																					HL.ING. PROJ.	
																						ZODP. PROJ.
																						VYPRAC.
																						POPIS
																					REV. DAT.	

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT
 ING.MIROSLAV VONDŘICH



OBJEDNATEL: OBEC BRÁZDIM

OBEC: BRÁZDIM


STAVBA: DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ
 KRAJSKÉ KOMUNIKACE

PŘÍLOHA:

Ateliér MV s.r.o.

, ING.MIROSLAV VONDŘICH

LIDICKÁ 16
 150 00 PRAHA 5
 IČO : 28540506
 www.vondrich.com

ČÍSLO ZAKÁZKY	20200507	SOUPRAVA
DATUM	05/2020	
MĚŘÍTKO		
FORMÁT		
STUPEŇ	STUDIE	REVIZE
Č.PŘÍLOHY		

OBSAH PRŮVODNÍ ZPRÁVY

OBSAH DOKUMENTACE	2
A1. PRŮVODNÍ ZPRÁVA.....	2
A2. CELKOVÁ SITUACE.....	2
A3.-A9. DETAILS.....	2
1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
2. ÚVOD.....	4
3. CÍLE.....	4
4. POUŽITÉ PODKLADY.....	4
5.1 POPIS OBCE.....	5
5.2 KOMUNIKAČNÍ SÍŤ.....	5
5.3 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA.....	5
5.4 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	5
5.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	5
5.5 PĚŠÍ.....	5
6. ÚZEMNÍ PLÁN.....	5
7. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	6
7.1 INTENZITY DOPRAVY.....	6
7.1.1 VÝSLEDKY CELOSTÁTNÍHO SČÍTÁNÍ DOPRAVY V ROCE 2016 ŘSD.....	6
7.1.2 VÝSLEDKY STATISTIKY PROVOZU – BRÁZDIM – 2018.....	6
7.1.4 VLIV NAVIGAČNÍCH SYSTÉMŮ.....	7
7.2 DOPRAVNÍ NEHODOVOST V OBCI.....	7
7.3 DOPRAVNÍ ZÁVADY.....	8
8. NÁVRHOVÁ ČÁST.....	14
8.1 ÚVOD.....	14
8.2 PŘEHLED NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ.....	14
9. KONZULTACE.....	16
10. ZÁVĚRY.....	17

OBSAH DOKUMENTACE

A1.	<i>Průvodní zpráva</i>
A2.	<i>Celková situace</i>
A3.-A9.	<i>Details</i>

1. Identifikační údaje

Název zakázky : DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ
KRAJSKÉ KOMUNIKACE

Místo stavby : Brázdim, okres Praha-východ

Katastrální území : Brázdim, kú 609773

Druh projektu : studie

Objednatel : Obec Brázdim

Číslo zakázky : 20200507

Zhotovitel : Ateliér MV s.r.o.

sídlo: Lidická 16
150 00 Praha 5

tel. 777966379

e-mail: ateliermv@seznam.cz

ateliermv.com

IČO : 28540506

2. Úvod

Obsahem této studie je analýza dopravních vztahů v Brázdími, určení hlavních dopravních závad na komunikační síti obce a návrh stavebních a dopravně inženýrských opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

3. Cíle

Cílem této studie je na území obce Brázdími:

- zjistit stávající intenzity a směřování dopravy na komunikační síti
- vytipovat dopravně nebezpečná místa v obci
- navrhnout dopravní opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy
- projednat návrh dopravních opatření se zastupitelstvem obce a některými dotčenými orgány státní správy
- doporučit další postup při řešení dopravy v obci

4. Použité podklady

- [1] Zákon č.13/1997 Sb. O pozemních komunikacích, v platném znění
- [2] Vyhláška MDS č.104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, v platném znění
- [3] ČSN 736101 - Projektování silnic a dálnic
- [4] ČSN 736102 - Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- [5] ČSN 736110 - Projektování místních komunikací
- [6] TP 85 – Zpomalovací prahy
- [8] TP 145 – Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi
- [9] Výsledky celostátního sčítání dopravy v roce 2010 a v roce 2016, Ředitelství silnic a dálnic ČR
- [10] Územní plán obce Brázdími
- [11] Digitální mapový podklad obce – katastrální mapa
- [12] Ortofoto a Panorama – Mapy.cz
- [13] Mapa CDV – Dopravní nehody v ČR
- [14] Vyhodnocení statistiky provozu – Brázdími – 11.2018 - Ing. Robert FERFECKI - www.feza.cz
- [15] Podklady a připomínky od obce Brázdími

