



Ateliér DUA, s.r.o.
Šaldova 30
186 00 Praha 8

Analýza současného dopravního
skeletu rozvojové oblasti s
ohledem na možnou výstavbu, Čeladná

Analýza současného dopravního skeletu rozvojové oblasti s ohledem na možnou výstavbu, Čeladná





Obsah

Identifikační údaje zhotovitele	3
Identifikační údaje objednatele	3
Předmětná oblast	4
Popis současného využití	5
Stávající UPn	5
Stávající komunikace - technický rozbor	7
Stávající komunikace - fotodokumentace	10
Dopravní napojení lokality	15
Vyhodnocení technického stavu vs. možná výstavba	18
Doporučení pro obec	18

Obec Čeladná	
Došlo: 28-05-2021	Vyřizuje:
Čj.: 1388/2021	Ukl. znak:
Poč. listů: 19 příl.:	



Ateliér DUA, s.r.o.
Šaldova 30
186 00 Praha 8

Analýza současného dopravního
skeletu rozvojové oblasti s
ohledem na možnou výstavbu, Čeladná

Identifikační údaje zhotovitele

Ateliér DUA, s.r.o., Šaldova 30, 186 00 Praha 8

Statutární zástupce: ing. Petr Zajíc, jednatel společnosti

DIČ: CZ 47123486

zápis do OR, vedeném u MS v Praze, oddíl C, vložka 12787

e-mail: zajic@dua.cz

tel: 222 315 937, resp. mobil 724 742 076

Identifikační údaje objednatele

Obec Čeladná, Čeladná 1, 739 12 Čeladná

Zastoupena: Pavol Lukša, starosta obce

Č. obj.: 21/2021 ze dne 21.5.2021

DIČ: CZ 00296571

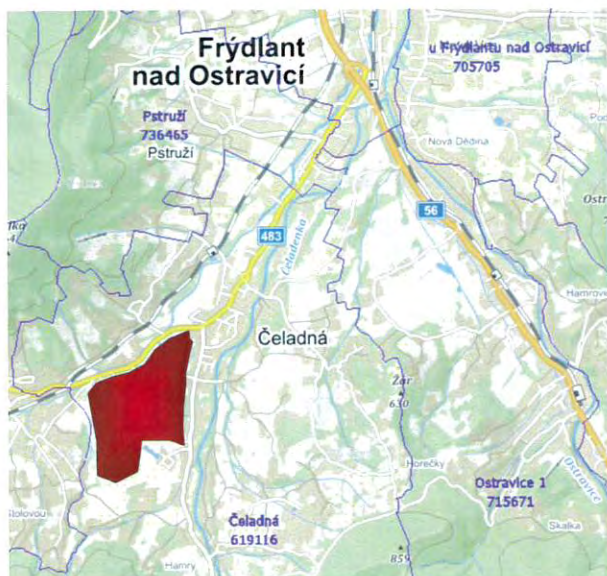
tel: 558 684 008



Ateliér DUA, s.r.o.
Šaldova 30
186 00 Praha 8

Analýza současného dopravního
skeletu rozvojové oblasti s
ohledem na možnou výstavbu, Čeladná

