


Vedoucí projektant ING. LUBOMÍR KONVIČNÝ	Zodpovědný projektant ING. LUBOMÍR KONVIČNÝ	Vypracoval BC. MARTIN KAVKA	 DOPRAVNÍ PROJEKCE RÝMAŘOV	
INVESTOR: Město Bruntál, Nádražní 994/20, 792 01 Bruntál, IČ: 00295892, DIČ: CZ00295892			DATUM	12/2019
ÚČEL: Studie			FORMÁT	A4
AKCE: Úprava ulic Družební, Náměstí 1. máje a Školní, Bruntál			ÚČEL	ST
ČÁST: A. Technická zpráva			ČÍS.ZAKÁZKY	1906
PŘÍLOHA TECHNICKÁ ZPRÁVA			MĚŘÍTKO	-
			ČÍSLO PARÉ	ČÍSLO VÝKRESU A

A. TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

- název akce

Úprava ulic Družební, Náměstí 1. máje a Školní, Bruntál

- místo území

Kraj: Moravskoslezský

Město: Bruntál

Katastrální území: Bruntál-město [613169]

Stavba se nachází na parcelách investora akce – Město Bruntál.

- předmět studie

Předmětem studie je návrh úpravy ulic Družební, Náměstí 1. máje a Školní v Bruntále dle požadavků investora. V rámci studie jsou řešeny dva variantní návrhy přestavby, které se liší pozicí umístění nových podélných parkovacích stání před budovou č.p. 1421. Pro obě varianty je navrženo celkem 41 parkovacích stání. Záměrem investora akce bylo především usměrnění silničního provozu na stávajících místních komunikacích zmíněných ulic, vytvoření bezpečné trasy pro pěší s návrhem míst pro přecházení a realizace nových parkovacích / odstavných stání pro komfortnější parkování v území. V přiměřené míře je navrženo také navázání na stávající místní komunikace, sjezdy a samostatné sjezdy.

- údaje o investorovi

Město Bruntál

Nádražní 994/20

79201 Bruntál 1

IČ: 00295892

DIČ: CZ00295892

- údaje o zpracovateli

Vedoucí a zodpovědný projektant:

Ing. Lubomír Konvičný, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby (autorizace 1006564),
Dukelská 1061/6, 795 01, Rýmařov, IČO: 06939279, dpr.konvicny@gmail.com

Projektant:

Bc. Martin Kavka, Žižkova 1281/12, Rýmařov 795 01, IČO: 08307237,
dpr.kavka@gmail.com

2. Seznam vstupních podkladů

- zadání investora akce s rozsahem řešeného území, představu o finanční nákladnosti, pravidelné konzultace návrhu s investorem;
- mapové podklady z internetové databáze;
- průzkum dotčeného území projektantem, včetně zpracování podrobné fotodokumentace řešeného území;
- územní plán města Bruntál, právní stav po změně č.2

- zaměření polohopisu a výškopisu v rozsahu nutném pro návrh studie. Zaměření bylo provedeno v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému B.p.v. – Petrem Bielikem – GEOKOM (06/2019);
- žádosti o existenci inženýrských sítí v rozsahu stavby kvůli možnému zásahu do nich;

V dotčeném prostoru výstavby se dle vyjádřených jednotlivých správců nachází následující inženýrské sítě:

- podzemní vedení nízkotlakého plynovodu – správce GasNet
- podzemní vedení střednětlakého plynovodu – správce GasNet
- podzemní sdělovací vedení elektronických komunikací – správce MX – NET
- podzemní sdělovací vedení elektronických komunikací – správce ČRA
- podzemní sdělovací vedení elektronických komunikací – správce BARON PC
- podzemní sdělovací vedení elektronických komunikací – správce CETIN
- podzemní sdělovací vedení elektronických komunikací, neprovozované sítě – správce CETIN
- podzemní vedení nízkého napětí – správce CETIN
- teplovod – správce Teplo Bruntál
- podzemní sdělovací vedení elektronických komunikací – správce Teplo Bruntál
- podzemní vedení veřejného osvětlení – TS Bruntál
- veřejný vodovod – VAK Bruntál
- jednotná kanalizace – správce VaK Bruntál
- dešťová kanalizace – přípojky – správce VaK Bruntál
- podzemní vedení nízkého napětí – správce ČEZ Distribuce
- podzemní vedení vysokého napětí – správce ČEZ Distribuce

