

SO 101 – **Místní komunikace**

D1.1.1 TECHNICKÁ **ZPRÁVA**

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Předmětem řešení tohoto stavebního objektu jsou veškeré úpravy spojené s výstavbou Autobusových zastávek „Kopřivnice, Erich Jaeger“. Konkrétně se jedná o výstavbu zastávkových zálivů, nástupišť, přístupových chodníků, úpravu odvodnění, terénní úpravy svahu a ochranu inženýrských sítí.

Tento stavební objekt zahrnuje dále také přípravu území přímo před samotnou stavbou. Obsahuje v sobě demolici všech objektů zasahujících do plánované stavby.

Provede se odstranění stávajících travnatých ploch v místě nové stavby. V místech odstraněných travin bude sejmuta svrchní vrstva půdy v min. tloušťce 10 cm, která bude použita na ohumusování nových ploch zeleně.

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

2.1 Situační uspořádání

Situační uspořádání, tj. šířky komunikací, poloměry vnitřních hran apod. je znázorněno na situačním výkrese a geodetickém vytyčovacím plánu.

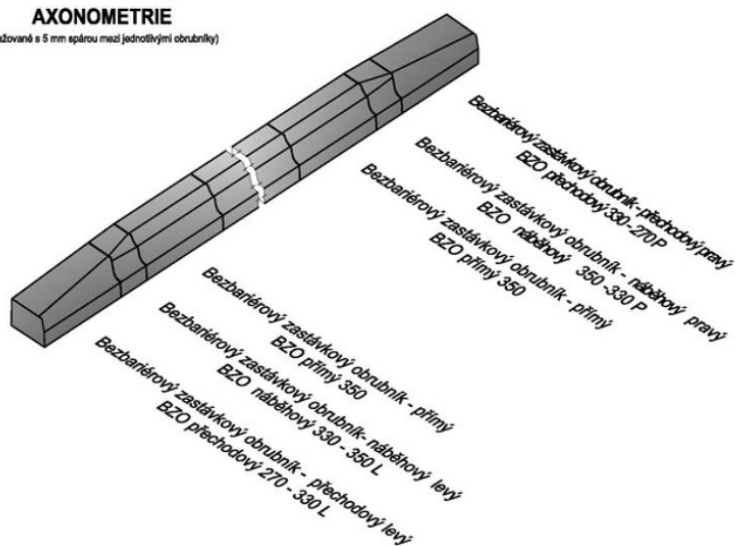
Stavební úprava se nachází podél ulice Průmyslový park v místě stávající zastávky a stávající zatravněné plochy, odvodňovacího příkopu a zatravněného svahu.

Provede se výstavba betonových zastávkových zálivů šířky 3,0 m. Délka nástupních hran bude jednotný 12 m. Zastávka ve směru do centra města bude mít délku vyřazovacího pruhu bude 15 m a délka zařazovacího pruhu 15 m. Zastávka ve směru z centra města bude mít délku vyřazovacího pruhu bude 10 m a délka zařazovacího pruhu 5 m.

Základní šířka nástupiště bude 2,0 m, chodník podél ulice Průmyslový park bude také široký 2,0 m, propojující chodník k areálu Erich Jaeger pak 1,5 m. Šířka autobusového zálivu 3,5 m.

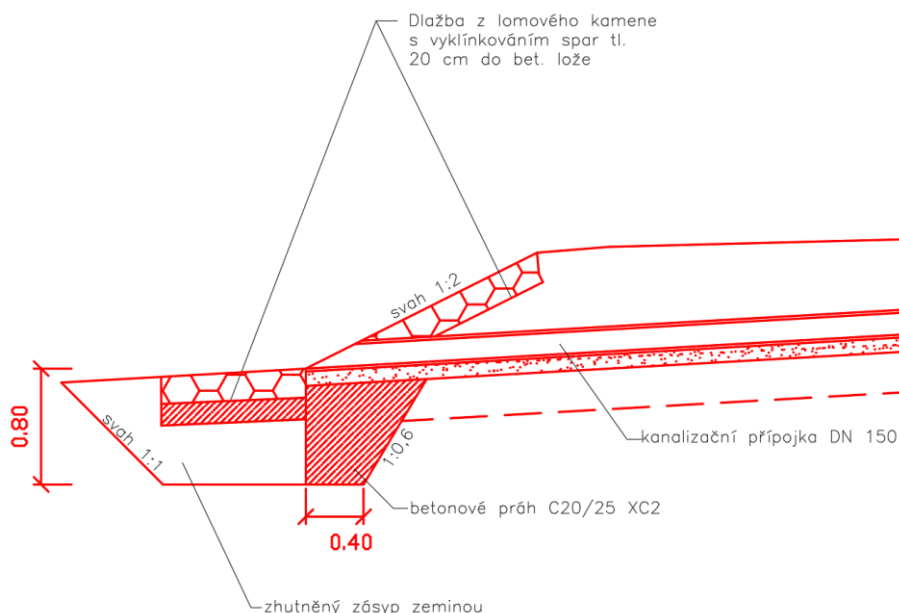
Podél hrany zálivu se vybuduje chodník (nástupiště zastávky). Výška nástupní hrany bude 20 cm a bude zajištěna použitím speciálního zastávkového obrubníku.

Nástupiště se speciálním zastávkovým obrubníkem výšky 20 cm, bude dále doplněno o signální pás z reliéfní dlažby a pruhu červené dlažby podél obruby (do šířky 50 cm).

AXONOMETRIE
 (uvážované s 5 mm spárou mezi jednotlivými obrubníky)


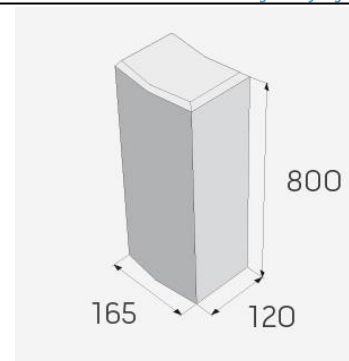
Obr. č. 1: Příklad vzhledu speciálního zastávkového obrubníku

Zřízení zastávkového zálivu si vyžádá úprava odvodnění a doplnění dvou uličních vpustí. Čelo vyústění kanalizační přípojky bude provedeno ve sklonu 1:2 a odláždí se dlažbou z lomového kamene s vyklínováním tl. 20 cm (7 m²). Lomový kámen bude uložen do betonu C20/25 XC2 tl. 15 cm. Dlažba bude řádně spárována cementovou maltou. Rovněž bude provedeno výtokové koryto z lomového kamene uloženého do betonu C20/25 XC2 o délce 1,0 m. Ukončení potrubí je betonovým prahem šířky 0,4 m založeným do hloubky 80 cm. Do kanalizačních přípojek se napojí navržené drenáže.



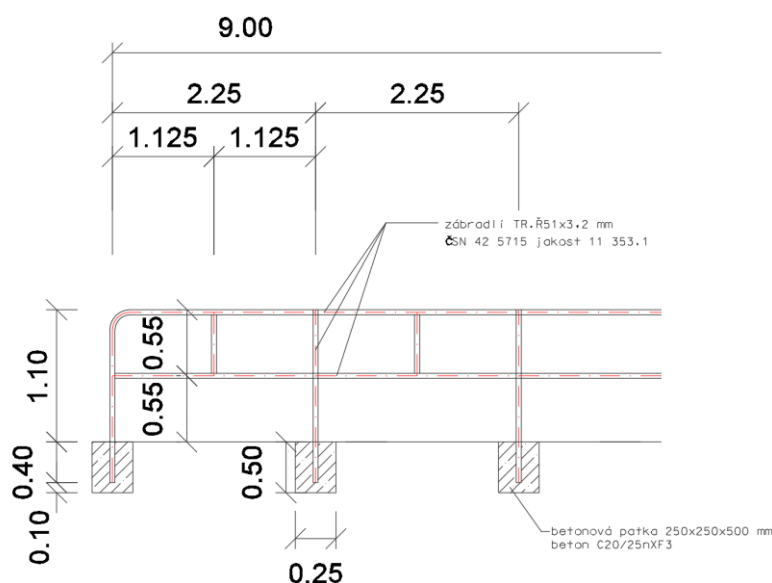
Obr. č. 2: Příklad vzhledu vyústního objektu kanalizační přípojky

Chodník se nad stávajícím propustkem doplní o palisádovou zídku délky 9,0 m. Palisády budou o rozměrech 165/120 mm a výšky 800 mm. Max. výška nad terénem činí $\frac{1}{2}$ výšky palisády. Palisáda je osazena do betonového základu min. třídy C20/25nXF3 obetonování palisády v min. šířce 0,1 m, tloušťka betonu pod palisádou 0,1 m.



Obr. č. 3: Příklad vzhledu palisádové zídky

Palisádová zídka bude doplněna o zábradlí výšky 1,1 m (délky 9,0 m). Zábradlí bude uchyceno do bet. základu 250/250 mm v místě vynechaných palisád. Do základů budou zabetonovány ocelové sloupky TRUBKA Ø51x3,2mm, ČSN 42 5715 jakost 11 353.1 Sloupek nutno umístit do středu patky. Zalití bude provedeno betonem min. třídy C20/25nXF3. Min. rozměr betonu od líce ocelového sloupku je 100 mm. Povrchová úprava zábradlí - žárově pozinkováno, svary budou zabroušeny a zatmeleny. Zinkování bude provedeno dle ČSN EN ISO 1461 s nátěrem epoxidovým dle TKP 19B ŘSD ČR, v odstínu šedá RAL 7042. První sloupek zábradlí bude umístěn min. 0,5 m od hrany vozovky.



