

	Ing. Jiří Cihlář dopravní inženýr projektant dopravních staveb mobil: 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	201632-2
Místo stavby	obec Kerhartice, ul. Pražská			Datum	10/2017
Investor stavby	město Ústí nad Orlicí			Stupeň	DSP
Objednatel dok.	město Ústí nad Orlicí			Revize	A
Název akce	ÚSTÍ NAD ORLICÍ, KERHARTICE UL. PRAŽSKÁ, CHODNÍK II. ETAPA			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	SO101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY			Měřítko	- - -
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	C.101.1

OBSAH

Obsah	1
1 Identifikační údaje.....	2
1.1 Identifikační údaje stavby	2
1.2 Identifikační údaje projektu	2
2 Označení stavby	3
2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění.....	3
3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů	3
4 Vztahy k ostatním objektům dokumentace.....	3
5 Vyhodnocení průzkumů a podkladů	3
6 Technický popis a návrh zpevněných ploch	3
6.1 Příprava staveniště	3
6.2 Úprava zemní pláně.....	3
6.3 Chodníkové plochy.....	3
6.4 Chodníkové přejezdy.....	4
6.5 Oprava dotčené části vozovky	5
6.6 Zábradlí.....	5
6.7 Opěrná zeď.....	5
6.8 Doporučené materiály	5
6.9 Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby.....	6
7 Odvodnění.....	6
7.1 Odvodnění zpevněných ploch	6
7.2 Odvodňovací prvky.....	6
7.3 Odvodnění zemní pláně	6
8 Dopravní značení.....	6
9 Přehled provedených výpočtů.....	7
9.1 Rozhledové poměry	7
9.2 Výpočet parkovacích stání.....	7
10 Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	7
11 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	7
11.1 Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	8
11.2 Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	8
11.3 Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	8
11.4 Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek	8
11.5 Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení.....	8
12 Požární bezpečnost.....	8
13 Závěr	8

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Ústí nad Orlicí, Kerhartice – Ul. Pražská, chodník II. etapa
Místo stavby	Obec Kerhartice, Ústí nad Orlicí Středočeský kraj
Příslušný stavební úřad	město Ústí nad Orlicí
Pozemky stavby	st. 3, 26/3 – Marek Pavel, Marková Dana st. 5 – Bureš Jan Ing., Bureš Pavel, Burešová Karla 20 – Bureš Pavel, Burešová Karla 21/1 – Tošovský Jaroslav 30/1 – Čaban Josef 97/1 – Pardubický kraj 21/4, 97/2, 100/4 – Město Ústí nad Orlicí

INVESTOR STAVBY

Město	Ústí nad Orlicí
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí
Kontaktní osoba	Tomáš Knapovský, Dis. (odborný referent), tel.: 465 514 237, e-mail: knapovsky@muuo.cz
IČ/DIČ	IČ: 00279676 DIČ: CZ00279676
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)

1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	DSP – Dokumentace pro stavební povolení
--------------------	---

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Ústí nad Orlicí
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí
Kontaktní osoba	Tomáš Knapovský, Dis. (odborný referent), tel.: 465 514 237, e-mail: knapovsky@muuo.cz
IČ/DIČ	IČ: 00279676 DIČ: CZ00279676
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	Ing. Jiří Cihlář, dopravní inženýr, projektant dopravních staveb
Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář
Autorizace v oboru	Dopravní stavby, 0701407
Vysokoškolské vzdělání	ČVUT Fakulta dopravní, program „dopravní inženýrství a spoje“
Další vzdělání	Auditor bezpečnosti pozemních komunikací, číslo povolení 0126
Kontaktní údaje	tel.: 604 982 826, e-mail: mail@jiricihar.eu, datová schránka: t4kauhs
Webová prezentace	www.jiricihar.eu
Sídlo kanceláře	Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň
IČ/DIČ	IČ: 74598716 DIČ: CZ8112123701
Bankovní spojení	BRE Bank S.A. (mBank), č. účtu: 670100–2208803004/6210

2 OZNAČENÍ STAVBY

2.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ

Tento projekt řeší výstavbu nového chodníku podél silnice II/315 v obci Kerhartice u Ústí nad Orlicí v úseku od křižovatky s ulicí Lesní po vjezd na pozemek č.p. 10.

Chodník tak bude navazovat na již realizovanou výstavbu chodníku od zastávky VHD, která již byla opravena.

