

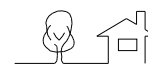


Obsah:

1. Identifikační údaje.....	2
1.1 správce komunikace, jeho sídlo nebo místo podnikání.....	2
1.2 projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji.....	2
2. Základní údaje	2
2.1 Vymezení oblasti návrhu změny dopravního režimu.....	2
2.2 Cíle realizace změny dopravního režimu	2
2.3 Přehled použitých podkladů	3
2.4 stručná charakteristika území a výchozí dopravní řešení.....	3
2.5 návrh změny dopravního režimu	4
2.6 konstrukční a technické řešení.....	4
2.7 Provoz, správa a údržba zařízení	8
2.8 bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích).....	8
2.9 zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	8
2.10 zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu.....	8

Přílohy:

01	ZÁKRES DO FOTOMAPY	1:2000
02	SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	1:1000
03	DETAILY ZPOMALOVACÍCH PRAHŮ	1:100
04	TABULKA VYTYČOVACÍCH BODŮ	



1. Identifikační údaje

1.1 správce komunikace, jeho sídlo nebo místo podnikání

Město Bystřice
Dr. E. Beneše 25
257 51 Bystřice

1.2 projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji.

INVESTING – ing. Ivan Pšenička
Projekční a inženýrská stavební kancelář
Dlouhá 40, 110 00 Praha 1
tel. 603 182 961, fax 226 517 365
e-mail: investing@login.cz

2. Základní údaje

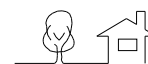
2.1 Vymezení oblasti návrhu změny dopravního režimu

Komunikace určené ke změně dopravního režimu se nachází v západní čtvrti města Bystřice a jsou ohraničeny ulicemi Dr E. Beneše a K Nesvačilům.

Předmětem změny dopravního režimu jsou komunikace v ulicích Nová, Družstevní, Spartakiádní, Ke Stadionu a Sokolská.

2.2 Cíle realizace změny dopravního režimu

Změnou dopravního režimu se předpokládá zklidnění automobilové dopravy v předmětné lokalitě především ve vztahu k mateřské školce a sportovnímu areálu v centru lokality. Předpokládá se, že navržené řešení je prvním částečným krokem k uvedení lokality do řádného technického stavu a dopravního režimu.



2.3 Přehled použitých podkladů

Tento projekt je v souladu s právními předpisy, ČSN-EN a závaznými metodickými pokyny MDČR. Jedná se především o tyto předpisy:

- Zákon o pozemních komunikacích č.13/97 a jeho prováděcí vyhláška č.104/97 ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích č. 30/2001 Sb.
- ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích
- ČSN 36 0410 Osvětlení místních komunikací
- ČSN 73 6100 Názvosloví silničních komunikací
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- Technické podmínky schválené ministerstvem dopravy ČR a to především TP65, TP85, TP131, TP132, TP169, TP218, TP219.

Pro zpracování návrhu bylo použito geodetické zaměření uvedené lokality včetně tras inženýrských sítí, které dodal správce komunikace.

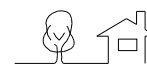
2.4 stručná charakteristika území a výchozí dopravní řešení.

Předmětnou lokalitu tvoří dvě historicky oddělené části zástavby města, které jsou dopravně propojeny. Starší zástavba vymezená ulicemi Sokolská, Spartakiádní a Ke Stadionu je zástavba rodinnými domy s předpokladem vzniku kolem třicátých až padesátých let minulého století. Druhá část vymezená ulicemi Družstevní a Nová je tvořena bytovými domy a jejich vznik se odhaduje v rozmezí sedmdesátých let minulého století až po současnost. Době vzniku odpovídá též stav dopravní infrastruktury v lokalitě.

Starší část lokality je vybavena dvoupruhovou komunikací o šířce 5,5m se zelenými pásy po obou stranách. Tato část není vybavena chodníky pro pěší. Odvodnění komunikace je částečně do dešťové kanalizace a částečně do pásů zeleně. Komunikace jsou vybaveny veřejným osvětlením.

Novější část zástavby je vybavena dvoupruhovou komunikací o šířce 6,0m. Komunikace jsou vybaveny jednostranným nebo oboustranným chodníkem, odvodnění komunikací je provedeno do dešťové kanalizace a je instalováno veřejné osvětlení.

