

UNIVERZITA PARDUBICE

DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2024

Tomáš Svoboda

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh okružní křižovatky na náměstí v obci Hostěradice
Bakalářská práce

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Tomáš Svoboda**
Osobní číslo: **D19042**
Studijní program: **B3607 Stavební inženýrství**
Studijní obor: **Dopravní stavitelství**
Téma práce: **Návrh okružní křižovatky na náměstí v obci Hostěradice**
Zadávající katedra: **Katedra dopravního stavitelství**

Zásady pro vypracování

Navrhnete okružní křižovatku dle zásad bezpečného návrhu na náměstí v obci Hostěradice s napojením komunikací II/400 (Zvěrkovice–Miroslav) a II/413 (Moravský Krumlov-Polánka–Hnanice).

Návrh se zaměří na zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, návaznost na stávající plochy a ochranu životního prostředí.

Návrh provedte ve stupni projektové dokumentace studie se zohledněním doporučených příloh dle vedoucího práce odpovídající charakteru závěrečné práce.

Práce bude obsahovat textovou a výkresovou část.

Rozsah pracovní zprávy:
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

ČSN 73 6102 ed. 2. Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2012.
ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací. Praha: Český normalizační institut, 2006.
TP 65. Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Praha: Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, 2013.
TP 135. Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích. Praha: Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, 2017.
Další literatura dle pokynů vedoucího práce.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavel Lopour, Ph.D.**
Katedra dopravního stavitelství

Datum zadání bakalářské práce: **26. října 2022**
Termín odevzdání bakalářské práce: **14. května 2024**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Aleš Šmejda, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 13. října 2023

Prohlašuji:

Práci s názvem „Návrh okružní křižovatky na náměstí v obci Hostěradice“ jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 14. 05. 2024

Tomáš Svoboda v. r.

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji panu Ing. Pavlu Lopourovi, Ph.D. za vstřícný, obětavý a trpělivý přístup s velmi přínosnou odbornou a metodickou pomocí, kterou mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce. Obrovský vděk patří i mé rodině, přátelům a kolegům za jejich podporu.

Tomáš Svoboda

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá studií dopravního řešení stávající křižovatky na náměstí v obci Hostěradice, kde autor navrhuje okružní křižovatku dle zásad bezpečného návrhu. Důraz je kladen na zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, návaznost na stávající plochy a ochranu životního prostředí. Práce zachycuje popis dopravní dostupnosti i širších vztahů Hostěradic z důvodu případné záměny s obcí se stejným názvem. Klíčovou roli zde také sehrává představení současného stavu z hlediska bezpečnosti či charakteristika dalších návrhů jiných autorů.

KLÍČOVÁ SLOVA

okružní křižovatky, směrové dopravní průzkumy, bezpečnost, nehody, integrované dopravní systémy, pozemní komunikace

TITLE

Design of a roundabout on the square in the village of Hostěradice

ANNOTATION

The bachelor's thesis deals with the study of the traffic solution of the existing intersection on the square in the village of Hostěradice, where the author proposes a roundabout according to the principles of safe design. Main focus is about increasing safety of all road users, continuity with existing areas and environmental protection. This thesis describes the transport availability and important localities in the vicinity of Hostěradice due to possible confusion with the village of the same name. The presentation of the current state from the safety point of view or the characteristics of different designs by other authors also plays a key role here.

KEYWORDS

roundabouts, directional traffic surveys, safety, accidents, integrated transport systems, roads

OBSAH

SEZNAM ILUSTRACÍ A TABULEK.....	9
SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK.....	10
ÚVOD.....	11
1 ŠIRŠÍ VZTAHY.....	12
1.1 Jihomoravský kraj.....	12
1.2 Okres Znojmo.....	13
1.3 Obec Hostěradice.....	14
1.3.1 Krajina a příroda.....	15
1.3.2 Technické služby.....	16
1.3.3 Památky a významné stavby.....	17
2 DOPRAVNÍ DOSTUPNOST.....	18
2.1 Napojené komunikace.....	18
2.1.1 Silnice II/400.....	19
2.1.2 Silnice II/413.....	20
2.1.3 Silnice II/397.....	22
2.2 Autobusová doprava.....	24
2.2.1 IDS JMK.....	24
2.2.2 Obsluhované autobusové linky.....	25
3 SOUČASNÝ STAV.....	28
3.1 Svislá dopravní značení.....	30
3.2 Zhodnocení dopravy.....	33
3.3 Sčítání dopravy.....	35
3.3.1 Vlastní dopravní průzkum.....	37
4 VARIANTNÍ NÁVRHY JINÝCH AUTORŮ.....	40
4.1 Varianta A s hlavní pozemní komunikací v trase silnice II/400.....	40
4.2 Varianta B s hlavní pozemní komunikací v trase silnice II/400.....	42
4.3 Varianta C s hlavní pozemní komunikací v původní trase.....	44
5 NÁVRH ŘEŠENÍ S POUŽITÍM OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY.....	46
5.1 Křižovatka.....	47
5.2 Navazující paprsky a přechody pro chodce.....	48
5.3 Návaznost ostatních ploch.....	49
ZÁVĚR.....	51
POUŽITÁ LITERATURA.....	52

SEZNAM ILUSTRACÍ A TABULEK

Obrázek 1: Mapa silnice II/400	19
Obrázek 2: Mapa silnice II/413	21
Obrázek 3: Mapa silnice II/397	23
Obrázek 4: Výstřižek mapy z jízdního řádu linky 158	25
Obrázek 5: Výstřižek mapy z jízdního řádu linky 432	26
Obrázek 6: Výstřižek mapy z jízdního řádu linky 810	27
Obrázek 7: Letecký snímek náměstí v obci Hostěradice	28
Obrázek 8: Mapa přehledu nehod v silničním provozu za období 1. 1. 2006 až 31. 3. 2024 na území dle souřadnic	33
Obrázek 9: Pentlogram hodinové intenzity dopravy v době odpolední dopravní špičky	37
Obrázek 10: Pentlogram hodinové intenzity dopravy v době ranní dopravní špičky	38
Obrázek 11: Varianta A s hlavní pozemní komunikací v trase silnice II/400	40
Obrázek 12: Varianta B s hlavní pozemní komunikací v trase silnice II/400	42
Obrázek 13: Varianta C s hlavní pozemní komunikací v původní trase	44
Obrázek 14: Návrh řešení s použitím okružní křižovatky	46
Tabulka 1: Svislé dopravní značky na hlavní pozemní komunikaci	30
Tabulka 2: Svislé dopravní značky na hlavní větvi vedlejší pozemní komunikace	31
Tabulka 3: Svislé dopravní značky na vedlejší větvi vedlejší pozemní komunikace	32
Tabulka 4: Svislé dopravní značky na místních komunikacích	32
Tabulka 5: Sčítání dopravy na silnici II/400: zaústění II/413 od Znojma – vyústění II/397 do Mackovic (sčítací úsek 6-4276)	36
Tabulka 6: Sčítání dopravy na silnici II/413: zaústění III/4135 – zaústění do II/400 v Hostěradicích (sčítací úsek 6-3750)	36
Tabulka 7: Šířkové uspořádání navrhované okružní křižovatky	47
Tabulka 8: Šířkové uspořádání paprsků okružní křižovatky	48

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ADOSA a. s.	Autobusová dopravní společnost Rosice, akciová společnost
BDS-BUS, s. r. o.	Bítešská dopravní společnost, společnost s ručením omezeným
ČSAD Hodonín a. s.	Česká státní automobilová doprava Hodonín, akciová společnost
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
GNSS	Global Navigation Satellite System (globální družicový polohový systém)
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
JOK	Jednopruhová okružní křižovatka
KSUSV	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny
RPDI	roční průměr denních intenzit
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SÚS JMK	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
TNV	těžká nákladní vozidla
TP	Technické podmínky
v. v. i.	veřejná výzkumná instituce
VL	Vzorové listy
cm	centimetr
km	kilometr
m	metr
m n. m.	metr nad mořem
voz/den	vozidla za jeden den
voz/h	vozidla za jednu hodinu

ÚVOD

Současný průjezd náměstím v obci Hostěradice nemusí být pro řidiče, kteří tudy jezdí nepravidelně, zcela srozumitelný. Prvotním problémem je zástavba na sebe navazujících budov po takřka celém obvodu náměstí, kde silnice II. třídy vedou ve dvou ze tří případů skrze úzké profily mezi nemovitostmi. Historický význam obce i napojených komunikací dále zapříčinil, že se popisované prostranství stalo centrem poskytování služeb, kam lidé začali mířit za účelem využití veřejné dopravy či návštěvy obchodů, úřadu nebo kostela. Na části prostoru vznikla postupem času místa pro parkování, která vlivem neřízené koordinace dopravního řešení vytvořila několik dalších kolizních bodů.

Hlavním důvodem určité nepřehlednosti probíhajících silnic II/400 a II/413 však zůstává rozlehlá plocha vidlicové křižovatky se zalomenou předností, kde její obousměrné vedlejší větve rozděluje středový ostrůvek trojúhelníkového tvaru. Ten zapříčinil místo jedné vznik hned tří úrovněových křižovatek se složitou předností, nepřehlednými rozhledovými poměry a zmatečným uspořádáním svislého dopravního značení. Cílem této bakalářské práce proto je návrh okružní křižovatky, který vyřeší problematiku dopravního řešení alespoň tohoto místa.

První kapitola popisuje samotnou obec Hostěradice a její okolí spolu se širšími vztahy z hlediska umístění v kraji či okresu. Druhá kapitola přináší přehled dopravní obslužnosti napojených pozemních komunikací i autobusových linek. Stávající stav náměstí vyobrazuje třetí kapitola, která vedle zhodnocení nehodovosti a rozmístění dopravních značek navíc obsahuje výsledky sčítání dopravy včetně vlastního pozorování. Čtvrtá kapitola podává informace od jiných autorů o variantách dopravního řešení stykové křižovatky i celého náměstí. Pátá kapitola se nakonec věnuje samotnému návrhu okružní křižovatky a navazujícího okolí.

1 ŠIRŠÍ VZTAHY

Na území České republiky se vyskytují dvě místa, která nesou název Hostěradice. Rozlohou i počtem obyvatel menší Hostěradice rozprostírající se na levém břehu dolního toku řeky Sázavy jsou jednou ze čtyř částí obce Kamenný Přívoz. Tato malebná vesnice s téměř nejhustší chatovou zástavbou v celé České republice leží ve Středočeském kraji, na jihovýchodě okresu Praha-západ, necelých pět kilometrů jižně od města Jílové u Prahy.¹ Z nejvýznamnějších komunikací tudy vedou silnice II/105 a II/106 procházející přímo Hostěradicemi, která se v budoucnu přeloží jižním směrem a bude součástí mimoúrovňové křižovatky dálnice D3. Západní části zmíněného katastru bude dominovat skoro 800 metrů dlouhý obloukový most Sázava překonávající hluboké údolí řeky ve výšce až 113 metrů.² Avšak návrh okružní křižovatky je situovaný na náměstí katastrálního území Hostěradice na Moravě.

1.1 Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj je čtvrtým největším krajem České republiky, který se rozprostírá na ploše o rozloze necelých 7 200 km². V okresech Brno-město, Brno-venkov, Blansko, Vyškov, Hodonín, Břeclav a Znojmo dohromady žije přes 1,2 milionu lidí, kde na jednom kilometru čtverečním v průměru sídlí 166 obyvatel. Nejvyšší bod s názvem Durda se nachází ve výšce 836 m n. m. v okrese Hodonín a na vedlejším Břeclavsku se s výškou 150 m n. m. rozprostírá soutok Moravy a Dyje, který patří k nejnižší oblasti ležící na trojmezí s Rakouskem a Slovenskem. Statutárním centrem tohoto kraje je druhé největší město ČR Brno, které lze považovat za středisko univerzitního vzdělávání, justice, ekonomiky, kultury a také veletrhů. V Kraji vína se vyskytují chráněné krajinné oblasti Pálava a Moravský kras s rozsáhlými komplexy krápníkových jeskyní. Kromě brněnské vily Tugendhat nebo Lednicko-valtického areálu je na seznamu nehmotného dědictví lidstva UNESCO zapsaný i verbuňk neboli folklórní sólový tanec mužů.³

Z hlediska dopravní dostupnosti jižní Moravou prochází 1. a 2. železniční koridor spojující uzly Břeclav, Českou Třebovou a Přerov. Nejvýznamnější letiště je situováno v brněnských

¹ *Obec*, c2024. Online. Kamenný Přívoz. Dostupné z: <https://www.kamennyprivoz.cz/>. [cit. 2024-05-08].

² *Dálnice D3, Jílové – Hostěradice*, c2023. Online. In: Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/44/infoletak_d3-0302-jilove-hosteradice.pdf?t=2022-09-28%2014:31:00.143. [cit. 2024-05-08].

³ *O kraji*, c2020. Online. Jihomoravský kraj. Dostupné z: <https://www.jmk.cz/content/10870>. [cit. 2024-04-15].

Tuřanech, kolem kterého vede dálnice D1 z Prahy do Ostravy. Dále pak D2 směřující do slovenské metropole se souběžnou D52 vedoucí do rakouského hlavního města nebo D46 pokračující do Olomouce. Jihomoravský kraj také protínají evropské mezinárodní silnice E50 mezi Atlantským a Kaspickým mořem, E65 mezi Baltským a Středozezemním mořem, E461 mezi Svitavami a Vídní a E462 mezi Brnem a Krakovem. Vyskytují se tu i důležité silnice I/19 od Plzně, I/23 ze Soběslavi, I/40 mezi Mikulovem a Břeclaví, I/42 tvořící Velký městský okruh Brna, s dálničním přivaděčem I/41; I/43 vedoucí až k polským hranicím u Kralíků, I/50 směřující ke hranicím u slovenského Trenčína, I/51 okolo Hodonína, I/54 do Nového Mesta nad Váhom, I/55 mezi Olomoucí a Břeclaví, a I/71 spojující Uherský Ostroh s Velkou nad Veličkou.⁴ V budoucnu je plánována silnice I/73 propojující dálnice D1 a D35, která povede ve stopě někdejší Hitlerovy dálnice z rakouské Vídně až do polské Vratislavi.⁵

1.2 Okres Znojmo

Znojensko je největším okresem Jihomoravského kraje rozprostírající se na ploše o rozloze necelých 1 600 km², kde žije přes 110 tisíc lidí s hustotou osídlení zhruba 70 obyvatel/km². Nejvyšší bod s názvem Suchá hora se nachází na jejím jižním úbočí ve výšce 521 m n. m. u Zblovic a na opačném jihovýchodním konci se s výškou 175 m n. m. rozprostírá soutok Dyje a Jevišovky, který patří k nejnižší oblasti ležící u stejnojmenné obce už v břeclavském okrese. Obcemi s rozšířenou působností jsou Moravský Krumlov a Znojmo, které lze považovat za druhé největší město Jihomoravského kraje. Na jeho jihozápadní straně se vyskytuje NP Podyjí, nejmenší ze čtyř národních parků v České republice, rozkládající se podél rakouských hranic až k Vranovské přehradě. Seznamu kulturních památek dominují Znojenské podzemí, rotunda svaté Kateřiny, klášter premonstrátů Louka, hrad Bítov nebo zámek Moravský Krumlov.⁶

Z hlediska dopravní dostupnosti znojenským okresem prochází železniční síť spojující uzly Okříšky, rakouský Retz, Břeclav a Hrušovany nad Jevišovkou, odkud je v budoucnu plánované odbočení na vysokorychlostní trať do Brna. Jihozápadní část protíná evropská mezinárodní silnice E59 mezi Prahou, Vídní, Mariborem a Záhřebem. Vyskytují se tu i důležité

⁴ *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].

⁵ *Relace: Hitlerova dálnice (1426545)*, c2024. Online. OpenStreetMap. Dostupné z: <https://www.openstreetmap.org/relation/1426545>. [cit. 2024-04-15].

⁶ *Charakteristika okresu Znojmo*, c2022. Online. Český statistický úřad. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/charakteristika_okresu_znojmo. [cit. 2024-04-15].

silnice I/38 vedoucí z Jestřebí v Libereckém kraji po česko-rakouský hraniční přechod a I/53 směřující ze Znojma do Pohořelic.⁷ Ředitelství silnic a dálnic ČR se dlouhodobě potýká s dostavbou znojemského obchvatu, z něhož jsou v provozu obě etapy II. stavby a dále je zrealizovaná jen 2. etapa I. stavby z celkových čtyřech staveb.⁸

1.3 Obec Hostěradice

Hostěradice leží přibližně 50 km jihozápadně od Brna, 20 km severovýchodně od Znojma a 60 km severozápadně od Břeclavi. Obec se rozprostírá na ploše o velikosti do 27,5 km². Ve třech menších částech v roce 2023 dohromady žilo přes 1650 obyvatel. Katastrální území Hostěradice na Moravě [645672], Míšovice [645699] a Chlupice [645681] se nachází ve výškách 212 až 219 m n. m.⁹ Vzhledem k počtu obyvatel se zastupitelstvo obce skládá ze sedmi členů, které si zvolilo za svého starostu Ing. Martina Vančuru a místostarostu Jana Burgera. Stejným počtem disponují i zaměstnanci obce starající se o administrativní a úklidovou stránku.¹⁰ Největší současnou osobností je bezpochyby Jiří BJP Procházka, český bojovník smíšených bojových umění ve váze 93 kilogramů.¹¹

Mezi místní spolky patří sdružení Rybáři Hostěradice z. s. nebo Sbor dobrovolných hasičů Hostěradice.¹² Společně se Skalicí a Morašicemi je obec zakladatelem Dobrovolného svazku obcí pro kanalizace vytvořeného z důvodu vybudování společné části kanalizace.¹³ Hostěradicím náleží členství v Mikroregionu Miroslavsko řešící společné problémy v oblastech školství, zaměstnanosti či dopravní obslužnosti, kam dále spadají Damnice, Dolenice, Jiřice u Miroslavi, Miroslav, Miroslavské Knínice Našiměřice nebo Suchohrdly u Miroslavi.¹⁴ Obec je

⁷ *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].

⁸ *Obchvat Znojma a silnice Znojmo – Hatě: základní souhrnné informace*, c2017. Online. Znojmo. Dostupné z: <https://www.znojmocity.cz/obchvat%2Dznojma%2Da%2Dsilnice%2Dznojmo%2Dhate%2Dzakladni%2Dsouhrnne%2Dinformace/d-53602>. [cit. 2024-04-15].

⁹ *O obci*, c2024. Online. Obec Hostěradice. Dostupné z: <https://www.hosteradice.cz/o-obci-2>. [cit. 2024-04-15].

¹⁰ *Zastupitelstvo obce*, c2024. Online. Obec Hostěradice. Dostupné z: <https://www.hosteradice.cz/obecni-urad-2/zastupitelstvo-obce>. [cit. 2024-04-15].

¹¹ *O mně a mém týmu*, c2024. Online. JIRI Prochazka. Dostupné z: <https://www.jiribjp.cz/about/>. [cit. 2024-04-15].

¹² *Spolky a sdružení*, c2024. Online. Obec Hostěradice. Dostupné z: <https://www.hosteradice.cz/spolky-a-druzeni>. [cit. 2024-04-15].

¹³ *O svazku*, c2024. Online. Kanalizace Hostěradice, Skalice, Morašice. Dostupné z: <https://dsokhsm.hosteradice.cz/>. [cit. 2024-04-15].

¹⁴ *O regionu*, c2024. Online. Mikroregion Miroslavsko. Dostupné z: <https://www.miroslavsko.cz/>. [cit. 2024-04-15].

zařazena do třetího pásma zóny havarijního plánování Jaderné elektrárny Dukovany, která je odtud vzdušnou čarou vzdálená přes 15 kilometrů.¹⁵

1.3.1 Krajina a příroda

Z pohledu geomorfologického celku obec spadá do Boskovické brázdy. Tato nížina leží pod Miroslavskou hrástí vyskytující se na rozhraní Českomoravské a Brněnské vrchoviny a Západních Vněkarpatských sníženin. První dvě geomorfologické oblasti patří do Českomoravské subprovincie, provincie Česká vysočina a subsystému Hercynské pohoří, které spadá do Hercynského systému. Zmíněné sníženiny patří do subprovincie Západní Karpaty, provincie Západní Karpaty a subsystému Karpaty, které spadá do Alpsko-himálajského systému.¹⁶

Na severu Míšovic do stejnojmenného potoka vtéká Kadovský potok. Míšovický potok dále vede po západní straně této části obce a jižně pokračuje středem celých samotných Hostěradic. Tuto vodoteč za obcí přijímá větší potok Skalička, který teče ze západu a severovýchodně ohraničuje část obce Chlupice. Východně od místní části Hostěradice se nachází dva zatopené lomy, z nichž je ten větší od roku 2020 veřejnosti uzavřen a v soukromém vlastnictví Lesů České republiky ho využívá klub potápěčů. V křišťálově čisté vodě, hloubky místy dosahující až 13 metrů a plochy šířky přes 200 metrů a délky takřka 100 metrů, si svůj domov postupně našli raci a mnoho druhů ryb.¹⁷ Z hlediska správy vodních toků obec náleží státnímu podniku Povodí Moravy. Voda odtud tudíž dále odtéká Skaličkou, a následně přes řeku Jevišovku, Dyji, Moravu a Dunaj, až do Černého moře.¹⁸

Na většině ploch popisovaných katastrálních území se v extravilánu rozprostírají pole s ornou půdou, které spadají do zemědělského půdního fondu. Podobné způsoby ochrany nemovitosti na nemalé části zabírají vinice nebo lesní pozemky.¹⁹ Za chráněné přírodní lokality

¹⁵ *Vnější havarijní plány*, c2024. Online. HZS Kraje Vysočina. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/vnejsi-havarijni-plany-vnejsi-havarijni-plany.aspx>. [cit. 2024-04-17].

¹⁶ *Seznam geomorfologických celků v Česku*, 2024. Online. In: Wikipedia: the free encyclopedia. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, c2001-2024. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_geomorfologick%C3%BDch_celk%C5%AF_v_%C4%8Cesku. [cit. 2024-04-17].

