

TEXTOVÁ ČÁST

PŘEDMĚTEM STUDIE JE NÁVRH MOŽNÝCH VARIANT NA ŘEŠENÍ ULIČNÍHO PROSTORU DEVÍTI ULIC V LOKALITĚ POD ZÁMKEM V KOSMONOSÍCH.

ŘEŠENÁ LOKALITA SE NACHÁZÍ MEZI SILNICEMI I/38 A II/610 A NACHÁZÍ SE ZDE PŘEVÁŽNĚ ZÁSTAVBA RODINNÝCH DOMŮ. OBSAHEM STUDIE JSOU ULICE TYRŠOVA, BRATŘÍ BUBÁKŮ, VRCHLICKÉHO, KARLA VESELÉHO, DRUŽSTEVNÍ, PIONÝRŮ, BRIGÁDNICKÁ, PODZÁMECKÁ A ZAHRADNÍ.

V SOUČASNÉ DOBĚ SE ŠÍŘKA ULIČNÍHO PROSTORU V DANÝCH ULICÍCH POHYBUJE V ROZMEZÍ 7,9 - 14,8 M A ULICE JSOU VÝŠKOVĚ I SMĚROVĚ ČLENĚNY NA KOMUNIKACI PRO AUTOMOBILOVOU DOPRAVU A CHODNÍKY PRO PĚŠÍ. DO ŘEŠENÉ LOKALITY POD ZÁMKEM JE MOŽNÝ VJEZD AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY Z ULIC BOLESLAVSKÁ, DEBŘSKÁ A DUHOVÁ. ZA NEJPROBLÉMOVĚJŠÍ MÍSTA LZE V DANÉ LOKALITĚ OZNAČIT KŘIŽOVATKY S PŘEDNOSTÍ ZPRAVA, KDE DOCHÁZÍ K ČASTÝM DOPRAVNÍM NEHODÁM.

PŘI NÁVRHU DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ CELÉ LOKALITY BYLO ZVAŽOVÁNO ZŘÍZENÍ OBYTNÉ ZÓNY NEBO ZÓNY 30.

OBYTNÁ ZÓNA SE VYZNAČUJE SMÍŠENÝM PROVOZEM A SPOLEČNOU PLOCHOU PRO VŠECHY DRUHY DOPRAVY V JEDNÉ VÝŠKOVÉ ÚROVNI. OBYTNÁ ZÓNA POSKYTUJE LEPŠÍ PODMÍNKY PRO CHODCE A CYKLISTY NEŽ ZÓNA 30. DÁLE ZAJIŠŤUJE VYŠŠÍ BEZPEČNOST DOPRAVY A VYŠŠÍ ESTETICKOU ÚROVEŇ DÍKY VĚTŠÍMU UPLATNĚNÍ ZELEŇ. PARKOVÁNÍ VOZIDEL JE MOŽNÉ POUZE NA MÍSTECH OZNAČENÝCH JAKO PARKOVIŠTĚ. NEJVYŠŠÍ POVOLENÁ RYCHLOST JÍZDY JE 20 KM/H. V OBYTNÉ ZÓNĚ PŘEVládÁ POBYTOVÁ FUNKCE PŘED FUNKCÍ DOPRAVNÍ.

ZÓNA 30 ZACHOVÁVÁ ČLENĚNÍ NA VOZOVKU A CHODNÍK A TÍM ODDĚLUJE PROVOZ AUTOMOBILOVÉ A PĚŠÍ DOPRAVY. PARKOVÁNÍ VOZIDEL JE MOŽNÉ NA MÍSTECH OZNAČENÝCH JAKO PARKOVIŠTĚ, PŘÍPADNĚ PŘI OKRAJI VOZOVKY. NEJVYŠŠÍ POVOLENÁ RYCHLOST JÍZDY JE 30 KM/H.

JEDNOU VARIANTOU STUDIE JE ZŘÍZENÍ OBYTNÉ ZÓNY, KDE BYLO UVAŽOVÁNO S JEJÍM NÁVRHEM POUZE V ULICI PODZÁMECKÁ. OKOLNÍ ŘEŠENÉ ULICE BY BYLY NAVRŽENY JAKO ZÓNA 30. ULICE PODZÁMECKÁ VEDE ROVNOBĚŽNĚ S ULICÍ TYRŠOVA, KTERÁ NA SEVERNÍM KONCI NAVAZUJE NA ULICI DEBŘSKOU A JE Z TOHOTO DŮVODU MNOHEM VÍCE ZATÍŽENÁ AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU NEŽ ULICE PODZÁMECKÁ. ZŘÍZENÍ OBYTNÉ ZÓNY V ULICI PODZÁMECKÉ BY SI VYŽÁDALO OSAZENÍ SVISLÝCH DOPRAVNÍCH ZNAČEK ZAČÁTEK A KONEC OBYTNÉ ZÓNY NA VŠECH KŘIŽOVATKÁCH S OSTATNÍMI ULICEMI. KROMĚ VÝHOD OBYTNÉ ZÓNY BY JEJÍ ZŘÍZENÍ TAKÉ ZNAMENALO NIŽŠÍ POČET PARKOVACÍCH MÍST V DANÉ ULICI A TAKÉ VYŠŠÍ INVESTIČNÍ NÁKLADY.