Při prohlídce lokality byly zjištěny závady na stavebně technickém stavu komunikací i na dopravním značení. Ve stavebně technickém stavu komunikací je největšími vadami absence pěších komunikací v části lokality a absence veškerých prvků usnadnění pohybu osob s poruchami pohybu a orientace. V části křižovatek nejsou respektovány minimální poloměry oblouků komunikací, v mnoha případech nejsou obruby chodníků v dostatečné výšce nad



vozovkou a povrchy komunikací a chodníků vykazují poškození. Předmětem návrhu není napravení stavebně technického stavu komunikací, protože by muselo být přistoupeno ke kompletní rekonstrukci celého uličního prostoru. V dopravní značení byly zjištěny nedostatky v absenci označení slepých komunikací, parkovacích ploch a upozornění na pohyb dětí v okolí mateřské školky. V rámci změny trvalého dopravního režimu lokality bude dopravní značení doplněno.

Komunikace v lokalitě jsou obslužné komunikace uvnitř obytného útvaru zpřístupňující jednotlivé objekty které jsou zařazeny do funkční třídy C3. Napojení těchto komunikací na sběrné komunikace je stávající a nebylo znovu posuzováno. Stávající dopravní značení je bez posouzení zachováno s výjimkou odstranění DZN B29 s dodatkovou tabulkou s určením pro vozidla nad šest tun. Tato značka je umístěna nesystematicky, pouze na jednom vjezdu do lokality a bude nahrazena navrhovaným značením.

2.5 návrh změny dopravního režimu

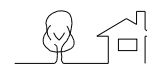
Komunikace v předmětné lokalitě jsou převážně vedeny v přímých úsecích s dobrou dopravní přehledností. Při délce úseků ulic až 600 m tato situace svádí řidiče k nepozornosti, překračování povolené rychlosti a k ignorování přednosti na dopravně neupravených křižovatkách.

Předmětem návrhu je snaha o zklidnění dopravního režimu a doplnění chybějícího dopravního značení. Návrh nově řeší snížení povolené rychlosti v lokalitě zónovým omezením na 30km/h. Zároveň se zónově řeší omezení stání nákladních vozidel, která by značně omezovala dopravu ve stávajících stísněných podmínkách uličního prostoru. Zónové omezení rychlosti je navíc doplněné zpomalovacími širokým příčnými prahy. Předmětem je dále doplnění dopravního značení a to především označení slepých částí komunikací, označení pohybu dětí před školkou a označení zákazu vjezdu na spojovacím chodníku mezi ulicemi Družstevní a Dr. E. Beneše.

2.6 konstrukční a technické řešení

Svislé dopravní značení

Na všech vjezdech do předmětné lokality bude umístěna zónové dopravní značení IP25a s omezením nejvyšší dovolené rychlosti s hodnotou 30 (B20a) a zákazem stání pro nákladní vozidla (B29 + E9). Značení bude umístěno na vjezdech do ulic Sokolská a Ke Stadionu z ulice Dr. E. Beneše a na vjezdech do ulic Nová a Družstevní z ulice K Nesvačilům. Na výjezdech z těchto ulic bude umístěno značení konce této zóny IP25b. Příčné zpomalovací prahy mají totožnou návrhovou rychlost s navrženým omezením a mohou být označeny pouze informativním DZN IP2. Slepé úseky komunikací tj. ul. Sokolská za křižovatkou s ulicí Spartakiádní, ulice Ke Stadionu za křižovatkou s ul. Spartakiádní a ulice Družstevní za křižovatkou s ulicí Spartakiádní jsou označeny DZN IP10a. Stejným označením jsou opatřeny vjezdy na parkoviště v ulicích Družstevní a Spartakiádní které mohou být řidiči neznalými místní poměry jako křižovatka. Před vstupem do mateřské školky je oboustraně umístěno výstražné DZN A12. V ulici Nová jsou



zřízena parkovací stání z nichž jediné je označeno DZN IP11a. K ostatním parkovacím stáním bude doplněno DZN IP11a příp. IP11b. Dle místních zvyklostí je možné doplnit značení dodatkovou tabulkou s počtem parkovacích míst.

