

Noza

archivní číslo: 1701003c

stupeň:
DSP

datum: leden 2017

objednal:
MěÚ Neratovice

zpracoval:
ing. Martin Kohout
Alena Kuželová

NERATOVICE
CHODNÍKY V ULICI BYŠKOVICKÁ
Dopravně-stavební řešení

seznam příloh
technická zpráva
situace - díl „A“ – 1A
situace - díl „B“ – 1B
situace - díl „C“ – 1C
charakteristické řezy – 2
řez přechodem pro chodce – 3
dopravní značení – DZ

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Předmětná místní komunikace ulice Byškovická prochází městem Neratovice ve směru jihozápad – severovýchod. Ulice Byškovická vybíhá ze západního okraje města Neratovice (propojuje ulice Pražská a Vojtěšská) a současně slouží i jako dopravní přivaděč od státní silnice I/9.

Nárůst intenzity dopravy nutí obecně obce, z důvodů bezpečnosti, řešit fyzické oddělení pěší a motorové dopravy. Řešením je jediné výstavba pěších chodníků. Nejinak je tomu i v tomto případě, kdy podél vozovky je nutno obnovit konstrukci stávajícího chodníku a hlavně najít řešení pro dostavbu chybějících částí pěšího chodníku tak, aby tento odpovídal současně platným normám (nášlapná výška, místa pro přecházení, chodníkové přejezdy atd.) a bylo možno jej využít uceleně.

Tato projektová dokumentace navrhuje rekonstrukci a dostavbu pěšího chodníku v části ulice Byškovická vymezené křižovatkami s ulicí Přímá na jedné straně, po křižovatku s ulicí Vojtěšská na straně druhé. I nadále se bude jednat o jednostranný pěší chodník, který je veden střídavě po jedné straně a cca po třetině řešené délky následně po druhé straně vozovky předmětné místní komunikace.

V rozhodující délce se jedná o rekonstrukci dožité konstrukce stávajícího pěšího chodníku. Novostavba je pouze na délku cca 60 m – jednak od místa přechodu pro chodce po vjezd do Nerudovy ulice a následně i na konci trasy v prostoru Vojtěšské ulice.

Stávající chodník je s živičným krytem.

Jelikož pěší chodník je jednostranný buď na jedné či druhé straně ulice, je nutno zřídit (a to nejen pro větší bezpečnost přecházejících přes vozovku) i přechod pro chodce v podobě bezbariérového propojení.

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 (dříve vyhláška č. 369/2001 Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 10.10.2001 „O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“).

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

2/ vstupní podklady a cíle řešení

Podkladem pro návrh řešení byla katastrální mapa, situační a výškopisné zaměření zájmového území a dále pak specifikace rozsahu řešení tlumočená zadavatelem.

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

Řešený prostor kříží trasy kabelů CETIN, ČEZ, plyn, VO, kanalizace a vodovod.

Prioritním cílem návrhu je zvýšení bezpečnosti v návaznosti na zlepšení podmínek pro pohyb pěších. V neposlední řadě se pak i obecně jedná o zvelebení této řešené části ulice Byškovická.

Jak bylo konstatováno výše, chodník je v řešeném území realizován podél místní komunikace jako jednostranný (po jedné a následně po druhé straně vozovky).

3/ stručný popis návrhu řešení

- **obecně**

Vymezením hranic v daném prostoru bude jednoznačně výškově oddělena pěší a automobilová doprava. Dále budou jednoznačně vymezena místa pro bezbariérové přecházení chodců (na základě požadavku „města“ budou nově příčně přes Byškovickou ulici zřízeny tři přechody pro chodce), což zajistí bezpečnější pohyb pěších a to nejen v podélném směru podél komunikace, ale zejména i v příčném směru.

- **technologie dopravy**

Z pohledu technologie dopravy zde nedojde k žádné zásadní změně. Změnou je pouze to, že doprava bude jednoznačně kanalizována z hlediska fyzického normového oddělení pěší (s nadvýšením chodníku o 0,1 m) a motorové dopravy.

Toto oddělení by mělo jednoznačně přispět ke zvýšení bezpečnosti a to jak z pohledu pěších, tak i řidičů vozidel motorové dopravy.

Nově se budou muset řidiči přizpůsobit nutnosti respektovat pěší na značených přechodech pro chodce.

- **situační a výškové řešení**

Ze situačního pohledu bude v této etapě řešen prostor podél místní komunikace v Byškovické ulici od křižovatky s ulicí Přímá až po křižovatku s ulicí Vojtěšská, přičemž tyto uzlové body jsou mimo řešený prostor.

Pěší chodník je rekonstruován převážně ve stávající šířce zpevnění, pouze úsek mezi vjezdem do Nerudovy ulice a zpětným napojením této ulice je sjednocen na šíři 2 m (Nerudova ulice je de facto slepou okružní ulicí se třemi dopravními napojeními na ulici Byškovickou).

Dostavba chybějící části pěšího chodníku je z prostorových důvodů pouze v šíři 1,5 m (je zde zachován stávající svah k sousedním parcelám s RD, navíc reálná intenzita pěších nevytváří potřebu chodníku o šíři 2,0 m).

Z výškového pohledu se na většině ploch nic nemění, dojde „pouze“ k jednoznačnému vymezení pěších a pojezdových ploch. Pěší chodníky jsou nově výškově nadvýšeny o klasickou nášlapnou výšku silničního obrubníku, tj. o 0,10 m.

Výjezdy na sousední pozemky na straně pěšího chodníku z nově vymezeného prostoru budou možné pouze v místech se stavební úpravou a s hranou vymezenou dle platné legislativy v podobě nájezdu na plochu chodníkového přejezdu. Ten bude nadvýšen o přejezdnou výšku 0,05 nad plochu vozovky. V příčném směru bude následně plynule přecházet z této vjezdové výšky do výškové úrovně stávajících ploch.

Veškeré změny výšek pěšího úseku budou řešeny bezbariérově s maximálním sklonem přechodového klínu v poměru 1:12, tj. cca 8,33%.

Chodník bude zároveň skloněn směrem k vozovce 2%. Princip odvodnění vozovky není dotčen a nemění se.

- **zemní práce a bourání konstrukcí**

Zemní práce budou minimální, omezují se prakticky pouze na sejmutí ornice a výkopy zeminy pro zpevněné konstrukce v místě nezpevněných ploch.

Při bourání konstrukcí budou odstraněny stávající konstrukce chodníků pro možnost realizace nových konstrukcí chodníků v místě stávajících ploch.

Konečné terénní úpravy zajistí dosypání a dorovnání rubových stran (za obrubníkem) zpevněných ploch. Narušený rostlý terén (výkopy, svahování) je nutno bezodkladně ozelenit, jediné tak lze zamezit zbytečnému splavování zeminy.

Zemina bude odvezena na místo dle určení investora, vybourané hmoty na skládku, živичné hmoty do recyklačního centra.

Plán (ostatně i jako další konstrukční vrstvy) je nutno pečlivě zhutnit.

4/ vodorový řez, odvodnění, osvětlení

- **vodorový řez**

Skladba jednotlivých nových konstrukcí je patrná z grafických příloh. Při realizaci nových konstrukcí vozovek nebo chodníků je nutno jak plán, tak i jednotlivé konstrukční vrstvy pečlivě hutnit.

Navržen je nově dlážděný betonový kryt pěších chodníků (tloušťka dlažby 0,06 m v barvě šedé). U vjezdových prahů je pak tloušťka dlažby 0,08 m (pozor, nutno provést v kontrastní barvě dlažby, hrana je pak doplněna o pruh varovného pásu provedeného ze slepecké dlažby a opět v odlišném kontrastním barevném provedení!).

Chodníky budou oproti přilehlé vozovce nadvýšeny o 0,10 m. Příčný sklon pourchu chodníku je 2% směrem k vozovce.

Chodník v místě přechodů pro chodce nebo v místech vyústění na stávající plochy bude bezbariérově přecházet do úrovně vozovky ve sklonu max. 1:12.

Rubová strana chodníku bude ohraničena zapuštěným záhonovým obrubníkem uloženým do betonu (vjezdy na sousední pozemky) nebo nadvýšeným o max. 0,06 m (dle konkrétních podmínek a z důvodů vymezení vodící linie, pouze v místech, kde není využito podezdívky oplocení).

Pokud se oplocení nebo podezdívky oplocení nepřimykají těsně k chodníku bude prostor mezi obrubníkem a podezdívkou uzavřen například betonovou dobetonávkou. Pokud se přimykají, bude spára zaplněna živичnou záplivkou.

U novostavby pěšího chodníku bude rubová strana ohraničena betonovou palisádou z důvodu většího výškového rozdílu navazujícího stávajícího terénu (tento navazuje svažité).

Stávající vjezdy budou mít nájezd řešen přes přejezdový obrubník a budou ve stavebním a barevném provedení tak, jak bylo zmíněno výše.

- **odvodnění**

V principu zůstane odvodnění vozovky i chodníku zachováno, tj. bude i nadále gravitační buď volně do okolí, nebo pod obrubník a do uličních vpustí – u jedné UV (na křižovatce s Jabloňovou ulicí, kde obrubník nově propojí hrany vozovek v těchto ulicích) musí být vynechán silniční obrubník, aby srážková voda k této vpusti stékala, popřípadě je nutno ji i výškově sladit s povrchem tak, aby byla z hlediska odvodnění funkční.

- **osvětlení**

Veřejné osvětlení řešených ploch není v této dopravní části řešeno.

Součástí této stavby je pouze doplnění výstražného osvětlení u přechodů pro chodce – řešeno samostatnou PD.

5/ požadavky na vybavení - dopravní značení a provozní režim

se přizpůsobí novému dopravnímu uspořádání v tomto prostoru (viz výkresová část, příloha č. DZ) v dotčené podobě. Nově bude doplněno svislé DZ označující přechody pro chodce, které je nutno vyznačit i vodorovným dopravním značením.

Svislé dopravní značky musí svým provedením a umístěním odpovídat příslušným požadavkům ČSN 01 8020 (Dopravní značky na pozemních komunikacích) a platným zákonům (zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění prováděcí vyhlášky).

Vodorovné dopravní značení musí svým provedením a umístěním odpovídat příslušným požadavkům TP 65 (zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích) a platným pravidlům silničního provozu (zejména zákonu č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhlášce č. 30/2001 Sb.).

6/ závěr

Realizací výše zmíněných stavebních úprav dojde nejen k optickému zvelebení této části města, ale hlavně k výraznému přispění z hlediska bezpečnosti pěší a automobilové dopravy.

Tato výše zmíněná stavební úprava, bude jednoznačně vymezovat dopravní plochy v souladu s dnešními náhledy na bezpečnost a v souladu s platnými normami.

- **ostatní omezující podmínky**

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

Po pečlivém vytyčení budou, v případě potřeby a po dohodě se správcí 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 výškově vyrovnány a sladěny s novým krytem komunikací, chodníků nebo zelených ploch. Podrobnější podmínky určí jednotliví správci sítí při vytyčování a předávání.

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 128991	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 obecně technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
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