


# MORAŠICE

## - III/3389 – PRŮTAH OBCÍ

### STUDIE

Zodp. projektant:	Profese:	Vypracovala:	Kontroloval:	<div><div>Atelier malých okružních křižovatek <b>Ing. Petra NOVOTNÉHO</b></div><div>Hlaváčova 179 530 02 Pardubice</div><div>Tel.: 466 531 827, 464 646 342 petr.novotny@ateliernok.eu</div></div>	
Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA	doprava	Ing. Anita Mittermayerová	Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA		
Umístění stavby: Morašice, Pardubický kraj				Číslo zakázky:	36/2/16
Objednatel: Správa a údržba silnic Pardubického kraje				Datum:	08/2018
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>				Číslo přílohy:	Č. kopie:
				<b>A1</b>	



## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	<b>MORAŠICE - III/3389 - PRŮTAH OBCÍ</b>	
Místo stavby:	Morašice	Kraj Pardubický
Příslušný stavební úřad	Stavební úřad Chvaletice	
Pozemky stavby	KÚ Morašice v Železných horách (792233)	

#### INVESTOR STAVBY

Firma/Obec	<b>SÚS PARDUBICKÉHO KRAJE</b>	
Sídlo	Doubravice 98, 533 53 Pardubice	
Kontaktní osoba	Ing. Jiří Synek	
IČ/DIČ	IČ: 00085031	DIČ: CZ00085031
Bankovní spojení	19-1206774399/0800 - Česká spořitelna a.s.	

Firma/Obec	<b>OBEC MORAŠICE</b>	
Sídlo	Morašice 59, 535 01 Přelouč	
Kontaktní osoba	Místostarosta: Ing. Zdeněk Šanda	Tel.: 725 426 460
IČ/DIČ	IČ: 00580678	DIČ: CZ00580678
Bankovní spojení		



## 1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	<b>STUDIE</b>
--------------------	---------------

### OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Firma/Obec	<b>SÚS PARDUBICKÉHO KRAJE</b>
Sídlo	Doubravice 98, 533 53 Pardubice
Kontaktní osoba	Ing. Jiří Synek
IČ/DIČ	IČ: 00085031                      DIČ: CZ00085031
Bankovní spojení	19-1206774399/0800 - Česká spořitelna a.s.

### ZHOTOVITEL DOKUMENTACE

Firma	<b>Ing. Petr Novotný, Ph.D.</b>
Sídlo kanceláře, web	Hlaváčova 179, 530 02 Pardubice, <a href="http://www.ateliermok.eu">www.ateliermok.eu</a>
Zodpovědný projektant	Ing. Petr Novotný, Ph.D., MBA, <a href="mailto:petr.novotny@ateliermok.eu">petr.novotny@ateliermok.eu</a> , tel. 603 877 187 Autorizován v oborech Dopravní stavby a Městské inženýrství (ČKAIT č. 0700876)
Dokumentaci vypracoval	Martin Novák, tel. 464 646 342
Fakturační adresa	nábř. Závodu Míru 2739, 530 02 Pardubice
IČ/DIČ	IČ: 15014886                      DIČ: CZ6408200304
Bankovní spojení	MONETA Money Bank, a.s. Pardubice, č. účtu 9778136-524/0600



