

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Název akce: PŘELOUČ - SÍDLIŠTĚ HODINÁŘKA

Komunikace

Úvod

Dopravní řešení sídliště Hodinářka 2 v Přelouči je součástí územní studie této lokality. Slouží k prověření možností realizace z hlediska dopravních prvků a pro stanovení podmínek pro zhotovitele.

Popis širších vazeb v území

Řešená plocha je součástí rozsáhlejšího rozvojového území města lemujícího jeho jižní okraj. Leží podél silnice III/32214 – ulice Kladenská, ze které je přístupná. Severním směrem navazuje plocha na realizovanou první etapu rozvoje bytových domů tzv. Hodinářka1. Na západní straně je v územním plánu rozvojová plocha rodinného bydlení, pro kterou nebyla doposud zpracována dopravní koncepce. Návaznost je třeba řešit s možností variantního napojení. Plocha nemá přímý vstup z nadřazené dopravní infrastruktury a je nutno zajistit průjezdnost přes stávající i navržené plochy bydlení. Jižní strana plochy je uzavřena biokoridorem, který neumožňuje umístění dopravní infrastruktury.

Popis řešeného území

Plocha se svažuje jižním směrem podél ulice Kladenské. Z ulice dnes není realizován žádný sjezd kromě napojení zástavby Hodinářka 1. Její napojení je řešeno křižovatkou s místní komunikací vedenou podél řadových garáží na severu. Komunikace se stáčí k jihu a končí jako slepá mezi budovami bytových domů. Její západní větev je připravena k prodloužení k nové zástavbě.

Ulice Kladenská je v příčném profilu řešena jako ve volné krajině, tj. podél krajnice je příkop, který odvádí dešťovou vodu do údolnice a komunikace není lemována chodníkem, ale alejí ovocných stromů.

Silnice III/32214 (ulice Kladenská) je dopravně velmi málo významnou komunikací sloužící pro obsluhu okolních vesnic. Celostátní sčítání dopravy na tomto úseku neprobíhá. S ohledem na ostatní komunikace je odhadnuté zatížení přibližně 1000 vozidel / 24 hodin.

Koncepce dopravního řešení

Koncepce dopravního řešení je založena na umístění komunikace po obvodu sídliště tak, aby nedocházelo ke křížení s hlavní pěší osou mezi budovami.

Větev A - hlavní přístupová komunikace je umístěna na jižní straně mezi bytovými domy a nízkopodlažní zástavbou na jižním okraji. Bude sloužit nejen pro aktuální zájmovou oblast, ale i pro rozvojové území na západní straně (viz větev X) . Základní navržená šířka komunikace je 6,0 m, dvoupruhová, obousměrná komunikace s oboustrannými chodníky (severní část bude oddělena zatravněným pruhem) a v části i s parkovacím pásem. Délka komunikace je 160m. Na větev A budou napojeny dvě účelové komunikace, které budou sloužit pro přístup do podzemních garáží bytových domů a samostatné sjezdy na pozemky rodinných domů.

Větev B – jedná se o slepou dvoupruhovou obousměrnou komunikaci s jednostranným chodníkem a jednostranným parkovacím pásem. Základní šířka komunikace je 5,7m. Na větev B budou napojeny čtyři účelové komunikace, které budou sloužit pro přístup do podzemních garáží bytových domů. Poslední sjezd bude prostorově navržen tak, aby sloužil jako obratiště pro svoz komunálního odpadu a požární techniku. Délka větve B je 157m. U větve B se nabízí její propojení se stávající komunikací lokality Hodinářka 1 a vytvoření alternativního dopravního propojení stávající severní zástavby pro jízdu jižním směrem a pro případné zajištění přístupnosti v případě havárie nebo oprav.

Dopravní režim v této komunikaci bude shodný s režimem ulice Prof. Pleskota – bude se jednat o Zónu s dopravním omezením s povolenou rychlostí 30 km/h.