Obr. č. 4: Příklad vzhledu zábradlí

2.2 Výškové poměry

Výškové uspořádání je dáno nutností navázání se na stávající terén, stávající výšky vozovek, a chodníků. Komunikace pro pěší budou mít max podélný sklon 8,33%, základní příčný sklon chodníků (nástupiště) je 2%. Min. podélný sklon má být 0,5 %. Minimální celkový sklon musí být 0,5%. Příčný sklon autobusového zálivu bude 2,5 %. Lomy sklonů se v případě potřeby přiměřeně zaoblí výškovými oblouky. Výškové poměry jsou patrné z příčných řezů a z výškového řešení stavby.

V místech navázání navrhovaných úprav na stávající terén bude zachována stávající výška.

Navázání na okolní terén bude provedeno vysvahováním terénu ve sklonu 1 : 2 – v zářezu a 1:2,5 - v náspu.

2.3 Jiné úpravy

2.3.1 Demolice

V rámci tohoto stavebního objektu jsou mimo jiné řešeny práce související s přípravou staveniště před samotnou stavbou. Převážně se jedná o odstranění původních povrchů a konstrukcí komunikací vč. betonových obrub.

V rámci přípravy území bude na staveništi v místě navrhované stavby provedeno odhumusování v min. tl. 100 mm ze zatravněných částí řešeného území. Plocha určená k odhumusování 425 m².

Na ploše řešeného území jsou plochy určených k demolici v následujících kubaturách:

- asfaltová vozovka 240 m² do hloubky 0,5 m tj. 120 m³
- nástupiště z bet. panelů 50 m² do hloubky 0,50 m
- vyřezání spáry v asfaltové komunikaci délky 128 m

Následující odstavec vypovídá o množství odstraněných objektů v řešeném území:

- betonový chodníkový obrubník vč. bet. lože 2 m
- 2 ks odpadkových košů, které se po realizaci stavby opět osadí.

Před vydáním kolaudačního souhlasu budou stavebnímu úřadu předloženy veškeré doklady prokazující, že s odpadem vznikajícím během stavby bylo nakládáno způsobem, který je v souladu se zákonem o odpadech.

2.3.2 Vegetační úpravy

V místě nové konstrukce zpevněných ploch na stáv. zeleni se provede odhumusování a to v tl. min. 100 mm. Po ukončení stavebních úprav se provede odhumusování a zatravnění min. do šířky 0,5 m od hrany stavby a dle situace stavby (300 m²).

2.3.3 Další úpravy

Do kanalizačních přípojek se napojí navržené drenáže.

V době obnažení kabelů inženýrských sítí musí být podepřeny, aby nedošlo k jejich poškození.

Sdělovací vedení bude v místě křížení s chodníkem umístěno do půlených chrániček typu AROT s přesahem 0,5 m (celk. délka chrániček 15 m).

2.4 Zemní práce

Zemní práce se předpokládají v zemině tř. 3.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Pro stavbu byly použity následující podklady, všechny byly zohledněny:

- Vyhláška č. 146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. Změny Z1
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů včetně příslušných prováděcích vyhlášek v platném znění
- Předpis č. 347/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů včetně prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu v platném znění
- zákon č. 48/2016 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb o provozu na pozemních komunikacích.
- Předpis č. 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška č. 268/2009Sb. o technických požadavcích na stavby
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (CDV Brno, 2. vydání)
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 170 Dodatek Navrhování vozovek pozemních komunikací
- fotodokumentace
- vyjádření a stanoviska dotčených subjektů
- průzkumy in situ.

4 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba vozovek bude koordinovaná se všemi stavebními objekty.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

K návrhům komunikací byl použit Katalog vozovek pozemních komunikací TP 170, schválený MD ČR OPK č.j. 517/04-120-RS/1 ze dne 23.11.2004 s účinností od 1. prosince 2004 a Dodatek TP170, schválený MD-OSI, č.j. 682/10-910-IPK/1 ze dne 12.8.2010, s účinností od 1. Zář 2010.

Konstrukce dlážděného chodníku (nástupiště):

190 m² vč. rel. a červené dl.

(zhutnění zemní pláně na min 30 MPa!):

- zámková dlažba šedá/reliefní červená DL 60 mm ČSN 73 6131
 - lože pod dlažbu L 30 mm ČSN 73 6131 $E_{DEF,2} = 50 \text{ MPa}$
 - štěrkokodrť na upravenou pláň ŠD_B min. 150 mm ČSN 73 6126-1 $E_{DEF,2} = 30 \text{ MPa}$
- celkem min.tl. 240 mm.

Konstrukce je navržena jako lehká a odpovídá třídě dopravního zatížení CH a návrhové úrovni porušení vozovky D2-D-1 PIII.

Varovný a signální pás z reliéfní dlažby bude červené barvy tl. 60 mm (13 m²) a pruh š. 30 cm podél nástupní hrany bude z hladké červené zámkové dlažby tl. 60 mm (7 m²).

Konstrukce betonového autobusového zálivu:

130 m²

(zhutnění zemní pláně na min 45 MPa!):

- cementový beton	CB II	230 mm	ČSN 73 6123-1
- mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1 $E_{DEF,2} = 90$ MPa
- štěrkodrt' na upravenou pláň	ŠD _A	min. 250 mm	ČSN 73 6126-1 $E_{DEF,2} = 45$ MPa
celkem min.tl. 630 mm.			

Konstrukce odpovídá třídě dopravního zatížení IV a návrhové úrovni porušení vozovky D1-T-3 PIII.

Konstrukce asfaltové vozovky:

65 m²

- Asfaltový beton	ACO 11	40 mm	ČSN 73 6121
- Spojovací postřík 0,4 kg/m ²			ČSN 73 6129
- Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm	ČSN 73 6121 $E_{DEF,2} = 100$ MPa
- Infiltrační postřík 0,9 kg/m ²			ČSN 73 6129
- Štěrkodrt'	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem min.tl. 260 mm.			

Konstrukce odpovídá třídě dopravního zatížení V a návrhové úrovni porušení vozovky D 1-N-2 dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukce komunikací bude provedena za předpokladu zhutnění pláně na předepsaný modul přetvárnosti E_{def} . Dosažení této únosnosti na povrchu pláně je nutno ověřit zatěžovacími zkouškami dle ČSN 72 1006. Míry zhutnění jsou předepsány u jednotlivých částí vrstev. Poměr $E_{def,2} : E_{def,1} < 2,5$. Nutno provést min. 1x statickou zatěžkávací zkoušku na 1000 m² nově navržených zpevněných ploch. Násypy budou hutněny po vrstvách dle kapacity hutněního zařízení tak, aby bylo dosaženo požadované únosnosti zemní pláně. Zemina násypu musí být nesoudržná, nenamrzavá a propustná.

V případě, že nebude docíleno dostatečné zhutnění zemní pláně, z důvodu trasování navržené stavby v místě stávající zatravněné plochy, kde se nepředpokládá dostatečně kvalitní podloží, navrhuje se sanace podloží pomocí vrstvy štěrkodrti (0/63), v kombinaci s geotextilií (300 g/m²).

Tento sanační polštář (320 m²) bude proveden v tl. 300 mm ze štěrku vhodných do aktivní zóny komunikací dle ČSN 73 6133 a hutněn podle požadavků této normy. O nutnosti provedení tohoto polštáře s konečnou platností rozhodne až geolog na stavbě po odkrytí navážek a určení jejich vhodnosti do aktivní zóny komunikací.

Zemní pláň u navržených komunikací bude v 3% sklonu.

typ obrub:

Typ použitých obrub je zřejmý z příčných řezů a ze situace stavby.

Podél chodníku nad stávajícím propustkem se osadí bet. palisádové zídky o rozměrech 160/160 mm výšky 600 mm dl. 9,0 m.

Nástupní hranu autobusové zastávky bude tvořit speciální betonový zastávkový obrubník zajišťující nástupní výšku 20,0 cm – 24 m, navázání na průběžnou obrubu bude pomocí přechodových obrubníků dl. 4 m.

Vozovku budou lemovat mimo nástupní hranu kamenné krajníky KS3 délky 74 m.

Podél kamenných krajníků bude položen dvouřádek žul. kostek 100/100 mm délky 74 m.

Na rozhraní chodníku a zeleně se osadí bet. chodníkový obrubník 80/250 mm délky 125 m.

Všechny obruby, krajníky, žul. Kostky budou uloženy do bet. lože min. C20/25nXF3 tl. min. 100 mm s boční opěrou. Palisády budou zapuštěny min. do poloviny své délky.

výšky obrub:

Výšky obrub jsou patrné ze situace stavby a z příčných řezů, ale obecně platí:

- výška obruby mezi zelení a chodníkem + 6 cm
- výška obruby mezi vozovkou a chodníkem (mimo bezbariérové úpravy a nástupiště) + 12 cm
- výška obruby mezi vozovkou a chodníkem u bezbariérového napojení + 2 cm
- výška obruby mezi vozovkou a nástupištěm + 20 cm

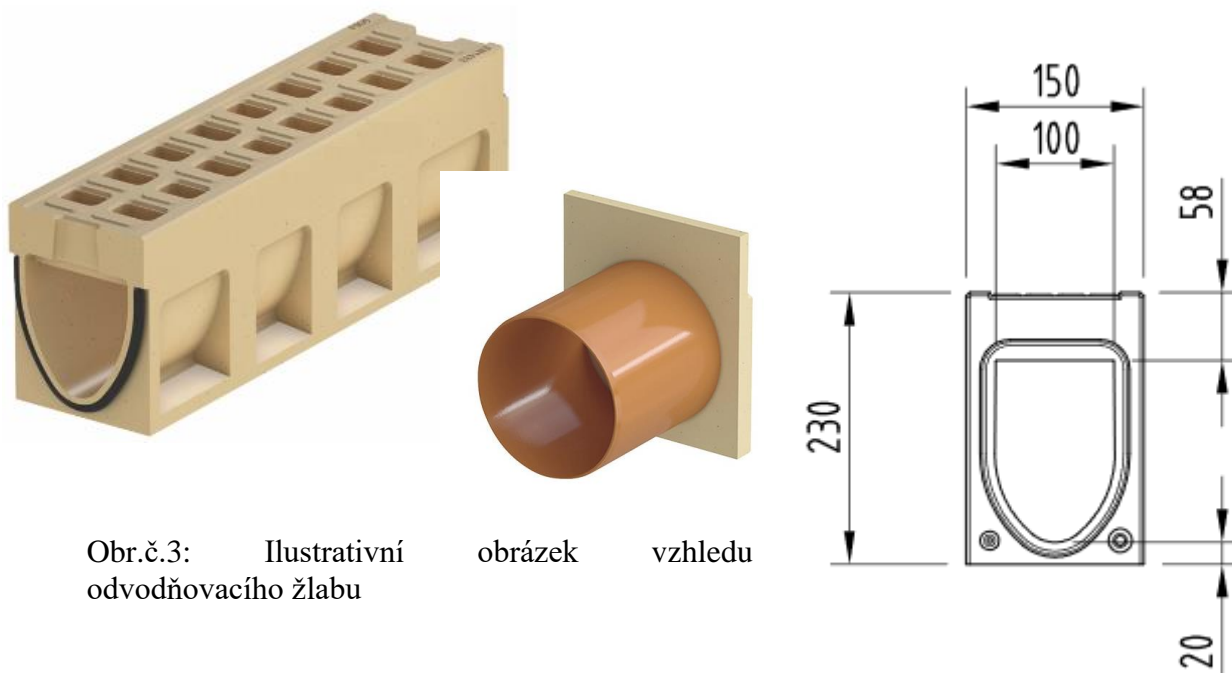
Navázání na živичný povrch se provede doplněním živичných vrstev.

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Chodníky (nástupiště) budou svým podélným a příčným sklonem odvodněny do zastávkového zálivu a vozovky a z nich voda steče do navržené uliční vpusti a odvodňovacího žlabu. Z nich pak do stávajících odvodňovacích příkopů.

Zastávkový záliv směr z města bude odvodněn pomocí odvodňovacího žlabu z polymerického betonu (výšky 230 mm, šířky 150 mm), který bude umístěn v chodníku a voda do něj bude natékat z boku. Toto řešení je zvoleno z důvodu malého rozdílu výšky odvodňovacího příkopu a vozovky.

Odvodňovací žlab délky 3,3 m bude z jednoho kusu bez volných částí a bez lepené spáry s čistícím kusem na konci. Třída zatížení žlabu bude D400 dle ČSN EN 1433 (min. nosnost 40 t).



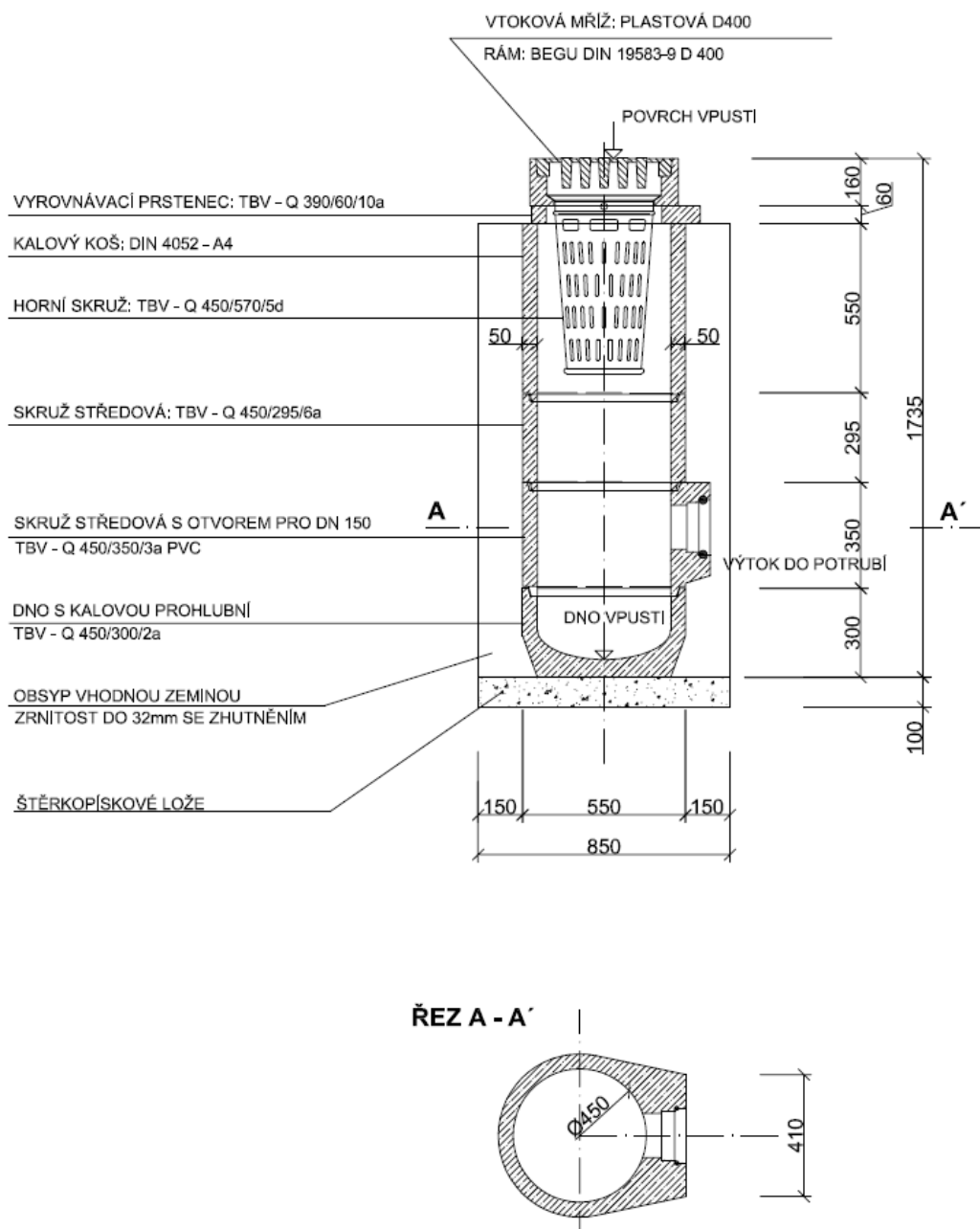
Obr.č.3: Ilustrativní obrázek vzhledu
odvodňovacího žlabu

