



archivní číslo: 302036c

stupeň: DSP

datum: leden 2006

objednal:

OÚ Krásné Údolí

zpracoval:

*ing. Martin Kohout
Hana Vonderschenová*

KRÁSNÉ ÚDOLÍ

DOPRAVNĚ STAVEBNÍ ÚPRAVA NÁMĚSTÍ

1. etapa

seznam příloh:

širší vztahy - 0

situace - 1

vzorový řez - obytná zóna - 2

vzorový řez - zastávka - 3

vzorový řez - chodník - 4

dopravní značení - 5

typové výkresy:

místo pro přecházení – P6

chodníkový přejezd – OZ

1/ úvod

Obec Krásné Údolí leží na silnici I/20 (Plzeň – Karlovy Vary) cca 6 km před Toužimí ve směru od Karlových Varů, od nichž je vzdálena zhruba dalších 28 km.

Tranzitní, navíc mezinárodní, dopravní tah (E 48), který ve směru západ – východ (což je i směr staničení) prochází touto obcí a dělí ji tak na dvě části (severní a jižní).

Na kvadranty ještě rozděluje obec další dvojice příčně vedoucích krajských silnic, které zhruba ve středu obce odbočují ze státní silnice. Severním směrem to je krajská silnice III/179 2 (Krásné Údolí – Přílezy – Chylice atd.) a na protilehlé straně, ale neprůsečně jižním směrem, ještě krajská silnice III/198 62 (Krásné Údolí – směr Teplá, tj. v prodloužení krajská silnice III/198 24).

Tento základní dopravní kříž předurčuje i další dopravní vztahy v celé obci. Rozhodující dopravní zátěž sice probíhá po státní silnici I/20, ale nezanedbatelná je i nákladní doprava směrem ke statku na severním okraji obce.

V minulosti, kdy po státní silnici neprojíždělo tolik vozidel jako dnes, se centrum obce „otevíralo“ k této dopravní tepně, která je a i v minulosti byla nejdůležitější dopravní osou celého toužimského území. Jednoznačnou výhodou byla snadná přístupnost okolí, tj. v neposlední řadě i domů na návsi. Navíc to, že je prakticky celá návěs zpevněna živičným krytem, bylo kdysi deklarováno jako jednoznačné plus v podobě pronikání města do vesnického prostředí.

Přechod, ve značných styčných délkách, mezi průběžnou vozovku silnice I/20 a okolím je prakticky plynulý, takže pouze vodorovné dopravní značení jednoznačněji vymezuje pojižděnou část vozovky a kanalizuje, jak hlavní dopravní tah, tak podružný příčný a další dopravní i nedopravní plochy.

V současnosti intenzita tranzitního provozu vzrostla natolik (viz. tabulka dále v textu), že je žádoucí státní komunikaci, alespoň v centru obce, jednoznačně vymezit. Znamená to, že se tranzitní komunikace a navazující zpevněné plochy fyzicky oddělí. Tím se jednoznačně vymezí tranzitní koridor se státní silnicí I/20, který se nebude prolínat do okolních ploch určených pro lokální pěší a motorovou dopravu. Křížení tras musí být jednoznačně stanoveno a definováno v uzlových bodech (platí to nejen pro motorovou dopravu, ale zejména i pro příčný pohyb pěších a cyklistů).

Pak je možno v koexistenci s touto tranzitní komunikací žít bezpečněji a pokud se podaří eliminovat i nežádoucí faktory, jako je například nadměrná rychlost v uzavřené osadě, pak je navíc možno z této tranzitní dopravy získat případně i to, co je pro obec žádoucí a přispívá k jejímu rozkvětu. Přesto tato komunikace bude obec rozdělovat a proto je nutno vyznačit pro bezpečnost přecházejících pěších přechody.

2/ vstupní podklady a cíle řešení

Podkladem pro návrh řešení byla katastrální mapa, situační a výškopisné zaměření zájmového území, tj. středu obce a dále pak specifikace rozsahu řešení tlumočená zadavatelem.

V současné době prochází obcí státní silnice I/20, na tu pak příčně navazují dvě dopravní větve výše zmíněných krajských silnic III/179 2 a III/198 62 a několik MK. Na návsi jsou rovněž umístěny dvě autobusové zastávky pro oba směry. Je zde i mnoho nevyhraněných zpevněných ploch a parčíků.

Chodník je podél tranzitní silnice realizován pouze v několika fragmentech, vně návsi, a směrem k nejnovější zastávce (panelový dům stranou centra).

