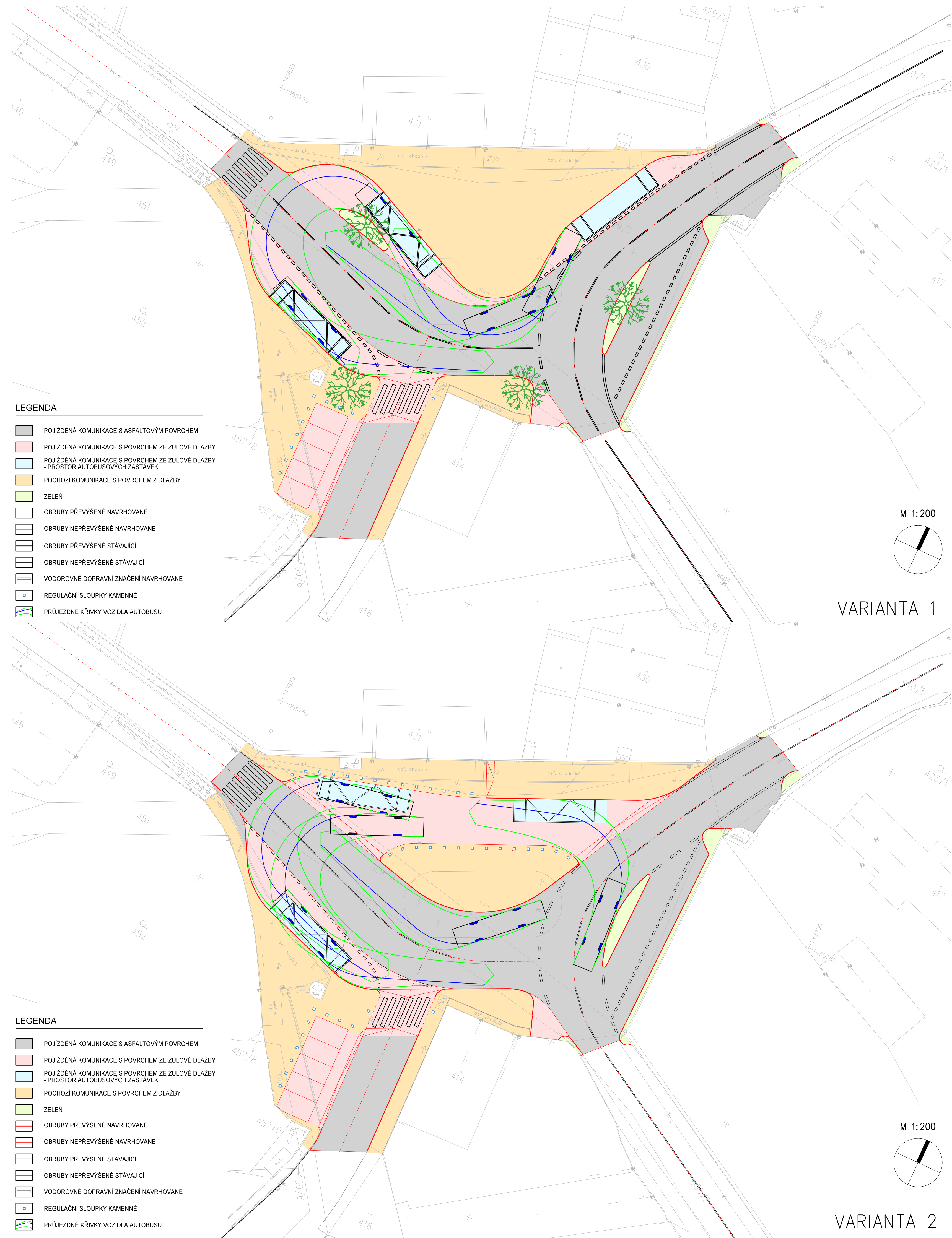


POHLED Z ULICE BRANIŠOVSKÁ SMĚREM OD KOMOŘAN



DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

1. Úvod
Tato studie se zabývá rekonstrukcí prostoru náměstí Antonína Pecáka v Praze 12 - Točné, které je v současné době řešeno z dopravního hlediska jako okružní křižovatka s oválným okružním pásem. Kvůli potřebě provozu linek MHD nelze bohužel výrazněji zmenšit samotnou okružní křižovatku. S ohledem na požadavek zadání této studie, kterým je minimalizace dopravních ploch pro automobily spolu s maximalizací zklidněných ploch pro pěší a pobytovou funkci, proto byly v rámci plánované revitalizace uvažovány varianty přestavby okružní křižovatky na křižovatku stykovou neřízenou s vyznačením hlavní komunikace v převažujícím směru dopravního zatížení (směr Cholutice - Dolní Břežany).