Na zastrávkovém zálivu směrem do města bude použita betonová uliční vpust' s kalovým prostorem s prefabrikovaným sifónem a kalovým košem. Vpust' se bude skládat z následujících částí vyznačených ve schématu níže.

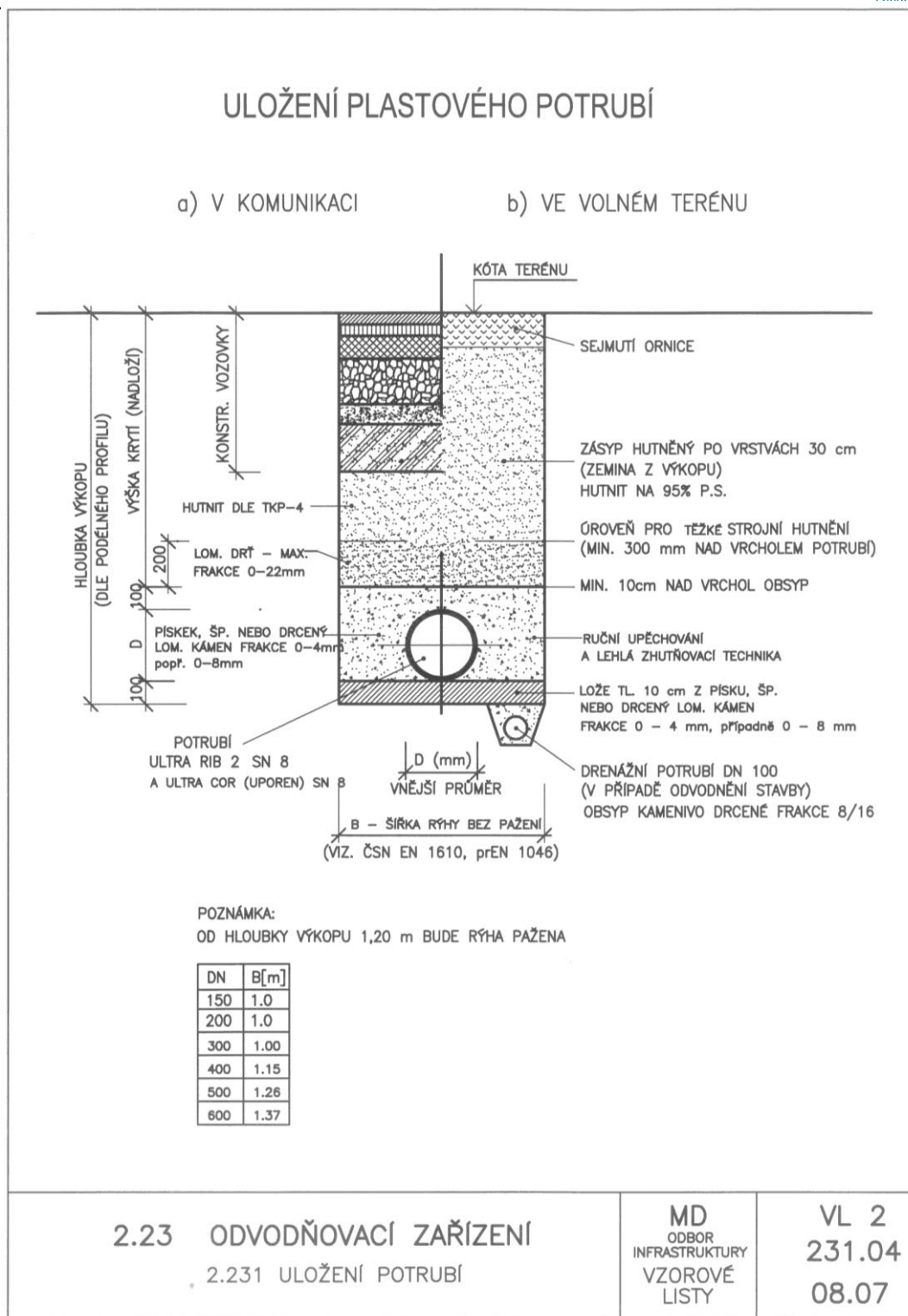
- mříž s rámem (tl. 160 mm)
- horní skruž (tl. 195 mm)
- skruž středová s otvorem (tl. 350 mm)
- dno s kalovou prohlubní (tl. 290 mm)
- štěrkopískové lože (tl. 100 mm)

