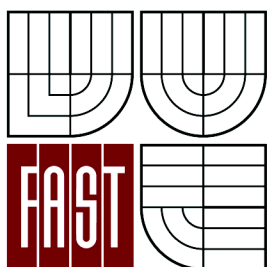


VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STAVEBNÍ
ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
INSTITUTE OF ROAD STRUCTURES

ŘEŠENÍ STATICKÉ DOPRAVY NA SIDLIŠTI BAŽANTNICE V HODONÍNĚ

SOLUTION STATIC TRAFFIC ON A HOUSING ESTATE IN BAZANTNICE IN HODONIN

DIPLOMOVÁ PRÁCE
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

BC. ELIŠKA ŠPAČKOVÁ

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. MARTIN SMĚLÝ

BRNO 2016



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N3607 Stavební inženýrství
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor	3607T009 Konstrukce a dopravní stavby
Pracoviště	Ústav pozemních komunikací

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomant	Bc. Eliška Špačková
Název	Řešení statické dopravy na sídlišti Bažantnice v Hodoníně
Vedoucí diplomové práce	Ing. Martin Smělý
Datum zadání diplomové práce	31. 3. 2015
Datum odevzdání diplomové práce	15. 1. 2016
V Brně dne 31. 3. 2015	

.....
doc. Dr. Ing. Michal Varaus
Vedoucí ústavu

.....
prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební VUT

Podklady a literatura

Zákony, vyhlášky a ostatní předpisy platné v ČR v době vypracovávání bakalářské práce.

Zejména pak tyto:

Zákon 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy pro motorovou dopravu

TP 189 Stanovení intenzity dopravy na pozemních komunikacích

TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy

TP 234 Posuzování kapacity okružních křižovatek

Zaměření stávajícího stavu

Územní plán obce/obcí

Mapové podklady

Ortofotomapy

Zásady pro vypracování

Předmětem práce je vyřešení statické dopravy na sídlišti Bažantnice v Hodoníně. Je třeba efektivně využít stávající území za cenu změny uspořádání stávajících místních komunikací.

DP práce bude obsahovat minimálně tyto přílohy:

Průvodní zpráva, Přehledná situace stavby, Situace dopravního řešení, Podélný profil,

Vzorové příčné řezy,

Pracovní příčné řezy, výkaz výměr

Struktura bakalářské/diplomové práce

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

.....
Ing. Martin Smělý
Vedoucí diplomové práce

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá vyhodnocením stávajícího stavu statické dopravy na sídlišti Bažantnice v Hodoníně. Stanovením potřebného počtu odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 a ČSN 73 6110/Z1. V druhé části se práce zabývá návrhem možných úprav místních komunikací. Cílem je navýšení počtu odstavných a parkovacích stání v lokalitě. Pro zklidnění dopravy je nově navržena obytná zóna a zóna tempo 30.

Klíčová slova

statická doprava, odstavná a parkovací stání, obytná zóna, zóna tempo 30, zklidnění dopravy

Abstract

This master thesis deals with the evaluation of the current state of parking on the estate Bažantnice in Hodonin, determining the required number of parking spaces according to CSN 73 6110 and CSN 73 6110 / Z1. The second part deals with the design of possible modifications of local roads. The aim is to increase the number of parking spaces in the area. A newly designed residential zone and zone tempo 30 leads to traffic calming.

Keywords

static traffic, parking space, residential zone, zone tempo 30, traffic calming

...

Bibliografická citace VŠKP

Bc. Eliška Špačková *Řešení statické dopravy na sídlišti Bažantnice v Hodoníně*. Brno, 2016. 27 s., 97 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací. Vedoucí práce Ing. Martin Smělý.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 15.1.2016

.....
podpis autora
Bc. Eliška Špačková



OBSAH

A - TEXTOVÁ ČÁST

1. Úvod
2. Charakteristika zájmového území
3. Dopravní vazby
4. Stávající stav statické dopravy
5. Návrhy řešení
6. Závěr
7. Seznam použitých zdrojů
8. Seznam použitých zkratek a symbolů
9. Seznam příloh

B - FOTODOKUMENTACE

C - PŘÍLOHY



A - TEXTOVÁ ČÁST

1. ÚVOD

1.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název diplomové práce: Řešení statické dopravy na sídlišti Bažantnice v
Hodoníně
Investor: Město Hodonín
Adresa investora: MěÚ Hodonín, Národní tř. 25, 695 35 Hodonín
Vypracovala: Bc. Eliška Špačková

1.2. POPIS ZADÁNÍ A JEHO ŘEŠENÍ

Cílem této diplomové práce je vyhodnocení stávajícího stavu statické dopravy na sídlišti Bažantnice v Hodoníně a stanovení teoreticky potřebného počtu odstavných a parkovacích stání podle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a ČSN 73 6110 Změna Z1. V druhé části práce se věnuji návrhu možných úprav místních komunikací vedoucích ke zvýšení počtu odstavných a parkovacích stání v lokalitě. Ke zklidnění dopravy na sídliště jsem nově navrhla obytnou zónu a zónu tempo 30. Navrhované řešení zachovává stávající směrové a výškové vedení místních komunikací.