2. Kapacitní posouzení
V první fázi dopravního návrhu bylo zpracováno kapacitní posouzení řešené křižovatky ve stávajícím stavu a následně také pro návrh úpravy křižovatky na křižovatku stykovou. Hlavním podkladem pro vypracování kapacitního posouzení je dopravní průzkum řešené křižovatky, který byl zpracován ruční formou v souladu s požadavky TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích za pomoci členů Občanského sdružení Točná. Následně bylo na základě zpracovaného dopravního průzkumu provedeno kapacitní posouzení stávající okružní křižovatky dle TP 234 - Posuzování kapacity okružních křižovek a také kapacitní posouzení navrhované stykové neřízené křižovatky v rámci revitalizace náměstí dle TP 188 - Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovek. Vzhledem ke skutečnosti, že se výhledově předpokládá spíše pokles dopravní zátěže v řešené křižovatce v souvislosti s plánovaným zprovozněním obchvatu blízké obce Písnice a odvedení části tranzitní dopravy mimo řešenou křižovatku, bylo i pro výhledový stav uvažováno při posouzení s hodnotami intenzit současného stavu. Z hodnot intenzit dopravních proudů zjištěných provedeným průzkumem byl proveden odhad celkového denního zatížení řešené křižovatky, který byl stanoven hodnotou max. 5000 voz/24 hod. S ohledem na zjištěné hodnoty intenzit dopravních proudů a převažující dopravní zátěž ve špičkové hodině ve směru Dolní Břežany - Cholutice byla v rámci revitalizace uvažována přestavba řešené okružní křižovatky na stykovou neřízenou křižovatku s odsazením paprsku Keltská mimo prostor samotné stykové křižovatky. Výsledkem kapacitního posouzení je konstatování, že okružní křižovatka ve stávajícím stavu vykazuje dostatečnou rezervu kapacity s dosahovanou úrovní kvality dopravy na stupni A - velmi malá doba zdržení do 10s. resp. že uvažovaná styková křižovatka po přestavbě vykazuje dostatečnou rezervu kapacity na všech svých paprscích, dosahovaná úroveň kvality dopravy je na všech paprscích A - velmi malá doba zdržení do 10s.

3. Varianty řešení
V rámci studie bylo postupně zpracováno několik variant dopravního řešení celého prostoru náměstí. V první fázi byly zpracovány dvě varianty řešení (varianta 1 a 2) se zachováním stávajícího počtu a uspořádání autobusových zastávek - 2 odjezdová stanoviště s odlišným jednotlivých směrů a 1 odstavňé stanoviště pro autobusy končící v Točné. Varianta 1 pracuje s maximalizací zklidněného prostoru náměstí cestou zvětšení plochy před současným obecním domem a odsunutím autobusových zastávek do polohy dále od obecního domu. Ve variantě 2 je pak ponecháno současné uspořádání jednotlivých stanovišť a zároveň je v centrální části náměstí vytvořena zklidněná plocha. Část komunikace se zastávkami při severní hraně náměstí je vyhrazena pouze pro provoz autobusů a tvoří zklidněné propojení centrální části náměstí směrem ke stávajícímu chodníku u obecního domu, který je navíc ještě rozšířen. Po zhodnocení prvotních variant byla k dalšímu zpracování vybrána varianta 2, která je dále řešena ve snaze o větší maximalizaci ploch pro pěší na úkor pojízdných komunikací. S ohledem na zachování současného provozu autobusů však není příliš prostoru pro zmenšování pojízdných ploch, jedinou možností se jeví zrušit jedno současné odjezdové stanoviště a ponechat pouze 1 pro odjezdy autobusů pro oba směry. Tato možnost byla následně kladně projednána se zástupci organizace ROPID se souhlasem k dalšímu rozpracování. V další fázi byly následně zpracovány podvarianty základní varianty 2 uvažující s vytvořením jednotné výškové úrovně kvůli lepšímu propojení severní a jižní části náměstí (ul. Keltská) pro pěší. Výsledkem je varianta 2A resp. varianta 2B, v obou variantách jsou k oddělení pěšího a pojízdného prostoru použity kamenné sloupky v kombinaci s doplněním potřebných prvků pro pohyb nevidomých osob. Jednotná výšková úroveň ve variantě 2B je na rozdíl od varianty 2A navíc řešena jako obytná zóna. Jako finální varianta byla nakonec zpracována varianta 2C, kde byla kvůli odvodnění navrhovaných komunikací s ohledem na spádování současného terénu ponechána jednotná výšková úroveň pouze v centrální části náměstí s vazbou na vyhrazenou komunikaci pro autobusovou dopravu. Obytná zóna je v této variantě uvažována pouze v krátkém úseku ulice Keltská se začátkem v prostoru náměstí a s možností dalšího rozšíření ke stávající zastávkě.

4. Návrh dopravního řešení
Finální varianta 2C zahrnuje vytvoření 2 autobusových stanovišť v prostoru náměstí, jedno odstavňé pro autobusy končící v Točné před objektem stávajícího bytového domu a jedno odjezdové pro oba směry odjezdu situované před objekt rekonstruovaného obecního domu s rozšířeným prostorem chodníku a nástupišť. Severní komunikace pro autobusovou dopravu je navržena ve zvýšené úrovni s vazbou na centrální část náměstí a je vyhrazena pouze pro přístup autobusové dopravy. V blízkosti navrženého odjezdového stanoviště je z důvodu zvýšení bezpečnosti přicházejících cestujících k zastávce navržen přechod pro chodce přes ulici Branišovskou se zvýšenou plochou přechodu. V ulici Keltská je navržena jednotná výšková úroveň komunikace v režimu obytné zóny s možností dalšího rozšíření. V prostoru komunikace jsou umístěna 4 parkovací stání v kolmém uspořádání, jedno z navržených stání je svými rozměry uzpůsobeno pro vozidla přepravující osoby těžce pohybové postižené. Další zvýšená plocha komunikace oddělená od hlavního dopravního prostoru je v rámci návrhu umístěna ve východní části náměstí, zde je také navrženo parkoviště pro 4 osobní vozidla v podélném uspořádání. Všechna navržená parkovací stání umístěna v prostoru náměstí jsou určena pro potřeby návštěvníků navrhovaných resp. rekonstruovaných objektů kaple a obecního domu. Z důvodu zvýšení bezpečnosti průjezdu a příjezdu k náměstí je dále ve směru na Dolní Břežany navržena oprava pravé krajnice a asfaltových vrstev přílehlého jízdního pruhu vozovky v délce cca 50m. Z hlediska materiálů a konstrukcí komunikací je v návrhu uvažováno s použitím především žulových prvků. Výjimku tvoří pouze pojízdná hlavní komunikace ve směru Dolní Břežany - Cholutice, která je uvažována s asfaltovým povrchem. Vedlejší komunikace - ul. Branišovská ve směru Komořany, krátký úsek ul. Keltská a povrch autobusových zastávek je navržen s povrchem ze žulové dlažby 160/160/160-250, vyhrazená komunikace pro autobusovou dopravu ze žulové kostky štípané 120/120/120, ostatní pojízdné a pochozí plochy s povrchem ze žulové drobné kostky řežané 100/100/100. Obrubníky budou použity žulové, silniční š. 0,25m, chodníkové š. 0,10m. S rekonstrukcí celého náměstí souvisí i dopravněinženýrská opatření, u nichž lze očekávat složitější podmínky zejména v souvislosti s potřebou zachování autobusového provozu po celou dobu probíhající rekonstrukce náměstí. V případě požadavku regulátora hromadné dopravy na zachování možnosti otáčení autobusů v současné době končících v Točné bude potřeba nalézt náhradní zpevněnou plochu umožňující otáčení. V krajním případě bude možné otáčení autobusů zajistit až na okružní křižovatce v Dolních Břežanech. Při odhadu investičních nákladů na celkovou rekonstrukci nejsou v rámci objektu dopravněinženýrských opatření uvažovány tyto dodatečné náklady související se zajištěním náhradních tras autobusů pro potřeby jejich manipulace.

5. Doprava v klidu
Výpočet dopravy v klidu byl proveden dle ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací, kap. 14 - Dopravní plochy. Při výpočtu byl uplatněn koeficient stupně automobilizace $k_a = 1,25$ a koeficient redukce počtu stání $k_p = 1,00$.
BILANCE DOPRAVY V KLIDU DLE ČSN 73 6110

BILANCE DOPRAVY V KLIDU DLE ČSN 73 6110						
REVITALIZACE NÁVSI TOČNÁ				POČET STÁNÍ		
FUNKCE	JEDNOTKA		UKAZATEL ZÁKLADNÍHO POČTU STÁNÍ	ZÁKLADNÍ	KOEFIGIENTY REDUKCE	POŽADOVANÝ
	PLOCHA PRO VĚŘENOST [m²]	POČET SEDADEL				
OBECNÍ DŮM (galerie, muzeum)	237,7		1 stání / 50 m²	4,75	1,25 x 1,00	6
KAPLE (kostel, fara)		9	1 stání / 8 sedadel	1,12	1,25 x 1,00	2
CELKEM						8

Potřebný počet 8 parkovacích stání bude plně uspokojen v rámci navržených parkovacích ploch v ul. Keltská (4 kolmá stání) a na zvýšené ploše ve východní části náměstí (4 podélná stání). Jedno z navržených parkovacích stání je svými rozměry uzpůsobeno pro parkování vozidel přepravujících osoby těžce pohybové postižené. Všechna tato navrhovaná parkovací stání slouží výhradně pro potřeby návštěvníků objektu kaple resp. obecního domu.