

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT OBJEKTU	Ing.PAVEL KUBÍSEK	Datum: 10/2011	Měřítko:
STAVBA: Čerčany-bezbarierové chodníky podél sil.II/109 a III/1094 OBJEKT: SO 101 CHODNÍK PŘÍLOHA: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Souprava
Objednatel: Obec Čerčany			Příloha č. 1
Okres: Benešov		DSP	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje:

- a) Označení stavby Čerčany-bezbarierové chodníky podél sil.II/109 a III/1094
- b) Stavebník Obec Čerčany, Václavská 36
257 22 Čerčany
IČ 00231584
- b) Projektant Ing.Pavel Kubísek,
Praha 10, Sportovní 6
autorizace ČKAIT- 0002206, obor dopravní stavby
IČ 408 28191

2. Technický popis:

a) Stávající stav:

Řešené území se nachází v intravilánu obce Čerčany v území se stávající zástavbou rodinnými domky v ochranném pásmu dráhy tratě Praha-Benešov ve úseku km 143,366-143,845 a je umístěna na pozemcích p.č. 1377/1,4-6 a 8,1404/30,31,43 a 80,1417/17,1518/4,6 až 8,1552,1553/1,1556/1,1639,1651/2,2322,2405,2407 a st.242 katastrální území Čerčany.Stávající přidružený prostor komunikace sil. II/109 a III/1094 je dostatečný pro jednostranné vedení komunikace pro chodce. V prostoru staveniště se nachází podzemní vedení STL plynovodu, vodovod a kanalizace, sdělovací vedení a podzemní vedení NN a venkovní vedení NN, které nebrání stavebnímu záměru.

b) Navržené řešení:

Předmětem návrhu stavby „Čerčany-bezbarierové chodníky podél sil.II/109 a III/1094“ je zajištění přístupu do stávající obytné zástavby. Současně je zachováno umístění stávajících vjezdů do zástavby rodinných domků. Podélný profil navrženého bezbarierového chodníku je přizpůsoben niveletě stávající komunikace. Šířkové uspořádání chodníku je řešeno jako dvoupruhový pás pro chodce v základní šířce 2,00m a je přizpůsobeno prostorovým možnostem daného území. Jednostranný chodník SO 101 je navržen v souladu s ČSN 73 6110. Konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, katalogový list D2-D-1 a vjezdy do přílehlé zástavby jsou navrženy dle katalogového listu D2-D-2 pro dopravní zatížení O a pro návrhovou úroveň porušení vozovky D 2. Příčný sklon chodníku je navržen 1,70%, podélný sklon chodníku je 0,01-8,02%. Odvodnění chodníku je zajištěno zejména příčným sklonem s odvedením srážkových vod do uličních vpustí a přílehlého zatravněného pásu..

Celková délka úpravy je 996,06m s napojením na stávající pěší komunikace.

3. Příčné uspořádání:

Jednostranný chodník je navržen v základní šířce 2,00 m. Jednostranný příčný sklon chodníku je navržen 1,7%. Chodník je opatřena silničními obrubníky 250 x 150 mm do betonového lože s opěrou osazenými dle příčných řezů s proměnným šlápnutím 120-200 mm a sadovými obrubníky 250 x 50 mm do betonového lože s opěrou. V místech pro přecházení a přechodech pro chodce je osazena silniční obruba přejezdová s nášlapem 20 mm s levým a pravým přechodovým obrubníkem. Ve vjezdech je osazena silniční obruba přejezdová s nášlapem 20-50 mm. Prostor zvýšené úrovně zpevněné plochy před budovou nádraží ČD je ohraničen sklopenými betonovými obrubníky silničními KO. Ve staničení 0,893 70 vpravo bude stávající místo pro přecházení zrušeno a posunuto do nové polohy navrženého chodníku.

Konstrukce chodníku:	Zámková dlažba	60 mm
	Ložná vrstva	30 mm
	<u>štěrkožtrť 0-63</u>	<u>150 mm</u>
	Celkem konstrukce	240 mm

Stávající vjezdy jsou zachovány a výškově přizpůsobeny niveletě vozovky.

Konstrukce vjezdů:	Zámková dlažba	80 mm
	Kladecí vrstva	40 mm
	<u>Štěrkožtrť 0-63</u>	<u>200 mm</u>
	Celkem konstrukce	320 mm

Rozšíření vozovky:	ABS II	40 mm
	OKS I	60 mm
	KSC I	120 mm
	<u>štěrkožtrť 0-63</u>	<u>200 mm</u>
	Celkem konstrukce	420 mm

Komunikace pěší zóny:	Žulová dlažba 10/12	120 mm
	Ložná vrstva	40 mm
	<u>štěrkožtrť 0-63</u>	<u>30-160 mm</u>
	Celkem konstrukce	190-320 mm

4. Sklonové poměry:

Podélný sklon chodníku je navržen ve sklonu 0,01-8,02% a je přizpůsoben přilehlé komunikaci. Odvodnění komunikace a chodníku je řešeno příčným sklonem chodníku 1,70% s odvedením srážkových vod do uličních vpustí a přilehlého zatravněného pásu.

5. Odvodnění:

Srážková voda ze zpevněných ploch chodníků je odvedena pomocí příčných sklonů do stávajících uličních vpustí a nově zřízených uličních vpustí UV 1-9. Odtok je zaústěn potrubím DN 150 mm do stávající kanalizace. Stávající uliční vpust ve staničení 0,472 vlevo bude zrušena. Poklopy revizních šachet dotčených výstavbou budou výškově upraveny. V

úseku 0,765-0,881 13 je navržen pravostranný nadzářezový příkop ukončený jednostranným lapačem splavenin napojeným potrubím DN 300 na stávající dešťovou kanalizaci.

