

# PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY



## Předláždění chodníku ul. Zahradní v úseku od Májové po Sjednocení

Stavebník:

Město Studénka  
Nám. Republiky 762  
742 13 Studénka  
IČ: 00298441

Zpracovatel:

PROJECT WORK s.r.o.  
Panská 395  
742 13 Studénka  
IČ: 292 95 548

# T E X T O V Á   Č Á S T

## 01- TECHNICKÁ ZPRÁVA

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## A) Identifikační údaje objektu

Stavba:	Předláždění chodníku ul. Zahradní v úseku od Májové po Sjednocení
Katastrální území:	Studénka nad Odrou (758396)
Obec:	Studénka
Kraj:	Moravskoslezský
Investor:	Město Studénka Nám. Republiky 762 742 13 Studénka
Uvažovaný vlastník:	Vlastníkem je investor (Město Studénka)
Zpracovatel:	PROJECT WORK s.r.o. Panská 395 742 13, Studénka IČO: 292 955 48

## B) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Účel stavby spočívá v rekonstrukci komunikace pro pěší, která budou splňovat požadavky ČSN 73 6110 a vyhl. č. 398/2009 Sb. S cílem bezpečného a funkčního užívání daného prostoru. Stavba bude sloužit pro provoz chodců.

Navrhované řešení respektuje stávající šířkové uspořádání MK ul. Zahradní, kdy nedochází k zásahům do stávající vozovky. Z druhé strany je šířka chodníku limitována stávajícím oplocením soukromých pozemků a k rozšíření chodníkového prostoru tak může dojít pouze lokálně. Podélný sklon chodníku určuje stávající sklon komunikace, přičemž příčný je stabilizován na 2% (vyjma některých složitých sjezdů), konkrétně směrem k okraji vozovky kvůli odvodnění. Hlavní úlohou rekonstrukce je zakomponování základních bezbariérových prvků odpovídajících současným normám, zejména v místech početně zastoupených sjezdů a vstupu do vozovky na konci trasy.

### **B.1 Seznam příloh**

01 Technická zpráva	
02 Situace	1:250
03 Podélný profil	1:1000/100
04 Vzorový příčný řez	1:50
05 Charakteristické příčné řezy	1:100
06 Vytyčovací výkres	1:250

### **B.2 Situační umístění a rozsah úpravy**

Řešená lokalita se nachází v intravilánu města Studénka. Jedná se o veřejný prostor ulice Zahradní v rozmezí od ulice Sjednocení, po ulici Májová (dl. 299,20 m). Navrženým řešením se nijak nemění účel užívání ostatních přilehlých pozemků.

### **B.3 Směrové řešení**

Směrové řešení kopíruje přiléhající místní komunikaci ulice Zahradní. Chodník je prakticky v celé délce v přímém úseku s mírnými zaoblenými vycházejícími ze stávajícího osazení silničních obrub. Začátek úpravy je v místě prvního sjezdu za sloupem veřejného osvětlení, konec pak přibližně v 300 metrech vzdálené křižovatce, kde dochází k ukončení chodníku varovným pásem a napojením na stávající silniční obrubu přiléhající ulice Májová.

## B.4 Výškové řešení

Výškové řešení kopíruje stávající MK ulice Zahradní, ke které chodníková plocha přiléhá. Stávající obruby i dlažba chodníku jsou lokálně poklesnuty a dochází k vlnitému výškovému vedení. Navržená niveleta tak alespoň sjednocuje části trasy do delších úseků. Trasa v celé délce stoupá a to v minimálním sklonu 0,3% a maximálním sklonu 2,47% na začátku trasy. Niveleta respektuje přilehlou komunikaci.

## B.5 Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání ohraničuje přiléhající komunikace šířky cca 4-4,50 m, do níž není možno zasahovat. Z druhé strany je šířka chodníku ovlivněna stávajícím oplocením soukromých pozemků. V místech, kde je před soklem stávajícího oplocení provedeny pruh kačírku dochází k lokálnímu rozšíření chodníkového prostoru a sjednocení jeho šířky na 1,5 m. V ostatních místech je šířka chodníku proměnná cca v šířce 1,3-1,9m. Chodník je v celé délce ohraničen chodníkovou obrubou vyvýšenou o 0,07m, jež tvoří vodící linii pro chodce. V místech sjezdů, respektive vstupů na pozemek je pak tato obruba zapuštěna na úroveň terénu. V místech, kde chodník přiléhá k vozovce je osazena silniční obruba vyvýšená o 0,12m. V úsecích napojujících jednotlivé nemovitosti je obruba snížena na 0,02-0,05m, přičemž propojení těchto výšek je provedeno rampou a přechodovým obrubníkem minimálně v délce 1 m.

## B.6 Příčný sklon

Chodník je tvořen jednosměrným sklonem 2 % se spádem k vozovce. V místech jednotlivých sjezdů je sklon odlišný, přičemž každé napojení je součástí přílohy D.1.05 Charakteristické příčné řezy. Příčný sklon jednotlivých sjezdů vždy směřuje do vozovky a nepřesahuje 12,5%.

## B.7 Konstrukce komunikace

Rekonstrukce komunikace pro pěší bude v místě styku s komunikací lemována betonovou silniční obrubou 1000x250x150 uloženou do betonového lože C16/20 XF1 v min. tl. 100 mm. Silniční obruba prakticky v celé délce trasy navazovat na stávající ponechaný betonový jednořádek. V místech absence jednořádku (prvních cca 45 metrů a úplný konec v dl. cca 5 m) bude jednořádek doplněn. Nejdříve se stávající asfaltová vozovka prořízne, jednořádek vloží, spára se opětovně prořízne a následně zalije asfaltovou zálivkou. Silniční obruba bude v celé délce vyvýšena o 0,12m nad úroveň stávající komunikace, přičemž v místech sjezdu dojde ke snížení na 0,02-0,05m a na konci staničení v místě vstupu do vozovky na 0,02m.

Z druhé strany bude chodník ohraničený betonovou chodníkovou obrubou 1000x250x100 uloženou do betonového lože C16/20 XF1 v tl. 100 mm. Tato obruba bude v celé délce vyvýšena o 0,07m, aby tvořila vodící linii pro chodce, pouze v místech vstupů na pozemek, respektive sjezdů k nemovitostem bude zapuštěna na úroveň okolní dlažby.

V místě stávajících sjezdů a vstupů na soukromé pozemky bude z důvodu osazení vnější obruby pěší komunikace povrch sjezdu rozebrán do vzdálenosti 0,50 m za tuto vnější obrubu. Po pokládce obruby bude sjezd/vstup opětovně vydlážděn. Případný přebytečný materiál ze sjezdů/betonová dlažba, bude nabídnuta jednotlivým majitelům zdarma (pakliže je předpoklad, že si dlažbu položili na vlastní náklady). Případný prostor mezi stávajícím oplocením a vnější obrubou pěší komunikace bude vysypán kačírkem a osazen separační geotextílie k zamezení prorůstání trávy – bude řešeno individuálně přímo po vyhodnocení na stavbě.

Skladba chodníku dle TP 170 – Dodatek 1:

D-2-D-1-O-P-III:

Betonová dlažba*	DL	80 mm	
Lože*	L	40 mm	(Edef,2 = 60 MPa)
Štěrkodrt*	ŠDb	min.200 mm	(Edef,2 = 30 MPa)
<b>Celkem</b>		<b>min.320 mm</b>	

\*Tyto konstrukční vrstvy musí být v souladu s platnými normami:

- Štěrkodrti, lože - ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
- betonová dlažba – ČSN 73 6131-1, ČSN EN 1342

## **B.8 Zemní práce**

Zemní práce jsou tvořeny zejména odstraněním stávající konstrukce chodníku v předpokládané tl. cca 0,25 m (betonová dlažba čtvercová a konstrukční vrstvy pěší komunikace).  
Bilance zemních prací je součástí výkazu výměr této PD.

## **B.9 Vytýčení**

Poloha a rozměry plánované výstavby je patrná z výkresů D.1.06-Vytyčovací výkres.

### **Upozornění**

**Před zahájením zemních prací je nutno požádat správce inženýrských sítí o jejich vytyčení a respektovat podmínky jednotlivých správců při stavbě v jejich ochranném pásmu, které jsou uvedeny ve vyjádření jednotlivých správců k dokumentaci, viz dokladová část.**

## **B.10 Objekty**

V rámci stavby nejsou navrženy žádné objekty.

## **C) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, vč. jejich užití v dokumentaci-dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.**

Umístění stavby vykazuje dle charakteristik jednoduché geotechnické poměry, proto je návrh proveden bez geotechnického průzkumu a provedeno vzorové řešení. Únosnost plání komunikací bude ověřena v rámci realizace stavby. Vzhledem k rozsahu stavby nebylo zapotřebí zpracování ani ostatních průzkumů běžných u větších staveb.

## **D) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**

Stavba vzhledem ke svému rozsahu není členěna na jednotlivé objekty.

## **E) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**

Návrh konstrukce je uveden v kapitole B7.

## **F) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Odvedení vody z chodníkové plochy je zajištěno jednostranným příčným sklonem 2% a podélným sklonem nerovnajícím se nulové hodnotě na okraj vozovky. Odvedení vody z okraje vozovky pak zajišťuje sklon komunikace do stávajících uličních vpustí. Rekonstrukcí chodníku není odvodnění nijak měněno ani narušeno.

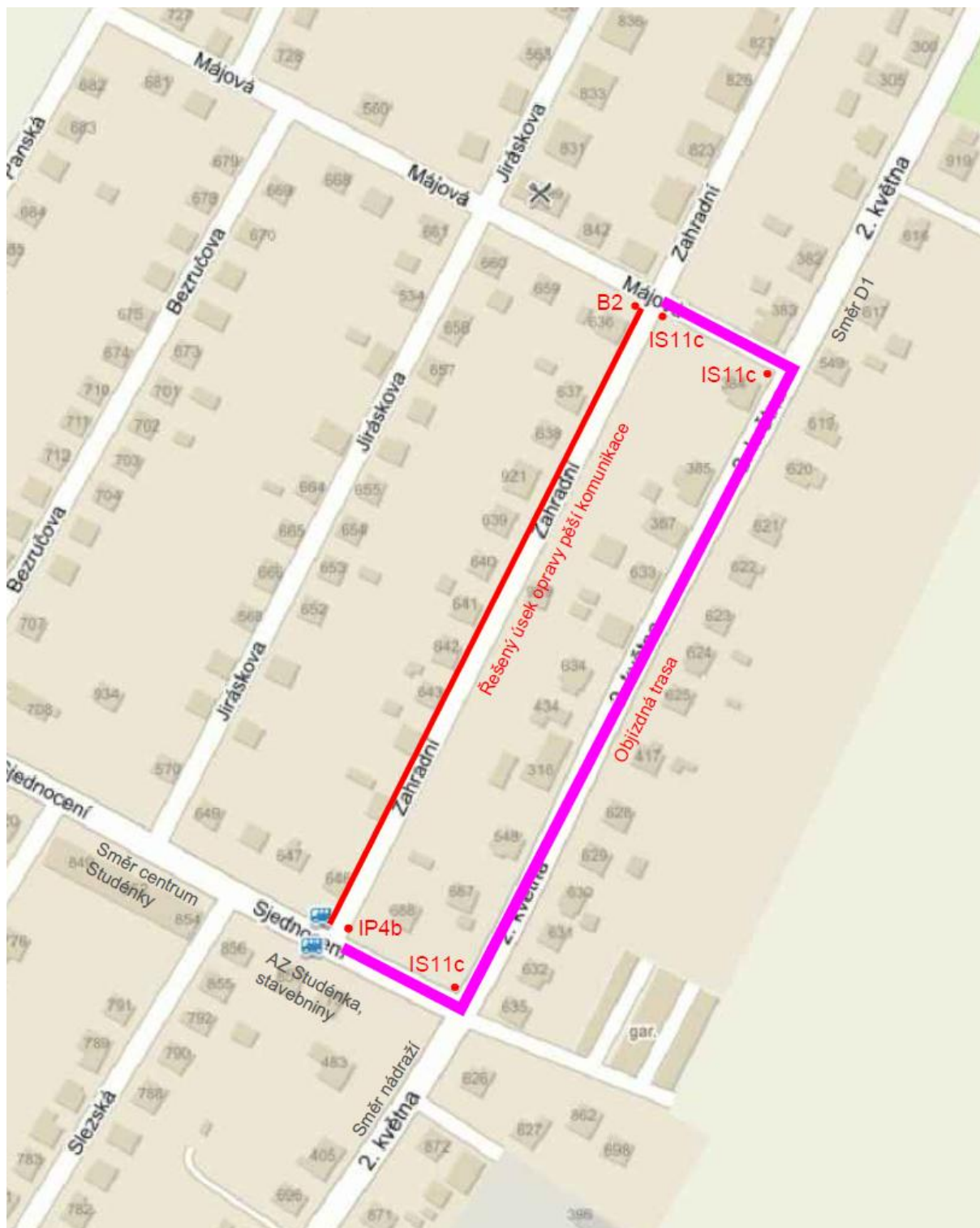
## **G) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení provozní informace a dopravní telematiku**

### **G.1 Přejížděcí dopravní značení**

Stavba nemá požadavky na žádná speciální dopravní inženýrská opatření (DIO). Přejížděcí dopravní značení bude navrženo v souladu s TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (r. 2015) schéma B3 a navíc IP22 „Projíždíte stavbou“.