1.3. VÝCHOZÍ PODKLADY

1.3.1. Územně plánovací podklady

Územní plán města Hodonín platný k 09/2014. Především textová část a výkres č.5 Doprava [1]

1.3.2. Mapové podklady digitální

- polohopis
- uliční čáry
- katastrální mapa
- inženýrské sítě
- výškopisné zaměření

Přehledová mapa ČR, Český úřad zeměměřický a katastrální [2]

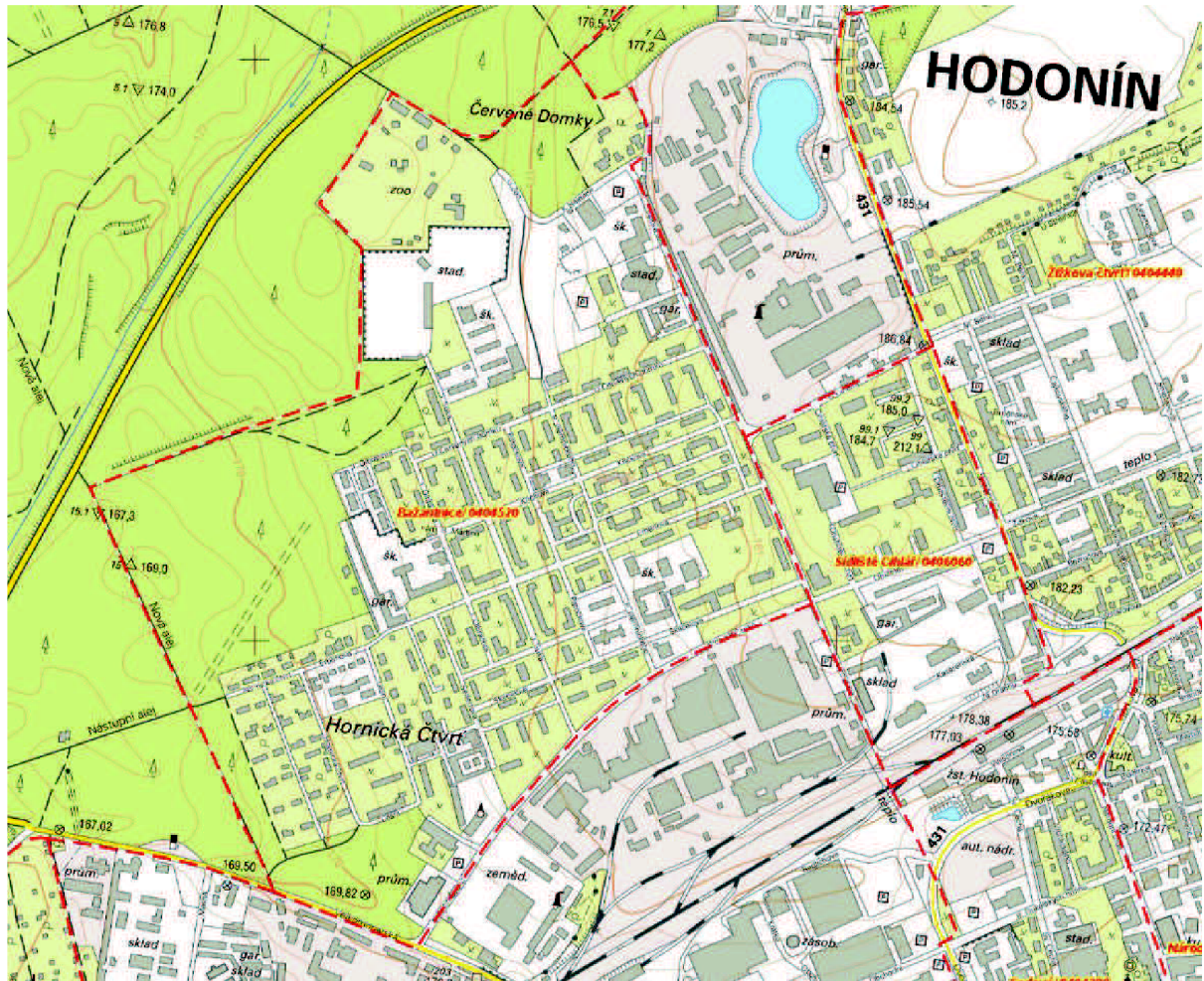


2. CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Bažantnice se nachází na západním okraji města Hodonín. Rozloha Bažantnice je 100 ha. Z toho odhadem 25 ha zabírá les. V severním cípu se nachází zoologická zahrada a areál atletického klubu, včetně atletického stadionu a sportovní haly. Obytnou funkci má odhadem 50 ha. Z jihovýchodní strany je sídliště Bažantnice napojeno na silnici III/05532 (třída Bří Čapků) a ze severovýchodní strany je ohraničeno ulicí Lipová alej. Ze západní strany je obklopeno lesem. Na sídlišti je postaveno 346 obytných budov s celkovým počtem 2250 bytů.^[3] Převládají dvou až čtyř podlažní zděné bytové domy. Později v 80. letech zde byly postaveny 4 osmi podlažní a 1 šesti podlažní panelové domy. Dle sčítání lidu, domů a bytů 2011 na sídlišti bydlí 4500 obyvatel. Pro zpracování diplomové práce jsem si vyčlenila část sídliště o rozloze 15 ha. V této zájmové oblasti je 100 obytných budov s celkem 646 byty. Velké množství vzrostlých stromů a zeleně mezi domy z něj činí jednu z nejklidnějších lokalit v Hodoníně. Sídliště je situováno ve velmi pozvolném svahu se sklonem do 2,0%. Část sídliště od ulice J. Suka směrem na západ leží téměř na rovině, sklony pozemních komunikací jsou zde od 0,5% do 1,0%.

Sídliště Bažantnice je nejstarším sídlištěm v Hodoníně. S jeho stavbou se začalo v roce 1952. Na rozdíl od později budovaných panelových sídlišť jsou zde rozsáhlé travnaté plochy. Bytové domy jsou v části sídliště postaveny v blocích a vytvářejí tak vnitřní dvory s pobytovou funkcí. Ovšem jako na většině sídlišť, i zde je nedostatečný počet odstavných a parkovacích míst.

Na sídlišti Bažantnice jsou umístěny stavby základní občanské vybavenosti. V zájmové oblasti se nacházejí mateřská škola, střední škola a středisko volného času. Dále čtyři prodejny, dva obchody s potravinami, pošta a objekt s řemeslnickými službami. Stravování je zastoupeno dvěma restauracemi a pivnicí. Na sídlišti je ještě lékárna a ústav sociální péče pro mládež.



Obr. 1 Základní sídelní jednotka: Bažantnice [4]



3. DOPRAVNÍ VAZBY

3.1. POPIS ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