GPS souřadnice středu předmětné lokality jsou 49°58'17.303"N, 16°21'40.013"E.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- [1] Technická mapa lokality, zajištěné objednatelem dokumentace
- [2] Pokyny objednatele a investora
- [3] Místní šetření 10/2016, 11/2016
- [4] Fotodokumentace
- [5] DUR předmětné akce
- [6] ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- [7] ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [8] ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)
- [9] 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích
- [10] 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- [11] 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [12] 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- [13] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

4 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE

Celková dokumentace je členěna na objekty:

SO101 – Zpevněné plochy

5 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

V zájmové oblasti byl proveden zevrubný stavebně-technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost provedení stavby.

Situace stávajícího stavu byla získána zaměřením dodaného zpracovatelem.

6 TECHNICKÝ POPIS A NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

6.1 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

Staveniště bude připraveno označením pracovního místa, objízdné trasy a zajištěním zařízení staveniště.

6.2 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁNĚ

Po odtěžení zeminy na úroveň zemní pláně, bude provedeno její posouzení, spočívající ve vyhodnocení typu zeminy a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, bude zemina ponechána a bude započato s výstavbou vlastního chodníkového tělesa.

Pokud zeminy budou nevyhovující, pak dojde k úpravě zemin v aktivní zóně – buď vyměněním, nebo zlepšením. To bude vyhodnoceno v průběhu stavby na základě aktuálně zjištěných skutečností.

6.3 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

6.3.1 Prostorové uspořádání

Chodník bude základní min. šířky 1,50 m. Chodníkové plochy budou v maximálním podélném sklonu 5,5 % a. Ostatní úseky jsou v průměrném podélném sklonu do 3 %. Příčný sklon bude vždy 2,00 % a je zajištěn vždy v minimální šířce chodníku/průchozího prostoru u sjezdů 0,90 m.

Řešená délka chodníku je 195 m. Součástí je i úprava nároží křižovatky Pražská x Lesní, z něž je přímý pěší přístup na pozemek 23/29 – dojde k úpravě schodů. Tato úprava je nutná pro navázání stávajícího chodníku k zastávce s novým řešeným úsekem. Nově provedené schody budou mít šířku 1,0 m (nyní 1,0 m) a dojde ke sjednocení jejich parametrů – délka x výšky = 0,30 x 0,15 m (dnes je každý schod jinak proveden).

Napojení soukromých pozemků budou řešeny jako chodníkové přejezdy. Křížení s ulicí Lesní i přechod u křižovatky s ulicí Sokolská budou řešena jako místa pro přecházení.

Dotčená část vozovky po pokládce obrub a řádky kamenné kostky bude opravena v min. šířce 1,20 m.

Vzhledem k výškovým terénním rozdílům vozovky a oplocení soukromých pozemků bude nutné v převážené délce zřizovat opěrné zdi. Podél oplocení se předpokládá provedení opěrných palisádových zdí.

Podél domu č.p. 11 (st. 5) bude nutné vybudovat opěrnou zeď zděnou (z vhodných prefabrikovaných dílů). Ta bude výšky cca. 1,5 m a na její koruně bude ochranné silniční zábradlí výšky 1,2 m.

U domu č.p. 11 (st. 5) bude nutné vlivem rozdílné nivelety chodníku a vozovky zrušit samostatné napojení „chodníkové“ plochy k přístavku domu č.p. 11. Napojení nesplňuje základní bezpečnostní podmínky na pohyb chodců (velký podélný spád) ani motorové dopravy (zábradlí je ukončen na hraně vozovky bez bezpečnostního odstupu). Úpravou dojde k napojení soukromé pochozí plochy na novou niveletu chodníku, která bude před stávajícím začátkem velkého sklonu. Pro rezidenty tak dojde ke zvýšení pohodlí při pohybu.

6.3.2 Technické provedení

Povrch chodníku bude ze zámkové dlažby vhodné pro pochozí plochy, upnuté do opěrných prvků tvořených obrubami, nebo opěrnými zdmi.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

6.3.3 Konstrukce chodníkových ploch

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–CH–PIII, třída dopravního zatížení CH, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

KONSTRUKCE A

zámková dlažba	60 mm
ložná vrstva	30 mm
štěrkoдрť ŠD _A	min. 150 mm
celkem	min. 240 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze štěrkoдрrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 50$ MPa a na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{def,2} = 30$ MPa.

6.4 CHODNÍKOVÉ PŘEJEZDY

6.4.1 Prostorové uspořádání

Sjezdy na pozemky budou vedeny přes chodník a rozměrově budou přizpůsobeny daným vratům.

