

Technická zpráva

1. Identifikační údaje

Akce: Břeclav – Charv. Nová Ves,
oprava chodníků Tyršův sad

Investor: Město Břeclav
náměstí T. G. Masaryka 3
690 02 Břeclav

Účel stavby : Oprava

Umístění stavby: k.ú. Charvátská Nová Ves

Kraj: Jihomoravský

Projektant: AQUA CENTRUM Břeclav s.r.o.
Kapusty 27
690 06 Břeclav
tel/fax: 519 333 689

e-mail: aqc@wo.cz

Stupeň dokumentace: **Dokumentace pro ohlášení stavby**
Dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP)

Vypracoval: Ing. Michal Bartolšic
tel.: 602 531 147

Zodp. projektant: Ing. Milan Bartolšic
tel.: 602 775 031

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

2.1. Rozsah úprav

Oprava chodníků v lokalitě Tyršův sad spočívá v opravě dotčených chodníků celé lokality v těchto délkách:

Název ulice (název úseku)	délka úseku (m)
úsek 1	318,80



úsek 2	56,70
úsek 3	59,60
Celková délka opravy:	435,10 m

2.2. Směrové vedení trasy

Oprava spočívá v demontáži stávajících konstrukcí chodníků a nahrazením těchto konstrukcí za nové odpovídající vyhlášce č. 398/2009 Sb. Trasa je vedena ve stávajících chodníkových liniích.

2.3. Výškové vedení trasy

Výškové vedení trasy je osazeno do původní nivelety chodníků, kde tuto niveletu ve větší míře ctí. Podrobné výškové uspořádání je patrné z podélného profilu celého úseku. Podélný sklon nepřesahuje v žádném případě sklon 8,33% a to v žádné části podélného uspořádání trasy. Sklon je překročen pouze u nájezdových ramp, kde tento je v poměru maximálně 1:8 (12,5%) a v délce maximálně 3,00m. V podélném profilu je poznamenán také u jmenovité části trasy podélný sklon a délka tohoto jednotkového úseku.

2.4. Prostorové uspořádání

Šířka chodníku nikdy nepodstoupí 1500mm. Šířka je měřena bez obrubníku vodící linie. Chodníky jsou v jednotlivých částech situace okótovány, kde je patrna jejich přesná šířka. Příčný sklon chodníků nikdy nepřesáhne 2,0%.

2.5. Bourací práce

Jedná se o odstranění stávajících konstrukcí chodníků a to povrchů, které jsou tvořeny chodníkovými dlaždicemi 300/300/30mm popřípadě 300/300/50mm, zámkovou dlažbou tl. 60 a 80mm a dále povrchem z litého asfaltu a betonu. Součástí bouracích prací je také odstranění obrub těchto chodníků. Jedná se o obruby zahradní a chodníkové a v místech navázání popřípadě souběhu chodníků s komunikací jde o obrubníky silniční včetně doprovodného vodícího pásku ze žulové dlažby. Obrubníky a dlažba jsou osazeny do betonového lože s opěrou předpokládané třídy B 12,5. Bourací práce budou prováděny v postupných etapách opravy chodníků a vybouraný materiál bude odvezen na skládku popřípadě mezideponii určenou zástupcem investora.



2.6. Zemní práce

Po demontáži stávajícího krytu chodníku budou po demontáži podkladních vrstev provedeny zemní práce – hloubení nezapažených jam a zářezů – kde toto je provedeno v zemině třídy III. těžitelnosti. Následně bude provedena a úprava a zhutnění pláň. Pláň bude odtěžena do příčného sklonu odpovídající danému příčnému sklonu příčného pracovního řezu – viz grafická příloha PD. Zemní pláň by měla po zhutnění dosáhnout hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def2min} = 15$ MPa.

Po skončení stavebních prací se stavební jáma za obrubníky dosype vytěženou zeminou, která se uloží do násypů zhutněných na 95% PS. Vytlačená zemina se odveze na skládku k tomu určenou.

2.7. Ostatní vybavení stavby chodníku

2.7.1. Záchytná bezpečnostní zařízení

Neobsazeno.

