

HIP:		VP:		WAY project s.r.o. Jindřichův Hradec, Jarošovská 1126/II tel.: 384 321 494, 384 327 505 email: wayproject@wayproject.cz		
Projektant: <i>Šedivý</i> Ing. Michal Šedivý		Kontroloval: <i>Šedivý</i> Josef Šedivý				Zodp. projektant: Ing. Michal Šedivý
Stavebník: Město Dačice				Č. zakázky:	953	Paré č.:
Obec: Dačice				Datum:	12/2017	
Stavba: Rekonstrukce ulic v sídlišti k Hradištku v Dačicích				Formát:	A4	
				Měřítko:		
				Stupeň:	TST	
Příloha: Průvodní zpráva				Číslo arch.: 35/17	Číslo přílohy: A	

PRŮVODNÍ ZPRÁVA:

- 1. Identifikační údaje**
- 2. Zdůvodnění studie stavby**
- 3. Stanovení zájmové oblasti**
- 4. Výchozí údaje pro návrh variant**
- 5. Charakteristika území**
- 6. Základní údaje navržených variant**
 - 6.1 Směrové a výškové řešení tras
 - 6.2 Křižovatky
 - 6.3 Mostní objekty, tunelové objekty
 - 6.4 Obslužná zařízení
 - 6.5 Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací
 - 6.6 Podmiňující předpoklady
 - 6.7 Bilance základních výměr
 - 6.8 Zábory půdy
 - 6.9 Příroda a krajina
 - 6.10 Organizace výstavby
 - 6.11 Průzkumy
 - 6.12 Náklady
- 7. Celkové posouzení**
 - 7.1 Celkové posouzení uvažované trasy
 - 7.2 Hodnocení variant metodiky schválené zadavatelem, objednatelem
- 8. Expertiza**
- 9. Závěr a doporučení**
- 10. Poznámky ke zpracování studie**

1. Identifikační údaje stavby:

1.1 Stavba

Název stavby: „Rekonstrukce ulic v sídlišti k Hradištku v Dačicích“
Druh stavby: Studie dopravního řešení místních komunikací
Místo stavby: Město Dačice
Katastrální území: Dačice
Okres: Jindřichův Hradec

1.2 Objednatel studie

Název a adresa: Město Dačice
Krajířova 27
380 13 Dačice

1.3 Zhotovitel studie

Název a adresa: **WAY** project s.r.o. Jindřichův Hradec
Jarošovská 1126/II
377 02 Jindřichův Hradec
IČO: 63906601
Certifikace: ČSN EN ISO 9001 na projektovou a inženýrskou činnost
HIP Ing. Michal Šedivý
Zodp. projektant: Ing. Michal Šedivý
Podzhotovitelé: -----

2. Zdůvodnění studie

Vztah k programu rozvoje sítě PK.

Jedná se o studii dopravního řešení stávajících místních komunikací v sídlišti k Hradištku ve městě Dačice. Dle ČSN 736110 se jedná o obslužné komunikace s funkcí obslužnou.

Účel a cíle studie (předpokládané využití)

Studie slouží jako podklad pro rozhodnutí o změně dopravního řešení v zájmovém území a o umístění a technickém řešení stavebních úprav místních komunikací při zadávání dalších stupňů projektové dokumentace. Účelem studie je zjistit zda uvažovanou úpravu lze provést, aby mohla být zpracována projektová dokumentace a vybrané řešení bylo realizováno.

Potřebnost a naléhavost stavby.

V zájmovém území stavby je velká poptávka po parkovacích stání pro osobní vozidla. Bez změny dopravního řešení není možné dosáhnout velkého navýšení plochy pro parkování a odstavování vozidel.



Obr. 1 Stávající způsob parkování vozidel částečně na jízdním pruhu a částečně na travnaté ploše.

3. Stanovení zájmové oblasti

Začátek a konec stavby.