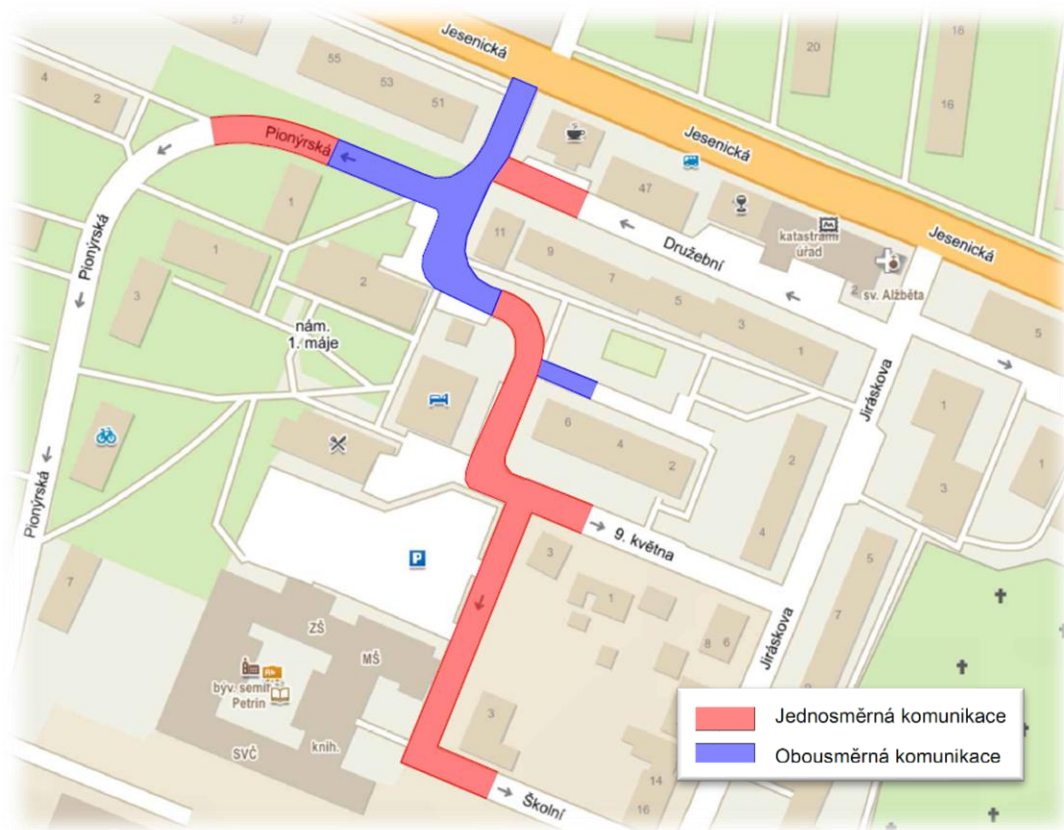
Veškeré podklady o neexistenci / existenci inženýrských sítí v prostoru výstavby byly získány a případně i zakresleny podle podkladů od jejich správců v době tvorby této projektové dokumentace. V případě existence vedení IS je tedy jejich poloha orientační.

3. Popis lokality a stávajícího stavu

Předmětná lokalita je ohraničená ulicemi Náměstí 1. máje, Pionýrská, Družební, 9. května, Školní. Jedná se o obslužné místní komunikace. Jako předmět zájmu se zde nachází především Základní škola Bruntál, zástavba bytových panelových i rodinných domů, dále se zde nachází např. Veterinární klinika nebo Hotel Fojtů. V blízkosti budovy Petrin se nachází nově realizované veřejné parkoviště s celkovou kapacitou 50 parkovacích stání.

Hlavní přístup do výše uvedených ulic probíhá především ze silnice I/11, kde je místní komunikace Náměstí 1. máje od hranice křižovatky (Jesenická x Náměstí 1. máje) ve směru k základní škole Petrin řešena v délce cca 86 m jako obousměrná. Poté jsou ulice Náměstí 1. máje, 9. května, Školní řešeny jako jednosměrné. Ulice Pionýrská je při svém vjezdu v délce cca 40 m řešena jako obousměrná, poté jako jednosměrná.