Přesné umístění dopravního značení je naznačeno ve výkresové části dokumentace. Umístění dopravního značení musí odpovídat TP65

Vodorovné značení a dopravní zařízení

V lokalitě je navrženo jedenáct příčných širokých zpomalovacích prahů R1 – R11. Zpomalovací prahy jsou řešeny jako přimknuté k obrubníku s tím, že v části lokality, kde komunikace nemá obruby se tyto obruby vybudují jako součást prahu a budou tvořit optické zúžení komunikace. V místech kde u komunikace nejsou chodníky byly zpomalovací pruhy citlivě osazeny do uličního prostoru, i za cenu mírného vyosení komunikace (do 15 cm) tak, aby v budoucnu bylo možné vybudovat jednostranný chodník o šíři 1,5 m. Zpomalovací pruhy budou označeny vodorovným dopravním značením V17. V místech přimknutí zpomalovacího prahu k chodníku bude chodník opatřen varovným pásem, protože se sníží jeho výška nad komunikací na méně než 8 cm.

Zpomalovací práh R1

je umístěn v ulici Družstevní, je přimknutý ke stávajícím obrubám chodníků po obou stranách komunikace a využívá stávajících uličních vpustí k odvodnění na náběžné straně spádu komunikace. Z obou bočních stran přiléhá chodník, který bude opatřen varovnými pásy.

Zpomalovací práh R2

je umístěn v ulici Družstevní, je přimknutý ke stávajícím obrubám chodníků po obou stranách komunikace. Práh je umístěn na rozvodí podélného spádu komunikace. Z obou bočních stran přiléhá chodník, který bude opatřen varovnými pásy.

Zpomalovací práh R3

je umístěn v ulici Družstevní, je přimknutý ke stávajícím obrubám chodníků po obou stranách komunikace a využívá nově vybudovaných uličních vpustí k odvodnění na náběžné straně spádu komunikace. Z obou bočních stran přiléhá chodník, který bude opatřen varovnými pásy.

Zpomalovací práh R4

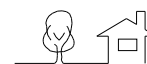
je umístěn v ulici Nová, je přimknutý ke stávajícím obrubám chodníku po jedné straně a zeleného pásu po druhé. Pro zpomalovací práh bude vybudována uliční vpust k odvodnění na náběžné straně spádu komunikace. Z jedné boční strany přiléhá chodník, který bude opatřen varovným pásem.

Zpomalovací práh R5

je umístěn v ulici Nová, je přimknutý ke stávajícím obrubám chodníků po obou stranách komunikace a využívá nově vybudované uliční vpustí k odvodnění na náběžné straně spádu komunikace. Z obou bočních stran přiléhá chodník, který bude opatřen varovnými pásy.

Zpomalovací práh R6

je umístěn v ulici Nová, je přimknutý ke stávající obrubě chodníku po jedné straně a nové



obrubě zeleného pásu po druhé straně. Odvodnění prahu je spádem do přilehlého pásu zeleně na náběžné straně spádu komunikace. Z jedné boční strany přiléhá chodník, který bude opatřen varovným pásem.

Zpomalovací práh R7

je umístěn v ulici Ke Stadionu, je přimknutý k nové obrubě budoucího chodníku po jedné straně a na druhé straně je snížen do podezdívky oplocení. Pro zpomalovací práh bude vybudována uliční vpust k odvodnění na náběžné straně spádu komunikace. Vzhledem k oboustranné blízkosti vjezdů bude nová obruba provedena od vjezdu k vjezdu. V místě obruby bude dobalena krajnice komunikace.

Zpomalovací práh R8

je umístěn v ulici Spartakiádní, je přimknutý k nově vybudovaným obrubám. Obruby zůstávají zachovány ve standardní výšce a budou obloukovým obrubníkem zalomeny kolmo k vozovce a ukončeny u podezdívek plotů. Toto řešení opticky zúží šířku komunikace. Paradoxně je v tomto místě potřeba rozšířit komunikaci aby dosáhla minimální šířky 5,5m. Rozšíření bude provedeno dobalením krajnice s postupnými náběhy. Odvodnění prahu je spádem do přilehlého pásu zeleně na náběžné straně spádu komunikace.

