

TECHNICKÁ ZPRÁVA

D.1.1.1 Technická zpráva

a) identifikační údaje objektu

Stávající plochy komunikace a chodníků jsou ve špatném stavu bez jakýchkoliv hmatových prvků. Stávající obruba místně netvoří dostatečné oddělení od vozovky neboť je místy snižena téměř do úrovně vozovky. Nová komunikace bude provedena v délce cca 469m, kde po obou stranách komunikace vede chodník. Podél komunikace jsou i tři parkovací plochy. Stavba se nachází v zastavěném území města Světlá nad Sázavou. Celková délka úpravy je 468,50m.

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

SO 101 Komunikace

Stavba řeší rekonstrukci stávající komunikace v ulici Čapkova, zvýšení bezpečnosti chodců a vyřešení bezbariérovosti. Stávající chodníky jsou vedeny po pravé straně. Začátek rekonstrukce je v místě křižovatky se sil. II/347 ulice Nádražní a konec úpravy v místě křižovatky se sil. III/34728 ulice Komenského. Celková délka upravované komunikace je cca 469mm. V celé délce budou chodníkové plochy.

SO 101 Komunikace – I. úsek

Jedná se o část od začátku staničení po železniční přejezd.

Chodníky budou v šířce min. 1,50m. Chodník bude od vozovky oddělen betonovou obrubou 15/25 uloženou do betonového lože z C20/25N XF3 tl. 100mm s boční opěrou. Obruba bude převýšena o 0,10m. V místě vjezdů a ukončení chodníku bude obruba snižena na 0,02-0,05 m. Z druhé strany bude chodník opřen do podezdívek plotů případně do zdi domů. Přirozenou vodící linii bude tvořit podezdívky plotů nebo zdi domů. Chodník bude mít příčný sklon 1-2%. Návrh konstrukce chodníku vychází z TP170. Chodník bude ze žulové dlažby (mozaika) tmavě šedé, podsypu z kamenné drti fr. 4/8 v tl. 40 mm a podkladní vrstvu ze štěrkodrti fr. 0/32 v tl. 200 mm. V místě náměstíčka bude proveden chodník ze žulové dlažby 10/10 viz. Situace. V celé délce bude komunikace zhotovena v šířce 6,00m. Komunikace bude mít střechovitý tvar o základním příčném sklonu 2,5% viz. příčné řezy. Návrh konstrukce komunikace vychází z TP170. Komunikace bude mít obrusnou vrstvu z asfaltového betonu ACO 11 tl. 40mm, podkladní vrstvy z asfaltového betonu ACP 16+ a podkladní vrstvy ze štěrkodrti fr. 0/32 v tl. 150 mm a štěrkodrti fr. 0/63 tl. 200mm.

Bude provedena výstavba nových kolmých parkovacích stání. Parkovací pás bude od vozovky oddělen žulovou dvojlínkou uloženou do betonového lože z C20/25nXF3 tl. 100 mm. Žulová dvojlinka bude provedena podél silničních obrub. Parkovací stání budou provedena z krytem ze žulové dlažby (drobná). Jednotlivá parkovací stání budou od sebe oddělena kamennou kostkou 10/10 barvy bílá (ob jednu kostku). Parkovací stání bude ohraničeno betonovou obrubou 15/25 uloženou do betonového lože z C20/25nXF3 tl. 100 mm s boční opěrou. Obruba bude převýšena o 0,10m. Základní šířka parkovacích stání je 2,50m s rozšířením krajního stání náběhem. Délka parkovacích stání je navržena 4,50-5,50m. Návrh konstrukce parkovišť a vjezdů vychází z TP170. Parkovací plocha a vjezdy budou ze žulové dlažby tl. 100mm, podsyp kamenné drti fr. 4/8 tl 40mm a podkladní vrstvy ze štěrkodrti fr. 0/32 v tl. 150mm a štěrkodrti fr. 0/63 tl.

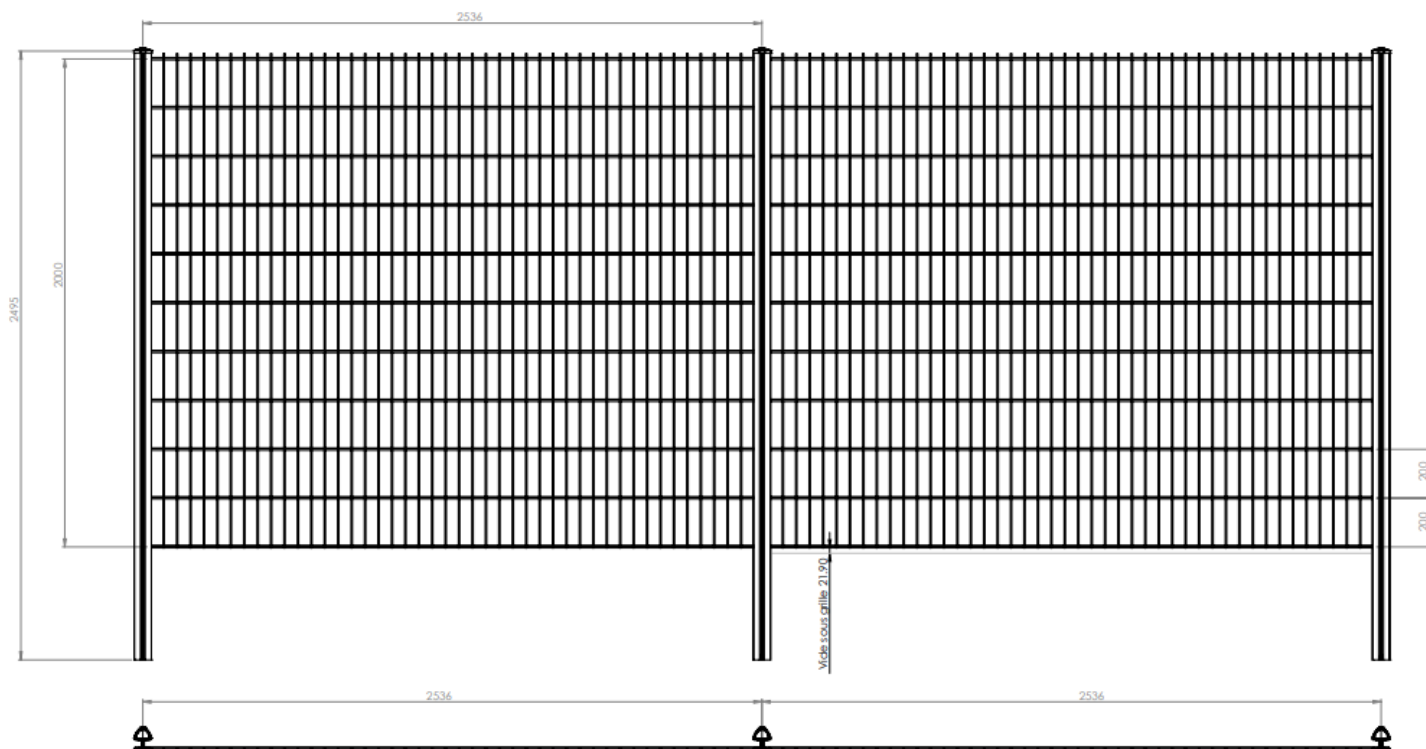
150mm.

Bude vytvořena travnatá plocha (plocha pro veřejnou zeleň) ohraničená z obou stran železo-betonovou zdí 300/600 se betonovým základem z C20/25N XF3 kde na stranách bude mít proměnlivou výšku. Travnatá plocha bude celkově cca 36m dlouhá a široká cca od 8 do 17m (viz situace). Travnatá plocha bude ohumusována v tl. 200mm, a pro její vytvoření bude třeba odstranit 400mm ze stávající konstrukce vozovky. Z druhé strany travnaté plochy bude proveden chodník z dlažby 10/10. Chodník bude mít příčný sklon 2% a z druhé strany bude ohraničen záhonovou obrubou 5/20 uloženou do betonového lože z C20/25N XF3 tl. 100mm s boční opěrou. Návrh konstrukce chodníku vychází z TP170. Chodník bude ze žulové dlažby tl. 40mm, podsypu z kamenné drti fr. 4/8 v tl. 40 mm a podkladní vrstvy ze štěrku drti fr. 0/32 v tl. 200 mm.

Detail plotu.

Na náměstíčku bude kromě plotu atypického dle přílohy D.1.1.1.6 Detail plotu zhotoven plot typizovaný (drátěný). Plot bude proveden o výšce 2,00m ze svařovaného pletiva (rovné) o velikosti ok šířky 50mm a výšky 200mm. S ocelovými sloupky uložených do betonového základu s podhrabovou deskou převýšenou o 0,1m nad povrch chodníku. Barva plotu antracit. Dále bude provedena typizovaná brána ve shodném provedení.





SO 102 Komunikace – II. úsek

Jedná se o část od železničního přejezdu po konec staničení.

Chodníky budou v šířce min. 1,50m. Chodník bude od vozovky bude oddělen betonovou obrubou 15/25 uloženou do betonového lože z C20/25N XF3 tl.100mm s boční opěrou. Obruba bude převýšena o 0,10m. V místě vjezdů a ukončení chodníku bude obruba snížena na 0,02-0,05 m. Z druhé strany bude chodník opřen do podezdívek plotů případně do zdi domů. Přirozenou vodící linii bude tvořit podezdívky plotů nebo zdi domů. Chodník bude mít příčný sklon 1-2%. Návrh konstrukce chodníku vychází z TP170. Chodník bude z betonové dlažby tl. 60mm, podsypu z kamenné drti fr. 4/8 v tl. 40 mm a podkladní vrstvu ze štěrkdrti fr. 0/32 v tl. 200 mm. Chodníková plocha bude z druhé strany opřena do betonové obruby 5/20 nebo do podezdívek plotů či domů.

