

Rekonstrukce chodníků Šaratice

Dokumentace pro provedení stavby

D.1.1.1 Technická zpráva

SO02 - Náves

Otnice: 05/2024
Zpracovatel: JANSPORT PROJEKT s.r.o.
Ing. Tomáš JANSKÝ,
Ondřej Hošek

D.1 Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Stavba je prováděna za účelem zlepšení pěších tras v obci.

Předmětem řešení tohoto objektu je oprava stávajících chodníků při ulici Náves. Na území stavby se nachází převážně starý chodník s dlažbou 300x300 mm v různých šířkách mezi 900 mm a 1500 mm, nejčastěji 1200 mm.

Základní příčné uspořádání stavby vychází z ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a podle vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Rozhledy jsou řešeny podle ČSN 73 6102 včetně změny Z1 a podle zmiňované normy ČSN 73 6110.

Silniční obrubník zvedá výškovou úroveň chodníku od vozovky o 10 až 14 cm podle místních podmínek. V místech pro přecházení, v místě přechodu pro chodce a v místech sjezdů je silniční obrubník 2 centimetry nad úrovní vozovky.

Příčné a podélné sklony

Příčné sklony chodníků jsou vždy 2% vyskořňované směrem ke komunikaci, kde voda odtéká do kanalizačních vpustí. Podélné sklony chodníků přibližně kopírují terén a pohybují se v rozmezí 0 až 7 %, převážně kolem 0,5-2 %. V místech pro přecházení a v místě přechodů pro chodce je sklon dlažby od sníženého obrubníku ve vzdálenosti 1 metr ve sklonu maximálně 12,5 %.

Řešení samostatných sjezdů

V místech sjezdů k nemovitostem bude realizována konstrukce chodníku pro provoz osobních vozidel.

V místech, kde bude chodník podél silnice přerušen vjezdy k RD budou umístěny vodorovné liniové žlaby u silniční obruby, aby bylo zabráněno stékání vody na vozovku. Vyústění žlabů je do trativodů, které budou v zelených pásích mezi komunikací a silnicí. Odvodnění vozovky bude řešeno samospádem podél nového silničního obrubníku do stávajících dešťových vpustí. Obecně jsou samostatné sjezdy ve stejné výškové úrovni jako navazující nově navrhnutý chodník. Vzdálenější obruba od silnice je snížena na úroveň chodníku na obou stranách.. V případě, že je chodník přilehlý k vozovce je silniční obrubník sníženy na úroveň 2 cm nad úroveň vozovky a poté sklonem 20-40 % je dlažba zvýšena na úroveň chodníku. Na všech sjezdech jsou na stranu silnice umístěny k zapuštěné obrubě varovné pásy šířky 40 cm a délky podle délky sjezdu, resp. podle délky obrubníku, který je nižší než 8 cm vzhledem k úrovni vozovky. Po stranách sjezdu je veden obrubník o šířce 100 mm. Sjezdy mají šířku standardně 3 metry. Šířku sjezdů jsou přizpůsobeny stávajícímu stavu chodníku a stávajícím podmínkám. KM 0,340 je sjezd široký 10,63 m z důvodu nákladních automobilů do výroby. Příčně mají sjezdy sklon 2 %, stejně jako chodníky. Podélný sklon je daný sklonem terénu. Osa sjezdů je kolmá na osu chodníku. Materiálově a konstrukčně jsou řešeny pro vyšší zátěž.

Nové úseky chodníků

V tomto úseku nebudou realizovány nové chodníky.

Místa pro přecházení

V místě pro přecházení je snížený obrubník na 2 centimetry nad povrch vozovky. Podél sníženého obrubníku je vedený varovný pás o šířce 0,4 metru. Do vzdálenosti 1 metr od sníženého obrubníku je navržený sklon maximálně 12,5% za účelem výškového napojení s navrženým chodníkem.

V úseku SO02 KM 0,31975 je lokální zúžení na délce 1,09 m na šířku 1,35 m kvůli poklopu šachty a v KM 0,32381 je lokální zúžení na délce 1,08 m na šířku 1,39 m kvůli poklopu šachty.

Výměna silničních obrubníků

V rámci stavebního objektu bude zasahováno do tělesa komunikace z důvodu výměny silničních obrubníků. Výměna je nutná u vjezdů, přechodů, parkovacích stání, šikmých obrubníků a v místech s nedostatečnou výškou uložení oproti komunikaci. Dode k nahrazení za nový silniční obrubník 1000x150x250mm (DxŠxV), v místech vjezdů bude nájezdový obrubník s výškou 150mm. Dojde k odstranění stávajících obrubníků, nahrazení za nové, včetně zapravení komunikace. Zde je uvažováno o nové přídlažbě 1000x250x100 a doasfaltování k původní komunikaci. Šíře zapravení cca 300mm s kompletní skladbou dle výkresové části. Před započítáním prací bude odstranění obrubníků a odříznutí části asfaltové komunikace projednáno a koordinováno se správcem komunikace (SÚS JMK).

