

ZADAVATEL: Obec Trubín, Obecní 26, 267 01 Králův Dvůr
ZPRACOVATEL: Ing. Václav Lexa, Dr. Horákové 625/3, 400 07 Ústí nad Labem

ZJEDNODUŠENÁ STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ ULICE OKRUŽNÍ V OBCI TRUBÍN



STUPEŇ PD: **ZJEDNODUŠENÁ STUDIE**

DATUM: **04/2021**

Obsah:

1	Identifikační údaje	3
1.1	Označení stavby	3
1.2	Údaje o zadavateli	3
1.3	Údaje o zpracovateli	3
2	Seznam použitých zkratk	4
3	Vysvětlení pojmů	4
4	Úvod	7
5	Popis stávajícího stavu	7
6	Návrh	10
7	Závěr	12

SEZNAM PŘÍLOH:

PŘÍLOHA č. 1 – Situační návrh úprav ve třech variantách, včetně dopravního značení a vlných křivek (tři výkresy)

PŘÍLOHA č. 4 – Vyjádření PČR DI Beroun, MěÚ Odbor dopravy Beroun, MěÚ Odbor územního plánování Beroun

1 Identifikační údaje

1.1 Označení stavby

Název stavby:	Zjednodušená studie dopravního řešení ulice Okružní v obci Trubín
Místo:	Trubín
Okres:	Trubín
Kraj:	Středočeský
Kategorie stavby:	Nevýrobní
Účel stavby:	Návrh dopravního řešení
Stupeň dokumentace:	Studie

1.2 Údaje o zadavateli

Jméno a adresa:	Obec Trubín, Obecní 26 267 01 Králův Dvůr
IČO:	005 09 841
Telefon:	311 636 039
www:	https://www.trubin.cz

1.3 Údaje o zpracovateli

Jméno a adresa:	Ing. Václav Lexa, Dr. Horákové 625/3 400 07 Ústí nad Labem
IČO:	745 16 337
Datová schránka:	tswv3a4
Telefon:	776 332 007
E-mail:	vaclav-lexa@email.cz
Zodpovědný řešitel:	Ing. Václav Lexa

2 Seznam použitých zkratk

ČSN	Česká technická norma
MK	místní komunikace
PD	projektová dokumentace
TP	technické podmínky

3 Vysvětlení pojmů

Silnice pro motorová vozidla

Je pozemní komunikace označená dopravní značkou "Silnice pro motorová vozidla".

Křižovatka

Je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.

Místní komunikace

Je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

Prostor místní komunikace

Je prostor nad tou částí komunikace, která slouží veřejnému dopravnímu provozu (vozidlům i chodcům), popř. pobytu, dopravě statické i dynamické včetně pásů zeleně a v úsecích mimo území zastavěné nebo zastavitelné včetně tělesa místní komunikace. Dělí se na hlavní dopravní prostor a přidružený prostor.

Prostor místní komunikace je vymezen buď uliční čarou (stavbami, oplocením), nebo vnějším okrajem pásu pro chodce nebo obdobné plochy. Těleso místní komunikace mimo území zastavěné nebo zastavitelné je ohraničeno spodním okrajem a vnějšími okraji stavby místní komunikace, kterými jsou vnější okraje zaoblených hran zářezů či zaoblených pat náspů, vnější hrany silničních nebo záchytných příkopů nebo rigolů nebo vnější hrany pat opěrných zdí, tarasů, koruny obkladních nebo zárubních zdí nebo zářezů nad těmito zdmi.

Hlavní dopravní prostor

Je část prostoru místní komunikace u komunikací funkčních skupin A, B a C s postranními obrubníky vymezená vnějším okrajem bezpečnostního odstupu, u komunikací bez postranních obrubníků vymezená šířkou mezi vodicím a/nebo záchytným bezpečnostním zařízením, u komunikací bez těchto zařízení vymezená šířkou koruny komunikace. U komunikace směrově nerozdělené je hlavní dopravní prostor totožný s volnou šířkou komunikace.

Přidružený prostor

Je část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace. Je využíván statickou i dynamickou dopravou a zejména chodci a cyklisty. Je to prostor nad přidruženými pruhy/pásky a/nebo chodníky včetně zeleně.

Pobyťový prostor

Prostor sloužící nedopravním účelům (odpočinek, relaxace, zeleň apod.). U komunikací funkčních skupin B a C může být součástí přidruženého dopravního prostoru, nebo je umístěn vně prostoru místní komunikace (obvykle mezi pásem pro chodce a zástavbou).

Chodník

Je část přidruženého dopravního prostoru určená zejména pro chodce. Chodník je oddělen od hlavního dopravního prostoru vertikálně a/nebo horizontálně. Vertikální oddělení tvoří zvýšená obruba případně doplněná zábradlím, sloupky apod., horizontální oddělení může tvořit postranní dělicí (zelený) pás do šířky 3,00 m případně odvodňovací proužek, nebo cyklistický pruh/pás a dále varovný pás podle zvláštního předpisu. Jednotlivé možnosti oddělení se mohou užít samostatně nebo společně. Do stavební šířky chodníku se započítávají pruh/pás pro chodce a bezpečnostní odstup/odstupy a tato šířka tvoří průchozí prostor. Bezpečnostní odstup na straně hlavního dopravního prostoru je součástí tohoto prostoru.

Bezpečnostní odstup

Je nezbytný bezpečnostní prostor mezi skladebními prvky různých druhů navzájem, mezi protisměrnými prvky, nebo mezi skladebními prvky a pevnou překážkou, nebo zvýšenou obrubou. Šířky bezpečnostního odstupu určuje následující tabulka.

Typ pruhu nebo pásu	Typ sousedního prostoru, pruhu nebo překážky							
	jízdní pruh	parkovací pruh	přidružený prostor	pruh pro cyklisty	pruh pro chodce	pevná překážka	střední dělicí pás	zvýšená obruba na vnější straně hlavního dopravního prostoru
jízdní pruh nebo pás ^{a, b)}	-	-	0,50	-	0,50	0,50 ^{c)}	0,50	šířka vodicího proužku
Pruh pro cyklisty ^{b, d)}	- (0,50) ^{e)}	0,75 (0,50)	0,50	2 0,25 ^{f, g)}	0,50	0,25 ^{h)}	-	0,50 (0,25)
pruh pro chodce ^{b)}	0,50	0,50	-	0,50	-	0,25	-	0,50
parkovací pruh	-	-	0,50	0,75 (0,50) ⁱ⁾	0,50	0,50	-	-
parkovací pás	≥ 1,00	-	0,75 (0,50) ⁱ⁾	1,00 (0,50) ⁱ⁾	0,50	0,50	-	-
tramvajový pás	0,25	-	0,50	-	0,50	2,25 ^{j)}	-	1,30 ^{k)} (1,75) ^{k)}

a) Bezpečnostní odstup se vkládá vně vodicího proužku.

b) Bezpečnostní odstup k pevné překážce, k přidruženému dopravnímu prostoru a k pruhu pro chodce se ve stísněných podmínkách a při návrhové/dovolené rychlosti ≤ 30 km/h snižuje na 0,25 m. Pro typy příčného uspořádání s nepevněnou krajnicí platí vždy 0,50 m (nejmenší šířka nepevněné krajnice). Stožáry veřejného osvětlení se vždy považují za pevnou překážku.

c) Pro zábradlí se snižuje na 0,25 m.

d) Bezpečnostní odstup k parkovacímu pásu pro kolmá/šikmá stání se zvětší na ≥ 1,00 m, šířky a uspořádání bezpečnostních odstupů ve vztahu ke stezkám/pásům/pruhům pro cyklisty dokumentují obrázky v článku 10.4.6. ČSN 73 6110.

e) Při protisměrném pohybu cyklistů v jednosměrné komunikaci (viz. článek 10.4.2.7 ČSN 73 6110).

f) Pro protisměrný provoz cyklistů.

g) Při intenzitách nižších než 120 cyklistů /h v obou směrech se může vypustit (viz obrázek 69 ČSN 73 6110).

h) Vzdálenost od zadního líce svodidla, od obrubníku vyššího jak 0,02 m. Podél souvislé zástavby (zejména bytové s četnými vchody/vjezdy) se zvětšuje na nejméně 1,50 m.

i) Ve stísněných podmínkách a při návrhové/dovolené rychlosti ≤ 30 km/h.

- j) Vzdálenost od osy koleje, pro zábradlí platí 1,75 m.
k) Vzdálenost od osy koleje (vzdálenost 1,30 m je standardní a odpovídá vzdálenosti obruby nástupního ostrůvku zastávky nebo obruby zastávkového mysu od osy koleje, vzdálenost 1,75 m je okraj průjezdného průřezu).

Parkování

Umístění vozidla mimo jízdní pruhy pozemní komunikace zpravidla po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu.

Odstavování, dlouhodobé stání

Umístění vozidla mimo jízdní pruhy pozemní komunikace zpravidla v místě bydliště, případně v sídle provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá

Parkovací stání

Plocha určená pro parkování nebo odstavení jednoho vozidla

Zóna 30

Je ohraničená oblast obce nebo města, jejíž začátek je omezen dopravní značkou IZ 8a „Zóna s dopravním omezením“ a konec je omezen dopravní značkou IZ 8b „Konec zóny s dopravním omezením“. Zónu tvoří soubor zpravidla obslužných komunikací s převahou pobytové funkce. V celé zóně 30 smí řidiř jet rychlostí nejvýše 30 km/h, chodci a hrající si děti musí používat chodník, členění prostoru na vozovku a chodník je zachováno.

Obytná zóna

Obytné zóny jsou místní (případně účelové) komunikace funkční podskupiny D1 - komunikace se smíšeným provozem. Budují se ve stávajících i nových obytných souborech a slouží přímé obsluze všech objektů za stanovených podmínek provozu.

Cílem navrhování obytné zóny je přizpůsobení provozu vozidel pobytové funkci přilehlé zástavby či prostoru.

V obytné zóně se všichni účastníci provozu dělí o společný prostor. Pobytová funkce této komunikace převládá nad funkcí dopravní. To je zdůrazněno jejím stavebním řešením.

Smíšený provoz

Všichni uživatelé (řidiči motorových vozidel, cyklisté a chodci) sdílejí společný dopravní prostor. Z příslušných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. [2] vyplývá, že se jedná o prostor se zvýhodněním pěšího provozu.

4 Úvod

Tato studie je zpracována, aby prověřila možnosti dopravního řešení v ulici Okružní v obci Trubín. Jedná se pouze o samostatnou ulici bez křižovatek, vyjma začátku a konce ulice.