Sídliště Bažantnice je situováno na západním okraji města Hodonín. Ze severovýchodní strany napojeno na ulici Brněnskou (sil. II/431), která spojuje centrum města se silnicí I/55. Z jihovýchodní strany napojeno na Družstevní čtvrť a třídu Bří Čapků (sil III/05532). Třída Bří Čapků ústí stykovou křižovatkou do ulice Velkomoravské (sil. I/51), která spojuje silnici I/55 s hraničním přechodem na Slovensko.

3.2. DOPRAVNÍ SYSTÉM LOKALITY

Dopravní obsluha sídliště je soustředěna do ulic J. Suka, P. Jilemnického, Erbenova a Kříčkova. Místní komunikace v těchto ulicích odpovídají funkční skupině C. Prostor místní komunikace je zde rozdělen do hlavního dopravního prostoru se dvěma směrově nerozdělenými jízdními pruhy a oboustrannými přidruženými prostory s chodníky.

Místní komunikace v ostatních ulicích zájmové oblasti svým příčným uspořádáním odpovídají funkční skupině D1 - komunikace se smíšeným provozem. Vyznačení obytných zón nebo prvky zklidnění dopravy zde ale chybí. Dopravní prostor je jednopruhový jednosměrný. Šířka komunikací mezi obrubníky je 3,5 m.

3.3. OBSLUŽNOST MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVOU

Městská hromadná doprava v Hodoníně patří do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje IDS JMK. Sídliště Bažantnice je obsluhováno čtyřmi linkami MHD, a to ze zastávek Bažantnice, penzion, Bažantnice I, Bažantnice II, Bažantnice III, cihelna a Bezručova. Všechny linky vedou z třídy Bří Čapků, dále ulicemi J. Suka, Kříčkova a U cihelny na ulici Brněnskou a pokračují do centra. V zájmové oblasti se nachází zastávky Bažantnice I a Bažantnice II. Frekvence spojů je 3 spoje/hod ve špičkách a 1 až 2 spoje/hod mimo špičky.

Přehled linek MHD

- 901 autobusové nádraží-obch.centrum u cukrovaru-Bažantnice-žel.st.-hřbitov
- 902 Bažantnice,penzion-žel.st.-EHO-Nesyt,farma
- 903 Bažantnice,penzion- žel.st.- Rybáře- Očovská- Janáčkova- žel.st.
- 904 Kapříska,U Kyjovky - Bažantnice - Na Pískách - Koupelní -hřbitov



4. STÁVAJÍCÍ STAV STATICKÉ DOPRAVY

4.1. STÁVAJÍCÍ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ

Pro zhodnocení stávajícího stavu statické dopravy jsem v zájmové oblasti provedla dne 2.10.2015 (pátek) v ranních hodinách terénní průzkum a pořídila fotodokumentaci. Dále jsem vyhodnotila letecké a panoramatické snímky lokality.^[5]

Zjistila jsem následující počty parkovacích stání:

Počet legálních stání	314	z toho podélných	84
		kolmých a šikmých	230
Počet nelegálních stání	110		
Stání celkem	424		

Legální stání stání, která odpovídají platným předpisům a normám

Nelegální stání stání, která porušují předpisy - jedná se zejména o nerespektování dopravní značky B29 - Zákaz stání, stínění v rozhledu na křižovatkách, není zachována minimální šířka požárních přístupových komunikací. Do nelegálních stání jsem započítala také vozidla stojící na trávnicích vedle komunikace.

