



IDEÁLNÍ MĚSTSKÉ KOMUNIKACE

C. výkresová a přílohová část  
technická zpráva-dopravní řešení

archivní číslo: 1203036b

**stupeň:**  
DUR

datum: březen 2012

**objednal:**  
MěÚ Nejdek

**zpracoval:**  
ing. Martin Kohout  
Alena Kuželová

## NEJDEK

### CHODNÍK SMĚR POZORKA PODÉL II/220

Dopravní řešení

**seznam příloh**  
technická zpráva  
přehledná situace – 1  
situace – díl A – 1a  
situace – díl B – 1b  
situace – díl B – 1c  
vzorový řez – 2  
příčné řezy 1 – 5

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

### 1/ úvod a napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Nárůst intenzity motorové dopravy nutí města, z důvodů bezpečnosti, řešit fyzické oddělení pěší a motorové dopravy (například výstavbou chodníků) i na komunikacích mimo centrum, podél páteřních místních komunikací nebo tak, jako v tomto případě, i podél frekventovaných „výpadovek“, zejména podél krajských silnic.

V této PD je navržen pěší chodník podél krajské silnice II/220 a jednostranné nástupiště stávající autobusové zastávky v souladu s platnou legislativou.

Chodník navazuje na stávající již existující, který končí u odbočky k zimnímu stadionu. Nově bude prodloužen v délce cca 950 bm směrem k místní části Pozorka.

### 2/ vstupní podklady a řešení z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Podkladem pro návrh řešení byla katastrální mapa, polohopisné a výškopisné zaměření zájmového území, prohlídka v terénu a specifikace rozsahu řešení tlumočená zadavatelem.

Zájmové území se nachází na západním okraji centra města Nejdek.

V koordinační situaci jsou rovněž, z podkladů získaných od jednotlivých správců, orientačně zakresleny inženýrské sítě.

Řešený prostor kříží inženýrské sítě, napříč chodníkem prochází trasa kabelu Telefonica a nadzemní trasa NN a VN ČEZ Distribuce a.s. (v blízkosti chodníku vede v některých částech i podzemní trasa NN). Veřejné osvětlení je vedeno na betonových sloupech.

Návrh projektového řešení této dopravní části vychází z platných norem a předpisů. Mimo jiné je zde zohledněna i vyhláška č. 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Signální pás a varovné pásy budou ze slepecké dlažby (reliéfní kontrastní dlažba) provedeny v souladu s touto vyhláškou, v šířkách a místech dle situace (signální pás š. 0,8 m, varovný pás 0,4 m).

V prostoru mezi koncem označení Nejdku a začátkem označení Pozorky bude rychlost jízdy na krajské silnici omezena dopravním značením na 70 km/h.

### 3/ stručný popis řešení, jeho funkčnost a technické řešení

#### • obecně

Podél krajské silnice bude doplněn jednostranný pěší chodník tak, jak bylo zmíněno výše. Chodník je přisazen vně stávající vozovky, kterou pouze lemuje v linii konce asfaltového krytu, který bude pouze zaříznut do roviny (chodník neovlivňuje stávající šířku asfaltového jízdního pásu).

Odvodnění vozovky bude provedeno nově do kanalizace, která bude nahrazovat stávající otevřený silniční příkop podélného odvodnění.

Nově bude chodník doplněn i o veřejné osvětlení, které řeší jiný objekt této stavby.

- **technologie dopravy**

Z hlediska technologie motorové dopravy nedojde v dané lokalitě k žádné změně.

Z hlediska celkových dopravních vztahů naopak dojde k zásadní změně, pěší a motorová doprava bude jednoznačně fyzicky oddělena. Pro pěší to znamená, že se již nebudou muset krčit na straně vozovky a doufat, že je řidič auta nepřehlédne a nesrazí do příkopu. Zvýšení bezpečného pohybu pěších podél této krajské silnice jistě stojí za nemalou investici.

Navržený chodník je vzhledem k malé pěší intenzitě pouze jednopruhový a s pruhem dopravně bezpečnostního odstupu. Tato šířka je částečně i ovlivněna tím, že konfigurace terénu by neumožnila v přijatelných investičních nákladech realizovat chodník o volné šířce 2,0 m. Chodník by musel být na několika místech lemován zárubní zdí, musela by být odtěžena skála atd.

Dále pak by této šířce bránily i majetkové vztahy.

- **situační a výškové řešení**

Chodník lemuje jednostranně krajskou silnici druhé třídy II/220 v rozmezí jejího staničení cca 12,250 až 13,200 km.

Pěší chodník je navržen v sousedství vozovky (lemuje ji vně) této krajské silnice a je o jednotné šířce 1,5 m (0,75+0,5m).

