

akce: Radslavice – PMK – V Zahradách
zadavatel: Obec Radslavice, Na Návsí 103, 751 11 Radslavice
stupeň projektu: STUDIE
zpracovatel: EPROJEKT s.r.o., Na Hrázi 781/15, Přerov I - Město

Stručný popis

obsah textové části:	strana
1. Rekapitulace zadání, cíl studie	2
2. Navržené řešení	2
3. Číselné údaje o domech a parkovacích místech	3
4. Závěr	3

Příloha:	Přehledná situace	 001
	Katastrální situace	 002
	Situace stavby I	 003.1
	Situace stavby II	 003.2
	Vzorový příčný řez I	 004.1
	Vzorový příčný řez II	 004.2
	Vzorový příčný řez III	 004.3

V Přerově dne 5. září 2011

ing. Jan Beneš
kontroloval: ing. Michal Majer

1. Rekapitulace zadání, cíl studie

Ulice V Zahradách se nachází v obci Radslavice. Délka ulice je cca 500 m. Zpevněné povrchy tvoří asfaltobeton, betonová dlažba, betonové plochy v různé kvalitě. Cílem zadání je vymezit dopravní prostor tak, aby byly jasné specifikovány jednotlivé funkce prostoru místní komunikace (PMK). V současnosti jsou vozidla rezidentů odstavována v rozporu s pravidly silničního provozu, často na chodnících. Brání tím plynulému a bezpečnému pohybu pěších. Cílem studie je tedy navrhnout takové uspořádání, které by respektovalo všechny účastníky silničního provozu.

Přitom jsme omezeni šířkou pozemku ve vlastnictví obce, průběhem stávajících inženýrských sítí, umístěním stávajících sjezdů k nemovitostem. Nelze proto navrhnout úpravy tak, aby byla zachována dvoupruhová obousměrná komunikace s parkovacím pásem a chodníkem. Celková šířka takového řešení by převyšovala šířku, která je dnes k dispozici.

2. Navržené řešení

Z výše uvedených důvodů je navrženo kompromisní řešení. Abychom docílili požadovaného, je nutné komunikaci lokálně zúžit na jednopruhovou obousměrnou s tím, že umožníme pomocí vhodně situovaných výhyben bezproblémové míjení vozidel. Charakter komunikace to umožňuje, jedná se o zklidněnou komunikaci v obytném prostoru obce. Tímto řešením se také zpomalí rychlost projíždějících vozidel (šikany, lokální zúžení).

Na vjezdu z ul. Přerovská bude po pravé straně zřízen chodník š. 1,5 m, šířka vozovky bude zachována tak, aby bylo zajištěno bezpečné zastavení vozidla mimo křižovatku a případné míjení protijedoucích vozidel. Navržený chodník bude propojen podél stávajícího oplocení, se stávajícím chodníkem v ulici. Jeho šířka je z důvodu stísněných poměrů a zachování jízdního pruhu v šíři 4,0 m lokálně zúžen na hodnotu 1,0 m. Chodník je dále navržen až do km 0,270 v šíři 1,5 m a převážně kopíruje stávající polohu chodníku. Do km 0,460 má chodník rozdílnou šířku s ohledem na soukromé pozemky. Jeho šířka se pohybuje od 1,3 m až do 1,6 m, šířka 1,6 m je v místech stávajících zelených pásů, které budou v některých místech zachovány. Podél komunikace jsou navrženy parkovací pásy. Součástí těchto pásů jsou i jednotlivé sjezdy k soukromým nemovitostem. Vozovka je místy u parkovacích stání zúžena na hodnotu 4,0 m. Od km 0,100 do km 0,150 je parkovací stání vymezeno vysazenými zelenými ostrůvky. V km 0,150 doporučuji zvážit zvýšenou křižovatkovou plochu (zvýšení bezpečnosti, ale s vlivem na odvodnění komunikace). Na této křižovatce, příjezd od Přerova po ul. Nová, probíhá zřejmě nejvíce křižovatkových pohybů vozidel. Od km 0,175 do km 0,240 je po levé straně navržen parkovací záliv o šířce 2,0 m a vozovka je zde rozšířena na hodnotu 6,0 m na úkor části zelených pásů a sjezdů. Po určitých vzdálenostech, cca 50 m nebo jak to dovolí sjezdy, jsou navrženy výhybny. V km 0,300 je navržena výhybna, za kterou je navržen parkovací pás a vozovka je zúžena na 4,0 m. V km 0,370 je zřízena další

výhybna, ve které je situován průjezd do nově vznikající obytné čtvrti. Veškerá odsazení jsou provedena pomocí vysazených zelených ploch. V km 0,430 je zřízena další výhybna na úkor nepatrného zúžení chodníku. V km 0,480 je, po levé straně, zřízen parkovací záliv a vozovka v těchto místech je mírně rozšířena na hodnotu 4,8 m. K této vozovce, po pravé straně, přiléhá nový chodník o šíři 1,1 m. Pro bezpečnější míjení vozidel je křižovatka s ul. Trávník mírně rozšířena.

Obrubník je podél celé levé strany veden ve snížené fázi z důvodu navázání na stávající niveletu vozovky. Odvodnění chodníku bude provedeno do vozovky k přídlažbě. Snížená fáze je také provedena v km 0,305 – 0,455.

Obširnější popis s vysvětlením kladů a záporů tohoto řešení podá projektant ústně zadavateli, případně při projednání na obci.

3. Číselné údaje o domech a parkovacích místech

Počet rodinných domů: 53

Počet stávajících stání:

- garáží – 46 ks
- sjezdů (vjezdy do zahrad, dvorů) – 20 ks
- stání na zelených plochách (upravené zpevněním) před domy – 4 ks

Počet nových stání:

- parkovací pás nebo záliv – 29 ks
- teoretická možnost zřízení na zelených plochách před domy – 16 ks

4. Závěr

Navržené řešení odpovídá možnostem, které v daném území existují. Návrh ukazuje princip zklidnění komunikace, na kterém lze dále podrobněji pracovat nad rámcem studie.

Pokud bereme v úvahu i stávající možnosti, je možno auto odstavit i do vjezdu do garáže. Dostaneme tak celkem 70 parkovacích stání. Pokud k tomu přidáme nová vymezená parkovací místa v pásech nebo zálivech a také volné plochy před domy, máme teoreticky k dispozici dalších 35 parkovacích stání. Součet tedy dělá 105 stání, což zhruba odpovídá 2 vozidlům na jeden rodinný dům. Pokud by vždy jedno vozidlo bylo garážované, zjistíme, že počet navržených míst je dostačující až naddimenzovaný.

Navržené řešení se nemusí vždy setkat s pochopením obyvatel ulice. Může jim připadat šířkově omezující. Nicméně při vzájemném respektu řidičů se jedná o plně funkční návrh, který navíc povede ke zklidnění celé ulice a ke zpomalení rychlosti projíždějících vozidel. Je nutné si uvědomit, že šířka prostoru je fixně dána a nelze navrhnout „komfortnější“ úpravu bez zásahu do soukromých pozemků obyvatel a případně přeložek inženýrských sítí.