Veškeré parkovací plochy jsou veřejné a neplacené. Přibližně jedna třetina parkovacích stání je soustředěna do 5 parkovišť. Dvě parkoviště s vodorovným dopravním značením pro celkem 53 vozidel jsou na ulici J. Suka. Rozlohou největší parkoviště leží podél třídy Bří Čapků. Toto parkoviště je bez vodorovného dopravního značení a počet zaparkovaných vozidel kolísá. Pro diplomovou práci uvažuji s 27 stánými o rozměrech podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. U panelového domu Lesní č.p. 20 a 22 je parkoviště pro 24 vozidel. Parkoviště je bez vodorovného dopravního značení. Nejmenší parkoviště pro 10 vozidel je u restaurace Bažantnice na ulici Kříčkova. Zbývající dvě třetiny parkovacích stání jsou umístěny v parkovacích zálivech podél komunikací.

Na okrajích zájmové oblasti jsou dvě lokality s garážovým stáním. Jedná se o 148 garáží na západním konci ulice Erbenova a 90 garáží na jižním konci ulice Seifertova. Celkový počet garáží je 238. V diplomové práci předpokládám, že polovina těchto garáží, tj. 119, slouží pro parkování obyvatelům zájmové lokality.

Na sídlišti Bažantnice se nenachází parkovací dům ani vícepatrové parkoviště.



4.2. TEORETICKÁ POTŘEBA PARKOVACÍCH STÁNÍ

Výpočet počtu potřebných stání vychází z požadavků ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a ČSN 73 6110 Změna Z1.

$$N = O_O * k_a + P_O * k_a * k_p$$

$$N = O_O * k_a + P_O * k_a * k_p$$

$$N = 646 * 1,0 + 214 * 1,0 * 1,0$$

$$N = 860$$

Teoretický potřebný počet stání je 860.

N	celkový počet stání
O _O	základní počet odstavných stání
k _a	součinitel vlivu stupně automobilizace
P _O	základní počet parkovacích stání
k _p	součinitel redukce počtu stání

k_a = 1,0 platí pro stupeň automobilizace 1:2,5, tj. 400 vozidel na 1000 obyvatel.

k_p = 1,0 platí pro charakter území A a stupeň úrovně dostupnosti 1.

Charakter území odpovídá skupině A - obce (města) do 50 000 obyvatel – veškeré stavby mimo centrum města (mimo historické jádro, městskou památkovou rezervaci apod.), nízká kvalita obsluhy území veřejnou dopravou.

Úroveň dostupnosti území dosahuje podle indexu dostupnosti A_D velmi nízké kvality.

Výpočet indexu dostupnosti:

Index dostupnosti je dle normy ČSN 73 6110 stanovován pro stavbu jako součet měrných frekvencí spojů na všech zastávkách v dosahu posuzované stavby. Pro určení indexu dostupnosti řešené lokality proto uvažují s nejméně příznivým stavem, tj. stavba nejvzdálenější od zastávky. Pro dům čp. 35 na ulici Erbenova a zastávku MHD Bažantnice I. je tato vzdálenost 260 m. I přes možnost zkrácení doby docházky na zastávku je pro součinitel nástupní doby významnější průměrná čekací doba na příjezd spoje. Ta činí 18 minut ve špičkách. Dále předpokládám, že každá stavba má v dosahu pouze jednu zastávku pro každý směr linky MHD.

Index dostupnosti

$$A_D = \sum A_F = 2,5 + 2,5 = 5$$

Měrná frekvence spojů

$$A_F = 60/A_N = 60/24 = 2,5$$

Součinitel nástupní doby



$$A_N = A_Z + A_C = 6 + 18 = 24 \text{ minut}$$

Doba docházky na zastávku

$$A_Z = 260 \text{ m} * 1,4 \text{ m/s} = 364 \text{ s} \doteq 6 \text{ minut}$$

Průměrná čekací doba na příjezd spoje

$$A_C = \frac{1}{2} A_S * \frac{60}{A_F} = \frac{1}{2} * 1,8 * \frac{60}{3} = 18 \text{ minut}$$

Součinitel spolehlivosti A_S pro autobusy = 1,8

Součinitel frekvence spojů A_F = 3 vozidla za hodinu, ve špičkách

Tab. 1 Výpočet základního počtu odstavných a parkovacích stání:

Odstavná stání $O_O = 646$				
Druh stavby	Účelová jednotka	Počet jednotek	Počet ÚJ na 1 stání	Počet stání
obytný dům činžovní	byt do 100 m ²	646	1	646

Parkovací stání $P_O = 214$				
Druh stavby	Účelová jednotka	Počet jednotek	Počet ÚJ na 1 stání	Počet stání
obytné okrsky	obyvatel	1300	20	65
mateřská škola	dítě	80	5	16
střední škola	student	150	10	15
středisko volného času	návštěvníci	60	2	30
ústav soc. péče	personál	15	3	5
pošta	přepážka	2	1	2
prodejny	prodejní plocha m ²	400	50	8
obchody	prodejní plocha m ²	900	50	18
restaurace	plocha pro hosty m ²	240	6	40
pivnice	plocha pro hosty m ²	150	15	10
řemeslnické služby	zaměstnanec	12	3	4
lékárna	prodejní plocha m ²	50	50	1



Tab. 2 Podíl krátkodobých a dlouhodobých parkovacích stání:

Druh stavby	Počet stání	Krátk. stání %	Krátkodobých stání	Dlouh. stání %	Dlouhodobých stání
obytné okrsky	65	100 %	65	0 %	0
mateřská škola	16	90 %	15	10 %	2
střední škola	15	20 %	3	80 %	12
středisko volného času	30	100 %	30	0 %	0
ústav soc. péče	5	0 %	0	100 %	5
pošta	2	90 %	2	10 %	1
prodejny	8	90 %	8	10 %	1
obchody	18	90 %	17	10 %	2
restaurace	40	70 %	28	30 %	12
pivnice	10	60 %	6	40 %	4
řemeslnické služby	4	90 %	4	10 %	1
lékárna	1	90 %	1	10 %	1
Celkem			179		41

Přibližně 80 % parkovacích stání je krátkodobého charakteru do dvou hodin trvání. Zbýlých 20 % parkovacích stání má dlouhodobý charakter s trváním nad dvě hodiny.

4.3. TEORETICKÝ NEDOSTATEK STÁNÍ A REALITA

Při požadavku 860 parkovacích míst pro zvolenou lokalitu a dostupných 314 legálních parkovacích míst je v zájmové oblasti nedostatek 546 míst. Tento nedostatek míst snížím o 119, tj. polovina počtu garáží v blízkosti lokality. Potom je tedy **nedostatek parkovacích stání v lokalitě 427 míst**. To znamená, že normový požadavek na počet míst je pokryt z jedné poloviny.

Skutečný aktuální nedostatek parkovacích stání ovšem předpokládám menší. Především proto, že požadavek normy na 860 parkovacích míst je výsledkem teoretického výpočtu výhledové potřeby parkování. Vzhledem k množství skutečně zaparkovaných vozidel v lokalitě v době průzkumu (asi 450 vozidel) předpokládám, že reálná aktuální potřeba je na úrovni 650 až 700 parkovacích stání. **Skutečný nedostatek tedy odhaduji na cca 250 parkovacích stání**. Deficit parkovacích stání je 37%.

Rozdíl mezi normovou hodnotou potřebných parkovacích stání a skutečným množstvím zaparkovaných aut může být způsoben nadhodnoceným stupněm automobilizace. Při stupni automobilizace 1:3 a součiniteli vlivu stupně



automobilizace $k_a = 0,84$ bude teoreticky potřebný počet stání
 $N = 646 * 0,84 + 214 * 0,84 * 1,0 = 722$

Tento výsledek mnohem více odpovídá mému odhadu. Důvodem nižšího stupně automobilizace se zdá být sociální skladba obyvatelstva na sídlišti, ale i fakt, že Hodonín patří mezi regiony s nejvyšší mírou nezaměstnanosti v České republice.

Na druhou stranu je třeba pamatovat na skutečnost, že s nárůstem dostupných parkovacích stání poroste také jejich poptávka. Realizace 250 parkovacích stání by pravděpodobně pokryla aktuální nedostatek a zvýšila pohodlí obyvatel sídliště. Je však nutné věnovat pozornost dlouhodobému vývoji a postupně realizovat další parkovací objekty.

5. NAVRŽENÁ OPATŘENÍ

V práci jsem zájmovou oblast rozdělila na dvě zóny, jak je patrné z obrázku 2. Ulice J. Suka a Kříčkova jsem ponechala ve stávajícím uspořádání. Tyto ulice tak tvoří sběrnou komunikaci v lokalitě. Problematickým místem na ul. J. Suka je styková křižovatka s třídou Bří Čapků. Tyto se kříží pod úhlem 70°. Vzniká tak rozsáhlá plocha křižovatky a není zde přechod pro chodce. Navrhuji proto zbudování dělicího ostrůvku a přechodu.



Obr. 2 Vymezení zóny tempo 30 a obytné zóny



5.1. ZÓNA TEMPO 30

Zóna tempo 30 je vymezena ulicemi P. Jilemnického (včetně), J. Suka, Kříčkova a třídou Bří Čapků (mimo). V této oblasti je v současnosti 144 legálních parkovacích stání. V nově navrženém stavu je počet parkovacích míst 229.

Vjezdy do zóny tempo 30 jsou označeny svislo dopravní značkou IP25a. Výjezdy ze zóny tempo 30 na ulice J. Suka, Kříčkova i třídu Bří Čapků jsou navrženy jako vedlejší komunikace křižovatek s předností v jízdě na hlavní komunikaci určenou dopravní značkou P6 - stůj, dej přednost v jízdě. Uvnitř zóny jsou křižovatky s předností v jízdě zprava. Toto povede ke snížení rychlosti a zvýšení obezřetnosti řidičů.

Navrhuji změnu současného jednosměrného provozu v ul. Patočkova a části ul. Skácelova na obousměrný s možností vyhnutí protijedoucích vozidel ve výhybnách nebo v prostoru křižovatek. Jednosměrný provoz ponechávám v části ul. Skácelova a v ul. Patočkova před mateřskou školou a před ústavem sociální péče.

Dopravní prostor navrhuji rozšířit v celé zóně tempo 30 o přidružený dopravní prostor s chodníkem.

Mimo parkovacích zálivů podél komunikací je v zóně navrženo jedno parkoviště pro 30 vozidel.

Klady: zklidnění dopravy, oddělení pěší dopravy od hlavního dopravního prostoru, umístění většího počtu parkovacích stání.

Zápory: zábor stávajících zelených ploch, nutnost kácení několika vzrostlých stromů.

5.2. OBYTNÁ ZÓNA

Obytná zóna je vymezena ulicemi Erbenova a J. Suka (mimo). Stávající šířkové uspořádání komunikací odpovídá funkční skupině D1. Zřízením obytné zóny se tedy příliš nezmění charakter provozu v lokalitě. V této oblasti je v současnosti 143 legálních parkovacích stání. V nově navrženém stavu je počet parkovacích míst 237.

Vjezdy do obytné zóny jsou navrženy odsazené. Vznikají tak stykové křižovatky s předností v jízdě zprava (ul. Erbenova), nebo stykové křižovatky s předností v jízdě na hlavní komunikaci určenou dopravní značkou P6 - stůj, dej přednost v jízdě (ul. J. Suka). Obytná zóna začíná po 10 m, je označena svislou dopravní značkou IP26a. Pro zdůraznění změny uspořádání provozu v zóně jsou navrženy zpomalovací polštáře. Tyto nebudou omezovat cyklisty a chodce, zpomalí pouze motorovou dopravu. Zároveň umožní odtok povrchové



vody podél obrubníků do uličních vpustí, na rozdíl od dlouhých příčných prahů.

Navrhované řešení ruší současné jednosměrné uspořádání a zavádí obousměrný provoz s možností vyhnutí protijedoucích vozidel na rozšířených vjezdech do zóny, ve výhybnách nebo v prostoru křižovatek. Šířka komunikací zůstane 3,50 m, ve vjezdu do obytné zóny a ve výhybnách se komunikace rozšíří na 5,50 m. Délka výhybny je 14,00 m.

Mimo parkovacích zálivů podél komunikací je v zóně navrženo jedno parkoviště pro 31 vozidel.

Klady: zklidnění dopravy, umístění většího počtu parkovacích stání, omezení parkování mimo místa k tomu určená, obousměrný provoz usnadní jízdu bez nutnosti objíždění sídliště.

Zápory: zábor stávajících zelených ploch.

5.3. BILANCE PARKOVACÍCH STÁNÍ

Celkově se počet parkovacích stání v zájmové oblasti navýšil na 515 míst. Jedná se o nárůst o 64 % oproti stávajícímu stavu v lokalitě. Počty parkovacích stání v jednotlivých lokalitách jsou uvedeny v tabulce 3.

Tab. 3 Srovnání stávajícího a navrženého stavu parkovacích stání

Lokalita	Stávajících stání	Navržených stání	Rozdíl	Nárůst %
Obytná zóna	143	237	94	66 %
Zóna tempo 30	144	229	85	59 %
Parkoviště Bři Čapků	27	49	22	81 %
Celkem	314	515	201	64 %



6. ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo vyhodnocení stávajícího stavu statické dopravy na sídlišti Bažantnice v Hodoníně a stanovení teoreticky potřebného počtu odstavných a parkovacích stání podle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a ČSN 73 6110 Změna Z1.

Při průzkumu lokality jsem zjistila, že třetina zaparkovaných vozidel stojí mimo plochy k tomu určené, a že z důvodu nedostatku parkovacích míst řidiči zcela ignorují svíslé dopravní značky B29 - zákaz stání. Toto se děje především v ul. Erbenova a Kříčkova.

Z výpočtu potřebných parkovacích stání dle ČSN 73 6110 a ČSN 73 6110/Z1 jsem pro zájmovou oblast stanovila teoretický počet 860 parkovacích míst. Při úvaze, že část vozidel parkuje v přilehlých garážích, jsem došla k závěru, že současný stav poskytuje polovinu parkovacích stání požadovaných normou.

Mnou navrhované uspořádání lokality rozšiřuje počet parkovacích stání na 515 míst. Nepodařilo se mi dosáhnout normou požadovaných 860 míst. Nicméně věřím, že navýšení parkovacích stání o 201 míst by vyřešilo současný nedostatek v lokalitě. Dalšího navyšování parkovacích stání by v budoucnu mohlo být dosaženo v okolí zájmového území. Vhodnou lokalitou pro parkoviště je areál bývalé základní školy (dnes středisko volného času).



7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] Územní Plány obcí ORP Hodonín . *Portál Územního Plánování ORP Hodonín*. [online]. 16.9.2014 [cit. 2016-01-08]. Dostupné z: <http://31.192.64.130:8000/Uzemni.Planovani/index.php?p=Hodonin/Platna.Dokumentace/Uzemni.Plan/>
- [2] Výběr katastrálního území. *Nahlížení do katastru nemovitostí*. [online]. [2004] [cit. 2016-01-08]. Dostupné z: <http://nahlizeni.dokn.cuzk.cz/VyberKatastrMapa.aspx>
- [3] Registr sčítání obvodů a budov. ČSÚ. [online]. [2015] [cit. 2016-01-08]. Dostupné z: <http://apl2.czso.cz/firso4/cisdet.jsp?kodcis=53&kod=0404520&ciselid=327314&b=31&hkodcis=42&textpol=hodon%EDn&kodrep=10042>
- [4] Registr sčítání obvodů a budov. ČSÚ. [online]. [2015] [cit. 2016-01-08]. Dostupné z: <http://apl2.czso.cz/firso4/mapa.jsp?pid=1&kodcis=53&kod=0404520&obrprvid=9106300>
- [5] *Mapy.cz*. mapy.cz. [online]. [2016] [cit. 2016-01-08]. Dostupné z: mapy.cz



8. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

IDS JMK	integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
MěÚ	městský úřad
MHD	městská hromadná doprava
ÚJ	účelová jednotka