Předmětná oblast

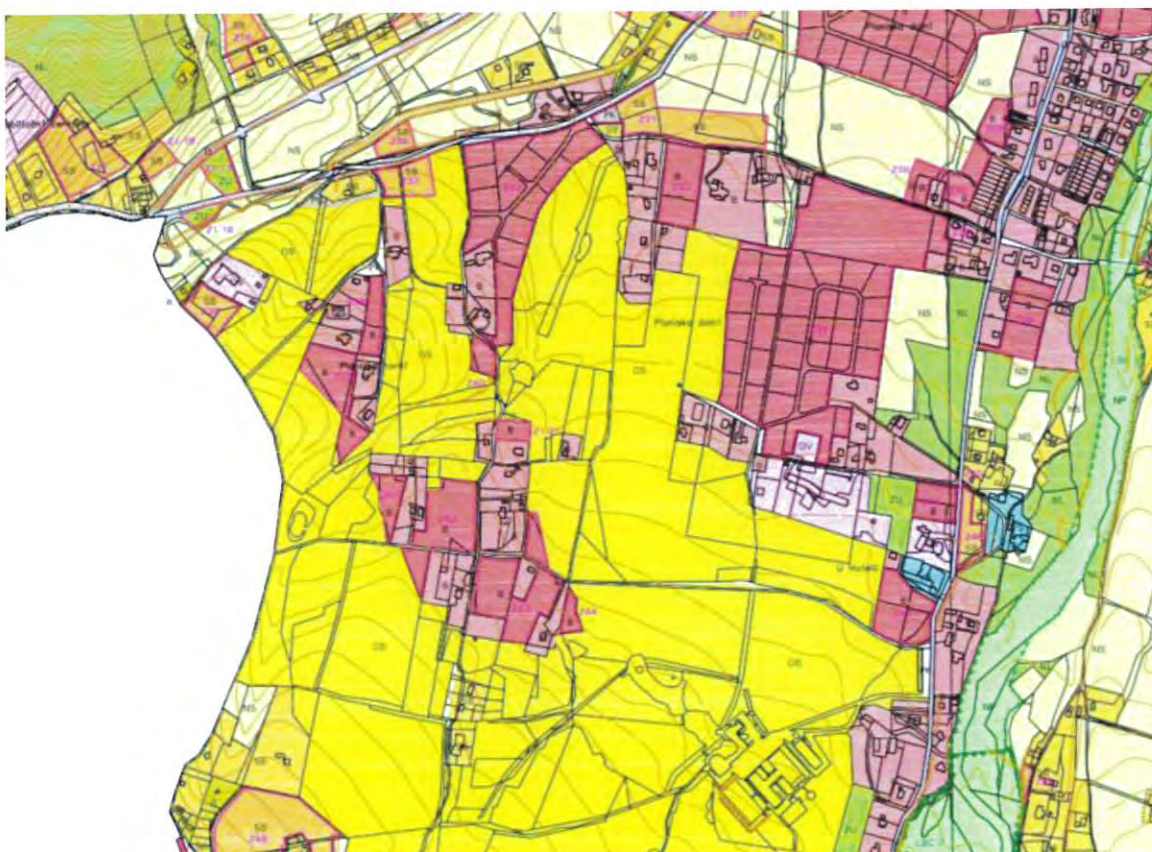


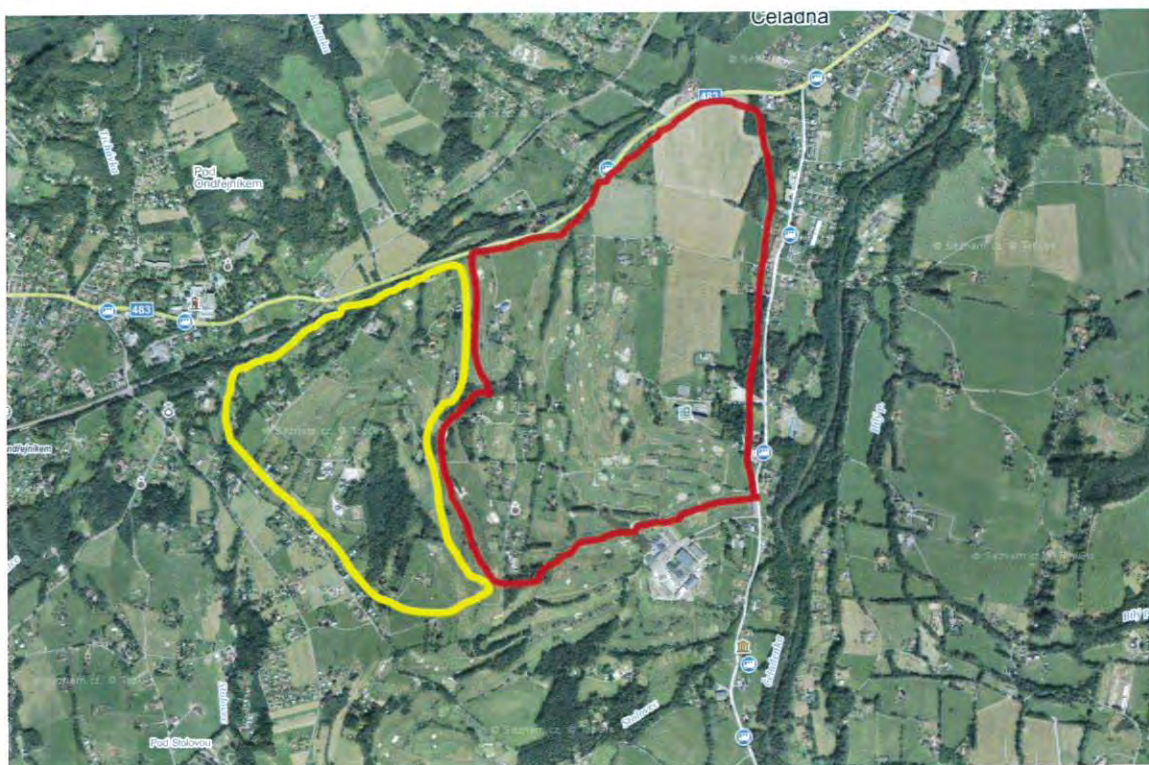
Popis současného využití

Oblast, která je předmětem této analýzy je v současné době mix funkce sportu, rekreace a bydlení. Nachází se zde část golfového hřiště a rodinné domy. Dochází zde k částečnému křížení těchto dvou funkcí v místech přechodů tras golfistů a pohybu rezidentů. Lokalita nemá na svých vjezdech žádné omezení, proto ji lze využívat zcela otevřeně i pro případné návštěvníky golfu. Prochází zde část místních komunikací, které jsou dále napojeny účelové, veřejně přístupné komunikace dále v areálu.

Stávající UPn

Níže se nachází výřez ze stávajícího UPn, zveřejněného na stránkách obce. Je zde patrné rozložení možných funkcí a dále také znázornění dvou samostatných oblastí.





Lokalita byla rozdělena na dva celky, kde hlavní (červená) oblast je plně započítána do naší řešené oblasti. Druhá, žlutá je zobrazena pro vytvoření celku, kde i tato může částečně využívat současný komunikační skelet.

V rámci posuzovaného areálu lze dle stávajícího územního plánu vybudovat tento počet HPP:

- **Červená oblast - 511.000 HPP**
- **Žlutá oblast - 311.000 HPP**

V rámci územního plánu jsem zde přípustné stavby pro individuální bydlení, plochy sportu, občanské vybavenosti, smíšeného bydlení atd... Velmi zjednodušeně lze říci, že v téměř každé funkční ploše této lokality je možné budovat domy s funkcí bydlení / pronájmu / dočasného ubytování. Pokud tedy celkové HPP přepočítáme na teoretickou bilanci dopravy v klidu, dostáváme tyto hodnoty:

- **Červená oblast - cca 5.000 parkovacích stání**
- **Žlutá oblast - cca 3.000 parkovacích stání HPP**



Tyto hodnoty jsou pouze hrubý přepočít pro teoretickou využitelnost všech HPP na funkci bydlení. Jedná se totiž o nejméně obrátkovou funkci, takže každé jiné využití si s sebou nese vyšší dopravní nároky. Při teoretické obrátkovosti 1,0 pro funkci bydlení je tedy možné určit i dopravu v pohybu:

- **Červená oblast - cca 10.000 obousměrných jízd / 24 hodin**
- **Žlutá oblast - cca 6.000 obousměrných jízd / 24 hodin**

Vzhledem k částečné sezónnosti této lokality a možnému nájemnímu bydlení (víkendové užití) lze pro upřesnění tyto počty redukovat. Současně je také nutné zohlednit žlutou oblast jako částečně využívající posuzovaný komunikační skelet řešené lokality. Pro potřeby této analýzy tedy budeme uvažovat díky zohlednění výše uvedeného s těmito hodnotami dopravy v pohybu:

- **Červená oblast - cca 6.000 obousměrných jízd / 24 hodin**
- **Žlutá oblast - cca 1.000 obousměrných jízd / 24 hodin**

Celkem je tedy pro aktuálně řešenou lokalitu nutné uvažovat s tím, že po její kompletní dostavbě dle stávajících možností územního plánu může generovat až 7000 jízd denně přes řešené území. Pro lepší názornost tohoto čísla se jedná o vyšší intenzitu, než je na úseku silnice č. 483 mezi Čeladnou a Kunčice pod Ondřejníkem (zde byl v rámci celostátního sčítání dopravy v roce 2016 uvedeno celkem 6000 vozidel / den). Podobně lze tuto hodnotu přirovnat k dopravě, kterou vygeneruje zhruba město s 11.000 obyvateli.