V řešeném prostoru a to zejména na I/20, probíhala v minulosti i pravidelná sčítání intenzit dopravy, z nichž vyjímám tyto hodnoty dokumentující nebyvalý nárůst dopravních zátěží:

<i>Silnice I/20</i>	<i>osobní</i>	<i>nákladní</i>	<i>moto</i>	<i>Celkem</i>
<i>1990</i>	<i>1800</i>	<i>955</i>	<i>19</i>	<i>2774</i>
<i>1995</i>	<i>3302</i>	<i>1189</i>	<i>38</i>	<i>4529</i>
<i>2000</i>	<i>4824</i>	<i>1439</i>	<i>33</i>	<i>6296</i>
<i>nárůst 90-00</i>	<i>268%</i>	<i>151%</i>	<i>174%</i>	<i>227%</i>

<i>III/198 26</i>	<i>osobní</i>	<i>nákladní</i>	<i>moto</i>	<i>celkem</i>
<i>1990</i>	<i>129</i>	<i>79</i>	<i>2</i>	<i>210</i>
<i>1995</i>	<i>248</i>	<i>147</i>	<i>9</i>	<i>404</i>
<i>2000</i>	<i>177</i>	<i>122</i>	<i>8</i>	<i>307</i>

Na silnici III/179 2 jsou naproti tomu zanedbatelné intenzity dopravní zátěže, že zde sčítání nabylo prováděno a to ani v minulosti a proto přímé fyzické hodnoty nejsou zjištěny.

Cílem návrhu je stanovení takového dopravního režimu, který přispěje k optimální koexistenci života v obci s tranzitní dopravou a to jak vedené po státní silnici (vysoká dopravní zátěž), tak na místní úrovni, tj. na komunikacích krajských nebo místních a ostatních plochách.

Cílem návrhu musí být proto prioritně zvýšení bezpečnosti v návaznosti na zlepšení podmínek pro pohyb pěších a cyklistů a to zejména ve vztahu eliminace bariérového účinku průtahu tak, jak se tento v současnosti jeví.

Zároveň je nutno vytvořit podmínky pro rozvoj ostatních funkcí přilehlého dopravního prostoru se zvýšením podílu zeleně, která má zajistit nejen fyzické hranice, ale i zlepšit estetickou stránku řešeného prostoru.

3/ stručný popis návrhu řešení

- Obecně**

Vymezením hranic v daném prostoru bude položen základ pro fyzické oddělení tranzitní a místní dopravy, místa pro přecházení chodců pak zajistí bezpečnější přechod tranzitní komunikace.

Zároveň se zvýší i přehlednost daného prostoru, která byla v minulosti zhoršena dalšími vkomponovanými prvky, které byly do volných ploch tak, jak život přinášel jejich potřebnost postupně živelně dodány (autobusová zastávka s čekárnou, chtěné i nechtěné parkování, telefonní budka osazená v prostoru v blízkosti čekárny, kontejnery na separovaný odpad atd.).

Toto, dnes již zcela překonané, neorganizované uspořádání se nyní představitelé obce snaží změnit a zajistit tak přijatelné životní prostředí občanům a eliminovat nebezpečnost nepřehledných dopravních ploch.

- technologie dopravy**

Z pohledu technologie dopravy dojde k zásadní změně v tom, že doprava bude jednoznačně kanalizována. Tranzitní směry (platí to jak pro státní, tak i krajské silnice a místní komunikace) budou fyzicky odděleny od ostatních ploch a do tranzitního koridoru bude možno vjíždět pouze v jednoznačně daných a stabilizovaných sjezdech.

Rovněž pěší doprava bude mít, v souběžných směrech s tranzitní dopravou, jednoznačně vymezené koridory. Ostatní plochy budou dopravně zklidněné jako obytná zóna.

Toto by mělo jednoznačně přispět ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy.

- **vytýčení, situační a výškové řešení**

Vytýčení navržených úprav je ortogonální a vychází prakticky ze stávajícího stavu.

Po realizaci stavebních prací budou jednoznačně geodeticky zaměřeny nové fyzické hranice a případně bude provedeno pozemkové vyrovnání mezi obcí a ŘSD Karlovy Vary, nebo KSÚS Sokolov.

Ze situačního pohledu je jasné, že řešená první etapa jednoznačně odděluje a vymezuje část řešeného náměstí, na kterou by, v závislosti na finančních možnostech obce, měly brzy navazovat další stavební úpravy.

V této etapě bude oddělen prostor před obecním úřadem, vymezen záliv pro autobus a doplněno chybějící pěší propojení na styku státní silnice I/20 a krajské silnice III/198 62.

Z výškového pohledu se na většině pojižděných ploch nic nemění a i nadále budou využívat stávajících vozovek, byť v režimu dopravně zklidněných komunikací.

Dělicí linie (zelené plochy zakončené na straně tranzitních komunikací chodníkem) jsou naopak výškově nadvýšeny o nášlapnou výšku silničního obrubníku, tj. o 0,10 m.

Výjezdy z nově vymezeného prostoru budou možné pouze v místech se stavební úpravou v podobě chodnikového přejezdu. Ten bude nadvýšen zhruba o 0,05 až 0,06 m nad plochy tranzitních vozovek a i v příčném směru bude plynule přecházet z této výšky do výškové úrovně chodníku.

V místě autobusové zastávky bude v souladu s normou nadvýšený obrubník nástupní hrany 0,18 - 0,20 m.

V trase chodníku situovaný jeden sjezd na sousední pozemek bude řešen opět jako chodnikový přejezd ve výškové úrovni +0,05 m nad úroveň vozovky. Chodník za tímto sjezdem bude oproti vozovce nadvýšen o +0,10 m.

Změny výšek budou řešeny bezbariérově maximálním sklonem přechodového klínu v poměru 1:12, tj. cca 8,3%.

Chodník bude zároveň skloněn směrem k vozovce 2%.

- **zemní práce a bourání konstrukcí**

budou minimální, omezují se prakticky pouze na odstranění stávajících živičných krytů, případně odstranění stávajících vozovek pro realizaci nových zelených ploch, respektive chodníků v místě stávajících živičných ploch.

Konečné terénní úpravy zajistí dosypání a dorovnání rubových stran (za obrubníkem) zpevněných ploch. Narušený rostlý terén (výkopy, svahování) je nutno bezodkladně ozelenit, jedině tak lze zamezit zbytečnému splavování zeminy.

Zemina bude odvezena na místo dle určení investora.

Plán (ostatně i jako další konstrukční vrstvy) je nutno pečlivě zhutnit.

4/ vzorový řez, odvodnění, osvětlení

- **vzorový řez**

V maximální míře je využito stávajících zpevněných ploch bez úprav (ty se omezují pouze na provedení uzavíracího nátěru). Skladba jednotlivých nových konstrukcí je patrná z grafických příloh. Při realizaci je nutno jak plán, tak i jednotlivé konstrukční vrstvy pečlivě hutnit.

Nové úrovně rozhraní mezi dlážděnou a živičnou plochou nebo rozhraní mezi pojížděnými a pochozími plochami bude odděleno zapuštěným záhonovým obrubníkem uloženým do betonu.

Chodníky budou oproti přilehlé vozovce nadvýšeny o 0,10 m, nástupiště u zastávka autobusu pak 0,18 – 0,20 m.

Chodník v místě přechodů pro chodce nebo v místech vyústění na stávající plochy bude bezbariérově přecházet do úrovně vozovky ve sklonu 1:12.

Rubová strana chodníku bude ohraničena zapuštěným záhonovým obrubníkem uloženým do betonu.

Stávající vjezdy budou mít nájezd řešen položeným betonovým obrubníkem.

- **odvodnění**

povrchů je v principu i po úpravách zachováno stávající, tj. gravitační podélným a příčným sklonem do uličních vpustí dešťové kanalizace.

- **osvětlení**

upravovaných ploch, tj. vozovek, parkovacích pruhů a chodníků je zachováno rovněž stávající a bez úprav. Zdůrazněné osvětlení míst pro přecházení není sice podmínkou stavebních úprav (pozor nezaměňovat se značenými přechody), ale zvýšené nasvícení chodců zajišťuje i jejich vyšší bezpečnost právě na místech upravených pro snazší přecházení.

Osvětlení není předmětem řešení tohoto stavebního objektu, je řešeno v samostatné části.

5/ dopravní značení

se přizpůsobí novému dopravnímu uspořádání v tomto prostoru (viz. výkresová část).

TABULKA.: (nově instalované svislé dopravní značky)

číslo značky	Název	počet kusů	poznámka
IP 11a	Parkoviště	2	
IP 12	Vyhrazené parkoviště	1	Se symbolem O1
E 1	Počet	2	5x
IP 26a	Obytná zóna	2	Osazena na jednom sloupku s IP 26b
IP 26b	Konec obytné zóny	2	Viz. výše

Svislé dopravní značky a vodorovné dopravní značení musí svým provedením a umístěním odpovídat příslušným požadavkům ČSN 01 8020 (Dopravní značky na pozemních komunikacích) a platným pravidlům silničního provozu (tj. zejména vyhl. 30/2001 Sb.).

Dopravní značky musí být vyrobeny schváleným výrobcem a musí splňovat retroreflexní vlastnosti minimálně třídy 1.

6/ závěr

Navržené řešení je pouze první, dlouho připravovanou, etapou stavebních úprav. Ty budou v čase a dle finančních možností obce probíhat i dále v souladu se zpracovanou a chválenou koncepční studií, která řeší celý daný prostor centrální části obce.

- **ostatní omezující podmínky**

Investor při předávání staveniště dodavateli písemně předá i veškeré inženýrské sítě nacházející se v zájmovém prostoru staveniště. Sítě je nutno vytyčit nejen polohově, ale i výškově.

Po pečlivém vytyčení budou, v případě potřeby a po dohodě se správci jednotlivých kabelových sítí, tyto uloženy do chráničky.

I při práci v ochranném pásmu je nutno dodržet podmínky stanovené jednotlivými správci těchto zařízení.

Poklopy, mříže nebo zakrytí šachtic kanálů, šoupat, uzávěrů všech sítí nacházejících se v zájmovém prostoru budou výškově vyrovnány a sladěny s novým krytem komunikací, chodníků nebo zelených ploch. Podrobnější podmínky určí jednotliví správci sítí při vytyčování a předávání.