

NÁVRH ÚPRAV DOPRAVNÍHO REŽIMU V PRAZE - SUCHDOLE

Dopravně – inženýrská studie

Zpracoval:

CZECH Consult, spol. s r. o.,
Holečkova 100/9
150 00 Praha 5- Smíchov
IČ: 630 73 463



Předkládá: Ing. Zdeněk Strádal
jednatel společnosti

Praha, říjen 2007 / únor 2008

1. Zadání prací

Tato studie navazuje na dopravně inženýrskou studii, která byla zpracována na objednávku městské části č. 72/2007 ze dne 2. května 2007. Tato studie řešila návrh organizace dopravy v ulici K Horoměřicům, s cílem zvýšit počet parkovacích a odstavných stání, včetně potřebných úprav dopravního režimu. Zároveň byl navržen a objednatelem odsouhlasen návrh zóny s dopravním omezením „zóna 30“.

2. Průběh projednávání

V průběhu projednávání bylo vzneseno nesouhlasné stanovisko k návrhu nového dopravního režimu v ulici Horoměřické (12. 9. na OD P6) s tím, že navržený dopravní režim je z hlediska bezpečnosti dopravy při vyjíždění šikmo parkujících vozidel nevyhovující a byly navrhovány alternativní způsoby řešení. Tyto návrhy jsou však neakceptovatelné, jak je popsáno dále v této zprávě.

Navržený dopravní režim byl naopak s kladným výsledkem konzultován s příslušným sektorářem Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy, který má s navrhovaným řešením kladné zkušenosti, považuje ho za naprosto vhodné, v plném souladu s platnou legislativou a je ochoten na případném dalším jednání na Odboru dopravy Praha 6 toto své stanovisko deklarovat.

3. Dodatečné požadavky objednatele

Po odevzdání původní studie objednatel rozšířil své požadavky následujícím způsobem:

- a) Rozšířit zónu s dopravním omezením „Zóna 30“ a zkoordinovat ji s existující zónou 30 v Lysolajích
- b) Navrhnout změnu dopravního režimu v ulici U Kruhovky

Oba dva tyto dodatečné požadavky objednatel spolu s připomínkami ze strany OD P6 (s výjimkou zásadní změny organizace dopravy v ulici K Horoměřicům) byly do této studie zařazeny.

4. Použité podklady

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 102/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 60/2001 Sb.
- Vyhláška MDaS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

- ČSN EN 12899 -1 „Stálé svislé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky“
- ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“
- ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“
- TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“
- TP 85 „Zpomalovací prahy“
- TP 132 „Zásady dopravního zklidňování na místních komunikacích“
- TP 169 „Zásady pro vyznačování dopravních situací na pozemních komunikacích“
- Podklady získané jako součást místního šetření

5. Stávající dopravní režim

- *zařazení komunikací funkční skupiny dle ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“*
 - komunikace K Horoměřicům v úseku Vysokoškolská - Holubí :
 - místní komunikace III. třídy, komunikace funkční skupiny C - obslužná,
 - komunikace v úseku Holubí - Štěpnice (MK II. třídy) :
 - nezařazená komunikace (NN).

- *doprava v pohybu*
 - komunikace K Horoměřicům - obousměrná komunikace od křižovatky Vysokoškolská x Olšová po ukončení za křižovatkou s ulicí Holubí,
 - NN v úseku „K Horoměřicům - Štěpnice“ - obousměrná komunikace nevyhovujících šířkových parametrů (přednost protijedoucích vozidel vyznačena dopravním značením).

- *doprava v klidu*
 - doprava v klidu není v současné době regulována žádnou místní úpravou provozu na pozemních komunikacích (PK) dle zákona č. 361/2000 Sb., stání vozidel je živelné, místy v rozporu s obecnou úpravou provozu na PK.