V celé délce bude komunikace zhotovena v šířce 6,00m. Komunikace bude mít střežovitý tvar o základním příčném sklonu 2,5% viz. příčné řezy. Návrh konstrukce komunikace vychází z TP170. Komunikace bude mít obrusnou vrstvu z asfaltového betonu ACO 11 tl. 40mm, podkladní vrstvy z asfaltového betonu ACP 16+ v tl. 80Mm a podkladní vrstvy ze štěrkdrti fr. 0/32 v tl. 2x100 mm a R-materiálu fr. 0/32 tl. 150mm. Vjezdy budou zhotoveny z betonové dlažby 10/20 tl. 80Mm barvy antracit, podsypu kamenné drti fr. 4/8 tl 40mm a podkladní vrstvy ze štěrkdrti fr. 0/32 v tl. 150mm a štěrkdrti fr. 0/63 tl. 150Mm. Varovné a signální pásy budou provedeny z betonové dlažby 10/20 s reliéfním povrchem barvy červená.

Zvýšená křižovatka bude zhotovena ze žulové dlažby drobné uložené do lože z kameniva v tl. 40Mm podkladní vrstvy z SC C8/10 v tl. 170 mm a ochranné vrstvy ze štěrkdrti v celkové tl. 250mm.

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum
Údaje nebyly pro tuto stavbu zjišťovány.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Nejsou známy.

e) návrh zpevněných ploch včetně případných výpočtů

Skladby konstrukcí ploch jsou navrženy dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací dle předpokládané intenzity dopravy v lokalitě.

Jiné výpočty není třeba provádět.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Odvodnění bude zajištěno příčným a podélným sklonem do nově navrhovaných případně stávajících uličních vpustí. Nové uliční vpusti budou prahové. Uliční vpust bude pro zatížení D400 s kalovým dnem a košem s přípojkami SN8 DN 150 v rozsahu dle situace stavby.

Odtokové poměry komunikace nebudou stavbou dotčeny.

g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh dopravních značek je patrný ze situace stavby a z přílohy **situace dopravního značení – návrh úprav**.

h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu nejsou.

i) vazba na případné technologické vybavení

Nové veřejné osvětlení bude připojeno na stávající vedení.

Vedení překládaných kabelů CETIN a ČEZ bude provedeno na stávající kabely naspojováním.

j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření dimenzí a průřezů

Jiné výpočty nebyly prováděny.

k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace

ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU:

Lokalita je přístupná osobám s omezenou schopností pohybu. Navržené šířky pochozích ploch jsou v souladu s požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Příčné sklony pochozích ploch a nástupních ramp jsou patrné ze vzorových řezů, příčných řezů a situace stavby. Základní příčný sklon je navržen 2%. Podél stávající zástavby jsou navrženy průchozí prostory šířky min. 0,9m ve sklonu max. 2%.

ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM:

Přirozené vodící linie jsou tvořeny podezdívkami domů a ploty. Umělá vodící linie je pouze na rozhraním dlážděných ploch a zeleně.

Všechny navržené hmatové úpravy budou provedeny z reliéfní betonové dlažby vyhovující NV č. 163/2002 Sb. a v kontrastní barvě (v místech s betonovou dlažbou) vůči ostatním použitým materiálům.

Navržená stavební úprava komunikací v tomto úseku neumožňují splnění požadavku vyhlášky č. 398/2009 Sb. pro samostatný pohyb osob se zrakovým postižením, místa pro přecházení nelze realizovat v plném rozsahu dle požadavků vyhlášky a to jak skladebně tak i umístěním mimo nároží křižovatky. Po konzultaci s odborem dopravy, Policií ČR, byla místa pro přecházení přehodnocena na místa usnadňující přejití vozovky. V daném místě jsou navrženy pouze varovné pásy.

Pouze na začátku řešeného území je navrženo místo pro přecházení se signálním a varovným pásem.

ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM:

Akustické prvky není technicky odůvodněné navrhovat.

POUŽITÍ STAVEBNÍCH VÝROBKŮ PRO BEZBARIÉROVÁ ŘEŠENÍ:

Všechny navržené hmatové úpravy budou provedeny z reliéfní betonové zámkové dlažby vyhovující NV č. 163/2002 Sb. a TN TZUS 12.03.04 a kontrastní vůči ostatním použitým materiálům. Povrch pochozích ploch bude rovný, pevný a upravený proti uklouznutí.

Umělá vodící linie musí splňovat TN TZUS 12.03.06.

Hlinsko, září 2019

Vypracoval: Miroslav Baťa, DiS.