

Revize

Schválil / Datum



APC SILNICE s.r.o.

Projektová a inženýrská společnost

Palackého tř. 12, 612 00 Brno

tel.: 541426058, fax: 541426012

E-mail: zr@apcsilnice.cz

<i>Zodpovědný projektant</i>	Ing. Zdeněk Rambousek	<i>Formát</i>	6 A4	
<i>Vypracoval</i>	Ing. Zdeněk Rambousek	<i>Datum</i>	10/2017	
<i>Investor</i>	obec Přibyslavice	<i>Zakázkové číslo</i>	577/2016	
		<i>Stupeň PD</i>	DSP+PDPS	
AKCE:			<i>Paré</i>	
II/602 a III/3798 Přibyslavice Zvýšení dopravní bezpečnosti				
OBJEKT:			<i>Měřítko</i>	
SO 104 CHODNÍK U SILNICE II/602				
<i>Název přílohy</i>			<i>Číslo výkresu</i>	<i>Revize</i>
TECHNICKÁ ZPRÁVA			1	0

1. Identifikační údaje stavby	3
2. Stručný technický popis	3
2.1 Všeobecně	3
2.2 Směrové vedení	3
2.3 Výškové vedení	3
2.4 Příčné uspořádání	3
2.5 Konstrukce úpravy	3
2.6 Vytýčení stavby	4
2.7 Odvodnění	4
2.8 Inženýrské sítě	4
2.9 Zemní práce	4
2.10 Opěrná zeď	4
2.1 Základ pro přístřešek autobusové zastávky	5
3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů	5
4. Vztahy PK k ostatním objektům stavby	5
5. Návrh zpevněných ploch	6
6. Režim povrchových a podzemních vod... ..	6
7. Návrh dopravních značek	6
8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby	6
9. Vazba na případné technologické vybavení	6
10. Přehled provedených výpočtů... ..	6
11. Řešení přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace	6

1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	II/602 a III/3798 Přibyslavice Zvýšení dopravní bezpečnosti
Stavební objekt :	SO 104 CHODNÍK U SILNICE II/602
Místo stavby:	silnice II/602 u obce Přibyslavice
Katastrální území:	Přibyslavice
Druh stavby:	rekonstrukce
Název investora:	obec Přibyslavice
Název projektanta:	APC SILNICE s.r.o.
Stupeň dokumentace:	DSP+PDPS

2. Stručný technický popis

2.1 Všeobecně

Stavba řeší výměnu ložné a obrusné vrstvy silnice II/602 se zřízením zálivů pro AZ a ochranného ostrůvku pro přechod a dále rekonstrukci silnice III/3798 s vybudováním chodníků. Pro odvodnění silnice III/3798 je navržena dešťová kanalizace. Okolo vozovek bude rekonstruováno veřejné osvětlení a dotčené inženýrské sítě (telekomunikační kabel) budou přeloženy. Silnice II/602 je řešena obnovou krytu vozovky. V návaznosti na vybudování zálivů AZ je k nim z obce přiveden chodník a je zvýšena bezpečnost pěších okolo silnice II/602.

2.2 Směrové vedení

Chodník navazuje směrově na stavební objekty SO 101 silnice II/602 a SO 103 Autobusové zálivy.

2.3 Výškové vedení

Chodník navazuje výškově na stavební objekty SO 101 silnice II/602 a SO 103 Autobusové zálivy.

2.4 Příčné uspořádání

Šířka chodníku je navržena minimálně 1,50 m se sklonem 2% do vozovky nebo do zeleného pruhu. Oboustranně je osazen chodníkový obrubník, jednostranně je nadvýšen 10cm. Na chodník navazuje krajnice šířky 50 cm, je ve sklonu 8% a je ohumusovaná a zatravněná.

2.5 Konstrukce úpravy

Dlážděný chodník bude ve složení:

Zámková dlažba přírodní	ZD	60 mm
Kamenivo drcené	D	40 mm
Štěrkodrt'	ŠD	150 mm

Celkem tl. 250 mm

Požadovaný modul přetvárnosti podloží je uvažován $E_{\text{def}2} = 30 \text{ MPa}$.

Podél chodníku u zastávek je osazeno ochranné zábradlí trojmadlové z ocelových trubek.

2.6 Vytýčení stavby

Chodník navazuje na objekt SO 101 ev. 102, lomové body a nestandardní řešení je zadáno souřadnicemi, vytýčení je uvedeno v příloze č.3 SO 101 silnice II/602.

2.7 Odvodnění

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon chodníku do vozovky silnice II/602 nebo zálivu pro autobusovou zastávku. Nejčastěji je odvodnění na svah silničního tělesa a do podélných příkopů.

2.8 Inženýrské sítě

Stávající inženýrské jsou v dotyku s připravovanou stavbou. Ze stávajících sítí jsou to:

- venkovní vedení VN – kříží silnici II/602, jedná se o práce v jeho ochranném pásmu – to bude zhotovitelem vytýčeno. Výška stávající vozovky v místě křížení se nemění.
- venkovní vedení NN – kříží silnici II/602, podpěrné body nebudou dotčeny. Výška stávající vozovky v místě křížení se nemění.
- STL plynovod – jde po pravé straně silnice II/602, v úseku od křižovatky s III/3798 po záliv přístřešek u AZ, s objektem chodníků není v dotyku.
- Telekomunikační kabely – v celé délce je po levé straně ve vozovce kabel, tento není s objektem chodníku v dotyku. Kabely chodník i vozovku kříží u křižovatky se silnicí III/3798. Kabely po vytýčení ručně bez použití ostrého náradí budou nasondovány a ověřen průběh, aby nedošlo ke kolizi. Práce budou provedeny za dozoru správce.

Pro veškeré inženýrské sítě platí nutnost nechat je vytýčit správci a dbát jejich podmínek. Inženýrské sítě budou pro stavbu vytýčeny a označeny, v případě potřeby budou dodavatelem chráněny před poškozením.

2.9 Zemní práce

Jedná se o drobné výkopy a násypy pro konstrukci chodníků. Veškerý přebytečný nepoužitelný materiál bude odvezena a uložen na skládku. Humus pro úpravu ploch v okolí chodníků bude nakoupen.

2.10 Opěrná zeď

Pro podchycení chodníku u přístřešku zastávky na Velkou Bíteš a i umožnění vybudování odvodňovacího příkopu bude vybudována opěrná zeď. Na danou lokalitu nebyl zpracován inženýrsko-geologický průzkum, podle zkušeností s realizací prací v této oblasti se předpokládá písčitá hlína tuhá.

Na parametry základové spáry pro založení opěrné zdi jsou kladeny tyto min. požadavky:

- v ploše dilatačního celku musí být základová spára stejnorodá
- min. výpočtová únosnost zeminy $R_d = 100 \text{ kPa}$
- spára musí být suchá, chráněna proti rozbředání

Na upravenou základovou spáru se provede vrstva podkladního betonu C12/15 tl, 100 mm. Povrch podkladního betonu nevyhlazovat (ponechat drsný).

V případě, že zemina základové spáry nebude splňovat požadavky na ni kladené, bude nutno nahradit zeminu vrstvou vhodného hutněného materiálu.

V projektu jsou navrženy tvar o proměnné výšce. Konstrukce opěrných zdí je monolitická železobetonová úhlová zeď. Zeď je dělena na dva samostatné dilatační celky délky cca 3900 mm. Dilatační spáry v tloušťce 20 mm budou vyplněny např. polystyrénem nebo jiným vhodným materiálem.

Betonové konstrukce budou provedeny souladu s ČSN P ENV 13670-1. Nelze odvést případnou prosáknutou srážkovou vodu do kanalizace, bude ale u paty stěny opěrné zdi propojen prostor na líci a rubu zdi drenáží z flexibilního PVC DN 100 á cca 2000 mm.

Zásypy budou provedeny nejdříve na lícové straně opěrné zdi, při provádění zásypu rubové strany opěrné zdi bude použit štěrkopísek, hutněný po vrstvách.

Opěrná zeď je navržena z betonu ČSN EN 206-1 C 30/37 - XC4, XD3, XF4, XA1 (F.1.2)-CI 0.40-D_{max} 16-F4 vyztužená oceli B 500 A, BSt 500 M. Krytí výztuže na všech částech konstrukce 50 mm. V místech prostupů výztuž rozhrnout okolo tohoto prostupu, v případě nutnosti přerušení výztuže tuto nahradit příložkou (prutem) stejné kvality umístěného vedle prostupu s kotevní délkou dle ČSN 731201.

Statický výpočet a dimenzování proveden programem GEO-5, modul úhlová opěrná zeď – je uložen u zpracovatele.

2.11 Základ pro přístřešek autobusové zastávky.

Stávající přístřešek zastávky je na nevhodném místě a bude odstraněn. Bude provedena příprava pro vybudování nového přístřešku – základ. Je navržena konstrukce uzavřeného rámu. Na upravenou základovou spáru se provede vrstva podkladního betonu C12/15 tl, 100 mm. Povrch podkladního betonu nevyhlazovat (ponechat drsný).

V případě, že zemina základové spáry nebude splňovat požadavky na ni kladené, bude nutno nahradit zeminu vrstvou vhodného hutněného materiálu.

V projektu jsou navrženy tvar o rozměru 6,0x3,0x2,66. Konstrukce je monolitická železobetonová. Betonové konstrukce budou provedeny souladu s ČSN P ENV 13670-1.

Uvnitř základu bude provedený zásypy z vhodného materiálu hutněného po vrstvách, stejně jako zásyp vně základu, který je ve tvaru silničního násypu.

Základ je navržena z betonu ČSN EN 206-1 C 30/37 - XC4, XD3, XF4, XA1 (F.1.2)-CI 0.40-D_{max} 16-F4 vyztužená oceli B 500 A, BSt 500 M. Krytí výztuže na všech částech konstrukce 50 mm. V místech prostupů výztuž rozhrnout okolo tohoto prostupu, v případě nutnosti přerušení výztuže tuto nahradit příložkou (prutem) stejné kvality umístěného vedle prostupu s kotevní délkou dle ČSN 731201.

Statický výpočet a dimenzování proveden programem GEO-5 je uložen u zpracovatele.

3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů

Bylo zajištěno zaměření území a diagnostika konstrukce vozovky. Pro objekt chodníku nejsou potřebné další průzkumy.

4. Vztahy PK k ostatním objektům stavby

Objekt navazuje na stavební objekt SO 102 a SO 103 Autobusové zálivy.

5. Návrh zpevněných ploch

Součástí akce nejsou zpevněné plochy.

6. Režim povrchových a podzemních vod...

Z hlediska výstavby objektu chodníku se nezasahuje do režimu podzemních vod, povrchové vody budou odváděny kanalizací a otevřeným odvodněním.

7. Návrh dopravních značek

Jedná se o velmi jednoduchou dopravní situaci a nejsou budovány žádné dopravní zařízení, signalizace...

8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby

Práce budou provedeny mimo provoz, místo pracoviště bude označováno příslušným dopravním značením, které bude odstraňováno, když se nebude pracovat.

Nejsou stanoveny žádné další zvláštní podmínky a požadavky.

9. Vazba na případné technologické vybavení

V akci není žádné technologické zařízení

10. Přehled provedených výpočtů...

Nejsou realizovány konstrukce, které by vyžadovaly statické výpočty – výpočty základu a zdi je uložen u zpracovatele.

11. Řešení přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba je navržena podle technických požadavků zabezpečujících užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. V rámci SO 102 jsou řešeny snížené obrubníky v místě pro přecházení. V objektu „chodníky“ pak další úpravy potřebné pro užívání stavby osobami s omezenou schopností orientace a pohybu. Místa křížení se silnicí jsou navrženy jako místa pro přecházení.

18.1 Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Místo pro přecházení budou zřízeny jako bezbariérové – obrubník s nadvýšením 2cm.

18.2 Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Jako vodící linie slouží u chodníku v samostatné trase chodníkový obrubník vymezující chodník s nadvýšením 10 cm.

Místo pro přecházení bude vybaveno varovným pásem (šířky 40 cm) a signálním pásem (šířky 80 cm v ose přechodu) odsazeným 50 cm od varovného z barvené reliéfní dlažby. Reliéfní dlažba je osazována od nadvýšení obrubníku 2cm až 8 cm (nad krajem vozovky).

U chodníku u autobusové zastávky (má šířku 2,20 m) je podél nástupní hrany vydlážděn pruh šířky 30 cm barvenou dlažbou (společně s Kasselským obrubníkem doplňuje bezpečnostní prostor celkové šířky 50 cm) a v místě nástupu do autobusu je napříč chodníkem signální pás z reliéfní zámkové dlažby o šířce 80 cm.

U chodníku podél nástupní hrany autobusové zastávky je osazeno ochranné zábradlí trojmadlové, spodní je 150 mm nad úrovní chodníku.

18.3 Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Neřeší se.

18.4 Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Povrch pochozích ploch bude rovný pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva bude mít součinitel smykového tření min. 0,5. Použité výrobky pro hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s NV 163/2002 Sb., NV 312/2005 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.

listopad 2017

Vypracoval: Ing. Zdeněk Rambousek