2.7.2. Dopravní značení

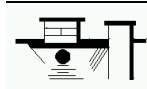
Zůstane zachováno stávající dopravní značení.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ OPRAVY CHODNÍKŮ

Veškeré stavební práce se týkají především odstranění konstrukčních vrstev stávajících chodníků a provedení výkopů kufru nových konstrukcí chodníků. Výkopy budou provedeny dle výškového členění pracovních příčných řezů a podélného profilu a budou v maximální míře respektovat stávající vjezdy a vchody do stávajících nemovitostí a na stávající komunikace. Úprava příčného a podélného uspořádání bude upřesněna na stavbě dodavatelem stavebních prací tak, aby byla respektována vyhláška č. 398/2009 Sb. Pláň – základová spára - bude zhutněna a na tuto kótu budou aplikovány jednotlivé konstrukční vrstvy chodníků. Jedná se o dva základní typy konstrukcí chodníků. Především se jedná o chodníky nepojízdné – mimo vjezdy - a dále o chodníky pojízdné, kterými jsou přejezdy. Skladby chodníků jsou následovné:

Chodník – mimo přejezdy

zámková dlažba přírodní	60mm
podklad z kameniva drceného fr. 4-8mm	30mm



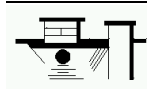
podklad z kameniva drceného fr. 32-63mm	<u>150mm</u>
tato vrstva je uzavřena vsypem z LK fr. 8-16mm	
Celková tloušťka konstrukce:	240mm

Chodníky – na přejezdech

zámková dlažba přírodní	80mm
podklad z kameniva drceného fr. 4-8mm	40mm
podklad ze ŠD fr. 0-63mm	<u>200mm</u>
Celková tloušťka konstrukce:	320mm

Tělesa chodníků budou osazena mezi obrubníky zahradní ABO 5/100/25 nat II do betonového lože s opěrou třídy C 12/15 a to v celém rozsahu stavby vyjma míst, kde chodníkové těleso navazuje na komunikaci. V místech přejezdů – navázání na komunikaci - budou chodníky zaklenuty ze strany od komunikace obrubníkem silničním nájezdovým, nájezdovým pravým a levým a také stojatým - osazených do betonového lože s opěrou třídy C 12/15 a to jednostranně nebo oboustranně a to v závislosti na povrchu vjezdů. V případě, že bude vjezd nezpevněný bude obrubník oboustranný. V případě, že bude vjezd zpevněn budou obrubníky osazeny v místě nezpevněné části vjezdu. Při souběhu chodníkových těles s komunikací budou chodníky osazeny obrubníky silničními ABO 15/100/25 nat II do betonového lože s opěrou třídy C 12/15 včetně doplnění vodícího pásku komunikace z dlažby ze žulových kostek 100/100/100 osazených do betonu ve velikosti tvaru dle stávajících vodících pásků – v případě že se vyskytují. Tato dlažba bude posléze vyspárována betonem se zhutněním. V místech, kde nebude tento doprovodný pásek naruše, nebude demontován a nebude zřízen nový – stávající se zachová.

Do chodníků budou osazeny v místech přejezdů a míst pro přecházení varovné a signální pásy. Jedná se o konstrukce dle vyhlášky 398/2009 Sb. Jejich barva bude červená se vzorky. Šířka varovného pásku bude 400mm a šířka signálního pásku bude 800mm a jeho délka bude nejméně 1500mm. Hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb., a TN TZÚS 12.03.04. - 06. Chodníky jsou zřízeny v místech s přirozenou vodící linií, kterou jsou jednotlivá průčelí doprovodných objektů – RD, oplocení a v místech, kde není tato linie tvořena výše zmíněnými objekty bude do



přímky vodící linie osazen obrubník zahradní, který bude nadsazen nad niveletu chodníku o 60mm, aby tuto vodící linii tvořil. Certifikace hmatových prvků pro umělé vodící linie bude splňovat TN TZÚS 12.03.06. V místech navázání chodníků na komunikaci bude výškový rozdíl mezi komunikací a chodníkem maximálně 20mm. Varovné pásy budou v konstrukci chodníků – v jejich pochůzném prostoru – situovány tak, aby ukončení obou stran těchto varovných pásků byl v místech, kde výškový rozdíl mezi horní hranou obrubníku a přilehlé komunikace je min. 80mm.

Konstrukce chodníků budou minimální šířky 1500mm – šířka se rozumí bez obrubníku vodící linie, podélný sklon nepřekročí 8,33% a příčný sklon nebude větší než 2,00%. Chodníky budou zřízeny v místech stávajících chodníků. Niveleta stávajících chodníků bude maximálně respektována. Linie všech chodníků budou zachovány. V chodnících budou v případě nutnosti zřizovány nájezdové rampy, které budou v maximálním sklonu 1:8 (12,5%) v maximální délce 3,00m. Přesná šířka konstrukce jednotlivých chodníků je patrna z celkové situace stavby a pracovních příčných řezů.

Součástí opravy je také navázání na místa pro přecházení. Místo pro přecházení bude obsahovat vodící a signální pásy. V případě, že nelze ze stavebně-technických důvodů nebo provozních podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením toto místo pro přecházení za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás. Místa pro přecházení se řeší v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., (příloha 2, bod 2.2.9. Sp/VPP u změn dokončených staveb jen při zajištění bezpečnosti osob se zrakovým postižením). Varovné a signální pásy budou zřízeny v těch místech, kde vodící linie před tímto a za tímto místem na sebe nenavazuje v jedné přímce. Tam, kde vodící linie na sebe navazuje v jedné přímce před a i za místem pro přecházení nebudou tyto signální pásy řešeny. Řešení těchto míst je individuální a je zaznamenáno v grafické příloze předložené PD. Místa pro přecházení budou délky maximálně 7,0m. V místě, kde není možno z důvodu zachování průjezdného profilu komunikace, šířky jízdních pruhů, obalových křivek nebo napojení vedlejší komunikace zřídit nebo zachovat místa pro přecházení délky maximálně 7,0m bude toto místo pro přecházení zvětšeno nebo prodlouženo (zachováno) o 1,0m na maximální přípustnou délku 8,0m – viz možnost vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Dále bude v určitých místech zřízeno bezpečnostní opatření. Jedná se o zřízení svislých sloupků ocelových z barevným nátěrem bezpečnostního šrafování. Sloupky budou osazeny v místech, kde varovný pás místa pro přecházení navazuje na přejezd přes chodník nebo tato linie je delší jak 7,0m. Tyto sloupky budou osazeny také v místech, kde přejezd přes chodník – varovný pás – je delší než 7,0m. Detailní umístění těchto sloupků je patrné z grafické přílohy PD.

Součástí je také osazení silničního zábradlí před objekt mateřské školy souběžně s obrubníkem komunikace. Zábradlí lze řešeno z Tr 70/4,0mm a je výšky 1100mm. Zábradlí bude opatřeno 1x nátěrem základním a 2x nátěrem vrchním barvy dle výběru investora – předpokládá se zelená barva.

V parku po dokončení stavebních prací na chodnících bude osazen městský mobiliář. Jedná se o 3 lavky s betonovou nosnou konstrukcí a 2 odpadkové koše. Podrobný výpis je proveden na celkové situaci stavby.

3.1. Detailní technické řešení

Součástí opravy je také navázání na místa pro přecházení. Jedná se celkem o 10 míst pro přecházení označené jako č. 1 až č. 10. Místa pro přecházení jsou situovány vždy u napojení chodníků na místní komunikace. Místa pro přecházení jsou řešena různými způsoby vzhledem k poloze varovných a signálních pásů.

3.1.1. Místo pro přecházení s varovnými a signálními pásy

Jedná se o místa pro přecházení, kde není zaručena bezpečnost osob s omezením pohybu a orientace. V těchto místech jsou proto vsazeny varovné a signální pásy. Tyto signální pásy musí být zde zřízeny a to proto, že vodící linie před těmito a za těmito místy (místem pro přecházení) nenavazuje na sebe v přímém směru – chodník je z důvodu zachování obalových křivek napojených místních komunikací půdorysně zalomený. Pro osoby se zrakovým postižením budou signální pásy tvořit lepší orientaci v rámci místa pro přecházení přes stávající místní komunikace. Jedná se o tato místa pro přecházení:

číslo místa pro přecházení (n)	délka místa pro přecházení (m)	šířka místa pro přecházení (m)
1	5,40	1,60
2	5,50	1,60
3	5,10	1,80
4	5,30	1,80
5	6,20	3,00
6	6,30	3,00
8	5,30	1,80
9	5,25	2,00
10	5,60	1,80

3.1.2. Místo pro přecházení s varovnými pásy bez signálních pásů

Jedná se o místa pro přecházení, kde je z provozních podmínek zaručena bezpečnost osob s omezením pohybu a orientace. V těchto místech jsou proro vsazeny pouze varovné pásy. Jedná se o toto místo pro přecházení:

číslo místa pro přecházení (n)	délka místa pro přecházení (m)	šířka místa pro přecházení (m)
7	7,40	1,80

Břeclav, 10/2013

Ing. Michal Bartolšic

