

MINICE, DOPRAVNÍ STUDIE, PŘIPOJENÍ BYTOVÉHO KOMPLEXU

Technická zpráva

Stupeň: STS – studie proveditelnosti

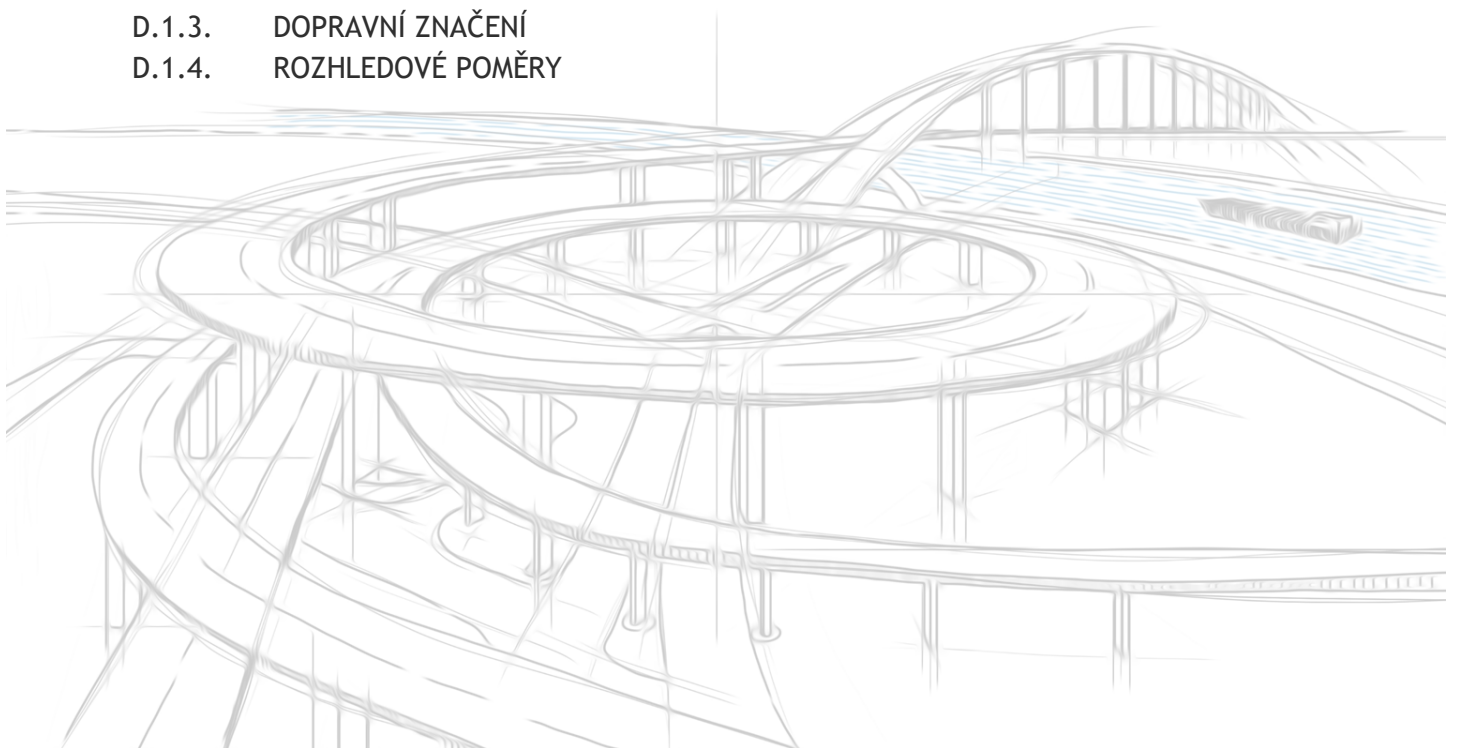
HIP: Ing. Ladislav Kaduk

Vypracoval: Ing. Jakub Kareš

Kontroloval: Ing. Petr Fojt

PŘÍLOHY

- C.1. SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
- C.2. KATASTRÁLNÍ SITUACE
- C.3. KOORDINAČNÍ SITUACE
- D.1.2. VLEČNÉ KŘIVKY
- D.1.3. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
- D.1.4. ROZHLEDOVÉ POMĚRY