Větev C - Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou komunikaci s jednostranným chodníkem a jednostranným parkovacím pásem, která bude na severní straně napojena na stávající komunikaci ulice Prof. Pleskota. Základní šířka komunikace je 5,7m. Na větev C budou napojeny tři účelové komunikace, které budou sloužit pro přístup do podzemních garáží bytových domů. V severní části je uvažováno (naproti severní účelové komunikaci – vznikne tak průsečná křižovatka) s napojením budoucí komunikace (větev Y) , která bude sloužit pro obsluhu rozvojového území (západním směrem). Délka větve C je 205m.

Dopravní režim v této komunikaci bude shodný s režimem ulice Prof. Pleskota – bude se jednat o Zónu s dopravním omezením s povolenou rychlostí 30 km/h.

Větev X - Návrh vedení budoucí komunikace pro obsluhu rozvojové oblasti v pokračování větve A

Větev Y – Návrh vedení budoucí komunikace pro obsluhu rozvojové oblasti na západní straně.

Účelové komunikace pro přístup do podzemních garáží. Bude se jednat o dopravně zklidněné komunikace. Délka do 50 m a účelovost (bez zbytné dopravy, pouze cílová doprava rezidentů) těchto komunikací nebudou umožňovat jízdu nepřiměřenou rychlostí. Shodné provedení jako ve stávající lokalitě do bytového domu Edvarda Beneše 1635.

Komunikace ve vnitrobloku – Komunikace ve vnitrobloku jsou určeny pro pohyb pěších, případně cyklistů. Vybrané komunikace budou skladebně provedeny pro možnost pojezdu vozidel IZS i údržby (bude upřesněno v dalších stupních dle požadavků IZS)

Doprava v klidu

Doprava v klidu bude řešena jak podzemními, tak i povrchovými parkovacími místy. Výpočet potřeb parkování je proveden na základě předpokládaných kapacit výstavby v souladu s metodikou ČSN 736110/Z1 a bude v rámci dalších stupňů dokumentace upřesněn dle skutečné realizace bytových jednotek.

Navržená kapacita	33 garsonier (1 obytná místnost) 158 vícepokojových bytů do 100m ²
Celkem	191 bytových jednotek
Počet obyvatel	33 x 1 osoba 158 x 2,5 osoby (průměrná obložnost)
Celkem	428 obyvatel

$$N = O_0 \cdot k_a + P_0 \cdot k_a \cdot k_p$$

$$O_0 = 33/2 + 158 = 175 \text{ stání}$$

$$P_0 = 428/20 = 22 \text{ stání}$$

$$K_a = \text{počet vozidel } 4609 / 9,52 = 484 \text{ - } k_a = 1,25$$

$$K_p = 1$$

$$N = 175 \cdot 1,25 + 22 \cdot 1,25 \cdot 1 = 246 \text{ stání}$$

Skutečnost dle návrhu územní studie

Počet parkovacích stání na terénu	130 stání
Počet parkovacích stání v budovách	150 stání
Celkem	280 stání

Návrh zpevněných ploch

Vozovky musí být navrženy minimálně na úroveň porušení D1, třídu dopravního zatížení V. Předpokládá se asfaltový povrch.

Parkovací stání musí být navrženy minimálně na úroveň porušení D2, třídu dopravního zatížení VI. Předpokládá se povrch ze vsakovací dlažby.

Účelové komunikace, chodníkové přejezdy a předpokládané pojížděné chodníky ve vnitrobloku k podzemním garážím musí být navrženy minimálně na úroveň porušení D2, třídu dopravního zatížení VI. Předpokládá se povrch ze skladebné dlažby.

Chodníkové plochy musí být navrženy minimálně na úroveň porušení D2, třídu dopravního zatížení 0. Předpokládá se povrch ze skladebné dlažby. Přístupové chodníky do centrálního prostoru s povrchem mlatovým.

Konkrétní skladby konstrukcí musí být přizpůsobeny místním podmínkám a zejména charakteru zemin tvořících aktivní zónu zemní pláň.