Výškové řešení bude respektovat stávající úroveň napojení a nové výškové řešení zpevněných ploch. Pro pěší musí být zajištěn průchod po pásu širokým min. 0,90 m, který bude v příčném sklonu max. 2,0 %.

6.4.2 Technické provedení

Povrch chodníkových přejezdů bude ze zámkové dlažby vhodné pro motorovou dopravu upnuté do obrub s podsádkami dle situace.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

6.4.3 Konstrukce chodníkových přejezdů

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–O–PIII, třída dopravního zatížení O, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

KONSTRUKCE B

zámková dlažba	80 mm
ložná vrstva	40 mm
štěrkoдрť ŠD _A	min. 200 mm
celkem	min. 320 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 60$ MPa a na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{def,2} = 30$ MPa.

6.5 OPRAVA DOTČENÉ ČÁSTI VOZOVKY

6.5.1 Prostorové uspořádání

Podél obruby bude v šířce 1,20 m provedena oprava asfaltového krytu.

Podélný a příčný spád bude respektovat stávající stav a nebude na něm nic měněno.

6.5.2 Technické provedení

Povrch vozovky bude z asfaltového betonu upnutého do řádky kamenné kostky a betonové obruby na straně chodníku a provedeného k přesně zaříznuté spáře ve vozovce. Spára bude proříznuta, pročištěna a zalita trvale pružnou zálivkou.

6.5.3 Konstrukce opravy vozovky

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–6–IV–PII, třída dopravního zatížení IV, návrhová úroveň porušení vozovky D2, což je typ konstrukce, kterou požaduje správce komunikace.

KONSTRUKCE C

asfaltový beton ACO 11	40 mm
spojovací postřik PS-A 0,4 kg/m ²	
asfaltový beton ACP 16+	70 mm
infiltrační postřik PI-A 1,0 kg/m ²	
kamenivo zpevněné cementem SC 8/16; C _{8/10}	120 mm
štěrkodrt' ŠD _A	min. 150 mm
celkem	min. 380 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 90$ MPa a na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{def,2} = 60$ MPa.

6.6 ZÁBRADLÍ

Ochranné zábradlí bude výšky 1,20 m nad úrovní zpevněné plochy. Celková délka zábradlí bude 46,00 m.

Zábradlí bude svařované z ocelových trubek Ø50 mm. Bude kotveno svislými sloupky do zděných tvárnic do hloubky alespoň 0,50 m.

Protikorozní ochrana zábradlí se provede žárovým zinkováním a nátěrem s minimální životností 15 let. Celková tloušťka nátěru bude min. 320 my a musí splňovat podmínky pro protikorozní ochranu ocelových konstrukcí ve venkovním prostředí s kategorií korozní agresivity C4 dle ČSN EN ISO 12944-2. Odstín vrchního nátěru je navržen RAL 6001.

Před provedením protikorozní ochrany bude povrch ocelových konstrukcí otryskán na stupeň čistoty Sa 2 1/2 dle ČSN ISO 8501-1, drsnost povrchu dle ČSN ISO 8503-1, stupeň „střední“ (G) nebo „střední“ (S), Ra 6 – 8 mm.

6.7 OPĚRNÁ ZEĎ

Opěrná zeď podél budovy č.p. 11 bude provedena jako zděná. Základ bude tvořen třemi řadami bednicích tvárnic, které budou usazeny na betonový základ (ten bude na štěrkopískovém podsypu). Bednicí tvárnice budou ukončeny min. 5 cm pod novým povrchem. Následně bude zděna opěrná zeď pomocí štípaných tvárnic, které budou ukončeny krycí stříškou.

Tvárnice budou svisle armovány a vyplněny betonem.

6.8 DOPORUČENÉ MATERIÁLY

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. investorem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce, barevné provedení). Nutnou podmínkou je zachování shodných rozměrů a barevných kontrastů a shodné kvality doložené certifikáty.

6.8.1 Opěrné prvky

Při stavbě bude použit tento materiál:

betonová obruba 1000/250/120-150 barvy přírodní a příslušné přechodové, nájezdové a obloukové kusy

betonová obruba 1000/250/100 barvy přírodní
kamenná kostka 120/120/120
palisádové prvky dle specifikace výkazu výměr
bednící a štípané tvárnice dle specifikace výkazu výměr

6.8.2 Plošné prvky

betonová zámková dlažba 200/100/80 barvy okrové – chodníkové přejezdy
betonová zámková dlažba 200/100/60 barvy přírodní – plochy pro pěší
betonová zámková dlažba 200/100/80(60) pro nevidomé barvy červené

6.9 PODMÍNKY PRO UPEVNĚNÍ OBRUB A ULOŽENÍ DLAŽBY

Opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou dle požadavků ČSN 73 6131, tedy do betonové opěrky C16/20 n XF1 (C20/25 n XF3). Styk jednotlivých obrubníků, ale i dlažeb a vodicích proužků se provádí na sraz. V případě potřeby (např. u řezaných obrubníků) bude spára zatažena betonem (C16/20 n XF1).

Z technologického hlediska je nutné dodržet 28 denní lhůtu pro vytvrzení (vyzrátí) betonového lože, během které nesmí být obruby ani kostky vystaveny jakémukoliv namáhání, vzniklému průjezdem vozidel. V opačném případě se riskuje brzké porušení tohoto lože a ztráta stability obrubníků.

7 ODVODNĚNÍ

7.1 ODVODNĚNÍ ZPEVNĚNÝCH PLOCH

V rámci stavby bude nutné 4 stávající uliční vpusti upravit. Ve stávajícím stavu jsou vpusti (500x500) buď umístěny částečně ve vozovce a částečně přes obrubu v zeleni, nebo se nacházejí zcela v trase budoucího chodníku.

V rámci stavby je navrženo tyto vpusti zrušit, resp. nahradit je vpustmi typu Visla, tedy s mříží a obrubníkovou částí. Mříž je rozměrů 500x300 a bude umístěná ve vozovce. Při stavbě bude ověřeno, nicméně je předpoklad, že by mohlo dojít pouze k výměně vrchních typů vtoku a vlastní tělesa (šachty) vpustí by mohly být zachovány (UV1 a UV2). Vpust UV3 bude přemístěna z polohy jízdní stopy k obrubě. Vpust UV4 pak musí být přemístěna z polohy chodníku do vozovky.

Dále za UV04 se nacházejí dvě kanalizační šachty (nově provedené), které byly provedeny z části do vozovky, z části přes obrubu do zeleně. Tento stav bude po úpravě obrub zachován (šířka chodníku v daném úseku na toto reaguje a částečně tak dochází ke zvětšení jeho šířky).

Podél opěrné zdi u domu č.p.11 bude umístěn odvodňovací žlábek šířky 210 mm, který bude zachytávat srážkovou vodu z chodníku a odvede ji do žlábkových vpustí ŽV01 a ŽV02. Ty budou přípojkami DN100 napojeny do kanalizace.

7.2 ODVODŇOVACÍ PRVKY

Odvodnění bude řešeno zachycením opěrnými prvky (obrubami) a svedením do odvodňovacích prvků. Ty budou tvořeny 4 uličními vpustmi.

Všechny prvky budou s třídou dopravního zatížení min. D400.

Přípojky budou plastové DN150 a budou napojeny do stávající kanalizace. Napojení bude buď ve stávajících, nebo nových připojovacích bodech. Technologie nového připojovacího bodu bude zvolena dle napojované trubky (do plastových trub a betonových s velkým DN navrtávkou, do betonových s malým DN pomocí sedlové odbočky).

7.3 ODVODNĚNÍ ZEMNÍ PLÁNĚ

Odvodnění zemní pláň bude řešeno vsakem do podloží.

8 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Dopravní značení bude zachováno stávající bez obsahových změn. Dojde k úpravě poloh těchto značek tak, aby byl zajištěn bezpečnostní odstup do vozovky a zároveň jak průchozí, tak i podchozí prostor na chodníku.

Dopravní značení je součástí přílohy C.101.2.

9 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

9.1 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Rozhledové poměry jsou zachovány stávající, resp. nové byly posouzeny v rámci územního řízení, kde byly Policií a Odborem dopravy odsouhlaseny. Všechny příslušné rozhledy jsou v souladu s aktuálním normovým zněním.

V rámci posouzení rozhledových poměrů byl posuzován vliv nově navrženého (technického a stavebního řešení) chodníku pro:

9.1.1 Místo pro přecházení u ulice Sokolská

Navržená poloha místa pro přecházení vyplynula z požadavku na zajištění rozhledu na čekací plochy.

Z čekací plochy na vnitřní straně směrového oblouku je rozhled zajištěn minimálně na délku 50 m (dle požadavku ČSN), z vnější je pak bez omezení.

