

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1 .	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2 .	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	3
2.1 .	STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU.....	3
2.2 .	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	3
	<i>Směrové řešení</i>	3
	<i>Výškové řešení</i>	4
	<i>Šířkové řešení</i>	4
	<i>Zemní práce</i>	4
	<i>Odvodnění</i>	4
	<i>Bezpečnostní opatření</i>	4
3 .	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI	5
3.1 .	PODKLADY.....	5
3.2 .	NÁVAZNOST NA PŘEDCHÁZEJÍCÍ DOKUMENTACI.....	5
4 .	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
5 .	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	6
6 .	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	7
7 .	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	7
8 .	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	8
9 .	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	8
10 .	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	8
11 .	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	8

1 . IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba : II/365 Prostřední Poříčí, průtah - PDPS
Druh stavby: Rekonstrukce

Investor : Obec Prostřední Poříčí
Prostřední Poříčí 9
679 62 Křetín

Stavební objekt: **102 Chodníky**

Správce objektu : Obec Prostřední Poříčí

Zpracovatel projektu: Dopravoprojekt Brno a.s.
Kounicova 271/13
602 00 Brno
www.dopravoprojekt.cz

Zodpovědný projektant : Ing. Jana Mikulášková
tel.:+420 549 123 166
jana.mikulaskova@dopravoprojekt.cz

Projekt zpracoval: Ing. Jana Chlebovská
tel.:+420 549 123 153
jana.chlebovska@dopravoprojekt.cz

Kraj : Jihomoravský

Obec s rozšířenou působností: Letovice

Pověřený SÚ : Boskovice

Katastrální území: Prostřední Poříčí (okres Blansko)

Poloha : Intravilán

STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

1.1 . STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU

Stavba řeší rekonstrukci silnice II/365 v průtahu obcí Prostřední Poříčí, jejíž součástí je i doplnění, případně oprava chodníků podél komunikace. Stavba je umístěna v intravilánu obce Prostřední Poříčí. Jedná se o hlavní silniční tah II/365 mezi obcemi Letovice a Svojanov.

Stávající silnice II/365 je ve špatném technickém stavu. Kromě havarijního stavu vozovky vykazuje i dopravní závady, zejména zúžený silniční profil na několika místech. Stávající šířka zpevnění se pohybuje mezi 5,00 až 6,00 m, většinou s extravilánovou úpravou krajnice. Chodník se vyskytuje podél autobusových zastávek a v krátkém úseku délky cca 100 m uprostřed obce. Odvodnění vozovky je nedostatečné a místy nefunkční. Příkopy jsou zanesené a neudržované. Podél silnice chybí pochozí plochy pro pěší.

Rekonstrukce vlastní komunikace a rekonstrukce stávajících chodníků je řešena v objektu SO 101, návrh nových chodníků je zařazen do samostatného objektu SO 102.

1.2 . TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

V rámci rekonstrukce průtahu budou podél komunikace vybudovány jednak nové úseky chodníků, z důvodu stísněných poměrů jednostranné (SO 102), a dále bude rekonstruován chodník podél autobusových zastávek (SO 101).

V SO 102 jsou řešeny chodníky v následujících úsecích:

- km 0,26780 – 0,656 vpravo navazuje na rekonstruovaný chodník u autobusové zastávky a končí u lávky přes Křetíňku
- km 0,659 – 0,670 vlevo navazuje na stávající chodník
- km 0,773 - 0,800 vlevo prodloužení stávajícího chodníku
- km 0,795 – 0,935 vpravo
- km 0,935 – 0,999 vlevo na konci navazuje na rekonstruovaný chodník podél autobusové zastávky

Při stavbě nebude zasahováno do stávajícího chodníku vlevo v úseku od km 0,675 – 0,773.

Směrové řešení

Chodníky jsou navrženy podél silnice II/365 v těsném souběhu s vozovkou, navazují na chodníkovou obrubu lemující vozovku. Pro chodník není stanovena samostatná výpočtová osa, umístění chodníku je závislé na pozici obruby komunikace.

Výškové řešení

Chodníkové plochy těsně navazují na vozovku a kopírují niveletu komunikace. Kromě nástupních ploch u autobusových zastávek, přechodů a vjezdů je chodníková obruba +120 mm nad úroveň vozovky. Podél nástupních ploch je obrubník +160 mm na úrovni vozovky, u míst pro přecházení a vjezdů + 20 mm.