5. Popis řešeného území

5.1 Popis obce

obec Brázdim leží v okrese Praha – východ v blízkosti města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, 9km západně od sjezdu z dálnice D10 Praha-Turnov (sjezd na Brandýs nad Labem). K 31.12.2019 bylo k trvalému pobytu hlášeno 678 obyvatel. V obci je sídlo 1 základní školy (1,-5, třída), několik sportovních zařízení a mnoha podnikatelských subjektů (zdroj: databáze Českého statistického úřadu)

5.2 Komunikační síť

Obcí prochází ve směru východ - západ krajská silnice III.třídy III/0101 (Mírovce – Brandýs nad Labem), silnice III.třídy III/2445 (Sluhy – Veliký Brázdim) a ve směru sever - jih krajská silnice III.třídy III/2449 (Polerady-Brázdim); vše ve vlastnictví Středočeského kraje.

Obec Brázdim má poměrně skromnou síť místních komunikací, které většinou netvoří dopravní závady. Ostatní místní komunikace jsou svým charakterem, nikoliv technickým uspořádáním, obytnými zónami. Jsou zpevněné asfaltové s obrubníky a chodníky, někdy i bez nich.

Schema základní komunikační sítě je zobrazeno v příloze A1.

5.3 Autobusová doprava

Obcí projíždí několik autobusových linek. Dopravcem je Pražská integrovaná doprava. Zastávky jsou umístěny ve Starém a Novém Brázdimi. Zastávka pro Veliký Brázdim je umístěna nevhodně mimo obec bez možnosti přístupu pro pěší.

5.4 Železniční doprava

Nejbližší železniční zastávka (Polerady) je na vedlejší trati a nachází se v dochůzkové vzdálenosti 3,6km ze Staré Brázdimi (z Veliké Brázdimi 2,3km).

5.5 Cyklistická doprava

Ve obci není zřízena žádná cyklostezka ani jí neprochází žádná cyklotrasa a nejsou vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty.

5.5 Pěší

obcí prochází zajímavá červená turistická trasa KČT Vinoř-Jenštěj-Brázdim-Miškovice, s odbočkou na PP Kuchyňku v Brázdimi.

Chodníky, které jsou součástí stávajících komunikací, jsou většinou ve stavu žádajícím rekonstrukci.

6. Územní plán

Autorem územního plánu je KADLEC K.K. NUSLE, spol. s r.o. - Ing.Arch.Daniela Binderová Územní plán respektuje stávající základní komunikační síť a nemění ji. Rozvíjí umírněně nová území.

Současné komunikační trasy jsou stabilizované, územní plán je pouze rozvíjí. Jedinou případnou změnou komunikační sítě, je nová místní komunikace v severní části Nové Brázdimi.

Z výše uvedeného vyplývá, že základní kostra komunikační sítě v Brázdimi zůstane pravděpodobně na dlouhou dobu nezměněna a je třeba počítat s úpravami komunikací ve stávajících trasách.

V oblasti železniční dopravy nepočítá územní plán s žádnými dalšími územními nároky.

7. Analýza současného stavu

Návrh řešení dopravního zklidnění a odstranění dopravních závad, se musí opírat o kvalitní inženýrské podklady:

7.1 Intenzity dopravy

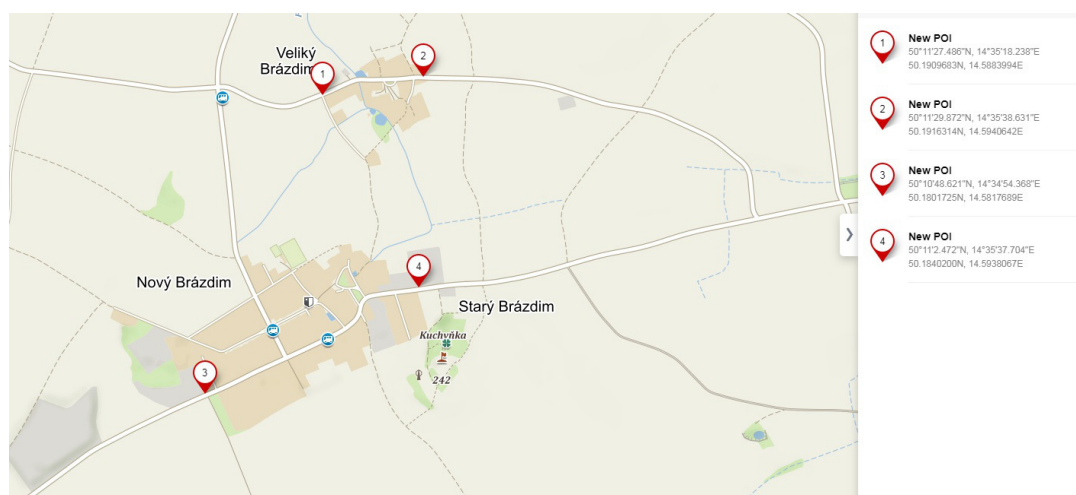
7.1.1 Výsledky celostátního sčítání dopravy v roce 2016 ŘSD

Výsledky celostátního sčítání jsou k dispozici na serveru Ředitelství silnic a dálnic ČR – odbor silniční databanky. V obci Brázdím a jejím okolí sčítání neproběhlo a nejsou zde žádné záznamy.

7.1.2 Výsledky statistiky provozu – Brázdím – 2018

V roce 2018 v podzimním období ve 14ti denních intervalech proběhlo měření rychlostí a intenzit na vjezdech do obce za pomoci dočasně instalovaných radarů (Ing. Robert FERFECKI)

Naměřené intenzity jsou uvedeny v následující tabulce a graficky znázorněny v mapě.



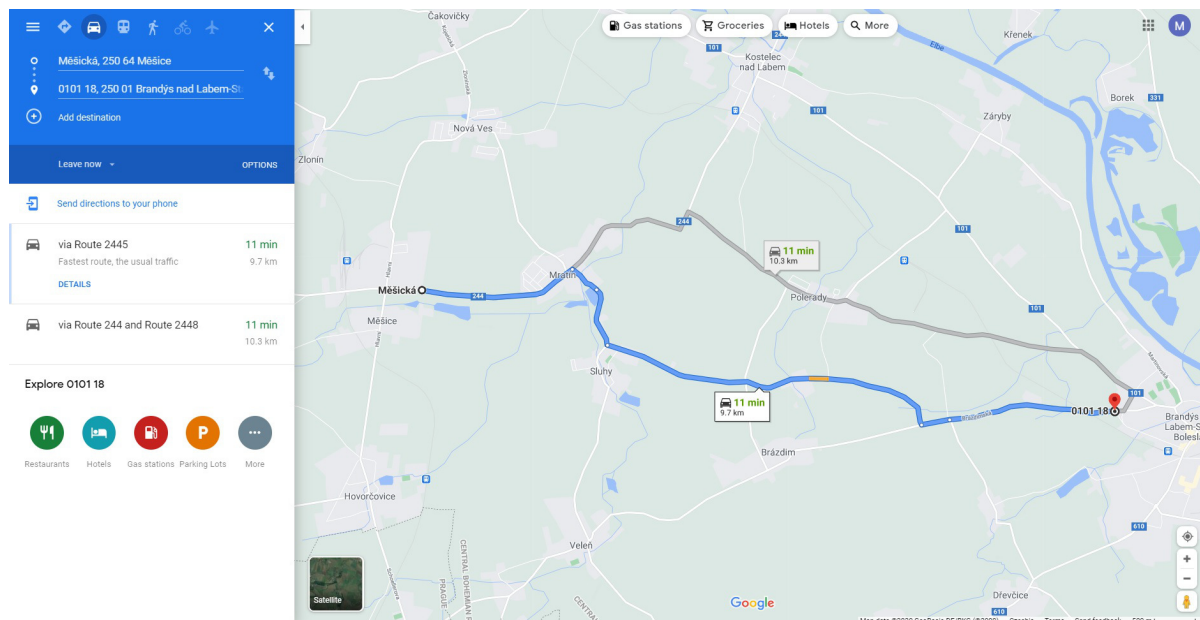
Pro potřeby studie budeme uvažovat vybrané typické denní intenzity (úterní)