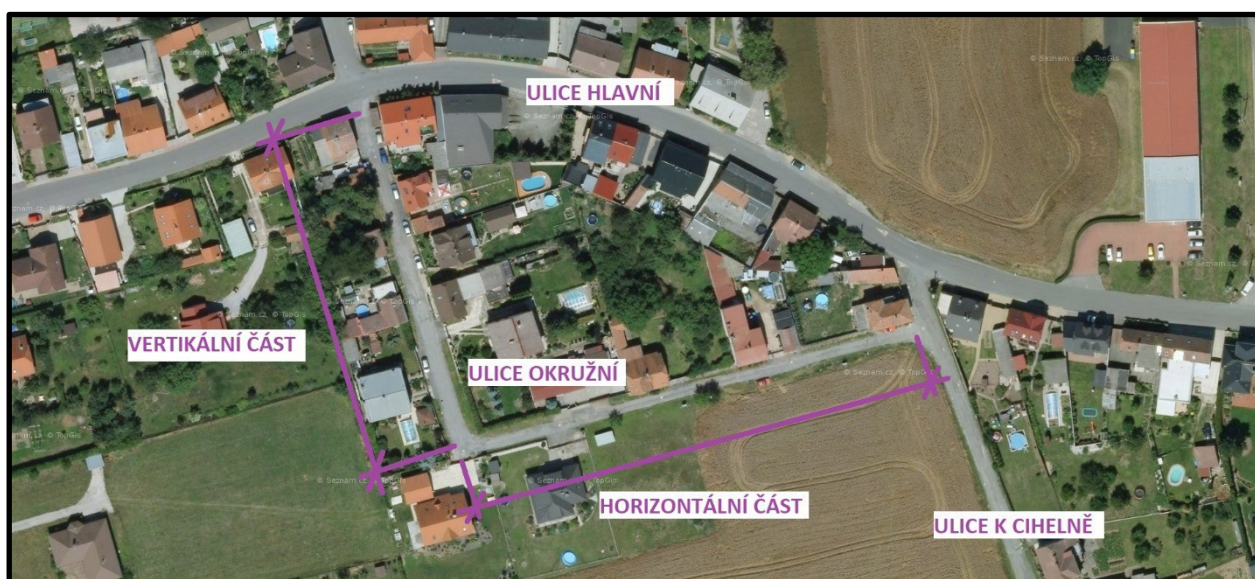
5 Popis stávajícího stavu

Ulice Okružní je okrajovou ulicí se zástavbou rodinných domů. Ulice se skládá ze dvou částí, vertikální (směr sever jih) a horizontální (směr západ východ). Vertikální část přechází do horizontální směrovým obloukem s úhlem cca 90°. **Tento směrový oblouk je problémovým místem.** V severní části se ulice okružní napojuje na ulici Hlavní, která tvoří průtah obcí Trubín. Ve východní části se ulice okružní napojuje na ulici K Cihelně, která je místní komunikací vedoucí k rodinným domům.

Část ulice ohraničují fasády domů a část je ohraničena oplocením s podezdívkou. Parcely č.p. 227/98 a 227/51 jsou bez oplocení a je na ně volný přístup, v současné době jsou porostlé travou.

Celkový prostor mezi fasádami a ploty je proměnný, vertikální část ulice má šířku cca 10m. Horizontální část má šířku proměnnou, v místě napojení na ulici K Cihelně je šířka cca 8m a postupně se směrem k západu úží až do směrového oblouku kde je šířka cca 6m.

Povrch silnice je částečně zpevněný asfaltovou vrstvou, která však vykazuje velmi značné poškození. Po obou okrajích asfaltového povrchu je zeleň případně dosypávka štěrkem. Pouze v horizontální části je na severu chodník, tento je však pouze od místa napojení s ulicí K Cihelně na konec parcely č.p.95, kde končí. Chodník je z betonu s pracovními spárami. Stav chodníku je nevyhovující, beton je rozdroben a částečně prorostlý travou.



Ukázka stávajícího stavu včetně popisu

Následující fotografie ukazují stávající stav ulice včetně krizového místa ve směrovém oblouku.



Pohled do horizontální části ulice



Pohled do směrového oblouku – kritické místo



Pohled do vertikální části ulice



Pohled nastávající přístřešek BUS – bude zachován

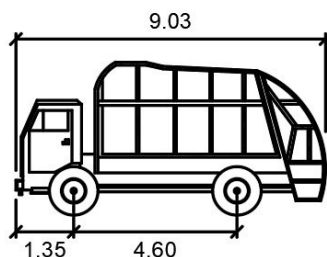
6 Návrh

Účelem navržených úprav je zlepšení a zpřehlednění automobilové i pěší dopravy, které povede ke zvýšení bezpečnosti v ulici.

Ve stávajícím stavu je umístěn přístřešek BUS zastávky, dle požadavku investora bude tento přístřešek zachován. Všechny tři varianty respektují jeho zachování.

V ulici jsou také umístěny kontejnery pro tříděný odpad, dle požadavku investora je nutné tyto kontejnery zachovat. Ve variantách 1a2 neumožňuje šířkové uspořádání dodržet stávající rozměry kontejnerů, bude pravděpodobně nutné upravit rozměry kontejnerů, toto bude řešeno v dalším stupni PD. Ve Variantě 3 je možné kontejnery zachovat v původních rozměrech, bude ale nutné jejich přemístění. Toto přemístění bude v řádu metrů na stejné straně ulice.

Návrh řešení ulice je zpracován ve třech variantách. Tyto budou popsány samostatně. Jak bylo uvedeno v popisu stávajícího stavu, kritickým místem je směrový oblouk, který má úhel cca 90°, společně s šířkou v horizontální části je výraznou komplikací při návrhu řešení. Z hlediska rozhledových poměrů, které zde nemohou být splněny vzhledem ke stávající zástavbě je ve všech třech variantách navrženo dopravní zrcadlo. Bylo nutné také zajistit průjezd vozidla svozu komunálního odpadu. Pro ověření průjezdu vlečnými křivkami bylo použito následujícího vozidla.



KO 2N

meters

Width	: 2.50
Track	: 2.50
Lock to Lock Time	: 6.0
Steering Angle	: 37.3

Vlečné křivky prokázaly možnost projetí. Projetí bylo na hranici možnosti a bude nutná zručnost a opakovaným projezdem zajistit jeho zvládnutí. Při průjezdu menšího vozidla se parametry průjezdulepší. Všechny tři varianty jsou navrženy pro účely studie a slouží k výběru principu řešení. V případném dalším stupni PD jsou možné dílčí úpravy jednotlivých variant.

Všechny tři varianty jsou realizovatelné.

Veřejné osvětlení

Je navrženo ve všech třech variantách nové. Detailněji bude zpracováno v dalších stupních PD.

Odvodnění

Je navrženo ve všech třech variantách nové pomocí uličních vpustí. Vyústění bude do stávajícího příkopu v ulici K Cihelně. Podrobněji bude zpracováno v dalších stupních PD. Bude nutná koordinace s projektem na ulici K Cihelně.

Pozemky

Všechny tři varianty jsou navrženy na pozemcích obce a to: 112/1; 112/2; 112/4; 112/6.