Další, a také velmi důležitou hodnotou kterou lze odvodit z územního plánu je počet obyvatel (rezidentů, návštěvníků, uživatelů sportu atd...). Ten lze opět pomocí orientačních přepočtů stanovit na cca 12.500. Současný stav obyvatel v obci Čeladná je dle statistiky z roku 2021 zhruba 2868 obyvatel. Porovnáním těchto údajů se lze podstatně lépe představit, o jak velkou lokalitu se zhruba jedná a co znamená její kompletní zastavěnost a jaký je její neskutečný význam pro celou obec.

Stávající komunikace - technický rozbor

Současné komunikace jsou v lokalitě s asfaltovým krytem, převážně jednopruhové obousměrné a bez krajnic. Místní šetření v lokalitě prokázalo velmi neutěšený stav komunikací, včetně jejich celkového geometrického uspořádání. Jedná se především o absenci výhyben v rozhodných místech, nevyhovující rozhledové poměry na křižovatkách, porušený kryt v takové míře, že místy silně



přesahuje úroveň D2 dle TP 170 – navrhování vozovek pozemních komunikací, sklonové poměry společně se směrovým vedením v takové kombinaci, kdy na sebe řidiči nemohou vidět, ani se nemohou vyhnout atd... Přesnější přehled kritických míst je vyobrazen v následující kapitole, kde jsou vloženy fotografie komunikací.

Výhybny

Problematicku výhyben na místních komunikacích řeší ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, bod 14.2.3.:

14.2.3 Výhybny se zřizují na obousměrných jednopruhových komunikacích obvykle rozšířením jízdního pruhu o 2,75 m v délce 15 m. Šířka komunikace s provozem nákladních automobilů musí mít v místě výhybny šířku $\geq 5,50$ m (jízdní pruh a výhybna). Pro převážný provoz osobních automobilů se může délka výhybny zkrátit na 12 m a šířka na 2,00 m (v odůvodněných případech se délka může snížit na 6 m a šířka na 1,80 m). Šířka komunikace s převážným provozem osobních automobilů musí mít v místě výhybny šířku $\geq 4,80$ m (jízdní pruh a výhybna). Vjezd do výhybny a výjezd z ní mají náběhové klíny o délce 10,00 m (pro převážný provoz osobních automobilů o délce 6,00 m, ve stísněných podmínkách 3,00 m). Výhybny se umísťují tak, aby od začátku vjezdového náběhu byl přehledný celý úsek k následující výhybně, přičemž však délka úseku mezi náběhy dvou sousedních výhyben nemá přesahovat 100 m až 200 m. Výhyby se mají umísťovat do úseků komunikací se sklonem $\leq 6,0$ %. Podle místních podmínek lze v odůvodněných případech a ve stísněných podmínkách jako místo pro vyhýbání využít také plochu křižovatek, sjezdy účelových komunikací nebo samostatné sjezdy ze sousedních staveb a pozemků, případně jiné vhodné zpevněné plochy přiléhající k jízdnímu pruhu. Uspořádání výhyben se navrhne podle obrázku 74. Ve stoupání se umístí výhybny tak, aby vozidlo jedoucí do stoupání mělo přednost před protijedoucím vozidlem. Umístění a nájezd do výhybny musí splnit podmínky pro napojení jiné komunikace.

Jako zásadní pro řešenou lokalitu je požadavek na vzájemnou viditelnost výhyben a jejich doporučenou vzájemnou vzdálenost. Další samostatnou kapitolou je umístění výhyben ve stoupání. Velmi zjednodušeně lze říci, že stávající výhybny jsou nevyhovující a jakékoliv další přitížení od dopravy může vést k velmi častým kolizním situacím.

Rozhledy

Zde lze jen shrnout, že vzájemné rozhledy na výhybny, stejně jako rozhledy v křiženích komunikací jsou opět nedostatečné a zde je minimálně u křižení komunikací vzneseno doporučení na včasnou úpravu tohoto parametru. A to jak vykácením zeleně, případným umístěním dopravních zrcadel a celkovém zpřehlednění situace. S případnou rostoucí intenzitou se tento parametr sice nadále zhoršuje, ale i pro stávající využití je takové omezené velmi nebezpečné a proto doporučujeme jeho maximální úpravu. S rozhledy mezi výhybnami lze provést úpravu pouze stavbou nových výhyben a správných místech.



Šířkové uspořádání

Jak již bylo zmíněno, nachází se zde převážně jednopruhové, obousměrné komunikace. Tyto komunikace mají svoji běžnou volnou šířku pod 3,0 metru, bez zpevněných krajnic.

