

Paré:	Název projektu: Zklidnění dopravy v ulici Devětsilová, Květnice	Stupeň: -
Zpracovatel:  Tomáš Lehmann - BPK projekt Holická 286, 190 17 Praha - Vinoř	Objednatel:  OBEC KVĚTNICE K Dobročovicům 35, 250 84 Květnice	
Projektant: Tomáš Lehmann	Číslo zakázky: Z23003	
Odpovědný projektant: -	Datum: 12/2025	

1. Identifikační údaje

a) Stavba a objekt číslo

Zklidnění dopravy v ulici Devětsilová, Květnice (v rozsahu ulic Mátová – Kontryhelová); bez označení SO

b) Katastrální území, obec, kraj

Místo stavby: Květnice [564982]

Kraj: Středočeský

Okres: Praha - východ

Katastrální území: Květnice [747751]

c) Stavebník/objednatel, jeho sídlo nebo místo podnikání

Název: Obec Květnice

IČO: 006 400 42

Sídlo: K Dobročovicům 35, 250 84 Květnice

d) Projektant, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, hlavní inženýr projektu, zodpovědný projektant, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji

Jméno a příjmení: Tomáš Lehmann

Obchodní firma: Tomáš Lehmann – BPK projekt

IČO: 03301206

Sídlo: Holická 286, 190 17, Praha 9 - Vinoř

2. Popis záměru

Předmětem projektové dokumentace (PD) je návrh zklidnění dopravy v rámci ulice Devětsilová, v rozsahu od ulice Mátová, po ulici Kontryhelová v podrobnosti pro zajištění Stanovení úpravy provozu na místní komunikaci. Důvodem pro zpracování PD je stávající charakter komunikace, který neodpovídá požadavkům na obytné zóny. Ve stávajícím stavu se jedná o komunikaci s asfaltovým povrchem, o šířce jízdního pásu 7,50 m, vedenou v přímé v délce cca 550 m, bez zpomalovacích prvků, bez parkovacích stání a s nebezpečným křížením s ulicí K Sibřině (krajská komunikace III. třídy), jejíž jízdní pás je o 1,50 m užší oproti jízdnímu pásu ulice Devětsilová, tedy o hodnotě 6,00 m. Psychologická přednost v oblasti tohoto křížení působí, s ohledem na šířku a přímost ulice Devětsilová, opačným dojmem, než je přednost daná pomocí SDZ a VDZ a vzniká tak velmi nebezpečná oblast s rizikem vážných dopravních nehod.

Veškeré navržené úpravy jsou řešeny v rámci stávající asfaltové plochy, a to za pomoci dopravních opatření, jako jsou skládané plastové silniční obrubníky šířky 16 cm, s nášlapem rovněž cca 16 cm, zpomalovací polštáře, flexibilní dopravní sloupky a vodorovné a svislé dopravní značení, případně městský mobiliář. Cílem PD bylo rovněž vytipování nových parkovacích stání a plochy pro osazení nádob na tříděný odpad a jejich začlenění do jmenovaných dopravních opatření. Základními podmínkami pro návrh nových stání, resp. i zmíněné plochy pro nádoby na tříděný odpad, bylo využití výhradně stávajících zpevněných ploch, zachování průjezdné šířky komunikace min. 3,50 m, vyloučení kolize s rozhledovými trojúhelníky jednotlivých sjezdů k RD a křižovatek v rámci území, dodržení odstupu min. 5,00 m od hranice křižovatek (vyjma 1 ks podélného parkovacího stání, které bylo se souhlasem PČR navrženo blíže) a rovněž i zachování přístupu ke sloupkům s připojením inženýrských sítí k jednotlivým RD. Parkovací stání jsou navržena výhradně podélná, základní rozměry parkovacích stání jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6056, tedy s délkou 5,75 m a šířkou 2,00 m (v místech, kde se mezi delší stranou stání a pevnou překážkou nachází zelený pás o šířce min. 0,50 m).



Obrázek 1
Navrhované prvky dopravního opatření

3. Technický návrh záměru

Zklidnění řešeno zejména pomocí vhodného rozmístění dopravních ostrůvků z plastových skládaných silničních obrub bílé barvy, se zadlážděným vnitřkem, zbytková šířka komunikace v místech ostrůvků je navržena 5,50 m, je tedy zachována obousměrná, dvoupruhová komunikace (bez míst se střídavým provozem - kromě oblasti před křižovatkou s ulicí K Sibřině), ve vybraných místech jsou dopravní ostrůvky upraveny tak, aby tvořili podélná parkovací stání, celkový počet navržených parkovacích stání je 13 ks.

