

KOMENTÁŘ PROJEKTANTA K VYJÁDŘENÍ POLICIE ČR - DI „Morašice - III/3389 - Průtah obcí“

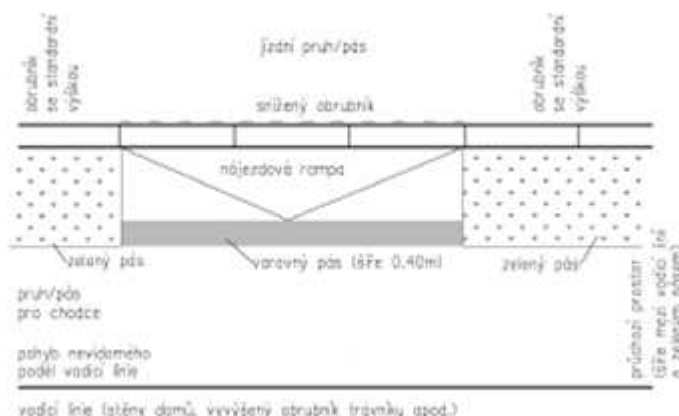
Bod 1-4) Všeobecné body – jsou dodrženy.

Bod 5)

Sklopená obruba: ČSN 73 6110

3.1.29 sklopený obrubník

obrubník s výškovým rozdílem od úrovně hlavního dopravního prostoru (pojížděné plochy) menší než 80 mm a se šikmou plochou ve sklonu $\geq 1:2,5$.



Obrázek 53b – Místo se sníženým obrubníkem (sjezd), které není využíváno jako místo pro přecházení – standardní hmatové úpravy

POZNÁMKY (k obrázku 53), se doplňují o novou poslední odrážku s tímto zněním:

- navrhování vjezdu do obytných/pěších zón stanovuje zvláštní předpis ⁷⁾.

Za POZNÁMKY (k obrázku 53), se doplňuje nový text s tímto zněním:

POZNÁMKY (k obrázkům 53a a 53b):

- platí pro hmatové úpravy v místě sjezdu, který není možno považovat pro osoby slabozraké a nevidomé za bezpečné místo pro přecházení;
- řešení podle obrázku 53a se navrhuje pouze v odůvodněných případech na chodnících s nedostatečnou šířkou. Uspořádání s dostatečnou šířkou chodníku je zobrazeno na obrázcích 50 a 53b.

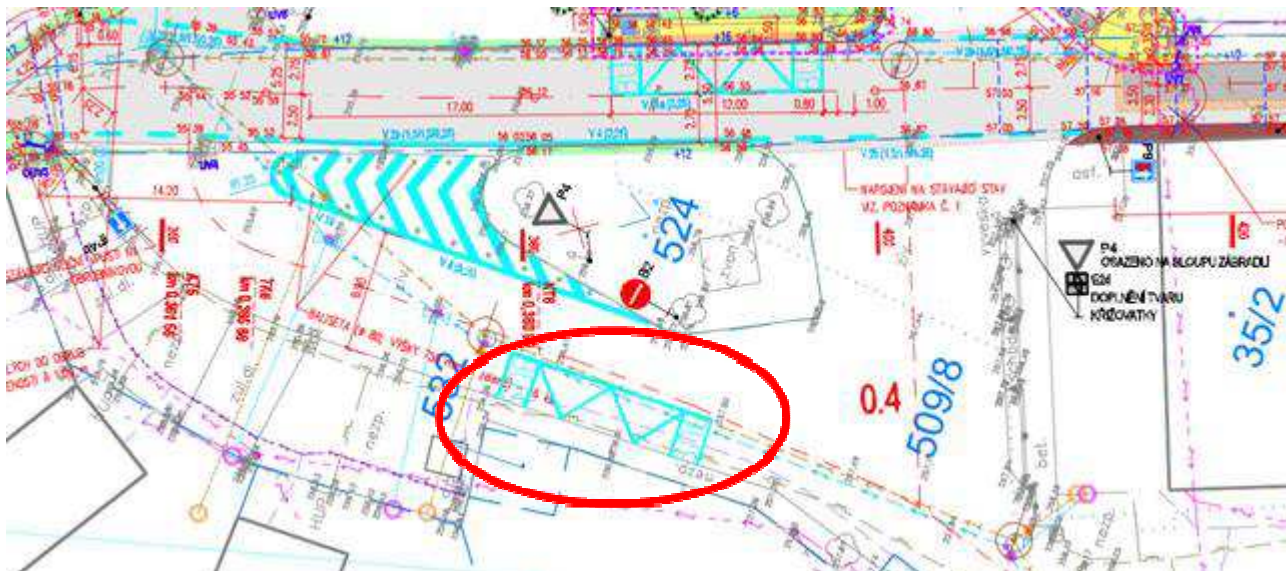
Sklopený obrubník je dle našeho názoru technicky špatné řešení a i investičně by navyšovalo stavbu. Sjezdy dle požadovaného obrázku provést nelze z důvodu prostorového uspořádání dopravního prostoru. Šířka prostoru mezi soukromými pozemky a vozovkou je přesně na minimální šířku chodníku 1,50 m.