Zpomalovací práh R9

je umístěn v ulici Spartakiádní, je přimknutý k nově vybudovaným obrubám. Obruby zůstávají zachovány ve standardní výšce a budou obloukovým obrubníkem zalomeny kolmo k vozovce a ukončeny u podezdívek plotů. Toto řešení opticky zúží šířku komunikace. Paradoxně je v tomto místě potřeba rozšířit a vyosít komunikaci aby dosáhla minimální šířky 5,5m a umožnila budoucí vybudování chodníku o šířce 1,5m. Rozšíření bude provedeno dobalením krajnice s postupnými náběhy. Odvodnění prahu je spádem do přilehlého pásu zeleně na náběžné straně spádu komunikace.

Zpomalovací práh R10

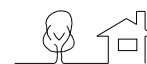
je umístěn v ulici Sokolská, je přimknutý k nově vybudovaným obrubám. Obruby zůstávají zachovány ve standardní výšce a budou obloukovým obrubníkem zalomeny kolmo k vozovce a ukončeny u podezdívek plotů. V místě u vjezdu na pozemek bude obruba snížena do úrovně komunikace aby bylo možné využít stávající vpust k odvodnění zpomalovacího prahu. Toto řešení opticky zúží šířku komunikace. Paradoxně je v tomto místě potřeba rozšířit komunikaci aby dosáhla minimální šířky 5,5m. Rozšíření bude provedeno dobalením krajnice s postupnými náběhy.

Zpomalovací práh R11

je umístěn v ulici Sokolská, je přimknutý k nově vybudovaným obrubám. Obruby zůstávají zachovány ve standardní výšce a budou obloukovým obrubníkem zalomeny kolmo k vozovce a ukončeny u podezdívek plotů. Toto řešení opticky zúží šířku komunikace. Paradoxně je v tomto místě potřeba rozšířit komunikaci aby dosáhla minimální šířky 5,5m. Rozšíření bude provedeno dobalením krajnice s postupnými náběhy. Pro zpomalovací práh bude vybudována uliční vpust k odvodnění na náběžné straně spádu komunikace.

Technické řešení zpomalovacích prahů

V místě vyznačeném geodetickými body bude provedeno vyříznutí a odbourání asfaltových



vrstev komunikace. Po odebrání krytu vozovky bude provedena sonda podkladních vrstev vozovky. V případě, že konstrukční vrstvy mají mocnost 450 mm je možné vrstvy zachovat a odebrat pouze 140 mm pro nové konstrukce. V případě, že konstrukční vrstvy budou nedostatečné musí být odebrány i s podložím do hloubky 450 mm a nahrazeny šterkovou vrstvou o tl. 300 mm hutněnou po vrstvách.

Na styku stávající vozovky se zpomalovacím prahem budou osazeny zcela zapuštěné silniční obruby do kterých potom budou opřeny konstrukční vrstvy a dlažba zpomalovacího prahu.

Podklad pojižděných zpomalovacích prahů sestává z betonové zámkové dlažby tl.80 mm v červené barvě. Podkladní vrstvy tvoří ložní vrstva drobného kameniva tl.40 mm, cementové stabilizace tl.100 mm a případně hrubé kamenivo tl. 300 mm. Všechny podkladní vrstvy musí být řádně zhutněny. Obrubníky jsou betonové prefabrikované o rozměrech 250/500/80 příp. 250/1000/80, kladené do betonového lože P300. Obrubníky budou zvýšené o 100 mm nad komunikaci. Pro oblouky budou použity systémové obruby s rádiusem. Signální a varovné pásy budou provedeny z navigační dlažby (s hmatovými prvky) v barvě červené. V místech budoucích chodníků budou prostory za obrubou zašterkovány. V případě budoucí výstavby chodníků budou odebrány obloukové obruby a obruby chodníku budou napojeny na stávající přímý úsek.

Zpomalovací prahy musí být provedeny v souladu s TP85.