- režim dopravy v klidu (parkování) v souladu se stávající obecnou úpravou provozu na PK, tj. při nejvyšší dovolené rychlosti 50kmh^{-1} :
 - a) *stávající šířka $\approx 7,5\text{ m}$:*
 - dva jízdní pruhy + parkovací pruh po jedné straně vozovky (podélné stání),
 - $2,75\text{ m jp} + 2,75\text{ m jp} + 2,00\text{ m pp(p)}$
 - b) *stávající šířka $\approx 9,5\text{ m}$:*
 - dva jízdní pruhy + parkovací pruh (pás) po jedné straně vozovky (šikmé stání),

- 2,75 m jp + 2,75 m jp + 4,0 m pp(š)

6. NÁVRH ÚPRAV DOPRAVNÍHO REŽIMU

6.1 Zóna s dopravním omezením – „ZÓNA 30“

Jako prvek plošného zklidnění v dané oblasti se navrhuje na území MČ Praha - Suchdol zřízení zóny s dopravním omezením - „Zóna 30“, tj. oblasti s nejvyšší dovolenou rychlostí 30 kmh⁻¹ (v zahraničí známé jako tzv. „Tempo 30“). V průběhu zpracování dokumentace bylo dohodnuto její rozšíření tak, aby navazovala na „zónu 30“ vyznačenou na území MČ Praha - Lysolaje.

Nově navrhovaná sjednocená zóna na území obou MČ je tak vymezena komunikacemi Kamýcká (komunikace leží vně zóny), K osmidomkům, Návazná, Kosova, Holubí (včetně západní části zástavby), Štěpnice, slepý úsek Podholí, jižní okraj Lysolají (komunikace Laťka a NN3646), Poustka a Lysolajské údolí (včetně jižní zástavby), hranice k.ú. Lysolaje a k.ú. Sedlec, jižní okraj zástavby ulice Nad Helmovkou (mimo zónu), hranice k.ú. Lysolaje a k.ú. Sedlec, Ke kladivům (vně zóny), Kamýcká (vně zóny).

Jedním z hlavních argumentů zavedení „Zóny 30“ je bezpečnost, protože význam nízké rychlosti z hlediska možnosti odvrácení kolizní situace je nesmírný. Pokud před vozidlo jedoucí rychlostí 30 kmh⁻¹ vstoupí chodec, je nutná délka pro zastavení cca 20 m. Je-li ve stejné situaci rychlost vozidla 50 kmh⁻¹ je potřebná délka k zastavení již cca 35 metrů.

Zavedení „zón 30“ patří mezi dopravní opatření považované v zahraničí za jedno z nejdůležitějších, neboť zahrnuje podstatnou část místních obslužných komunikací ve vybraných citlivých oblastech a znamená pro obyvatele velký přínos. Podpůrným prostředkem, umocňujícím zklidňovací opatření „zóny 30“ je i ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., úprava přednosti zprava na křižovatkách těchto obslužných komunikací. .
Nižší rychlost v případě „zón 30“ znamená i plynulejší jízdu s menším kolísáním rychlosti vzhledem k tomu, že jízda po obslužných komunikacích (parkující vozidla, pohybující se děti, křižovatky s předností zprava, apod.) nutí řidiče beztak k častému snižování rychlosti. Nižší nejvyšší dovolená rychlost se nijak zásadně nepromítá i do doby jízdy. Pro jednotlivé vozidlo se uplatní jen na malém podílu cesty, kdy vliv na cestovní rychlost je sotva postřehnutelný (několik vteřin).

Zavedení „zón 30“ vede dle zkušeností i ke snižování dopravního hluku. Pokles hladiny hluku o 3 až 5 dB(A) znamená subjektivně pokles na polovinu (dvě auta jedoucí rychlostí 30 kmh⁻¹ jsou stejně hlučná jako jedno auto jedoucí 50 kmh⁻¹).

Zónu je navrženo vyznačit dopravní značkou č. IP 25a „Zóna s dopravním omezením“ se symbolem dopravní značky č. B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ s údajem „30“. Značku se navrhuje osadit na vjezdech ulic Kamýcká x Olšová, Kamýcká x Internacionální, Výhledské náměstí, K stavebninám x (Kamýcká), Kosova x (Kamýcká), K osmidomkům x (Kamýcká) a Kamýcká x Sídlištní. Konec zóny s dopravním omezením vyznačuje dopravní značka č. IP 25b „Konec zóny

s dopravním omezením“ se stejným symbolem jako u dopravní značky č. IP 25a.