U uličních vpustí se použije plastová mříž kategorie zatížení D400 dle ČSN EN 1433 (min. nosnost 40 t). Do kanalizačních přípojek vpustí a žlabu bude zaústěna navržená drenáž. Mříž se natočí kolmo k hraně komunikace (tak, aby bylo zabráněno zapadnutí pneumatiky jízdního kola do otvoru poklopu).

Nové kanalizační přípojky se zřídí z plastového potrubí DN 150 (celková délka potrubí 15 m) a uloží se dle vzorového listu (VL 2; 231.04; 08.07).



Obr.4: Schéma vzhledu uliční vpustě



Obr.5 : příklady uložení plastového potrubí.

Odvodnění pláňe bude provedeno příčným sklonem pláňe k navrženým drenážím zaústěných do kanalizačních přípojek u uliční vpusti. Drenáž bude z perforovaných PVC trub DN 100 uložené ve štěrku. Podsyp, obsyp i zásyp cca 10 cm, šířka výkopu 40 cm. Pro obsyp se použije kamenivo frakce 8/16, v případě, že bude podloží jílovité oddělí se štěrk od rostlého terénu geotextilií, která zabráni průniku jemných částic do drenážní vrstvy. Spád drenáže bude min. 1,0‰.

Celková délka navržených drenáží je 65 m.

7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVIZORNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Veškeré návrhy a úpravy dopravního značení se provedou dle výkresu dopravního značení.

Navržené trvalé dopravní značení je nutno osadit v souladu se zásadami pro jejich umístění. Svislé dopravní značky, ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do vymezené části dopravního prostoru. Nejmenší boční odstup bližšího okraje svislé dopravní značky od vnějšího okraje zpevněné části krajnice, popřípadě od vozovky je 0,5 m od, největší vzdálenost je 2,0 m. Spodní okraj nejnižší umístěných dopravních značek je ve výši nejméně 2,20 m nad úrovní chodníku. Vlastní svislé dopravní značení bude provedeno ve standardní velikosti z pozinkovaného plechu opatřeného reflexní folií. Svislé dopravní značky budou provedeny z prolisovaných pozinkovaných plechů. Dopravní značky budou umístěny na žárově zinkovaných sloupcích z oceli DN 60. Sloupek bude uzavřen plastovým víčkem. Uchycení sloupků bude čtyřhranou, čtyřšroubovou AL patkou do patky z betonu C12/15, šrouby budou doplněny plastovými krytkami. Spojovací materiál bude nekorodující.

Realizaci navrženého dopravního značení je nutné provést v souladu se zákonem č. 48/2016 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a předpisem č. 294/2015 Sb. kterým se mění vyhláška č.30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a TP 65 – „Zásadami pro dopravní značení na pozemních komunikacích“. Vodorovné dopravní značení bude provedeno v souladu s TP 133 – „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Veškeré návrhy a úpravy dopravního značení se provedou dle výkresu dopravního značení (viz. výkresová část). Následující tabulky znázorňují druh a počet svislého značení navrženého, přemístěného, případně rušeného.

NAVRŽENÉ ZNAČENÍ	
IJ 4b	2 ks
IP 6 + RRF	2 ks
Z 4d	1 ks
CELKEM	5
sloupky	5

RUŠENÉ ZNAČENÍ	
IJ 4b	2 ks
směrový sloupek	3 ks
CELKEM	5
sloupky	2

Vodorovné dopravní značení:

NAVRŽENÉ ZNAČENÍ	
V 4 (0,25)	80 m
V 4 (0,5/0,5, 0,25)	45 m
V 13	12 m ²
V 7	13,5 m ²
V 11a dl. 12 m, š. 3,0 m	2x
V 12a žluté provedení	41 m

Stávající značení V1a bude v místě navrženého přechodu pro chodce odfrézována a bude přerušena (dl. 4,5 m).

Dopravní značení bude projednáno a odsouhlaseno s DI Policií ČR.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Všechny stavební práce musí být provedeny v souladu s požadavky příslušných norem pro navrhování a provádění staveb uvedených v Seznamu českých norem a ve Věstníku Úřadu pro technickou normalizaci nebo v kvalitě vyšší.

Práce mohou být provedeny pouze kvalifikovanými pracovníky a firmami, které se mohou prokázat příslušnou kvalifikací a referencemi.