V zájmovém území stavby jsou místní komunikace ul. Svobodova, ul. Na Výhoně, ul. Jiřího z Poděbrad, ul. Jana Žižky, ul. Zahradní a souběžná komunikace s ul. Jemnická od křižovatky s ul. Berky z Dubé po křižovatku s ul. Svobodova. Část ul. Svobodovi před středním odborným učilištěm, která byla v nedávné době upravena, není součástí zájmového území.

Vymezení území pro hledání variant.

Zájmové území je vymezeno stávající polohou místních komunikací a okolní zástavby.

Vhodná nebo požadovaná průchozí místa.

Návrh změny dopravního řešení bude navržen na místních komunikacích v prostoru zájmového území popsaného výše.

Průchodné koridory (členitost území, zástavby, problémová území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny, chráněné oblasti, základní vybavenost území apod.).

Stavba se nachází v intravilánu města Dačice. Žádná část stavby se nenachází v památkově chráněném území. Dotčené pozemky spadají do katastrálního území Dačice.

4. Výchozí údaje pro návrh variant**Kategorie, třída, návrhová kategorie funkční skupina a typ příčného uspořádání PK.**

Studie uspořádání místních komunikací je zpracována ve třech variantách: obousměrné komunikace, jednosměrné komunikace a komunikace navržené v režimu obytné zóny.

Varianta **obousměrných komunikací** vychází z typu příčného uspořádání MO2p (10/7,8/30). Vozovky všech místních komunikací jsou navrženy jako obousměrné dvoupruhové šířky 5,50 m složené ze dvou protisměrných jízdních pruhů šířky 2,50 m a vodicích proužků šířky 0,25 m. Na vodicí proužek navazuje z jedné strany parkovací záliv pro podélné řazení vozidel šířky 1,80 m a z druhé strany chodník šířky 2,00 m ohraničený okolní přílehlými domy nebo oplocením. Komunikace jsou navrženy v režimu „zóny 30“ s předností zprava.

Varianta převážně **jednosměrných komunikací** vychází z typu příčného uspořádání MO1p (10/6,0/30). Vozovky všech místních komunikací kromě ul. Svobodovi (která zůstává zachována jako obousměrná) jsou navrženy jako jednopruhově jednosměrné (průjezdné střídavě pouze jedním směrem) šířky 3,50 m složené z jednoho jízdního pruhu šířky 3,00 m a vodicích proužků šířky 0,25 m. Na vodicí proužek navazuje z jedné strany parkovací záliv pro podélné řazení vozidel šířky 2,00 m a z druhé strany chodník šířky 2,00 m ohraničený okolní přílehlými domy nebo oplocením. Zbylý prostor šířky 2,50 m je využit pro výsadbu zeleně. Komunikace jsou navrženy v režimu „zóny 30“ s předností zprava.

Varianta komunikací navržených v režimu **obytné zóny** vychází z typu příčného uspořádání MO1p (10/7,0/30). Vozovky všech místních komunikací jsou navrženy jako obousměrné jednopruhově šířky 4,50 m se smíšeným provozem vozidel a chodců a společném jízdním pásu. Po jedné straně navazuje na jízdní pás parkovací záliv pro podélné řazení vozidel šířky 2,00 m. Zbylý prostor po obou stranách šířky 2,50 m a 1,0 m je využit pro výsadbu zeleně.

Pro **všechny varianty** je společný návrh slepého konce ul. Svobodova. Jednopruhová komunikace šířky 3,00 m s parkovacím zálivem pro podélné stání. Na konci komunikace je navržen parkovacím pás pro kolmé stání vozidel a obratiště pro osobní vozidla.

Úprava **souběžné komunikace** s ul. Jemnickou je navržena v jedné variantě s maximálním počtem parkovacích míst – celkem 24 stání. Část komunikace ve směru od centra je navržena jako jednosměrná jednopruhová komunikace

s vozovkou šířky 3,25 m s podélným zálivem pro parkování vozidel šířky 2,00 m po jedné straně vozovky. Druhá část této komunikace ve směru k ul. Svobodova je navržena jako obousměrná dvoupruhová komunikace šířky 6,00 m s parkovacím pásem pro kolmé stání vozidel šířky 5,00 m po obou stranách komunikace. Tato komunikace je navržena bez chodníků. Směr jízdy v jednosměrné části komunikace je navržen ve směru od centra do ul. Svobodovi z důvodu zvýšení bezpečnosti při výjezdu na ul. Jemnickou.

Charakteristiky souvisejících a dotčených PK.

Stávající místní komunikace odpovídají dle šířkového uspořádání převážně dvoupruhové obousměrné komunikaci šířky cca 4,50 m. Část souběžné komunikace s ul. Svobodova je vyznačena jako jednosměrná komunikace ve směru do centra. Stávající komunikace jsou připojeny pomocí křižovatek na silnici III/4086 (ul. Berky z Dubé) a silnici II/408 (ul. Jemnická).

Podél stávajících komunikací jsou převážně po jedné straně chodníky. Parkování je umožněno pouze na velké ploše u křižovatky ul. Jemnická a ul. Svobodova, popř. ve stávajících sjezdech k rodinným domům.

Charakteristiky dotčených drah.

Stavba částečně zasahuje do ochranného pásma dráhy – trať Slavonice – Telč.

Návrhové prvky mostů a tunelů, jejich prostorové uspořádání.

V trase stavby se nenacházejí mosty ani tunely.

Požadavky na křižovatky a obslužná zařízení (odpočívky, střediska údržby apod.).

Nové křižovatky nejsou navrženy. Stávající křižovatky jsou dle možnosti upraveny tak, aby se dosáhlo přibližně kolmého křížení. Nově jsou navrženy nároží všech křižovatek. Ve variantě obytné zóny jsou všechny křižovatky



Obr. 2 Křižovatka ul. Jemnické s ul. Svobodovou a souběžnou komunikací.

uvnitř této zóny navrženy jako zvýšené plochy pro zajištění dodržení dovolené rychlosti. Křižovatka ul. Jemnické, ul. Svobodova a souběžné komunikace s ul. Jemnickou je upravena rozdělením na dvě oddělené křižovatky. Součástí návrhu je místo pro přecházení přes ul. Svobodova před vstupem do SOU a místo pro přecházení přes ul. Jemnickou včetně chodníku podél ul. Svobodova.

V trase stavby se nenachází obslužná zařízení.

Dopravně inženýrské údaje (zdroje a cíle dopravy, výhledové intenzity, kapacitní posouzení).

Dopravně inženýrské údaje pro zadané území nebyly zjišťovány – nejsou předmětem této studie.

Výsledky podkladových studií (architektonická, urbanistická, hydrotechnická apod.).

Nejsou předmětem této studie.

5. Charakteristika území

Charakteristiky území z hlediska jejich vlivů na návrh variant.

V zájmovém územím se podél komunikací nacházejí samostatně stojící rodinné domy, řadové domy a bytové domy. V celém uličním prostoru se nacházejí podzemní vedení inženýrských sítí. Na stávajících místních komunikacích chybějí parkovací stání. Vozidla jsou odstavována na chodníky, travnaté plochy nebo přímo na jízdním pruhu.

Členitost území.

Stavba se nachází v území pahorkovitém.

Ložiska nerostů hornická činnost.

Ložiska nerostů nebyla zjišťována. Předpokládá se, že v zájmovém území žádná hornická činnost neprobíhá a ani v minulosti neprobíhala.

Geotechnické a inženýrskogeologické údaje.

Geotechnické a inženýrskogeologické údaje nebyly zjišťovány. Diagnostika ani další údaje potřebné pro návrh konstrukce vozovky nebyly pořizovány.

Hydrologické a meteorologické charakteristiky.

Hydrologické a meteorologické charakteristiky nebyly zjišťovány.

Současné a budoucí využití a dopravní technická infrastruktura (zástavba, ZPF, PUPFL, rekreace, sítě PK, dráhy, důležitá inženýrská vedení apod.).

Využití ani infrastruktura se proti současnému stavu nemění.

Ochranná pásma (vodní zdroje, dopravní systémy, důležitá vedení, apod.).