Bod 6)

Průtah obcí je nasvětlen stávajícím veřejným osvětlením. Nasvětlení celého průtahu obcí nebylo zadáním projektu a nespádá do investičních možností objednatele (SÚS PK). Jedinou možností je, že by si Obec Morašice zajistila projekt rekonstrukce VO jako samostatnou akci, která by byla koordinována s tímto projektem. Zajištěním projektu VO v rámci celé obce by se zcela jistě nestihly domluvené termíny pro odevzdání zakázky. Příkladám do přílohy komentář paní starostky.

Bod 7)

Zastávka je stávající. Jinde kvůli sjezdům a zjednosměrnění v prostoru návsi ji nelze umístit. Jinak také všude jinde zasahuje do rozhledu křižovatek. Na obrázku níže, v kroužku, je nakresleno prostorově možné nové umístění zastávky, ale i tady zasahuje do rozhledových polí křižovatky (vpravo od zastávky).



Na druhou stranu návsí není možné ji umístit z důvodu úzké vozovky.

Umístění stávající zastávky odpovídá normě, protože četnost vyřízení dané zastávky je v této lokalitě minimální - 6 autobusů za den v obou směrech. Proto zde nemusí být navržena žádná dopravní opatření pro zlepšení rozhledu (Viz ČSN 73 6102 ed.2 - čl. 5.2.9.1.8 a 5.2.9.1.10) a může zasahovat do rozhledových polí křižovatky.

Bod 8)

Vzdálenost DZ od označovaných míst je podle mě dodržena.

Bod 9)

Mysy jsou osazeny odrazkami. Je popsáno i v situaci. Rozhledy na křižovatkách jsou dodrženy. Domnívám se, že vyznačení /zvýraznění je dostatečné.

Bod 10)

Odrasová zrcadla jsem z PD všechny nakonec odstranila. Je popsáno i v TZ. Jak se doplnila 30 km/h i do dalšího místa zúžené zástavby, tak na tuto rychlost všechny rozhledy vyhověly.

Bod 11)

Křižovatku, hned na začátku úseku, jsem již upravila dle požadavku.

Bod 12)

V tomto případě je pouze zachován stávající stav. Zmiňované zúžení je již v předmětné lokalitě realizováno. Zúžení vozovky odpovídá i TP 145 a TP 132 – Opatření na vjezd do obce (Fyzické zúžení komunikace – liniové – přechod na menší šířku jízdních pruhů v obci (běžný případ).

Toto řešení odpovídá:

DLE SOUČASNĚ PLATNÉ ČSN 73 6101

1 5 NÁVRHOVÉ KATEGORIE SILNIC A DÁLNIC

1.1 5.1 OBECNĚ

5.1.1 Návrhová kategorie silnice a dálnice je charakterizována zlomkem obsahujícím:

- v čitateli příslušný písmenný znak (S nebo D) a kategoriální šířku silnice nebo dálnice v m;
- ve jmenovateli návrhovou rychlost v km/h podle 8.2.

1.2 5.2 NÁVRHOVÉ KATEGORIE

5.2.1 Návrhové kategorie silnic a dálnic jsou schematicky znázorněny na obrázcích 1 až 5.

5.2.2 Volba návrhové kategorie vychází z dopravního významu silnice a dálnice a určuje se podle kapitoly 6.

**Tabulka 1 – Návrhové kategorie jednopruhovových silnic**

Návrhová kategorie			Šířka [m]	
Písmenný znak	b [m]	Návrhová rychlost [km/h]	a^a	e
S	4,0 ^{b, c}	30	3,00	0,50
^a Základní hodnota bez rozšíření ve směrovém oblouku. ^b Použije se zejména pro koncové úseky silnic III. třídy a veřejně přístupné účelové komunikace; navrhuje se s přihlédnutím k místním poměrům (stávající stav, blízkost zástavby, členitost terénu aj.). ^c Ve vzdálenostech podle článku 9.10.2 se navrhnou výhybny.				

Řešení jiných zklidňujících prvků (např. vjezdová brána) by zde bylo technicky velmi náročné (vozovka v násypu) a i investičně by podstatně navýšilo danou akci. Rozšířením vozovky bychom zasahovali do cizích pozemků, což by bylo možná neprůchodné – nezjišťovala jsem.

Bod 13)

Viz komentář k bodu 5. V tomto případě se řešení pomocí zkosených obrub nehodí i z důvodu odvodnění zpevněných ploch.