¹⁷ *Zatopený lom Hostěradice*, c2024. Online. Kudyznudy.cz CzechTourism. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/zatopeny-lom-hosteradice>. [cit. 2024-04-15].

¹⁸ *Správci vodních toků*, c2021. Online. Ministerstvo zemědělství. Dostupné z: <https://eagri.cz/public/portal/mze/voda/spravci-vodnich-toku>. [cit. 2024-04-15].

¹⁹ *Hostěradice*, c2024. Online. Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?l=0&source=muni&id=6037&ds=1&x=16.2676171&y=48.9552686&z=13&ovl=1>. [cit. 2024-04-17].

na území Hostěradic lze považovat přírodní památku Stříbrný vrch nacházející se na severu katastrálního území nad Míšovickým potokem, kde na vápencovém výchozu rostou zbytky teplomilné vegetace, jakými jsou len chlupatý a hlaváček jarní.²⁰ Nad Míšovicemi se v těsné blízkosti východním směrem vyskytuje přírodní památka a evropsky významná lokalita U kapličky, kde se lze pozorovat teplomilná rostlinná společenstva nebo subpanonské stepní trávníky s hojným výskytem koniklece lučního a kosatce skalního písečného.²¹ Na unikátnosti také neztrácí přírodní památka a evropsky významná lokalita Oleksovická mokřina ležící na samotném jihu hostěradického katastru, která se rozkládá i na území sousedící stejnojmenné obce. Předmětem ochrany je ohrožená lokalita sekavce objevující se mezi rákosovými porosty, které jsou po okrajích lemované keřovými až stromovými olšinami a vrbami.²²

1.3.2 Technické služby

V Hostěradicích lze nalézt mateřskou, základní i základní uměleckou školu poskytující vzdělání žáků prvního stupně, tedy od 1. až do 5. třídy. Dále jsou k dispozici školní tělocvična, fotbalové a dětské hřiště, veřejná knihovna a kulturní dům, který poskytuje zázemí pro pořádání každoročních poutí, rozsvícení vánočního stromu, masopustních oslav nebo pálení čarodějnic. Do technické vybavenosti obce lze přičíst plynofikaci, veřejné osvětlení a dešťovou i splaškovou kanalizaci, která je napojená na čističku odpadních vod.

V obci se vyskytuje několik firem a živnostníků se svými průmyslovými areály poskytující nejrůznější služby. Na samotném náměstí a jeho blízkém okolí se nachází ordinace praktického lékaře pro dospělé, lékárna, pošta a kadeřnictví. Samozřejmostí jsou obchody se smíšeným zbožím, trafika, restaurace, hospody, či snad volně dostupná nabíjecí stanice na elektrokola a mobilní zařízení. Při příjezdu do obce ze západu stojí na jejím okraji čerpací stanice s autoservisem, z opačné strany poblíž menšího lomu pak lze navštívit pizzerii.²³

²⁰ *Stříbrný vrch*, c2024. Online. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Dostupné z: https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/zchru/index.php?SHOW_ONE=1&ID=2069. [cit. 2024-04-15].

²¹ *U kapličky*, c2024. Online. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Dostupné z: https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/zchru/index.php?SHOW_ONE=1&ID=2145. [cit. 2024-04-15].

²² *Oleksovická mokřina*, c2024. Online. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Dostupné z: https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/zchru/index.php?SHOW_ONE=1&ID=1897. [cit. 2024-04-15].

²³ *O obci*, c2024. Online. Obec Hostěradice. Dostupné z: <https://www.hosteradice.cz/o-obci-2>. [cit. 2024-04-15].

1.3.3 Památky a významné stavby

Mezi významné stavby a památky Hostěradic lze zařadit kostel svaté Kunhuty s přílehlou římskokatolickou farností, který je v těsné lokaci se sledovaným náměstím. Vyskytují se tu sluneční hodiny situované na původní radnici. Dále se zde nachází několik měšťanských domů, v blízkém okolí pak hřbitov se smuteční síní a smírčím kamenem naproti němu, nebo kaple Panny Marie či kaplička na návrší nad obcí.

Dominantou náměstí, které si všimnou jak kolemjdoucí, tak i projíždějící řidiči, je zcela jistě barokní mariánský morový sloup z roku 1728 se sousoším svatého Šebestiána, Urbana, Jáchyma a Josefa v rozích a sochou Panny Marie Vítězné na vrcholu. Naproti němu se před kostelem rozprostírá brána se sochou svatého Jana Nepomuckého, samostatná stejnojmenná socha je i jižně u mostu přes Míšovický potok. Stejným směrem lze za kostelem také zahlédnout sousoší svaté Anny a při silnici západním směrem od Hostěradic stojí socha svatého Josefa. Nelze opomenout na kapli Nanebevzetí Panny Marie na návsi Míšovic a zvonici na chlupické návsi.²⁴

Zajímavostí však zůstává Hostěradické podzemí vyhloubené do pískovce už v 17. století. Dnes již nepřístupný spletitý systém chodeb o velké ploše a několika patrech před třicetiletou válkou zřejmě sloužil k uchování potravin a vína. Poté se však začal rozšiřovat za účelem ochrany obyvatelstva a jejího majetku i za dob napoleonských válek na počátku 19. století. Materiál, vytěžený hlavně v zimě, se údajně vyvážel až do Vídně a využíval se k potřebám staveb.²⁵

²⁴ *Památkový katalog*, c2015. Online. Národní památkový ústav. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/uskp/podle-relevance/1/seznam/?h=host%C4%9Bradice&chranenoTed=1&hlObj=1&fulltext>. [cit. 2024-04-15].

²⁵ *Hostěradické podzemí*, c2016. Online. Hrady.cz Cestujte s přehledem. Dostupné z: <https://www.hrady.cz/hostradicke-podzemi-hostradice>. [cit. 2024-04-15].

2 DOPRAVNÍ DOSTUPNOST

Hostěradice spadají do Správního obvodu obce s rozšířenou působností Moravský Krumlov, odkud trasa ze severu měří necelých 15 km.²⁶ Nejbližším městem bezpochyby je pět kilometrů východně vzdálená Miroslav. V rámci okresu a blízkého okolí lze za další centra, která odtud leží přes 20 km daleko, označit jihozápadní Znojmo, severní Ivančice nebo východní Pohořelice. Největším blízkým městem ale pořád zůstává Brno vzdálené přibližně 50 km severovýchodně od obce. Sledovaným náměstím také vedou značené cyklotrasy 5006 a Znojmská, které po území Chlupic a Hostěradic kopírují silnici II. třídy.²⁷

Z veřejné dopravy tudy projíždí pouze autobusy, ty však přes Moravský Krumlov zajišťují přestupní vazby na železniční trať. Nejbližší stanicí linky S41, propojující Ivančice a Hrušovany nad Jevišovkou s Brnem, je Miroslav. Nicméně jediný dopravce České dráhy, a. s. z větší části zajišťuje přepravu pouze do předešlých Bohutic, a tudíž jízdni řády uzpůsobují návaznost spojů právě na moravskokrumlovském nádraží.²⁸ Východně od Hostěradic se na hranici katastrálních území s Miroslaví nachází stejnojmenné letiště, kde ho místní aeroklub vede jako veřejnou nezpevněnou plochu pro sportovní létající zařízení.²⁹

2.1 Napojené komunikace

V Hostěradicích lze nalézt tři komunikace II. třídy. Obcí i sledovaným náměstím prochází silnice II/400 spolu se silnicí II/413 a pokračují dále do sousedních lokací. Třetí silnice II/397 sice centrem nevede, její staničení však začíná v jihovýchodní části obce, kde se odpojuje od silnice II/400. U jižní hranice katastrálního území leží rozcestí silnice II/397, ze kterého na svém krátkém úseku odbočuje silnice III/3971. Dálnice ani silnice I. třídy se zde nenachází. Samozřejmostí je výskyt místních a účelových komunikací.³⁰

²⁶ *Veřejný dálkový přístup k datům RÚIAN*, c2021-2022. Online. Český úřad zeměměřický a katastrální. Dostupné z: <https://vdp.cuzk.cz/vdp/ruian/orp/1651>. [cit. 2024-04-17].

²⁷ *Hostěradice*, c2024. Online. Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=HOST%C4%9ARADICE&source=muni&id=6037&ds=2&x=16.2671021&y=48.9551897&z=13>. [cit. 2024-04-17].

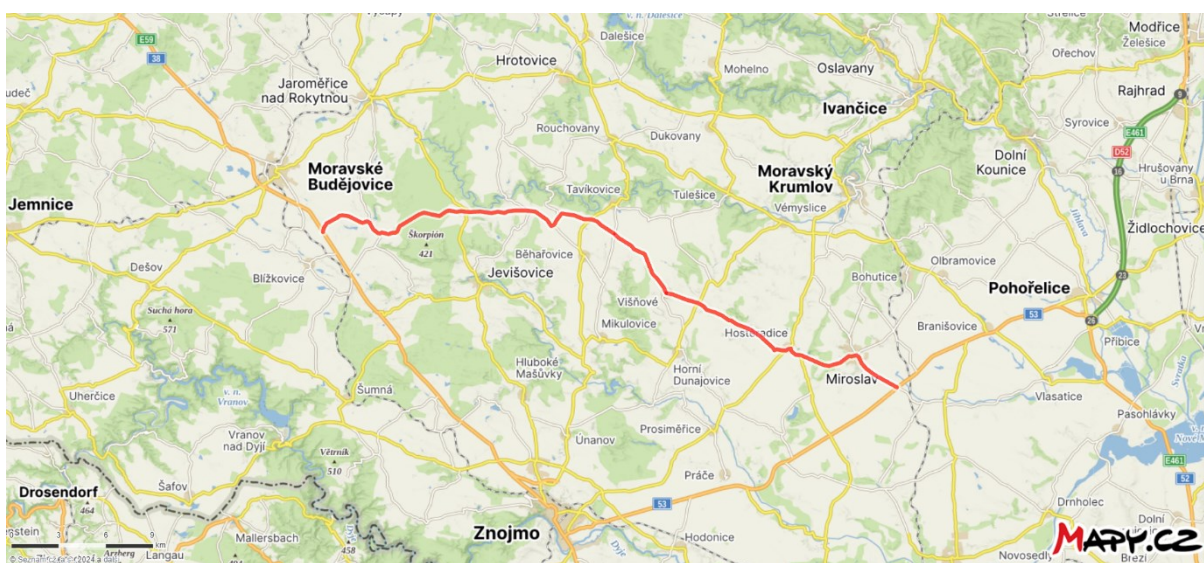
²⁸ *S41*, c2023. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnmbpcjpcglclefindmkaj/https://content.idsjmk.cz/jrady24/S41.pdf>. [cit. 2024-04-17].

²⁹ *Miroslav (LKMIRO)*, c2024. Online. Databáze letišť. Dostupné z: <https://www.dl.cz/LKMIRO>. [cit. 2024-04-17].

³⁰ *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].

2.1.1 Silnice II/400

Silnice II/400 je situována v Kraji Vysočina a Jihomoravském kraji, v okresech Třebíč a Znojmo, kde ze západu na východ spojuje Moravské Budějovice, Višňové, Hostěradice a Miroslav. Měří necelých 45 kilometrů, z toho desetinu vlastní Krajská správa a údržba silnic Vysočiny a zbylou část Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, konkrétně cestmistrovství Vranovská Ves a Moravský Krumlov. Silnice II/400 začíná v úrovňové křižovatce se silnicí I/38, vedoucí ze severočeského Jestřebí po státní hranici s Rakouskem, ve staničení km 221,350. Končí úrovňovou křižovatkou se silnicemi III/4151, směřující do Damnic a Jiřic u Miroslavi; a I/53, vedoucí ze Znojma do Pohořelic, ve staničení km 24,215.



Obrázek 1: Mapa silnice II/400³¹

V Kraji Vysočina je trasa převáděna přes Lažínský potok, za kterým prochází obcí Zvěrkovice. Za hranicí krajů jsou mosty přes bezejmenný přítok a samotný potok Nedveka, mezi kterými se úrovňově napojuje silnice III/15229 z Blatnice. V Hostimi se nachází křižovatka se silnicí III/4001 vedoucí skrz stejnojmenný průmyslový areál. Po překonání rozsáhlého lesa se komunikace dostává do Rozkoše, kde ji průsečně přetíná silnice II/361 spojující Jaroměřice nad Rokytnou a Znojmo.

Trasa dále na chvíli zamíří do třebíčského okresu, nicméně následující úrovňové křižovatky se již rozprostírají v Jihomoravském kraji. Vidlicová se silnicí III/15234, z Myslibořic, Radkovic u Hrotovic a Biskupic; a styková se silnicí III/4003, směřující do Slatiny a Střelic.

³¹ *Silnice II/400*, c2024. Online. In: Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=II%2F400&source=area&id=927814&ds=2&x=16.1014422&y=48.9842821&z=11>. [cit. 2024-04-15].

Mezi újezdským Františkovem a samotným Újezdem se odpojují silnice III/4004 do Běhařovic Stupešic, a III/4005 do Běhařovic. Za výjezdem z Újezdu řidiči mohou odbočit na silnici III/4006 vedoucí do Přešovic a Rouchovan, avšak při pokračování po hlavní pozemní komunikaci minou vedlejší II/399 mezi Košíkovem u dálnice D1 a Znojmem.

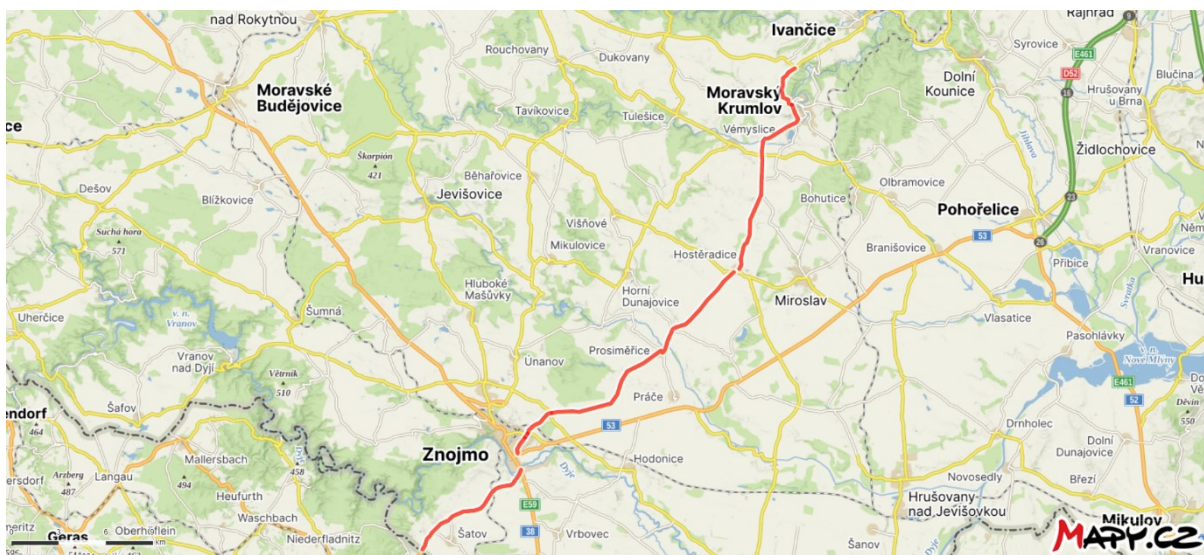
Trasa dále vede obcí Přeskáče, kde se nachází okružní křižovatka se silnicí III/3983 propojující jižní Mikulovice a Křepice se severními Tavíkovicemi. Je tu také vidlicová křižovatka se silnicí III/4008 do Běhařovic, na průtahu Medlic se průsečně protíná silnice III/4009 z Horních Kounic a ve Višňovém okružní křižovatka bezpečně odpojuje silnici III/40010. Za tímto městysem popisované vedení silnice přetíná vedlejší pozemní komunikace II/398 spojující Vémyslice a příhraniční Šafov.

Následují další průsečné křižovatky se silnicemi III/3981 mezi Trstěnicemi a Želeticemi, a III/40012 začínající na dalším odbočení ze Skalice do Morašic. Za Chlupicemi vede trasa přes most překonávající potok Skaličku do Hostěradic, kde se z vedlejší pozemní komunikace připojí na silnici II/413 a ve svém číslování pokračuje až na náměstí. Zde se z vidlicové křižovatky se zalomenou předností odpojí opět na vedlejší pozemní komunikaci, po které dále přemostí Míšovický potok. Na konci obce je další stykové odbočení odvádějící odtud silnici II/397. V Miroslavi se nachází poslední průsečná křižovatka, jejíž součástí jsou také silnice III/41310 vedoucí z Kadova a III/40014 směřující až do Pravlova.³²

2.1.2 Silnice II/413

Silnice II/413 je situována v Jihomoravském kraji, v okrese Znojmo, kde ze severu na jih spojuje Moravský Krumlov, Hostěradice, Prosiměřice, Znojmo a rakouské město Retz. Měří taktéž necelých 45 kilometrů, které vlastní Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, konkrétně cestmistrovství Moravský Krumlov, Lechovice a Znojmo. Ve dvou malých částech se stává peážními úseky. Ve sledovaných Hostěradicích je zdrojovou silnicí ve staničení km 35,696 až km 36,118 silnice II/400. V okresním městě přebírají dopravu kmenové silnice I/53 ve staničení km 0,393 až km 0,000 a I/38 ve staničení km 246,774 až km 247,733. Silnice II/413 začíná v městské části Moravského Krumlova-Polánce okružní křižovatkou se silnicí II/152, vedoucí z jihočeské Nové Bystřice do brněnských Modřic, ve staničení km 98,733 a končí silničním hraničním přechodem Hnanice–Mitterretzbach, kde navazuje na rakouskou silnici B35, směřující do Retzu, Eggenburgu a Kremsu.

³² *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].



Obrázek 2: Mapa silnice II/413³³

Před příjezdem do Moravského Krumlova se na počátku trasy nachází tři úroňové křižovatky s prvně stykovým a poté vidlicovými napojeními silnic III/15251 a III/15250, které slouží jako místní zkratky s městskou částí Polánkou. Třetí rozcestí je se silnicí III/4131 vedoucí Dobřínskem a Dolními Dubňany do Horních Dubňan. V samotném městě se z okružní křižovatky odpojuje silnice III/4133, která po překonání centra Krumlova pokračuje přes Jezeřany-Maršovice, Loděnice a Cvrčovice až do Pohorelic. U přemostění Dobřínského potoka se rozprostírá odbočení do Okružní ulice označené jako silnice III/4134a s následující vidlicovou křižovatkou, odkud silnice III/4135 míří do Petrovic.

Po úroňovém překonání železniční vlečky mezi Rakšicemi a jadernou elektrárnou Dukovany, se komunikace dostává do obce Rybníky, v níž se nachází dva mosty přes přítok Rokytné a samotnou řeku. Dobelice průsečně protíná silnice II/396 spojující Rouchovany a Novou Ves u Pohorelic. Za vidlicovým napojením silnice III/4135 z Petrovic lze odbočit na silnici III/41310 směřující do Kadova a Miroslavi. Na konci Míšovic po překlenutí stejnojmenného potoka vede hlavní pozemní komunikace skrz náměstí, kde je mezi vidlicovou a stykovou křižovatkou přečíslována na silnici II/400. Na konci Hostěradic a poté před další obcí trasa postupně překonává potok Skaličku a místní zátopní území.

U přemostění Křepičky se ve Vítonicích rozprostírá větvená křižovatka přivádějící silnici III/41311 z Oleksovic s odbočením na silnici III/41312 vedoucí Želeticemi až do

³³ *Silnice II/413*, c2024. Online. In: Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=II%2F413&source=area&id=927828&ds=2&x=16.1458495&y=48.9407711&z=11>. [cit. 2024-04-15].

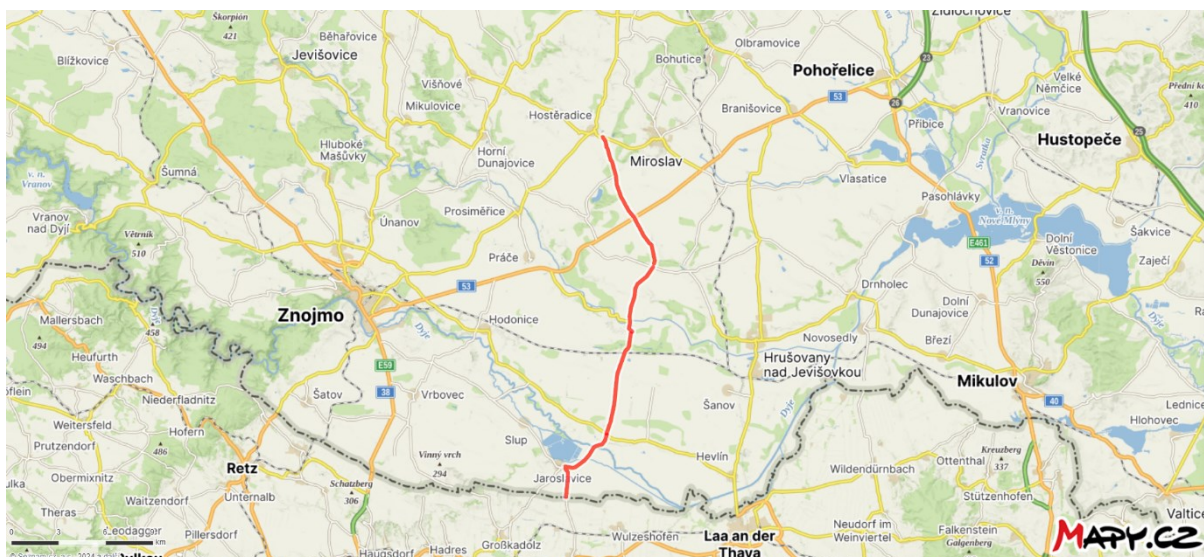
Horních Dunajovic. Před Prosiměřicemi se vyskytují další mosty přes řeku Jevišovku a Mlýnský potok, za kterými v městysu leží stykové křižovatky se silnicemi III/41313 z Práci a III/41315 směřující přes Kyjovice do Žerotic. Po překlenutí Únanovky v Těšeticích vedení trasy pokračuje stykovou odbočkou na silnici III/41316 do Bantic a okružní křižovatkou v Suchohrdlech se silnicí II/408 propojující jihočeské Horní Němčice s jihomoravským Hevlínem. Následuje překonání Dobšického potoka ještě v obci, železničního přejezdu před Znojmem, kudy prochází trať vedoucí do Břeclavi, a potoka Leska na začátku města, kde poté okružní křižovátku protíná silnice II/412 mezi Znojmem a Dobšicemi.