6. Zemní práce:

Únosnost zemní pláně chodníků a vjezdů musí odpovídat 30 MPa, v případě snížené únosnosti bude zemní pláň zesílena netkanou geotextilií. Potřeba výměny nevhodné zeminy a použití geotextilie bude dáno skutečným stavem po odkrytí zemní konstrukce. Příčný sklon zemní pláně je min.2,0% a musí být dodržen. Zemní těleso bude za sadovými obrubníky doplněno zeminou a sadovnický upraveno. Doprovodná stávající zeleň bude zachována, v případě prorůstání kořenového systému v úseku 0,528 60-0,650 do konstrukce stávajícího chodníku bude kořenový systém odborně ošetřen.

7. Dopravní značení:

Přílehlá komunikace je silnice II a III.třídy. Úprava provozu je řešena svislým dopravním značením které zůstane zachováno.. Autobusová zastávka bude vybavena stávajícím označником a svislou dopravní značkou IJ 4a a vodorovným dopravním značením V 11a, přechody pro chodce budou označeny svislým dopravním značením IP 6 a vodorovným dopravním značením V 07. Upravený prostor před nádražím ČD s pěší zónou bude řešen rozdělením dopravy do jednosměrného vjezdu a výjezdu svislým dopravním značením B 2 a IP 4b doplněným dopravními značkami A 9 a B 24b. V KÚ bude do ul.Zahradní osazena svislá dopravní značka IP 6 Přejít pro chodce doplněná tabulkou E7b šipka vpravo.

8. Řešení chodníků z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace:

Bezbariérové chodníky jsou navrženy v souladu s vyhl.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ČSN 73 6110 a 73 6425-2 a dokumentem Náležitosti projektové dokumentace k Pravidlům Bezpečnost 2011.

Řešení chodníků je v souladu s vyhl.398/2009 Sb. Přílohou č. 1, zejména články 1.1.4;1.2;1.3.4;1.4;1.4.3 a 1.5.6. Barevné řešení povrchu chodníku a hmatové vyznačení hranic je navrženo v souladu s vyhl. 398/2009 Sb a ČSN 73 6110 čl.10.1.3.8.

Pochozí povrch chodníku je ze zámkové dlažby betonové povrch standard, barva přírodní. Hmatné, signální a varovné pásy jsou ze zámkové dlažby betonové pro nevidomé v barvě červené s povrchem standard.

Přirozená vodící linie je tvořena sadovými obrubníky výšky 60 mm, podezdívkou oplocení nebo přílehlou zástavbou. Vjezdy a sjezdy přerušují vodící linii na max.4,00 m a není třeba vytvářet umělou vodící linii. Stávající vjezdy do přílehlých nemovitostí jsou respektovány. Pojízdný povrch vjezdů je ze zámkové dlažby červené barvy s varovným pásem ze zámkové dlažby pro nevidomé povrch standard barva přírodní. Šířka chodníku je navržena 2000 mm a u technického vybavení komunikace je dodržen nejmenší průchozí profil větší než 900 mm. Šířka nástupiště autobusové zastávky ve staničení 0,380 vpravo je omezena svaahem zářezu

komunikace a je dle čl.6.2.2.5 ČSN 73 6425-1 navržena ve stísněných podmínkách v šířce 2,00m. Příčný sklon chodníku je navržen 1,70%, u vjezdů 2,0%. Výškové rozdíly u přechodů pro chodce a při ukončení chodníku jsou 20 mm. Snížení je provedeno rampovou částí chodníku v délce 1,00-2,00m při dodržení největšího sklonu do 12,5%. Varovný pás u přechodu pro chodce a v místech vjezdů šířky 400 mm s hmatovou úpravou je na délku výšky obruby menší než 80 mm. U míst pro přecházení je zřízen odsazený signální pás dle ČSN 73 6110 Z1. V prostoru před budovou nádraží v místech pro přecházení nebudou signální pásy zřízeny dle čl.10.1.3.1.14 ČSN 73 6110/Z1, nelze dodržet směr vedení pro umístění ve směrovém oblouku.

9. Inženýrské sítě:

Stávající zařízení správců inženýrských sítí musí být během výstavby chráněna před poškozením. Je nutné před zahájením zemních prací zajistit prostorové vytýčení podzemních vedení jejich správci. Orientační umístění sítí je vyznačeno v příloze 2. Situace. Zhotovitel stavby zajistí před zahájením stavebních prací vytýčení podzemních sítí jejich správcem.

10. Vliv stavby na životní prostředí:

Stavba nemá negativní vliv na životní prostředí. K časově omezenému zhoršení dojde po dobu provádění stavby, stavební práce nebudou prováděny v době 21:00-06:00 hod. Při výjezdu na veřejné komunikace je třeba zajistit čištění dopravních prostředků a stavebních mechanismů.

11. Požadavky na provádění stavby:

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Konstrukce a práce, které budou dalším stavebním postupem zakryty, musí být převzaty technickým dozorem investora. Při stavebních pracích je nutno respektovat ochranná pásma podzemních vedení. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a ustanovením a musí být použity předepsané technologické postupy. Návrh přechodné úpravy provozu na PK při realizaci výstavby zajistí zhotovitel.

12. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci:

Při realizaci stavby musí být respektovány platné předpisy, zejména nařízení vlády č.591/2006Sb o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a předpisy související. Vzhledem k charakteru stavby nevzniká požární riziko a není třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany.

Říjen 2011

Ing.Pavel Kubísek