

1 - Průvodní zpráva

1 - Identifikační údaje

1.1 - Údaje o stavbě

Název stavby: **Zvýšení bezpečnosti na silnici I/38
v intravilánu obce Oseček**

Katastrální území: **Oseček, číslo k.ú. 712 744**

Místo stavby: **Oseček, okres Nymburk**

Kraj: **Středočeský**

Charakter stavby: **nová stavba, trvalá**

1.2 - Údaje o objednateli

Investor: **Obec OSEČEK
Oseček 37
289 41 Oseček
IČ: 00 876 046**

1.3 - Údaje o zhotoviteli dokumentace

Vypracoval: **Ing. Miroslav Ondrák
Bahno 8, 284 01 Kutná Hora
IČ: 641 75 367**

Datum: **listopad 2019**

Číslo zakázky: **015/2019**

Stupeň: **studie**

2. Stávající stav

Jedná se průjezdní úsek silnice I. třídy číslo 38 obcí Oseček v silničním kilometru 72,935 – 73,300 tj. v délce cca 365 m, dle Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 jde o silnici kategorie S11,5 (2+1)/80 (ŘSD ČR, červen 2010). Nejvyšší dovolená rychlost je 50 km/h.

Intenzita dopravy – dle sčítání dopravy z roku 2016 sčítací úsek 1-1720 roční průměr denních intenzit (RPDI) dopravy **8.488** vozidel za den pro všechny dny, RPDI pro pracovní den (po – pá) je **9.281** vozidel/den - viz příloha zprávy. Dle TP 225 - Prognóza intenzit automobilové dopravy, II. vydání, 2012 - výhled do roku 2040 (koeficient vývoje intenzit dopravy do roku 2040), výhledový RPDI pro pracovní den – 12.595 voz/den.

Vzhledem na délku průjezdního úseku, směrové a sklonové poměry vozovky je v obci často **překračovaná nejvyšší dovolená rychlost** a to zejména v době nižší intenzity dopravy, kdy není doprava zpomalovaná jízdou ve víceméně souvislé koloně.

S ohledem na intenzitu dopravy je **zásadnější a nebezpečnější** značně problematické překonávání vozovky pro chodce, zejména pro školáky a seniory v prostoru mezi autobusovými zastávkami.

3. Navrhovaná řešení

V rámci zpracovávané studie byly prověřovány dvě navrhované varianty:

první variantou V1 je zřízení přechodu se světelnou signalizací (semaforem) ovládaným tlačítkem; tato varianta byla prověřovaná ve dvou alternativách, každá pak ve dvou verzích:

V1a – zachování přechodu pro chodce ve stávající poloze doplněný semaforem s ovládacím tlačítkem, zastávkový záliv ve směru do Kolína oddělený od vozovky silnice I/38 nově navrženým ostrůvkem, tato úprava vyžaduje prostorovou úpravu chodníku a zastávkového zálivu ve směru do Poděbrad což by si vyžádalo zrušení dvou stávajících parkovacích míst u motorestu, zásadním **nedostatkem** této varianty je absence navazujících chodníkových plocha směrem do vsi – chodník od zastávky končí v prostoru parkoviště. S ohledem na stávající prostorové poměry není možné nové chodníkové plochy navrhnout bez zásadního omezení parkovacích ploch. Z tohoto důvodu se tato varianta jeví jako **NEVYHOVUJÍCÍ**;

Pro potřeby napájení semaforu a osvětlení přechodu bude nutné zřídit nové přípojné místo s rozvaděčem a napájecí vedení v celkové délce cca 70 m.

V1b - 1 – zřízení přechodu pro chodce se světelnou signalizací (semaforem) ovládaným tlačítkem v odsunutě poloze směrem ke křižovatce silnice I/38 a místní komunikace směrem do obce. V této variantě je navrženo vybudování nového nástupního prostoru autobusové zastávky ve směru do Kolína na který bude navazovat chodník směrem ke stávající trafostanici, do prostoru křižovatky silnice I/38 a účelové komunikace. V tomto prostoru je navrženo zřízení nového přechodu pro chodce doplněného světelnou signalizací – semaforem ovládaným chodci prostřednictvím tlačítka. Přecházející chodci budou mít možnost zastavit dopravu a bezpečně přejít vozovku. Dopad na plynulost dopravy lze hodnotit jako zanedbatelný, neboť frekvence chodců je malá, přičemž bude zásadně zvýšena bezpečnost přecházejících osob.

Směrem k obci, u motelu, bude přechod navazovat na nově navržený chodník v prostoru

parkoviště. Z toho důvodu bude jedno parkovací místo zrušeno a zbylá mísa vlevo od chodníku budou posunuta. Parkovací místa lze rozšířit o dvě stání směrem ke stávající zastávce – viz situace. S ohledem na stávající podobu veřejného prostranství – návsi je ukončení chodníku navrženo u stávajícího schodiště vchodu do motelu.

Pro potřeby napájení semaforu a osvětlení přechodu bude nutné zřídit nové přípojné místo s rozvaděčem a napájecí vedení v celkové délce cca 20 m.

V1b - 2 – vhodným řešením pro zvýšení bezpečnosti chodců je rozšíření předchozí varianty o zřízení nástupiště i pro autobusy ze směru od Kolína a propojení chodníkem, který bude navazovat na nově navržený chodník id přechodu pro chodce

Alternativami řešení obou variant (V1b – 1 a V1b – 2) pak je možnost posunutí autobusové zastávky pro směr od Poděbrad blíže k nově navrženému přechodu pro chodce. Rozsah úprav je pak limitován pouze investiční náročností. Posunutím autobusové zastávky dojde k rozšíření zpevněné plochy, která navazuje na zastávkový záliv a kterou je pak možné využít pro podélné parkování vozidel hostů motorestu.

druhou variantou V2 je úsekové měření v obci. Kontrolní kamery umístěné na obou stranách obce . průjezdný úsek délky cca 365 m, doba průjezdu při maximální povolené rychlosti 50 km/h je cca 26,3 s.

třetí variantou V3 je vybudování vjezdových ostrůvků s příčně vychýlenou osou vjezdového pruhu do obce. Vzhledem k tomu, že tato úprava by si vyžádala zábory soukromých pozemků a následné majetkové vyrovnání a pro velkou investiční zátěž (vybudování jednoho ostrůvku vyžaduje náklad okolo 2 – 2,5 mil Kč) nebyla tato varianta dále podrobně rozpracovávána.



4. Související úpravy

Výstavbou nového přechodu pro chodce budou dotčeny:

- změna počtu parkovacích míst u motorestu
- úprava vodorovného dopravního značení parkovacích stání
- doplnění svislého dopravního značení
- podrobné řešení, úprava stávajícího značení i stanovení nového trvalého dopravního značení bude předmětem následujících stupňů projektové dokumentace

Orientační délky, výměry a plochy:

varianta V1a

- chodníkové plochy – betonová dlažba tl. 60 mm 95 m²
- dělicí ostrůvek 25 m²
- dvojitý semafor s výložníkem, tlačítkové ovládání, DZ IP6 2 ks
- nový rozvaděč elektro, kabelové vedení + protlak 15m´ 1 ks + 75 m´

varianta V1b – 1.a

- chodníkové plochy – betonová dlažba tl. 60 mm 170 m²
- dvojitý semafor s výložníkem, tlačítkové ovládání, DZ IP6 2 ks
- nový rozvaděč elektro, kabelové vedení 1 ks + 20 m´
- parkovací plochy – betonová dlažba tl. 80 mm nebo asfalt. 25 m²

varianta V1b – 1.b

- chodníkové plochy – betonová dlažba tl. 60 mm 145 m²
- dvojitý semafor s výložníkem, tlačítkové ovládání, DZ IP6 2 ks
- nový rozvaděč elektro, kabelové vedení 1 ks + 20 m´
- parkovací plochy – betonová dlažba tl. 80 mm nebo asfalt 25 m²

varianta V1b – 2.a

- chodníkové plochy – betonová dlažba tl. 60 mm 235 m²
- dvojitý semafor s výložníkem, tlačítkové ovládání, DZ IP6 2 ks
- nový rozvaděč elektro, kabelové vedení 1 ks + 20 m´
- parkovací plochy – betonová dlažba tl. 80 mm nebo asfalt..... 25 m²

varianta V1b – 2.b

- chodníkové plochy – betonová dlažba tl. 60 mm 185 m²
- rozšíření zastávkového zálivu – povrch živičný 50 m²
- dvojitý semafor s výložníkem, tlačítkové ovládání, DZ IP6 2 ks
- nový rozvaděč elektro, kabelové vedení 1 ks + 20 m´
- parkovací plochy – betonová dlažba tl. 80 mm nebo asfalt..... 25 m²

varianta V2

- kabelové vedení včetně protlaku pod vozovkou 310 m´
- měřicí zařízení vč. technologie, řízení a vyhodnocování

5. Podklady

- pochůzka po předmětné lokalitě za účasti zástupce investora
- Sčítání dopravy z roku 2016, sčítací úsek 1-1720, zdroj: informační server ŘSD ČR
- digitální mapa KN - DKM

6. Průzkumy, navazující PD, náklady

Pro potřeby vyhotovení studie nebyla realizované žádné průzkumy.

Následujícími stupni bude dokumentace pro územní rozhodnutí o umístění stavby (DUR) a poté dokumentace pro podání žádosti o vydání stavebního povolení (DSP). Na základě vyhlášky 405/2017 Sb., příloha č. 11 k vyhlášce je možné oba stupně spojit do dokumentace pro vydání společného povolení stavby (DUR + DSP).

Odhadované investiční náklady (orientační):

varianta V1a	nebyla oceňovaná
varianta V1b – 1.a - chodníky, přechod, semaforey	0,680 – 0,720 mil Kč
varianta V1b – 1.b - chodníky, přechod, semaforey	0,630 – 0,670 mil Kč
varianta V1b – 2.a - chodníky, přechod, semaforey	0,820 – 0,860 mil Kč
varianta V1b – 2.b - chodníky, přechod, semaforey	0,850 – 0,890 mil Kč
varianta V2 - úsekové měření	1,700 – 1,900 mil Kč
<i>Vjezdový ostrůvek z obou směrů (2x)</i>	<i>4,50 mil Kč</i>
<u>Přeložky a dodatečná ochrana inženýrských sítí, úprava území – sadové úpravy, zeleň</u>	

orientační ceny jsou uváděny bez DPH

7. SEZNAM PŘÍLOH

1. Průvodní zpráva
2. Přehledná situace
3. Situace V1a přechod
4. Situace V1b přechod (4.1, 4.2, 4.3, 4.4)
5. Situace V2 měření
6. Situace KN
7. Doklady



CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY 2016

Základní informace

Metodika

Základní výsledky

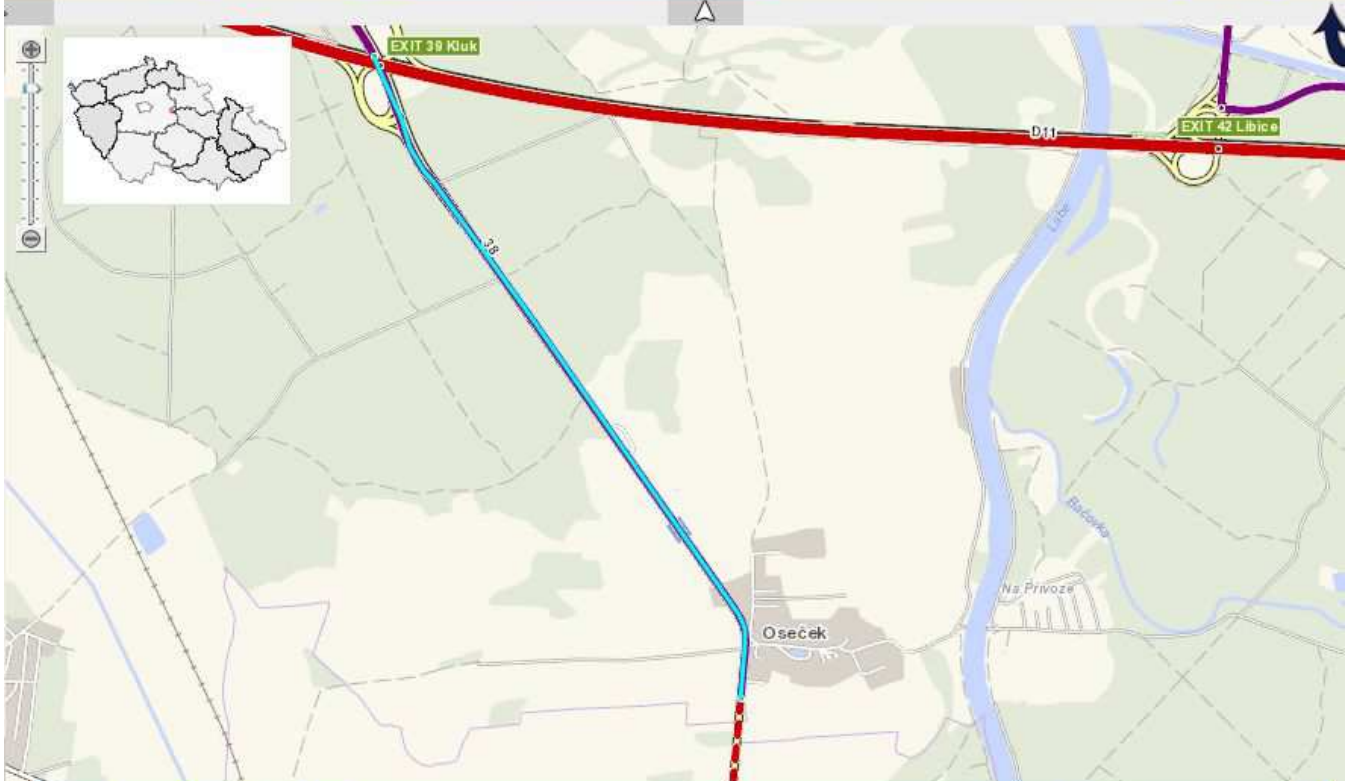
Podrobné výsledky

Interaktivní ma

Přehledová mapa

Oblast zájmu: rok: 2010 2016

Legenda mapy



Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-1720)

... význam zkratk

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny	voz/den	748	162	7	23	10	72	55	0	4	21	1 102	7 320	66	8 488			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		955	207	9	29	13	93	64	0	5	27	1 402	7 817	62	9 281			
RPDI - volné dny (mimo svátky)		229	50	2	7	3	18	33	0	1	6	349	6 077	77	6 503			
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												115	881				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												105	806				
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV		
Hodnota TNV	voz/den															498		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty													OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den												5 842	847	65	6 754		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den												1 078	69	12	1 159		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den												465	97	12	574		
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												1 197	121	34	14	9	1 375
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												1,13	0,98	1,15	65,35		
Intenzita cyklistické dopravy																C		
Cyklistická doprava	cyklo/den															32		