	Místo	Datum	intenzity/24h
Veliký Brázdím	1	13.11.2018	953
Veliký Brázdím	2	23.10.2018	744
Nový Brázdím	3	13.11.2018	1200
Starý Brázdím	4	23.10.2018	1062

Z výsledků měření plyne, že omezenou rychlost na vjezdu do obce dodržuje pouze přibližně polovina řidičů, přičemž situace ve Velikém Brázdímě je o něco lepší.

7.1.4 Vliv navigačních systémů

V současné době jsou i v nákladní dopravě, stále častěji využívány navigační systémy. Řidiči nákladních automobilů často používají navigace pro osobní automobily, což vede k bizarním situacím. V našem případě dochází k průjezdu Velikým Brázdím, přestože dopravní značení tranzitní dopravu směřuje jinou trasou.



7.2 Dopravní nehodovost v obci

Na základě podrobných prohlídek silnic a místních komunikací a na základě konzultací lze určit výčet lokalit nebezpečných míst:

Jedná se především o vjezdy do obce a prostor průjezdu sdílených prostranství – prostor parku ve Starém Brázdím, U kovárný v Novém Brázdím a návěs ve Velikém Brázdím.

Podle CDV a statistiky Policie ČR na území obce došlo v období 1.1.2006 až 31.10.2020 celkem ke 49 nehodám s jedním smrtelným úrazem, žádnou těžce zraněnou osobou a k jedné srážce s chodcem s lehkým zraněním. Odkaz na mapu: nehody.cdv.cz/statistics.php?h=274

V zájmu snížení dopravní nehodovosti na území obce je zřejmé, že je nutné dopravně vyřešit výše uvedená místa se zvýšenou nehodovostí tak, aby byly jednoznačně určeny přednosti v jízdě, zajištěny rozhledové parametry, rychlost vozidel snížena tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd a byly vytvořeny minimální šířky jízdních pruhů.

7.3 Dopravní závady

Pokud bychom sestavili výčet dopravních závad, jejich parametry by se neustále opakovaly a lze je shrnout pro průtahy krajských silnic II.třídy obcí v následující poznámky:

- předimenzované šířky jízdnic pruhů,
- absence chodníků
- absence jízdnic pruhů pro cyklisty
- předimenzované a chaotické plochy křižovatek
- chybné dopravní značení

Dopravně problematická místa v obci byla vytipována na základě:

- místních prohlídek
- konzultace s objednatelem

7.3.1 Křižovatka silnic III.třídy III/0101 a III/2449

Křižovatka má předimenzovanou plochu, obrubníky v oblouku jsou vybudovány o velkých poloměrech, chybí chodníky a přechody pro chodce.



7.3.2 Silnice III/0101 od Veleně

7.3.2.1 Začátek obce je umístěn v extravilánu, což vede zachování vysoké rychlosti automobilů.



7.3.2.2 Připojení vedlejší obytné ulice na příjezdu od Veleně na silnici III/0101 – křižovatka je nevýrazná, nepřehledná a silnice vede stále rovným a rychlým úsekem bez zpomalovacích prvků.



7.3.3 Silnice III/0101 od Brandýsa

7.3.3.1 Za začátkem obce pokračuje stále rovný úsek, automobily vjíždí vysokou rychlostí do centra obce a křižovatkou se připojuje obytná ulice s vyšší frekvencí chodců.



7.3.3.2 Na vjezdu do centra obce v místě parku a místní hospody je v nevhodně umístěna značka snížené rychlosti na 30km/h. Tato značka má být umístěna ve větším předstihu před nebezpečným místem.



7.3.3.3 Prostor před hostincem, kde má silnice směrově tvar „S“. Silnice není vymezena vůči chodcům, chybí zde chodníky a zpomalovací prvky provozu.



7.3.4 Silnice III/2449 od Polerad

7.3.4.1 Za začátkem obce pokračuje pouze jednostranná zástavba a řidiči mají pocit jízdy v extravilánu. Na křižovatce s mstírní komunikací končí chodník směrem od obce a chybí zde přechod nebo jiné zpomalení vozidel na průjezdu obcí.



7.3.4.2 U kovárny protíná silnice III/2449 náves Nového Brázdími. Náves má podlouhlý tvar a rovný průběh. Křižující silnice není opatřena žádným zpomalovacím prvkem, který by upozornil na místo s větším výskytem chodců.



7.3.5 Cesta do Velikého Brázdimi od křižovatky silnic III/2449 a III/2445

Umístění autobusové zastávky na křižovatce výše uvedených silnic a jediný přístup od zastávky do Velikého Brázdimi je po silnici bez chodníků. Tento úsek je nebezpečný především pro děti docházející každý školní den na tuto zastávku.



7.3.6 Veliký Brázdím - u rybníka

V prostoru vedení silnice po hrázi rybníka dochází ke statickému a dynamickému přetížení stávajícího propustku. Pro únosnost je zásadní nepříznivé přetížení od průjezdu těžkých nákladních vozidel v obou směrech.



7.3.7 Veliký Brázdím – vjezd od Brandýsa

Na příjezdu do Velikého Brázdima od východu je znatelné klesání, což prodlužuje brzdovou dráhu vozidel. Chybí zde zpomalovací prvek, navíc následuje křižovatka s místní komunikací vedoucí od školy bez přechodu pro chodce.



7.3.7 Místní komunikace

Vykazují mnohem menší závady vůči bezpečnosti dopravy než silnice, dnes ve vlastnictví a správě Středočeského kraje. Závady se týkají především vlastních konstrukcí komunikací, které jsou u konce životnosti a vyžadují neodkladné rekonstrukce. Paradoxem je zpomalující účinek nekvalitní komunikace a tím pozitivní vliv na bezpečnost chodců.



7.3.8 Doprava v klidu

Přestože zpevněné plochy v některých částech obce dosahují výrazných rozměrů, projevuje se v některých částech nedostatek parkovacích stání. Řešením je důsledné parkování vozidel na vlastních pozemcích.

7.3.9 Pěší a cyklistická doprava

Jedná se o ochranu nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, tj. cyklistů a chodců. Cyklistické stezky v obci nejsou a pěší doprava je ohrožována chybějícími nebo úzkými chodníky, nedostatečnou podporou přecházení a absencí prvků pro snížení rychlosti projíždějících vozidel.

8. Návrhová část

8.1 Úvod

Návrh na řešení dopravně problematických míst vychází z předpokladu, že je třeba zajistit funkčnost komunikačního systému a zvýšit bezpečnost provozu především chodců a cyklistů.

Pro řešení je nezbytné stanovení priorit dopravy v Brázděm:

- A. Pěší
- B. Cyklistická
- C. Hromadná (autobusy)
- D. Individuální automobilová
- E. Nákladní automobilová

Je možné podstatnou část problémů vyřešit ve stávajících trasách komunikací pomocí moderních metod dopravního inženýrství.

Problémem se jeví především průjezd těžkých nákladních vozidel centrem obce, vysoká rychlost vozidel, nezabezpečené přechody pro chodce, nepřehledné křižovatky, chybějící chodníky, chybějící pruhy pro cyklisty.

Odstranění dopravních závad a zvýšení bezpečnosti silničního provozu na vytipovaných místech na komunikační síti (vjezdy do obce, přechody pro chodce, křižovatky,...) bude provedeno pomocí:

- vymístění těžkých nákladních vozidel z centra obce
- změny organizace dopravy
- výraznějšího a dle norem umístěného dopravního značení
- stavebních úprav
- preventivních a represivních opatření

Navržená opatření mohou být rozdělena do několika etap. Vzhledem k velkému rozsahu prací není možné provádět všechny opravy pouze v jedné etapě.