9.1.2 Stávající sjezdy

V místech sjezdů nedojde ke zhoršení stávajících rozhledů – v některých případech dojde k vylepšení. Opěrné zdi budou buď kopírovat průběh terénu – v místě napojení pozemku 100/4 (horná hrana opěrné zdi bude shodná s průběhem terénu v místě trasy opěrní zdi), nebo dokonce (vlivem šířky chodníku) ustoupí a pohled ze sjezdů se „otevře“ – např. napojení z pozemku st. 3.

9.1.3 Křižovatka s ulicí Lesní

Opěrné palisádové prvky budou umístěny maximálně do horní hrany plotových podezdívek. Vliv na rozhled nové stavby tedy nebude žádný.

9.1.4 Křižovatka s ulicí Sokolská

Umístění opěrné zdi na vnitřní straně směrového oblouku bude v navržené poloze splňovat podmínky na bezpečný rozhled. V každém místě bude mít řidič přijíždějící od ÚnO zajištěn rozhled 35-55 m (záleží z jakého bodu se rozhled zjišťuje) na vozidlo, které by odbočovalo z ulice Pražská vlevo do ulice Sokolská (délka pro zastavení pro rychlost 50 km/h je tedy zajištěna).

9.2 VÝPOČET PARKOVACÍCH STÁNÍ

Neřeší se.

10 PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Před započítím zemních prací je třeba nechat vytýčit všechna podzemní vedení a jejich polohu zřetelně stabilizovat v terénu. V případě jejich kolize se stavbou zajistit ochranu.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN DIN 18920.

Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti. Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do šterkového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je nutno dodržet příčné sklony a rovinnost vrchní vrstvy, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

11 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace vycházejí ze skutečnosti, že daný rastr komunikací je řešen v režimu obytné zóny.

11.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Chodníkové plochy budou v maximálním podélném sklonu 5,5 % a. Ostatní úseky jsou v průměrném podélném sklonu do 3 %. Příčný sklon bude vždy 2,00 % a je zajištěn vždy v minimální šířce chodníku/průchozího prostoru u sjezdů 0,90 m.

Na začátku úseku chodník navazuje na stávající chodník (od autobusové zastávky) a je ukončen u posledního vjezdu na soukromý pozemek na okraji obce. Přechodová místa jsou vždy opatřeny sníženou obrubou na podsádku +2 cm. Rampové části ke sníženým obrubám jsou pak do 12 %.

Chodníkové přejezdy jsou lemovány sklopenou obrubou.

11.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Snížené obruby podél vozovky budou opatřeny varovným pásem šířky 0,40 m. Protože jsou všechna křížení chodníku se silnicí řešena jako místa pro přecházení, nebudou signální pásy provedeny (ČSN 736110/Z1, 10.1.3.1.14). Sklopené obrubníky u chodníkových přejezdů budou bez varovného pásu (chodník podél takové obruby je ve výšce +12 cm nad vozovkou a sklopená hrana obruby je ve větším poměru jak 1:2,5).

Přirozená vodící linie bude tvořena zvýšenou obrubou/opěrnou zdí na rozhraní chodníku se sousedními pozemky. Podsádka bude min. +6 cm. Přirozená linie nebude v žádném úseku přerušena na délku větší jak 6 m (včetně místa pro přecházení).

Varovné pásy budou provedeny ze speciální dlažby pro nevidomé v kontrastní barvě od barvy chodníku (předpokládá se provedení chodníku v přírodní barvě, pásy pak v barvě červené).

11.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Neřeší se.

11.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

Neřeší se.

11.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS.

Varovné pásy budou zhotoveny z reliéfní dlažby pro nevidomé v kontrastní barvě oproti barvě zámkové dlažby použité na chodníku/vozovky.

12 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

Vzhledem k charakteru stavby jako dopravní stavby nevzniká během výstavby požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany během výstavby.

Výška průjezdu na stávajících komunikacích není v žádném místě komunikace omezena a je minimálně 4,1 m. Předmětem stavby jsou chodníkové plochy, které nejsou určeny pro pojezd vozidel IZS.

Rastr komunikací zůstává zachován stávající.

Nástupní plochy pro požární techniku jsou v uličním prostoru zajištěny.

Podmínkou pro provádění stavby je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost průjezdu vozidel při požárním zásahu a vozidel zdravotní služby.

13 ZÁVĚR

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

Autor projektu si vyhrazuje právo kontroly dílenské dokumentace před zadáním všech atypických prvků do výroby. Při nejasnostech, či nesouladu v jednotlivých částech PD bude projektant bezprostředně informován.

V Chocni 16. října 2017

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář