

# Rekonstrukce místní komunikace Bratrská v Bystřici nad Pernštejnem



Ing. Petr Novotný, Ph.D., MBA  
Ateliér malých okružních křižovatek  
Pardubice

Článek popisuje moderní rekonstrukci místní komunikace. Díky invenčnímu dopravně-inženýrskému návrhu, osvěcenému investorovi a odborně zdatnému zhotoviteli vznikla místní komunikace na evropské úrovni.

[Klíčová slova: dlažba, kulatý obrubník, nárožní prvky, zklidněná komunikace]

The article describes the up-to-date local road reconstruction. Thanks to inventively elaborated design, an enlightened client and efficient contractor the cooperation at an European level arose.

[Keywords: pavement, round kerb, corner elements, calmed road]

Když se snoubí invenční dopravně-inženýrský návrh s osvěceným investorem a odborně zdatným zhotovitelem, vznikne i v českých podmínkách prostor pro rekonstrukci místní komunikace na evropské úrovni. Podařilo se to v Bystřici nad Pernštejnem v ulici Bratrské.

## POPIS LOKALITY A VSTUPNÍCH PODMÍNEK PROJEKTU

Tato ulice se nachází v údolní nivě řeky Bystřice v centrální části města (250 m od Masarykova náměstí). Dopravní zatížení je minimální, funkce je jednoznačně obslužná pro přilehlé nemovitosti a provozovny.

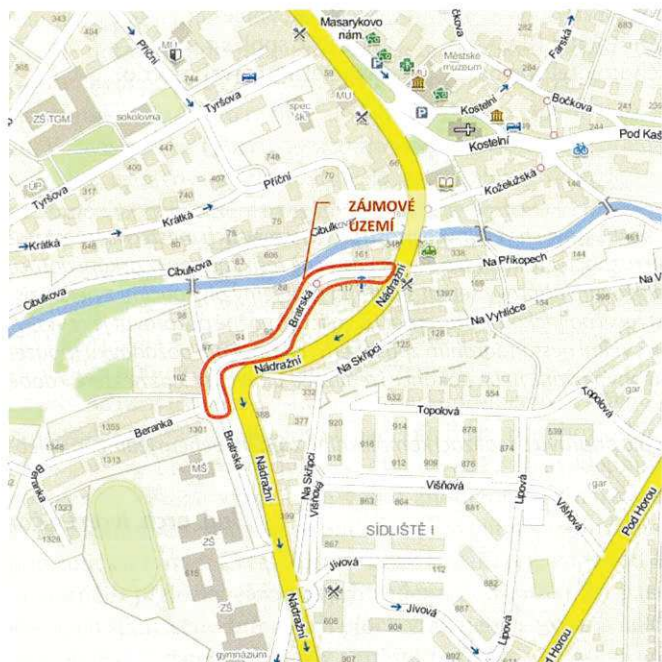
Protože je souběžná ulice Nádražní jednosměrná směrem z centra, je reálné nebezpečí, že by docházelo k závleku nežádoucí dopravy z ulic Pod Horou a Pod Kaštany.

Koncepce dopravně inženýrského návrhu vycházela z těchto funkcí rekonstruované ulice.

Další vstupní podmínky, které se promítly do návrhu, jsou:

- obtížné sklonové poměry v jižní části ulice,

- potřeba strojní zimní údržby včetně odhrnování sněhu z chodníků,
- ulice je na pěší trase studentů škol,
- stávající vozovka byla ze žulové kostky drobné – historicky se jednalo o úvozovou cestu, která byla v minulém století vydlážděna.



Obr. 1 Mapa širších vztahů



Obr. 2 Charakter původního stavu – vozovka na hranici životnosti, přidružený dopravní prostor neuspořádaný, zdrojem znečištění krytu a odvodňovacího systému