Chodník je od komunikace oddělen silničním betonovým obrubníkem osazeným nastojato do betonu s boční opěrou z betonu, nadvýšeným 0,15 m nad komunikací, z rubové strany pak záhonovým obrubníkem nadvýšeným 0,06 m nad chodníkem (vodící linie).

Výškové řešení je zřejmé z přiložené situace a ze vzorového řezu, kde jsou obsaženy všechny potřebné výškové kóty. Chodník je v sousedství silnice nadvýšen o 0,15 m nad vozovku.

Pěší chodník bude na obou koncích bezbariérově ukončen, bezbariérově bude provedeno i křížení s vjezdy na sousední pozemky, s odbočujícími komunikacemi.

#### **4/ údaje o materiálech - vzorový řez, odvodnění, osvětlení a KTÚ**

- **vzorový řez**

Skladba jednotlivých nových konstrukcí pěších ploch bude upřesněna v dalším stupni. Projektant doporučuje bezprašný kryt s tím, že chodník bude proveden buď s krytem z dlažby a nebo s živičným krytem.

Nástupiště je nadvýšeno o 0,2 m, bude vydlážděno odlišnou barvou dlažby od okolních pěších zpevněných ploch, podél hrany nástupiště je úprava pro zrakově postižené osoby (kontrastní pás šířky 0,5 m).

- **odvodnění**

vozovky zůstane v principu zachováno. Bude gravitační, nově do kanalizace položené namísto původního silničního příkopu.

Srážková voda z chodníku steče do prostoru pod obrubníkem – do rigolu, který bude lemovat vozovku. Jelikož se pěší chodník nachází v místě současného příkopu silnice, tento bude zasypán. Nejdříve je ale nutno v jeho původním místě položit v nezámrzné hloubce dešťovou kanalizaci (min 0,8 m pod terénem), do které budou zaústěny přípojky od bočních uličních vpustí, které odvádí srážkovou vodu ze silnice i chodníku.

- **osvětlení**

Veřejné osvětlení řeší jiný objekt této stavby, částečně je zachováno i stávající.

## **5/ důsledky na životní prostředí a bezpečnost práce**

Z dopravního pohledu je dopravní systém jednoduchý a přehledný bez trvalého dopadu na životní prostředí.

Dočasný dopad na životní prostředí bude při provádění vlastních stavebních prací, kdy je nutno dodržovat základní předpisy a pravidla daná platnou legislativou.

Zejména prašnost a hlučnost je nutno omezit na minimum a zbytečně neobtěžovat okolí.

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší).

I při práci v ochranném pásmu je nutno dodržet podmínky stanovené jednotlivými správci těchto zařízení.

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze.

## **7/ závěr**

Tato výše zmíněná stavební úprava, bude vymezovat dopravní plochy v souladu s dnešními platnými normami, kde budou automobily i pěší bezpečněji využívat komunikační zpevněné plochy a současně i nástupiště stávající autobusové zastávky v souladu s platnou legislativou.

- **ostatní omezující podmínky**

Investor při předávání staveniště dodavateli písemně předá i veškeré inženýrské sítě nacházející se v zájmovém prostoru staveniště. Sítě je nutno vytýčit nejen polohově, ale i výškově.

Po pečlivém vytýčení budou, v případě potřeby a po dohodě se správci jednotlivých kabelových sítí, tyto uloženy do chráničky.

I při práci v ochranném pásmu je nutno dodržet podmínky stanovené jednotlivými správci těchto zařízení.

*Poklopy, mříže nebo zakrytí šachtic kanálů, šoupat, uzávěrů všech sítí nacházejících se v zájmovém prostoru budou, v případě potřeby, výškově vyrovnány a sladěny s novým krytem komunikací.*

**Seznam použitých norem:**

ČSN 736100	Názvosloví silničních komunikací
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na silnicích
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 3050	Zemní práce
ČSN 73 6056	Odstavné a parkovací plochy
ČSN 30 0026	Rozměry vozidel
ČSN 01 8020	Dopravní značky na pozemních komunikacích
ČSN 01 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN EN 12899	1 Stálé svislé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky,
ČSN EN 1436	Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení

**Platné zákony a jejich prováděcí vyhlášky, zejména:**

zákon č. 13/1997 Sb.	o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
Vyhláška č.104/1997Sb.	kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
Vyhláška č.398/2009Sb.	o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
zákon č. 361/2000 Sb.	o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
vyhláška č. 30/2001Sb.	kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
zákon č. 56/2001Sb.	o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a o změně zákona
vyhláška č. 341/2002Sb.	o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

**Technické průvodce:**

TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
TP 66	Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
TP 85	Zpomalovací prahy,
TP 100	Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 117	Zásady pro informační orientační značení na pozemních komunikacích
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích