







OBJEDNATEL	KRAJ VYSOČINA	AKCE:				
OBEC	ČERNOVICE	II/136, 128, 409 ČERNOVICE, KŘÍŽOVATKA SILNIC				
KRAJ	VYSOČINA	PŘÍLOHA:				
DATUM	11/2013	PRŮVODNÍ ZPRÁVA				
FORM. A4	A4					
STUPEŇ	ST					
GENERÁLNÍ PROJEKTANT:  AF-CityPlan STŘEDISKO DOPRAVNÍCH PROJEKTŮ JINDŘIŠSKÁ 17, 110 00 PRAHA 1 tel.: +420 277 005 531 fax.: +420 224 922 072 www.cityplan.cz ČSN EN ISO 9001, ČSN EN ISO 14001		TECHNICKÝ ŘEDITEL:	Ing. J. LANDA		KOPIE Č.:	PŘÍLOHA Č.:
		VEDOUcí STŘEDISKA.	Ing. V. BARTOŠ			A
		VEDOUcí PROJEKTU:	Ing. V. BARTOŠ			
		VYPRACOVAL:	Bc. J. ZAPADLO			
		KONTROLA:	Ing. P. HÁJEK			
		MĚŘÍTKO:			Č. ZAKÁZKY: 13 - 2 - 238	
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. KOPÍROVÁNÍ A ROZMNOŽOVÁNÍ POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU CITYPLAN spol. s r. o.						

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1	OZNAČENÍ STAVBY	2
1.2	INVESTOR (OBJEDNATEL DOKUMENTACE).....	2
1.3	ZHOTOVITEL	2
2	ZDŮVODNĚNÍ STUDIE	3
2.1	ÚČEL A CÍLE STUDIE.....	3
2.2	VÝCHOZÍ PODKLADY STUDIE	3
3	STANOVENÍ ZÁJMOVÉ OBLASTI	3
4	VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH	4
5	CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ	4
6	ZÁKLADNÍ ÚDAJE NÁVRHU	4
6.1	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	5
6.1.1	Varianta 1 – Okružní křižovatka D =30 m	5
6.1.2	Varianta 2 – Průsečná křižovatka s bypassem	5
6.1.3	Varianta 3 – Průsečná křižovatka s odsazením	6
6.1.4	Varianta 4 – Okružní křižovatka s oválným tvarem	7
6.1.5	Varianta 5 – Odsazená okružní křižovatka.....	8
6.1.6	Varianta 6 – Okružní křižovatka D=25 m	8
6.2	VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ.....	9
6.3	ODVODNĚNÍ	9
6.4	KONSTRUKCE VOZOVKY	9
6.5	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	9
6.6	DOPRAVNÍ SCHÉMA.....	10
7	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	10
8	ZÁVĚR A DOPORUČENÍ	11

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 OZNAČENÍ STAVBY

Název: Studie křižovatky II/136, II/128, II/409
Kraj: Kraj Vysočina
Katastrální území: Černovice u Tábora (620530)
Obec: Černovice
Stupeň dokumentace: Studie (ST)
Charakter stavby: Přestavba křižovatky

1.2 INVESTOR (OBJEDNATEL DOKUMENTACE)

Název: Kraj Vysočina
Sídlo: Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Zastoupený ve věcech smluvních: MUDr. Jiří Běhounek – hejtman Kraje Vysočina
Zastoupený ve věcech technických: Tomáš Pípal

1.3 ZHOTOVITEL

Název: AF-CITYPLAN s r.o.
Sídlo: Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
IČ: 4730 7218
Zpracovatelský útvar: Středisko dopravních projektů
Zastoupený: Ing. Vít Bartoš – vedoucí střediska
Autorský kolektiv: Ing. Vít Bartoš – vedoucí projektu
Bc. Jiří Zapadlo

2 ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Předmětem této dokumentace je vypracování technické studie křižovatky na Mariánském náměstí ve městě Černovice, v katastrálním území Černovice u Tábora. Rekonstrukce je řešena pomocí nového dopravního řešení křížení silnice II/136, 128, 409. Stávající stav se skládá z hlavní komunikace, která je vedena silnicemi II/409 a II/128 a dvěma odsazenými křižovatkami – silnice II/136 x II/128 a dvěma obslužnými komunikacemi situované na Mariánském náměstí. V navržených variantách dopravního řešení je kladen především důraz na bezpečnost silničního provozu, zlepšení rozhledových poměrů v křižovatce a bezpečné vedení chodců v této lokalitě.

Stavba se nachází ve městě Černovice na Mariánském náměstí. Řešená křižovatka je místních sběrných komunikací. Návrhové parametry řešení pak vychází z předpokládaných požadavků kladených na takovéto stavby.

2.1 ÚČEL A CÍLE STUDIE

Základním cílem studie je navrhnout taková opatření na Mariánském náměstí, která zvýší bezpečnost a komfort účastníků silničního provozu a pěší dopravy. Při postupné realizaci návrhů dojde ke zlepšení podmínek pro všechny účastníky dopravy.

2.2 VÝCHOZÍ PODKLADY STUDIE

- Katastrální mapa
- Ortofotomapa
- Zákres průběhu inženýrských sítí od správců
- PD na rekonstrukci Mariánského náměstí (poskytnuto zástupci města Černovice)
- Celostátní sčítání dopravy 2010
- Technické předpisy platné v době zpracování
 - ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
 - ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
 - TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
 - TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací
 - Technické kvalitativní podmínky MD ČR
 - Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

3 STANOVENÍ ZÁJMOVÉ OBLASTI

Řešená křižovatka se nachází na Mariánském náměstí ve městě Černovice, na křížení silnic II/136, 128, 409. Tyto komunikace jsou ve vlastnictví Kraje Vysočina. Řešení silnice II. třídy jsou

bezprostředně napojeny na ulici Svatavská (řešený úsek cca 50 m), Tábořská (řešený úsek cca 20 m) a Soběslavská (řešený úsek cca 80 m).

4 VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH

Komunikace II. třídy jsou dle ČSN 73 6110 řazena, jako místní sběrná komunikace funkční skupiny B. Zbývá dvě napojení na Mariánském náměstí je zařazeno do místních obslužných komunikací funkční skupiny C. Stávající povrch komunikací je tvořen z asfaltu, chodníky různorodě z dlažby, betonu nebo betonových dílců. V místě jednotlivých ulic je různorodé šířkové uspořádání, ve většině případů velkorysě k účastníkům silničního prostoru. V místě Mariánského náměstí je v budoucnu uvažováno s demolicí budovy kina, především pro jeho nevyhovující technický stav.

Pro volbu křižovatky a návrh konstrukce vozovky bylo použito celostátní sčítání dopravy z roku 2010 pro zmíněnou křižovatku na Mariánském náměstí. Intenzity na jednotlivých silnicích II. třídy jsou následující:

- II/136 → RPDI = 422 voz/den
- II/128 jižní větev → RPDI = 889 voz/den
- II/128 východní větev → RPDI = 817 voz/den
- II/409 → RPDI = 1019 voz/den

5 CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

Návrh je omezen prostorem Mariánského náměstí, která se nachází ve městě Černovice. V zájmovém území se nenachází ložiska nerostů.

V okolí Mariánského náměstí se nachází inženýrské sítě těchto správců:

- Telefonica O2 Czech Republic, a.s., Za Brumlovkou 266/2, 140 22, Praha 4
(telekomunikační vedení)
- E.ON Správa sítě plyn, F.A. Gerstnera 2151/6, 370 49 České Budějovice
- E.ON Distribuce a.s., Budějovická 1400, 390 48 Tábor
- VODAK Humpolec s.r.o., Pražská 544, 396 30 Humpolec

Komunikace neleží na pozemcích ZPF, LPF ani PUPF.

6 ZÁKLADNÍ ÚDAJE NÁVRHU

Tato studie je řešena v jednotlivých variantách.