Provedení dopravního značení

Podpěrnou konstrukcí značky se rozumí podpěrný sloupek, stojka, konzola nebo jiná konstrukce, kotvicí patka, pomocí kterých je značka osazena do terénu. Značka může být do terénu osazena i přímo bez užití kotvicích patek. Patky a sloupky musí vyhovovat TP 118. Podpěrné konstrukce značek musí vyhovovat požadavkům ČSN EN 12767 nebo musí být podpěrná konstrukce umístěna za svodidlem. Pro umístění značek lze využít i jiných vhodných již stávajících konstrukcí, např. sloupy veřejného osvětlení nebo sloupy trolejového vedení.

Konstrukcí značky se rozumí štít značky, na jehož lící straně je umístěna (aplikována) činná plocha značky a na jehož rubové straně jsou umístěny prvky k upevnění na nosnou konstrukci značky pomocí spojovacího materiálu. V činné ploše značky nesmějí být žádné otvory.

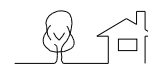
Kombinace odlišných prvků materiálu nesmí vyvolávat elektrochemickou korozi.

Z hlediska mechanických vlastností konstrukce značky musí vyhovovat následujícím požadavkům a třídám dle ČSN EN 12899-1:

- poloměr zaoblení rohů štítu značky musí být nejméně 20 mm,
- hrany štítu značky musejí být chráněny, plochý okraj štítu značky lze užít jen výjimečně např. při upevnění značky na rovnou plochu mostního objektu,
- největší deformace štítu značky ohybem vzhledem k podpěrné konstrukci může být nejvíce:
 - při zatížení větrem 50 mm/m (třída TBD 5),
 - při zatížení vodorovnou silou 100 mm/m (třída TBD 6)

Na pozemních komunikacích se užívají značky reflexní. Pokud není dále uvedeno jinak, musí retroreflexní materiál reflexních značek splňovat vlastnosti min. třídy R 1.

Vodorovné značky se vyznačují na povrchu pozemní komunikace (zpravidla na vozovce)



pomocí hmoty určené k tomuto účelu nebo jiným srozumitelným způsobem (fólie, dopravní knoflíky, dlažba). Na dálnicích a místních komunikacích I. a II. třídy a na silnicích I. a II. třídy se provádějí vodorovné značky v reflexním provedení. Na ostatních pozemních komunikacích se reflexní úprava doporučuje. Další podrobnosti o rozdělení, provedení a užití vodorovných značek upravují TP 133.

2.7 Provoz, správa a údržba zařízení

Místní komunikace jsou ve správě města Bystřice, které je zároveň správcem dopravního značení na těchto komunikacích. Náklady spojené se zřízením dopravního značení a dopravního zařízení hradí správce komunikace včetně následné údržby.

2.8 bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Pro bezpečné užívání stavby platí následující předpoklady:

- Je zajištěn náležitý dohled a kontrola jakosti v závodech, ve výrobnách a na stavbě.
- Stavbu provádějí osoby s příslušnou kvalifikací a zkušeností.
- Stavební materiály se používají podle ustanovení příslušných předpisů pro materiály nebo výrobky.
- Konstrukce se bude náležitě udržovat odbornými pracovníky správce.
- Konstrukce se bude používat v souladu s požadavky uvažovanými při návrhu konstrukce.
- Doprava na komunikaci se bude řídit podle zák.č. 316/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

2.9 zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Provoz na stávajících komunikacích a chodnicích neodpovídá současným požadavkům na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhl. č. 398/2009. Změna dopravního režimu neřeší generelní nápravu situace ale v místech úprav řeší lokální úpravy chodníků v souladu s vyhláškou. Lokální úpravy jsou koncipovány takovým způsobem aby v případě celkového řešení komunikačních prostorů nevznikali kolize s předmětným návrhem.

2.10 zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Zřízení Zpomalovacích prahů nemá zvláštních podmínek a požadavků na postup výstavby a údržbu stavby. Ve většině případů lze provést lokální uzavření komunikace a využít ostatních komunikací k objetí nebo obejití této uzavírky bez velkých nároků na délku objízdných tras. Pouze v případě zřizování zpomalovacího prahu R10 ve slepé části ulice Sokolská není možný



jiný přístup do zbytku ulice. V tomto případě bude prováděna stavba zpomalovacího prahu po polovinách aby vždy byl zachován jeden jízdní pruh pro kyvadlovou dopravu.