - záleží na podmínkách stavebního odboru.

13. NÁVRH ETAPIZACE PŘÍPRAVY

Navržená opatření byla sestavena dle priorit z hlediska nutnosti realizaci řešit (viz tabulka níže). Priorita 1 = nutnost neprodleně řešit problematiku místo. atd.

Opatření byla navržena tak, aby byly minimalizovány náklady, avšak při dodržení odpovídajících standardů (především s ohledem na bezpečnost). Opatření tak lze provádět jednak na základě plánované údržby jednotlivých komunikací (např. obnova vodorovného a údržba svislého dopravního značení + zeleně) a jednak jako samostatné investiční akce.

V případě úprav dopravního značení, resp. nutnosti stavebních úprav byly investice rozděleny z důvodů na sobě časově nezávislé realizaci, takže v podstatě každé místo lze řešit fází 1 (úprava DZ) a fází 2 (příprava stavebního řešení) – viz rizik. místo C

Výčet jednotlivých stupňů přípravy dle náročnosti na přípravu a realizaci je uveden v tabulce.

14. FINANČNÍ ANALÝZA

Viz následující tabulka.