1	PRŮVODNÍ ZPRÁVA.....	3
	<i>A.1.1. Údaje o stavbě.....</i>	<i>3</i>
	<i>A.1.2. Údaje o stavebníkovi</i>	<i>3</i>
	<i>A.1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace.....</i>	<i>3</i>
1.1	VSTUPNÍ PODKLADY A POUŽITÉ ZKRATKY.....	4
2	TECHNICKÁ ZPRÁVA	5
2.1	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ÚZEMI	5
2.2	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	6
	2.2.1 <i>Stavební úpravy</i>	<i>6</i>
	2.2.2 <i>Dopravní, obslužné a bezbariérové řešení</i>	<i>8</i>
	2.2.2.1 Napojení vjezdu do areálu na stávající dopravní infrastrukturu	8
	2.2.2.2 Úprava autobusového obratiště	8
2.3	ZÁVĚR	9

1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1.1. ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby	Minice, dopravní studie, připojení bytového komplexu
Místo	Minice, k.ú. Kralupy nad Vltavou, 524/4
Předmět dokumentace	Dopravní řešení a ověření možnosti připojení bytového komplexu na ulici Pražská Kralupech nad Vltavou

A.1.2. ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Název	Residence Horákův Mlýn s.r.o.
Adresa	Roškotova 1737/6, Braník, 14000 Praha 4

A.1.3. ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Hlavní projektant	PFProjekt s.r.o.
Sídlo	Soukenická 64/22, 274 01 Slaný
IČ	07071353
Tel:	+420 603 891 857
@	petr.fojt@pfprojekt.cz
Hlavní inženýr projektu	Ing. Ladislav Kaduk
Kontroloval	Ing. Petr Fojt (ČKAIT: 0013761)
Projektoval	Ing. Jakub Kareš

1.1 VSTUPNÍ PODKLADY A POUŽITÉ ZKRATKY

Podklady

Geodetické zaměření a informace o průběhu sítí

Volně dostupné mapové podklady jako je územní plán obce včetně mapy katastrálních údajů

Osobní schůzky

Zákony

<u>183/2006</u>	stavební zákon
<u>13/1997</u>	o pozemních komunikacích
<u>361/2000</u>	zákon o provozu na pozemních komunikacích s prováděcími předpisy
<u>239/2000</u>	o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů

Vyhlášky

<u>146/2008</u>	o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
<u>499/2006</u>	o dokumentaci staveb
<u>398/2009</u>	o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Normy

ČSN 73 6100	Názvosloví silničních komunikací
ČSN 73 6133	Provádění zemního tělesa
ČSN 73 6056	Odstavné a parkovací plochy
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na silnicích
ČSN 73 6108	Projektování lesních cest
ČSN 73 6109	Projektování polních cest
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 01 8020	Dopravní značky na pozemních komunikacích
ČSN 01 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN EN 12899-1	Stálé svíslé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky,
ČSN EN 1436	Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení

Technické podmínky

TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
TP 66	Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
TP 83	Odvodnění pozemních komunikací,
TP 100	Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 117	Zásady pro informační orientační značení pozemních komunikací
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 170 + dodatek	Navrhování vozovek pozemních komunikací

Zkratky

DOSS	dotčené orgány státní správy
NV	národní vyhlášky
TZÚS	technický a zkušební ústav

Legenda

☒	Platné údaje jsou zaškrtnuty např. provedení průzkumu... v území se nachází... je dotčeno... aj.
---	--

2 TECHNICKÁ ZPRÁVA

2.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v jižní části obce Kralupy s názvem Minice. Záměrem investora je vybudovat bytové domy v místě starého mlýna a to včetně míst pro parkování. Zájmové území je aktuálně z části zastavěné, v okolí se nachází další obývané objekty, jedná se o intravilán. Do budoucího místa stavby je možné se dostat po dlážděné komunikaci pod tělesem silnice II/240 (Pražská).

Silnice II/240 vede jedním směrem do pražských Dejvic, druhým směrem na Kralupy a je intenzivně využívána mimo jiné i nákladní dopravou.

Příjezdová místní obslužná dlážděná komunikace vedoucí do řešeného území se výškově nachází mezi tělesem silnice a přílehlou zástavbou a je vedena na opěrné zdi – vpravo při vjezdu do lokality. Šířka komunikace se pohybuje kolem 3,75 m, což vylučuje její využívání jako dvoupruhové obousměrné komunikace. Vzhledem k blízkému domu na stavební parcele st. 40 nebude pravděpodobně možné její rozšíření a bude muset zůstat i nadále jednopruhovou komunikací, alespoň v její části. Technicky by rozšíření bylo proveditelné nicméně by se těleso dostalo příliš blízko objektu a doprava by tak ještě více rušila místní obyvatele, kteří by s výstavbou nemuseli souhlasit.

Křižovatka silnice II/240 a příjezdové komunikace

Komunikace je aktuálně připojena na silnici II/240 jako křižovatka s vyznačenou předností v jízdě pomocí svislého značení P4 – Dej přednost v jízdě. Tato křižovatka zůstane v návrhu zachována a bude zkapacitněna vzhledem ke zvýšení intenzit osobních vozidel v oblasti po výstavbě bytového domu.



Obslužnost a intenzity MHD

Na ulici Pražská se nachází autobusová zastávka koncipovaná jako obratiště. Intenzita městské hromadné dopravy, autobus číslo 457 a 316, je dle aktuálních jízdních řádů kolem 6 vozidel MHD za hodinu. Zastávka Kralupy nad Vltavou, Minice je konečnou zastávkou pro linku číslo 457 a je nutné u dopravního podniku ověřit, zda je prostor využíván k odstavování navazujících spojů. Intervaly jízdních řádů tomu nenasvědčují.

2.2 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.2.1 STAVEBNÍ ÚPRAVY

Bytový dům

Plánovaný bytový dům bude umístěn na parcele st. 41 a dle aktuálních plánů se v něm bude nacházet 14 bytů dispozice 3kk s plochou 75 m² a 28 bytů 2kk s plochou do 52 m². Celkový počet stání pro rezidenty je 56 stání.

Celkový počet stání i s parkováním pro návštěvy je stanoven předběžně na 63 stání z toho 3 vyhrazená bezbariérová stání pro invalidy.

Příjezdová komunikace k bytovému domu

Na vjezdu, v křižovatce, k bytovému domu doporučujeme provést rozšíření stávající příjezdové komunikace tak, aby se zde mohla vyhnout přijíždějící a odjíždějící vozidla a zároveň, aby byl umožněn pohyb chodců. Rozšíření prostoru bude činit orientačně 2 m v délce 25 m.

Po celé délce příjezdové komunikace vpravo se nachází otevřený odvodňovací žlab. Ten bude vybourán a nahrazen obdélníkovým žlabem se zákrytovou mříží, zbylý povrch se dodláždí, čímž se povrch stane pochozí pro pěší.

Zklidnění dopravy v areálu je doporučeno provést zpomalovacím polštářem, který jasně definuje změnu dopravního režimu a začátek zónové úpravy. Polštář bude realizován v minimální výšce, a především změnou povrchu. Práh je vhodné umístit tak, aby před ním při odbočování do areálu mohla zastavit dvě vozidla. Rovněž by neměl zasahovat do prostoru, kde vozidlo čeká při napojení na hlavní komunikaci. Viz grafická část.



Pohled směrem Kralupy – komunikace (křižovatka) vlevo



Pohled ve směru do Prahy – křižovatka vpravo

Úprava zastávky bus jako obratiště

Stávající zastávka BUS je aktuálně přístupná pouze hromadné dopravě. Vjezd ostatních vozidel je zakázán svíslým značením B1 s dodatkovou tabulí „**dopravní obsluze vjezd povolen**“. Zastávka je prostorná a velmi vstřícná automobilové dopravě. Na výjezdu dokonce tak, že délka přechodu nevyhovuje dle stávajících norem. V rámci zřizování bytového areálu a povolování dopravního režimu doporučujeme obratiště upravit tak, aby vycházely délky přechodů, tím se zároveň lépe usměrní automobilová doprava. Schematicky jsou úpravy naznačeny v grafické části dokumentace. Na výjezdu ze zastávky se připojují další dva obytné celky.

Celý rekonstruovaný prostor bude řešen jako soustava několika křižovatek a vyznačenou předností v jízdě pomocí svíslého značení P4 a s usměrněním provozu pomocí vodorovného dopravního značení.