DRUHOU VARIANTOU BYL NÁVRH CELÉ OBLASTI JAKO ZÓNY 30 - U VŠECH ŘEŠENÝCH ULIC BY BYLO PONECHÁNO ČLENĚNÍ NA VOZOVKU A CHODNÍKY A ZACHOVALA BY SE TAK PŘEVÁŽNĚ DOPRAVNÍ FUNKCE. U TĚTO VARIANTY BYLO PŘIHLÉDNUTO KE STÁVAJÍCÍMU UPOŘÁDÁNÍ ULIC V ŘEŠENÉ LOKALITĚ, KDE JE JASNĚ ODDĚLENA AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA OD DOPRAVY OSTATNÍ A TAKÉ K POMĚRNĚ VELKÉMU VÝZNAMU AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V CELÉ OBLASTI. REALIZACE CELÉ OBLASTI JAKO ZÓNY 30 BY BYLO INVESTIČNĚ MĚNĚ NÁKLADNÉ NEŽ VARIANTA S OBYTNOU ZÓNOU.

PŘI VÝBĚRU DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ BYLO NUTNÉ ZAJIŠTĚNÍ ZVÝŠENÉ BEZPEČNOSTI NA KŘIŽOVATKÁCH A ELIMINACE DOPRAVNÍCH NEHOD. V TOMTO OHLEDU SE JEVÍ APLIKACE ZVÝŠENÝCH KŘIŽOVATKOVÝCH PLOCH JAKO VELMI VHODNÁ.

V RÁMCÍ STUDIE BYLO NAVRŽENO PRO KAŽDOU ULICI NĚKOLIK MOŽNÝCH VARIANT USPOŘÁDÁNÍ ULIČNÍHO PROSTORU A VŽDY ALESPŮŇ JEDNA Z VARIANT POČÍTÁ SE ZAČLENĚNÍM ZELEŇ. PRO AUTOMOBILOVOU DOPRAVU JSOU NAVRŽENY BUĎ JEDNOSTRANNÉ OBOUSMĚRNÉ KOMUNIKACE ŠÍŘKY 3,5 M, U KTERÝCH VZNIKÁ NUTNOST ZŘÍZENÍ VÝHYBEN PRO VYHNUTÍ PROTIJEDOUCÍCH VOZIDEL, A NEBO OBOUSTRANNÉ OBOUSMĚRNÉ KOMUNIKACE ŠÍŘKY 5,5 M. VŽDY ALESPŮŇ JEDNA Z VARIANT POČÍTÁ SE ZAČLENĚNÍM ZELEŇ DO ULIČNÍHO PROSTORU.

PRO DODRŽOVÁNÍ CELOPLOŠNÉHO RYCHLOSTNÍHO LIMITU 30 KM/H JSOU V ŘEŠENÉ LOKALITĚ NAVRŽENY ZVÝŠENÉ KŘIŽOVATKOVÉ PLOCHY A DALŠÍ ZKLIDŇUJÍCÍ OPATŘENÍ (ZVÝŠENÉ PŘÍČNÉ PRAHY, ZPOMALOVACÍ POLŠTÁŘE APOD.).

TÍMTO DOJDE KE SNIŽENÍ RYCHLOSTI VOZIDEL, KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI NA KŘIŽOVATKÁCH, BUDE ZVÝŠENA KVALITA DOPRAVY A CELKOVĚ BUDE ZAJIŠTĚN BEZPEČNÝ POHYB VŠECH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU.

STUDIE OBSAHUJE KE KAŽDÉ NAVRŽENÉ VARIANTĚ HRUBÝ ODHAD NÁKLADŮ STAVBY NA 1 M BĚŽNÉ DÉLKY ULIČNÍHO PROSTORU. TENTO ODHAD ZAHRNUJE POUZE CENU ZA NOVOSTAVBU, TJ. OBRUBY, ZPEVNĚNÉ A NEZPEVNĚNÉ PLOCHY. V CENĚ NEJSOU ZAHRNUTY BOURACÍ PRÁCE ANI PŘÍPADNÉ PŘELOŽKY A OCHRANY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, ŘEŠENÍ ODVODNĚNÍ A DALŠÍ V TUTO CHVÍLI NEPŘEDVÍDATELNÉ NÁKLADY.

UŽITÉ PODKLADY

- ortofoto snímek
- místní šetření vč. pořízení fotodokumentace
- vyhláška č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- vyhláška č. 324/1990 Českého úřadu bezpečnosti práce
- vyhláška č. 223/1997, kterou se mění a doplňuje vyhl. Č. 99/1989 o pravidlech silničního provozu
- vyhláška č. 132/1998 Ministerstva pro místní rozvoj
- TP 77 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 170 Katalog vozovek pozemních komunikací
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
- Katalog vozovek pozemních komunikací s dlážděnými kryty (doplněk TP 78, 06.1999)
- ČSN 73 1001 Základová půda pod plošnými základy
- ČSN 72 1002 Klasifikace zemin pro dopravní stavby
- ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin
- ČSN 73 0804 Požární bezpečnost staveb
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6126 Nestmelené vrstvy
- ČSN 73 6131-1 Dlažby a dílce - kryty z dlažeb
- ČSN 73 6124 Stavba vozovek. Kamenivo stmelené hydraulickým pojivem
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací
- ČSN 73 3050 Zemní práce
- ČSN 73 6175 Měření nerovností povrchů vozovek
- Vzorové listy 2 - silniční těleso (MD ČR 1195)
- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (MDS ČR 1996)
- ČSN 01 3466 Výkresy inženýrských staveb - výkresy pozemních komunikací