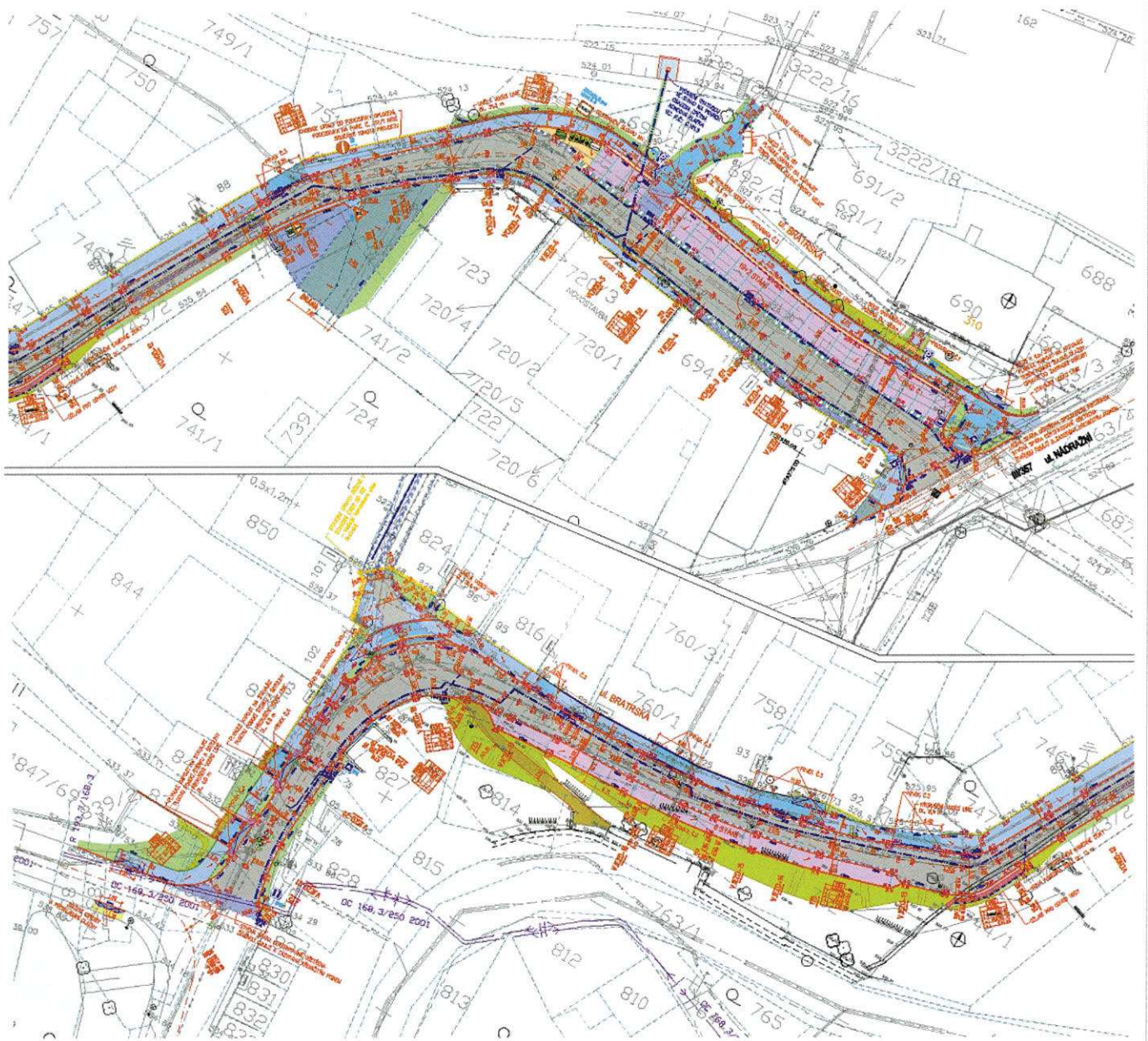
Obr. 3 Špatné výškové řešení, dvojí obruba různého provedení, nesourodá dlažba



**Obr. 4** Úzká vozovka bez rozšíření v obloucích, bez chodníků, parkovacích stání



**Obr. 5** Vzor úpravy vedlejší ulice – „dar“ z období budování světlyků



**Obr. 6** NOVÉ ŘEŠENÍ - Situace

## PRINCIPY NOVÉHO NÁVRHU

Úkolem zadání bylo vytvořit funkční zklidněnou komunikaci s komfortním vedením pěší dopravy a dostatečnou kapacitou parkování. Dostatečně trvanlivou i vzhledem k tvrdším zimním podmínkám (nadm. výška kolem 530 m n.m.) a vzhledem k blízkosti centra i dostatečně atraktivní a důstojnou po stránce estetické.



Obr. 7 Celkový pohled – střední část



Obr. 8 Modernizovaný uliční prostor – chodník, jízdní pruh, parkovací pruh



Obr. 9 Dva odlišné konce místa pro přecházení – vpravo typický s nevhledně „polámanou“ obrubou

Základem, na kterém se staví, je kvalitní odvodnění zemní pláně a návrh konstrukce vozovky, odpovídající dopravnímu zatížení a klimatickým podmínkám.

Dopravní plochy mají, dle svého účelu, jiné materiálové provedení povrchu. Plochy určené primárně pro jízdu vozidel jsou živičné, plochy pro dopravu v klidu a manipulační jsou



Obr. 10 Detail řešení snížené obruby u vyhrazeného stání



Obr. 11 Detail snížení obruby u samostatného sjezdu



Obr. 12 Detail nárožního kamene a vjezdů, užívaných zemědělskou technikou



**Obr. 13** Aplikace vodící línie umožní strojní úklid sněhu bez poškození obruby a odvodnění chodníku přirozeně do zeleně



**Obr. 14** Detail nárožní obruby u „odrazného“ proužku



**Obr. 15** Detail poctivé pokládky dlažby. Dělicí a opěrné prvky jsou lemovány řádkou kostek do betonu



**Obr. 16** Kamenná zárubní zeď

s povrchem z kostky drobné a chodníky jsou s povrchem z mozaiky.