Autobusová zastávka – potenciální obratiště – pohled ve směru na Kralupy



Autobusová zastávka – potenciální obratiště – pohled ve směru na Prahu

2.2.2 DOPRAVNÍ, OBSLUŽNÉ A BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

2.2.2.1 NAPOJENÍ VJEZDU DO AREÁLU NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Prostor nového bytového komplexu lze prohlásit za zónovou oblast a stanovit v ní dopravní režim TEMPO 30.

Pohyb chodců a vozidel se realizuje odděleně v různé výškové úrovni. Návrhová rychlost je 30 km/h. V místě vjezdu do zóny je nutné upozornit na změnu dopravního režimu stavební úpravou – zpomalovací polštář.

Výjezdem ze zóny musí dát vozidlo přednost na hlavní komunikaci. Vzhledem ke složitým rozhledovým poměrům a složitě realizovanému odbočení vpravo při výjezdu je nutné, aby vozidla vyjížděla ze zóny přímo – je zakázáno odbočení vpravo pomocí značení B24a. Rozhledové poměry je nutné zlepšit osazením zrcadla.

Pěší a cyklistické stezky

Stávající chodník u silnice II/240 bude prodloužen až k zúžení příjezdové komunikace, kde bude ukončen rampovitým snížením a varovným pásem. Chodci a osobní vozidla se budou následně v délce cca 45 m pohybovat ve společném prostoru komunikace, oddělení pěší a automobilové dopravy může být realizováno alespoň opticky položením rozdílné barvy dlažby. Jakmile bude místními podmínkami umožněno, doprava bude opět oddělena.

Zásady požárně bezpečnostního řešení

V rámci úprav je zajištěn průjezd vozidel požární ochrany, a to minimálně šířkou 3,5 m mezi pevnými překážkami. Nejsou navrhovány jednosměrné slepé komunikace bez možnosti otáčení s délkou větší jak 50 m.

Průjezd stavbou byl ověřen vlečnými křivkami pro průjezd vozidel HZS a IZS.

Přístupy k objektům, hydranty a odbočky jsou projektově respektovány a v případě dotčení jsou polohově a výškově upraveny tak, aby byly přístupné.

2.2.2.2 ÚPRAVA AUTOBUSOVÉHO OBRATIŠTĚ

V rámci připojení areálu na silnici II/240 je nutné zajistit otočení vozidel v prostoru obratiště BUS. Další možností je pak otočení vozidel u kostela sv. Jakuba. Tím by byla doprava zavlečena ještě dále do obce a zbytečně by se zvýšily intenzity automobilové dopravy v jiné obytné části. Další možnosti otočení jsou již zbytečně daleko od místa napojení a nejsou tak z praktického pohledu reálné.

Otáčení osobních vozidel v prostoru stávající zastávky BUS se tak jeví jako jediná varianta.

Dopravně bude obratiště zřízeno jako jednosměrná komunikace s vyznačením zastávky pomocí vodorovného dopravního značení. Plocha bude doplněna o několik svislých značek a řešena jako soustava křižovatek.

2.3 ZÁVĚR

Navržené řešení je nutné konzultovat s příslušnými orgány státní správy a zaměřit se na konkrétní rizika návrhu, jako jsou

Napojení při vjezdu do areálu

- 1) Schválení části trasy bez chodníků v místě příjezdové cesty k bytovému domu – délka cca 45 m
- 2) Rozhledové poměry při napojení ve stávající křižovatce s II/240

Úpravy BUS obratiště

- 1) Zrušení zákazových značek a zavedení obratiště jako místní jednosměrnou komunikaci
- 2) Ověřit potřebnou délku nástupní hrany, parametry vozidel MHD
- 3) Stavební úpravy ostrůvku
- 4) Řešení soustavy křižovatek v prostoru obratiště

Dopravní studie ověřuje možnosti řešení připojení nového bytového domu na parcele, která je ve stávajícím stavu přístupná křižovatkou se silnicí II/240. Dalším úkolem bylo ověřit možnosti otáčení vozidel při opuštění areálu ve směru na Kralupy nad Vltavou.

Navržené řešení se snaží maximálně splnit požadavky norem, tak jak jen stávající uspořádání dovoluje, snaží se zajistit plynulost provozu na silničních komunikacích a umožnit připojení nového bytového domu.