Dle schématu B3 z TP 66 nesmí klesnout šířka jízdního pásu pod 2,75 m. V místech, kde toto nelze dodržet bude použito schéma B6, tzn. stavba bude rozdělena na Jelikož již stávající šířka ul. Zahradní, podél které je řešený úsek pěší komunikace veden, nespĺňuje šířkovým uspořádáním obousměrný provoz, je navrženo spolu s osazením přechodného značení dle schématu B3 TP 66 také zjednosměrnění ul. Zahradní a vyznačení objížděné trasy. Toto bude provedeno osazením PDZ:

- 1x B2
- Min. 3x IS11c
- 1x IP4b



Podoba objízdňé trasy vč. umístění PDZ.

## G.2 Trvalé dopravní značení

Nové trvalé dopravní značení nebude osazeno. Charakter rekonstrukce nijak nezasahuje do dopravního značení.

## G.3 Bezpečnostní zařízení

V rámci tohoto projektu nejsou navržena žádná bezpečnostní zařízení.

## **H) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Stavba nevyžaduje zvláštní požadavky a podmínky na postup výstavby, respektive údržbu.

## **I) Vazba na případné technologické vybavení**

V rámci stavby není uvažováno technologické vybavení.

## **J) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Není řešeno v rámci této stavby.

## **K) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch související se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace**

Podélný spád chodníkových těles, a to i ke sníženým obrubám v místě vstupu do vozovky bude proveden v max. podélném sklonu 1:12 (8,33 %), podélný sklon nájezdu (nášlapu) na chodník v místě obruby snížené na 20 mm nad přilehlý okraj komunikace je max 12,50 %. Jednostranný příčný sklon všech chodníkových těles vyjma sjezdů je navržen 2,0%.

Nebezpečné rozhraní ploch (styk chodníku a jízdního pruhu) s obrubníkem nižším než 80 mm bude označen varovným pásem o šířce 400 mm. Varovný pás bude proveden ze slepecké dlažby barevně rozlišené s výstupky ve tvaru komolých kuželů. Pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace jsou navrženy přirozené vodící linie tvořené vnějšími obrubami chodníkových vyvýšenými min. 70 mm nad přilehlý okraj chodníkového tělesa.

V oblasti chodníkových ramp a dále v jejich meziprostoru je navržena hladká betonová dlažba bez zkosených hran.

V případě přerušení vodící linie v délce větší než 8,0 m musí být zřízena umělá vodící linie šířky 400 mm. Toto řešení je v PD navrženo jednou. Pro umělou vodící linii (stejně jako pro ostatní hmatové úpravy) je stanoveno materiálové řešení z NV č.163/2002 Sb. Technické požadavky na stavební výrobky a následně jsou materiály detailně technicky popsány v *TN TZÚS 12.03. 06 Technický návod pro materiály a zařízení užívané k realizaci bezbariérových úprav*

### Tvarové řešení umělé vodící linie:

Dlaždice s výrazně hmatově (vnímátným slepeckou holí a nášlapem) odlišným povrchem od okolní dlažby – hmatový kontrast u dlaždic tvořených drážkami zajišťuje okolí tvořené obvyklými dlažebními prvky s vyloučením prvky s drážkami příčnými ke směru vodící linie.

Dlaždice budou provedeny s frézovanými drážkami ve směru vodící linie s roztečí drážek 20 až 25 mm, hloubkou 4 až 5,5 mm a šířkou drážky v rovině nášlapného povrchu desky 10 až 12 mm. Příčný průřez drážky může tvořit rovnoramenný trojúhelník, obdélník, lichoběžník, vlnovka apod.

Toto řešení může být při realizaci také použito při požadavku na zapuštění vyvýšených obrub v úrovni nivelety přilehlého okraje chodníkového tělesa.

Vedení a šířka varovných pásů se řídí ustanoveními vyhlášky č.398/2009 Sb. Materiál použitý pro hmatové úpravy (varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí (přilehlým zpevněným plochám, k objektům atd.). Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č.163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06.

V rámci stavby je zakončena trasa chodníku varovným pásem označujícím vstup do vozovky, jež je momentálně bez návaznosti na další bezbariérové komunikace pro pěší. Je zde osazen pouze varovný pás a navedení nevidomých je zde pomocí vyvýšených obrub (přirozená vodící linie) o min. 0,07 m, které jsou umístěny za sebou v jedné přímce. Toto řešení je připuštěno v ČSN 73 6110/Z1 čl. 10.1.3.14 navedení bez provedení signálního pásu za užití vodící linie.

Září 2020

Vypracoval: Ing. Štěpán Mackovík