Frekventovaný průtah se vidlicově a pak stykově postupně napojí na silnice I/53 a I/38 přemostňující řeku Dyji, za kterou se nachází odbočení na silnici III/03834 do městské části Oblekovice a Nesachleby. Větvenou vidlicovou křižovatkou se popisovaná silnice odpojuje do Nového Šaldorfu-Sedlešovic, odkud severní částí obce vede zpět do Znojma silnice III/41318. Za mostem přes železniční trať směřující do rakouského Retzu se rozprostírají křižovatky, které takřka v jednom bodě uzavírají silnici III/4131 stoupající do znojemských částí Konic a Popic. V těsné blízkosti obcí Havraníky a Hnanice leží větvené vidlicové rozcestí na silnici III/41320 mířící do Šatova a poslední průsečná křižovatka se silnicemi III/41321 vedoucí k hotelu Vinice Hnanice u Národního parku Podyjí a III/41322 pokračující přes Šatov až do Chvalovic.³⁴

2.1.3 Silnice II/397

Silnice II/397 je situována v Jihomoravském kraji, v okrese Znojmo, kde ze severu na jih spojuje Hostěradice, Božice a Jaroslavice. Měří přes 25 kilometrů, které vlastní Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, konkrétně cestmistrovství Znojmo. Silnice II/397 začíná v úrovňové křižovatce se silnicí II/400, vedoucí z Moravských Budějovic do Miroslavi, ve staničení km 36,856 a končí silničním hraničním přechodem Jaroslavice–Zwingendorf, kde navazuje na rakouskou silnici L25, směřující dále hlavně do Laa an der Thaya.

³⁴ *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].



Obrázek 3: Mapa silnice II/397³⁵

Z trasy se nejprve odpojuje silnice III/3971 vedoucí do Oleksovic. Následně vedlejší pozemní komunikaci protíná nebezpečná průsečná křižovatka se silnicí I/53 mezi Znojmem a Pohořelicemi. V Mackovicích se vyskytuje vidlicová odbočka na silnici III/3972 směřující přes Břežany do Litobratřic. Cesta je za touto obcí převáděna přes místní vodoteč se stálým průtokem, za kterou se rozprostírá okružní křižovatka spojující Čejkovice s Břežany.

Před Božicemi do sledované komunikace vyúsťuje silnice II/414 mířící z Lechovic a Borotic, která po přerušení pokračuje z Pravíc až do Mikulova. V bezprostředné blízkosti se nachází most přes řeku Jevišovku. V samotné obci se do okružní křižovatky napojuje silnice III/4141 z místní části České Křídlovice. Po překonání Příčného potoka se trasa dále dostává k rozcestí s nádražní silnicí III/3975, u něhož lze minout železniční přejezd na trati mezi Břeclaví a Znojmem.

Na kraji Hrádku leží okružní a přilehlá styková křižovatka se silnicí II/408 propojující jihočeské Horní Němčice s jihomoravským Hevlínem, kde na velice krátkém úseku probíhá peáž komunikací. Po výjezdu trasa postupně přemostí kanál Krhovice–Hevlín, řeku Dyji a Mlýnskou strouhu Staré Dyje. V Jaroslavičích cesta nakonec překonává potok Daníž, za kterým se poslední rozcestí protínají s místními ulicemi označenými jako III/3976, III/39713 a

³⁵ *Silnice II/397*, c2024. Online. In: Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=II%2F397&source=area&id=927811&ds=2&x=16.2722614&y=48.8611726&z=11>. [cit. 2024-04-15].

III/3977, a silnicí III/3978 vedoucí ze znojemských Oblekovic, Načeratic a Derflíc přes Strachotice a Slup.³⁶

2.2 Autobusová doprava

Hostěradicemi projíždí autobusy meziregionální, regionální i soukromé zajišťující přepravu zaměstnanců logistické společnosti v Pohořelicích. V místních částech Míšovice a Chlupice, u lomu a v samotném středu obce se nachází tři zastavení s celkem šesti označnickými a čtvrtá zastávka „Hostěradice, nám.“ s dalšími třemi označnickými. Zde se střetávají linky 158, 432 a 810, díky kterým se dá odtud přímo dostat jak do regionálních center, tak ke hranicím sousedních okresů i vedlejšího kraje či státu. V tomto přestupním uzlu uspořádaném jako točna jsou hlavně mezi linkami 158 a 432 garantované návaznosti, kde dle jízdnic řádů spoje autobusů na sebe čekají.³⁷

2.2.1 IDS JMK

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, jehož koordinátorem je společnost KORDIS JMK, a. s., zajišťuje vzájemnou spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, kde tak poskytuje jednoduchý a srozumitelný systém propojených linek. Na tomto území má veřejná doprava společný tarif, přepravní podmínky a garantované intervaly mezi spoji. Do systému je zapojeno 24 dopravců provozujících ve 161 zónách 322 linek, z nichž je 24 vlakových, 13 trolejbusových a 11 tramvajových. Společnost vznikala postupně ve fázích, po kterých došlo ke změnám ve vedení autobusových linek mezi regiony. Začaly platit nové jízdnicí řády, s nimiž se provozní označení linek sjednotila do číslovek se dvěma nebo třemi místy, což zapříčinilo ulehčení a zpravidelnění této veřejné dopravy. Nejen z hlediska životního prostředí se do budoucna počítá s interakcí a sjednocováním i jiných typů dopravy, jakými například jsou kola nebo koloběžky, bikesharing a carsharing či snad podpora využívání parkovišť P+R čili „zaparkuj a jed“.

Prvotní úbytky nepřehledného a ekonomicky náročného provozu započaly 1. ledna 2004 ve 112 obcích. Další rok se ke krajskému městu a jeho okolí přidaly Tišnov, Sokolnice a Zbraslav společně s oblastmi Slavkovska, Bučovicka a Vyškovska. Mezi roky 2006 až 2008

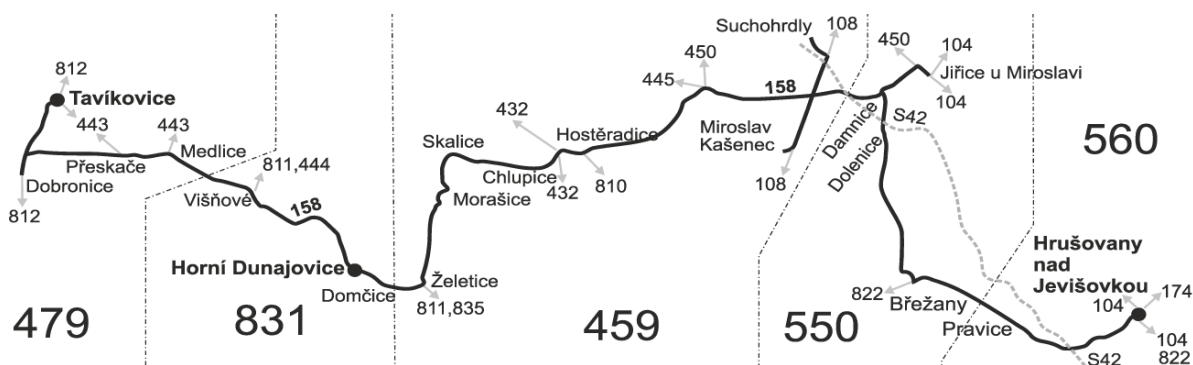
³⁶ *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].

³⁷ *Hostěradice*, c2024. Online. *Mapy.cz*. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=HOST%C4%9ARADICE&source=muni&id=6037&ds=2&x=16.2671021&y=48.9551897&z=13>. [cit. 2024-04-17].

byl tento způsob veřejné dopravy spuštěn na územích Ivančicka, Židlochovicka a Boskovicka, ke kterým se připojily i Břeclav s Hodonínem. Integrace poslední části Jihomoravského kraje proběhla 1. července 2010 na Znojemsku, která za čtyři roky pokračovala sezonními spojeními dále do rakouského Drosendorfu. V těchto datech následovalo rozšiřování do mimokrajské Myjavy a Rovného-Divišova u Bystřice nad Pernštejnem, kam byl tento dopravní systém zaveden až o rok později. Ve stejném období začlenila jižní Morava další rakouské město Poysdorf, přes které začala vést turistická linka z Podivína do Valtic a Mikulova. Na přelomu let 2019 a 2020 byly zaintegrované vlaky do německy mluvícího Retzu, jednotné jízdné se akceptovalo mezi Nedvědicí a Bystřicí nad Pernštejnem, a nakonec IDS JMK připojil Kunovice, Staré Město u Uherského Hradiště a samotné stejnojmenné zlínské město.³⁸

2.2.2 Obsluhované autobusové linky

Autobusová linka 158 se skládá ze 71 spojů – v pracovních dnech jich je 59 a dalších 12 pak v sobotu, neděli a ve státem uznávaných svátcích. Převážně v pěti tarifních zónách zajišťují ze severozápadu na jihovýchod znojemského okresu dva dopravci, kterými jsou ČSAD Hodonín a. s. a BDS-BUS, s. r. o.



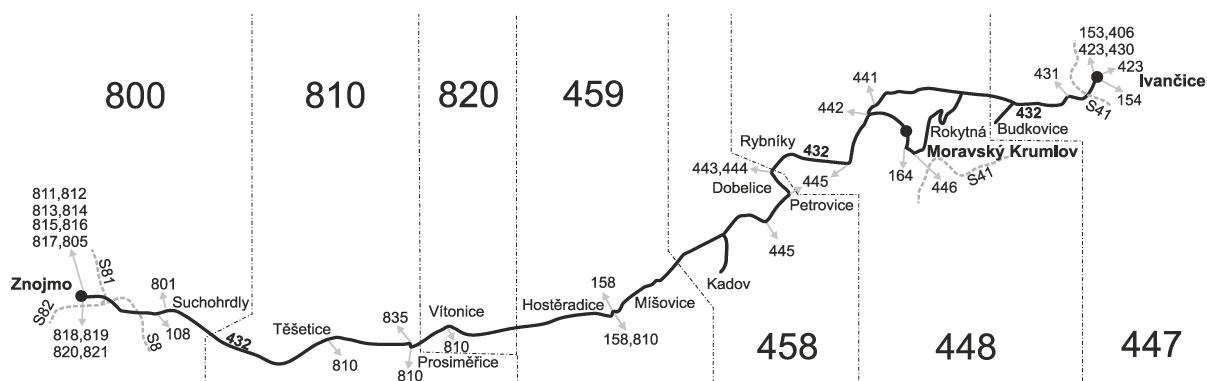
Obrázek 4: Výstřižek mapy z jízdního řádu linky 158

V zóně 479 se nachází Tavíkovice, Dobronice, Přeskače a Medlice. Do zóny 831 spadají Višňové, Horní Dunajovice a Želetice. Zóna 459 se rozprostírá mezi Morašicemi, Skalicí, Chlupicemi, Hostěradicemi, Miroslaví, Kašencem a Suchohrdly u Miroslavi. Trasa dále pokračuje zónou 550 se zastávkami v Jiřicích u Miroslavi, Damnicích, Dolenicích a Břežanech. Linka nakonec končí v tarifní zóně 560, kde jsou Pravice a Hrušovany nad Jevišovkou. Kromě Hostěradic na tuto linku v Tavíkovících, Horních Dunajovicích, Želeticích, Miroslavi,

³⁸ Kontakt & info, c2024. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <https://www.ids-jmk.cz/a/ids-jmk.html>. [cit. 2024-04-15].

Jiřicích u Miroslavi a Hrušovanech nad Jevišovkou navazují i spoje linek 104, 108, 443, 445, 450 a 811.³⁹

Autobusová linka 432 se skládá ze 73 spojů – v pracovních dnech jich je 63 a dalších 10 pak v sobotu, neděli a ve státem uznávaných svátcích. Přepravu v sedmi tarifních zónách zajišťují mezi okresy Brno-venkov a Znojmo tři dopravci, kterými jsou ADOSA a. s., ČSAD Hodonín a. s. a BDS-BUS, s. r. o.



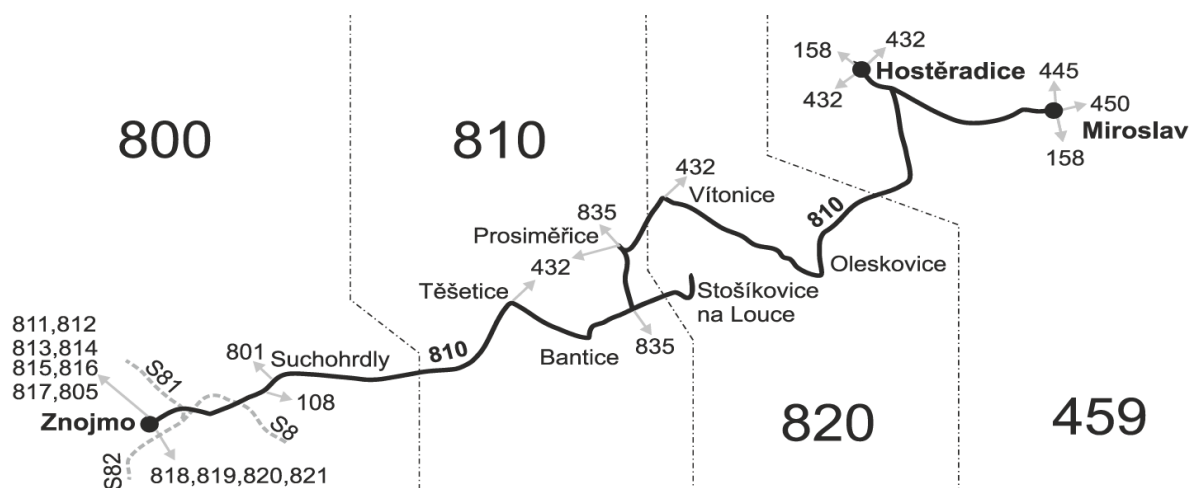
Obrázek 5: Výstřížek mapy z jízdního řádu linky 432

V zóně 447 se nachází Ivančice, Němčice a Budkovice. Zónou 448 jezdí autobusy přes Polánku nebo Rokytňou do Moravského Krumlova a Rybníků. Zóna 458 se rozprostírá mezi Dobelicemi, Petrovicemi a Kadovem. Do zóny 459 spadají Míšovice a Hostěradice. Následují Vítovice, které náleží tarifní zóně 820. Trasa dále pokračuje zónou 810 se zastávkami v Prosiměřicích a Těšeticech. Linka nakonec končí v tarifní zóně 800, kde jsou Suchohrdly a Znojmo. Kromě Hostěradic na tuto linku v Ivančicích, Moravském Krumlově, Dobelicích, Prosiměřicích a Znojmě navazují i spoje linek S41, 108, 154, 164, 406, 423, 430, 431, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 816, 818, 820, 821 a 835.⁴⁰

Autobusová linka 810 se skládá ze 32 spojů – v pracovních dnech jich je 26 a dalších 6 pak v sobotu, neděli a ve státem uznávaných svátcích. Přepravu ve čtyřech tarifních zónách zajišťují z jihu na severovýchod znojemského okresu tři dopravci, kterými jsou BDS-BUS, s. r. o., ČSAD Hodonín a. s. a ADOSA a. s.

³⁹ 158, c2024. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://content.idsjmk.cz/jrady24/240402/158.pdf>. [cit. 2024-04-15].

⁴⁰ 432, c2023. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://content.idsjmk.cz/jrady24/432.pdf>. [cit. 2024-04-15].



Obrázek 6: Výstřižek mapy z jízdního řádu linky 810

Do zóny 800 spadají Znojmo a Suchohrdly. V zóně 810 se nachází Těšetice, Bantice, rozcestí do Stošíkovic na Louce a Prosiměřice. Zóna 820 se rozprostírá mezi samotnou obcí Stošíkovice na Louce, Vítovicemi a Olekovicemi. Linka nakonec končí v tarifní zóně 459, kde jsou Hostěradice a Miroslav. Kromě Hostěradic na tuto linku ve Znojmě, Prosiměřicích a Miroslavi navazují i spoje linek 108, 445, 813, 820, 821 a 835.⁴¹

⁴¹ 810, c2023. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://content.idsjmk.cz/jrady24/810.pdf>. [cit. 2024-04-15].

3 SOUČASNÝ STAV

Na náměstí v obci Hostěradice, které jinak kolem dokola uzavírají nemovitosti, se dá dostat pěti způsoby. Automobily sem lze vjet ze severozápadu, západu a jihovýchodu. Pěšky či na kole pak ještě ze severního parčíku nebo východní místní komunikace přehrazené sloupkem znemožňující pokračování dvoustopých vozidel. Obvod náměstí i obě strany přiváděných silnic II. třídy lemují chodníky, které jsou vlivem místní zástavby v severozápadním a západním bodě zúžené. V těchto místech vedou jediné dva přechody pro chodce přes komunikace, jejichž šířka je taktéž ovlivněna zdejšími domy.



Obrázek 7: Letecký snímek náměstí v obci Hostěradice⁴²

V jižním středu se nachází vidlicová křižovatka se zalomenou předností větvcí se na obousměrná ramena, která tvoří strany výrazného směrovacího ostrůvku trojúhelníkového tvaru se zvýšeným nezpevněným povrchem a travnatým porostem. Hlavní pozemní komunikace se ve svém směru staničení rozšiřuje ze severozápadního vjezdu na západ, kde v úhlu větším než 90 stupňů východně obkružuje vyvýšený dlážděný ostrůvek s mariánským morovým sloupem. Ten znemožňuje dostatečný bezpečný rozhled pro přímé pokračování na vedlejší větvi vedlejší pozemní komunikace. Následuje napojení hlavní větve vedlejší pozemní komunikace z východní strany, kam je díky ostrému úhlu mezi osami těchto komunikací znemožněno komfortní odbočení. V protisměru staničení hlavní pozemní komunikace se na západě odpojuje hlavní větev vedlejší pozemní komunikace a zatáčí jihovýchodním směrem. Z této strany se

⁴² Letecký snímek náměstí v obci Hostěradice, c2024. Online. In: Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?l=0&x=16.2591205&y=48.9504884&z=19>. [cit. 2024-04-21].

poté připojuje vedlejší větev vedlejší pozemní komunikace, kam se kvůli osám komunikací svírající ostrý úhel nedá pohodlně odbočit.

Přímé pokračování vedlejší větve vedlejší pozemní komunikace ve směru jejího staničení na jihovýchod na velice krátkém úseku přerušuje vodorovné i svislé dopravní značení, kde se ze západu stáčí jihovýchodním směrem hlavní větev vedlejší pozemní komunikace. Ostrý úhel protínajících se os těchto silnic opět neumožňuje bezproblémová zabočení ze západu na severozápad či naopak. Při větší koncentraci dopravy se rozhledové poměry v těchto místech stávají nepřehlednými, neboť se zde v protisměru svého staničení vedlejší pozemní komunikace rozděluje na samostatná ramena. Nebezpečným aspektem je také fakt, že na velice krátkém úseku jsou na západní i severozápadní straně větve vedlejší pozemní komunikace stejně přerušeny vodorovným a svislým dopravním značením, i když před samotným rozcestím dopravní značka řidiče informuje o jízdě po „hlavní silnici“ západním směrem. Při dopravní špičce se tedy stává, že automobily po vjezdu na hlavní rameno vedlejší pozemní komunikace neponechají dostatečný průjezdní prostor. Navíc kolona aut stáčeující se na západ, která tu musí respektovat přednost, svou polohou z této strany znemožní bezpečný rozhled řidičům jedoucím ze severozápadu na jihovýchod, kteří zde taktéž musí dávat přednost v jízdě. Případná řada čekajících vozidel se může z tohoto směru protáhnout až na hlavní pozemní komunikaci k ostrůvku s morovým sloupem. Jižní stranu náměstí i popisované křižovatky před kostelem ohraničuje pás listnatých stromů.

U jihovýchodního rozdělení ramen vedlejší pozemní komunikace se bezprostředně odpojuje v této části jednosměrná místní komunikace, kam smí vjet jen autobusy nebo vozidla zásobování. Na západní hranu silnice přiléhá další zvýšený ostrůvek s nezpevněnou plochou a travnatým porostem, kde se nachází chodník vedoucí kolem lavičky k informačním tabulím a také jehličnatý strom využívaný jako osvětlená vánoční dekorace. Východní hranu lemuje vyhrazený jízdní pruh s povrchem ze žulových kostek, u kterého jsou za sebou umístěny tři označnické autobusových zastávek. Jedna dlouhá nástupní hrana není řešena bezbariérovými zastávkovými obrubníky, ale klasickými vyvýšenými obrubníky z betonu. Mezi severovýchodním rohem náměstí a průsečnou křižovatkou s hlavní silnicí II/413 na západě je místní komunikace již obousměrná, kde ji z obou stran ohraničuje dvacet kolmých parkovacích stání, čtyři vyhrazená parkoviště či vjezd pro zásobovací vozy zdejšího obchodu. Západní část zmíněného ostrůvku je obklopena dalšími sedmi místy pro parkování, odkud se lze po celé délce napojit na hlavní pozemní komunikaci, což vytváří několik kolizních bodů. Samotné vyústění místní komunikace naznačuje vodorovné i svislé dopravní značení, které je vzhledem

k rozhledovým poměrům, ztíženým místní zástavbou, doplněno dopravním vypouklým zrcadlem umístěným na vrcholu ostrůvku s morovým sloupem.