Harmonogram rekonstrukce komunikací v centru obce:

1. Uzavření Velikého Brázdima pro tranzitní nákladní dopravu nad 12,5t ve Velikém Brázdímě viz přílohy ve variantách. Nebo osazení svislé dopravní značky „Slepá ulice“ s dodatkovou tabulkou „pro vozidla nad 3,5t“ a následné osazení značky „Zákaz vjezdu nad 3,5t“ u rybníka)
2. Vybudování stavebních zpomalovacích prvků – viz detaily v grafických přílohách)
3. Změna místní úpravy, umístění svislého a vodorovného dopravního značení značení)

8.2 Přehled navržených opatření

Návrh řešení se opírá o technické podmínky schválené ministerstvem dopravy a spojuje a o platné normy. Návrh řešení dopravně problematických míst v obci je obsahem grafických příloh.

Zpomalení dopravy a zákaz průjezdu nákladních automobilů přes Veliký Brázdím povede k usměrnění a většímu využití jiných silnic III. Třídy určených k tranzitu nákladní dopravy. Důsledkem budou kvalitnější životní podmínky pro stálé obyvatelé obce i pro návštěvníky. Rychlá realizace dopravních opatření povede k odvedení těžké nákladní dopravy (místní i tranzitní).

Doufám, že byrokratická opatření nezamezí včasné realizaci úprav. Jen tak zůstane život v obcích zachován na snesitelné úrovni a nebude tragicky omezen dopravou, která v obci nemá co pohledávat.

Inspirací pro tento projekt bylo dopravní řešení ve obci Hendaye. Klasická baskická lázeňská destinace (Karel Čapek – Španělské listy) byla velmi záhy komunikačně řešena obsluhovou komunikací skrz osídlenou oblast. Touto komunikací stále projíždělo velké množství tranzitní dopravy, protože je to trasa kratší a atraktivnější. Řešením bylo zřízení zvýšených ploch křižovatek a

přechodů pro chodce, aby po této silnici (červená – pobřežní) projížděla pouze auta s blízkým cílem. Ostatní doprava změnila směr na silnici N10, popřípadě na E70. Po vlastní zkušenosti rychlejšího najetí na zvýšenou plochu křižovatky, řádného nadzvihnutí a zpomalení považuji toto opatření za velmi účinné.

8.2.1 Křižovatka silnic III.třídy III/0101 a III/2449

Navržená křižovatka má zmenšenou plochu komunikací s prověřením obalovými křivkami a je doplněna nově chodníky a přechody pro chodce.

8.2.2 Připojení vedlejší obytné ulice na příjezdu od Veleně na silnici III/0101

Navržená opatření – silnice je doplněna obrubníky, změnou povrchu (rocbinda) chodníky, přechodem pro chodce a sadovými úpravami – vjezdová brána.

8.2.3 Cyklistická opatření

Navržená opatření – silnice je doplněna vodorovným dopravním značením. Jsou umístěny ochranné pruhy pro cyklisty umožňující bezpečný pohyb cyklistů a zároveň občasné využití pro vozidla větších rozměrů. V místech nedostatečné šířky na silnicích bude osazen alespoň piktogramový koridor pro cyklisty.

8.2.4.1 Cesta do Velikého Brázdima od křižovatky silnic III/2449 a III/2445

Navržená opatření jsou patrná z grafických příloh. Jsou zde zpracovány dvě varianty. Jedna varianta podle obce a druhá varianta podle DI Policie. Bohužel ta nejlepší varianta a to vedení chodníku separátně mimo silnici není požadována vzhledem k pozemkovým a finančním nárokům.

8.2.4.2 Veliký Brázdím - u rybníka

V místě stávajícího propustku v havarijním stavu je navrženo fyzické zúžení silnice pro průjezd pouze jednoho vozidla. Zúžení bude provedeno stavebně do obrubníků a bude doplněno příslušným dopravním značením viz příloha.

8.2.5 Silnice III/2449 od Polerad

Za vjezdem do obce bude za křižovatkou doplněn částečně oboustranný chodník a osazen přechod pro chodce. Dojde ke zklidnění provozu.

8.2.6 U kovárny

V místě křížení silnice s návší Nového Brázdima dojde ke změně povrchu silnice s nájezdem na zvýšenou plochu odpovídající rychlosti 30km/h. Povrch bude stejný po celé návši a to z velké kamenné dlažby.

8.2.7 U hospody

Na vjezdu do centra obce v místě parku a místní hospody bude posunuta do větší vzdálenosti od křižovatky značka snížené rychlosti na 30km/h. Tato značka bude umístěna ve větším předstihu před nebezpečným místem. V zatáčce bude proveden nový povrch jízdních pruhů v červené barvě pro zpomalení vozidel a výrazné zkrácení brzděné dráhy. Chodníky budou navrženy a

provedeny tak, aby ochránily chodce jdoucí kolem budovy bývalé hospody. Tím dojde ke změně směrového vedení v komunikaci (výraznější esíčko) a ke snížení rychlosti.

8.2.8 Ostatní opatření

Jedná se o doplnění dopravního značení nebo změny povrchu, které jsou jednoznačné z celkové situace – viz grafické přílohy. Dojde ke snížení rychlosti na průjezdu obcí a ke zvýšení bezpečnosti.

8.2.9 Místní komunikace

Kompletní rekonstrukce po zklidnění provozu na krajských silnicích budou navrženy tak, aby došlo k vybudování bezpečných a klidných komunikací s novými povrchy, s kvalitním odvodněním a doplněním veřejnou zelení. Návsi budou vybudovány jako sdílené prostory, které výrazně zvýší kvalitu bydlení a života v obci.

V obci se nachází oblast, která je územním plánem vyčleněna pro průmyslovou výrobu (stará cihelna, ve které byla ukončena výroba v roce 2002). Pokud by zde byla obnovena průmyslová výroba, tak komunikace vedoucí do tohoto areálu jsou zcela nevyhovující pro nákladní dopravu.

8.2.10 Doprava v klidu

Současný nedostatek parkovacích stání v centru obce bude jistě i v budoucnosti narůstat. Zatím bohužel jediný funkční systém zajištění parkování na vlastních pozemcích a alespoň malého počtu parkovacích stání, která budou neustále k dispozici je možný jen časovou a finanční regulací parkování.

8.2.11 Pěší a cyklistická doprava

Viz řešení komunikací – chodníky a jízdní pruhy v hlavním dopravním prostoru.

8.2.12 Autobusová doprava

Stávající systém autobusové dopravy bude zachován s mírnými úpravami.

9. Konzultace

Dopravní studie obce Brázdimi byla ve fázi přípravy projednávána se starostou a radními, s DI Policie Brandýs. Všem děkuji za velmi zajímavou spolupráci.

10. Závěry

Většina navržených opatření se nachází na silnicích III.třídy, které jsou ve vlastnictví Středočeského kraje. Zřízení většiny úprav (zvýšené plochy, křižovatky, chodníky) podléhá souhlasu majitele, t.j. Středočeského kraje, jež je zastoupen zastupitelstvem kraje. Osazení svislého dopravního značení podléhá pouze stanovisku silničně správního úřadu (odbor dopravy v Brandýse). Správa a údržba silnic, DI Policie a ostatní orgány státní správy se vyjadřují.

Před osazením zákazové značky pro průjezd nákladní dopravy doporučuji provést měření hluku a ostatních emisí, provedení statických posudků v objektech těsně přiléhajícím k silničním průtahům obce. Vzhledem k předpokládanému vlivu na snížení intenzit především nákladní dopravy, její usměrnění mimo obec, dojde ke snížení nákladů na údržbu silnic III.třídy v okolí obce Brázdím a především k prodloužení životnosti silnic. To se jeví jako rozhodující argument pro účast Středočeského kraje na navržených opatřeních. Náklady na rekonstrukce silnic vlivem poškození od těžké nákladní dopravy a jejich pravidelná údržba jsou mnohonásobně vyšší než náklady na zhotovení dopravních opatření podle této studie. Dalším, z pohledu obce mnohem důležitějším argumentem, pro realizaci dopravních opatření je zvýšení bezpečnosti obyvatel, zvýšení architektonické kvality řešených míst a logické dořešení urbanistického celku obce Brázdím.

Dopravní řešení obce by mělo navrátit ulicím jejich charakter, který vznikl po dlouhá staletí. Řešení podle studie mají ochraňovat obec před nekontrolovatelnou automobilovou dopravou. Doufám, že tato snaha podporovaná Středočeským krajem a obcí Brázdím nebude ukončena v polovině záměru.