Propustky

V lokalitě se nachází velký počet propustků a převedených vodotečí. Tyto propustky jsou umístěny velmi mělce a je nutné brát velký zřetel, jakou dopravou jsou tyto propustky využívány. Pravidelný svoz komunálního odpadu je občasný pojezd s nízkou intenzitou. Ale například staveništní doprava je velmi nárazová činnost a její dopady na tyto stavby mohou být fatální.

Pěší vs. vozidla

Tato část je v současném stavu řešena společným pohybem pěších a vozidel v jednotném dopravním prostoru. Aktuálně není lokalita vybavena dopravním značením upravujícím tento pohyb (obytná zóna, pěší zóna), proto zde pro chodce platí stejná pravidla pohybu, jako v extravilánu obce (chůze jednotlivce při levém okraji, skupinky při pravém, přednost vozidel atd...) a pro vozidla je zde naopak možnost pohybu rychlostí 50 km/h (lokálně je snížena). Stejně pravidlo pohybu pěších platí i pro uživatel golfového hřiště. Zde opět platí již dříve zmiňované omezení, že při současné intenzitě lze tento dopravní režim akceptovat a prohlásit za „omezeně funkční“. Při navýšení intenzity dopravy se to ale výrazně změní a bude nutné realizovat potřebná opatření, která zajistí dostatečnou bezpečnost pro pěší v celé lokalitě.



Ateliér DUA, s.r.o.
Šaldova 30
186 00 Praha 8

Analýza současného dopravního
skeletu rozvojové oblasti s
ohledem na možnou výstavbu, Čeladná

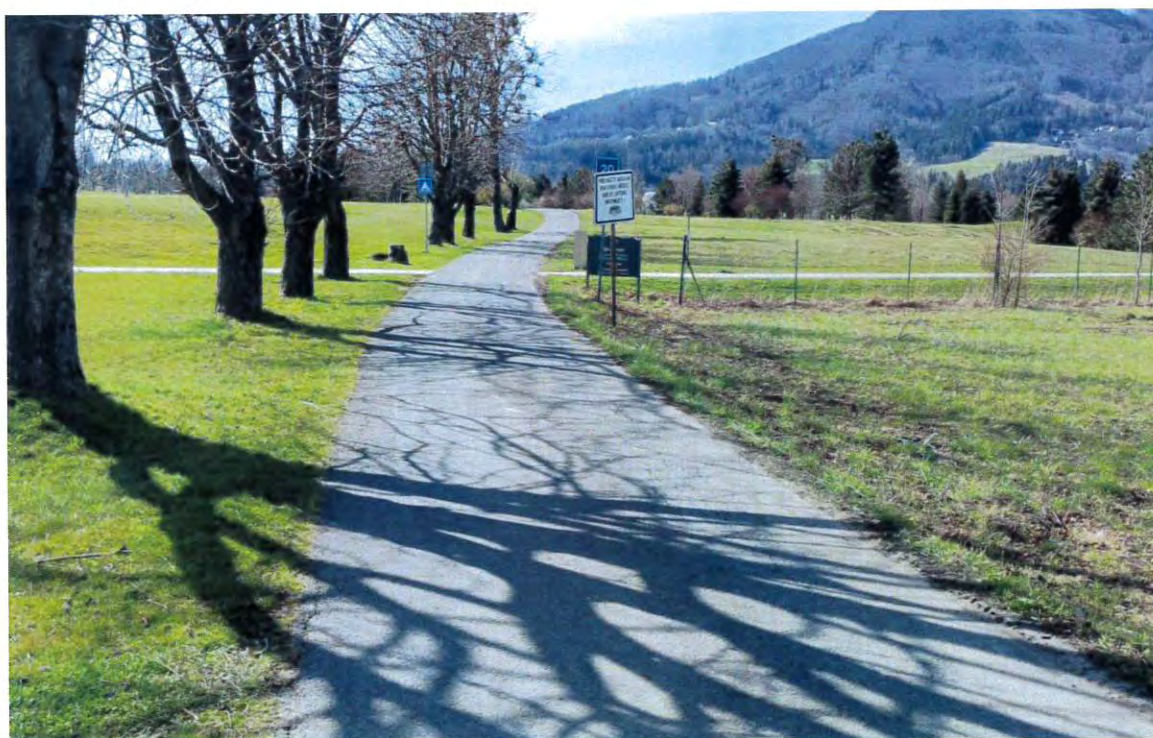
Stávající komunikace - fotodokumentace

Fotodokumentace znázorňující povrchové poškození vozovky, složité směrové a výškové vedení a v poslední řadě absenci výhyben.

Nedostatečné rozhledy



Absence výhybny





Ateliér DUA, s.r.o.
Šaldova 30
186 00 Praha 8

Analýza současného dopravního
skeletu rozvojové oblasti s
ohledem na možnou výstavbu, Čeladná

Absence výhybny



Absence výhybny a nevhodné směrové vedení





Ateliér DUA, s.r.o.
Šaldova 30
186 00 Praha 8

Analýza současného dopravního
skeletu rozvojové oblasti s
ohledem na možnou výstavbu, Čeladná

Svahování zeleně mimo rozsah normových požadavků



Porušení krytu vozovky





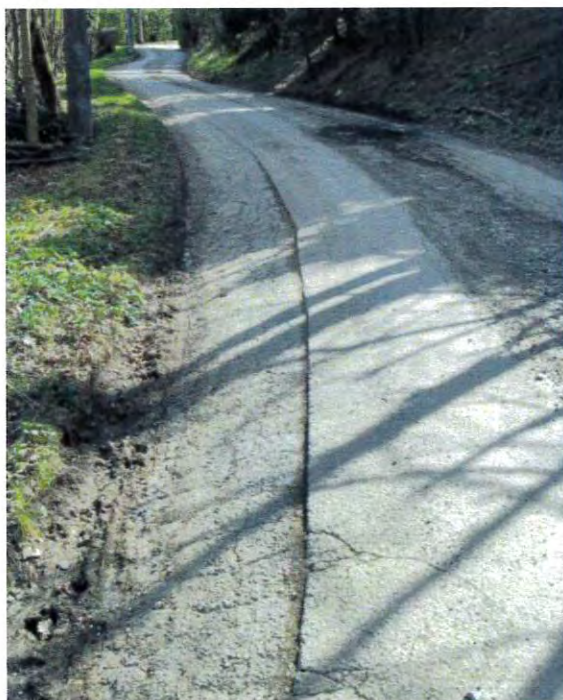
Ateliér DUA, s.r.o.
Šaldova 30
186 00 Praha 8

Analýza současného dopravního
skeletu rozvojové oblasti s
ohledem na možnou výstavbu, Čeladná

Porušení krytu vozovky



Porušení krytu vozovky





Ateliér DUA, s.r.o.
Šaldova 30
186 00 Praha 8

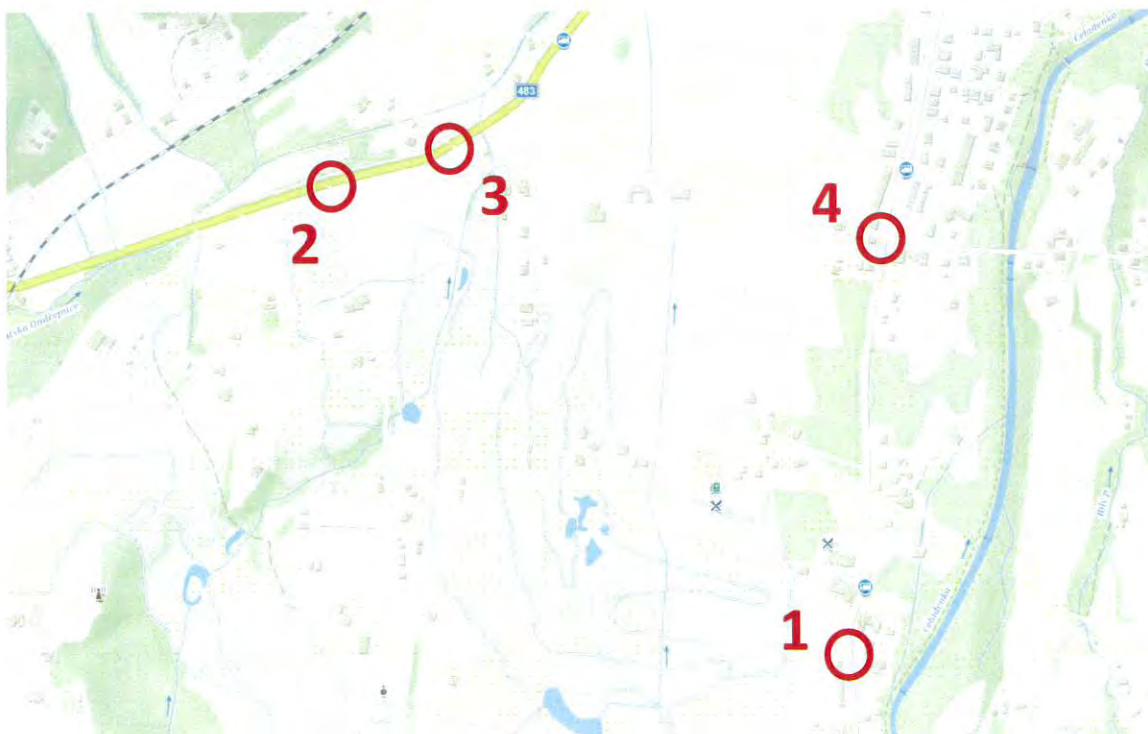
Analýza současného dopravního
skeletu rozvojové oblasti s
ohledem na možnou výstavbu, Čeladná