Dopravní značka č. IP 25a

Stávající dopravní značky č. IP 25a a č. IP 25 b v křižovatce Lysolajské údolí x V Šáreckém údolí a v ulici Štěpnice ve směru od Horoměřic zůstávají v platnosti.

Přehledná situace navrhované a stávající „zóny 30“ je obsahem grafické přílohy „Zóna s dopravním omezením, zóna 30, přehledná situace“, stávající a navrhované dopravní značení je obsahem grafické přílohy „Zóna s dopravním omezením, zóna 30, díl 1,2,3“.

6.2 Další prvky zklidnění dopravy

Změna způsobu obsluhy parkoviště České zemědělské univerzity v Praze, tj. vyloučení příjezdu („zaslepení“ ulice K transformátoru, která svými parametry nevyhovuje pro tyto účely) a odstranění informačního značení navádějícího na toto parkoviště.

Uzavření - „zaslepení“ ulice K Horoměřicům za křižovatkou s ulicí Holubí a zrušení „propojky“ mezi touto komunikací a ulicí Štěpnice vzhledem k jejím zcela nevyhovujícím parametrům (směrovým i šířkovým) a povrchem (panelovým, místy nezpevněný) naprosto nesplňujícím standardní požadavky na stavební uspořádání místní komunikace.

6.3 Návrh úpravy režimu dopravy v klidu (parkování) v ulici K Horoměřicům při nejvyšší dovolené rychlosti 30kmh⁻¹

Na základě jednání nad možnými variantami řešení dne 22. ledna 2008 na MČ Suchdol za účasti objednatele, projektanta, PČR, ÚMČ 6 OD a TSK je v konečném návrhu uplatněno řešení ulice K Horoměřicům dle ČSN 73 6110 jak je dále popsáno. Pro dopravu v klidu (parkování) se navrhuje parkovací pruhy (pásky) jednostranné (šikmé, nebo podélné), přerušené výhybnami, vjezdy do objektů a manipulačními prostory.

a) stávající šířka $\approx 7,5$ m

■ uspořádání:

- dvoupruhová obousměrná s jedním parkovacím pruhem (pp),
- 2,75 m jízdní pruh (jp) + 2,75 m jp + 2,00 m pp podélné stání (ppp) ⁽²⁾

b) stávající šířka $\approx 9,5$ m

■ uspořádání :

- jednapruhová obousměrná s jedním parkovacím pruhem s výhybnami po 80 - 100 m⁽¹⁾
- uspořádání 4,50 m pp šikmé (45°) + 5,00 m jp

Pozn.: dle ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“

⁽¹⁾ pouze pro návrhovou rychlost 30 kmh⁻¹, provedení výhyben dle ČSN 73 6110

⁽²⁾ šířka jízdního pruhu 2,75 m jen na dvoupruhovém jízdním pásu

Navrhované úpravy dopravního režimu (místní úpravu provozu na PK) se navrhuje provést (vyznačit) svíslými dopravními značkami č. IP 11b „Parkoviště (kolmé nebo šikmé stání)“, č. IP 11c „Parkoviště (podélné stání)“ a č. B 28 „Zákaz stání“.



IP 11b



IP 11c



B 29

Vyznačení způsobu stání se navrhuje vodorovným dopravním značením č. V 10d „Parkovací pruh“ o rozměrech 0,50/0,50/0,25 m. Vyznačení úhlu povoleného šikmého stání k okraji vozovky se doporučuje dopravní značkou č. V 10c „Šikmé stání“ o šířce 0,125 m pouze na začátku a konci parkovacího pásu. Dopravní značky č. V 10c a č. V 10d jsou v provedení bílém.