6.1 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Všechny varianty, které byly v této studii prověřovány, zlepšují rozhledové poměry v samotném křižovatkovém prostoru, zlepšují úhel křížení odsazením nebo okružní křižovatkou a v případě zmíněných okružních křižovatek je zlepšena bezpečnost silničního provozu. Vzhledem ke špatným rozhledovým poměrům je víceméně nutné odsazení stávající křižovatky severním směrem. Ve všech variantách je počítáno se zaslepením ulice, která vede od městského úřadu. Toto zaslepení je navrženo především kvůli nevhodnému tvaru samotné křižovatky, která v současné době je do tvaru „H“.

6.1.1 Varianta 1 – Okružní křižovatka D = 30 m

Tato varianta vychází z návrhu umístění okružní křižovatky, o průměru 30,0 m – se šířkou okružního pásu 6,0 m, poježděným prstencem 2,5 m a středním ostrůvkem o průměru 13,0 m. V rámci této varianty bylo nutné silnici II/136 (ulice Soběslavská) a silnici II/128 (ulici Svatavská) odsadit od původního směrového vedení. Napojení jednotlivých větví je řešeno dle TP 135 projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích, tj. vjezdový poloměr je z hlediska zpomalení vozidla volen v rozmezí 8,0 – 15,0 m a výjezdový v rozmezí 15,0 – 30,0 m. Jednotlivé vjezdy a výjezdy jsou rozděleny směrovými ostrůvky, které jsou navrženy jako poježděné, především pro průjezd těžkých nákladních vozidel. Podél vjezdu v ulici Soběslavská a výjezdu v ulici Tábořská jsou navrženy srpovité zpevněné krajnice, které jsou umístěny na základě obalových křivek. Na všech čtyřech větvích dochází k úpravě šířkového uspořádání – ulice Tábořská, Soběslavská a Svatavská o šířce 7,00 m a ulice Dobešovská 6,00 m.

Podél okružní křižovatky na severní straně náměstí je navržen chodník o minimální šířce 2,00 m. V místě budovy kina a vjezdu do obytné zóny (v ulici Svatavská) je navržen chodník, který je v návrhu občasně poježděný – především pro vozidla zásobování a obyvatel přilehlých ulic. Na jižní straně náměstí je mezi komunikací II/128, II/136 a stávajícími budovami navržena funkční plocha.

V této variantě je zachována stávající možnost otáčení autobusů dálkové dopravy na Mariánském náměstí na západní straně náměstí. Dále je v ulici Soběslavská navržen autobusový záliv po pravé straně na silnici II/136.

Tato varianta počítá se zaslepením místní obslužné komunikace na Mariánském náměstí – ulice u pekárny a k městskému úřadu.

Průjezd návěsové soupravy délky 16,5 m je v této, již zmíněné, variantě vhodný a obalové křivky bez problému vyhovují.

6.1.2 Varianta 2 – Průsečná křižovatka s bypassem

Křižovatka je navržena jako průsečná a v rámci této varianty je zachováno stávající směrové vedení silnice II/136 a II/128, pouze dochází k úpravě šířkového uspořádání. Pro pravé odbočení ze silnice II/128 na silnici II/409 je navržen bypass pro odlehčení dopravního proudu. Tento bypass je navržen o šířce 5,5 m, který je zvolen na základě obalových křivek.

V rámci této varianty dojde navržení nového chodníku právě podél zmíněného bypassu z II/128 na II/409.

V této variantě je zachována stávající možnost otáčení autobusů dálkové dopravy na Mariánském náměstí na západní straně náměstí.

Tato varianta počítá se zaslepením místní obslužné komunikace na Mariánském náměstí – ulice u pekárny a k městskému úřadu.

Při návrhu varianty dva byly použity obalové křivky pro návěsové vozidlo délky 16,5 m, které vyhovují pro pravá odbočení. Při odbočení vlevo dochází k celkovému zablokování křižovatky návrhovým vozidlem.

Vzhledem k nízkým a vyrovnaným intenzitám, s výjimkou jedné větve, je tato varianta ve studii pouze prověřena jako případné možné řešení. Samotná realizace této varianty však není upřednostňována.

6.1.3 Varianta 3 – Průsečná křižovatka s odsazením

V rámci této varianty je navržena průsečná křižovatka s odsazením severním směrem oproti původnímu směrovému vedení. Jsou zde navržena poloměry v křižovatce na základě obalových křivek, společně se srpovitými krajnicemi, které jsou vhodné pro průjezd těžkých nákladních vozidel. Během nového dopravního řešení dochází ke sjednocení šířkového uspořádání všech komunikací. Dále jsou navrženy podél silnice II/409, II/128 a II/136 v severní části náměstí navrženy chodníky o minimální šířce 2,0 m. V jižní části jsou zachovány chodníky ve stávajícím stavu. Na jižní straně náměstí je mezi komunikací II/128, II/136 a stávajícími budovami navržena nepojížděná zpevněná plocha. V místě budovy kina a vjezdu do obytné zóny (v ulici Svatavská) je zachován chodník, který je navržen jako občasné pojížděný – především pro vozidla zásobování a obyvatel přilehlých ulic.

V této variantě je zachována stávající možnost otáčení autobusů dálkové dopravy na Mariánském náměstí na západní straně náměstí. Dále je navržen autobusový záliv na silnici II/136 pro regionální autobusovou dopravu.

Před budovou lékárny je navržena zvýšená plocha, která bude sloužit pro zastavení vozidel zásobování pro přilehlé obchody. Pro ilustraci slouží *Obrázek 1* – tímto způsobem je možné řešení místa pro zásobování.

Tato varianta počítá se zaslepením místní obslužné komunikace na Mariánském náměstí – ulice u pekárny a k městskému úřadu.

Vzhledem k navrženým srpovitým krajnicím v této průsečné křižovatce jsou obalové křivky pro návěsové vozidlo zcela vyhovující.

Pro tuto variantu je vhodné zachování stávající přednost v jízdě, kdy hlavní směr je uvažován ve směru sever – jih, respektive jih – sever. Na vedlejších komunikacích bude umístěno svislé dopravní značení P6 (Stůj, dej přednost v jízdě) kvůli složitým rozhledovým poměrům v prostoru průsečné křižovatky.

Rozhledové poměry pro zastavení v křižovatce jsou rovněž splněny dle příslušných norem.



Obrázek 1 Plocha v místě okružní křižovatky v Kutné Hoře

6.1.4 Varianta 4 – Okružní křižovatka s oválným tvarem

V této variantě je navržena alternativy varianty 1 s okružní křižovatkou. Namísto klasické okružní křižovatky je navržena okružní křižovatka s oválným tvarem, která slouží především ke zvýšení kapacity samotné křižovatky. Okružní křižovatka je navržena o šířce okružního pásu 5,5 m, pojezděný prstenec šířky 2,0 m a šířka středového ostrůvku v kratší ose o hodnotě 16,0 m. Vjezdy a výjezdy jsou navrženy shodně jako ve variantě 1. Na jižní straně náměstí je mezi komunikací II/128, II/136 a stávajícími budovami navržena funkční plocha (zpevněná).

Během této varianty dojde k zaslpení všech obslužných komunikací na Mariánském náměstí.

V této variantě je zachována stávající možnost otáčení autobusů dálkové dopravy na Mariánském náměstí na západní straně náměstí.

Průjezd návěsové soupravy délky 16,5 m je v této, již zmíněné, variantě vhodný a obalové křivky bez problému vyhovují.

6.1.5 Varianta 5 – Odsazená okružní křižovatka

V rámci této etapy dochází ke kombinaci variant s klasickou okružní křižovatkou a odsazenou průsečnou křižovatkou. Dochází k odsazení okružní křižovatky s průměrem 30,0 m – okružní pás šířky 6,0 m, pojížděným prstencem šířky 2,5 m a středovým ostrůvkem 13,0 m. Napojení jednotlivých větví, stejně tak vjezdové a výjezdové poloměry jsou navrženy shodně jako u varianty 1 a varianty 4. V místě budovy kina a vjezdu do obytné zóny (v ulici Svatavská) je zachován chodník, který je navržen jako přejíždny – především pro vozidla zásobování a obyvatel přilehlých ulic.

V této variantě je zachována stávající možnost otáčení autobusů dálkové dopravy na Mariánském náměstí na západní straně náměstí.

Tato varianta počítá se zaslepením místní obslužné komunikace na Mariánském náměstí – ulice u pekárny a k městskému úřadu.

Průjezd návěsové soupravy délky 16,5 m je v této variantě zcela vyhovující.

Rozhledové poměry pro tuto okružní křižovátku jsou vzhledem ke značené blízkosti budov nevyhovující pro dopravní značení P4 (Dej přednost v jízdě) a proto je v místě okružní křižovatky na vjezdu na okružní pás nutné umístění dopravní značky P6 (Stůj, dej přednost v jízdě). Jedná se o severní, jižní a východní větev.

6.1.6 Varianta 6 – Okružní křižovatka D=25 m

V této variantě je navržena okružní křižovatka s menším průměrem, přesněji průměr 25,0 m – se šířkou okružního pásu 6,0 m, pojížděným prstencem 2,5 m a 8,0 m průměr středového ostrůvku. Vjezdy a výjezdy na okružní pás jsou rozděleny pomocí směrových ostrůvků. Napojení jednotlivých větví je řešeno stejným způsobem jako u předešlých variant s okružní křižovatkou. V jižní straně náměstí jsou navrženy srpovité krajnice, které jsou v této variantě navrženy v celé šířce mezi chodníkem a hranou okružního pásu.

Před budovou lékárny je navržena zvýšená plocha, která bude sloužit pro zastavení vozidel zásobování pro přilehlé obchody. Řešení této plochy pro zásobování je totožné jako u varianty 3, která má toto řešení u průsečné křižovatky.

V této variantě je zachována stávající možnost otáčení autobusů dálkové dopravy na Mariánském náměstí na západní straně náměstí.

Tato varianta počítá se zaslepením místní obslužné komunikace na Mariánském náměstí – ulice u pekárny a k městskému úřadu.

Průjezd návěsové soupravy délky 16,5 m je v této variantě zcela vyhovující.

Rozhledové poměry pro tuto okružní křižovátku jsou vzhledem ke značené blízkosti budov nevyhovující pro dopravní značení P4 (Dej přednost v jízdě) a proto je v místě okružní křižovatky na vjezdu na okružní pás nutné umístění dopravní značky P6 (Stůj, dej přednost v jízdě) a to na jižní a východní větev zmíněné okružní křižovatce.

6.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Navržená niveleta bude v maximální možné míře sledovat stávající niveletu. Dojde pouze k vyrovnání příčného sklonu.

6.3 ODVODNĚNÍ

Odvodnění bude zajištěno podélným a příčným sklonem do stávajících a nově navržených uličních vpustí. Příčný sklon komunikace bude střešovitý o hodnotě 2,5%. Příčný sklon chodníku bude mít hodnotu 2,0% směrem k přilehlé komunikaci.

Výsledný sklon v rámci celé křižovatky nesmí klesnout pod 0,5%.

6.4 KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce vozovky

Návrh na TNV = 324 voz/den (součet všech těžkých nákladních vozidel v místě Mariánského náměstí)

Návrhová úroveň porušení D1 a TDZ IV

- Asf. beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
- Spoj. postřik-silniční asf. 0,35 kg/m ²	PS-A	
- Asf. beton pro ložné vrstvy	ACP 16+	60 mm
- Spoj. postřik-silniční asf. 0,35 kg/m ²	PS-A	
- Asf. beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm
- Inf. pos.-kat. akt. emulze 1,50 kg/m ²	PS-E	
- Štěrkoдрť	ŠD _A	150 mm
- Štěrkoдрť	ŠD _A	150 mm
CELKEM		450 mm

Konstrukce chodníku

- Dlažba	DL	60 mm
- Drcené kamenivo	L	30 mm
- Štěrkoдрť	ŠD _A	150 mm
CELKEM		240 mm

6.5 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V rámci přestavby této křižovatky na II/136, 128 a 409 bude nutné zřízení nového dopravního značení – jak svislého, tak vodorovného. Svislé dopravní značení bude provedeno jako reflexivní.