Před křižovatkou s ulicí K Sibřině jsou z obou stran navrženy na příjezdu ke křižovatce nové dopravní ostrůvky ze skládaných obrub. Z jihu se jedná o ostrůvek o šířce 4,00 m, provoz v tomto místě je navržen střídavý, zbývající šířka jízdního pásu je v místě ostrůvků 3,50 m. Ze severu se jedná o ostrůvek o šířce 2,50 m, v rámci kterého, budou osazeny nádoby na tříděný odpad. Podél tohoto ostrůvku je umožněn obousměrný provoz v rámci jízdního pásu o šířce 5,00 m.

Západní nároží křižovatky ulic Devětsilová a K Sibřině jsou upravena tak, aby byla šířka jízdních pásů obou komunikací shodná, tedy 6,00 m. Poloměr nově vytvořených nároží ze skládaných obrub je navržen 6,0 m. Začátek obytné zóny je od jízdního pásu ulice K Sibřině odsazen na obě strany o 11,50 m a je opatřen varovným pásem o šířce 0,40 m, dvěma řadami zpomalovacích polštářů pro rychlost 20 km/h a SDZ IZ5a,b.

Pro zajištění bezpečné pěší návaznosti mezi stávajícími chodníky a obytnou zónou je mezi výše jmenovanými navržen pěší koridor o šířce 1,50 m, vyznačený pomocí VDZ se symbolem chodců, oddělený od jízdního pásu pomocí flexibilních dopravních sloupků v kadenci po 1,00 m.

Křižovatky v rámci obytné zóny jsou doplněny o VDZ V5+V1a tak, aby bylo psychologicky upozorněno na přednost vozidel jedoucích zprava.

Zadláždění dopravních ostrůvků bude provedeno v následující skladbě o tl. 0,16 m.

- Geotextilie s gramáží min. 200 g/m², sloužící pro oddělení výplně ostrůvku od stávajícího asfaltového povrchu.
- Beton C16/20n XF1; tl. 0,06 m, pro zajištění tvarové odolnosti ostrůvku.
- Kladecí vrstva z HDK 4/8, tl. 0,03 m.
- Betonová zámková dlažba tl. 0,06 m, se zapískováním křemičitým pískem.

Varovné a signální pásy o šířce 0,40 m, resp. 0,80 m budou v rámci stávajících dlážděných ploch upraveny v souladu s příloženou situací, a to s využitím materiálů (barevně a tvarově) shodných se stávajícím stavem. V prostoru asfaltové vozovky jsou varovné a signální pásy navrženy z bílých elastomerových pásů s hmatnými výstupky z dvousložkového plastu odlévaného za studena.

4. Technické požadavky na kvalitu a provedení VDZ a SDZ

Provedení a rozměry navrženého VDZ jsou patrné z příložené situace.

VDZ bude provedeno **BÍLOU**, hladkou, jednosložkovou barvou, resp. v případě VDZ V12a **ŽLUTOU**, hladkou, jednosložkovou barvou.

Stávající VDZ s vyobrazení P4, bude odstraněno metodou šetrnou ke stávajícímu povrchu vozovky.

Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky podle platné ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení, Vzorových listů staveb pozemních komunikací část VL 6.2 Vodorovné dopravní značky a dále TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení, TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích a TKP.

Úprava SDZ je navržena pouze v oblasti s křižovatkou s ulicí K Sibřině. Stávající SDZ IZ5a,b bude demontováno a osazeno do nové polohy. Stávající SDZ P4 bude ponecháno. Demontované SDZ IZ5a bude osazeno vpravo na vjezd do obytné zóny a SDZ IZ5b pak na stejný sloupek, ze zadní strany.

Navržené dopravní značení odpovídá ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášce MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Navržené provedení značek odpovídá ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky – část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA 1. Provedení a umístění SDZ je rovněž v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích, VL 6.1 Svislé dopravní značky, a dalšími souvisejícími předpisy a normami. Současně splňuje podmínky stanovené v TKP a ZTKP. SDZ je navrženo v základní velikosti, pokud není ve výkrese uvedeno jinak. Značky musí být svislé a kolmo k vozovce. SDZ se osazují tak, aby nebyly cloněny překážkami. Jsou to zejména: mostní podpěry, opěry, nosné konstrukce nadjezdů, jiné dopravní značky, stromy, keře apod. Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky, dopravního zařízení včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice, případně od vozovky (u pozemní komunikace bez zpevněné části krajnice), je 0,50 m; největší vzdálenost je 2,00 m. Spodní okraj nejnižší umístěné standardní stálé značky (včetně dodatkové tabulky) je nejméně 1,20 m a nejvýše 2,70 m nad úrovní vozovky. V místě, kde je v odůvodněném případě nutno značku umístit do průchozího prostoru pro pěší, je spodní okraj nejnižší umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) ve výšce nejméně 2,20 m. V místě, kde je v odůvodněném případě nutno umístit značku do průjezdního prostoru pro cyklisty, je spodní okraj nejnižší umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) ve výšce 2,50 m nad úrovní stezky pro cyklisty nebo stezky pro cyklisty a chodce. Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy a TKP. Rozměry a grafická úprava činné plochy značek musí být v souladu se vzorovými listy VL 6.1 Svislé dopravní značky. SDZ včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR. Všechny standardní značky se provedou lisované z plechu FeZn s dvojitým ohybem s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou zůstat z Al slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Všechny nové definitivní svislé značky a dopravní zařízení na komunikacích I. a II. třídy se provedou z fólie třídy RA2, na komunikacích nižších tříd pak z fólie třídy RA1. Fólie na činné ploše standardních značek musí být provedena z jednoho kusu. Grafika činné plochy, písmo, symboly a barevné provedení SDZ musí odpovídat platným předpisům. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek osazených do kotvicích patek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. SDZ bude osazeno do betonové patky s kotevními šrouby a ocelovou patkou. Rozměr patky je navržen 200 x 200 x 500 mm, třída použitého betonu musí být minimálně C12/15. Sloupek SDZ a ukotvení patky k betonové patce budou opatřeny gumovou a/nebo plastovou krytkou.

Záruční doba na svislé dopravní značky, dopravní zařízení, tabulky s evidenčními čísly mostů apod., je požadována 5 let.

5. Výběr varianty a vypořádání připomínek

V rámci předcházející studie byly navrženy celkem 4 základní varianty dopravního zklidnění, a to jak se zachováním stávající obytné zóny, tak s úpravou na zónu 30. V rámci variant se zachováním obytné zóny byly navrženy Varianta 1, „nízkonákladová“ s dopravním zklidněním zejména pomocí VDZ, dále pak Varianta 2, s využitím dopravních ostrůvků ze skládané obruby a rovněž i Varianta 3, šířkově nejvíce restriktivní, s vytvořením samostatného pruhu pro pěší a využitím VDZ a dopravních ostrůvků. Varianta 4 s návrhem úpravy charakteru ulice na Zónu 30 vycházela z návrhu varianty 3 a obsahovala rovněž samostatný pruh pro pěší, v tomto případě oddělený od jízdního pásu pomocí dopravních sloupků.

Po představení výše uvedených variant investorovi, byla zvolena k dalšímu rozpracování a předjednání Varianta 3, která byla následně podrobněji dopracována a projednána s PČR a představena veřejnosti. S ohledem na negativní odezvu a množství připomínek, se tato varianta ukázala, jako neprůchozí a za finální k dopracování byla určena Varianta 2, která v maximální možné míře respektuje veškeré obdržené připomínky a požadavky investora, PČR a veřejnosti a rovněž je v souladu s aktuálně platnými normami, předpisy a zákony.