Před zahájením stavebních prací zajistí stavebník **vytýčení** veškerých stávajících inženýrských sítí a zařízení včetně jejich ochranných pásem v obvodu stavby. Vyznačeny zůstanou po celou dobu stavby. Všechny odkryté sítě budou chráněny před jejich poškozením (např. podkopané sítě se podloží apod.). Před záhozem sítí bude přizván zástupce správce sítě, který odsouhlasí zápisem do stavebního deníku jejich nepoškození. V ochranných pásmech budou výkopové práce prováděny ručně.

Před zahájením prací bude ke staveništi zamezen veškerý přístup, přístupové cesty budou zabezpečeny zábranami a výstražnými cedulemi „*Nepovolaným vstup zakázán*“. Na stavbě budou dodržována příslušná ustanovení vyhlášky č. 268/2009Sb. o technických požadavcích na stavby upravující požadavky na provádění staveb.

Po celou dobu realizace stavby musí být zajištěn bezpečný průchod a přístup k jednotlivým nemovitostem. V průběhu stavby bude zřízeno provizorní nástupiště. V průběhu provádění stavebních prací musí být použité místní komunikace udržovány ve schůdném, sjízdném a čistém stavu, tyto budou průběžně a neprodleně čistěny. V případě, že dojde vlivem staveništní dopravy k poškození tělesa použitých místních komunikací, tyto budou neprodleně opraveny a uvedeny do nezávadného stavu.

Po dokončení stavebních prací budou tělesa komunikací, pomocné pozemky a vodní režim komunikací uvedeny do nezávadného stavu a upraveny tak, aby mohly bez závad sloužit svému účelu.

Veškeré výrobky, technologie a materiály použité při stavbě musí odpovídat příslušným závazným ČSN, být schváleny pro použití v ČR a mít příslušné hygienické a bezpečnostní atesty. Dodavatel stavby doloží tyto materiály při kolaudaci. Materiály a výrobky pro stavbu musí vyhovovat technickým požadavkům na výrobky. Zhotovitel použije pouze ty materiály a výrobky, které mají takové vlastnosti, aby po dobu

předpokládané existence stavby byla při běžné údržbě zaručena požadovaná mechanická pevnost a stabilita, požární, bezpečnostní a hygienické požadavky.

8.1 Zajištění provozu investora

V rámci stavebního objektu budou v rozpočtu stavby vyčleněny finanční prostředky na následující práce:

- Provizorní dopravní značení po dobu výstavby.
- Statické zátěžové zkoušky.
- Zařízení staveniště.

8.2 Zajištění postupu výstavby

Stavba bude probíhat najednou v jedné etapě. Po celou dobu výstavby bude muset být zajištěna obslužnost území pro všechny druhy dopravy, dále bude muset být zajištěn přístup k okolním nemovitostem a budou zřízeny provizorní nástupiště. Případně se zřídí bezbariérové provizorní chodníky.

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavební objekt nemá vazbu na technologické vybavení.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Vzhledem k charakteru stavby nebylo potřeba provádět statické výpočty. K návrhům komunikací byl použit Katalog vozovek pozemních komunikací TP 170, schválený MD ČR OPK č.j. 517/04-120-RS/1 ze dne 23.11.2004 s účinností od 1. prosince 2004 a Dodatek TP170, schválený MD-OSI, č.j. 682/10-910-IPK/1 ze dne 12.8.2010, s účinností od 1. Zář 2010.

11 UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Komunikace pro pěší jsou řešeny v rámci stavby bezbariérově a jsou doplněny slepeckou reliéfní dlažbou. Všechny bezbariérové úpravy jsou v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění a s normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. změny Z1.

Komunikace pro pěší bude doplněna o přirozenou vodící linii ve formě zvýšené vnější obruby (+ 6 cm).

Autobusové nástupiště bude od vozovky převýšeno o 20 cm, podél nástupní hrany se zřídí pás š. 30 cm zámkové dlažby červené barvy. Kolmo na tento pás bude ve vzdálenosti 80 cm od označníku navazovat signální pás reliéfní dlažby šířky 80 cm.

Podélný sklon chodníku nepřesáhne 8,33 %.

Přechod pro chodce bude doplněn o slepeckou reliéfní dlažbu e formě signálních (šířky 80 cm) a varovných pásů (š. 40 cm). Varovné pásy budou přesahovat do vzdálenosti, kde bude rozdíl výšek mezi chodníkem a vozovkou min. 8 cm.

Povrch chodníku je také navržen v souladu s požadavky uvedenými v bodu č. 1.1.2. přílohy č. 1 vyhlášky č. 398/2009 Sb., to znamená, že navržený povrch splňuje požadavek na součinitel smykového tření min. 0,5.

Varovné a signální pásy budou zřízeny z reliéfní slepecké dlažby dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04,-06 a budou kontrastní barvy oproti okolnímu povrchu komunikace.

Ostrava, listopad 2019

Ing. Ondřej Bojko