Proběhne rozmístění nových přechodů pro chodce v blízkosti křižovatky, nové vyznačení střeňích dělicích čar a případných vodících čar. Dále proběhne kompletní výměna svislého dopravního značení v celém prostoru Mariánského náměstí, kde se nachází zmiňovaná křižovatka.

Výše zmíněná obnova dopravního značení bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace – DÚR nebo DSP.

Pro varianty s průsečnou křižovatkou se nabízí možnost změny hlavní komunikace, která dle stávajícího dopravního řešení je vedená ze severu na jih. Vzhledem k vyrovnaným intenzitám (s výjimkou silnice II/136) na všech, výše zmíněných silnicích II. třídy, je tato možnost změny přednosti v jízdě bezpředmětná. Změna přednosti v jízdě na této křižovatce by s vysokou pravděpodobností vedla ke zvýšení dopravní nehodovosti.

6.6 DOPRAVNÍ SCHÉMA

Při zpracování této studie vzešla, na základě rozhledových poměrů, nutnost zaslepení severní křižovatky na silnici II/409.

Dále se v místě Mariánského náměstí, kolem kostela a památníku, nabízí možnost zavést obousměrnou dopravu bez možnosti parkovacích stání u budovy kina nebo jednosměrnou trasu kolem kostela s vybudováním parkovacích stání naproti budovy kina. Celá oblast kolem kostela bude řešena jako místní obslužná komunikace, funkční skupiny D1.

Obě nabízené varianty dopravního schématu je možné aplikovat na všechny varianty dopravního řešení křižovatky. Volba typu dopravního schématu může být zvolena v dalším stupni projektové dokumentace na domluvě mezi investorem a zástupci Kraje Vysočina.

6.7 PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Během všech variant bude nutné řešit přeložky inženýrských sítí, které jsou situovány v místě silnice II/409 a II/128. Jedná se o přeložky inženýrských sítí:

- vodovod VODAK Humpolec
- kanalizace VODAK Humpolec
- podzemní nízké napětí E.ON
- středotlaký plynovod E.ON
- metalický kabel O₂

V současné době je zpracována projektová dokumentace na rekonstrukci vodovodu a kanalizace v zájmovém území Mariánského náměstí.

7 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Řešená ulice se nachází v katastrálním území Černovice u Tábora (620530). Veškerý zábor pozemků se u zmíněných variant týká pozemků ve vlastnictví Kraje Vysočina (silnice II. třídy) a pozemků Města Černovice (přílehlé pozemky Mariánského náměstí). Do soukromých pozemků stavba by neměla zasahovat.

Pozemky ve vlastnictví Kraje Vysočina: **4959/36, 4936/2.**

Pozemky ve vlastnictví Města Černovice: **805, 4959/1 4959/2, 4959/19, 4959/22, 4959/25.**

8 ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Předkládaný návrh rekonstrukce uličního prostoru přispívá ke zvýšení bezpečnosti pohybu chodců. Zároveň budou zlepšeny podmínky pro pěší a automobilovou dopravu vybudováním nových povrchů.

Po prozkoumání jednotlivých variant na výrobních výborech jsou upřednostňovány:

Varianta 3:

V rámci této varianty je navržena průsečná křižovatka s odsazením severním směrem oproti původnímu směrovému vedení. Vzhledem k návrhu srpovitých krajnic na průsečné křižovatce je výrazně zlepšen průjezd těžkých nákladních vozidel. V místě budovy kina a vjezdu do obytné zóny (v ulici Svatavská) je zachován chodník, který je navržen jako občasné pojížděný – především pro vozidla zásobování a obyvatel přilehlých ulic.

Celkově tato varianta, posunutím severním směrem, zlepšuje rozhledové poměry na jednotlivých větvích.

Ve variantě je dále vyřešen autobusový záliv na silnici II/136, který ve stávajícím stavu chybí. Dále je zde možnost otáčení autobusů v západní části Mariánského náměstí.

Nevýhodou této varianty, která představuje průsečnou křižovatku, je nižší kapacita křižovatky, která je oproti okružním nebo světelně řízeným křižovatkám nižší.

Varianta 5:

Během této varianty dochází ke kombinaci variant s klasickou okružní křižovatkou a odsazenou průsečnou křižovatkou. Dochází k odsazení okružní křižovatky s průměrem 30,0. Napojení jednotlivých větví je prověřeno obalovými křivkami. V místě budovy kina a vjezdu do obytné zóny (v ulici Svatavská) je zachován chodník, který je navržen jako přejížděný – především pro vozidla zásobování a obyvatel přilehlých ulic.

Vzhledem k faktu, že se jedná o okružní křižovatku, zvyšuje tato varianta bezpečnost silničního provozu, jednoznačně je předurčená přednost v jízdě na této křižovatce.

Ve variantě číslo 5 je dále uvažováno s novým veřejným osvětlením v okolí nově navržené okružní křižovatky, které přináší zvýšení stavebních nákladů na celkovou přestavbu Mariánského náměstí. Nově navržené osvětlení přinese zvýšení bezpečnosti pro chodce v blízkém okolí okružní křižovatky.

Nevýhodou této varianty oproti průsečné křižovatce je daleko větší zábor pozemků. Dále je nevýhodou umístění na jižní a východní větví umístění svislého dopravního značení P6 (Stůj, dej přednost v jízdě) kvůli zhoršeným rozhledovým podmínkám na zmíněných větvích okružní křižovatky, což může ve špičkových hodinách snižovat plynulost silničního provozu. Další nevýhodou je chybějící odstavná stání pro zásobování pro obchody na jižní straně náměstí.

Varianta 6:

V této variantě je navržena okružní křižovatka s menším průměrem, přesněji průměr 25,0 m. Vjezdy a výjezdy na okružní pás jsou rozděleny pomocí směrových ostrůvků. Napojení jednotlivých větví je řešeno stejným způsobem jako u předešlých variant s okružní křižovatkou. Před budovou lékárny je navržena zvýšená plocha, která bude sloužit pro zastavení vozidel zásobování pro přilehlé obchody, což je výhodné pro přilehlé obchody. Oproti předchozím variantám s okružní křižovatkou je zde menší trvalý zábor pozemků.

Jako u jiných variant s okružní křižovatkou je zde zvýšená kapacita křižovatky, větší bezpečnost silničního provozu, kvůli jednoznačnému předurčení přednosti v jízdě.

Nevýhodou v této variantě je chybějící autobusový záliv, který nelze sloučit se zpevněnými plochami pro zásobování obchodů na jižní straně náměstí. Vzhledem k menšímu průměru okružní křižovatky je tato varianta méně vhodná pro průjezd těžkých nákladních vozidel.

Přehledná tabulka:

Sledovaná kritéria	Stávající stav	Varianta 3	Varianta 5	Varianta 6
Komfort	4	1	1	3
Bezpečnost	4	3	1	2
Přehlednost křižovatky	5	1	1	1
Rozhledové poměry	5	1	2	2
Celkové zpevněné plochy	2	2	3	1
Autobusový záliv	5	1	1	5
Místo pro zásobování	3	3	5	1
Cena	-	2	2	1

Pozn.: Rozsah hodnocení 1-5; 1-nejlepší, 5-nejhorší.

Z výše uvedených variant je doporučována, firmou AF-CityPlan s.r.o., **varianta 5**. Tato varianta přináší výrazné zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvyšuje přehlednost na dané křižovatce, zvyšuje kapacitu křižovatky a je zde jasným způsobem předurčena přednost v jízdě (druh křižovatky – okružní křižovatka). V neposlední řadě je zde možnost s umístěním parkovacích stání pro individuální automobilovou dopravu a umožňuje využití západní strany Mariánského náměstí pro dálkovou autobusovou dopravu.

S jednotlivými variantami je možné dále pracovat – umístění parkovacích míst, zaslepení některých ulic nebo zpevnění ploch pro případné zásobování přilehlých obchodů, posunutí přechodu pro chodce u budovy kina, umístění autobusového zálivu.

Dokumentace bude projednána s dotčenými orgány a bude sloužit pro další projektovou přípravu (DÚR, DSP, PDPS).

V Praze, prosinec 2013

Ing. Vít Bartoš

Bc. Jiří Zapadlo