Údaje o pozemcích			Údaje o vlastnících			
Parc.č. KN	Druh pozemku	LV č.	Jméno	Bydliště	Město	PSČ
112/1	Ostatní plocha	10001	Obec Trubín	Obecní 26	Trubín	26701
112/2	Ostatní plocha	10001	Obec Trubín	Obecní 26	Trubín	26701
112/4	Ostatní plocha	10001	Obec Trubín	Obecní 26	Trubín	26701
112/6	Ostatní plocha	10001	Obec Trubín	Obecní 26	Trubín	26701

VARIANTA 1 – MĚSTKÁ KOMUNIKACE

Tato varianta je navržena se samostatným chodníkem s převýšením obruby 12cm. Nejvyšší povolená rychlost je 50 km/h. Průjezd ulice je zajištěn v obou směrech. Je zajištěn bezpečný průchod chodců. Šířka komunikace je v horizontální části 5,50. a ve vertikální části 6,00m Vzhledem k charakteru komunikace jsou tyto šířky dostačující. V místě směrového oblouku jsou stísněné šířkové poměry, v nejužším místě je šířka cca 3,80m. Chodník je navržen v celé délce v šířce 2,00m, ve směrovém oblouku je šířka cca 1,74m. Vzhledem k šířkovému uspořádání nejsou navržena parkovací stání.

VARIANTA 2 – ZÓNA 30

Tato varianta je navržena se samostatným chodníkem s převýšením obruby 12cm. Průjezd ulice je zajištěn pouze v jednom směru, v této studii je navržen vjezd z ulice Hlavní a výjezd na ulici K Cihelně. Toto uspořádání se projektantovi jeví jako výhodnější. Nejvyšší povolená rychlost je 30 km/h. Je zajištěn bezpečný průchod chodců. Šířka komunikace je v horizontální části 5,50m a ve vertikální části 4,50m Vzhledem k charakteru komunikace jsou tyto šířky dostačující. V místě směrového oblouku jsou stísněné šířkové poměry, v nejužším místě je šířka cca 3,80m. Chodník je navržen v celé délce v šířce 2,00m, ve směrovém oblouku je šířka cca 1,74m. Ve vertikální části jsou navržena tři podélná parkovací stání.

VARIANTA 3 – OBYTNÁ ZÓNA

Tato varianta je navržena bez samostatného chodníku, vzhledem k zařazení komunikace není samostatný chodník nutný. Nejvyšší povolená rychlost je 20 km/h. Průjezd ulice je zajištěn v obou směrech. Nejvyšší povolená rychlost je 20 km/h. Je zajištěn bezpečný průchod chodců, chodci a vozidla se pohybují ve smíšeném provozu se zvýhodněním chodců. Šířka komunikace je 3,50m s místy pro vyhýbání. Tato místa jsou navržena tak aby tvořila stavební opatření pro dodržení nejvyšší povolené rychlosti. Místa pro vyhýbání jsou také navržena tak aby umožnila snadnější vjezd na soukromé pozemky.

7 Závěr

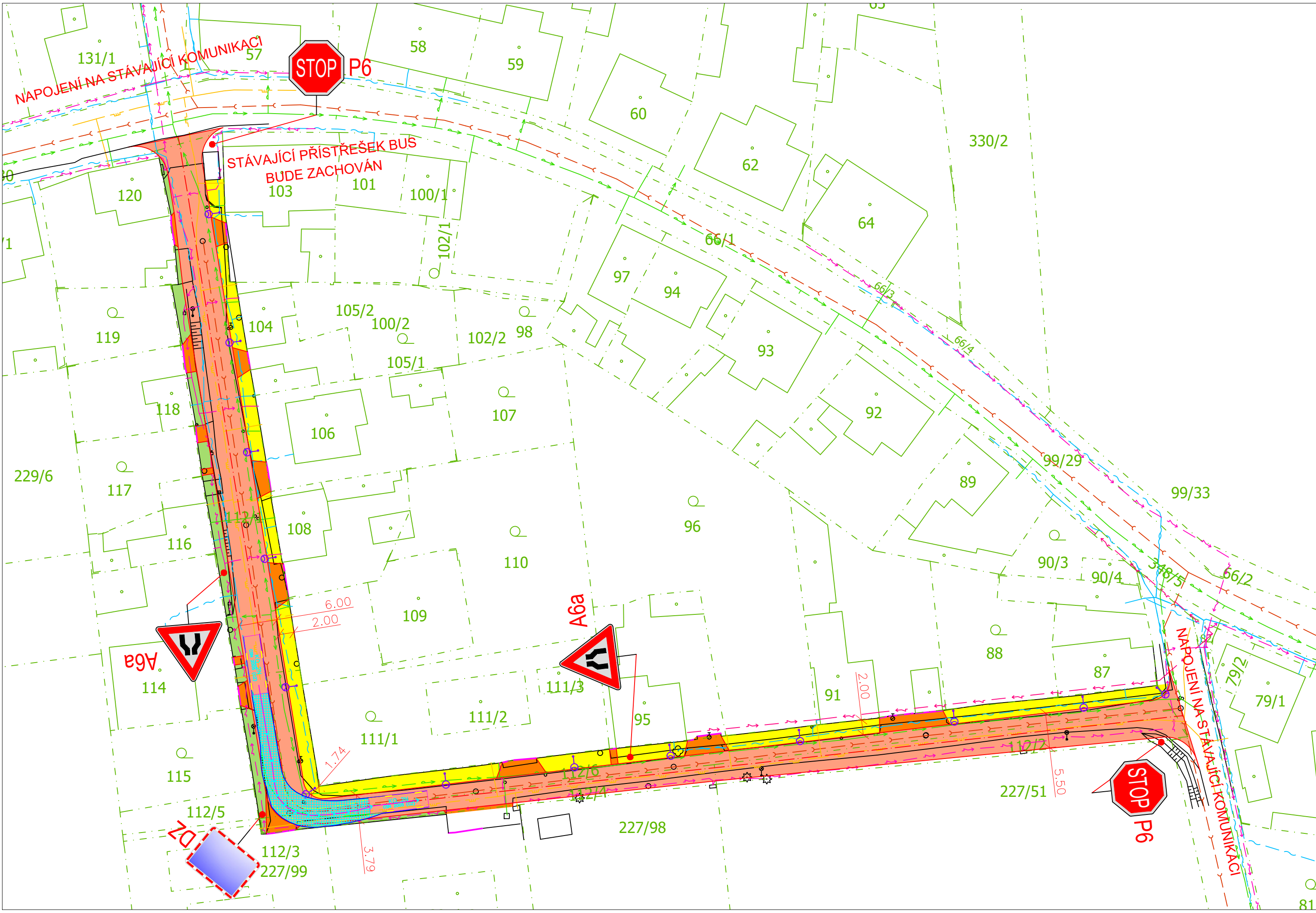
Vzhledem k současnému stavu ulice Okružní zejména k povrchům a stavu veřejného osvětlení je vhodné zlepšení.