Vedení propustku



Dopravní napojení lokality

V současné době je lokalita napojena celkem na 4 místech.





Připojení č. 1

Jedná se o napojení na silnici III. třídy č. 48312. Vlastní připojení lze považovat za adekvátní, ale jeho následné pokračování do areálu nikoliv. Je zde jednopruhová, obousměrná komunikace se zcela nevyhovujícím směrovým vedením, které naprosto znemožňuje vzájemný rozhled. Také je zde úplná absence vedení pěších.



Připojení č. 2

Jedná se o napojení na silnici II. třídy č. 483. Zde je aktuálně vozovka, která svým šířkovým uspořádáním není ani jednopruhová, ani dvoupruhová. Takto stavebně řešené připojení je velmi nebezpečné pro plnohodnotné napojení. Dále je připojení ve spádu překračujících 6%, což je požadavek normy na ramena křižovatky dle ČSN 73 6102. Také je zde úplná absence vedení pěších.



Připojení č. 3

Jedná se opět o napojení na silnici II. třídy č. 483. Zde je aktuálně jedporuhová, obousměrná vozovka. Nejsou zde realizovány ani potřebné parametry zaoblení v křižovatce, které by nenutilo vozidla vyjíždět až do protisměru na nadřazené komunikaci. Opět je zde úplná absence vedení pěších.



Připojení č. 4

Poslední připojení je také na silnici III. třídy č. 48312. Jako na většině míst je zde opět jednopruhové, obousměrné připojení. Napojení v těsné blízkosti stávající zástavby a jeho šířkové parametry jsou touto zástavbou velmi limitované. I zde je úplná absence vedení pěších.



Obecně lze konstatovat, že stávající připojení jsou vyhovující pouze pro velmi slabou intenzitu a dopravy a ta je již dnes dosažena. Všechny napojení si žádají samostatné řešení v případě zvyšování dopravních intenzit při další výstavbě.



Vyhodnocení technického stavu vs. možná výstavba

Současný stav komunikací je možno považovat za podprůměrný. Jak z popisu, tak i z fotogalerie jsou patrná místa, která jsou vyloženě nebezpečná. Jedná se především o šířkové parametry a s tím spojenou absenci výhyben, dále pak celkové geometrické vedení komunikací s nedostatečnými vzájemnými rozhledy až po téměř naplněnou úroveň porušení krytu vozovky.

Jako další, velmi významný prvek je dopad staveništní vozovky do stavu komunikací. Každý předložený projekt v této lokalitě by měl důkladně zhodnotit stav vozovek ve vztahu k navrhované staveništní dopravě. Vyhodnocení bude součástí jedné z povinných příloh každého projektu, a to Zásad organizace výstavby. Například v projektu pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dle vyhl. 62/2013 Sb., přílohy č.1. se jedná o bod B.8.. Stejně tak se tento bod opakuje i v dalších přílohách pro další stupně projektové dokumentace. Při vyhodnocení je nutné dbát na stávající stav, který je v současné době nevyhovující a velmi obtížně slouží i aktuálnímu využití, kdy je na stávajících komunikacích provozována dopravní obslužnost stávajících objektů, včetně svozu komunálního odpadu. Doporučujeme nespokojit se s holým tvrzením, že vozovky nebudou více poškozeny při malé dopravní zátěži od stavby. Dopad nákladní dopravy je na vozovky řádově horší, než dopad osobní dopravy a právě projekt ZOV musí zhodnotit, jaká vozidla budou pro danou stavbu potřebná (například doprava betonu, výztuží, řeziva, nosníků atd...). Následná oprava vozovek po dokončení stavby by již měla plně respektovat plánované vedení komunikací dle dopravní studie na celou lokalitu, včetně případného rozšíření atd...