U severozápadního zúžení náměstí lze ze zmíněné průsečné křižovatky s hlavní silnicí II/413 také odbočit na druhou místní komunikaci, která stykově ústí opět do hlavní silnice II/400. Tato obousměrná komunikace vede po západní hraně vyvýšeného dlážděného ostrůvku s mariánským morovým sloupem, kde vodorovné dopravní značení vyobrazuje zákaz zastavení. Stejně označení se nachází i naproti podél zvýšeného asfaltobetonového vjezdu do dvora stavební firmy, který je díky své šířce využíván k jedenácti parkovacím místům a dalším třem podélným stáním vedle něho. Severněji se mezi travnatými plochami se dvěma vzrostlými jehličnany vyskytuje druhý dlážděný vjezd ke garážovým vratům dvou nemovitostí. Pouze z této strany se svislou dopravní značkou zakazuje průjezd touto komunikací. Oba její výjezdy jsou opatřeny dalšími značkami upravující přednost, kde je vždy omezen výhled vpravo.

3.1 Svislá dopravní značení

Hlavní pozemní komunikaci lemují deset svislých dopravních značení pověšených na sedmi sloupcích. Styková ani průsečná křižovatka s místními komunikacemi není ani v jednom směru nijak označena. Na cestě ze Znojma do Moravského Krumlova řidiči před každým ramenem křižovatky minou dopravní značku s dodatkovou tabulkou znázorňující vždy jen jednu větev vedlejší pozemní komunikace. Přehlednější by však byla varianta s jedním schématem vykreslující úplný tvar křižovatky. To samé platí i z opačné strany, kde navíc před západním ramenem dopravní značka zcela chybí.

Tabulka 1: Svislé dopravní značky na hlavní pozemní komunikaci

SMĚR	PODSKUPINA	NÁZEV	ČÍSLO
Znojmo ↑ Moravský Krumlov	Informativní značky provozní	Přechod pro chodce	6.1 IP 6
	Značky upravující přednost	Hlavní pozemní komunikace	6.1 P 2
	Dodatkové tabulky	Tvar křižovatky	6.1 E 2b
	Značky upravující přednost	Hlavní pozemní komunikace	6.1 P 2
	Dodatkové tabulky	Tvar křižovatky	6.1 E 2b
	Informativní značky provozní	Přechod pro chodce	6.1 IP 6
M. Krumlov ↑ Znojmo	Informativní značky provozní	Přechod pro chodce	6.1 IP 6
	Značky upravující přednost	Hlavní pozemní komunikace	6.1 P 2
	Dodatkové tabulky	Tvar křižovatky	6.1 E 2b
	Informativní značky provozní	Přechod pro chodce	6.1 IP 6

Podél hlavního ramene vedlejší pozemní komunikace se na čtyřech samostatných sloupcích a jednom sloupu veřejného osvětlení nachází osm svislých dopravních značení. Na cestě ze Znojma do Miroslavi není na dodatkové tabulce vyznačena jednosměrná místní komunikace, oproti variantě tvaru křižovatky z opačné strany. Navíc v tomto směru je před vyústěním hlavní větve vzájemná vzdálenost mezi značkami necelých 15 metrů, což neumožňuje jejich včasné vnímání. I když dopravní významnost této silnice II. třídy není malá, vzhledem k délce samotného ramene vedlejší pozemní komunikace se zde uplatňuje výjimka pro umístění značek v obcích.⁴³

Tabulka 2: Svislé dopravní značky na hlavní větvi vedlejší pozemní komunikace

SMĚR	PODSKUPINA	NÁZEV	ČÍSLO
Znojmo ↑ Miroslav	Značky upravující přednost	Hlavní pozemní komunikace	6.1 P 2
	Dodatkové tabulky	Tvar křižovatky	6.1 E 2b
	Informativní značky směrové	Číslo silnice	6.1 IS 16b
Miroslav ↑ Znojmo	Značky upravující přednost	Hlavní pozemní komunikace	6.1 P 2
	Dodatkové tabulky	Tvar křižovatky	6.1 E 2b
	Značky upravující přednost	Konec hlavní pozemní komunikace	6.1 P 3
	Značky upravující přednost	Dej přednost v jízdě!	6.1 P 4 – 3
	Dodatkové tabulky	Tvar křižovatky	6.1 E 2b ⁴⁴

Vedlejší rameno vedlejší pozemní komunikace ohraničuje šest svislých dopravních značení připevněných na čtyřech sloupcích. V obou směrech je vzájemná vzdálenost mezi značkami v rozmezí 10 až 15 metrů, což neumožňuje jejich včasné vnímání. Kvůli délce tohoto ramene vedlejší pozemní komunikace se opět uplatňuje výjimka pro umístění značek v obcích. Navíc na cestě z Miroslavi do Moravského Krumlova musela být svislá značka osazena 10 metrů před místem označeným vodorovným dopravním značením z důvodu přiléhající řady parkovacích míst.

⁴³ Revize TP 65. *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*. 3. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, červenec 2013.

⁴⁴ VL 6.1 – Svislé dopravní značky. *Vzorové listy staveb pozemních komunikací*. 4. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, červenec 2019.

Tabulka 3: Svislé dopravní značky na vedlejší větvi vedlejší pozemní komunikace

SMĚR	PODSKUPINA	NÁZEV	ČÍSLO
Krumlov ↑ Miroslav	Značky upravující přednost	Konec hlavní pozemní komunikace	6.1 P 3
	Značky upravující přednost	Dej přednost v jízdě!	6.1 P 4 – 3
	Dodatkové tabulky	Tvar křižovatky	6.1 E 2b
Miroslav ↑ Krumlov	Značky upravující přednost	Konec hlavní pozemní komunikace	6.1 P 3
	Značky upravující přednost	Dej přednost v jízdě!	6.1 P 4 – 3
	Dodatkové tabulky	Tvar křižovatky	6.1 E 2b

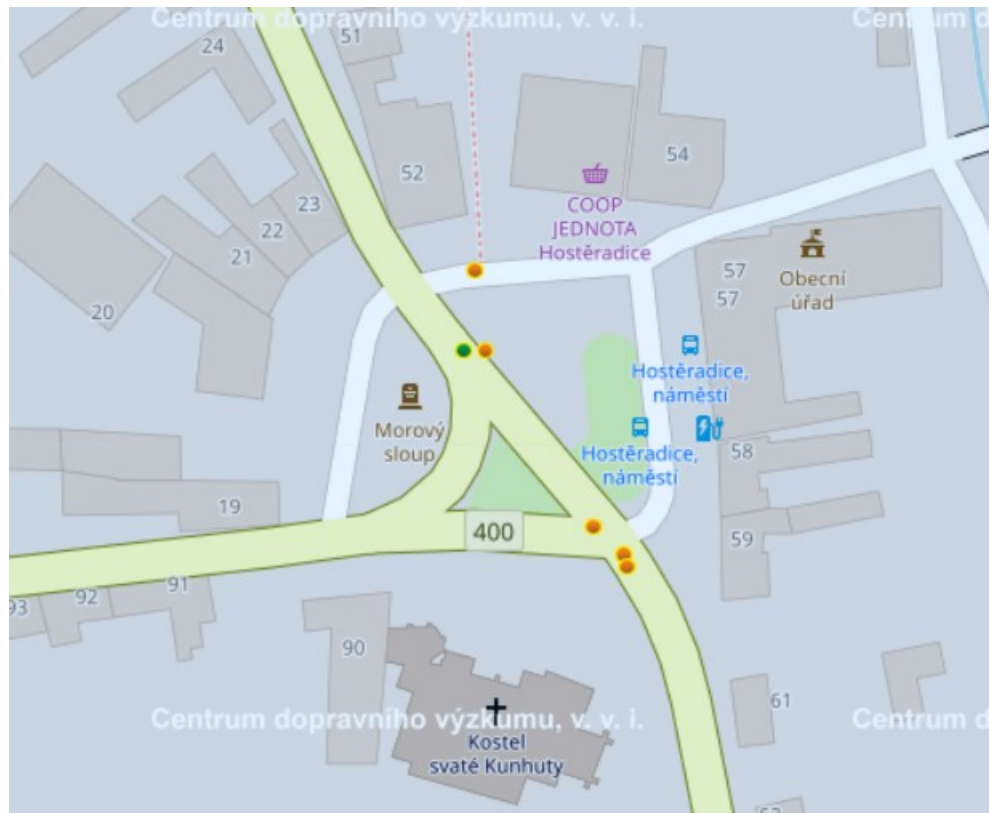
Na přilehlých místních komunikacích je na devíti samostatných sloupcích a jednom sloupu veřejného osvětlení rozmístěno čtrnáct svislých dopravních značení. Vzhledem k vyčnívajícím kotvám patky bývala u stykové křižovatky při západním zúžení náměstí i druhá značka zakazující průjezd. Vedle vodorovného dopravního značení doplňuje vyústění východní místní komunikace do průsečné křižovatky také svislá značka upravující přednost v jízdě, která je však kvůli přiléhající řadě kolmých parkovacích stání umístěna až na sousedním chodníku.

Tabulka 4: Svislé dopravní značky na místních komunikacích

ČÁST	PODSKUPINA	NÁZEV	ČÍSLO
Západní	Značky upravující přednost	Stůj, dej přednost v jízdě!	6.1 P 6 – 1
	Značky upravující přednost	Dej přednost v jízdě!	6.1 P 4 – 3
	Zákazové dopravní značky	Jiný zákaz (průjezd zakázán)	6.1 B 32 – 1
Východní	Informativní značky provozní	Jednosměrný provoz	6.1 IP 4b
	Zákazové dopravní značky	Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech	6.1 B 1 – 1
	Dodatkové tabulky	Text nebo symbol	6.1 E 13 – 1
	Informativní značky jiné	Označník zastávky	6.1 IJ 4b
	Informativní značky jiné	Označník zastávky	6.1 IJ 4b
	Informativní značky jiné	Označník zastávky	6.1 IJ 4b
	Zákazové dopravní značky	Zákaz vjezdu všech vozidel	6.1 B 2 – 1
	Informativní značky provozní	Vyhrazené parkoviště	6.1 IP 12 – 1
	Dodatkové tabulky	Úsek platnosti	6.1 E 8d – 1
	Dodatkové tabulky	Text nebo symbol	6.1 E 13 – 1
Značky upravující přednost	Dej přednost v jízdě!	6.1 P 4 – 3	

3.2 Zhodnocení dopravy

V rámci všeobecného přehledu se za období od 1. ledna 2006 až do 31. března 2024 na sledovaném náměstí v obci Hostěradice stalo celkem šest nehod, které vždy zavinil řidič motorového vozidla. U těchto viníků se nezjišťovala nebo nebyla zjištěna přítomnost alkoholu či drog. Vždy se jednalo o srážky s nepevnou překážkou, při nichž byl stav komunikace bez závad a její povrch suchý a neznečištěný. Jedna nehoda byla bez zranění, v ostatních případech se lehce zranilo pět osob.



Obrázek 8: Mapa přehledu nehod v silničním provozu za období 1. 1. 2006 až 31. 3. 2024 na území dle souřadnic⁴⁵

Z hlediska druhů nehod je pět z nich evidovaných jako srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a zbylá jako srážka s chodcem mimo přechod. U čtyř případů bylo hlavní příčinou nerespektování příkazu dopravní značky „Dej přednost v jízdě!“, dále je jeden záznam o předjíždění bez dostatečného bočního odstupu a při šesté nehodě se řidič plně nevěnoval řízení svého vozidla. Z pohledu druhů vozidel bylo u konfliktů spočítáno sedm osobních automobilů bez přívěsu, dva nákladní automobily s návěsem, jeden motocykl a jedno jízdní kolo. Podle

⁴⁵ Mapa přehledu nehod v silničním provozu za období 1. 1. 2006 až 31. 3. 2024 na území dle souřadnic, c2024. Online. In: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=29nh>. [cit. 2024-05-06].

viditelnosti se pět nehod stalo ve dne bez zhoršeného vlivu povětrnostních podmínek a zbylá za mlhavého večera při veřejném osvětlení. Kromě jednoho vlivu okolní zástavby byly rozhledové poměry u ostatních zavinění v pořádku. Celková hmotná škoda popsanych srážek v součtu dosáhla částky téměř 800 000 Kč.⁴⁶

Na křižovatce vedlejší a hlavní větve vedlejší pozemní komunikace II/400 směřující do Miroslavi se vždy v odpoledních hodinách staly tři nehody. Jejich hlavní příčinou bylo dvakrát nedání přednosti a jednou nedostatečné předjíždění. S celkovou hmotnou škodou 80 000 Kč se v roce 2009 čelně střetly dva vozy, kdy byl řidič nákladního automobilu nepřipoutaný a spolujezdec osobního vozidla odvezen rychlou záchrannou službou.⁴⁷ O deset let později se tu srazily stejné dva druhy vozidel, kdy byla k osobnímu automobilu s aktivovaným air bagem zavolána sanitka. Celková hmotná škoda se tehdy vyčísčila na 480 000 Kč.⁴⁸ V roce 2022 zde slovenský řidič předjížděl cyklistu bez dostatečného bočního odstupu, který v době nehody neměl na sobě přilbu a byl lehce zraněn.⁴⁹

V kolizním bodě vedlejší větve vedlejší pozemní komunikace II/400 s hlavní pozemní komunikací II/413 směřující do Moravského Krumlova se opět v odpoledních hodinách staly dvě nehody, jejichž hlavní příčinou bylo nedání přednosti v jízdě. S celkovou hmotnou škodou 200 000 Kč se roku 2019 z boku střetly dva osobní automobily bez přívěsu, kdy byl u mladšího vozu v činnosti bezpečnostní vak, ale řidiči vozů se nijak nezranili.⁵⁰ V následujícím roce zde sluncem oslněný řidič osobního automobilu bočně srazil dva mladé lidi na motocyklu. Obě osoby měly v době nehody přilbu, devatenáctiletý řidič ale byl odvezen sanitkou s lehkým zraněním. Celková hmotná škoda se tehdy vyčísčila na 15 000 Kč.⁵¹

⁴⁶ *Přehled nehod v silničním provozu za období 1. 1. 2006 až 31. 3. 2024 na území dle souřadnic z mapy, c2024.* Online. In: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: [chrome-extension://cfaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://nehody.cdv.cz/temp/prehled_20240418104313_8342b6f7d4a74fe08ad409cdc7864569.pdf](https://nehody.cdv.cz/temp/prehled_20240418104313_8342b6f7d4a74fe08ad409cdc7864569.pdf). [cit. 2024-04-18].

⁴⁷ *Nehoda 61306090217, c2009.* Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306090217>. [cit. 2024-04-18].

⁴⁸ *Nehoda 61306190465, c2019.* Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306190465>. [cit. 2024-04-18].

⁴⁹ *Nehoda 61306220140, c2022.* Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306220140>. [cit. 2024-04-18].

⁵⁰ *Nehoda 61306190448, c2019.* Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306190448>. [cit. 2024-04-18].

⁵¹ *Nehoda 61306200100, c2020.* Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306200100>. [cit. 2024-04-18].

U vyústění východní místní komunikace do silnice II/413 se v podvečerních hodinách prosince roku 2015 řidič osobního automobilu plně nevěnoval řízení svého vozidla a v mlze lehce zranil chodce staršího data narození, který byl pod mírným vlivem alkoholu. Další příčinou nehody byly špatné rozhledové poměry, neboť osoba odtud vycházela zpoza zaparkovaných vozů a nejspíše se snažila mimo přechod pro chodce přejít nejkratší cestou celé náměstí směrem na jihozápad. Chodec se při poskytování první pomoci vozidlem rychlé záchranné služby choval správně a přiměřeně.⁵²

3.3 Sčítání dopravy

Z detailních výsledků celostátního sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic České republiky roku 2020 lze vyčíst roční průměr denních intenzit všech pozorovaných i spočítaných kategorií vozidel. Uskutečnění tohoto sčítání bylo z důvodu vládních opatření proti koronavirové epidemii opožděno o rok, kdy se jarní část sběru dat musela posunout kvůli změně chování dopravy.⁵³ V přehledu se nachází lehká, střední a těžká nákladní vozidla s přívěsem i bez něho, návěsové soupravy nákladních vozidel, autobusy včetně těch kloubových, traktory bez přívěsu i s ním, osobní a dodávková vozidla s přívěsem i bez něho, jednostopá motorová vozidla, a nakonec cyklisté. Dále tu jsou různé ukazatele variací silniční dopravy či její intenzity pro hlukové a emisní výpočty, u kterých se hlavně lehká nákladní vozidla nově rozdělují podle dvou metodik.⁵⁴

Na silnici II/400 ve sčítacím úseku mezi křižovatkami se silnicí II/413 na západě Hostěradic a silnicí II/397 na jihovýchodě obce se za všechny dny ročního průměru denních intenzit za den vyskytlo přes 3 700 vozidel. Většinu tvořily osobní a dodávkové automobily, necelých dvacet procent náleželo součtu těžkých motorových vozidel a zbytek patřil motocyklům. Intenzita jednostopé nemotorové dopravy za den činila 112 cyklistů a špičková hodinová intenzita dopravy nabývala hodnoty přes 400 vozidel za hodinu.

⁵² *Nehoda 61306150519*, c2015. Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306150519>. [cit. 2024-04-18].

⁵³ *Základní informace k celostátnímu sčítání dopravy 2020*, c2022. Online. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/informations/default.aspx. [cit. 2024-04-28].

⁵⁴ *Podrobné výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2020*, c2022. Online. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/shop/default.aspx. [cit. 2024-04-28].

Tabulka 5: Sčítání dopravy na silnici II/400: zaústění II/413 od Znojma – vyústění II/397 do Mackovic (sčítací úsek 6-4276)⁵⁵

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 6-4276)														... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		<i>LN</i>	<i>SN</i>	<i>SNP</i>	<i>TN</i>	<i>TNP</i>	<i>NSN</i>	<i>A</i>	<i>AK</i>	<i>TR</i>	<i>TRP</i>	<i>TV</i>	<i>O</i>	<i>M</i>	<i>SV</i>			
RPDI - všechny dny	voz/den	432	80	13	20	16	44	34	0	9	16	664	3 011	50	3 725			
		<i>LN</i>	<i>SN</i>	<i>SNP</i>	<i>TN</i>	<i>TNP</i>	<i>NSN</i>	<i>A</i>	<i>AK</i>	<i>TR</i>	<i>TRP</i>	<i>TV</i>	<i>O</i>	<i>M</i>	<i>SV</i>			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	507	101	16	25	20	56	43	0	11	20	799	3 155	51	4 005			
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	245	28	4	7	5	15	12	0	3	6	325	2 650	49	3 024			
Hodinová intenzita dopravy													<i>TV</i>	<i>SV</i>				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												79	443				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												75	421				
Těžká nákladní vozidla - TNV																		
Hodnota TNV	voz/den															327		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	<i>I1</i>	<i>I2</i>	<i>I3</i>	<i>I4</i>	<i>Celkem</i>					dle Manuálu 2020	<i>OAL</i>	<i>NAL</i>	<i>NS</i>	<i>Celkem</i>		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz	2 564	243	99	39	2 945					Vysvětlení viz	2 604	267	73	2 944		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	Podrobné výsledky	474	24	10	8	516					481	27	8	516			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		232	20	9	3	264					235	22	8	265			
Emise													<i>OA</i>	<i>LNA</i>	<i>TNA</i>	<i>NS</i>	<i>BUS</i>	<i>Celkem</i>
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												419	59	17	10	5	510
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													<i>alfa</i>	<i>beta</i>	<i>gamma</i>	<i>PS</i>		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												0.95	0.99	0.96	55:45		
Intenzita cyklistické dopravy																		
Cyklistická doprava	cyklo/den															112		

Na silnici II/413 ve sčítacím úseku mezi křižovatkami se silnicí III/4135 severně od Hostěradic a silnicí II/400 na náměstí obce se za všechny dny ročního průměru denních intenzit za den objevilo necelých 2 200 vozidel. Většina opět patřila osobním a dodávkovým automobilům, součet těžkých motorových vozidel tvořil přes dvacet procent a poslední část náležela motocyklům. Intenzita jednostopé nemotorové dopravy nabývala za den hodnoty 29 cyklistů a špičková hodinová intenzita dopravy činila necelých 250 vozidel za hodinu.

