


SO 01 - Místo pro přecházení  
SO 02 - Osvětlení místa pro přecházení  
SO 03 - Navazující chodník k sídlišti

REVIZE 02 - 03/2018

Vypracoval : Ing. Stanislav Melichar	 ATIKING s.r.o. Čechova 4 412 01 Litoměřice IČ: 26464314	
Zodpovědný projektant :Ivan Uherčík		
Místo stavby : Lovosice		
Investor : Město Lovosice, Školní 407/2, 410 30 Lovosice		
Název : Místo pro přecházení na silnici I/30 v Lovosicích		
Stavební část : Projektová dokumentace	Měřítko :	-
	s. dokumentace :	DPS
Obsah: Souhrnná technická zpráva	Číslo výkresu :	B



**a) zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů, a začlenění jejich výsledků do projektové dokumentace; stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně**

Staveništěm je silnice I/30 v blízkosti čerpací stanice BENZINA v Lovosicích a přilehlé plochy zeleně.

**b) technické řešení stavby s popisem jejího provedení, mechanické odolnosti a stability**

Projekt řeší výstavbu místa pro přecházení přes silnici I/30 v blízkosti čerpací stanice BENZINA v Lovosicích s navazujícím chodníkem směrem k sídlišti. Součástí místa pro přecházení bude jeho nové nasvětlení a dále návrh svislého a vodorovného dopravního značení.

Také je nutné vybudovat navazující chodník směrem k sídlišti v místě dnes vyšlapané pěšiny. V místech kolem přístupových chodníků u místa pro přecházení bude kolem nových obrubníků vysázen nový trávník.

Před stavbou je nutné provést přemístění nebo odstranění kamenů, které se nacházejí v místě plánovaných chodníkových ploch.

Blízko plánovaného místa pro přecházení je v současné době umístěno betonové svodidlo, jehož poloha bude před dokončením stavby upravena tak, aby plynule navazovalo na betonové obrubníky, které vymezují šířku jízdního pruhu v místě pro přecházení. Poslední betonové svodidlo bude náběhové tak, aby výškově navázalo na nový betonový obrubník ohraničující silnici I/30.

#### SO 01 – Místo pro přecházení

Součástí výstavby nového místa pro přecházení je střední dělicí ostrůvek o šířce 2,5 m, délce 17,0 m. Rozšiřovací klíny před středním dělicím ostrůvkem jsou navrženy délky 10 m. Střední dělicí ostrůvek je v místě, která neslouží chodcům vydlážděn betonovou dlažbou.

Také je zde nutné vybudovat nástupní chodníkové plochy pro místo pro přecházení, které budou napojeny na stávající stezky, po kterých pěší chodí k tomuto frekventovanému místu a silnici I/30 v tomto místě dnes přecházejí. Navazující chodníky směrem k lesoparku Osmička a směrem k sídlišti v místě dnes vyšlapané pěšiny.

Obrubníky budou řešeny v místě pro přecházení s výškovou úpravou +2 cm oproti povrchu vozovky. Do vzdálenosti cca 5 m od místa pro přecházení budou obrubníky ohraničující silnici I/30 ve výšce 0,12 m nad úrovní vozovky z hlediska bezpečnosti chodců. Dále budou obrubníky ohraničující silnici I/30 postupně snižovány až do úrovně vozovky.

Šířka jízdních pruhů je v místě dělicího ostrůvku navržena 4,0 m. Šířka místa pro přecházení je 4,0 m.

V současné době je směrem od sídliště v zeleni vyšlapaná pěšina. V místě vyšlapané pěšiny je navržen nový chodník šířky 1,5 m. Chodník bude navazovat na místo pro přecházení. Příčný sklon chodníku je jednostranný 2 %. Podélný sklon chodníku bude kopírovat stávající terén, nesmí však přesáhnout sklon 8,33 %. V místě přejezdu k trafostanici bude provedena zesílená skladba komunikace – betonová dlažba tl. 80 mm.

Také je nutné napojit stávající komunikaci pro pěší z lesoparku Osmička na nově navržené místo pro přecházení. Chodníková plocha místa pro přecházení má varovný a signální pás. Signální pás je napojen na vodící linii, kterou tvoří betonový obrubník šířky 0,05 m, který je osazen tak, že tvoří vodící linii 0,06 m nad povrchem chodníku. Délka chodníkové plochy potřebné k napojení na komunikaci pro pěší z lesoparku Osmička má délku 18,15 m a šířku 4,0 m.

V místech kolem přístupových chodníků u místa pro přecházení bude kolem nových obrubníků vysázen nový trávník.

Skladebné prvky zpevněných ploch:

#### **Skladba povrchu komunikace – chodníkové plochy**

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD 2004).