Prvkem, který výrazně odlišuje tuto realizaci od praxe obvyklé v ČR, je úprava změny podsádky obrub. Zde jsou navrženy obruby nárožní, které umožní vést chodník bez nepříjemných výškových nebo sklonových změn a zachovávají v maximální možné míře vodící a odraznou funkci obrubníků. Také estetické působení je výrazně příjemnější (viz obr. 9). U podélně snižované obruby překračuje podélný sklon povolenou hodnotu 12 % a znamená vytvoření nebezpečného místa na chodníku.

Změna příčného sklonu se odehrává v prostoru bezpečnostního odstupu mimo pochozí plochu. Čtvrtkruhové nárožní prvky jsou dostatečně masivní a stabilní, aby vydržely možné zvýšené namáhání, zároveň tvoří i výrazný výtvarný prvek.

Velká pozornost je věnována opatřením pro nevidomé a slabozraké (viz obr. 13) a technickému provedení detailů (obr. 14, 15).

## Lektorský posudek

*Rekonstrukce ulice Bratrské v Bystřici nad Pernštejnem překvapí precizním řemeslným zpracováním i užitím inovativních prvků. Zejména zaujme řešení s nárožními obrubami, které vytváří nájezdy k pozemkům v rámci bezpečnostního odstupu a zachovává stálou výši pochozí plochy chodníků. Jde o obrovský kontrast s dnes doslova „hromadně vyráběným“ defektním řešením s podélně snižovanou obrubou, čímž při velké frekvenci*

Celkový charakter lokality výborně dotvoří zárubní zeď, provedená z přírodního kyklopského zdiva.

## ZÁVĚR

Rekonstruovaná ulice reprezentuje špičková řešení pro místní obslužné komunikace a mohla by se stát standardem pro podobné lokality v ČR. Možné vyšší investiční náklady se bohatě vrátí na nižších nákladech na údržbu a minimálně dvojnásobnou životností stavby. Se stejným přístupem (a stejnou realizační firmou) byly v letech 1998–2002 zrekonstruovány místní komunikace v Rybitví. I když je zde použita betonová dlažba, komunikace fungují bez vad a kromě „patiny“ betonových prvků na stavbě není znát její věk a bez závad a větší údržby slouží uživatelům.

Investor: Město Bystřice nad Pernštejnem  
 Projektant: Ateliér malých okružních křižovatek  
 Ing. Petra Novotného, Ph.D.  
 Realizace: DLAŽBA Vysoké Mýto s.r.o.

sjezdů chodník připomíná spíše velblouda či housenkovou dráhu. Jeho funkčnost i bezpečnost pak prudce klesají, o odpudivém vzhledu ulice nemluvě. Byť myšlenkově není realizace nájezdu v rámci bezpečnostního odstupu „horkou novinkou“ – v minulosti bylo běžné (viz dosud provozovaná řešení ze 70–80. let), že se systematicky zachovával chodník stejné výšky a sjezdy na pozemky byly běžně řešeny sklopeným prefabrikovaným obrubníkem (chodník „pendlující nahoru dolů“ by dříve sotva koho napadnul). Je záslužné, že toto řešení v technicky i esteticky zdokonalené podobě „objevujeme“ opět a jeho propagace je žádoucí.

Lze se snad jen ptát (článek to nezmiňuje), jak byl zvolen dopravní režim ulice (v rámci žádoucího uplatňování zásady „jednoty stavby a provozu“). Zadáním bylo „vytvořit funkční zklidněnou komunikaci s komfortním vedením pěší dopravy“. Z této formulace se nabízí užití dopravního režimu obytné zóny, resp. sdílený prostor. Není tedy zřejmé, proč byly zachovány obrubníky a fakticky členění „vozovka-chodník“. Chodník v některých místech vychází jako úzký a málo funkční (viz obrázek 14), je tedy otázkou, zda je řešení pěší dopravy skutečně komfortní v celém úseku.

Celkově ovšem řešení zaujme špičkovou kvalitou zpracování a pokrokovými prvky, které mohou být příkladem pro ostatní města. Vyzdvihnout lze i užití kvalitních materiálů, především přírodního kamene. To přispívá k humanizaci řešení (přírodní materiály jsou obecně lépe vnímány a atmosféra ulice je příjemnější). V tomto smyslu může provedená rekonstrukce ulice Bratrské posloužit jako prezentační vzorová lokalita či vhodný cíl dopravně-inženýrských exkurzí.

**Ing. Pavel Skládáný, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.**



*Celkový pohled na první část ulice,  
snímek k článku „Rekonstrukce místní komunikace Bratrská v Bystřici nad Pernštejnem“*



*Detail ukončení chodníku,  
snímek k článku „Rekonstrukce místní komunikace Bratrská v Bystřici nad Pernštejnem“*