Z návrhu vyplívá, že všechny tři varianty jsou realizovatelné. Projektant doporučuje seznámit s touto studií majitele okolních pozemků, protože to budou právě oni, kdo bude prostor ulice užívat. Projektant nebude doporučovat žádnou variantu, neboť na každou je mnoho pohledů a každý preferuje jiné řešení. Konečné řešení však bude na obci.

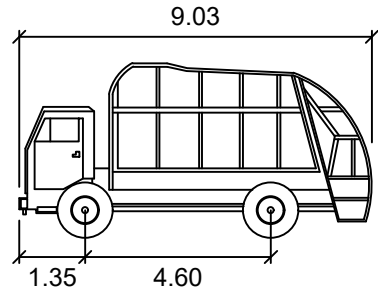
Součástí studie jsou také vyjádření PČR DI Beroun, MěÚ Beroun odbor dopravy a MěÚ Beroun odbor územního plánování. Z těchto variant je patrné doporučení realizace Obytné zóny.

Zpracoval: Ing. Lexa Václav v.r.

PŘÍLOHA 1-3 - výkresy **(Situační návrh úprav, dopravní** **značení, Vlečné křivky)**



VOZIDLO PRO VLEČNÉ KŘIVKY



KO 2N	meters
Width	: 2.50
Track	: 2.50
Lock to Lock Time	: 6.0
Steering Angle	: 37.3

LEGENDA:

- VOZOVKA
- CHODNÍK
- VJEZDY, VSTUPY
- ZELEŇ

- HRANICE PARCEL
- NOVÉ LAMPY VO

STÁVAJÍCÍ SÍŤ:

- CETIN
- NN PODZEMNÍ
- NN NADZEMNÍ
- PLYN
- KANALIZACE
- VODOVOD

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM:
VÝŠKOVÝ SYSTÉM:

JTSK
BALT p.v.

± 0.000 = m n.m.

Vypracoval
Ing. Lexa V.
Zodpovědný projektant
Ing. Lexa V.

Index
Změna
Kontroloval
Ing. Lexa V.
Hlavní inženýr projektu
Ing. Lexa V.

04/2021

Datum

Ing. LEXA VÁCLAV
IČ: 745 16 337

Akce:
ZJEDNODUŠENÁ STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ
ULICE OKRUŽNÍ V OBCI TRUBÍN

Investor
Obec Trubín
Obecní 26, Králův Dvůr 267 01

Objekt:

Obec

Kraj
Středočeský

Technická zpráva

Formát
3xA4

Profese:
DOPRAVNÍ STAVBY

Stupeň
STUDIE

Měřítko
1:500

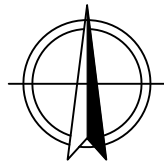
Název výkresu:

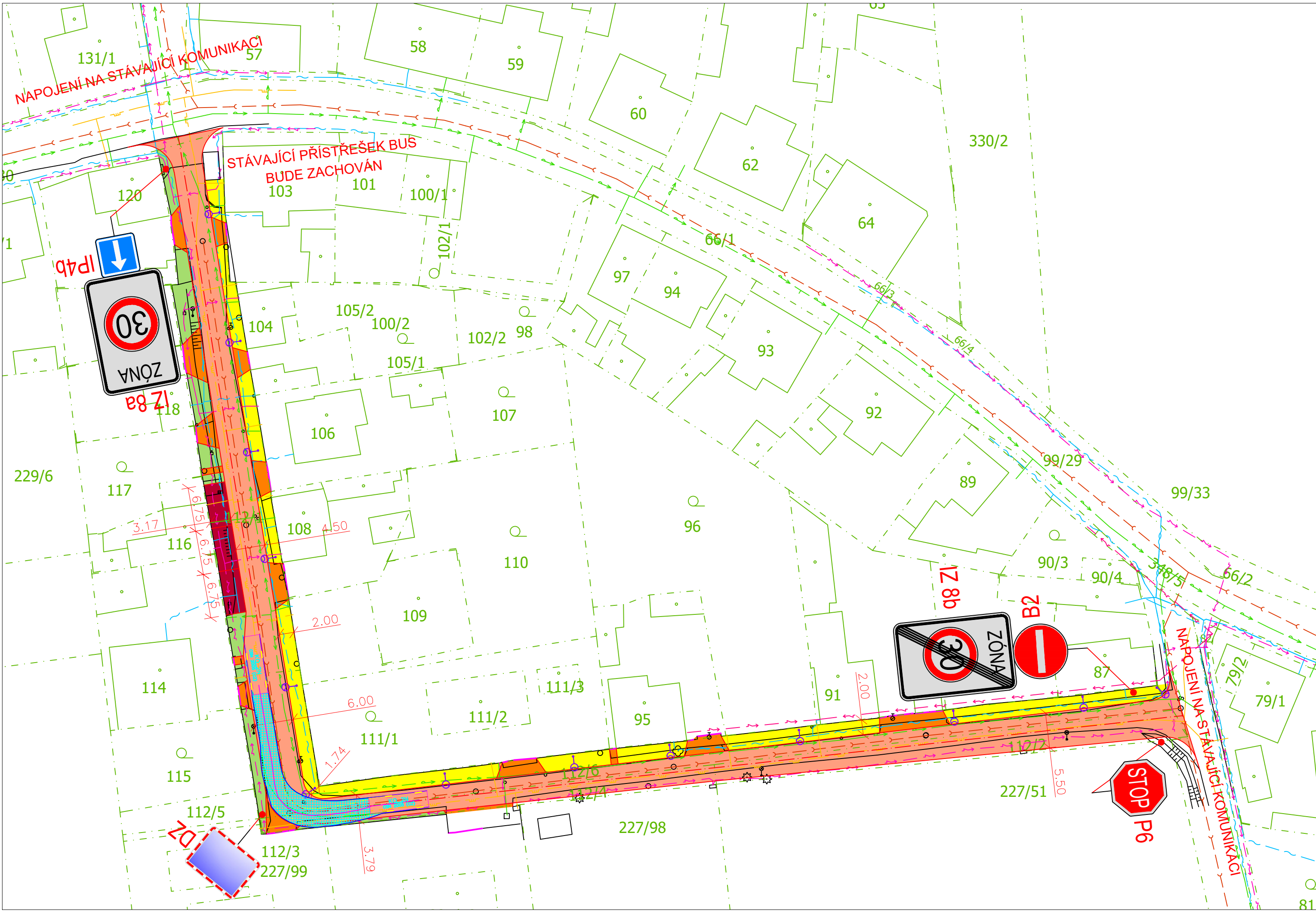
Číslo zakázky
01/21

Paré

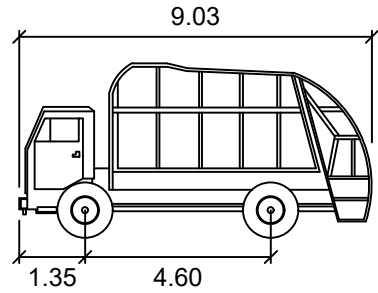
VARIANTA 1 - NÁVRH PRO "MÍSTNÍ KOMUNIKACI"

Číslo výkresu
1





VOZIDLO PRO VLEČNÉ KŘIVKY



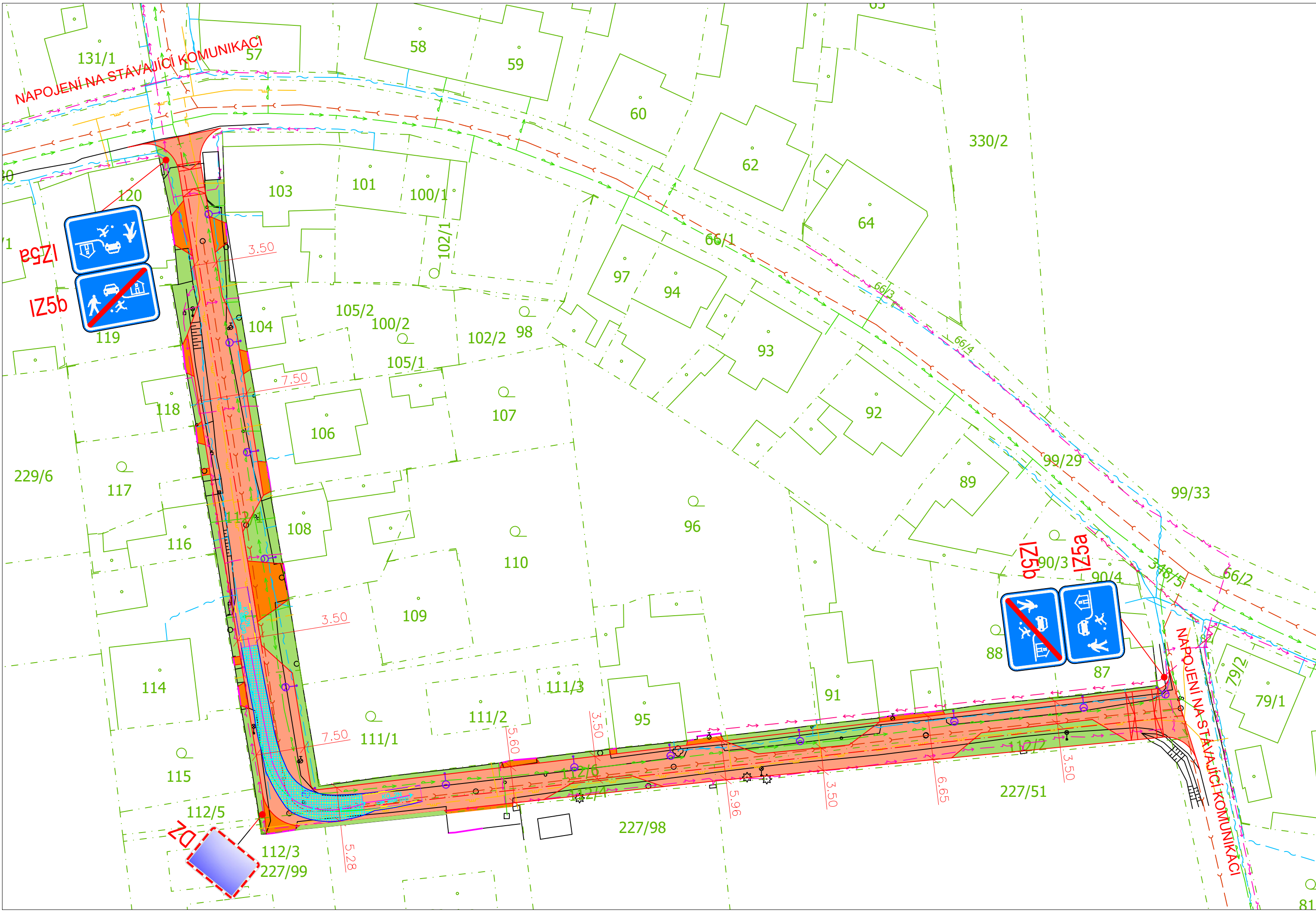
KO 2N	meters
Width	: 2.50
Track	: 2.50
Lock to Lock Time	: 6.0
Steering Angle	: 37.3

- LEGENDA:
- VOZOVKA
 - CHODNÍK
 - VJEZDY, VSTUPY
 - PARKOVACÍ STÁNÍ
 - ZELEŇ
 - HRANICE PARCEL
 - NOVÉ LAMPY VO

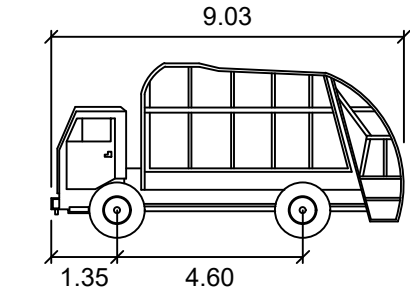
STÁVAJÍCÍ SÍŤ:

- CETIN
- NN PODZEMNÍ
- NN NADZEMNÍ
- PLYN
- KANALIZACE
- VODOVOD

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK		04/2021	
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BALT p.v.		Datum	
± 0.000 = m n.m.	Index	Změna	
Vypracoval Ing. Lexa V.	Kontroloval Ing. Lexa V.	Ing. LEXA VÁCLAV IČ: 745 16 337	
Zodpovědný projektant Ing. Lexa V.	Hlavní inženýr projektu Ing. Lexa V.	Investor Obec Trubín Obecní 26, Králův Dvůr 267 01	
Akce: ZJEDNODUŠENÁ STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ ULICE OKRUŽNÍ V OBCI TRUBÍN		Obec Trubín	Kraj Středočeský
Objekt: -		Technická zpráva	Formát 3xA4
Profese: DOPRAVNÍ STAVBY		Stupeň STUDIE	Měřítko 1:500
Název výkresu: VARIANTA 2 - NÁVRH PRO "ZÓNU 30"		Číslo zakázky 01/21	Paré
		Číslo výkresu 2	



- LEGENDA:
- VOZOVKA
 - VJEZDY, VSTUPY
 - ZELEŇ
 - HRANICE PARCEL
 - NOVÉ LAMPY VO



KO 2N meters

Width	: 2.50
Track	: 2.50
Lock to Lock Time	: 6.0
Steering Angle	: 37.3

STÁVAJÍCÍ SÍŤ:

- CETIN
- NN PODZEMNÍ
- NN NADZEMNÍ
- PLYN
- KANALIZACE
- VODOVOD

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK		VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BALT p.v.		04/2021	
± 0.000 = m n.m.	Index	Změna		Datum	
Vypracoval Ing. Lexa V.	Kontroloval Ing. Lexa V.		Ing. LEXA VÁCLAV IČ: 745 16 337		
Zodpovědný projektant Ing. Lexa V.	Hlavní inženýr projektu Ing. Lexa V.				
Akce: ZJEDNODUŠENÁ STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ ULICE OKRUŽNÍ V OBCI TRUBÍN			Investor Obec Trubín Obecní 26, Králův Dvůr 267 01		
Objekt:			Obec Trubín		Kraj Středočeský
-			Technická zpráva		Formát 3xA4
-					
Profese: DOPRAVNÍ STAVBY			Stupeň STUDIE		Měřítko 1:500
Název výkresu:			Číslo zakázky 01/21		Paré
VARIANTA 3 - NÁVRH PRO "OBYTNOU ZÓNU"			Číslo výkresu 3		

PŘÍLOHA 2

(Vyjádření PČR DI Beroun, MěÚ Odbor dopravy Beroun, MěÚ Odbor územního plánování Beroun)



Pomáhat a chránit

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE
Územní odbor
Dopravní inspektorát Beroun



KRPS-128313-1/ČJ-2021-010206

Beroun 31. května 2021
Počet stran: 1

Ing. Václav Lexa
Dr. Horákové 625/3
400 07 Ústí nad Labem

Stanovisko ke studii PD „Zjednodušená studie dopravního řešení ulice Okružní v obci Trubín“

Na základě Vaší žádosti o stanovisko k předložené projektové dokumentaci týkající se studie dopravního řešení ulice Okružní v obci Trubín Vám sdělujeme, že doporučujeme komunikaci pojmout jako obytnou zónu, pokud by na této komunikaci mohl být umístěn dostatečný počet parkovacích míst, která musí být v obytné zóně umístěna.

Jako druhou variantu doporučujeme komunikaci pojmout jako zónu tempo 30, která bude jednosměrná, šířka jízdního pruhu 3,5 m, šířka chodníku 2,0 m. V případě dostatečného prostoru komunikace doporučujeme umístit co největší počet podélných parkovacích míst. Na začátku vjezdu bude odsazen dlouhý zpomalovací práh (např. 10 metrů od krajské komunikace). V rámci zklidnění silničního provozu by dále byly umístěny uprostřed komunikací zpomalovací prahy.

Vyřizuje: komisař por. Bc. Petr Krejbich

komisař npor. Mgr. Soňa PFEIFEROVÁ
vedoucí DI
podepsáno elektronicky

Adresa:
Tyršova 1635
266 50 BEROUN

Mgr. Soňa Pfeiferová
01.06.2021 07:09:47
Digit In podepsal:
Mgr. Soňa Pfeiferová
POLICIE STŘEDOČESKÉ REPUBLIKY

Tel.: +420 974 872 253
Fax: +420 974 872 258
Email: be.di@pcr.cz

Městský úřad Beroun

Odbor dopravy a správních agend

Ing. Václav Lexa
Dr. Horákové 625/3
400 07 Ústí nad Labem

Datum:	Číslo jednací:	Spisová značka:	Vyřizuje / telefon:	E-mail:
08.06.2021	MBE/32264/2021/DOPR-BeP	00071/2021/DOPR/41	Ing. arch. Pavla Bednářová/ 311654325	doprava11@muberoun.cz

Věc: Vyjádření odboru dopravy a správních agend MěÚ Beroun ke studii ve věci „Zjednodušená studie dopravního řešení ulice Okružní v obci Trubín“ na pozemku: parc. č. 112/1, 112/2, 112/4, 112/6 v katastrálním území Trubín.

Dne 31.5.2021 obdržel Městský úřad Beroun, odbor dopravy a správních agend žádost Obce Trubín, Obecní 26, 267 01 Králův Dvůr v zastoupení Ing. Václavem Lexou, Dr. Horákové 625/3, 400 07 Ústí nad Labem o vyjádření k zjednodušené studii dopravního řešení ulice Okružní v obci Trubín, vypracovanou Ing. Václavem Lexou, datum 4/2021.

Městský úřad Beroun, odbor dopravy a správních agend, jako silniční správní úřad a speciální stavební úřad podle § 40 odst. 4 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo krajský úřad, a působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací.

Žádost obsahuje tři varianty řešení (místní komunikace, zóna tempo 30 a obytná zóna).

1. Místní komunikace - Pokud dojde k výstavbě nových rodinných domů v jižní části ulice, tak se budou velmi obtížně řešit vjezdy na pozemky a odstupové vzdálenosti od komunikace. Absence příležitostných stání.
2. Zóna tempo 30 - velmi stísněné podmínky pro průjezd automobilů. Pokud dojde k výstavbě nových rodinných domů v jižní části ulice, tak se budou velmi obtížně řešit vjezdy na pozemky a odstupové vzdálenosti od komunikace.
3. **Obytná zóna - Z hlediska bezpečnosti a zvýšení kvality bydlení v této lokalitě se MěÚ Beroun ODSA přiklání k této variantě, při splnění následujících podmínek:**
 - stavební úpravy budou respektovat připojení na stávající komunikace na pozemku p.č.348/3, 99/1 v k.ú.Trubín,
 - dlouhý zpomalovací práh umístit ideálně 10m od křižovatky se silnicí 2363 (Počaply – Svatá),
 - zbudovat příležitostná parkovací stání, místo pro odpočinek a plochy pro hru dětí, umístění odpadů,
 - vyřešit připojení nových parcel v jižní části lokality (již jsou zbudovány kapličky el. vedení).

Ing. Albert Červenka v.r.
vedoucí odboru dopravy a správních agend

Za správnost vyhotovení Iveta Brůnová

- Obec Trubín, Obecní 26, 267 01 Králův Dvůr
v zastoupení Ing. Václavem Lexou, Dr. Horákové 625/3, 400 07 Ústí nad Labem

Spis: Spis správního úřadu



Městský úřad Beroun

Odbor územního plánování a regionálního rozvoje

Ing. Václav Lexa

Dr. Horákové 625/3

400 07 Ústí nad Labem

Datum:
15.06.2021Číslo jednací:
MBE/32263/2021/UPRR-
VoKSpisová značka:
00577/2021/UPRR/2Vyřizuje / telefon:
Ing. Kateřina Vognarová/
311654189E-mail:
uprr7@muberoun.cz**Vyjádření: Zjednodušená studie dopravního řešení ulice Okružní v obci Trubín**

Dne 31.05.2021 obdržel Městský úřad Beroun žádost o vydání vyjádření k „Zjednodušené studii dopravního řešení ulice Okružní v obci Trubín“. Žádost podal Ing. Václav Lexa, Dr. Horákové 625/3, 400 07 Ústí nad Labem.

Studie popisuje 3 varianty řešení, které jsou navrženy na pozemcích parc. č. 112/1, 112/2, 112/4, 112/6, k.ú. Trubín.

Varianta 1 – městská komunikace

Tato varianta je navržena se samostatným chodníkem s převýšením obruby 12cm. Nejvyšší povolená rychlost je 50 km/h. Průjezd ulice je zajištěn v obou směrech. Je zajištěn bezpečný průchod chodců. Šířka komunikace je v horizontální části 5,50. a ve vertikální části 6,00m Vzhledem k charakteru komunikace jsou tyto šířky dostačující. V místě směrového oblouku jsou stísněné šířkové poměry, v nejužším místě je šířka cca 3,80m. Chodník je navržen v celé délce v šířce 2,00m, ve směrovém oblouku je šířka cca 1,74m. Vzhledem k šířkovému uspořádání nejsou navržena parkovací stání.

Varianta 2 – zóna 30

Tato varianta je navržena se samostatným chodníkem s převýšením obruby 12cm. Průjezd ulice je zajištěn pouze v jednom směru, v této studii je navržen vjezd z ulice Hlavní a výjezd na ulici K Cihelně. Toto uspořádání se projektantovi jeví jako výhodnější. Nejvyšší povolená rychlost je 30 km/h. Je zajištěn bezpečný průchod chodců. Šířka komunikace je v horizontální části 5,50m a ve vertikální části 4,50m Vzhledem k charakteru komunikace jsou tyto šířky dostačující. V místě směrového oblouku jsou stísněné šířkové poměry, v nejužším místě je šířka cca 3,80m. Chodník je navržen v celé délce v šířce 2,00m, ve směrovém oblouku je šířka cca 1,74m. Ve vertikální části jsou navržena tři podélná parkovací stání.

Varianta 3 – obytná zóna

Tato varianta je navržena bez samostatného chodníku, vzhledem k zařazení komunikace není samostatný chodník nutný. Nejvyšší povolená rychlost je 20 km/h. Průjezd ulice je zajištěn v obou směrech. Nejvyšší povolená rychlost je 20 km/h. Je zajištěn bezpečný průchod chodců, chodci a vozidla se pohybují ve smíšeném provozu se zvýhodněním chodců. Šířka komunikace je 3,50m s místy pro vyhýbání. Tato místa jsou navržena tak aby tvořila stavební opatření pro dodržení nejvyšší povolené rychlosti. Místa pro vyhýbání jsou také navržena tak aby umožnila snadnější vjezd na soukromé pozemky.

Odbor územního plánování a regionálního rozvoje Městského úřadu Beroun jako příslušný úřad územního plánování podle § 6 odst.1 písmene h) zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu vydává podle § 154 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, toto vyjádření:

Územní plán Trubína ve znění po Změně č. 1 uvádí, že vnitřní komunikace v plochách bydlení musejí odpovídat § 22 vyhlášky 501/2006 Sb., vydané k novému stavebnímu zákonu č.183/2006 Sb., s tím, že jejich parametry budou: šířka vozovky 6 m a šířka chodníku 2 m a budou sloužit jako veřejná prostranství.

Vzhledem k tomu, že orgánu územního plánování nepřísluší hodnocení vyhlášky 501/2006 Sb. doporučuje řídit se vyjádřením a doporučením odboru dopravy a PČR DI.

Navržené řešení se dle ÚP Trubín nachází v ploše - **Místních komunikací v plochách veřejných prostranství** a záměr je tak v souladu s územním plánem.

Ing. Kateřina Vognarová, v.r.
referent odboru územního plánování
a regionálního rozvoje

Za správnost: Ing. Kateřina Vognarová