D.2 Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich využití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)

Bez požadavků

D.3 Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Bez požadavků

D.4 Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Konstrukční vrstvy chodníku

Konstrukce se skládá z 60 mm tlusté dlažby v případě chodníku a 80 mm tlusté dlažby v případě sjezdů, dále z 30 mm tlustého lože z kamenné drti frakce 4/8 a následně štěrkodrti frakce 0-32 v mocnosti 150 mm. V případě sjezdů s dlažbou 80 mm, je mezi frakce kameniva vložena vrstva KSC C 8/10 v tloušťce 120mm.

D.5 Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Příčné sklony chodníků jsou vždy 2% vyskořovány směrem ke komunikaci, kde se nachází zelený pás šíře 35cm mezi chodníkem a silnicí. Podélné sklony chodníků přibližně kopírují terén a pohybují se v rozmezí 0 až 7 %, převážně kolem 0,5-2 %. V místech pro přecházení a v místě přechodů pro chodce je sklon dlažby od sníženého obrubníku ve vzdálenosti 1 metr ve sklonu maximálně 12,5 %.

D.6 Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů. Zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Změny ve vodorovném a svislém značení způsobené stavbou

Vodorovné značení míst pro přecházení V 7b v rámci všech SO

Vodorovné značení se skládá z dvou přerušovaných pruhů o rozměrech 0,5x0,125 metru s mezerami 0,25 metru. Pruhy jsou od sebe vzdáleny 3 metry.

Svislé dopravní značení pro jednosměrný provoz na SO2

Na SO2 Km 0,344 je navrženo nové svislé dopravní značení Jednosměrný provoz č. IP 4b, které platí pro úsek dlouhý 45 metrů. Z opačného směru na SO2 Km 0,389 se nachází nové svislé dopravní značení Zákaz vjezdu všech vozidel č. B 2.

D.7 Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Bez požadavků.

D.8 Vazba na případné technologické vybavení

Není vazba na technologické vybavení.

D.9 Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Bez požadavků na statické výpočty

D.10 Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu

Chodník je navržen v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. Vstupy na chodník jsou řešeny bezbariérově snížením obruby na hodnotu +2 cm nad úroveň přilehlé vozovky a jsou vybaveny signalizací pro nevidomé. Podél chodníku je navrženo umístění obruby tak, aby byla vytvořena přirozená vodící linie, která navazuje na signalizaci pro nevidomé. Samostatné sjezdy k nemovitostem jsou na straně k silnici vybaveny varovným pásem š. 0,4 mdle vyhlášky 398/2009 Sb. všude tam, kde je sklon nájezdu menší než 40%, dále v místě přechodu pro chodce a na všech místech pro přecházení, kde je silniční obrubník nižší než 8 cm. Signální pásy se nachází v místě přechodu pro chodce a na místech pro přecházení. V případě míst pro přecházení jsou signální pásy odsazeny o 0,3 metru od varovných pásů. Délka signálních pásů je vždy minimálně 1,5 metru.

Navrhované příčné sklony jsou na celé stavbě 2 %, podélné sklony jsou přizpůsobené stávajícímu stavu nebo terénu. Pro podélné sklony nejsou zapotřebí žádná opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu vzhledem k tomu, že obec je převážně rovinatá.

Všechny navržené hmatové úpravy (materiálové specifikace) budou provedeny z reliéfní betonové dlažby vyhovující NV č. 163/2022 Sb., ve znění NV č.312/2005 Sb. a TN TZUS 12.03.04 a 12.03.06 v kontrastní barvě vůči ostatním použitým materiálům. Konkrétně to znamená, že na pochozí plochy bude použita zámková dlažba šedá nebo bílá. Pro hmatové úpravy bude použita reliéfní dlažba betonové barvy červená. Pro vjezdy, kde je varovný pas z reliéfní dlažby se použije reliéfní dlažba barvy šedé. Pro vizuální kontrast je použito lemování dlažbou bez fazet na stříh v šířce 2x20 cm.

Nevidomí a slabozrací chodci budou naváděni na navazující chodníkové plochy vodící linií tvořenou podezdívkami domů, plotů, případně převýšenou záhonovou obrubou o 0,06m, případně pomocí umělé vodící linie pro nevidomé z betonové dlažby.

Akustické prvky není technicky odůvodněné navrhovat.

Vypracoval: Ondřej Hošek