Tabulka 6: Sčítání dopravy na silnici II/413: zaústění III/4135 – zaústění do II/400 v Hostěradicích (sčítací úsek 6-3750)⁵⁶

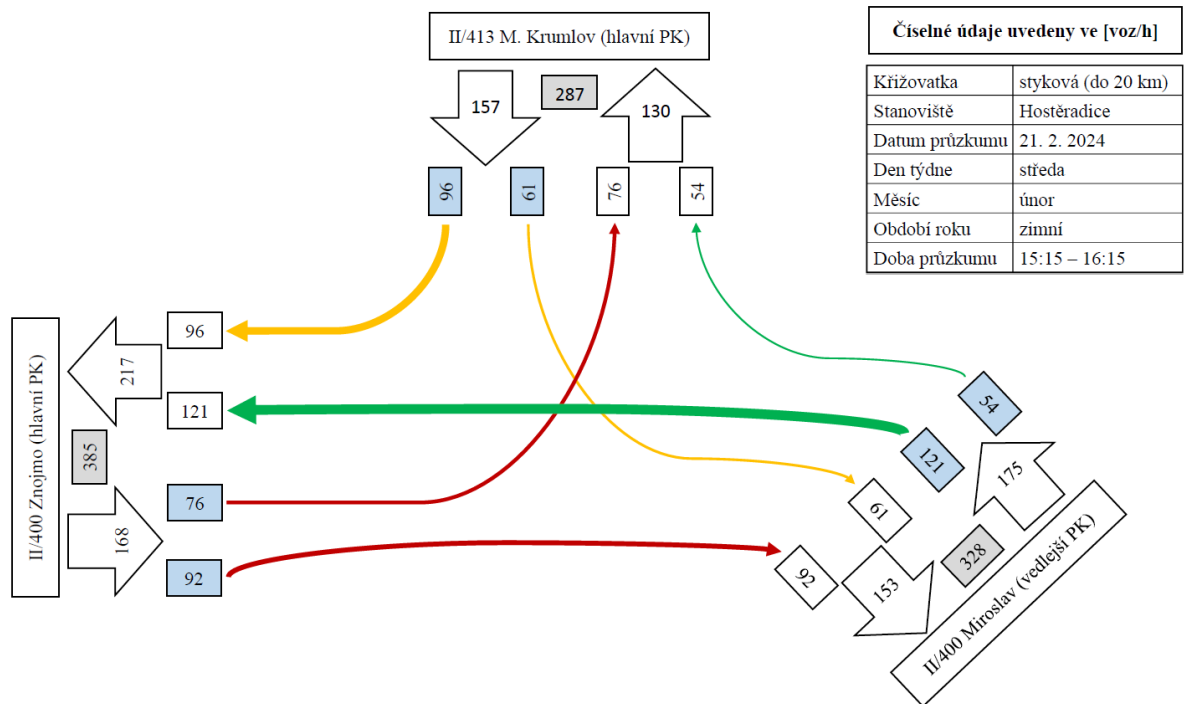
Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 6-3750)														... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		<i>LN</i>	<i>SN</i>	<i>SNP</i>	<i>TN</i>	<i>TNP</i>	<i>NSN</i>	<i>A</i>	<i>AK</i>	<i>TR</i>	<i>TRP</i>	<i>TV</i>	<i>O</i>	<i>M</i>	<i>SV</i>			
RPDI - všechny dny	voz/den	252	60	10	28	15	47	10	0	4	18	444	1 683	33	2 160			
		<i>LN</i>	<i>SN</i>	<i>SNP</i>	<i>TN</i>	<i>TNP</i>	<i>NSN</i>	<i>A</i>	<i>AK</i>	<i>TR</i>	<i>TRP</i>	<i>TV</i>	<i>O</i>	<i>M</i>	<i>SV</i>			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	303	76	13	36	20	62	13	0	5	23	551	1 832	35	2 418			
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	124	19	2	9	3	8	2	0	1	6	174	1 311	28	1 513			
Hodinová intenzita dopravy													<i>TV</i>	<i>SV</i>				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												53	257				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												50	244				
Těžká nákladní vozidla - TNV																		
Hodnota TNV	voz/den															274		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	<i>I1</i>	<i>I2</i>	<i>I3</i>	<i>I4</i>	<i>Celkem</i>					dle Manuálu 2020	<i>OAL</i>	<i>NAL</i>	<i>NS</i>	<i>Celkem</i>		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz	1 433	145	102	27	1 707					Vysvětlení viz	1 459	172	74	1 705		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	Podrobné výsledky	266	15	10	4	295					271	17	8	296			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		135	12	9	2	158					137	14	8	159			
Emise													<i>OA</i>	<i>LNA</i>	<i>TNA</i>	<i>NS</i>	<i>BUS</i>	<i>Celkem</i>
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												235	35	15	10	1	296
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													<i>alfa</i>	<i>beta</i>	<i>gamma</i>	<i>PS</i>		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												1.06	0.99	1.07	55:45		
Intenzita cyklistické dopravy																		
Cyklistická doprava	cyklo/den															29		

⁵⁵ Tabulka sčítacího úseku 6-4276, c2022. Online. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/intenzitytable/default.aspx?s=6-4276. [cit. 2024-04-25].

⁵⁶ Tabulka sčítacího úseku 6-3750, c2022. Online. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/intenzitytable/default.aspx?s=6-3750. [cit. 2024-04-25].

3.3.1 Vlastní dopravní průzkum

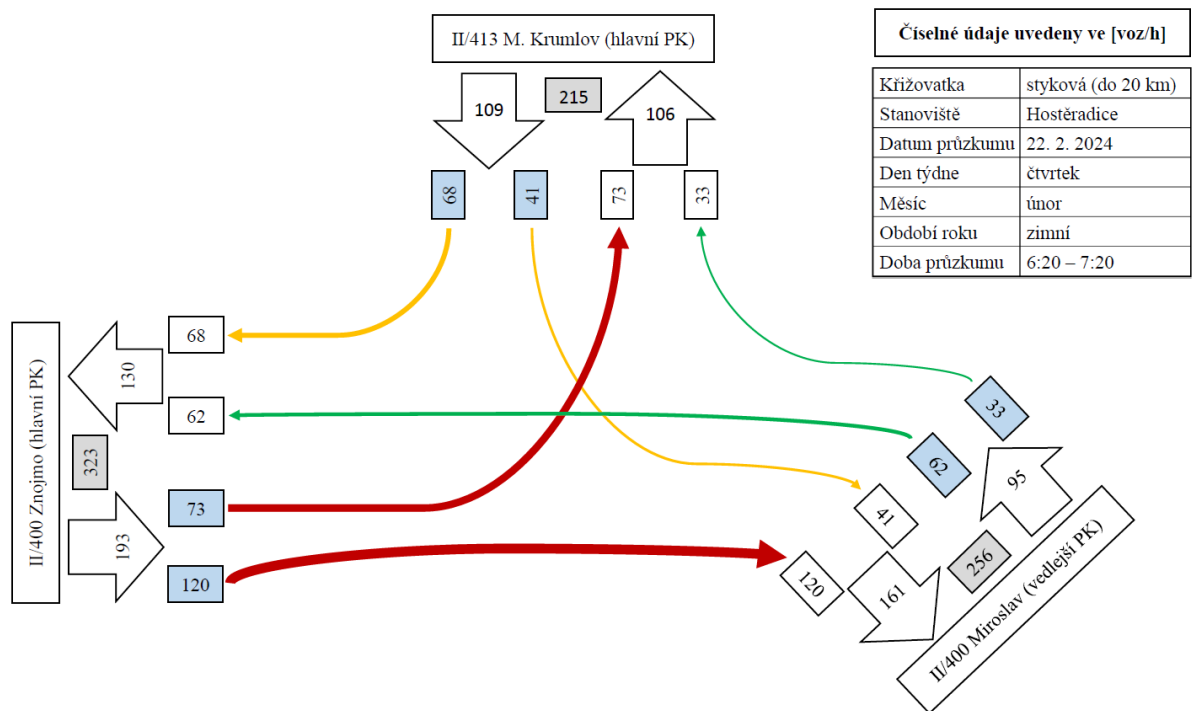
Sledovanou křižovatkou se zalomenou předností projelo v době odpolední dopravní špičky celkem 500 vozidel. Skladebně je lze rozdělit na 415 osobních automobilů, 55 dodávek, 10 jednostopých vozidel, 9 těžkých nákladních vozů, 7 kamionových souprav a 4 autobusy.



Obrázek 9: Pentogram hodinové intenzity dopravy v době odpolední dopravní špičky

Nejvíce vozidel bylo v západním zúžení náměstí ve směru do Znojma, kde za hodinu nejintenzivnější dopravní proud vedl ze směru od Miroslavi. Se srovnatelnými hodnotami následovaly směry z Moravského Krumlova do Znojma a ze Znojma do Miroslavi. Nejméně vytiženým zůstal jízdní pás mezi Moravským Krumlovem a Miroslaví, kde součet silničních vozidel byl za hodinu stále menší než zmíněná největší intenzita dopravního proudu.

Popisovanou křižovatkou větvící se na obousměrná ramena projelo v době ranní dopravní špičky celkem 397 vozidel. Při rozdělení na druhy to bylo 310 osobních automobilů, 46 dodávek, 26 těžkých nákladních vozů, 8 autobusů, 4 kamionové soupravy a 3 jednostopá vozidla.



Obrázek 10: Pentlogram hodinové intenzity dopravy v době ranní dopravní špičky

Nejvíce vozidel se opět vyskytlo v západním zúžení náměstí, ale tentokrát ve směru ze Znojma, kde za hodinu nejintenzivnější dopravní proud směřoval do Miroslavi. Následoval podobný počet automobilů v jízdním pásu hlavní pozemní komunikace a také na trase z Miroslavi do Znojma. Nejméně vytíženým se znovu stalo vedlejší rameno vedlejší pozemní komunikace, které dohromady využilo méně silničních vozidel oproti zmíněné největší intenzitě dopravního proudu.

Ve středu 21. února 2024 se takřka naplněná kapacita parkovacích míst od 15:15 do 16:15 hodin snížila na polovinu. Podobná obsazenost však začala následující den od 6:20 do 7:20 hodin opět dosahovat maxima. Při obou průzkumech byla na náměstí pozorována i doprava v klidu, která se zpravidla odehrává jen po jeho obvodu. Lidé se tu vyskytují především za účelem nákupu potravin, využití autobusové dopravy nebo návštěvy obecního úřadu či vedlejší restaurace. Ostrůvek s travnatou plochou, lavičkou a informačními tabulemi naproti autobusovým zastávkám spíše zel prázdnotou už z toho důvodu, že na něj nevede bezpečná a bezbariérová cesta.

Západní přechod chodci využili vždy legálně, avšak v severozápadním zúžení se pohybovali v polovině sledovaných případů pouze v jeho těsné blízkosti. Místo něho si obyvatelé svou trasu zkracovali přes dlážděný ostrůvek kolem mariánského morového sloupu. Chodníky ohraničující silnici II/413 raději zaměnili za širší, a hlavně bezpečnější alternativu

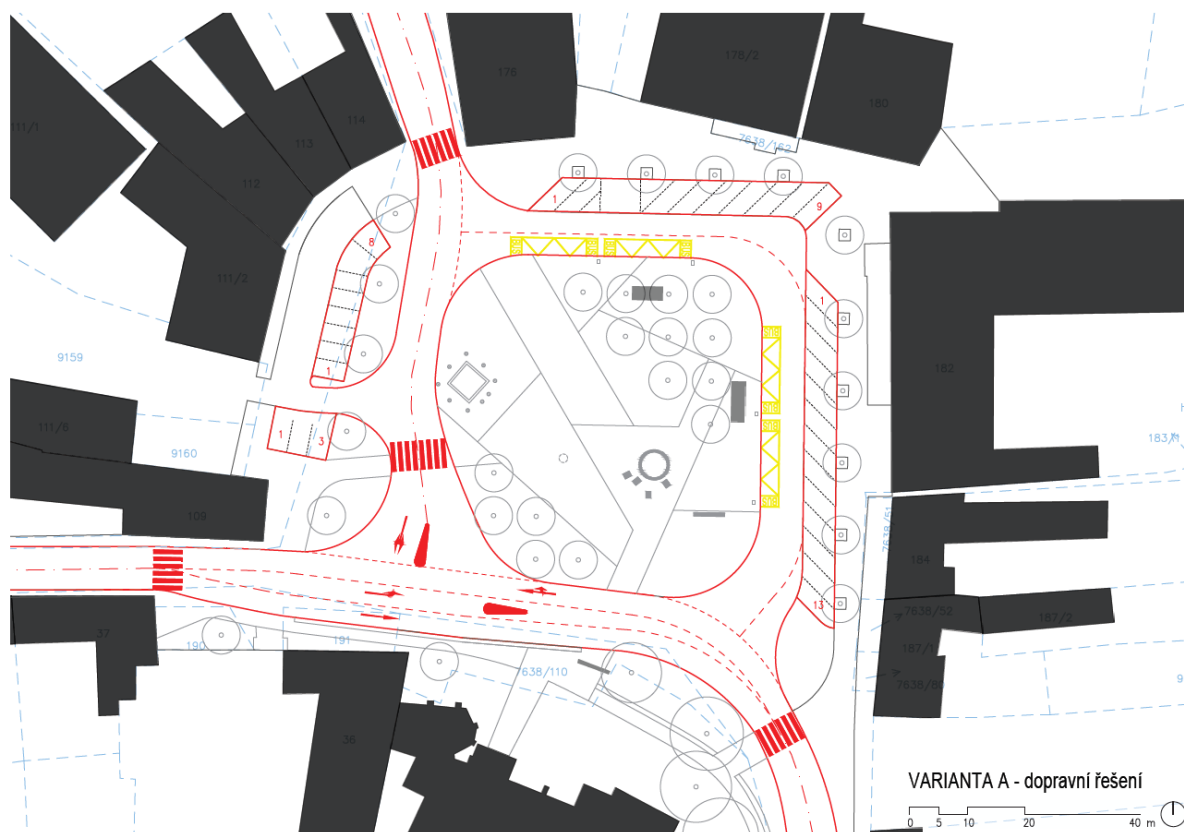
vedoucí parčíkem severně od náměstí. Vedlejší pozemní komunikaci přešly v prostoru chybějícího přechodu na jihovýchodě jednotky chodců, kdy nevyužily vyznačeného místa pro přecházení vzdáleného přes padesát metrů ve směru staničení silnice II/400. Jedinou lokací, která ztraktivňuje celý prostor a může tak přinutit kolemjdoucí strávit zde více času, je malá plocha se vzrostlými listnatými stromy před kostelem v jižní části náměstí.

4 VARIANTNÍ NÁVRHY JINÝCH AUTORŮ

V lednu roku 2024 představili Ing. Marek Holán spolu s Ing. arch. Jaroslavem Poláčkem a Bc. et Bc. Kateřinou Kaloudovou prezentaci se třemi variantami dopravních řešení na náměstí v obci Hostěradice. Výrazný směrovací ostrůvek se zvýšeným povrchem a travnatým porostem je spolu s nepřehlednými obousměrnými rameny vždy nahrazen jednou stykovou křižovatkou.

4.1 Varianta A s hlavní pozemní komunikací v trase silnice II/400

Tato varianta kromě chodníků po obvodu počítá i s pobytovou plochou v samotném středu náměstí, kde se mariánský morový sloup stává její součástí a ztraktivňuje tak celé historické jádro pro dopravu v klidu. Vedle zpevněného povrchu, který se skládá z drobné kamenné dlažby a divoké mozaiky, je samozřejmostí šterkový trávník nebo vysazení dohromady patnácti stromů v severovýchodní či jihozápadní části. Do tohoto prostoru, kde se dále nachází kašna a sedací prvky se dvěma zastávkovými přístřešky, se dá dostat jedním ze čtyř přechodů pro chodce ležícím v blízkosti chráněné památky.



Obrázek 11: Varianta A s hlavní pozemní komunikací v trase silnice II/400⁵⁷

⁵⁷ HOLÁN, Marek; POLÁČEK, Jaroslav a KALOUDOVÁ, Kateřina, 2024. *Náměstí Hostěradice*.

Hlavní pozemní komunikaci, která se ze západu stáčí jihovýchodním směrem, přetínají na obou koncích náměstí přechody pro chodce. Druhý ve směru staničení je nově navržen podél vysazené vyvýšené plochy s betonovou dlažbou a travnatým porostem. První je více posunutý na západ z důvodu následného umístění náběhového klínu.⁵⁸ V jeho délce se jízdní pruh rozděluje na průběžný a zkrácený odbočovací pruh vlevo, naproti kterému kapkovitý dělicí ostrůvek usměřňuje dopravní proudy.⁵⁹ Pokračující vodorovné značení protáhlého dopravního stínu, s vrcholem v těsné blízkosti jihovýchodního přechodu, postupně mění šířkové uspořádání hlavní silnice II/400. Chodník podél jižní strany náměstí je od komunikace oddělen živým plotem vedoucím i pod částí ponechaného pásu listnatých stromů, které před kostelem a farou doplňují další dva nové stromky.

Silnice II/413 je nyní součástí vedlejší pozemní komunikace, kde její osa ohraničuje morový sloup po jeho západní straně. Jízdní pruhy rozděluje u hrany hlavní silnice zvýšený dělicí ostrůvek kapkovitého tvaru, za kterým se v protisměru staničení nachází nově navržený přechod pro chodce. Mezi ním a původním přechodem u severozápadního zúžení náměstí se rozprostírají dvě samostatné stykové křižovatky s místními komunikacemi.

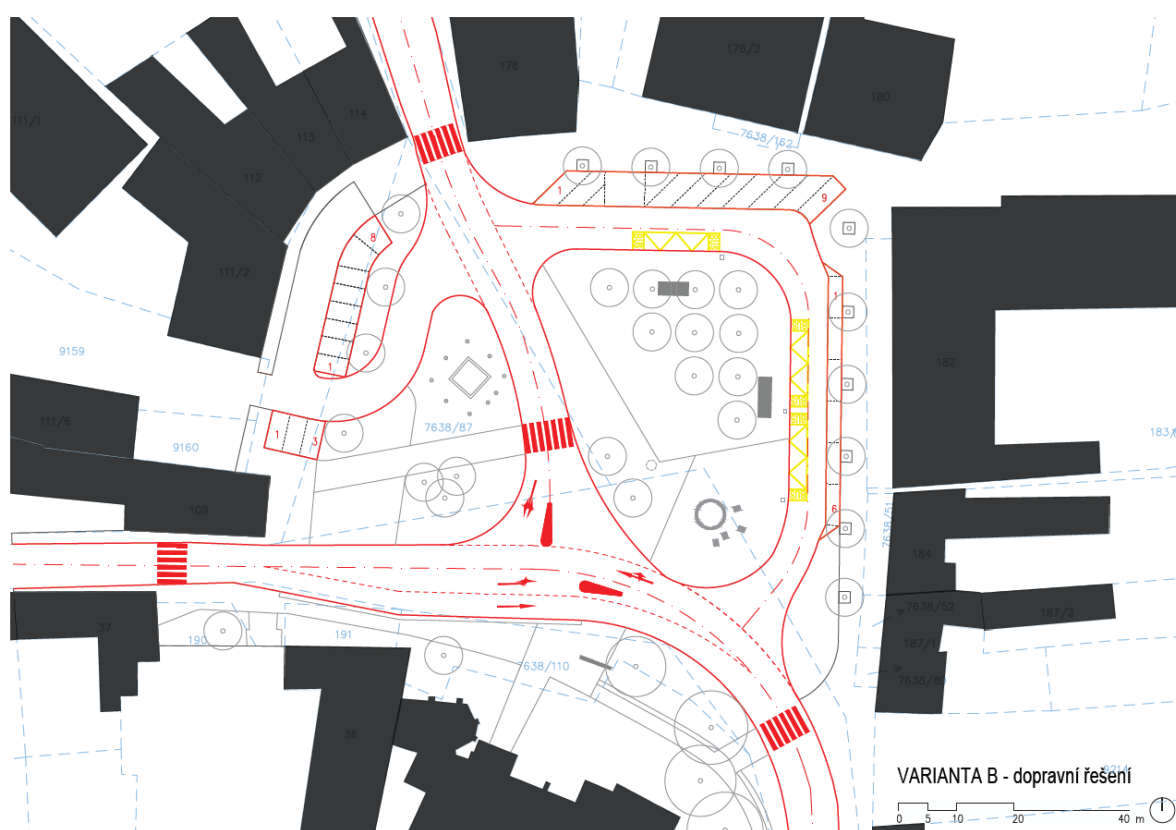
Před vydlážděným vjezdem do dvora stavební firmy lze na jižní straně nalézt tři kolmá parkovací stání, zpevněný povrch pro pohyb chodců a travnaté porosty se dvěma vysazenými stromy. Do severní plochy s podobnou skladbou a dalšími třemi porosty zasahuje neprůjezdné osmimístné parkoviště. Druhou místní komunikaci, která je po celé své délce jednosměrná, ze severu ohraničuje vjezd pro zásobovací vozy zdejšího obchodu a devět šikmých parkovacích stání se čtyřmi novými stromy. Rozcestí s místní komunikací v severovýchodním rohu náměstí je nově přehrazeno vyvýšeným širokým chodníkem s betonovou dlažbou. Východní část, končící stykovou křižovatkou se silnicí II/400, lemuje dalších třináct šikmých míst pro parkování, šest listnatých stromků a původní nabíjecí panel se stojany na kola. Celkový počet parkovacích stání na náměstí se snížil o dvanáct míst. Protější strany této místní komunikace slouží jako za sebou ležící vyhrazené jízdní pruhy, ke kterým přiléhají v pravém úhlu rozdělené nástupní hrany s celkem čtyřmi označníky autobusových zastávek.

⁵⁸ ČSN 73 6102. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. 2nd ed. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, červen 2012.

⁵⁹ TP 135. *Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích*. 3. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, duben 2017.

4.2 Varianta B s hlavní pozemní komunikací v trase silnice II/400

Druhý návrh dopravního řešení také nezapomíná na původní trasy chodníků po obvodu, ale počítá i s bezpečným převedením chodců skrze pobytovou plochou ve středu náměstí. Oproti předešlé variantě je tento prostor výrazněji rozdělen na dvě části, které rovněž propojuje jeden ze čtyř přechodů pro chodce ležící v blízkosti mariánského morového sloupu. Ten dominuje západní straně nového zpevněného povrchu z divoké mozaiky se šterkovým trávníkem a čtyřmi novými stromky, které přetíná drobná kamenná dlažba přiváděné cesty. Na protější části se navíc nachází kašna se sedacími prvky, dva zastávkové přístřešky nebo dalších dvanáct vysazených stromů.



Obrázek 12: Varianta B s hlavní pozemní komunikací v trase silnice II/400⁶⁰

Od jižní hrany hlavní pozemní komunikace je chodník oddělen pomocí živého plotu vedeného i pod částí zanechané řady listnatých stromů, kde je před farou a kostelem doplňují další dva nové stromky. Oba konce hlavní pozemní komunikace mohou pěší přejít přes přechody. Ten původní na západě se přemístil dál v protisměru staničení silnice II/400 a druhý je na jihovýchodní straně nově navržen společně s vysazenou vyvýšenou plochou z betonové

⁶⁰ HOLÁN, Marek; POLÁČEK, Jaroslav a KALOUDOVÁ, Kateřina, 2024. *Náměstí Hostěradice*.

dlažby a přilehlým travnatým porostem. Počátek náběhového klínu už tolik nezasahuje do západního zúžení náměstí, nicméně odbočovací pruh vlevo pořád zůstává zkrácený. Průběžný jízdní pruh je ve směru staničení vyosený a jeho dopravní proud za stykovou křižovatkou usměrněný zvýšeným dělicím ostrůvkem kapkovitého tvaru. Následné vodorovné značení dopravního stínu zasahuje do další blízké stykové křižovatky na hlavní silnici II/400.

Vedlejší pozemní komunikace ve větší míře kopíruje trasu silnice II/413, a tak stále vede kolem východní strany morového sloupu. Odtud se ve směru staničení vyskytuje zmíněný nově navržený přechod pro chodce, za kterým se díky kapkovitému dělicímu ostrůvku usměrnují dopravní proudy. U ponechaného přechodu v severozápadním zúžení se opět nachází průsečná křižovatka s místními komunikacemi.

Obousměrná místní komunikace je nově vydlážděna a pořád obkružuje chráněnou památku z její západní strany. Protější hranu lemují tři nové stromky a zatravněná plocha, kam zasahuje obslužná komunikace parkoviště s osmi místy. Naproti se v bezprostřední blízkosti vjezdu do dvora stavební firmy rozprostírají další tři parkovací stání. Jednosměrná místní komunikace ohraničuje pobytovou plochu náměstí, kde jsou osazeny tři označnické autobusových zastávek. Nástupní hrany jsou v pravém úhlu rozděleny na dvě části. Severní nástupiště přiléhá k prvnímu vyhrazenému pruhu a východní slouží zbylým dvěma pruhům ležícími za sebou. Po odbočení z průsečné křižovatky řidiči prvně minou čtyři vysazené stromy zakrývající devět šikmých míst pro parkování a vjezd pro zásobovací vozy. Severovýchodní roh náměstí, kudy vedla místní komunikace přehrazená sloupkem, se nově vyvýšil a předláždil na široký chodník. Odtud lze až po stykovou křižovátku se silnicí II/400 nalézt dalších šest podélných parkovacích stání, u kterých se nachází původní nabíjecí panel se stojany na kola a šest nových stromků. Celkový počet parkovacích stání na náměstí se snížil o devatenáct míst.

4.3 Varianta C s hlavní pozemní komunikací v původní trase

Koordinační situace stavby počítá s co nejmenším rozsahem úprav, kde kromě jižní strany náměstí ponechává po jeho obvodu chodníky v původním stavu. Počet ani umístění přečhodů pro chodce se také nemění.



Obrázek 13: Varianta C s hlavní pozemní komunikací v původní trase⁶¹

Hlavní pozemní komunikace vede pořád stejně a nijak nezasahuje do původního vyvýšeného ostrůvku s kamennou dlažbou a mariánským morovým sloupem. Tuto památku silnice II/413 stále objíždí z východu, kde se jízdní pruh ve směru svého staničení rozděluje na průběžný o šířce 4,1 metru a odbočovací pruh vlevo šířky 3,8 metru, který je kvůli ponechané průsečné křižovatce s místními komunikacemi zkrácený. Naproti němu se podél osy hlavní pozemní komunikace rozprostírá zvýšený dělicí ostrůvek obdélníkového tvaru široký 3 metry. Ze západní strany se před tímto ostrůvkem nachází trojúhelníkový dopravní stín vyznačený přerušovanou čarou pro pohodlné vyústění na východ nepatrně upravené stykové křižovatky s místní komunikací.

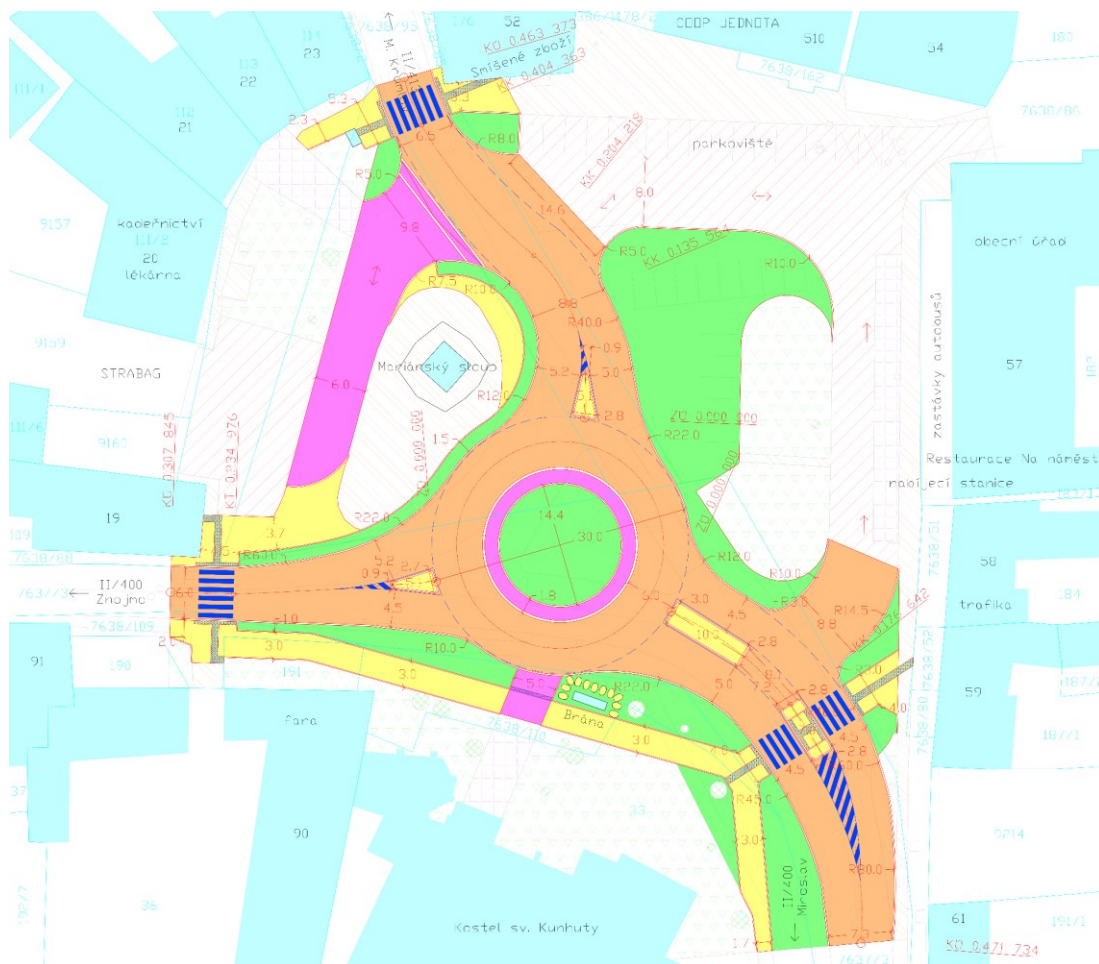
⁶¹ HOLÁN, Marek; POLÁČEK, Jaroslav a KALOUDOVÁ, Kateřina, 2024. *Náměstí Hostěradice*.

Ve směru staničení silnice II/400 se její jízdní pruh také rozšiřuje na hodnotu 4,1 metru, kde je při odbočování vpravo na vedlejší pozemní komunikaci dopravní proud usměřován dvěma protisměrnými oblouky. Díky nim jižní nároží křižovatky lemuje vysazená vyvýšená plocha s travnatým porostem. Dopravní proudy se na vedlejší pozemní komunikaci usměřují pomocí kapkovitého dělicího ostrůvku, který je v protisměru staniční silnice II/400 doplněn dopravním stínem. Mezi stykovou křižovatkou s hlavní silnicí a lehce upraveným sjezdem místní komunikace jsou jízdní pruhy široké 3,8 metru. Ten ve směru z Miroslavi do Moravského Krumlova je navíc v severovýchodním nároží usměrněn dvěma protisměrnými oblouky.

Vzhledem k absenci vedlejší větve vedlejší pozemní komunikace se zdejší zvýšený ostrůvek rozšířil až po samotnou hranu hlavní silnice. Tím vznikl dostatek prostoru pro vybudování osmnácti parkovacích stání a slepé obslužné komunikace o šířce šest metrů. Zbylou část ostrůvku stále tvoří nezpevněná plocha s travnatým porostem a jehličnatý strom využívaný jako osvětlená vánoční dekorace. Uspořádání jednosměrné části místní komunikace zůstává včetně autobusových zastávek v původním stavu. Šířka obousměrné části se zmenšila na sedm metrů a její vyústění do ponechané průsečné křižovatky s hlavní silnicí II/413 se u severozápadního zúžení náměstí pouze doplnilo vysazenou vyvýšenou plochou s travnatým porostem. Vedle ní se pořád nachází jedenáct míst pro parkování, dvě vyhrazená parkoviště či vjezd pro zásobovací vozy zdejšího obchodu. Kromě zmíněné úpravy u západního zúžení se místní komunikace lemující západní stranu dlážděného ostrůvku s mariánským morovým sloupem nijak nezměnila. Celkový počet parkovacích stání na náměstí zůstal nezměněný.

5 NÁVRH ŘEŠENÍ S POUŽITÍM OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY

Křižovatka je neodmyslitelnou součástí pozemní komunikace s koncentrací všech účastníků silničního provozu, kde může docházet k jejich možným kolizím. Kromě zajištění efektivního a bezpečného pohybu vozidel, chodců a cyklistů je proto nezbytné při návrhu uvážit i dopravní a technická hlediska, lidský činitel a ekonomické faktory. Křižovatky se dělí na mimoúrovňové a úrovňové, mezi které patří i ty okružní⁶² členěné dle stavebního uspořádání technických podmínek na miniokružní, jednopruhové a turbo-okružní. Organizace dopravy spočívá v levotočivém pohybu po okružním pásu, kde mají vozidla přednost v jízdě. Kvůli minimalizaci nehod a zachování kapacity se paprsky okružní křižovatky stávají vedlejšími pozemními komunikacemi, kam je vjezd či výjezd usměrněn vždy odbočením vpravo.⁶³



Obrázek 14: Návrh řešení s použitím okružní křižovatky

⁶² ČSN 73 6102. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. 2nd ed. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, červen 2012.

⁶³ TP 135. *Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích*. 3. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, duben 2017.

Nejdříve byla provedena vlastní fotodokumentace a zaměření současného stavu sledované lokace pomocí GNSS Geomax Zenith16. Data byla načtena do programu Autodesk AutoCAD 2025, kde se dále zpracovaly na podkladu katastrální mapy z portálu ČÚZK.⁶⁴ Díky aplikaci Autodesk Vehicle Tracking se nakonec vykonala analýza vlečných křivek dálkového a linkového autobusu délky 12 metrů a nákladní návěsové soupravy dlouhé 16,5 metru.

5.1 Křižovatka

Návrh počítá s jednopruhovou okružní křižovatkou, u které se na vjezdu, výjezdu i okružním pásu nachází vždy jeden jízdní pruh. Střed křižovatky leží poblíž jihozápadního vrcholu stávajícího směrovacího ostrůvku trojúhelníkového tvaru. Zvýšený středový ostrov s nezpevněným povrchem a travnatým porostem uzavírá betonový obrubník šířky 15 centimetrů.

Tabulka 7: Šířkové uspořádání navrhované okružní křižovatky

DEFINICE	ZNAČKA	ROZMĚR [m]
Vnější průměr jednopruhové okružní křižovatky	D	30,0
Šířka okružního pásu	a_{op}	6,0
Šířka prstence	a_p	1,8
Průměr nezpevněné části středového ostrova	D_{so}	14,4

Silniční přídlažba široká 25 cm ohraničuje prstenec z žulové dlažby tloušťky 15 cm, který slouží pro překonání křižovatky hlavně přívěsovým a návěsovým soupravám. Vnější okraj asfaltobetonového okružního pásu lemují 15 cm široký betonový obrubník, kde k němu z druhé strany přiléhá zelený pás s travním porostem.⁶⁵ Na jižní části ho však přetíná zanechaná příjezdová cesta kostela z betonové zámkové dlažby tloušťky 8 centimetrů. Jelikož se náměstí nachází ve svahu, je okružní pás navržen v nakloněné rovině, jehož odvodnění zajišťují ze západu na východ uliční vpusti dešťové kanalizace.

⁶⁴ Katastrální mapa ČR ve formátu DXF distribuovaná po katastrálních územích (KM-KU-DXF), c2024. Online. ČÚZK. Dostupné z: <https://services.cuzk.cz/dxf/ku/>. [cit. 2024-05-13].

⁶⁵ VL 3 – Křižovatky. *Vzorové listy staveb pozemních komunikací*. 3. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, duben 2012.

5.2 Navazující paprsky a přechody pro chodce

Kapacitu vjezdu ovlivňuje vzdálenost mezi větvemi paprsků okružní křižovatky, které rozdělují vyvýšené dělicí ostrůvky z betonové zámkové dlažby tloušťky 6 cm a silničního betonového obrubníku šířky 15 centimetrů. Nově navržené i současné přechody pro chodce se na přilehlých chodnících v návrhu opatřily hmatovou reflexní dlažbou tloušťky 6 centimetrů.⁶⁶

Tabulka 8: Šířkové uspořádání paprsků okružní křižovatky

PAPRSEK	DEFINICE	ROZMĚR [m]
II/400 Znojmo	Šířka vjezdu do JOK	4,5
	Poloměr zaoblení nároží vjezdu do JOK	10,0
	Šířka výjezdu z JOK	5,2
	Poloměr zaoblení nároží výjezdu z JOK	22,0
	Šířka dělicího ostrůvku	0,9 – 2,7
	Délka dělicího ostrůvku	5,1
	Délka přechodu pro chodce	6,0
II/400 Miroslav	Šířka vjezdu do JOK	4,5
	Poloměr zaoblení nároží vjezdu do JOK	12,0
	Šířka výjezdu z JOK	4,5 – 5,0
	Poloměr zaoblení nároží výjezdu z JOK	22,0
	Šířka dělicího ostrůvku	2,8 – 3,0
	Délka dělicího ostrůvku	10,0
	Délka přechodů pro chodce	4,5 + 4,5
	Šířka dělicího a ochranného ostrůvku	2,8
	Délka dělicího a ochranného ostrůvku	7,0
II/413 Moravský Krumlov	Šířka vjezdu do JOK	5,2
	Poloměr zaoblení nároží vjezdu do JOK	12,0
	Šířka výjezdu z JOK	5,0
	Poloměr zaoblení nároží výjezdu z JOK	22,0
	Šířka dělicího ostrůvku	0,9 – 2,8
	Délka dělicího ostrůvku	5,1
	Délka přechodu pro chodce	6,5

⁶⁶ Revize TP 133. *Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*. 2. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, červenec 2013.

Západní paprsek se směrem do Znojma postupně zužuje až na původní šířku silnice II/400 s hodnotou 6 metrů. Přechod pro chodce byl posunut o přibližně 3 metry blíže k okružní křižovatce, kde je nově široký 4 metry. Legální využívání zajišťuje nově vysazený zelený pás končící až v jeho bezprostřední blízkosti. Jihovýchodní paprsek je ve směru staničení silnice II/400 oddělen dalším dělicím ostrůvkem, přes který vede nově navržený přechod pro chodce. Vydlážděný ochranný ostrůvek kromě silničního betonového obrubníku šířky 15 cm disponuje i 10 cm širokým betonovým obrubníkem. Pozemní komunikace směřující do Miroslavi se poté zužuje na stávající šířku 7,3 metru. Přechod pro chodce na severozápadním paprsku zaujímá stejnou délku o hodnotě 6,5 metru, nicméně je přemístěn o zhruba 3 metry ve směru staničení silnice II/413. Odtud až po zmíněnou hranici úprav na jihovýchodě je vozovka opět ohraničena travnatými plochami.⁶⁷

5.3 Návaznost ostatních ploch

Chodníky po obvodu náměstí zůstaly bez větších změn. U severozápadního zúžení byl při pohledu na sever levý prostor kvůli usměrnění dopravy v klidu rozšířen. Cesta pro pěší kopírující trasu silnice II/400 se posunula blíže ke kostelu, kde je nyní rozlehlejší. Svým přímým směrem navádí lidi k přechodům pro chodce mezi západní a jihovýchodní komunikací, odkud se dále stáčí na jih a navazuje na původní šířkové uspořádání.

Z jihovýchodního paprsku okružní křižovatky se mezi dopravními ostrůvky stále odpojuje obslužná místní komunikace, která je v této části jednosměrná. V návrhu se upravil pouze její výjezd, kde je díky novému přechodu pro chodce dopravní proud usměrněn vysazenou vyvýšenou plochou s travnatým porostem. Zásluhou chybějící vedlejší větve vedlejší pozemní komunikace se rozloha přiléhajícího ostrůvku s trávou u západní hrany popisované silnice zvětšila. Jeho využití je spolu s návrhem přemístění parkoviště předmětem další studie. Jelikož se zdejší počet parkovacích stání snížil o šestnáct míst, nabízí se ho nahradit využitím blízkého prostranství severně od náměstí, kam vede již vystavěná stezka pro pěší.

V bezprostřední blízkosti severozápadního zúžení se stále nachází průsečná křižovatka. Osm metrů široký výjezd již obousměrné místní komunikace je z východu usměrněn vysazeným vyvýšeným nárožím s nezpevněnou plochou, kam lze přehledně umístit dopravní značku upravující přednost. Bohužel kvůli místní zástavbě jsou rozhledové poměry pořád

⁶⁷ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, leden 2006.

ztížené, a proto je tu nutné ponechat dopravní vypouklé zrcadlo situované na kraji ostrůvku s morovým sloupem.

Dopravní proudy protějšší místní komunikace jsou také usměrněny dalším travnatým vysazeným nárožím. Řeší se zde pouze pojízdný prostor, který je nově vyvýšen žulovou dlažbou tloušťky 15 centimetrů. Vyústění na silnici II/413 u západního zúžení se ruší a nahrazuje ho dodlážděná plocha pro pěší, kteří se tak mohou bezpečně dostat na zvětšenou setkávací zónu u mariánského morového sloupu. Díky dostatečné šířce zeleného pásu přiléhajícího k okružní křižovatce je zamezeno nežádoucímu zkracování trasy a nebezpečnému přecházení silnice II/413. Další část náměstí se tak stává atraktivnější, kde je veřejný prostor kvalitnější.

ZÁVĚR

Oproti stávající vidlicové křižovatce se zalomenou předností, kde se vedlejší pozemní komunikace větví na obousměrná ramena, jednopruhová okružní křižovatka ruší všechny křížné kolizní body a ponechává pouze ty přípojně s odbočnými. Díky vyloučené možnosti odbočit vlevo se dosáhlo příznivých rozhledových poměrů, u kterých se řidiči musí na vjezdu rozhlížet pouze jedním směrem. Z dopravního průzkumu autora potvrzující výsledky celostátního sčítání dopravy vyplývá, že intenzita dopravy je menší na silnici II/413, která je aktuálně součástí hlavní pozemní komunikace. Tento problém však řeší fakt, že se všechny paprsky okružní křižovatky stávají vedlejšími pozemními komunikacemi. Komplikovanost přednosti v jízdě je tak zpřehledněna stejně jako následné rozmístění svislého dopravního značení, jehož počet se oproti současnému stavu rozhodně zmenší.

Účel této bakalářské práce splňuje navržená okružní křižovatka, která minimalizuje nehodovost a zvyšuje kapacitu na probíhajících komunikacích. Šířkové uspořádání přiměřené k místním poměrům zde nutí řidiče snížit jízdní rychlosti, což zapříčiňuje zklidnění dopravy. Plynulejší a rovnoměrnější provoz zvyšuje bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] *Obec*, c2024. Online. Kamenný Přívoz. Dostupné z: <https://www.kamennyprivoz.cz/>. [cit. 2024-05-08].
- [2] *Dálnice D3, Jílové – Hostěradice*, c2023. Online. In: Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/44/infoletak_d3-0302-jilove-hosteradice.pdf?t=2022-09-28%2014:31:00.143](https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/44/infoletak_d3-0302-jilove-hosteradice.pdf?t=2022-09-28%2014:31:00.143). [cit. 2024-05-08].
- [3] *O kraji*, c2020. Online. Jihomoravský kraj. Dostupné z: <https://www.jmk.cz/content/10870>. [cit. 2024-04-15].
- [4] *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].
- [5] *Relace: Hitlerova dálnice (1426545)*, c2024. Online. OpenStreetMap. Dostupné z: <https://www.openstreetmap.org/relation/1426545>. [cit. 2024-04-15].
- [6] *Charakteristika okresu Znojmo*, c2022. Online. Český statistický úřad. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/charakteristika_okresu_znojmo. [cit. 2024-04-15].
- [7] *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].
- [8] *Obchvat Znojma a silnice Znojmo – Hatě: základní souhrnné informace*, c2017. Online. Znojmo. Dostupné z: <https://www.znojmocity.cz/obchvat%2Dznojma%2Da%2Dsilnice%2Dznojmo%2Dhate%2Dzakladni%2Dsouhrnne%2Dinformace/d-53602>. [cit. 2024-04-15].
- [9] *O obci*, c2024. Online. Obec Hostěradice. Dostupné z: <https://www.hosteradice.cz/o-obci-2>. [cit. 2024-04-15].
- [10] *Zastupitelstvo obce*, c2024. Online. Obec Hostěradice. Dostupné z: <https://www.hosteradice.cz/obecni-urad-2/zastupitelstvo-obce>. [cit. 2024-04-15].
- [11] *O mně a mém týmu*, c2024. Online. JIRI Prochazka. Dostupné z: <https://www.jiribjp.cz/about/>. [cit. 2024-04-15].
- [12] *Spolky a sdružení*, c2024. Online. Obec Hostěradice. Dostupné z: <https://www.hosteradice.cz/spolky-a-druzeni>. [cit. 2024-04-15].

- [13] *O svazku*, c2024. Online. Kanalizace Hostěradice, Skalice, Morašice. Dostupné z: <https://dsokhsm.hosteradice.cz/>. [cit. 2024-04-15].
- [14] *O regionu*, c2024. Online. Mikroregion Miroslavsko. Dostupné z: <https://www.miroslavsko.cz/>. [cit. 2024-04-15].
- [15] *Vnější havarijní plány*, c2024. Online. HZS Kraje Vysočina. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/vnejsi-havarijni-plany-vnejsi-havarijni-plany.aspx>. [cit. 2024-04-17].
- [16] *Seznam geomorfologických celků v Česku*, 2024. Online. In: Wikipedia: the free encyclopedia. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, c2001-2024. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_geomorfologick%C3%BDch_celk%C5%AF_v_%C4%8Cesku. [cit. 2024-04-17].
- [17] *Zatopený lom Hostěradice*, c2024. Online. Kudyznudy.cz CzechTourism. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/zatopeny-lom-hosteradice>. [cit. 2024-04-15].
- [18] *Správci vodních toků*, c2021. Online. Ministerstvo zemědělství. Dostupné z: <https://eagri.cz/public/portal/mze/voda/spravci-vodnich-toku>. [cit. 2024-04-15].
- [19] *Hostěradice*, c2024. Online. Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?l=0&source=muni&id=6037&ds=1&x=16.2676171&y=48.9552686&z=13&ovl=1>. [cit. 2024-04-17].
- [20] *Stříbrný vrch*, c2024. Online. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Dostupné z: https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/zchru/index.php?SHOW_ONE=1&ID=2069. [cit. 2024-04-15].
- [21] *U kapličky*, c2024. Online. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Dostupné z: https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/zchru/index.php?SHOW_ONE=1&ID=2145. [cit. 2024-04-15].
- [22] *Oleksovická mokřina*, c2024. Online. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Dostupné z: https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/zchru/index.php?SHOW_ONE=1&ID=1897. [cit. 2024-04-15].
- [23] *O obci*, c2024. Online. Obec Hostěradice. Dostupné z: <https://www.hosteradice.cz/o-obci-2>. [cit. 2024-04-15].

- [24] *Památkový katalog*, c2015. Online. Národní památkový ústav. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/uskp/podle-relevance/1/seznam/?h=host%C4%9Bradice&chranenoTed=1&hlObj=1&fulltext>. [cit. 2024-04-15].
- [25] *Hostěradické podzemí*, c2016. Online. Hrady.cz Cestujte s přehledem. Dostupné z: <https://www.hrady.cz/hostradicke-podzemi-hosteradice>. [cit. 2024-04-15].
- [26] *Veřejný dálkový přístup k datům RÚIAN*, c2021-2022. Online. Český úřad zeměměřický a katastrální. Dostupné z: <https://vdp.cuzk.cz/vdp/ruian/orp/1651>. [cit. 2024-04-17].
- [27] *Hostěradice*, c2024. Online. Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=HOST%C4%9ARADICE&source=muni&id=6037&ds=2&x=16.2671021&y=48.9551897&z=13>. [cit. 2024-04-17].
- [28] *S41*, c2023. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://content.idsjmk.cz/jrady24/S41.pdf>. [cit. 2024-04-17].
- [29] *Miroslav (LKMIRO)*, c2024. Online. Databáze letišť. Dostupné z: <https://www.dl.cz/LKMIRO>. [cit. 2024-04-17].
- [30] *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].
- [31] *Silnice II/400*, c2024. Online. In: Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=II%2F400&source=area&id=927814&ds=2&x=16.1014422&y=48.9842821&z=11>. [cit. 2024-04-15].
- [32] *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].
- [33] *Silnice II/413*, c2024. Online. In: Mapy.cz. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=II%2F413&source=area&id=927828&ds=2&x=16.1458495&y=48.9407711&z=11>. [cit. 2024-04-15].
- [34] *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].

- [35] *Silnice II/397*, c2024. Online. In: *Mapy.cz*. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=II%2F397&source=area&id=927811&ds=2&x=16.2722614&y=48.8611726&z=11>. [cit. 2024-04-15].
- [36] *Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace)*, c2024. Online. Geoportál ŘSD. Dostupné z: https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/. [cit. 2024-04-15].
- [37] *Hostěradice*, c2024. Online. *Mapy.cz*. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=HOST%C4%9ARADICE&source=muni&id=6037&ds=2&x=16.2671021&y=48.9551897&z=13>. [cit. 2024-04-17].
- [38] *Kontakt & info*, c2024. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/a/ids-jmk.html>. [cit. 2024-04-15].
- [39] *158*, c2024. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://content.idsjmk.cz/jrady24/240402/158.pdf>. [cit. 2024-04-15].
- [40] *432*, c2023. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://content.idsjmk.cz/jrady24/432.pdf>. [cit. 2024-04-15].
- [41] *810*, c2023. Online. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://content.idsjmk.cz/jrady24/810.pdf>. [cit. 2024-04-15].
- [42] *Letecký snímek náměstí v obci Hostěradice*, c2024. Online. In: *Mapy.cz*. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?l=0&x=16.2591205&y=48.9504884&z=19>. [cit. 2024-04-21].
- [43] Revize TP 65. *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*. 3. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, červenec 2013.
- [44] VL 6.1 – Svislé dopravní značky. *Vzorové listy staveb pozemních komunikací*. 4. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, červenec 2019.

- [45] *Mapa přehledu nehod v silničním provozu za období 1. 1. 2006 až 31. 3. 2024 na území dle souřadnic*, c2024. Online. In: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=29nh>. [cit. 2024-05-06].
- [46] *Přehled nehod v silničním provozu za období 1. 1. 2006 až 31. 3. 2024 na území dle souřadnic z mapy*, c2024. Online. In: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://nehody.cdv.cz/temp/prehled_20240418104313_8342b6f7d4a74fe08ad409cdc7864569.pdf. [cit. 2024-04-18].
- [47] *Nehoda 61306090217*, c2009. Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306090217>. [cit. 2024-04-18].
- [48] *Nehoda 61306190465*, c2019. Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306190465>. [cit. 2024-04-18].
- [49] *Nehoda 61306220140*, c2022. Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306220140>. [cit. 2024-04-18].
- [50] *Nehoda 61306190448*, c2019. Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306190448>. [cit. 2024-04-18].
- [51] *Nehoda 61306200100*, c2020. Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306200100>. [cit. 2024-04-18].
- [52] *Nehoda 61306150519*, c2015. Online. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=61306150519>. [cit. 2024-04-18].
- [53] *Základní informace k celostátnímu sčítání dopravy 2020*, c2022. Online. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/informations/default.aspx. [cit. 2024-04-28].
- [54] *Podrobné výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2020*, c2022. Online. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/shop/default.aspx. [cit. 2024-04-28].
- [55] *Tabulka sčítacího úseku 6-4276*, c2022. Online. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/intenzitytable/default.aspx?s=6-4276. [cit. 2024-04-25].

- [56] *Tabulka sčítacího úseku 6-3750*, c2022. Online. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/intenzitytable/default.aspx?s=6-3750. [cit. 2024-04-25].
- [57] HOLÁN, Marek; POLÁČEK, Jaroslav a KALOUDOVÁ, Kateřina, 2024. *Náměstí Hostěradice*.
- [58] ČSN 73 6102. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. 2nd ed. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, červen 2012.
- [59] TP 135. *Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích*. 3. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, duben 2017.
- [60] HOLÁN, Marek; POLÁČEK, Jaroslav a KALOUDOVÁ, Kateřina, 2024. *Náměstí Hostěradice*.
- [61] HOLÁN, Marek; POLÁČEK, Jaroslav a KALOUDOVÁ, Kateřina, 2024. *Náměstí Hostěradice*.
- [62] ČSN 73 6102. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. 2nd ed. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, červen 2012.
- [63] TP 135. *Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích*. 3. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, duben 2017.
- [64] *Katastrální mapa ČR ve formátu DXF distribuovaná po katastrálních územích (KM-KU-DXF)*, c2024. Online. ČÚZK. Dostupné z: <https://services.cuzk.cz/dxf/ku/>. [cit. 2024-05-13].
- [65] VL 3 – Křižovatky. *Vzorové listy staveb pozemních komunikací*. 3. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, duben 2012.
- [66] Revize TP 133. *Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*. 2. verze. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, červenec 2013.
- [67] ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, leden 2006.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Rozhledové poměry

Příloha B: Svislá dopravní značení

Příloha C: Směrový dopravní průzkum – odpoledne

Příloha D: Směrový dopravní průzkum – ráno

Příloha E: Koordinační situační výkres C.1

Příloha F: Výkres vlečných křivek D.1a

Příloha G: Výkres vlečných křivek D.1b

Příloha H: Výkres vlečných křivek D.1c

Příloha CH: Výkres vlečných křivek D.2a

Příloha I: Výkres vlečných křivek D.2b

Příloha J: Výkres vlečných křivek D.2c

PŘÍLOHA A: Rozhledové poměry



Při koncentraci dopravy se rozhledové poměry na vedlejších větvích stávají nepřehlednými.
Zdroj: Vlastní zpracování.

PŘÍLOHA B: Svislá dopravní značení



Vzájemná vzdálenost mezi dopravními značkami neumožňuje jejich včasné vnímání.
Zdroj: Vlastní zpracování.

PŘÍLOHA C: Směrový dopravní průzkum – odpoledne

Název	Směr	SKladba	15:15 – 15:30	15:30 – 15:45	15:45 – 16:00	16:00 – 16:15	16:15 – 16:30	16:30 – 16:45	16:45 – 17:00	17:00 – 17:15	Celkem sklادba	SKladba hodina	Celkem hodina	
II/400 Znojmo (hlavní PK)	směr M. Krumlov	M	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
		O	14	15	24	18	12	16	17	17	13	129	71	76
		D	1	0	1	2	2	2	2	2	2	12	4	
		N	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	
		A	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	
	směr Znojmo	K	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0
		M	2	1	1	1	1	1	0	0	2	7	4	
		O	18	24	15	19	18	14	17	17	7	132	76	92
		D	3	3	1	3	3	3	3	2	1	19	10	
		N	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
II/400 Miroslav (vedlejší PK)	směr Znojmo	A	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	1	
		K	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	
		M	0	1	2	0	0	0	0	1	0	6	3	
		O	31	23	22	24	29	22	30	30	29	210	100	121
		D	3	5	3	4	2	3	3	1	1	22	15	
	směr M. Krumlov	N	0	2	0	0	1	1	1	0	0	4	2	
		A	1	0	0	0	1	1	1	0	0	3	1	
		K	0	0	0	0	0	1	1	1	0	2	0	
		M	1	0	1	0	0	0	0	0	2	2	2	
		O	11	12	10	10	9	10	10	10	8	80	43	54
II/413 M. Krumlov (hlavní PK)	směr Miroslav	D	2	1	0	1	0	0	4	3	11	4		
		N	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
		A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		K	0	2	1	1	1	1	0	0	0	5	4	
		M	0	1	0	0	1	1	1	1	0	3	1	
	směr Znojmo	O	15	11	10	15	9	8	11	11	8	87	51	61
		D	1	2	2	1	0	1	1	1	2	10	6	
		N	0	0	0	1	0	0	1	1	1	3	1	
		A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		K	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	
II/413 M. Krumlov (hlavní PK)	směr Znojmo	M	0	0	0	0	0	0	2	1	3	0	0	
		O	17	15	19	23	22	15	13	13	17	141	74	96
		D	4	3	2	7	2	0	0	1	1	20	16	
		N	3	0	1	0	0	0	0	0	0	4	4	
		A	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	
	směr Miroslav	K	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	
		M	0	1	0	0	1	1	1	0	0	3	1	
		O	15	11	10	15	9	8	11	11	8	87	51	
		D	1	2	2	1	0	1	1	1	2	10	6	
		N	0	0	0	1	0	0	1	1	1	3	1	

Křížovatka	stývková (do 20 km)
Stanoviště	Hosťěradice
Datační průzkumu	21.02.2024
Den týdne	středa
Měsíc	únor
Období roku	zimní
Doba průzkumu	15:15 – 17:15

M	motocykly	10
O	osobní vozidla	415
D	lehká nákladní vozidla (dobřívky)	55
N	těžká nákladní vozidla	9
A	autobusy	4
K	nákladní soupravy (kamiony)	7

Skladba vozidel směrového dopravního průzkumu v době odpolední dopravní špičky.

Zdroj: Vlastní zpracování, v programu Microsoft Excel.

PŘÍLOHA D: Směrový dopravní průzkum – ráno

Název	Směr	Skladba	6:05 – 6:20	6:20 – 6:35	6:35 – 6:50	6:50 – 7:05	7:05 – 7:20	7:20 – 7:35	7:35 – 7:50	7:50 – 8:05	Celkem skladba	Skladba hodina	Celkem hodina	
II/400 Znojmo (hlavní PK)	směr M. Krumlov	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		O	15	17	11	12	15	13	18	15	116	55	73	
		D	1	2	0	3	1	3	5	5	6	21	6	
		N	1	2	1	1	5	0	1	1	1	12	9	
		A	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
	směr Znojmo	K	1	2	0	0	0	0	1	1	0	5	2	2
		M	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	2	
		O	19	24	33	14	26	14	14	11	10	151	97	120
		D	3	4	4	2	4	3	3	1	3	24	14	14
		N	1	2	1	0	0	3	2	1	2	12	6	6
II/400 Miroslav (vedlejší PK)	směr Znojmo	A	0	0	1	0	0	2	0	1	4	1	1	
		K	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
		M	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
		O	12	13	12	15	7	12	7	7	6	84	47	62
		D	1	3	0	0	1	3	2	2	0	10	4	4
	směr M. Krumlov	N	0	0	0	0	4	0	0	5	1	5	4	5
		A	0	1	2	2	0	0	0	1	0	6	5	6
		K	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1
		M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		O	3	5	9	5	7	3	8	8	6	46	26	33
II/413 M. Krumlov (hlavní PK)	směr Miroslav	D	1	4	1	0	0	1	0	0	3	10	5	41
		N	1	1	0	0	1	0	0	0	3	6	2	2
		A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	směr Znojmo	O	10	6	15	4	7	4	4	12	6	64	32	41
		D	4	2	2	2	2	0	0	2	2	16	8	8
		N	0	0	1	0	0	1	1	0	0	2	1	1
		A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II/413 M. Krumlov (hlavní PK)	směr Znojmo	M	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
		O	18	21	9	7	16	14	12	12	8	105	53	68
		D	3	3	4	1	1	1	1	1	2	16	9	9
		N	2	1	1	1	1	2	2	1	1	11	4	4
		A	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1
	směr M. Krumlov	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		O	96	113	110	71	103	79	86	77	735	397	397	
		D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

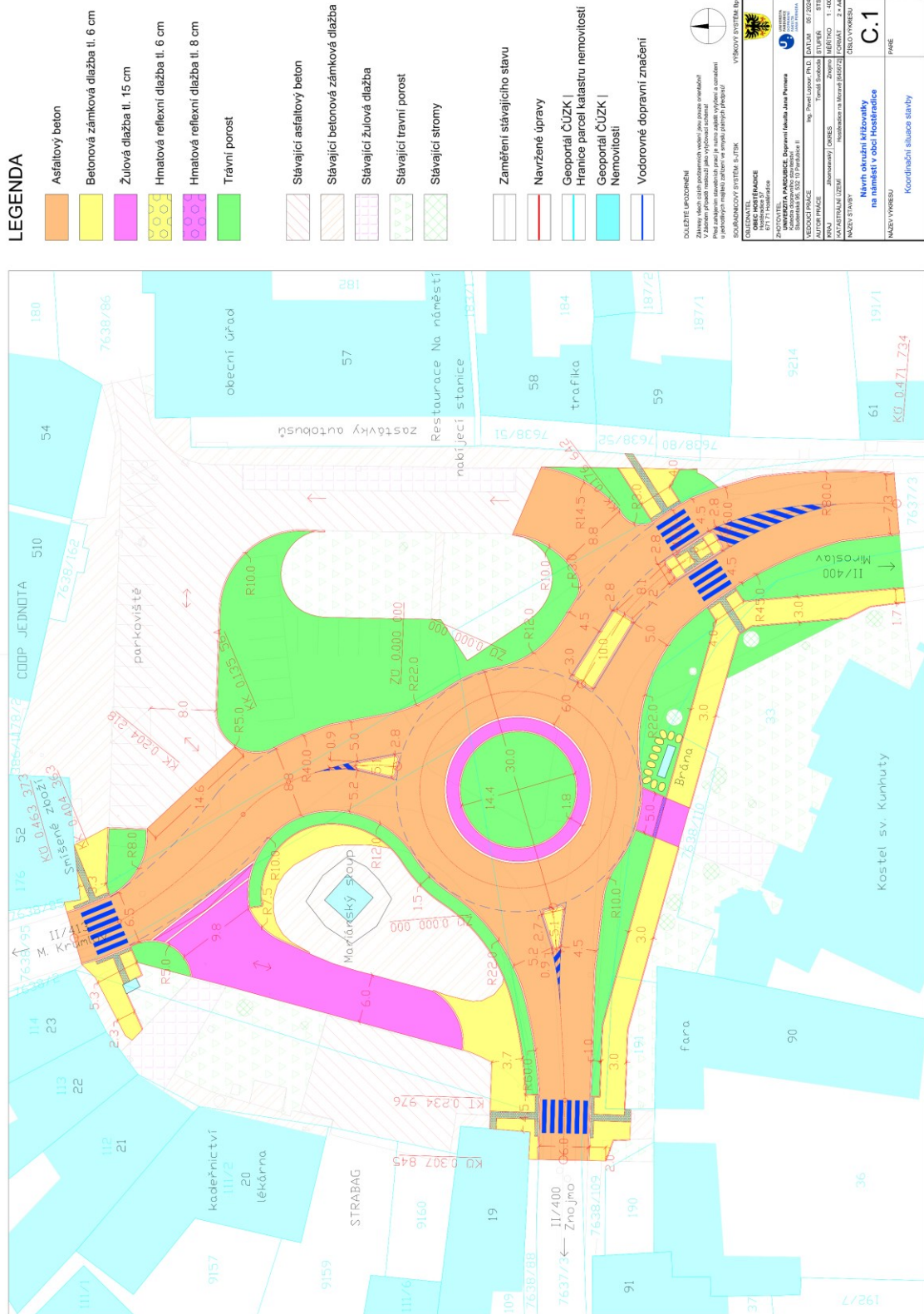
M	motocykly	3
O	osobní vozidla	310
D	lehká nákladní vozidla (dodávky)	46
N	těžká nákladní vozidla	26
A	autobusy	8
K	nákladní soupravy (kamiony)	4

Křivčava	stýková (do 20 km)
Stavovské	Hosťradice
Data průzkumu	22.02.2024
Den týdne	čtvrtek
Měsíc	únor
Období roku	zimní
Doba průzkumu	6:05 – 8:05

Skladba vozidel směrového dopravního průzkumu v době ranní dopravní špičky.

Zdroj: Vlastní zpracování, v programu Microsoft Excel.

PŘÍLOHA E: Koordinační situační výkres C.1



LEGENDA

- Asfaltový beton
- Betonová zámková dlažba tl. 6 cm
- Žulová dlažba tl. 15 cm
- Hmatová reflexní dlažba tl. 6 cm
- Hmatová reflexní dlažba tl. 8 cm
- Travní porost
- Stávající asfaltový beton
- Stávající betonová zámková dlažba
- Stávající žulová dlažba
- Stávající travní porost
- Stávající stromy
- Změření stávajícího stavu
- Navržené úpravy
- Geoportál ČÚŽK I
- Hrnce parcel katastru nemovitostí
- Geoportál ČÚŽK I
- Nemovitosti
- Vodorné dopravní značení

OBECNÍ ÚŘAD
671 71 Hostěradice

UNIVERZITA PAVLA PRÁG
Katedra architektury
Strojírenská 31, 160 00 Praha 6

VEDOUCE PRÁCE
Ing. Pavel Lopot, Ph.D. | DATUM: 10. 02. 2024

JAKO PRÁCE
Titul: Ing. | UČESNÍ: 1 | 818

KATEDRA
Katedra architektury | ÚZEMNÍ: 2 | 4.4

NÁZEV PRÁCE
Návrh okružní křižovatky na náměstí v obci Hostěradice

NÁZEV VÝKRESU
C.1

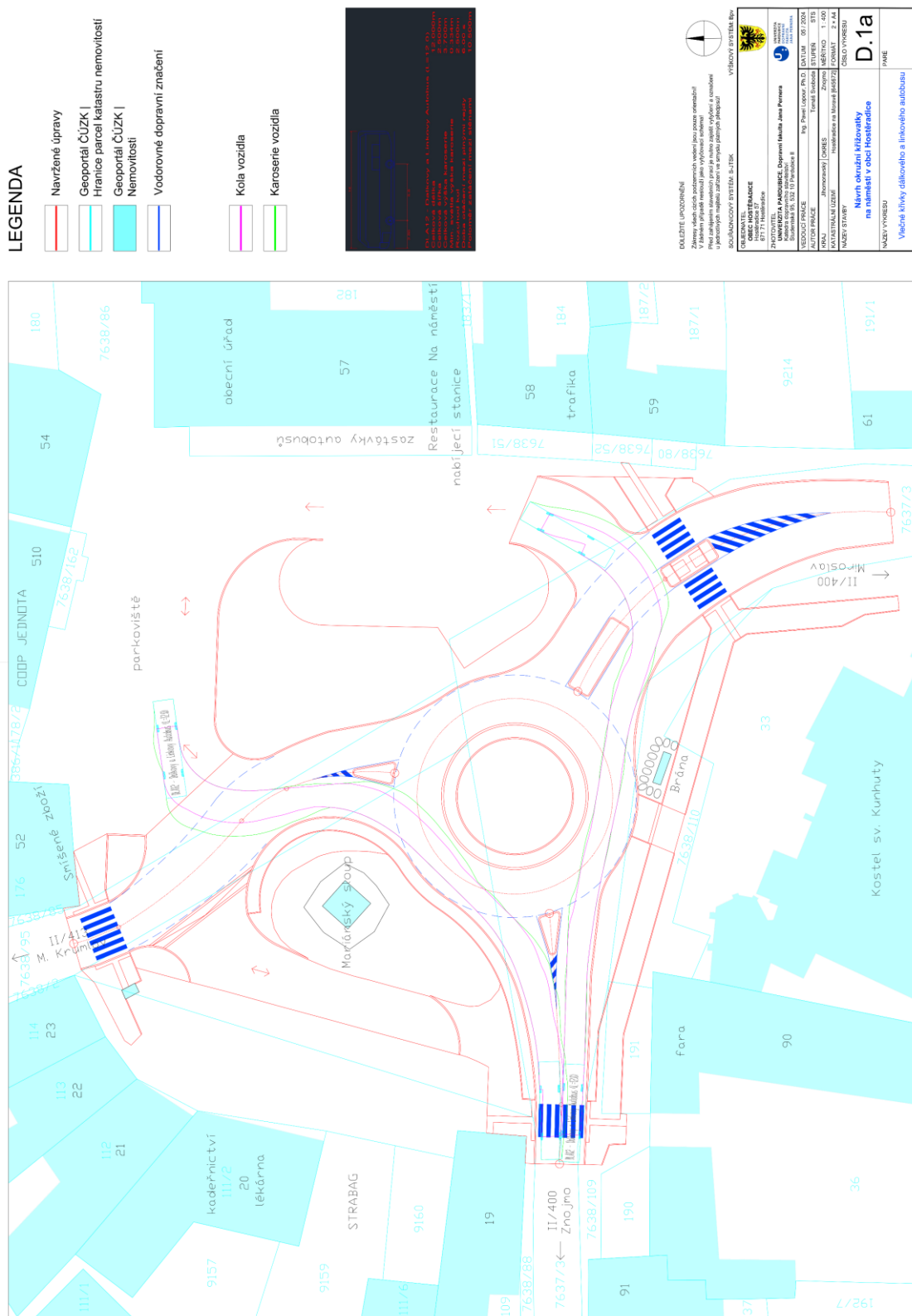
PRÁCE
Koordináční situační výkres

POUŽITÉ UPOZORNĚNÍ:
1 Zobrazení stavu stávajícího stavu
2 Zobrazení návrhu stavu
3 Zobrazení hranice parcel katastru nemovitostí
4 Zobrazení hranice parcel katastru nemovitostí
5 Zobrazení hranice parcel katastru nemovitostí
6 Zobrazení hranice parcel katastru nemovitostí
7 Zobrazení hranice parcel katastru nemovitostí
8 Zobrazení hranice parcel katastru nemovitostí
9 Zobrazení hranice parcel katastru nemovitostí
10 Zobrazení hranice parcel katastru nemovitostí

Koordináční situace návrhu okružní křižovatky na náměstí v obci Hostěradice.

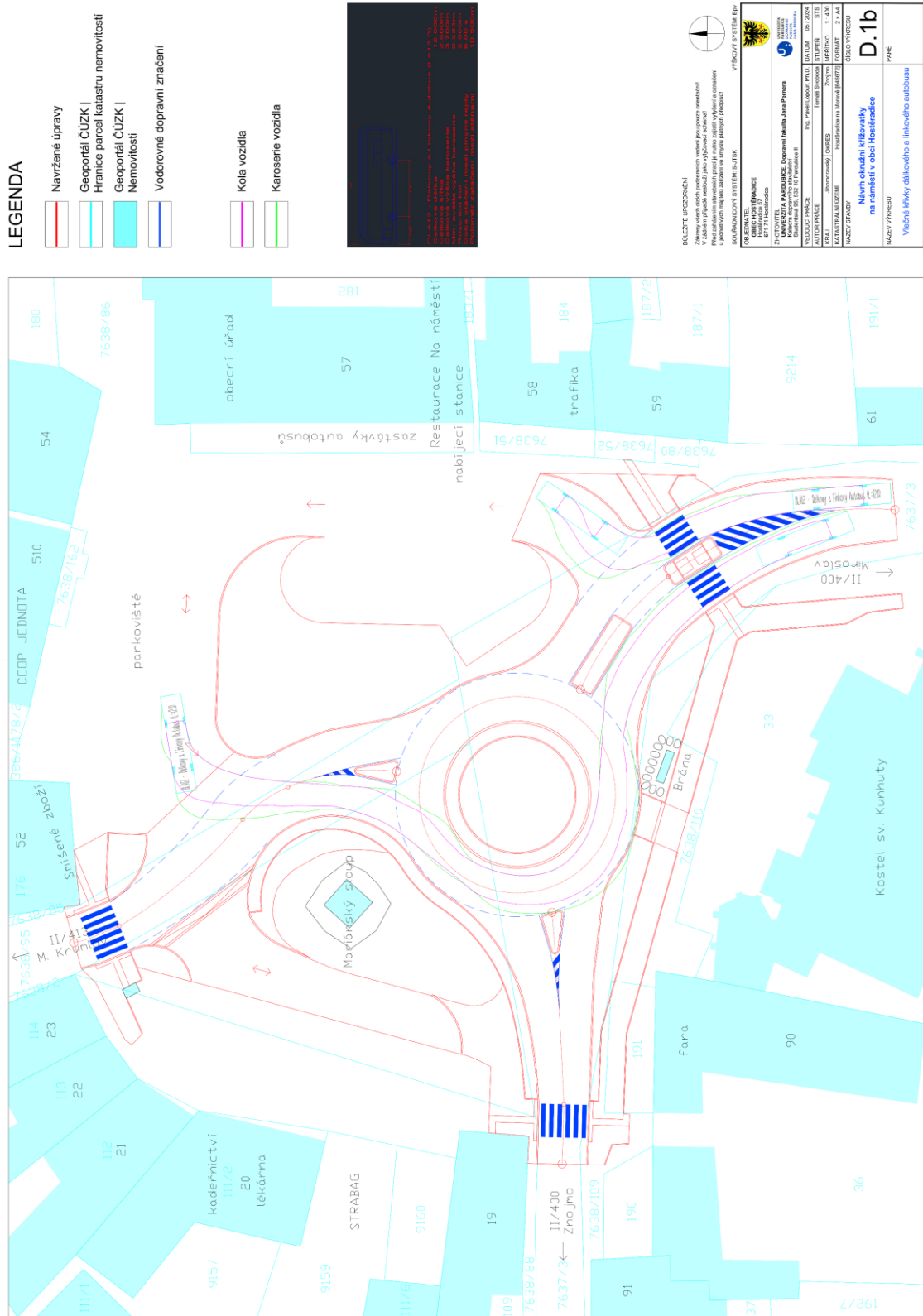
Zdroj: Vlastní zpracování, v programu Autodesk AutoCAD 2025, podkladová data ČÚŽK.

PŘÍLOHA F: Výkres vlečných křivek D.1a



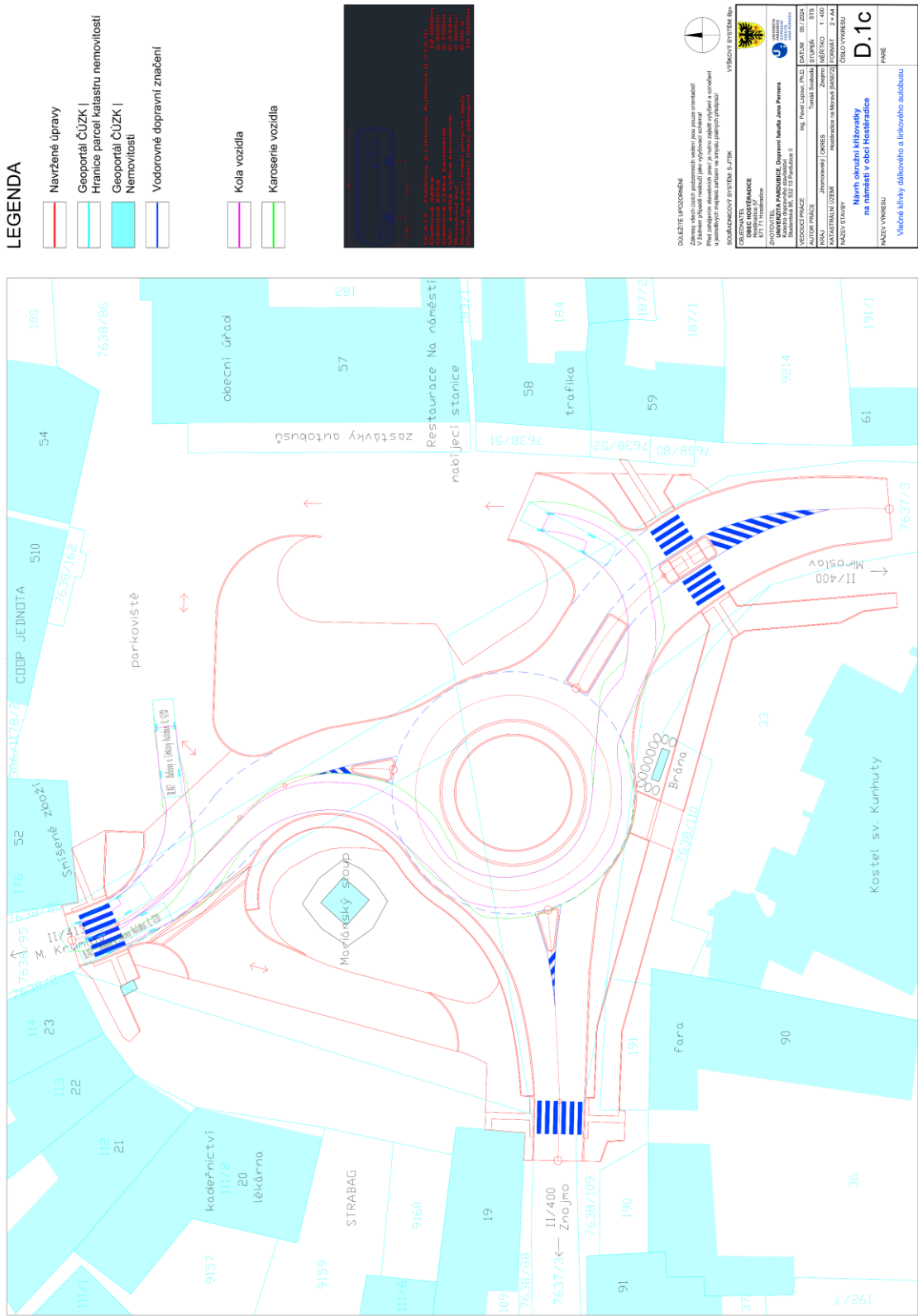
Vlečné křivky dálkového a linkového autobusu na západním paprsku okružní křižovatky. Zdroj: Vlastní zpracování, v programu Autodesk Vehicle Tracking, podkladová data ČÚZK.

PŘÍLOHA G: Výkres vlečných křivek D.1b



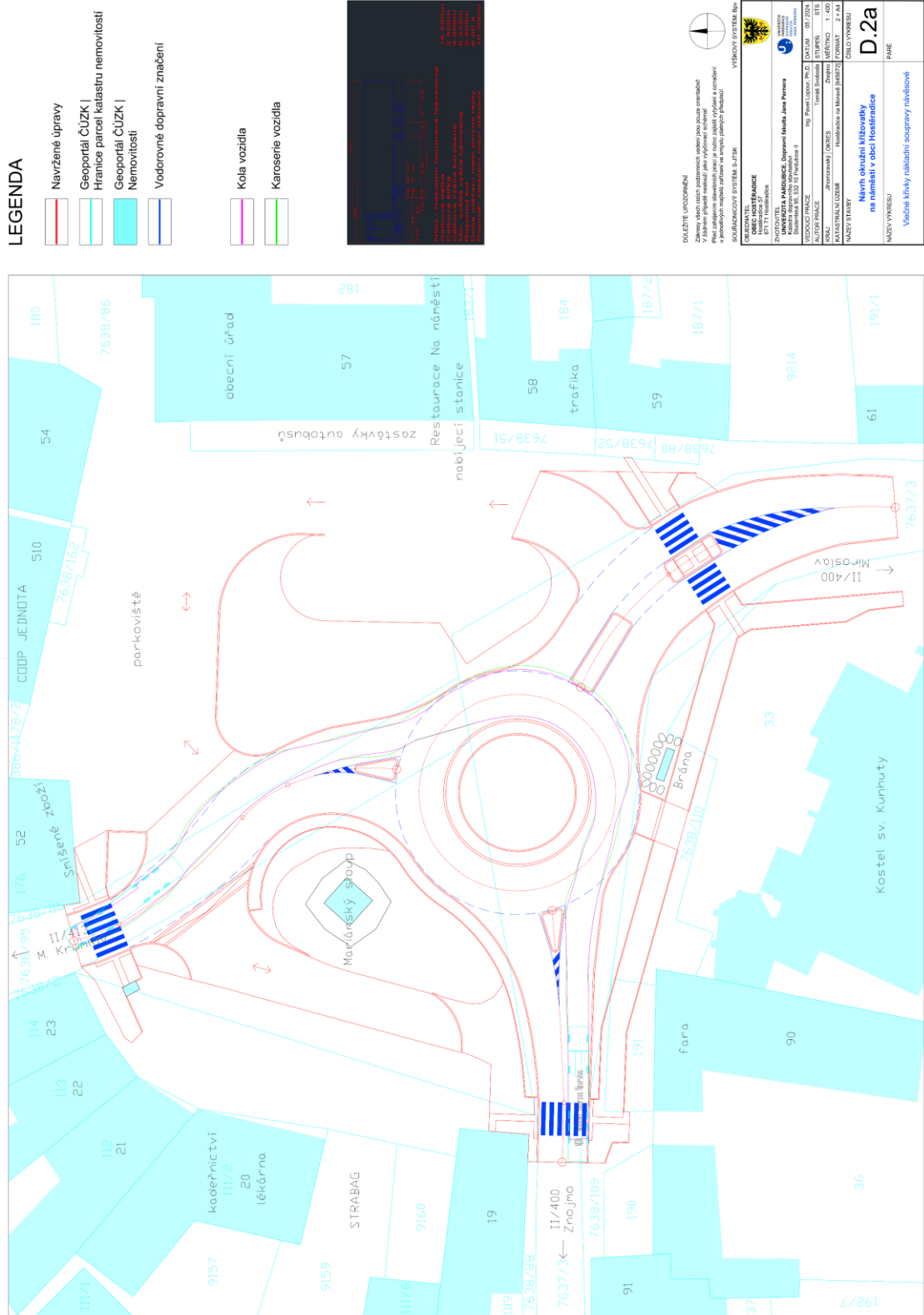
Vlečné křivky dálkového a linkového autobusu na jihovýchodním paprsku okružní křižovatky.
 Zdroj: Vlastní zpracování, v programu Autodesk Vehicle Tracking, podkladová data ČÚZK.

PŘÍLOHA H: Výkres vlečných křivek D.1c



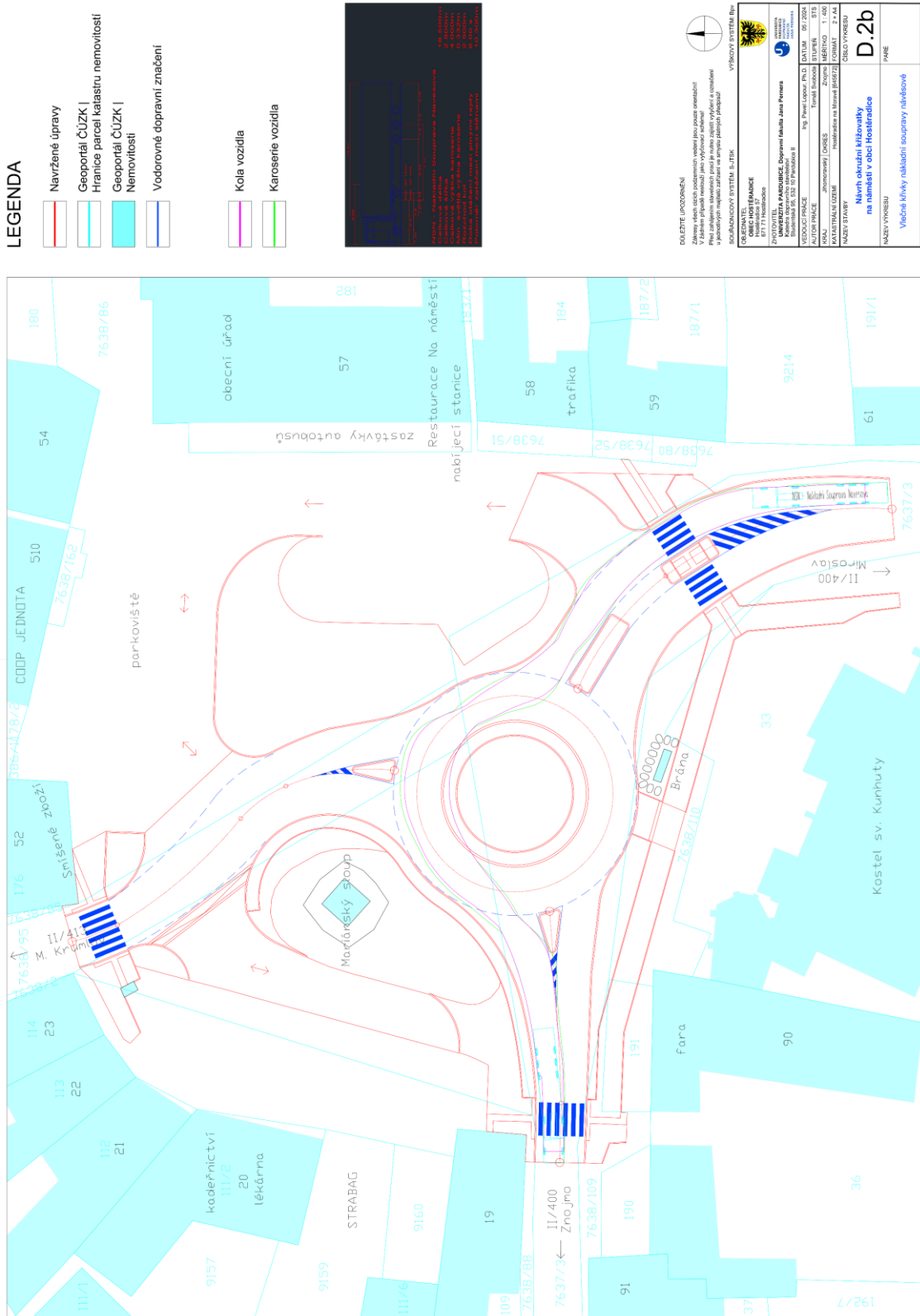
Vlečné křivky dálkového a linkového autobusu na severozápadním paprsku okružní křižovatky.
 Zdroj: Vlastní zpracování, v programu Autodesk Vehicle Tracking, podkladová data ČÚZK.

PŘÍLOHA CH: Výkres vlečných křivek D.2a



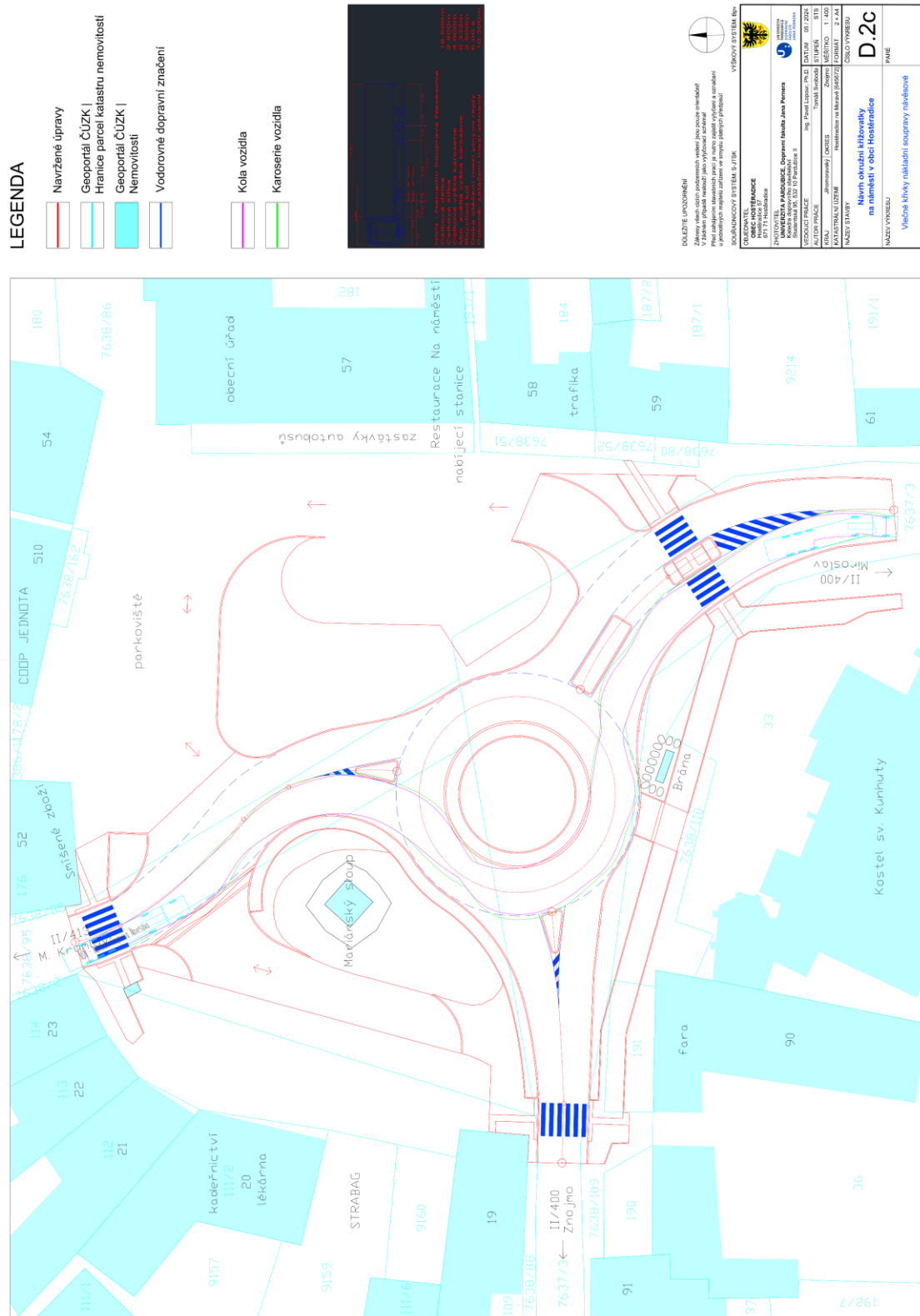
Vlečné křivky nákladní soupravy návěsové ve směru ze Znojma do Moravského Krumlova.
Zdroj: Vlastní zpracování, v programu Autodesk Vehicle Tracking, podkladová data ČÚZK.

PŘÍLOHA I: Výkres vlečných křivek D.2b



Vlečné křivky nákladní soupravy návěsové ve směru z Miroslavi do Znojma.
Zdroj: Vlastní zpracování, v programu Autodesk Vehicle Tracking, podkladová data ČÚZK.

PŘÍLOHA J: Výkres vlečných křivek D.2c



Vlečné křivky nákladní soupravy návěšové ve směru z Moravského Krumlova do Miroslavi.
 Zdroj: Vlastní zpracování, v programu Autodesk Vehicle Tracking, podkladová data ČÚZK.