Výhybny a vjezdy do objektů se navrhuje vyznačit vodorovným dopravním značením č. V 12a „Žlutá klikatá čára“ (ve žlutém provedení). Délky výhyben jsou navrženy v délce zohledňující místní poměry. Jejich doporučená délka je uvedena na grafické příloze.

Pozn.: *Parkovací pruh přiléhající k průběžnému jízdniému pruhu určený pro podélné stání v jedné řadě není nutné ve smyslu TP 169 vyznačovat.*

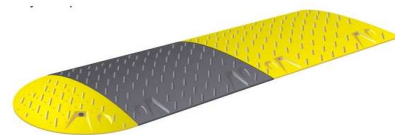
Vzhledem k tomu, že na nároží křižovatek nejsou v příčném směru přes ulici K Horoměřicům chodníkové úpravy ani přechody pro chodce, doporučuje se neukončovat parkovací pásy ve vzdálenosti 5,0 m před křižovatkami dopravní značkou č. V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“ (dopravní stín).

Podrobný návrh úprav dopravního režimu včetně návrhu dopravního značení je obsahem grafické přílohy „Návrh úpravy dopravního režimu.“.

Na základě shora uvedených jednání bylo dohodnuto osadit v nároží křižovatek na začátky parkovacích pásů (ve směru jízdy) montované prvky pro zabránění přímé jízdy vozidel.

Doporučuje se osadit běžně užívané prvky o výšce 6 cm (rychlost přejezdění $v = 10 \text{ kmh}^{-1}$), např. typu CZ - 8 (viz obrázek) o rozměrech 500 x 430 x 60 mm a hmotnosti 14,5 kg (střední díl) a 215 x 430 x 60 mm a hmotnosti 4 kg (krajní díl).

Prvky (díly) se vyrábějí v barvě žluté a černé.



Začátky parkovacích pásů a umístění montovaných prvků je voleno tak, aby umožňovalo průjezd křižovatkou středně těžkému (třiosému) nákladnímu automobilu (vozidla pro svoz komunálního odpadu, hasičské záchranné techniky apod.). Řešení začátku parkovacího pásu je navrženo v detailu pro křižovátku ulic K Horoměřicům x K transformátoru. V tomto případě je na základě požadavku objednatele navrženo osazení 3 řad prvků (1x 9 středních a 2 krajní díly, 1x 5 středních a 2 krajní díly a 1x 3 střední a 2 krajní díly) s rozstupem 1,50 m a 2,00 m od sebe tak, aby žádné prvky neležely nad chráničkou podzemního silnoproudého vedení. Prvky je nutno osazovat vždy tak, aby se střídala barva černá a žlutá, přičemž krajní prvky jsou vždy žluté.

Začátek parkovacího pásu je navržen cca 7,0 m a prvá sestava prvků cca 4,5 m od hrany křižovatky („obrubičkové“ hrany) ulice K transformátoru.

Podrobnosti osazení obsahuje grafická příloha „Detail nároží křižovatky“.

V křižovatce ulic K Horoměřicům x K stavebninám se navrhuje obdobným způsobem osazení 2 x 3 střední a 2 krajní díly. V daném místě křižovatky dle mapových podkladů neleží žádné inženýrské sítě, začátek parkovacího pásu je možno situovat cca 3,0 m od „obrubičkové“ hrany křižovatky a 2 sestavy montovaných prvků osadit do místa mezi začátek parkovacího pásu a „obrubičkovou“ hranou ulice K stavebninám.

Pozn. : Návrh uložení montovaných prvků s ohledem na vedení poduličnických sítí vychází z dostupného mapového podkladu a místního šetření a není ověřen správcem sítí.

7. Návrh úprav dopravního režimu v ulici U kruhovky

Na základě nového požadavku objednatele byla do dokumentace dodatečně zapracována změna dopravního režimu v ulici U kruhovky takto :

- ulice U kruhovky bude navržena jednosměrná od ulice Internacionální k vjezdu na parkoviště před objektem č.p. 1073/3 od ulice Sídlištní,
- úsek mezi ulicemi Sídlištní a vjezdem na parkoviště bude ponechán jako obousměrný,
- stání vozidel bude místní úpravou silničního provozu (dopravním značením) přesunuto z levé strany komunikace na pravou stranu komunikace ve směru jízdy (jednosměrnosti),
- po levé straně komunikace ve směru jízdy budou osazeny dopravní značky č. B 29 „Zákaz stání“,
- ve smyslu navržené úpravy dopravního režimu bude upraveno i dopravní značení v křižovatce U kruhovky x Internacionální a U kruhovky x Sídlištní.

Podrobný návrh úprav dopravního režimu včetně návrhu dopravního značení je obsahem grafické přílohy „Návrh úprav dopravního režimu v ulici U kruhovky“.

8. Projednání dokumentace

Návrh dalších úprav dopravního režimu na území MČ Praha - Suchdol byl nejprve konzultován na ÚMČ Praha – Suchdol dne 5. září 2007.

Na tomto jednání byl ze strany ÚMČ Praha - Suchdol vznesen požadavek na zapracování návrhu na úpravu dopravního režimu (zjednosměrnění) ulice U kruhovky a požadavek sjednocení navrhované zóny s dopravním omezením („zóna 30“) na k.ú. Suchdol se stávající „zónou 30“ na k.ú. Lysolaje. Oba požadavky byly do dokumentace návrhu dopravních opatření zapracovány.

Dále byl návrh úprav dopravního režimu dne 12. září 2007 projednáván na OD ÚMČ Praha 6 za účasti PČR - SHMP - DI, kde byly vzneseny dále uvedené náměty a připomínky směřující ke změně návrhu dopravního režimu v ulici k Horoměřicům, které by podle zástupce PČR zvýšily bezpečnost dopravy v této ulici při výjezdu šikmo parkujících vozidel (*kurzívou je připojeno stanovisko projektanta*) :

- prověření možnosti zjednosměrnění ulice K Horoměřicům v úseku od ulice K transformátoru k ulici Kosova, ulice Špačkova od ulice Kosova a ulice K transformátoru v úseku Špačkova - K Horoměřicům,
- *uvedený návrh projektant nedoporučuje z těchto důvodů :*
 - *zjednosměrněním uvedených komunikací by došlo k výraznému zvýšení intenzity dopravy v těchto ulicích oproti stávajícímu stavu,*
 - *veškeré výjezdy ze všech objektů (vícepodlažní zástavba s řadou garáží v suterénu) v ulici K Horoměřicům by musely být realizovány ulicemi Kosova, Špačkova a K transformátoru,*
 - *zjednosměrnění přehledného úseku komunikace zpravidla vede ke zvýšení rychlosti jízdy na této komunikaci,*
- prověření možnosti střídavého parkování po levé a pravé straně ulice K Horoměřicům v úseku K transformátoru - Kosova,
- *vystřídání parkovacích stání možné není, u řady vícepodlažních objektů č.p. 1110/23 – č.p. 1118/39 jsou v celé jejich délce zřízeny garáže s vjezdy do ulice K Horoměřicům,*
- pochybnosti nad návrhem jednopruhovému obousměrné komunikace s výhybnami,
- *typ „jednopruhovému místní komunikace funkční skupiny C obousměrné s parkovacím pruhem“ uvádí ČSN 73 6110 v bodě 8.4.4, při intenzitě < 500 vozidel/24h v obou směrech, s výhybnami ve vzájemné vzdálenosti 80 - 100 m, jejichž prostor může být sloučen s vjezdy do staveb a na pozemky, obdobné typy komunikací včetně provedení ve stavební úpravě se aplikují s cílem zklidnění dopravy.*

Z důvodů shora uvedených, doložených citací příslušné části ČSN 73 6110, jakož i kladnými zkušenostmi s aplikací obdobných dopravních režimů, považujeme i nadále dopravní režim navržený v této studii za vhodný, neboť plní požadavky objednatele na zvýšení počtu parkovacích stání v ulici K Horoměřicům při jejím současném zklidnění.

Ing. Zdeněk Strádal