

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

STUDIE

A.1 Identifikační údaje

A.1.1 Údaje o stavbě, studii stavby

a) název stavby

**„ Chodníky, odstavná parkovací stání ,
přechody pro chodce, řešení autobusových
zastávek, doplnění dopravního značení a
dopravních zařízení, obec Ledce “**

b) místo stavby

Obec Ledce , Kraj Středočeský, k.ú. Ledce u Kladna

c) předmět dokumentace (studie)

Předmětem studie je návrh tras pro pěší chodníků a jejich logické propojení, návrh odstavných ploch u nemovitostí podél silnice III/23637, návrh a úpravy autobusových zastávek a dále pak doplnění svislého a vodorovného značení , dopravních zařízení (zde pouze dopravních zrcadel) a návrh přechodů pro chodce a míst pro přecházení .

A.1.2 Údaje o stavebníkovi

a) jméno , příjmení a místo trvalého pobytu (fyzická osoba) - **ne**

b) jméno , příjmení , obchodní firma, IČ, místo podnikání (fyzická osoba podnikající, pokud záměr souvisí s její podnikatelskou činností - **ne**

c) obchodní firma nebo název, identifikační číslo osoby , adresa sídla (právnícká osoba)

Název: **Obec Ledce**

Adresa: **Ledce 17, 273 05, pošta Smečno**

IČO : **00 234 591**

A1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace (studie)

jméno a příjmení , obchodní firma IČO , místo podnikání

Ing. Pavel Adamec

Sádecká 62

43801 Holedeč

IČO 445 38 413

A.2 Seznam vstupních podkladů

- zákres do kopie KM
- požadavky stavebníka
- kopie KM
- geodetické zaměření

A.3 Stručný technický popis

Chodníky, přechody pro chodce a místa pro přecházení.

Chodníky podél silnice III/23637 jsou stávající. Některé jsou nově vybudované a některé jsou ve špatném technickém stavu a některé slouží jako odstavné plochy pro občany, vlastníky nemovitostí podél silnice.

Součástí studie je návrh stavebních úprav stávajících chodníků, včetně sjezdů k nemovitostem a včetně řešení právě odstavných ploch u nemovitostí. Studie dále řeší návrh nových tras chodníků tak, aby chodníky v celém řešeném úseku průtahu na sebe navazovaly a zajistila se tak bezpečnost chodců při pohybu obcí.

Chodníky se přizpůsobují stávající zástavbě, ale jsou navrženy tak, aby minimální šířka bez vodící linie byla 1,5m + vodící linie. Vodící linii tvoří přilehlá zástavba a tam kde není, bude vytvořena umělá vodící linie, kterou tvoří záhonový obrubník 5/20, který má odraz 60 mm od nivelety přilehlé vodící linie. Chodníky budou se sklonem vždy k vozovce, nebo do zelených pásů, nikdy k přilehlé zástavbě. Příčný sklon chodníků bude maximálně 2% a podélný je dán stávajícími podélnými sklony vozovky, či stávajících (stavebně upravovaných chodníků)

Součástí propojení je samozřejmě návrh míst, kde je možné vybudovat přechody pro chodce, nebo místa pro přecházení. Celkem jsou v řešeném úseku navrženy dva přechody pro chodce a dvě místa pro přecházení – viz. Situace.

Přechody pro chodce a místa pro přecházení jsou navrženy šířky 3,0m, na obou stranách bude na chodníku proveden varovný pás šířky 400mm a signální pás šířky 800mm. U míst pro přecházení bude signální pás přerušen o 400mm mezi jím a varovným pásem. Přechody pro chodce a místa pro přecházení jsou navrženy v místech takových, kde šířka vozovky není větší než 7,0m (zde je max. Délka přechodu pro chodce 6,6m. U obou přechodů bude doplněno jejich osvětlení a ke stavebnímu řízení budou doloženy výpočty osvětlení těchto přechodů. Místa pro přecházení nemusí být nasvícena speciálním světlem, ale bylo by vhodné při realizaci tato místa doplnit o svítidla VO.

Parkovací stání a odstavná stání.

V zadání studie bylo také řešení, návrh odstavných ploch a parkovacích stání v maximální možné míře, neboť v současném stavu se parkuje „živelně“ na chodníku, nezpevněných plochách na vozovce, atd. Tedy studie řeší návrh odstavných a parkovacích stání v celém řešeném úseku, samozřejmě tam, kde je možné. Při příjezdu z východní strany do obce, jsou po obou stranách stávající chodníky, ale především na levé straně se na těchto plochách parkuje. Tyto chodníky jsou na soukromých pozemcích, ale studie neřeší majetkové poměry. Studie řeší bezpečnost chodců, motoristů a ostatních účastníků silničního provozu. Tedy na levé straně při východním vjezdu jsou navrženy pouze odstavné plochy a sjezdy a na pravé straně je navržen chodník v celé trase až po první křižovatku, také odstavné plochy a částečně zeleň. Na této straně jsou šířkové poměry příznivější pro toto řešení. Odstavné plochy budou min. šířky 2,0 m, sjezdy jsou šířky dle stávajících sjezdů. Princip tohoto řešení je v celé délce řešeného úseku, kde jsou ale navržena i kolmá parkovací stání, která budou délky 4,5 m, počítáno s přesahem vozidla a základní šířky 2,5 m, kdy krajní budou rozšířena na 2,75m.

Autobusové zastávky

V úseku se nachází 4 autobusové zastávky, které jsou umístěny na jízdním pruhu a zajíždí do obce kloubový autobus (18m) Dvě zastávky, směr Slaný, pravá strana, jsou již vybudovány včetně

hmatových prvků a odpovídá ČSN (zastávka směr Slaný – pravá strana). Stávající zastávka na protilehlé straně je tvořena vlastně jen označníkem, umístěna vstřícně. Z toho důvodu je navržena nová zastávka, resp. nástupní plocha - viz. Situace. Ta bude přístupná po novém chodníku a s protilehlým chodníkem propojena přechodem pro chodce.

Zastávka na návsi , směr Smečno (pravá strana) je také navržena nová , včetně hmatových prvků . Šířka nástupišť je navržena 2,0 (vzhledem k šířkovým poměrům) resp. 2,2m .

Dopravní značení a dopravní zařízení

V rámci studie je navrženo doplnění vodorovného i vodorovného dopravního značení tak, jak je zřejmé ze situací. To samé se týká dopravních zařízení, které se v tomto případě týkají pouze doplnění dopravních zrcadel. Umístění dopravních zrcadel bylo konzultováno s DI PČR a součástí studie bude vyjádření DI PČR k této studii.

Vypracoval : Ing. Pavel Adamec