Kromě ochranných pásem stávajících podzemních a nadzemních vedení nejsou žádná jiná ochranná pásma známa. V prostoru stavby nebo v její blízkosti se podle zjištění nacházejí tato podzemní a nadzemní vedení:

- Sdělovací kabely ve vlastnictví a správě CETIN a.s.
- Silové podzemní kabely NN ve správě E.ON ČR s.r.o.
- Silové nadzemní vedení NN ve správě E.ON ČR s.r.o.
- Plynovod STL ve správě E.ON ČR s.r.o. správa sítě plyn
- Veřejné osvětlení ve správě Technické služby Dačice s.r.o.

- Vodovod ve správě ČEVAK a.s.
- Jednotná kanalizace ve správě ČEVAK a.s.
- Dešťová kanalizace nezjištěného správce
- Optická síť ve správě města Dačice

Chráněná území.

Stavba se nenachází v chráněném území.

Citlivost území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny.

Nepředpokládá se, že by území bylo citlivé z hlediska ŽP a ochrany přírody.

6. Základní údaje navržených variant

Přehledná sestava rozhodujících charakteristik jednotlivých variant.

Studie uspořádání místních komunikací je zpracována ve třech variantách: obousměrné komunikace, jednosměrné komunikace a komunikace navržené v režimu obytné zóny.

6.1 Směrové a výškové řešení tras.

Posouzení hodnoty tras z hlediska navržených parametrů, jejich vzájemných vztahů a celkových délek.

Směrové a výškové řešení trasy místních komunikací vychází ze stávající polohy komunikací a vchodů a sjezdů k okolní zástavbě.

Ve variantě **obousměrných a jednosměrných komunikací** jsou trasy navrženy v co nejdelším úseku přímé. Obě tyto varianty nabízí malý počet parkovacích stání v ul. Svodovova - z důvodu menší šířky uličního prostoru není možné navrhnout parkovací záliv. Celkový počet parkovacích stání se výrazně neliší. Nejvíce parkovacích stání je navrženo ve variantě obytné zóny – 112 stání. Ve variantě obousměrných komunikací je navrženo 108 stání a u jednosměrných komunikací 99 stání. Do počtu stání jsou započítány plochy samostatných sjezdů k přilehlým nemovitostem. Ve variantě **obousměrných komunikací** je navržena nejmenší plocha zeleně.

Trasa komunikací v **obytné zóně** je navržena tak, aby vozovka místní komunikace byla vedena střídavě po jedné nebo druhé straně ulice. Návrh nepravidelného půdorysu je navržen pro zklidnění provozu a dodržování dovolené rychlosti vozidel. Pro vzájemné vyhýbání vozidel jsou ve vzdálenosti maximálně 50 m navrženy místa pro vyhýbání vozidel – výhybny. K vyhýbání lze využít také prostor před samostatnými sjezdy k nemovitostem. Ve variantě obytné zóny je navržena největší plocha zeleně.

6.2 Křižovatky

Umístění.

Ve variantě **obousměrných a jednosměrných komunikací** jsou navrženy pouze nová nároží křižovatek. Umístění křižovatek se významně nemění.

Ve variantě **obytné zóny** jsou všechny křižovatky uvnitř této zóny navrženy jako zvýšené plochy pro zajištění dodržení dovolené rychlosti. Křižovatka ul. Jemnické, ul. Svobodova a souběžné komunikace s ul. Jemnickou je upravena rozdělením na dvě oddělené křižovatky. Křižovatky na vjezdu do obytné zóny jsou navrženy jako chodníkové přejezdy.

Vzdálenosti.

Vzdálenosti křižovatek se proti současnému stavu neupravují.

Počet jednotlivých druhů a typů.

Veškeré křižovatky jsou úrovňové.

Předběžné posouzení kapacity.

Křižovatky se neposuzují, protože prostorové uspořádání křižovatek se výrazně nemění.

6.3 Mostní objekty, tunelové objekty:**Zdůvodnění návrhu.**

Nové mostní ani tunelové objekty se nenavrhují.