Příčný spád má hodnotu 2,0% směrem ke komunikaci.

Šířkové řešení

Minimální šířka chodníku je 1,50 m. Šířka chodníku se skládá z bezpečnostního odstupu od komunikace šířky 0,50 m, jednoho pruhu pro chodce šířky 0,75 m a bezpečnostního odstupu od pevné překážky šířky 0,25 m.

Výjimku tvoří chodník v úseku km 0,260 – 0,410 vpravo, kde je s ohledem na přiléhající nemovitosti chodník menší proměnné šířky v prostoru mezi vozovkou a ploty. Druhou výjimkou je stávající chodník v km 0,675 – 0,773 vlevo, kde je s ohledem na přiléhající zástavbu chodník menší proměnné šířky. V tomto úseku se chodník neupravuje.

Zemní práce

V rámci stavby chodníku nebudou prováděny žádné rozsáhlé zemní práce. Rozšíření tělesa v úsecích s nově navrženým chodníkem bude provedeno v objektu SO 102 Chodníky.

Před zahájením prací na budování chodníku budou odstraněny stávající vrstvy nezpevněné krajnice podél silnice zasahující pod budoucí chodník.

Před pokládkou konstrukčních vrstev chodníku bude upravena a zhutněna pláň chodníku.

Odvodnění

Srážkové vody z povrchu chodníku stékají příčným sklonem chodníku na vozovku a jsou zachytávány v podélném odvodňovacím proužku na krajích vozovky a svedeny do vpustí. Pláň vozovky i chodníku je odvodněna příčným sklonem do drenážního potrubí PVC DN150.

Bezpečnostní opatření

Součástí objektu SO 102 je zábradlí, které bude osazeno za chodníkem v následujících úsecích:

- km 0,410 vpravo délky 14,0 m a km 0,458 vpravo délky 4,0 m podél koryta toku navazující na zeď SO 201
- km 0,655 vpravo délky 9,0 m podél koryta toku navazující na lávku přes Křetínku
- km 0,800 vpravo podél koryta toku navazující na most přes Křetínku, zábradlí je ze dvou částí délky 2,30 + 7,00 m přerušeno v místě stávajícího sloupu el. vedení
- km 0,808 vpravo podél chodníku kolem koryta toku od mostu přes Křetínku navazuje na zábradlí na zdi SO 203

Navrženo je dvoumadlové ocelové trubkové zábradlí výšky 1,10 m ukotvené do betonových patek, délka polí 2- 3 m bude v realizaci přizpůsobena celkové délce zábradlí.

2 . VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

2.1 . PODKLADY

- Před zahájením prací bylo provedeno místní šetření. Prohlídky stávajícího stavu vozovky, propustků a navazujících vjezdů k nemovitostem.
- Projektová dokumentace akce II/365 Prostřední Poříčí – průtah, DÚR zpracovaná firmou Optima - Vysoké Mýto v roce 2008.
- Polohopisné a výškopisné zaměření řešeného úseku a okolního terénu pro DÚR z roku 2008 dodané investorem akce.
- Doměření vybraných lokalit z roku 2011
- Digitalizovaná katastrální mapa dané lokality zpracovaná odbornou firmou pro DÚR, aktualizovaná v roce 2011.
- Data ze sčítání dopravy r. 2010 vydané Ředitelstvím silnic a dálnic.
- Diagnostika vozovky z roku 2008, aktualizovaná v červenci 2011 firmou IMOS Brno, a.s.
- Geologický průzkum z roku 2011 – doplňující sondy pro opěrné zdi
- Územní rozhodnutí č.j. MLE/02594/11/OVŽP z května 2011
- Rozhodnutí o změně ÚR o umístění stavby vydané 27.11.2012
- Projektová dokumentace akce II/365 Prostřední Poříčí – průtah, DSP zpracovaná firmou Dopravoprojekt Brno, a.s. v roce 2012
- Stavební povolení č.j. SMBO 10406/2013 DOP ze dne 29.10.2013

2.2 . NÁVAZNOST NA PŘEDCHÁZEJÍCÍ DOKUMENTACI

Dokumentace PDPS přímo navazuje na schválenou dokumentaci DSP. Projekt DUR vypracovala fa Optima – Vysoké Mýto, projekt DSP fa Dopravoprojekt Brno a.s. Projekt DSP dokumentaci DUR respektuje a doplňuje, projekt PDPS upřesňuje DSP z hlediska zhotovitele.