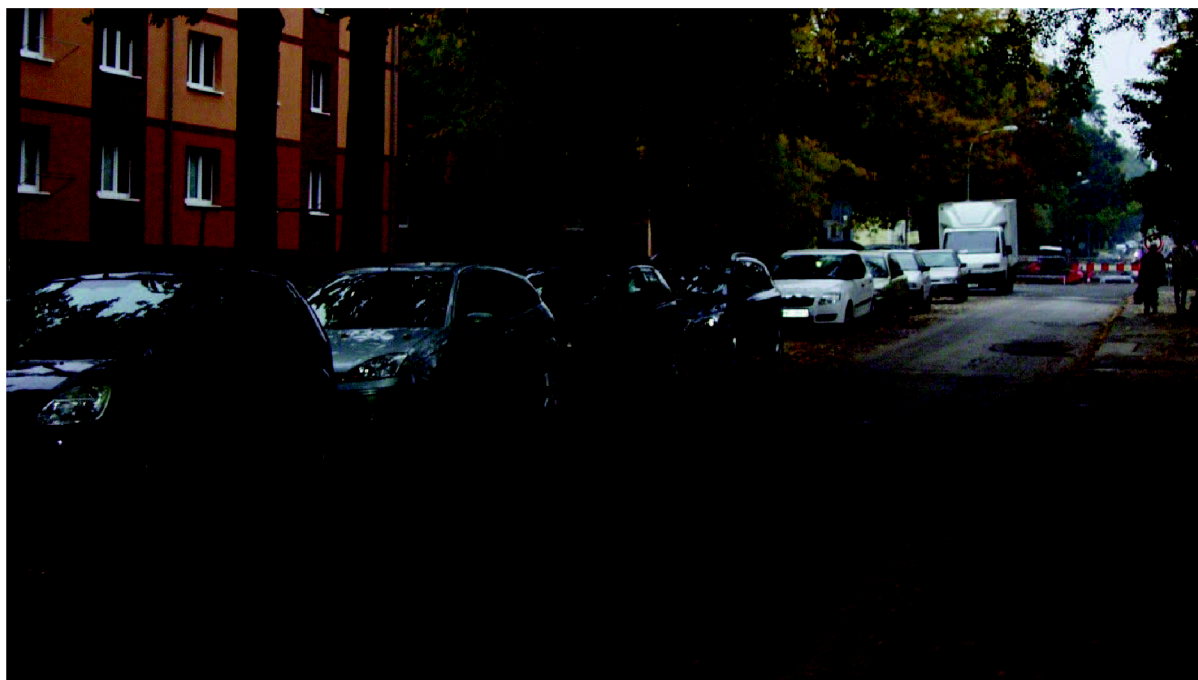
9. SEZNAM PŘÍLOH

1. Průvodní zpráva
2. Technická zpráva
3. Přehledná situace
4. Situace stávajícího stavu
5. Situace
6. Situace dopravního značení
- 7.1 Vzorový příčný řez A-A'
- 7.2 Vzorový příčný řez B-B'
- 7.3 Vzorový příčný řez C-C'
- 7.4 Vzorový příčný řez D-D'
- 7.5 Vzorový příčný řez E-E'
- 7.6 Vzorový příčný řez F-F'
8. Detail zpomalovacího polštáře
9. Bezbariérové úpravy
10. Výkaz výměr



B - FOTODOKUMENTACE

ulice Erbenova



Pozn.: Kvůli chybějícím parkovacím stání řidiči nerespektují dopravní značku B29 - zákaz stání a parkují podél komunikace. Ve zbývající šířce komunikace se protijedoucí vozidla nevyhnou. Činí tak v přilehlých křižovatkách nebo poježděním chodníku.

Chodníky jsou oproti vozovce převýšeny pouze o ± 5 cm. Zcela chybí vodící linie, varovné a signální pásy.



ulice Kříčkova



Pozn.: Vozidla jsou podél komunikace zaparkována i přes zákaz stání dopravní značkou B29.

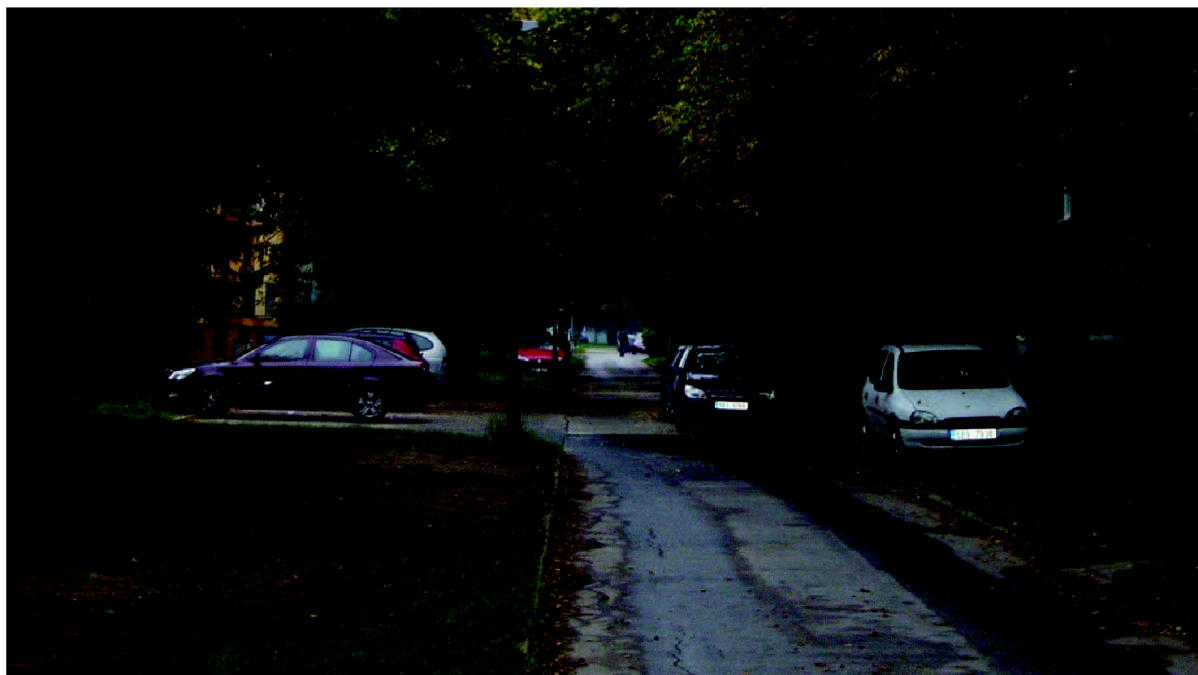
zastávka MHD v ulici Kříčkova



Pozn.: Na autobusové zastávce chybí varovný a signální pás. Nástupní hrana je zřízena ze silničních obrubníků s převýšením ± 10 cm. Použití kasselského obrubníku umožní bezbariérový přechod mezi nástupištěm a nízkopodlažním autobusem a navede pneumatiku autobusu co nejlépe hraně bez rizika poškození.



ulice Seifertova



ulice I. Olbrachta



Pozn.: Nedostatek parkovacích stání v lokalitě řeší řidiči parkováním na trávnicích podél komunikace.



parkoviště u ulice Bří Čapků



parkoviště u panelového domu Lesní 20, 22





ulice Patočkova



ulice P. Jilemnického