Stávající místní komunikace mají kryt s asfaltovým povrchem s proměnnou šířkou cca 4,20 – 9,0 m, lemovány betonovými obrubníky, místy i silniční betonovou přídlažbou, Chodníky v dotčeném území mají asfaltový nebo dlážděný povrch z bet. dlažby, částečně i z žulových kostek, s proměnnou šířkou cca 1,50 – 3,0 m. Na chodnících chybí hmatové či bezbariérové úpravy, místa pro přecházení a stejně tak trasy pro pohyb pěších nejsou řešeny. Povrch zpevněných ploch je z velké části již ve špatném stavebně technickém stavu. Podél chodníku na ul. Školní a nově realizovaného parkoviště se pak nachází v délce cca 35 m beton v zemině, který by bylo vhodné z estetického hlediska odstranit.

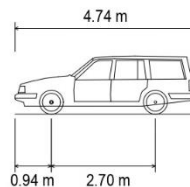
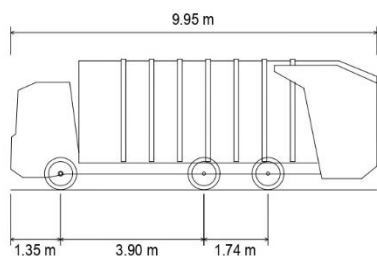


Obrázek 1 – Vyznačení jednosměrného x obousměrného provozu na mapě

Hlavní důvod pro úpravu zmíněných ulic je především to, že podél místní komunikace nejsou téměř žádná parkovací stání a dochází tak chaotickému či nevhodnému parkování a odstavování vozidel, rovněž tak v místech rozhledových paprsků, což má vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Před veterinární klinikou, na parcele č. 1758/1 se pak nachází parkovací plocha z žulových dlažebních kostek, která svým prostorovým uspořádáním není pro parkování a odstavování vozidel dostatečně využita.

4. Souhrnný popis navržených stavebních úprav

Směrodatným vozidlem pro návrh jednotlivých parkovacích stání je vozidlo osobního automobilu (OA), pro které jsou parkovací stání určena. Směrodatným vozidlem pro průjezd místní komunikací je velký nákladního automobil (N2) např. vozidlo hasičského záchranného sboru nebo vozidlo pro odvoz odpadu.



N2 - Automobil na Svoz Komunálního Odpadu
 Celková délka
 Celková šířka
 Celková výška karoserie
 Min. světlá výška karoserie
 Rozchod kol
 Doba otáčení mezi plnými rejdy
 Poloměr zatažení mezi stěnami

9.95 m
 2.50 m
 3.55 m
 0.30 m
 2.50 m
 5.00 s
 8.60 m

OA - Osobní Automobil

Celková délka
 Celková šířka
 Celková výška karoserie
 Min. světlá výška karoserie
 Rozchod kol
 Doba otáčení mezi plnými rejdy
 Poloměr zatažení mezi stěnami

4.74 m
 1.76 m
 1.51 m
 0.21 m
 1.76 m
 4.00 s
 5.85 m

Předmětem studie je návrh úpravy ulic Družební, Náměstí 1. máje a Školní v Bruntále dle požadavků investora. V rámci studie jsou řešeny dva variantní návrhy přestavby, které se liší pozicí umístění nových podélných parkovacích stání před budovou č.p. 1421.



Obrázek 2 – Varianta A



Obrázek 3 – Varianta B

- Pozemní komunikace

Stavební úprava je řešena v délce cca 230 m. V přiměřené míře je navrženo také navázání na stávající místní komunikace, sjezdy a samostatné sjezdy. Po délce trasy je navrženo dle místních podmínek celkem 5 směrových oblouků o poloměrech:

$L=33,83$ m

$R_1=14,00$ m, $L_1=22,24$ m

$L=5,52$ m ($L=3,72$ m)

$R_2=16,00$ m (20,00 m), $L_2=25,32$ m (31,65 m)

$L=30,00$ m (26,98 m)

$R_3=6,00$ m (5,00 m), $L_3=9,42$ m (7,85 m)

$L=3,51$ m

$R_4=8,00$ m, $L_4=12,49$ m

$L=74,09$ m

$R_5=6,00$ m, $L_5=9,42$ m

(L = Délka přímé, L_{1-5} = Délka oblouku, R_{1-5} = Poloměr oblouku, hodnoty v závorce platí pro variantu B)

Při trasování se vycházelo především ze stávajících poměrů. Komunikace je dle stávajícího stavu částečně obousměrná a jednosměrná. Šířka komunikace je navržena dle místních podmínek, vlečných křivek návrhového vozidla a doporučené šířky jízdního pásu podél parkovacích stání. Pro obousměrný provoz má komunikace šířku cca 5,50 – 7,00 m. Pro jednosměrný provoz má komunikace základní šířku 4,00 m, (lokálně až 6,50 m z důvodu malých směrových oblouků). V místě ukončení navržené stavební úpravy na ulici Školní se komunikace napojuje na stávající stav v šířce cca 9,30 m.

- Parkovací stání

Pro obě varianty je navrženo celkem 41 parkovacích stání:

- 20x Podélná parkovací stání o rozměrech 2,25 (š) x 5,25 - 7,75 (d) m
- 13x Kolmá parkovací stání o rozměrech 2,50 – 3,00 (š) x 4,50 – 5,00 (d) m
- 4x Vyhrazená kolmá parkovací stání pro vozidla s povolením ZŠ o rozměrech 2,50 – 2,75 (š) x 5,00 (d) m
- 2x Vyhrazená kolmá parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu o rozměrech 3,50 (š) x 4,50 (d) m
- 2x Krátkodobá podélná parkovací stání K+R (Kiss and Ride) před budovou Petrin o rozměrech 2,25 (š) x 6,75 (d) m

Rozměry a počet parkovacích stání vychází především z místních podmínek na daném území a návrh byl prováděn v souladu s „ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a „ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací“.

Pro podélná parkovací stání je navržena komfortní šířka 2,25 m, pro omezení otevírání dveří vozidla do průjezdného profilu pozemní komunikace. Délka podélného parkovacího stání je navržena v délkách 5,25, 5,75, 6,75 a 7,75 m v závislosti na jeho umístění a způsobu parkování (jízda vpřed x couvání) a na prostorových možnostech území. Pro parkování jízdou vpřed je navrženo celkem 16 parkovacích stání, pro couvání je pak navrženo 6 parkovacích stání.

Kolmá parkovací stání jsou navržena v základní šířce 2,50 m, kdy je vždy zajištěna dostatečná šířka přilehlého jízdního pruhu/pásu pro parkování. Krajiní parkovací stání jsou rozšířena na 2,75 až 3,00 m. Šířka pro vyhrazená kolmá parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu je navržena jednotně v rozměru 3,50 m. Délka kolmých parkovacích stání se pohybuje v rozmezí 4,50 až 5,00 m, kdy při rozměru 4,50 m je počítáno i s převisem vozidla v délce 0,50 m. Všechna kolmá parkovací stání jsou navržena tak, aby umožňovala zaparkování jízdou vpřed.

Před budovou Petrin jsou navržena 2 krátkodobá podélná parkovací stání K+R (Kiss and Ride) o rozměrech 2,25 (š) x 6,75 (d) m, která budou sloužit především pro návštěvníky (např. rodiče) základní školy Bruntál pro možnost zaparkování vozidla po dobu nutnou k nastoupení/ vystoupení cestujících. Jedná se o krátkodobé stání na dobu nepřesahující 10 minut. Parkovací stání K+R budou označena svislým i vodorovným dopravním značením a jsou z obou stran fyzicky oddělena náběhovým klínem pro plynulý vjezd i výjezd.

V řešeném území jsou navržena 2 vyhrazená parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu tak, aby byl zajištěn přímý bezbariérový přístup na přilehlý chodník. V rámci studie je navržena stavební úprava již stávajícího vyhrazeného parkovacího stání na ulici 9. května z důvodu absence přímého bezbariérového přístupu na chodník.

- Komunikace pro pěší

Chodníky jsou navrženy v základních šířkách 2,00 a 2,25 m. Šířka se však pohybuje v rozmezí 1,70 – 2,55 m v závislosti na stávajícím stavu. Chodník je situačně řešen tak, aby umožňoval užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Na chodníku je dbáno na dodržení přirozené vodící linie ve formě zvýšeného chodníkového obrubníku +60 mm nad pochozí plochou chodníku směrem do zeleně, na dodržení průchozího prostoru podél vodící linie. Přirozená vodící linie nebude přerušena na více než 8 m. Výškové rozdíly pochozích ploch nepřekročí hodnotu 20 mm. Všechny úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace a vybrané úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu jsou navrženy dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Pro varovné a signální pásy lze použít pouze materiál s certifikací TN TZÚS 12.03.04. Dlažba použitá pro signální pásy nesmí být na stavbě použita k jinému účelu

Na ulici Školní se v současné době nachází chodníky po obou stranách místní komunikace. Pro možnost zřízení nových podélných parkovacích stání bude nutné chodník na ulici 9. května ukončit a chodce převést místem pro přecházení na protější (západní) stranu, kde je navržen chodník v komfortní šířce 2,25 m (v prostoru před budovou Petrin bude chodník rozšířen až na cca 2,55 m z důvodu navázání na stávající zídku areálu školy)

V rozsahu akce je navrženo celkem 5 míst pro přecházení šířky 2,0 až 3,0, délky 4,00 až 7,00 m. Místa pro přecházení jsou doplněna varovným pásem šířky 400 mm a signálním pásem šířky 800 mm, délky min. 1500 mm. Signální pás je od varovného pásu odsazen o 300-500 mm. Silniční betonový obrubník bude v místě pro přecházení snížen na výšku +20 mm vůči komunikaci. V rámci návrhu míst pro přecházení došlo ke stavebním úpravám stávajících komunikací v takovém rozsahu, aby byl zajištěn rozhled pro zastavení pro každé z těchto míst na návrhovou rychlost jízdy na místní komunikaci (v oblouku na mezní rychlost průjezdu obloukem).

- Skladba konstrukce zpevněných ploch

Parkovací stání jsou navrženy z betonové zámkové dlažby lemovány silničními betonovými obrubníky o rozměrech 150/250 výšky +100 mm, sníženými betonovými obrubníky 150/150 výšky + 20 mm směrem ke komunikaci, popř. silniční betonovou přídlažbou o rozměru 250/80. Skladba pro parkovací stání je navržena D2-D-1-O-PIII dle TP 170.

SKLADBA KONSTRUKCE PARKOVACÍCH STÁNÍ – D2-D-1-O-PIII

Betonová dlažba, šedá	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' ložná, frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1, 2
Štěrkodrt', frakce 0/32	ŠD _B	min 200 mm	ČSN 73 6126-1, 2

Konstrukce celkem min 320 mm

Tato konstrukce je navržena v ploše cca 778,0 m² pro variantu A

Tato konstrukce je navržena v ploše cca 739,0 m² pro variantu B

Místní komunikace je navržena s asfaltovým povrchem, lemována stávajícími obrubníky, popř. novými silniční bet. obrubníky o rozměrech 150/250 výšky +100 mm nebo sníženými bet. obrubníky 150/150 výšky +20 mm. Skladba komunikace je navržena D1-N-2-VI-PIII dle TP 170.

SKLADBA KOMUNIKACE – D1-N-2-VI-PIII

Asfaltový beton	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík asfaltový	PS-A	0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík asfaltový	PI-A	0,45 kg/m ²	ČSN 73 6129
Štěrkoř, frakce 0/32	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1, 2
Štěrkoř, frakce 0/63	ŠD _B	min 150 mm	ČSN 73 6126-1, 2

Konstrukce celkem min 390 mm

Tato konstrukce je navržena v ploše cca 1700,0 m² pro variantu A

Tato konstrukce je navržena v ploše cca 1768,0 m² pro variantu B

Chodníky jsou navrženy z betonové zámkové dlažby lemovány silničními betonovými obrubníky 150/250 a 150/150 směrem ke komunikaci. Směrem do zeleně jsou lemovány chodníkovými obrubníky 80/200 výšky +60 mm. Skladba chodníků je navržena D2-D-1-CH-PIII dle TP 170.

SKLADBA KONSTRUKCE CHODNÍKU (NEPOJÍŽDĚNÁ DLAŽBA) – D2-D-1-CH-PIII

Betonová dlažba, šedá	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Štěrkoř ložná, frakce 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1, 2
Štěrkoř, frakce 0/32	ŠD _B	min 150 mm	ČSN 73 6126-1, 2

Konstrukce celkem min. 240 mm

Tato konstrukce je navržena v ploše cca 654,0 m² pro variantu A

Tato konstrukce je navržena v ploše cca 650,0 m² pro variantu B

- Dopravní značení

V rámci studie se předpokládá k částečné úpravě svislého dopravního značení. Jedná se o doplnění nového značení, přemístění stávajících značek, odstranění či výměna stávajících za nové.

- Nové SDZ č. „P2“ a „E2b“ [1ks]
- Nové SDZ č. „P4“ [1ks]
- Nové SDZ č. „IP12+O1“ a „E13b“ [1ks]
- Nové SDZ č. „IP11b“ [1ks]
- Nové SDZ č. „IP12+O1“ [1ks]
- Nové SDZ č. „IP11c“ [3ks]
- Nové SDZ č. „IP11b“ a „E1“ [1ks]
- Nové SDZ č. „E8d“ [1ks]
- Nové SDZ č. „IP12“ [1ks]
- Nové SDZ č. „IP13e“ a „E1“ [1ks]
- Nové dopravní odrazové zrcadlo „DZ“ 600x400 mm [1ks]
- Přemístění stávajícího SDZ č. „IP4b“ [1ks]
- Přemístění stávajícího SDZ č. „B29“ a „E13“ [1ks]
- Odstranění stávajícího SDZ č. „IP12“ a „E13-O1“ a „E13“ [1ks]

- Odstranění stávajícího SDZ č. „B29“ a „E8a“ [1ks]
- Odstranění stávajícího SDZ č. „B29“ a „E8c“ [1ks]

V rámci studie je navrženo následující vodorovné dopravní značení:

- Oddělení jednotlivých kolmých parkovacích stání je navrženo VDZ č. „V10b“
- Oddělení jednotlivých podélných parkovacích stání je navrženo VDZ č. „V10a“
- Vyhrazená kolmá stání pro osoby s omezenou schopností pohybu budou označena VDZ č. „V10f“
- V místě vjezdu na parcely č. 1680/1 a 1670 bude provedeno VDZ č. „V12a – Žlutá klikatá čára“ z důvodu zamezení parkování vozidel
- V případě varianty B jsou podélné parkovacích stání umístěny přímo před budovou č.p. 1421, které budou od jízdního pruhu odděleny VDZ č. „V1a – Podélná čára souvislá“ a VDZ č. „V10d – Parkovací pruh“. Dopravní stín bude vyplněn VDZ č. „V13a – Šikmé rovnoběžné čáry“

- Rozhledové poměry

Rozhledové poměry byly posuzovány v souladu dle platných „ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a „ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací“ a „ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ pro rychlost na hlavní pozemní komunikaci 50 km/h. Ve směrových obloucích na rychlost 30 km/h, na základě vypočtené mezní rychlosti, která se pohybuje v rozmezí 13,20 – 26,40 km/h.

Při výpočtu mezní rychlosti se postupovalo podle následujícího vztahu dle ČSN 73 6102:

$$v_m = 3,6 \cdot \sqrt{g \cdot R \cdot (f + 0,01 \cdot p)} = \sqrt{127 \cdot R \cdot (f + 0,01 \cdot p)}$$

kde

v_m je mezní rychlost (km/h);

R poloměr směrového oblouku (m);

f využitelná hodnota součinitele adheze, pro výpočet dosažitelné rychlosti se uvažuje $f = 0,25$;

p dostředný příčný sklon, pokud je ve směrovém oblouku opačný příčný sklon, dosazuje se do vzorce záporná hodnota (%);

g gravitační zrychlení 9,81 (m/s²).

Po dosažení do výše uvedeného vzorce byly ve směrových obloucích vypočteny následující mezní rychlosti:

$$V_{m1} (R_1) = \sqrt{(127 \cdot 14 \cdot (0,25 + 0,01 \cdot 2,5))} = 22,10 \text{ km/h}$$

$$V_{m2} (R_2) = \sqrt{(127 \cdot 16 \cdot (0,25 + 0,01 \cdot 2,5))} = 23,60 \text{ km/h (26,40 km/h)}$$

$$V_{m3} (R_3) = \sqrt{(127 \cdot 6 \cdot (0,25 + 0,01 \cdot 2,5))} = 14,50 \text{ km/h (13,20 km/h)}$$

$$V_{m4} (R_4) = \sqrt{(127 \cdot 8 \cdot (0,25 + 0,01 \cdot 2,5))} = 16,70 \text{ km/h}$$

(Výsledky uvedené v závorkách platí pro variantu B, kde $R_2=20,00$ m a $R_3= 5,00$ m)

V rozsahu akce je navrženo celkem 5 míst pro přecházení a rozhled pro zastavení (Dz) je vynášen od místa bezpečnostního odstupu (0,50 m od komunikace) v přímých úsecích je délka „Dz“ rovna 35 m pro rychlost 50 km/h. Ve směrových obloucích je vynášena délka „Dz“ 15 m pro rychlost 30 km/h.

V místech sjezdů je vrchol rozhledového trojúhelníka 2,50 m od okraje komunikace. Pro samostatné sjezdy pak 2,0 m. Délka „Dz“ je v přímých úsecích rovna 35 m pro rychlost 50 km/h. Ve směrových obloucích je vynášena délka „Dz“ 20 m pro rychlost 30 km/h.

Na křižovatce „Náměstí 1. máje x Pionýrská“ je vrchol rozhledového trojúhelníka 3,00 m od okraje hlavní pozemní komunikace, kdy je uvažováno uspořádání křižovatky „A“ a vozidlo skupiny „2 - Vozidlo pro odvoz odpadu“. Rozhled pro stranu trojúhelníka „Xc“ je

vynesen po hranici křižovatky „Jesenická x Náměstí 1. máje“ v délce 45 m. Rozhled pro stranu rozhledového trojúhelníka „XB“ je vynesen po začátek jednosměrné komunikace v délce 35 m. Do rozhledového trojúhelníka „XB“ částečně zasahuje nově navržené podélné parkovací stání č.16, avšak vzhledem k tomu, že za tímto parkovacím stáním se nachází již jednosměrná komunikace (směr mimo křižovatku), nepředpokládá se vjezd dalších vozidel za tímto parkovacím stáním do rozhledového pole řidiče.

Na straně vjezdu/výjezdu nově realizovaného veřejného parkoviště se nachází samostatný sjezd, který má z důvodu přilehlé stávající budovy na parcele č. 1755/2 nevyhovující rozhledové poměry. Z toho důvodu je v rámci studie navrženo na protější straně samostatného sjezdu dopravní odrazové zrcadlo 600x400 mm.

Na ulici Školní se nachází dva samostatné sjezdy k parcelám č. 1680/1 a 1670, kdy budou do rozhledových poměrů částečně zasahovat dvě nová podélná parkovací stání č. 26 a 27. Avšak dle ČSN 73 6110/Z1, odstavce 12.8 je takové řešení přípustné a mohou v odůvodněných případech a podle místních podmínek do rozhledových trojúhelníků samostatných sjezdů částečně zasahovat odstavňá a parkovací stání pro osobní automobily.

5. Závěr

Cílem studie bylo provést návrh úpravy ulic Družební, Náměstí 1. máje a Školní v Bruntále. V rámci studie jsou řešeny dva variantní návrhy přestavby se shodným počtem navržených parkovacích stání. Návrh byl prováděn dle platných technických norem a technických podmínek. Zároveň byla ověřena průjezdnost směrodatným vozidlem N2 a v celém úseku rozsahu studie návrh zajišťuje rozhled pro zastavení (na návrhovou rychlost komunikace / mezní rychlost průjezdu obloukem) dle platných ČSN. Realizací stavebních úprav dle této studie by přispělo k bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a zvýšilo by počet a komfort parkování v území. Výškové řešení a nové odvodnění ze zpevněných ploch nebylo předmětem studie a bude nutné ho řešit v dalším stupni projektové dokumentace, rovněž tak zajištění souhlasných stanovisek všech dotčených správců technické infrastruktury.