Konstrukci tvoří:

Betonové dlažba	tl. 60 mm
Kladečské lože – DDK 4 -8	tl. 40 mm
Štěrkodrt' – ŠD 0 - 63	tl. 200 mm
Celkem	tl. 300 mm

### **Skladba povrchu komunikace – doasfaltování komunikace podél nových obrubníků**

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD 2004).  
Konstrukci tvoří:

- asfaltový beton ACO 11S PMB 25/55-60	tl.40mm,
- spojovací postřik modif. kationaktivní emulze	
- asfaltový beton ACL 22S PMB 25/55-60	tl. 80 mm
- spojovací postřik modif. kationaktivní emulze	
- asfaltový beton podkladní vrstva ACP 22	tl. 80 mm
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK	tl. 200 mm
- štěrkodrt'	tl. 250 mm

Celková tloušťka konstrukce komunikace je 650 mm

#### SO 02 – Osvětlení místa pro přecházení

Součástí místa pro přecházení bude jeho nové nasvětlení a dále návrh svislého a vodorovného dopravního značení.

Nasvětlení místa pro přecházení bude pomocí dvou lamp, které budou napojeny kabelem CYKY 5Cx 10 z lamp veřejného osvětlení, které jsou blízko místa pro přecházení.

Nasvětlení místa pro přecházení bude provedeno světelnými body, výška 6 m, výložník 2 m, světelný zdroj 250 W.

#### SO 03 – Navazující chodník k sídlišti

V současné době je směrem od sídliště v zeleni vyšlapaná pěšina. V místě vyšlapané pěšiny je navržen nový chodník šířky 1,5 m. Chodník bude navazovat na místo pro přecházení. Příčný sklon chodníku je jednostranný 2 %. Podélný sklon chodníku bude kopírovat stávající terén, nesmí však přesáhnout sklon 8,33 %. V místě přejezdu k trafostanici bude provedena zesílená skladba komunikace – betonová dlažba tl. 80 mm.

### **Skladba povrchu komunikace – chodník (SO 03)**

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD 2004).  
Konstrukci tvoří:

Betonová dlažba	tl. 60 mm
Kladečské lože – DDK 4 – 8	tl. 40 mm
Štěrkodrt' – ŠD 0 - 63	tl. 200 mm
celkem	tl. 300 mm

### **Skladba povrchu komunikace – zesílená skladba chodníkové plochy v místě přejezdu**

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD 2004).  
Konstrukci tvoří:

Betonové dlažba	tl. 80 mm
Kladečské lože – DDK 4 - 8	tl. 40 mm
Štěrkodrt' – ŠD 0 - 63	tl. 200 mm
Celkem	tl. 320 mm

Vodící linii pro osoby nevidomé a slabozraké tvoří v případě předkládané stavby linie přirozená – okraje budov a stavebních objektů – a linie umělá – převýšený obrubník. Jedná se o vnější obrubník umístěný na okraji vzdálenějším od komunikace.

Mezi osoby s omezenou schopností orientace patří osoby se zbytky zraku a osoby nevidomé, osoby neslyšící a hluchoslepé, dále také osoby pokročilého věku, děti do tří let a případně osoby s mentálním postižením. Problematika osob hluchých se řeší podrobněji například v oblasti hromadné dopravy.

Nevidomí a slabozrací nemohou k bezpečnému pohybu po exteriéru používat zrak, ten nahrazují jiné smysly – hmat a sluch. Nevidomí se pohybují v exteriéru pomocí (hmatové) techniky dlouhé bílé hole.

Z hlediska přístupnosti pro potřeby této cílové skupiny je nutné zajistit dostatek hmatných orientačních bodů a znaků. Zrakově postižení se pohybují podél tzv. vodící linie. Přírozenou vodící linií mohou být např. stěny budov, zídky, podezdívky plotů, obrubníky u trávníků (výška 0,06 m). Vodící linií nikdy nesmí být obrubník u vozovky! Při přerušení přirozené vodící linie v délce více než 8 m musí být zřízena tzv. umělá vodící linie.

Na vodící linie navazují tzv. signální pásy, které upozorňují na možné změny směru. Zrakově postiženému určují nový, přesný směr chůze např. při přecházení komunikace nebo při přístupu k místu nástupu do vozidel hromadné dopravy. Signální pás má šířku 0,8 – 1 m, délku minimálně 1,5 m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky. Nebezpečné nebo nepřístupné prostory (styk chodníku a jízdního pásu s obrubníkem nižším než 0,08 m – přechody, místa pro přecházení, výjezdy vedené přes chodník, např. u rodinných domků nebo ze dvorů u domovních bloků) musí být označeny tzv. varovným pásem. Varovný pás má šířku 0,4 m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky. Vedení a šířka signálních a varovných pásů se řídí ustanoveními vyhlášky č. 398/2009 Sb. Materiál použitý pro hmatové úpravy (signální a varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06.

Místa pro přecházení musí být řešena následujícím způsobem:

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem, ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní. Šířka varovného pásu je 0,4 m. Nevidomí a slabozrací jsou od vodící linie navedeni k varovnému pásu a tím pádem okraji vozovky signálním pásem šířky 0,8 m. Signální pás je od varovného pásu odsazen o 0,3 – 0,5 m.

Sklony rampy odpovídají vyhlášce 398/2009 Sb., obrubník má správnou výšku 0,02 m.

Vstupy do vozovky musí být řešeny následujícím způsobem:

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem, ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní. Šířka varovného pásu je 0,4 m.

Sklony rampy odpovídají vyhlášce 398/2009 Sb., obrubník má správnou výšku 0,02 m.

### **c) napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu**

- Zpevněné plochy jsou napojeny na stávající komunikace v okolí
- Nově navržené nasvětlení místa pro přecházení je napojeno na stávající lampy VO v okolí.

### **d) vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí**

Přístup na stavbu bude umožněn z okolních zpevněných ploch, které budou sloužit jako vybavení staveniště a pro skládku materiálu stavby, které určí investor stavby.

Stavbou dojde k omezení dopravy na silnici I/30, v blízkosti čerpací stanice BENZINA v Lovosicích.

### **e) řešení požadavků na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby**

Bezpečnost při užívání je řešena pravidly silničního provozu. Stavba je navržena tak, aby vyhověla požadavkům pro pohyb osob s omezenou schopností orientace a pohybu.

### **f) zásady řešení bezbariérového užívání – přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Mezi osoby s omezenou schopností orientace patří osoby se zbytky zraku a osoby nevidomé, osoby neslyšící a hluchoslepé, dále také osoby pokročilého věku, děti do tří let a případně osoby s mentálním postižením. Problematika osob hluchých se řeší podrobněji například v oblasti hromadné dopravy.

Nevidomí a slabozrací nemohou k bezpečnému pohybu po exteriéru používat zrak, ten nahrazují jiné smysly – hmat a sluch. Nevidomí se pohybují v exteriéru pomocí (hmatové) techniky dlouhé bílé hole.

Z hlediska přístupnosti pro potřeby této cílové skupiny je nutné zajistit dostatek hmatných orientačních bodů a znaků. Zrakově postižení se pohybují podél tzv. vodící linie. Přírozenou vodící linií mohou být např. stěny budov, zídky, podezdívky plotů, obrubníky u trávníků (výška 0,06 m). Vodící linií nikdy nesmí být obrubník u vozovky! Při přerušení přirozené vodící linie v délce více než 8 m musí být zřízena tzv. umělá vodící linie.

Na vodící linie navazují tzv. signální pásy, které upozorňují na možné změny směru. Zrakově postiženému určují nový, přesný směr chůze např. při přecházení komunikace nebo při přístupu k místu nástupu do vozidel hromadné dopravy. Signální pás má šířku 0,8 – 1 m, délku minimálně 1,5 m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky. Nebezpečné nebo nepřístupné prostory (styk chodníku a jízdního pásu s obrubníkem nižším než 0,08 m – přechody, místa pro přecházení, výjezdy vedené přes chodník, např. u rodinných domků nebo ze dvorů u domovních bloků) musí být označeny tzv. varovným pásem. Varovný pás má šířku 0,4 m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky. Vedení a šířka signálních a varovných pásů se řídí ustanoveními vyhlášky č. 398/2009 Sb. Materiál použitý pro hmatové úpravy (signální a varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06.

Místa pro přecházení musí být řešena následujícím způsobem:

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem, ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní. Šířka varovného pásu je 0,4 m. Nevidomí a slabozrací jsou od vodící linie navedeni k varovnému pásu a tím pádem okraji vozovky signálním pásem šířky 0,8 m. Signální pás je od varovného pásu odsazen o 0,3 – 0,5 m.

Sklony rampy odpovídají vyhlášce 398/2009 Sb., obrubník má správnou výšku 0,02 m.

Vstupy do vozovky musí být řešeny následujícím způsobem:

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem, ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní. Šířka varovného pásu je 0,4 m.

Sklony rampy odpovídají vyhlášce 398/2009 Sb., obrubník má správnou výšku 0,02 m.

## **g) podklady pro vytyčení stavby**

Stavbu lze vytyčit na základě provedeného geodetického zaměření v oblasti. Projekt je vypracován v souřadném systému S-JTSK a Bpv.