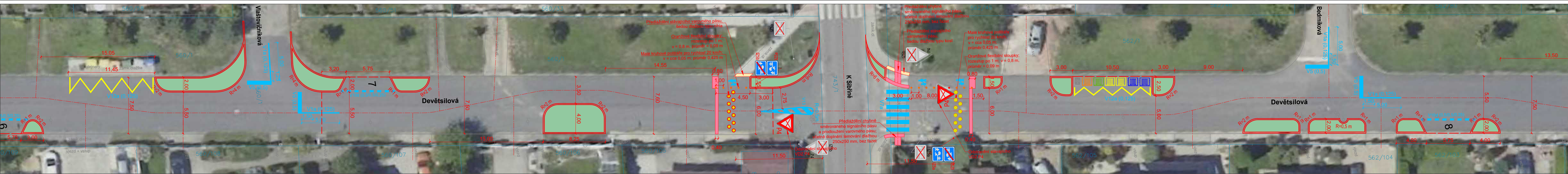
Nejzásadnější připomínky:

- Samostatný pruh pro pěší – za PČR není přípustný v rámci obytné zóny, úprava na Zónu 30 je přípustná jen s využitím stavebních úprav (chodník,...)
 - V rámci Varianty 2 není samostatný pruh pro pěší v rozsahu obytné zóny navržen.
- Nevhodné umístění návštěvnických stání.
 - Stání jsou navržena výhradně mimo rozhledové trojúhelníky křižovatek a sjezdů k jednotlivým nemovitostem, viz přiložená situace s rozhledy.
 - V případě navržených dopravních ostrůvků naproti stávajícím vjezdům k nemovitostem, je zbylá šířka mezi doplněnými dopravními ostrůvky a vjezdy navržena dle požadavků ČSN 73 6056 a TP 171 s výraznou rezervou a splňuje, kromě požadovaného vjezdu a výjezdu osobních automobilů i prostorové požadavky pro vjezd a výjezd lehkých užitkových vozidel.
- Rozpor s obytnou funkcí.
 - Návrh má pozitivní přínos na obytnou funkci, jsou navržena fyzická i psychologická opatření vedoucí ke snížení rychlosti a dodržování přednosti zprava. Parkovací stání jsou navržena pouze na bezkolizních místech.
- Chybějící dopravní koncepce (návrh se snaží reagovat na neurčenou budoucí zátěž)
 - S ohledem na charakter stavby není zpracování dopravní studie s posouzením dopadů navržených opatření na intenzitu provozu relevantní. Jedná se o návrh dopravního zklidnění komunikace, která ve stávajícím stavu charakterově neodpovídá požadavkům na obytnou zónu. Návrh je opodstatněný jak v případě propojení ulice s nově budovaným prodloužením lokality směrem na jih, tak bez něj.
- Riziko enormní zátěže z lokality Nová Květnice
 - Negativní dopady výstavby nové lokality na navazující komunikační síť musí být řešeny v rámci návrhu nové lokality. Ve vztahu k jižnímu prodloužení obytné lokality má návrh zklidnění obytné zóny pozitivní přínos na omezení intenzit tranzitního provozu.

V Praze 12/2025

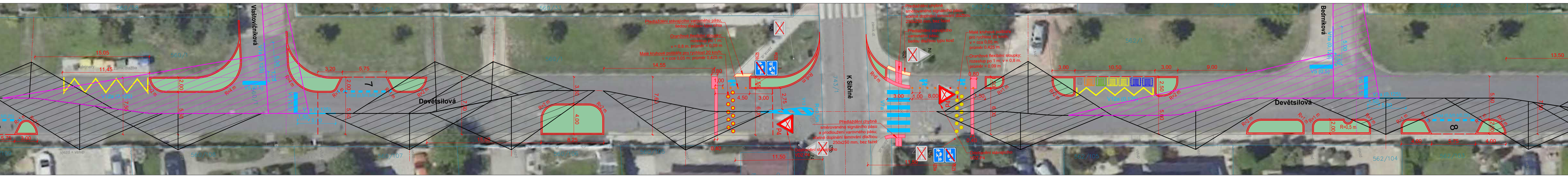
Tomáš Lehmann

Měřítka
1:250



Ulice Devětsilová
Situace s rozhledy

Měřítko
1:250



LEGENDA:

- 1005/18 553/5 Hranice parcel KN
- Hranice katastrálních území
- Polohopis
- Osa komunikace
- Hranice křižovatky
- Nové VDZ
- 3 Nové parkovací stání
- Nové ochranné ostrůvky ze skládané obruby, se zadlážděným vnitřkem
- Varovný/signální pás, š = 0,40/0,80 m
- Zpomalovací polštář pro rychlost 20 km/h
- Oranžový flexibilní sloupek; v = 0,80 m
- Nové SDZ
- P4 Stávající SDZ
- P4 Stávající SDZ rušené

KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ:
Květnice [747751]