Doporučení pro obec

Ve světle výše uvedeného lze s jistotou říci, že daná lokalita je velmi komplikovaná na to, aby se zde odehrávala živelná výstavba bez jasně stanoveného konceptu celkového rozvoje. Rozbor stávajících ploch v územním plánu jasně ukazuje, že není možné, aby se tato lokalita nezohlednila v rámci územně plánovacích nástrojů a nebyla zde stanovena alespoň základní studie, která zohlední všechny aktuálně zastavitelné plochy. Typ přesného zadání studie necháme na výběru dle uvážení zastupitelů obce. Ignorování takto významné lokality a zajištěním si znalostí jejího rámcového využití může vést k totálnímu zhroucení stávajícího komunikačního skeletu, který není ani z řádu procent schopný uspokojit budoucí využití dle územního plánu. V rámci studie je nutné zpracovat důkladné dopravní posouzení, kde předpokládané intenzity mohou při podrobnějším přiřazení na komunikační síť ukázat, že místy bude nutné vybudovat například dvoupruhové komunikace doplněné o samostatné chodníky, úpravy všech napojení atd... Stejně tak jako vlastní komunikace je nutné zohlednit také



kapacity inženýrských sítí, které tuto lokalitu obsluhují. Aby se zástupci města mohli vždy přesně vyjádřit k výstavbě v této lokalitě, doporučujeme zanést do územního plánu podmínku ověření celé lokality v rozsahu minimálně územní studie, případně jiného územně plánovacího nástroje. Tato studie by měla zodpovědět především na tyto otázky:

- **Jaká bude maximální využitelnost celé lokality**
- **Jakou bude lokalita generovat dopravu v klidu a dopravu v pohybu**
- **Jaké požadavky si tato nová doprava společně se stávající vynutí při tvorbě dopravního skeletu**
- **Určit základní uliční profily s ohledem na výslednou celkovou dopravu**
- **Stanovit základní uliční čáry (velmi důležité pro případný výkup pozemku a možnosti zástavby)**
- **Navrhnout adekvátní dopravní připojení na nadřazenou komunikační síť (šířkové a sklonové poměry, rozhledy)**
- **Vyhodnotit stav stávajících inženýrských sítí a jejich případnou kapacitu pro celkovou výstavbu**
- **Vyřešit kombinaci několika druhů dopravy (rezidenti, návštěvníci, golfisté atd...)**
- **Vyhodnotit dopady staveništní dopravy jednotlivých záměrů s případnou kumulací s důrazem na technický stav a jeho udržitelnost s ohledem na celkový rozvoj lokality**

Tato studie nebude zpracována městem, ale vlastníky pozemků v lokalitě. Hlavním důvodem je, že města stanoví maximálně limity v území pomocí UPn, ale vlastní využití pozemků je již plně v kompetenci vlastníků a ze strany města je zásah do jejich práva nepřijatelný. Naopak styk vlastníků s místními komunikacemi je společnou činností, kde se zástupci města budou maximálně snažit o trvale udržitelný rozvoj, který má ale zcela jasný obrys budoucího stavu a tím je zaručena udržitelnost výstavby v celé lokalitě.



- Navrhnout adekvátní dopravní připojení na nadřazenou komunikační síť (šířkové a sklonové poměry, rozhledy)
- Vyhodnotit stav stávajících inženýrských sítí a jejich případnou kapacitu pro celkovou výstavu
- Vyřešit kombinaci několika druhů dopravy (rezidenti, návštěvníci, golfisté atd...)

Tato studie nebude zpracována městem, ale vlastníky pozemků v lokalitě. Hlavním důvodem je, že města stanoví maximálně limity v území pomocí UPn, ale vlastní využití pozemků je již plně v kompetenci vlastníků a ze strany města je zásah do jejich práva nepřijatelný. Naopak styk vlastníků s místními komunikacemi je společnou činností, kde se zástupci města budou maximálně snažit o trvale udržitelný rozvoj, který má ale zcela jasný obrys budoucího stavu a tím je zaručena udržitelnost výstavby v celé lokalitě.