Umístění.

Nestanovuje se.

Základní konstrukční řešení.

Nestanovuje se.

Druhy a jejich počty.

Nestanovuje se.

Délky, případně plochy.

Nestanovuje se.

Zvláštní nároky.

Nejsou.

6.4 Obslužná zařízení:**Zdůvodnění.**

Nová obslužná zařízení se nenavrhují.

Umístění.

Nestanovuje se.

Druhy a jejich rozsah.

Nestanovuje se.

6.5 Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací:**Zdůvodnění.**

Úpravy a přeložky souvisejících komunikací se nenavrhují.

Umístění.

Nestanovuje se.

Druhy a jejich rozsah.

Nestanovuje se.

6.6 Podmiňující předpoklady:**Rozsáhlé přeložky dopravní a technické infrastruktury v území a jiná zásadní opatření k uvolnění staveniště.**

Rozsáhlé přeložky dopravní infrastruktury nejsou navrženy.

V rámci stavebních úprav místních komunikací se předpokládá s výměnou části stávající jednotné kanalizace, s výměnou stávajícího veřejného osvětlení a dle možnosti s návrhem nové dešťové kanalizace. V dalším stupni projektové dokumentace bude upřesněn rozsah stranového přeložení nebo doplnění mechanické ochrany sdělovacích kabelů a silových kabelů NN.

Vyvolané investice.

Nestanovuje se.

Demolice velkého rozsahu.

Nenavrhují se.

6.7 Bilance základních výměr:

Celková bilance zpevněných ploch, zemních prací, ploch mostů, délek tunelů a požadavků na uvolnění stavenišť.

Zpevněné plochy navržených variant bez plochy úpravy souběžné komunikace a křižovatky ul. Svobodova a ul. Jemnická:

	vozovka a park. stání	chodníky	zeleň
obousměrné MK	8333 m ²	2430 m ²	1268 m ²
jednosměrné MK	7341 m ²	2390 m ²	2267 m ²
obytná zóna	9477 m ²	253 m ²	2616 m ²

6.8 Zábory půdy:

Problematika trvalého a dočasného záboru ZPF, pozemků určených k funkci lesa a ostatních ploch.

Zábor pozemku PUPFL není navržen. Zábor pozemků ZPF a ostatních ploch mimo pozemky ve vlastnictví města jsou uvedeny v tabulce:

č.parc. dle KN	LV dle KN	druh pozemku způsob využití	zábor pro Město
			trvalý
			v m ²
1723	17	ostatní plocha	136
2724/1	17	ostatní plocha	50
1841	37	zastavěná plocha a nádvoří	3
1861	154	zastavěná plocha a nádvoří	2
1854/1	162	ostatní plocha	1
2726/13	316	ostatní plocha	5
2726/17	316	ostatní plocha	14
2729/2	454	ostatní plocha	54
2726/16	716	ostatní plocha	13
2726/12	965	ostatní plocha	10
2726/18	965	ostatní plocha	17
1903	2750	zahrada	33
1853/1	3490	ostatní plocha	1

Dočasně po dobu stavby budou zabrány sousední pozemky v místě úpravy samostatných sjezdů k okolním nemovitostem.

6.9 Příroda a krajina:

Průchodnost trasy územím.

Zachovává se současný stav.

Opatření na ochranu ŽP a krajiny.

Nenavrhují se.

- 6.10 Organizace výstavby:**
Přehled zásadních problémů ve vztahu k realizaci zamýšlené stavby a jejich možné řešení.
Bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace.
- 6.11 Průzkumy:**
Požadavky na zajištění průzkumů pro následnou dokumentaci.
Doporučujeme provést vyjádření vlastníků inženýrských sítí a provedení geotechnického průzkumu podloží.
- 6.12 Náklady:**
Odhad stavebních nákladů.
Odhad nákladů pro variantu obousměrných komunikací se uvažuje v ceně 31 296 400,-kč bez PDH. Odhad nákladů pro variantu částečně jednosměrných komunikací se uvažuje v ceně 29 252 400,-kč bez PDH. Odhad nákladů pro variantu obytné zóny se uvažuje v ceně 30 318 900,-kč bez PDH.
Do odhadu nákladů je započítána úprava všech zpevněných ploch, výměna veřejného osvětlení včetně kabelu, stožáru i svítidel, výměna stávající splaškové kanalizace kromě úseku, který byl opraven v nedávné době.
V odhadu nákladů nejsou zahrnuty náklady na stavební úpravy stávajících inženýrských sítí (přeložky a doplnění mechanické ochrany kabelů) a výstavbu nového dešťového kanalizačního sběrače. Rozsah těchto úprav bude navržen v dalším stupni PD po finálním návrhu příčného uspořádání místních komunikací.
- 7. Celkové posouzení**
- 7.1 Celkové posouzení uvažované trasy.**
Cílem úpravy dopravního řešení v zadané lokalitě je zklidnění dopravy a zvýšení počtu parkovacích stání.
- 7.2 Hodnocení variant metodiky schválené zadavatelem, objednatelem.**
Varianty metodiky se nehodnotí.
- 8. Expertiza**
Závěry případné expertizy zadavatele/objectednatele.
Expertiza nebyla zpracována.
Stanovisko zhotovitele studie k závěrům expertizy.
Stanovisko není do této zprávy zahrnuto.
- 9. Závěr a doporučení**
Celkové zhodnocení studie, doporučení výsledné trasy, návrh na provedení průzkumu pro následnou dokumentaci.
Rada města schvaluje řešení stavebních úprav místních komunikací v lokalitě RD k Hradištku pro zpracování dalších stupňů PD ve variantě obytné zóny.
Studie ukázala možné způsoby úpravy dopravního řešení. Pro realizaci stavby je nezbytné zpracovat podrobnou dokumentaci stavby. Další stupně projektové dokumentace je možné rozdělit na etapy dle možností stavebníka.



Město Dačice

U S N E S E N Í

96. rady města

konané dne 6.12.2017

číslo usnesení 2236/96/RM/2017/Veřejný

A.01.14 - Rekonstrukce MK v lokalitě RD k Hradištku - varianty řešení

Odbor dotacím a investic předkládá Radě města Dačice k projednání a ke schválení nejvhodnější variantu řešení pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace rekonstrukce místních komunikací v lokalitě RD k Hradištku, která v rámci zpracované studie od společnosti WAY project, s.r.o. nejvíce naplnila požadavky místních občanů, požadavky dotčených orgánů státní správy a požadavky a doporučení dopravního inženýra Policie ČR, a tou je varianta obytné zóny.

I. Rada města schvaluje

1. Řešení rekonstrukce místních komunikací v lokalitě RD k Hradištku pro zpracování dalších stupňů PD ve variantě obytné zóny.

II. Rada města ukládá

1. Sedláčkovi Zdeňku

- 1.1. Informovat zpracovatele studie o zahrnutí rozhodnutí rady města do čístopisu studie ve věci výběru a schválení varianty s obytnou zónou, jako nejvhodnějšího řešení z pohledu místních občanů, dotčených orgánů státní správy i dopravního inženýra.

Termín: 22.12.2017

Výsledek hlasování

Pro: 7

Proti: 0

Nehlasoval: 0

Zdržel se: 0

Usnesení bylo: **PŘIJATO**


Macků Karel Ing.
starosta


Novák Miloš Bc.
místostarosta

Předkladatel: Zdeněk Sedláček

Zpracovatel: Bc. Martin Šťastný

Vyjádření:

Na vědomí:

Předpokládaná doba trvání: 00:10

Text důvodové zprávy: Pro zajištění nejlepší varianty řešení rekonstrukce místních komunikací v lokalitě RD k Hradištku byla zadána studie společnosti WAY project s.r.o. s cílem vypracovat minimálně tři varianty řešení, které by mohly být předloženy veřejnosti i DOSS k připomínkování. Zpracovatel studie vypracoval v konceptu variantu s jednosměrným provozem v celém sídlišti, dále variantu s obousměrným provozem a variantu s obytnou zónou. Tyto koncepty byly ze strany města Dačice připomínkovány a zpracovatelem upravený koncept byl představen veřejnosti "u kulatého stolu" dne 23. 10. 2017, na který byli pozváni zejména místní občané, ale i dopravní komise. Z projednání s veřejností vyplynuly další připomínky a to zejména požadavky na zvýšení počtu parkovacích stání pro OA, přičemž byla zavrhnuta varianta s jednosměrným provozem v lokalitě jako nepřínosná a s malým počtem parkovacích stání. Z dalších požadavků veřejnosti bylo obrácení směru jízdy v jednosměrce v Jemnické ulici na směr dolů z kopce (studie navrhla z důvodu bezpečnějšího provozu směr proti kopci) zejména z důvodu dlouhodobé zvyklosti. Dále požadavek na rozšíření obytné zóny do Jemnické ulice, požadavek na přehodnocení parkovacích stání v Jemnické ulici a požadavek na přidání parkovacích stání na jižním konci Svobodovy ulice. Požadavky veřejnosti byly sumarizovány, vyhodnoceny a předány zpracovateli, který je projednal s dopravním inženýrem a na základě jeho doporučení a požadavků veřejnosti na maximální počet parkovacích stání rozpracoval variantu s obousměrným provozem a obytnou zónou.

Celkově je z navržených variant zřejmé, že nejvíce parkovacích stání umožňuje varianta s obytnou zónou, která se rovněž nejvíce přibližuje k požadavkům DOSS, a to zejména z pohledu likvidace dešťových vod a zdravějšího prostředí. Tato varianta rovněž umožňuje využití největšího počtu bezpečnostních prvků (snížení rychlosti na 20 km/h, zpomalovací prahy na vjezdu do obytné zóny, udržení snížené rychlosti v dlouhé Svobodově ulici zvýšením křižovatek, "klikatěním" směru jízdy apod.). Dopravní inženýr také přednostně doporučuje variantu s obytnou zónou, přesto ale s některými požadavky veřejnosti nesouhlasí nebo je nedoporučuje (otočení jednosměrného provozu v Jemnické ulici z kopce dolů, rozšíření obytné zóny do Jemnické ulice). Nesoulad s požadavkem směru jízdy nemá žádný vliv na bezproblémovou technickou proveditelnost díla (jedná se pouze o záměnu dvou svislých dopravních

značek) a lze ho ještě v dalších stupních PD dále diskutovat. Rozšíření obytné zóny do Jemnické ulice dopravní inženýr nedoporučuje zejména proto, že prostranství před Středním odborným učilištěm zemědělským a služeb nemá charakter obytné zóny (stalo by se nepřehledným a nelogickým útvarem v této části) a druhá varianta s jejím posunutím k hrdlu před prostranstvím této školy by vyžadovalo podstatné přebourání nově zrekonstruované části Svobodovy ulice zbudované v rámci ZTV Za Školou. Oba argumenty jednoznačně vymezují začátek obytné zóny jižním směrem až za křižovatku ulic Svobodova a Za Školou. Zpracovatel studie převede vybranou variantu do čistopisu, se kterým bude opětovně seznámena veřejnost a následně bude předán zadavateli pro využití v dalším stupni PD.

Závěrem je třeba upozornit na skutečnost, že vybraná varianta je zpracovaná pouze ve stupni studie a že některé prvky návrhu mohou při detailním zpracování dalších stupňů PD dostat různých změn vlivem např. detailního uložení sítí, vynucenými přeložkami, po podrobné úpravě výškových poměrů, z požadavků na odkanalizování, anebo rekonstrukce stávajících inženýrských sítí, či pokládkou nových dalších sítí apod.

Materiál obsahuje:

Příloha - Situace jednosměrný provoz (Veřejná)

Příloha - Situace obousměrný provoz (Veřejná)

Příloha - Situace obytná zóna (Veřejná)

Materiál projednán:

Přizvání:
