

## STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

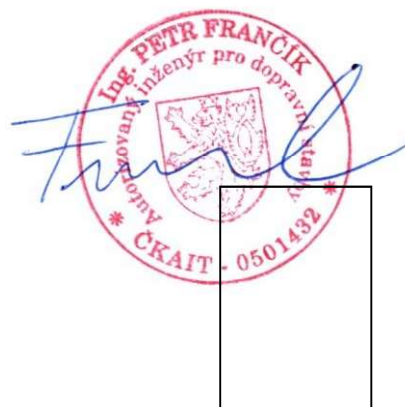


# DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE p.p.č. 4057/1 V K.Ú. RASPENAVA

*Objednatel:* **Město Raspenava**  
Fučíkova 421  
463 61 Raspenava  
IČ: 00263141

*Zhotovitel:* **FRAPEX Liberec s.r.o.**  
Jablonecká 88/18  
460 05 Liberec V – Kristiánov

*Vypracoval:* **Ing. Petr Francík**  
tel. + 420 721 208 945  
email: petrfrancik@seznam.cz  
IČ: 762 091 21  
ČKAIT: 0501432 – dopravní stavby



ŘÍJEN 2024

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## OBSAH:

1. Identifikační údaje .....	2
2. Podklady .....	2
3. Úvod.....	3
4. Popis stávajícího stavu .....	3
5. Dopravní řešení.....	5
6. Závěr.....	6

Policie České republiky, KŘP Libereckého kraje, Územní odbor Liberec, Dopravní inspektorát, jakožto dotčený orgán vydávající stanovisko ve smyslu ust. §77/2b z.č. 361/2000Sb. s předloženým návrhem souhlasí, neboť odpovídá obecným požadavkům na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Odsouhlaseno dne 24.10.2024 pod č.j. KRPL-64059-4/ČJ-2024-180506-03 za podmínky dodržení zejména vyhl. č. 294/2015Sb., Technických podmínek č. 65.

Závěrem žadatele upozorňujeme, že zavedení zóny tempo 30 je třeba podpořit prvky ke zklidnění dopravy (nejlépe stavebními úpravami), které fyzicky přinutí řidiče snížit rychlost. Bez těchto prvků nemusí dojít k naplnění požadovaného záměru.

Stanovisko nelze užít samostatně. Slouží jako podklad pro silniční správní úřad. Pokud nebude do jednoho roku správním úřadem vydáno povolení na předmětnou žádost, pozbývá stanovisko platnosti.

pro: Mgr.  
Bc. František  
Procházka, DS.,  
MBA  
z. por. Mgr.  
Pavel Červa

Digitálně podepsal  
Mgr. Pavel Červa  
Datum: 2024.10.24  
10:02:47 +02'00'

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 1. Identifikační údaje

Stavba : **DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ MÍSTNÍ  
KOMUNIKACE p.p.č. 4057/1  
V K.Ú. RASPENAVA**

Stupeň PD : **Studie dopravního řešení (technická pomoc)**  
Obec : **Raspenava**  
Okres : **Liberec**  
Kraj : **Liberecký**  
Kat. území : **Raspenava**

Objednatel : **Město Raspenava**  
Fučíkova 421  
463 61 Raspenava  
IČ: 00263141

Zhotovitel : **FRAPEX Liberec s.r.o.**  
Jablonecká 88/18  
460 05 Liberec V – Kristiánov

Vypracoval : **Ing. Petr Francík**  
tel. + 420 721 208 945  
email: petrfrancik@seznam.cz  
IČ: 762 091 21  
ČKAIT: 0501432 – dopravní stavby

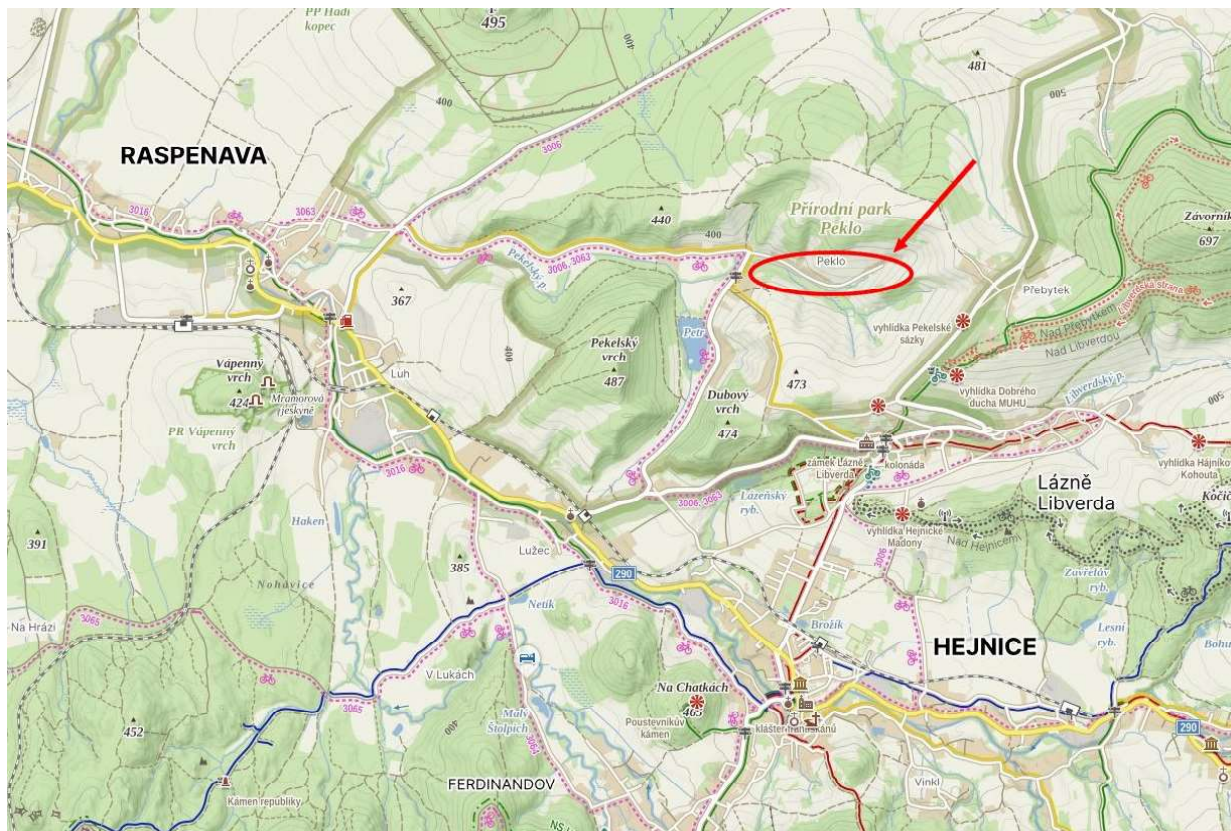
Datum zpracování: **říjen 2024**

## 2. Podklady

- Geoportál digitální mapy veřejné správy Libereckého kraje - ÚMPS (10/2024)
- Katastrální mapa (ČÚZK, 10/2024)
- Ortofotomapa (Mapy.cz, 10/2024)
- Dopravní nehody (cdv.cz, 10/2024)
- Dohoda se zadavatelem o rozsahu prací
- Platné normy ČSN a další legislativní materiály
- Místní šetření (09/2024)

### 3. Úvod

Předmětem této zjednodušené dokumentace je dopravní řešení místní komunikace p.p.č. 4057/1 v k.ú. Raspenava v přírodním parku Peklo. Město Raspenava zadalo zpracování této zjednodušené dokumentace na základě častých podnětů místních občanů, kteří si stěžují na vysokou rychlost projíždějících vozidel směřujících na rekreaci do chalupy na konci řešené komunikace. Vyšší, než návrhová rychlost na tomto typu místních komunikací pak s sebou může přinést negativní dopady dopravy jako např. snížení bezpečnosti, nárůst kolizních situací, hluku, prašnosti či vibrací. Tato zjednodušená dokumentace pojednává nad možnými způsoby dopravního řešení, jak tuto nevhodnou rychlost v lokalitě koncepčně omezit.



Obr. 1 – Situace širších vztahů s umístěním řešené komunikace

### 4. Popis stávajícího stavu

Řešená místní komunikace se nachází v severovýchodní části města Raspenava v přírodním parku Peklo. Jedná se o slepou pozemní komunikaci, která zajišťuje přístup pro 16 objektů. Jelikož je komunikace umístěna v intravilánu, je na ní dovolena jízda vozidel až rychlostí 50 km/h. Komunikace je dlouhá přibližně 1 km a její kryt je převážně tvořen ze směsi drobného a hrubého drceného kameniva. Komunikace je jednopruhová obousměrná se šířkou vozovky 2,5 - 3,0 m. Vyhýbání vozidel probíhá zejména v místech samostatných sjezdů, popř. na zelené krajnici s dostatečnou šířkou. Z pohledu výškových poměrů jsou 2/3 komunikace rovinné s minimálním podélným sklonem, až poslední třetina je situována ve stoupání přibližně 9 %. Z pohledu směrového vedení se komunikace klikatí v těsné blízkosti okolní zástavby, domy a samostatné sjezdy přímo přilehají k hlavnímu dopravnímu prostoru pozemní komunikace. Odvodnění místní komunikace je v několika místech řešeno ocelovými příčnými žlaby, dále je vedle komunikace situováno několik uličních vpustí, které si vybudovali svépomocí místní obyvatelé. Z pohledu statistik centra dopravního výzkumu není na řešené komunikaci evidována za posledních 17 let žádná dopravní nehoda.

Při místním šetření řešené komunikace bylo dotazováno několik obyvatel s ohledem na místní zkušenosti z pohledu dopravy. Všichni dotazovaní se shodli, že současný problém vyšší průjezdní rychlosti je způsoben zejména chatou na konci řešené komunikace, která slouží pro krátkodobou rekreaci. Chalupa má kapacitu přes 20 lůžek, což představuje minimálně 4-6 vozidel, které projíždí řešenou komunikací bez



místní zkušenosti, jelikož se noví hosté téměř každý víkend či týden střídají. Komunikace je vzhledem ke svému šířkovému uspořádání, charakteru povrchu a těsně situované zástavbě typickým představitelem místní obslužné komunikace, která by se navrhovala dle platných ČSN 73 6110 v návrhové rychlosti maximálně 30 km/h. Těto rychlosti by byly uzpůsobeny všechny návrhové parametry komunikace (rozhledové poměry, výškové a směrové parametry, výhybny, sklony, poloměry, atd.).



Obr. 2 – Řešená místní komunikace na p.p.č.4057/1 v k.ú. Raspenava

Dle informací od dotazovaných obyvatel a zkušeností zástupců města je však průjezdní rychlost vozidel mnohdy vyšší než 30 km/h, což může být za určitých okolností zdrojem kolizních či nebezpečných situací, které mohou nastat zejména kvůli:

- nedostatečným rozhledům ze samostatných sjezdů z důvodu blízko stojící zástavby,
- místní obyvatelé vycházejí z domu často přímo do hlavního dopravního prostoru komunikace,
- v jednom místě není dostatečný rozhled pro zastavení na jednopruhovém obousměrném komunikaci kvůli přilehlému plotu
- v hlavním dopravním prostoru se pohybují spolu s vozidly i chodci a cyklisté (smíšený provoz), v letních měsících si na komunikaci hrají děti





Obr. 3, 4, 5 a 6 – Pohled na MK a sousední zástavbu v těsné blízkosti hlavního dopravního prostoru

## 5. Dopravní řešení

Na základě předchozích kapitol stavebně technického a dopravně inženýrského zhodnocení je patrné, že stávající komunikace nese znaky klasické jednopruhové obousměrné obslužné komunikace, které se navrhuje s návrhovou rychlostí 30 km/h. Rychlost 30 km/h by měla být i běžnou jízdní rychlostí všech uživatelů vzhledem k šířkovým poměrům, charakteru komunikace a okolní přilehlé zástavbě. Tato jízdní rychlost není však zejména hosty rekreační chalupy na konci komunikace respektována a dosahuje dle informací místních obyvatel mnohdy vyšších hodnot než 30 km/h. Hosté se navíc téměř každý víkend či týden mění, takže jakékoliv sousedská domluva či poučení nových návštěvníků se mívá účinkem. Jízdní rychlost vyšší než 30 km/h může být za určitých okolností významným faktorem vzniku kolizních situací či v horším případě dopravních nehod. A to zejména kvůli velmi těsně situované zástavbě, která přímo přiléhá k hlavnímu dopravnímu prostoru místní komunikace a tím blokuje bezpečné rozhledy pro zastavení. **Na základě výše zmíněných důvodů je navrženo na začátku řešené komunikace osadit svislou dopravní značku IZ 8a „Zóna tempo 30“, která odpovídá běžné jízdní rychlosti.** Značka byla navržena na stávající sloupek SDZ pod současnou informativní značku IP 10a „Slepá pozemní komunikace“. Z druhé strany sloupku bude osazena SDZ IZ 8b „Konec zóny tempo 30“. Toto značení je ve městě Raspenava osazeno na většině místních komunikací, takže to zapadne do celkové koncepce svislého dopravního značení v řešeném území.



Obr. 7 – Navržená dopravní značka IZ 8a na stávající sloupek pod SDZ IP 10a, IZ 8b bude osazena z druhé strany na stejný sloupek



Všeobecně dle posledních zkušeností platí, že samotné osazení dopravních značek (zákazové, obytná zóna, zóna TEMPO 30) se jeví jako ne příliš efektivní. Toto značení není velkým procentem neukázněných řidičů respektováno, pokud tedy není intenzivními kontrolami policejních složek vymáháno, což se samozřejmě na slepých komunikacích na konci obce s nízkou dopravní důležitostí z logiky věci neděje. Z toho důvodu je projektanty doporučeno, jakmile bude na komunikaci v budoucnu prováděna rekonstrukce povrchu, oprava odvodnění, či jiná stavební úprava, aby byly na komunikaci doplněny vhodné prvky zklidňování dopravy dle současných trendů TP 132 a TP 218. Tyto zklidňovací prvky by měly být realizovány v takové vzájemné vzdálenosti tak, aby podporovaly jízdu téměř konstantní sníženou rychlostí typickou pro stísněnou obytnou zástavbu. Dle zkušeností z českých měst a zahraničních studií je doporučeno držet vzdálenost zklidňovacích prvků v rozmezí 30 – 80 m (aby měl řidič pocit, že už se mu „nevypatí“ zrychlovat). V našem případě to představuje realizaci dlouhých zpomalovacích prahů, popř. zpomalovacích polštářů, jelikož jakékoliv směrové zklidňovací prvky není možné aplikovat vzhledem ke stísněné zástavbě.

### **Obecné zásady osazování svislých dopravních značek**

Nové svislé dopravní značení bude provedeno v reflexivní úpravě z ocelového plechu, základní velikosti dle ČSN EN 12899-1, materiál dopravních značek musí splňovat vlastnosti retroreflexe (optická účinnost značky) minimálně třídy R1 (reflexe musí být totožná se stávající SDZ. Svislé DZ vč. základů, nosných konstrukcí a upevňovacích prvků jsou dle zákona č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb., tzv. stanoveným výrobkem, z čehož vyplývá, že SDZ i jejich nosné konstrukce musí být ověřeny a certifikovány (viz PPK-SZ, čl. 1, odst. 14). Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR. Standardní svislé dopravní značky byly navrženy v základním rozměru, v provedení z lisovaného ocelového pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem po celém obvodu včetně rohů. Rohy musí být plně bez nastřížení. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12 899-1 a značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12 899-1. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z Al slitin. Upevnění musí zajišťovat jejich trvalou stabilitu a odolnost proti vlivům silničního provozu. Minimální vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky nebo její konstrukce od okraje zpevněné krajnice případně vozovky je 0,50 m, největší pak 2,00 m. Spodní okraj nejnižší osazené značky má být minimálně 1,20 m nad vozovkou.

## **6. Závěr**

Na základě objednávky od města Raspenava bylo provedeno místní šetření, dopravně inženýrský a stavebně technický průzkum na místní komunikaci p.p.č. 4057/1 v k.ú. Raspenava v přírodním parku Peklo. Místní občané si v poslední době stěžují na vysokou rychlost projíždějících vozidel k rekreační chalupě na konci řešené komunikace. Hosté se v ubytování mění každý víkend či týden a nemají s řešenou komunikací žádnou místní zkušenost. Stávající komunikace je jednopruhová obousměrná komunikace, která je v celé své délce vedena v těsné blízkosti sousední zástavby. Velké procento domů má vstup přímo do hlavního dopravního prostoru. Přílehlá zástavba domů či plotů pak blokuje bezpečné rozhledy pro zastavení. Na základě těchto skutečností bylo navrženo na začátku místní komunikace svislé dopravní značení IZ 8a „Zóna tempo 30“ a IZ 8b „Konec zóny tempo 30“. Značení bylo navrženo na stávající sloupek pod současnou SDZ IP 10a „Slepá pozemní komunikace“. Toto značení je doporučeno při budoucí rekonstrukci povrchu komunikace doplnit o vhodné zklidňovací prvky dle TP 218 a TP 132. Tyto zklidňovací prvky by měly být aplikovány na řešené komunikaci tak, aby rychlost projíždějících vozidel byla konstantní a řidiče nenutila mezi jednotlivými prvky zrychlovat. Tato zjednodušená dokumentace byla řešena dle ČSN, TP a dalších legislativních předpisů.

V Liberci dne 11. 10. 2024

Vypracoval: Ing. Petr Frančík