## **OBSAH**

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje</b>	<b>2</b>
1.1	Identifikační údaje stavby	2
1.2	Identifikační údaje projektu	3
	<b>Obsah</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Všeobecně</b>	<b>5</b>
2.1	Lokalizace stavby	5
2.2	Výchozí podklady	5
<b>3</b>	<b>Stávající stav</b>	<b>6</b>
3.1	Širší vztahy	6
3.2	Důvody k rekonstrukci	6
3.3	Dopravní zatížení	7
3.4	Prostorové uspořádání, technické provedení	7
3.5	Silnice III/3389	8
3.6	Chodníky	8
<b>4</b>	<b>Dopravní řešení</b>	<b>8</b>
4.1	Celková koncepce návrhu řešené lokality	8
<b>5</b>	<b>Stavebně - technické řešení</b>	<b>9</b>
5.1	Všeobecně	9
5.2	Chodníky	9
5.3	Střední dělicí ostrůvek	9
5.4	Cyklistická doprava	10
5.5	SjezdY	10
<b>6</b>	<b>Odvodnění</b>	<b>10</b>
6.1	Zpevněných ploch	10
6.2	Zemní pláš	10
6.3	Kanalizace	11
6.4	Trativod	11
<b>7</b>	<b>Dopravní značení</b>	<b>11</b>
7.1	Svislé dopravní značení	11
7.2	Vodorovné dopravní značení	11
<b>8</b>	<b>Zeleň nízkého, středního a vysokého patra</b>	<b>11</b>
<b>9</b>	<b>Řešení zajištění přístupu a podmínek užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností orientace</b>	<b>11</b>
9.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	11
9.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením	11
9.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením	12
9.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek	12
9.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení	12
<b>10</b>	<b>Inženýrské sítě</b>	<b>12</b>
<b>11</b>	<b>Příprava území</b>	<b>12</b>
<b>12</b>	<b>Závěr</b>	<b>13</b>
12.1	Dopravně inženýrské vyhodnocení	13
12.2	Doporučení projektanta	13



## 2 VŠEOBECNĚ

Předmětem studie je návrh výstavby vjezdové brány a návrh rekonstrukce a vybudování chodníků v obci Morašice, Pardubický kraj.

Jedná se o úsek délky 960 m silnice III/3389 v km 1,300 00 – km 2,260 00 staničení dle celostátní sítě v průtahu obci.

Hlavním přínosem úpravy bude následující:

- snížení rychlosti některých projíždějících osobních vozidel
- snížení atraktivity úseku zejména pro průjezd nákladní dopravou
- napravení infrastruktury pro chodce – zvýšení komfortu a bezpečnosti pohybu chodců
- zlepšení rozhledových poměrů v křižovatkách
- zlepšení technického stavu krytů v řešených lokalitách

### 2.1 LOKALIZACE STAVBY

Stavba se celým svým rozsahem nachází na katastrálním území Morašice v Železných horách (792233).

### 2.2 VÝCHOZÍ PODKLADY

Pro zpracování studie byly využity následující podklady a literatura:

- 1) Geodetické zaměření lokality, poskytnuté firmou A. G. E. S. Engineering s. r. o. – náměstí Čs. legií 851, 530 02 Pardubice
- 2) Fotodokumentace
- 3) Pokyny objednatele
- 4) Bezpečnostní inspekce
- 5) Místní šetření ze dne 16. 7. 2016, 7. 10. 2016 a 23. 9. 2017
- 6) ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- 7) ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- 8) ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- 9) ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- 10) ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1. Navrhování zastávek
- 11) Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- 12) Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- 13) Vyhláška č. 317/2011 Sb. kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- 14) Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- 15) Vyhláška č. 84/2016 Sb., kterou se mění vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 16) Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- 17) TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- 18) TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- 19) TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- 20) TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi
- 21) TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací
- 22) TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- 23) Dopravní zařízení a výrobky pro užití na pozemních komunikacích, CDV Brno 2007

## 3 STÁVAJÍCÍ STAV

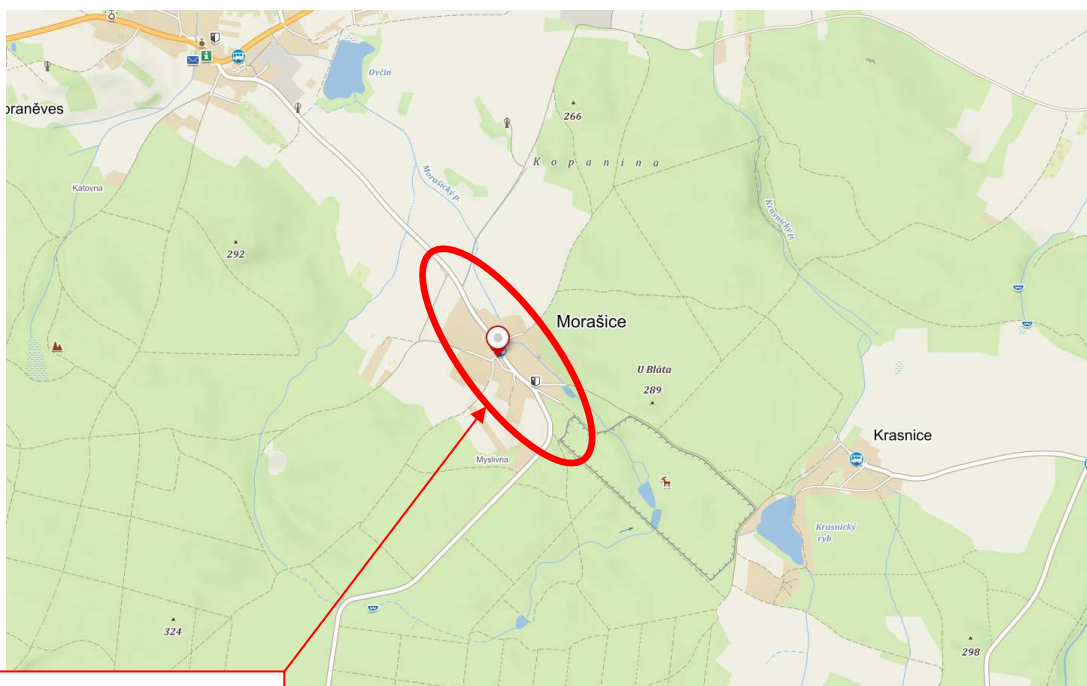
### 3.1 ŠIRŠÍ VZTAHY

Řešenou lokalitou je průtah silnice III/3389 obcí Morašice.

Silnice III/3389 začíná v obci Zdechovice na silnici I/2 a končí na silnici III/3384. Její celková délka je 3.920 m. Dopravní funkce je taková, že se obec Morašice napojuje na silniční síť, jednak v obci Zdechovice na silnici I. třídy a po síti silnic III. tříd jižním a západním směrem na silnici I/17 a II/338.

Z pohledu širších vztahů komunikace nespojuje žádné další obce se sítí vyšší kategorie, a proto by většina dopravy v Morašicích měla být zdrojová nebo cílová. Dokonce i veřejná hromadná doprava do obce zajíždí ve směru od Zdechovic.

Ve zpracovávaném úseku (komunikace v intravilánu) se v případě III/3389 jedná o sběrnou komunikaci vzhledem k dopravní síti obce



Obec Morašice  
Zájmové území

Obr. 1: Přehledná mapa (zdroj: www.mapy.cz)

### 3.2 DŮVODY K REKONSTRUKCI

- potřeba snížení rychlosti projíždějících aut ze směru Zdechovice
- snížení atraktivity úseku pro zbytnou, zejména nákladní dopravu.
- nedostatečné řešení komunikací pro chodce (chodníky, místa pro přecházení)
- nedostatečný rozhled při výjezdu z místních obslužných komunikací (a to i přes vyhovující rozhledová pole)
- nevyhovující řešení autobusové zastávky, zejména bezbariérovost.



### 3.3 DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ

Dopravní zatížení silnice III/3389 je zanedbatelné, úsek nebyl součástí sčítání intenzit dopravy z roku 2010 ani 2016.

Z nízkých intenzit plyne obecné riziko ojedinělých vozidel, pohybujících se rychlostí, která vysoce přesahuje reakční možnosti (očekávání, rozhledová pole) ostatních účastníků provozu. To vede k nebezpečí ojedinělých střetů s vážnými osobními následky.

Kapacita komunikace je vzhledem k intenzitě do 1000 voz/den dostatečná. Není ji třeba řešit ani u komunikace, ani křižovatek. Proto nebylo prováděno ani sčítání dopravy.

### 3.4 NEHODOVOSTI DLE STATISTIKY POLICIE ČR

Dopravní nehodovost na řešeném úseku v období 1. 6. 2013 – 31. 7. 2016, byla zjištěna v rámci zpracování BI geografického informačního systému (Jednotná dopravní vektorová mapa) na <http://www.pcr.jdvm.cz/pcr>.

Za období 1. 9. 2013 – 30. 9. 2016 se v zájmovém úseku nestala ani jedna nehoda. Při aktualizaci do května 2018 zde není žádná nehoda zaznamenána.

Lokalita není nehodová.

### 3.5 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Na směrovém vedení a šířkovém uspořádání komunikace a tvaru křižovatek je patrné, že síť místních komunikací vznikla přirozeným historickým vývojem bez územního plánování a dopravně inženýrského návrhu.

Celkové prostorové uspořádání dané lokality je zřejmé z Obr. 2 Přehledná Situace obce.



Obr. 2: Přehledná situace obce (zdroj:www.mapy.cz)



### 3.6 SILNICE III/3389 TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Stávající místní komunikace – průtah silnice III/3389 je provedena s krytem ze živice jako dvoupruhová, směrově nerozdělená s obousměrným provozem. Zpracováváný úsek je trasován buď v přímé, nebo ve velmi pozvolných obloucích.

Šířkové uspořádání se pohybuje od šířky 5,50 m ve volné krajině cca 200,00 m od začátku obce až po necelé 4,00 m v některých úsecích sevřené zástavby.

### 3.7 CHODNÍKY

Ve stávajícím stavu jsou chodníky nedostačující pro komfortní pohyb chodců. Jsou ve špatném technickém stavu nebo úplně chybí. Tato skutečnost vede k problémům s hrozícím rizikem střetu chodce s automobilem.

Zcela zde chybí bezbariérové úpravy pro handicapované osoby.

## 4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ – NOVÝ STAV

Studie „Morašice – III/3389 – průtah obcí“ řeší návrh úprav podél a na komunikaci III/3389.

### 4.1 CELKOVÁ KONCEPCE NÁVRHU ŘEŠENÉ LOKALITY

Předmětem studie je návrh středního dělicího ostrůvku na začátku obce Morašice pro zvýraznění začátku obce a pro zpomalení projíždějících vozidel do obce ze směru obce Zdechovice.

Návrh dále zahrnuje rekonstrukci stávajících a vybudování nových chodníků v obci Morašice.

Celková koncepce návrhu má přispět zejména k větší bezpečnosti chodců a plynulosti provozu. Návrh odstraňuje dopravně inženýrské vady a bezpečnostní rizika stávajícího uspořádání.

Do návrhu je zapracováno řešení zastávky autobusové dopravy ve středu obce.





## 5 STAVEBNĚ - TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 5.1 VŠEOBECNĚ

Studie navrhuje takové řešení úprav v obci, které zajišťují zvýšení bezpečnosti dopravy pro všechny účastníky dopravního provozu. Jedná se zejména o střední dělicí ostrůvek na začátku obce, který je určen ke zklidnění dopravy při příjezdu do obce. Další úpravy se týkají rekonstrukce stávajících a vybudování nových chodníků, které v současnosti nevyhovují požadavkům pro pěší dopravu. Studie také řeší rekonstrukci autobusové zastávky podél komunikace III/3389 a její navázání na komunikace pro pěší za účelem bezpečného odchodu cestujících z místa zastávky.

Šířkové uspořádání (jednotlivé parametry a kategorie komunikací) jsou zobrazeny v grafické části (v textu nejsou uvedeny).

### 5.2 CHODNÍKY

#### 5.2.1 Prostorové uspořádání

Chodník bude proveden v plné konstrukci.

Nově budované chodníkové plochy jsou patrné z příloh C2 – SITUACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ.

Šířka chodníku se pohybuje od 1,50 m po 3,10 m.

Základní příčný sklon navrženého chodníku je max. 2,0 % s ohledem na stávající poměry.

**Podélný sklon respektuje niveletu přilehlých vozovky.**

#### 5.2.2 Technické provedení

Povrch chodníků je navržen z betonové dlažby (200/100/60) s upnutím do opěrných prvků a do společného betonového lože s boční opěrou. V místech sjezdů a přechodových míst pro chodce bude použita reliéfní betonová dlažba (200/100/60) sloužící jako varovný pás.

#### 5.2.3 Konstrukce pochozích ploch

Konstrukce chodníku s povrchem dlážděným je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, návrhová úroveň porušení vozovky D2. Konstrukce je upravena dle místních podmínek.

##### KONSTRUKCE B1 – D2-D-1-CH-PIII

Zámková dlažba	60 mm	ČSN 73 61 31
Kladecí vrstva	30 mm	ČSN 73 61 26
Štěrkodrt' ŠDA	150 mm	ČSN 73 61 26
Celkem	240 mm	

##### KONSTRUKCE A2 – D2-D-1-VI-PII

Zámková dlažba	80 mm	ČSN 73 61 31
Kladecí vrstva	40 mm	ČSN 73 61 26
Štěrkodrt' ŠDA	200 mm	ČSN 73 61 26
Celkem	470 mm	

### 5.3 STŘEDNÍ DĚLÍČÍ OSTRŮVEK – VJEZDOVÁ BRÁNA

#### 5.3.1 Prostorové uspořádání

Předmětem tohoto stavebního objektu je návrh zvýraznění začátku obce Morašice ve směru od obce Zdechovice. Zvýraznění je provedeno vychýlením jízdního pruhu ve směru do obce. Vychýlení jízdního pruhu je na začátku i na konci staveních úprav navázáno na stávající komunikaci.

Jízdní pruhy středního dělicího ostrůvku jsou navrženy s asfaltovým povrchem viz konstrukce A1. Součástí stavebních úprav je i obnova živичného krytu na dvou přilehlých sjezdech komunikace III/3389



za účelem jejich napojení na nový stav.

### 5.3.2 Technické provedení

Celková délka stavebních úprav je 110 m.

Střední dělicí ostrůvek je navržen v délce 20,90 m a šířce 3,00 m. Představovat jej bude zeleň olemovaná kamennou silniční obrubou převýšenou o 0,15 m s žulovou dvoulinkou.

### 5.3.3 Konstrukce

Konstrukce jízdních pruhů nově zbudovaných v rámci středního dělicího ostrůvku jsou navrženy dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací, návrhová úroveň porušení vozovky D1. Konstrukce je upravena dle místních podmínek.

#### KONSTRUKCE A1 – D1-N-2-V-PIII

Odstranění stávající konstrukce

Asf. beton pro brusné vrstvy	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asf. beton pro podkladní vrstvy	70 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Infiltrační postřik	1,00 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Štěrkodrt' 0/32	200 mm	ČSN 73 6129
Štěrkodrt' 0/63	150 mm	ČSN 73 6129
Celkem	410 mm	

## 5.4 SAMOSTATNÉ SJEZDY

### 5.4.1 Prostorové uspořádání

Sjezdy jsou navrženy na místech stávajících vjezdů na soukromé pozemky. Základní šířka vjezdů se pohybuje v rozmezí 2,95 - 5,95 m. Navrhované vjezdy budou v co největší míře kopírovat sklony stávajících vjezdů.

### 5.4.2 Technické provedení

Sjezd je navržen ze zámkové dlažby tl. 0,8 m upnuté do kamenných obrub s podsádkou nájezdu +5 cm, se zaoblením obruby.

## 5.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Bude ponechána ve stávajícím stavu. Řešení je v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

## 6 ODVODNĚNÍ

Přesná specifikace odvodnění bude řešena v rámci vyššího stupně dokumentace.

### 6.1 ZPEVNĚNÉ PLOCHY

Odvodnění zpevněných ploch bude respektovat současný způsob likvidace srážkových vod. Srážkové vody budou ze zpevněných ploch odvedeny příčným a podélným sklonem do přilehlé zeleně nebo do uličních vpustí. Nově bude řešeno zejména odvodnění v místech nově zbudovaných ploch chodníků, odvodnění místní komunikace v místě středního dělicího ostrůvku – vjezdové brány a autobusové zastávky. K odvodnění bude užito stávající přilehlé zeleně a stávajících nebo nově vybudovaných UV napojených do stávající kanalizace. Podrobné řešení bude provedeno v dokumentaci pro stavební povolení.

### 6.2 ZEMNÍ PLÁN

Bude zachováno stávající odvodnění zemní pláň. Zemní pláň zpevněných ploch je ve sklonu 3,0 %.



## 6.3 KANALIZACE

Neřeší se.

## 6.4 TRATIVOD

Neřeší se.

# 7 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

## 7.1 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Návrh svislého dopravní značení je patrný z přílohy C2 SITUACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ.

### Rušené SDZ:

P1+E3a x1

### Stávající SDZ přesouváné do nové pozice:

IZ4a x1

IZ4b x1

A6a +B20a x2

P7 x1

IJ4b x1

P4+E2b x1

P6 x1

### Nové SDZ – doplňující stávající stav:

IS10c x1

C4a x2

Z4d x2

Z4a x1

P4 x2

P1+E2b+E3a x1

IP4b x1

B2 x1

P7 x2

P8 x2

P6 x2

Nevyhovující stávající dopravní značení bude vyměněno za nové.

## 7.2 VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v plastické úpravě a spočívá ve vyznačení podélné čáry souvislé V 1a (0,125), podélné čáry přerušované V 2b (3,0/1,5/0,125), vodící čáry V 4 (0,25) a V2b (1,5/1,5/0,25).

Značení autobusové zastávky bude provedeno vodorovným dopravním značením V 11a (0,25) i žlutými zkříženými čarami V 12b (0,25).

# 8 ZELEŇ NÍZKÉHO, STŘEDNÍHO A VYSOKÉHO PATRA

Do nově navržených (i stávajících) zelených ploch bude navrženo zatravnění (osetí luční travou). Zeleň středního a vysokého patra není navržena.

# 9 ŘEŠENÍ ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU A PODMÍNEK UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE

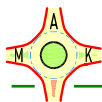
## 9.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Výškový rozdíl chodníků na přechodových místech je řešen silniční obrubou se sníženou podsádkou +2 cm a u chodníkových přejezdů / vjezdů podsádkou +5 cm.

Výškově bude návrh řešen až ve vyšších stupních PD, tím i maximální sklony pro osoby s omezenou schopností pohybu.

## 9.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Snížené obruby na přechodových místech jsou lemovány varovným pásem v šíři 0,40 m z reliéfní dlažby. V místě pro přecházení je na chodníku proveden signální pás v šíři 0,80 m, který bude navazovat na přirozenou vodící linii. Od varovného pásu bude u místa pro přecházení odsazen 0,40 m. Signální pás se umísťuje v prodloužení osy místa pro přecházení. V místech pro přecházení, která se nedají pro osoby se zrakovým



postižením posuzovat jako bezpečná, nebo tam, kde nelze dodržet délku, šířku, nebo odstup signálního pásu bude zřízen pouze varovný pás.

Podél nástupní hrany autobusové zastávky bude provedena vizuální úprava hrany šířky 0,30 m. Nevidomý bude do předních dveří autobusu naveden signálním pásem šířky 0,80 m, který bude ze slepecké dlažby barvy červené.

### **9.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM**

Neřeší se.

### **9.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK**

Nástupní hrana zastávky bude provedena z bezbariérové obruby výšky 0,20 m (bezbariérový přístup do vozidel). Bezpečnostní odstup široký 0,50 m bude tvořen hranou obrubníku (0,20 m) a vizuální úpravou hrany širokou 0,30 m (3 řady kontrastně barevné dlažby – červená).

### **9.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ**

Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 398/2009 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS. Nově navržené povrchy ploch určené pro pohyb chodců odpovídají podmínce protiskluznosti.

Nástupní hrana nástupiště bude provedena z bezbariérového obrubníku typu 400/370/1000, včetně příslušných přechodových dílců.

Pro zhotovení varovných a signálních pásu je navržena betonová dlažba pro nevidomé.

Všechny prvky musí zachovat po dobu životnosti svoji barevnou stálost.

## **10 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ**

Podrobné projekty případných přeložek a jejich rozsah budou upřesněny na základě vyjádření správců dotčených inženýrských sítí v dalších stupních dokumentace.

## **11 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ**

Před zahájením stavebních prací bude sejmuta ornice ze stávajících zelených ploch na hranici budoucích stavebních úprav a bude vybourána stávající konstrukce až na zemní pláň (bude upřesněno v dalším stupni PD).



## 12 ZÁVĚR

### 12.1 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ VYHODNOCENÍ

Studie řeší výstavbu středního dělicího ostrůvku na začátku obce Morašice pro zvýraznění začátku obce a zpomalení vozidel přijíždějících do obce ze směru obce Zdechovice.

Studie dále komplexně řeší rekonstrukci stávajících a návrh nových chodníků v obci Morašice. Návrh obsahuje i celkové řešení autobusové zastávky.

Celková koncepce návrhu má přispět zejména k větší bezpečnosti a plynulosti provozu. Návrh odstraňuje dopravně inženýrské vady stávajícího uspořádání.

### 12.2 PŘIPOMÍNKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY

Koncept dokumentace byl předložen těmto dotčeným orgánům:

- Obci Morašice
- SÚS Pardubického kraje
- Městskému úřadu Přelouč – odboru dopravy a silničního hospodářství
- Krajskému ředitelství Policie Pardubického kraje - dopravnímu inspektorátu Pardubice

Připomínky, které byly pro daný stupeň dokumentace relevantní (šířka mezi obrubami, zpřesnění svislého značení, rozhledové trojúhelníky na místech pro přecházení) byly do výkresů a textové části vkomponovány.

Další body (např. způsob uložení poklopů, šachet a uličních vpustí, bude řešen v dalším stupni dokumentace, kterým bude, dle vyjádření městského úřadu v Přelouči, dokumentace pro stavební povolení.

Koncepci použití jednopruhové obousměrné komunikace (zúžení vozovky ve prospěch rozšíření nebo vybudování nového chodníku, nikdo z dotčených orgánů nezpochybnil.

Tudíž studie splnila svůj účel a nastínila další směr projektových prací a dopravně inženýrských parametrů jednotlivých dopravních ploch.

Po realizaci těchto stavebních prvků dojde k úpravě návrhových prvků tak, aby především řidiči motorových vozidel projížděli obcí pomaleji a zbytná tranzitní doprava volila raději jinou trasu.

### 12.3 DOPORUČENÍ PROJEKTANTA

Tato dokumentace je pouze studie a nesmí být použita k realizaci stavby! Bude sloužit jako podklad pro projektové dokumentace vyšších stupňů.

Konzultace k projektu jsou možné na telefonních číslech uvedených v zápatí.

V Pardubicích, srpen 2018

Zpracovala: Ing. Anita Mittermayerová  
Kontroloval: Ing. Petr Novotný, Ph.D., MBA