3 . VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Související objekty ve vztahu k pozemní komunikaci jsou patrné z koordinační situace. Jedná se jednak o objekty rekonstrukce, tak i vyvolané přeložky inženýrských sítí:

- SO 001 Příprava staveniště
- SO 101 Komunikace II/365
- SO 103 Dopravně inženýrské opatření
- SO 201 Opěrná zeď v km 0,440
- SO 202 Opěrná zeď v km 0,620
- SO 203 Opěrná zeď v km 0,835
- SO 301 Dešťová kanalizace
- SO 401 Přeložka sdělovacích kabelů
- SO 402 Přeložka nadzemního vedení NN
- SO 403 Přeložka VO a MR

SO 501 Přeložky STL plynovodů

SO 701 Oplocení

V souběhu s chodníkem jsou vedeny nebo chodník kříží stávající inženýrské sítě – vodovod, sdělovací kabely, vzdušné vedení NN a VN, STL plynovod, z nichž některé zůstanou stavbou nedotčeny a některé budou přeloženy nebo prodlouženy stávající chráničky. Podrobnější informace o staničení místa křížení, případně přeložce jsou patrné z koordinační situace.

4. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH. VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Konstrukce chodníkových ploch:

zámková dlažba		60mm
drcené kamenivo fr. 4-8 mm		40mm
šterkodrť fr. 8-16 mm	ŠD	150mm
celkem		250 mm

Konstrukce v místě vjezdů k nemovitostem:

zámková dlažba		80mm
drcené kamenivo fr. 4-8 mm		40mm
šterkodrť fr. 8-16 mm	ŠD	100mm
šterkodrť fr. 16-30 mm	ŠD	250mm
celkem		470 mm

Chodníky jsou od vozovky odděleny chodníkovými obrubníky 100/15/25 s výškou +120 mm nad vozovkou, které budou ze strany vozovky lemovány betonovou přídlažbou 100/200/80. Podél nástupních ploch je po dohodě s investorem navržen bezbariérový zastávkový obrubník +160 mm na úroveň vozovky. V místě vjezdů k nemovitostem se osadí nájezdové obrubníky s výškou +20 mm nad vozovku. Obrubníky i přídlažba budou osazeny v rámci objektu SO 101 Komunikace II/365.

Na vzdálenější straně od vozovky bude chodník lemován záhonovým obrubníkem, který bude plnit i funkci vodicí linie pro osoby se sníženou schopností orientace a bude osazen min. 60 mm nad úroveň chodníku. V některých úsecích bude chodník proveden až k podezdívce stávajícího nebo obnoveného oplocení.

Kvůli návaznosti na stávající výškové uspořádání bude v místech vchodů k nemovitostem provedena zámková dlažba tl. 60 mm, v případě vjezdů tl. 80 mm, do vzdálenosti nutné pro napojení na stávající stav (u některých vchodů a vjezdů až za stávající plot). V PDPS je po dohodě vlastníků s investorem prodloužena úprava některých sjezdů.

Vjezdy k nemovitostem (samostatné sjezdy) vedoucí přes nově budovaný chodník jsou upraveny konstrukcí se zámkovou dlažbou a jsou zařazeny do SO 102. Vjezdy, které jsou napojeny přímo z vozovky, jsou téměř všechny navrženy s asfaltovou konstrukcí vozovky a jsou zařazeny do SO 101.

Vjezdy zahrnuté v SO 102:

- km 0,285 vpravo – plocha 55,5 m²
- km 0,304 vpravo – plocha 17,7 m²
- km 0,353 vpravo – plocha 18,4 m²
- km 0,383 vpravo – plocha 27,6 m²
- km 0,495 vpravo – plocha 14,8 m²
- km 0,515 vpravo – plocha 14,0 m²
- km 0,527 vpravo – plocha 14,5 m²
- km 0,541 vpravo – plocha 19,8 m²
- km 0,556 vpravo – plocha 29,2 m²
- km 0,580 vpravo – plocha 11,5 m²
- km 0,645 vpravo – plocha 30,0 m²
- km 0,778 vlevo – plocha 19,8 m²

5. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD. ZÁSADY ODVODNĚNÍ. OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvedení dešťových vod z vozovky je zajištěno příčným sklonem vozovky do uličních vpustí umístěných pod obrubami nebo v případě úseků bez obrub do silničních příkopů nebo na přilehlý terén. Z chodníků jsou dešťové vody svedeny příčným sklonem 2% na vozovku. Uliční vpusti, horské vpusti nebo lapače splavenin v příkopech včetně přípojek a kanalizačních stok jsou zahrnuty do objektu SO 301 Dešťová kanalizace.

6. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

V rámci rekonstrukce bude obnoveno stávající dopravní značení.

V místech, kde bude ukončen jednostranný chodník a pěší budou nuceni přejít na druhou stranu, projektant navrhl na základě požadavku obce Prostřední Poříčí vyznačení přechodu pro chodce jak vodorovným tak i svislým značením. Policie ČR, DI nedoporučuje vyznačení přechodů pro chodce vodorovným ani svislým dopravním značením, investor SUS JmK s přechody nesouhlasí, z projektové dokumentace je tedy návrh dopravního značení přechodů vypuštěn a jsou zde navržena místa pro přecházení.

U autobusových zastávek budou zřízena místa pro přecházení se sníženým obrubníkem a odpovídajícím vyznačením varovným a signálním pásem.

7. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY. PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Stavba rekonstrukce komunikace bude probíhat po polovinách. Chodníky budou budovány současně s prováděním přilehlé poloviny komunikace.

Výstavbu chodníků je nutno koordinovat s budováním souvisejících úseků oplocení.

8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavba neobsahuje objekty technologického vybavení.

9. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Chodník je přimknut k vozovce a není pro něj zpracováno samostatné vytyčení.

10. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace je nezbytnou podmínkou při budování chodníků včlenění prvků do ploch dlažby, které slouží k orientaci těchto osob. Návrh se řídí Vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pro zajištění bezbariérového užívání jsou na chodnících navrženy podle požadavků vyhl. 398/2009 Sb. varovné pásy v povrchu dlažby podél snížených obrubníků, signální pásy v povrchu dlažby, obrubníky výšky min. 60 mm na rozhraní chodníků a trávníků jako vodící linie. Maximální podélný sklon chodníků nepřesáhne 8,33% (sklon 1:12), příčný sklon je navržen 2%, výškový rozdíl obruby nad vozovkou v místech přechodu +20 mm, aby byl umožněn pohyb osobám s omezenou schopností pohybu.

Místa pro přecházení obecně nezakládají přednost pro chodce před projíždějícími vozidly, jako je tomu na přechodech pro chodce a nejsou také vyznačena příslušným dopravním značením. Je zde provedena snížená obruba, výškový rozdíl je +20 mm, podél ní varovný pás šířky 400 mm a signální pás šířky 800 mm z reliéfní dlažby s odsazením 300 – 500 od varovného pásu, čímž je dotyčná osoba upozorněna na to, že se jedná o místo pro přecházení a nikoliv o klasický přechod pro chodce (řešení

pro osoby s omezenou schopností orientace).

Hmatové úpravy pro zrakově postižené musí mít i ve stísněných poměrech (chodník šířky 1,5 m) zachovanou svou funkčnost. Jelikož hrana signálního pásu, která má za úkol zajistit směrové vedení při přecházení jízdního pásu, je velmi krátká, musí se směrové vedení doplnit i ve vozovce formou vodicího pásu přechodu šířky 550 mm, který se skládá z 2 x 3 pásků.

Vjezdy k nemovitostem jsou řešeny jako vjezdy se sníženým obrubníkem s výškou 0,02 m nad vozovkou. Podél snížených obrubníků bude proveden varovný pás s reliéfní dlažbou, barevně odlišnou šířky 400 mm.

Nástupiště autobusového zálivu linkové dopravy má výšku nástupní hrany +160 mm a při jeho okraji je navržen bezpečnostní odstup z barevně odlišné dlažby, pouze kontrastní úprava bez hmatových prvků, šířky 400 mm. U označnicku zastávky je pak zřízen signální pás šířky 800 mm.

Chodník je ukončen varovným pásem šířky 400 mm.

Varovné a signální pásy se provedou standardními postupy změnou typu povrchu (reliéfní dlažba) a barvy dlažby chodníků.

V Brně, červenec 2014

Vypracoval: Ing. Jana Chlebovská