

OBSAH:

- a) identifikační údaje objektu
- b) stručný technický popis
- c) vyhodnocení průzkumů a podkladů
- d) vztah pozemní komunikace k ostatním objektům
- e) návrh zpevněných ploch
- f) zásady odvodnění
- g) návrh dopravního značení
- h) zvláštní podmínky postupu stavby
- i) bezbariérové užívání stavby

a) identifikační údaje objektu

<i>Název stavby:</i>	Komunikace pro chodce Kosičky
<i>Stavebník:</i>	Obec Kosičky Kosičky 1 503 65 Kosičky
<i>Zodp. projektant:</i>	Ing. Petr Vlasák Jana Masaryka 1361 500 12 Hradec Králové autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby (členské číslo 0601333)
<i>Stupeň PD:</i>	Dokumentace pro provádění stavby

b) stručný technický popis

V této zprávě je popsáno technické řešení komunikací pro chodce v obci Kosičky. Prováděcí dokumentace vychází z původního rozsahu těchto komunikací doplněného v roce 2017 o další úseky označené číslicemi 10, 11 a 12. Důvodem k tomu byla snaha stavebníka o získání finančních příspěvků na jejich realizaci. To se projevilo v drobných změnách dokumentací pro stavební povolení, které bylo třeba sladit s požadavky na bezbariérové užívání staveb dle podmínek SFDI. Díky tomu byla navržena bezbariérová trasa v obci zahrnující úseky N1, S1, N10, N11, S6 a části úseků N2, S8, S4 a S7, která je vedena podél silnice III/327 28. Pro realizaci dalších úseků bude stavebník žádat o poskytnutí finančních prostředků ze strany Královéhradeckého kraje.

Komunikace pro chodce v obci Kosičky jsou zásadně navrženy podél dvoupruhových vozovek v obci. Jedná se převážně o průjezdní úseky silnic III. třídy (III/327 28 a III/323 29) doplněné o místní komunikace k významným cílům v obci (obecní úřad s poštou, obchod, základní škola, autobusové zastávky, hřiště, hřbitov). Současný stav chodníků v obci je nevyhovující jak z hlediska míry segregace od motorové dopravy (malá výška obrubníků způsobená novými kryty vozovek), tak i z hlediska nerovností na jejich povrchu dané překročenou životností materiálů. Stávající chodníky nejsou provedeny dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o bezbariérovém užívání.

Šířka všech komunikací pro chodce dle této dokumentace je navržena nejméně 1,5m, převážně však 2,0m. Výjimkami udělenými v rozhodnutí o změně stavby před jejím dokončením (zn. MMHK 220846/2016 ze dne 1.12.2016) jsou některé krátké úseky zúžené na 1,0m (dva sjezdy z p.p.č.11 vedle sebe), resp. na 1,1m (vjezd do garáže a sousední sjezd ze st.p.č.60). Umístění chodníků v některých úsecích vyvolává potřebu směrové úpravy hran vozovek (při zachování dvou jízdních pruhů). To je zvláště důležité pro postup výstavby u oboustranných chodníků (úsek N2 a N11, S5 a S6, S7 a N4, resp. N12), který nesmí omezit dočasný průjezd motorových vozidel alespoň jedním jízdním pruhem. Provádění prací po obou stranách dvoupruhové vozovky bude za podmínek dodržení šířky průjezdu alespoň 2,75m možné na širokých úsecích vozovek (mezi protilehlými chodníky úseku S1 a S2, S3 a S4, S7 a N4). Pro zajištění směrové polohy hran vozovek jsou na situacích (přílohy B.2) doplněny souřadnice JTSK lomových bodů nebo vrcholů kružnicových oblouků včetně jejich poloměrů. Mezi chodníky na protilehlých stranách vozovek jsou navržena místa pro přecházení a jeden přechod (před obecním úřadem). Pro splnění jejich požadované délky dle ČSN 73 6110 jsou v některých úsecích chodníky rozšířeny do vozovek vysazenými plochami (východní okraj úseku N10, severní okraj úseku S8, střední část úseku S7). Hrany chodníků jsou

navrženy z betonových obrubníků. Podél nich jsou v některých úsecích navržena bezpečnostní zábradlí. Dalším opatřením je osvětlení přechodu pro chodce dvěma speciálními svítidly umístěnými před vodorovnou dopravní značkou vpravo od jízdních pruhů z obou stran..

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů

Stávající mapové podklady z let 2009 a 2012 včetně skutečného provedení veřejného osvětlení (2014) byly doplněny osobním průzkumem projektanta na okrajích řešeného území. Přitom byly oměřeny povrchové znaky a pořízena fotodokumentace současného stavu. V těchto podkladech byl aktualizován průběh vedení technického vybavení území na základě veřejně dostupných zdrojů (ČEZ Distribuce, GasNet, CETIN). Rovněž byly zachovány informace od vlastníků technické infrastruktury (VAK Hradec Králové, obec) včetně digitálního průběhu jejich zařízení.

Na silnicích III.třídy bylo v roce 2016 prováděno celostátní sčítání dopravy. Výsledky platné pro jejich průjezdní úseky v obci Kosičky jsou stanoveny jen u silnice III/327 28 (pro návrh konstrukce vozovky jsou vztaženy i na silnici III/323 29) Jde konkrétně o sčítací stanoviště S-6650 v úseku od zaústění této silnice na I/11 k jejímu napojení na silnici III/324 21 v Měníku. Dle výsledků sčítání zveřejněných ŘSD Praha se jedná o průměrný denní součet vozidel v počtu 868, z toho těžkých vozidel 197 za 24hod.

d) vztah pozemní komunikace k ostatním objektům

Jediným stavebním objektem řešeným samostatně je Osvětlení přechodu pro chodce umístěné územním souhlasem čj.OVŽP 856/16 136/2016/Vid vydaným 29.2.2016 odborem výstavby a životního prostředí při městském úřadě v Chlumci nad Cidlinou.

e) návrh zpevněných ploch

Zpevněné plochy jsou navrženy na základě jejich dopravního zatížení dle TP 170 NAVRHOVÁNÍ VOZOVEK POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ. Přitom byly využity informace o zeminách v podloží komunikací zjištěné při provádění splaškové kanalizace v roce 2012. Na jejím základě lze předpokládat v podloží písčitohlinitý materiál (označený SM dle ČSN 72 1002). Po odkopání do úrovně zemní pláň je třeba na jejím povrchu pod novými zpevněnými plochami ověřit míru zhutnění. To bude prováděno pomocí statických zatěžovacích zkoušek, jejichž výsledky musí splňovat předepsané hodnoty modulu deformace E_{def2} . Pro vozovky silnic III.třídy je uvažována třída dopravního zatížení IV (do 500 přejezdů TNV/24hod), u které je třeba dosáhnout E_{def2} alespoň 45MPa. Za předpokladu vyhovujících výsledků zatěžovacích zkoušek (přiložených do stavebního deníku) je navrženo vozovkové souvrství ve skladbě:

V-vozovka	skladba D1-N-6 s návrhovou úrovní porušení D1	
Asfaltový beton obrusný 11 50/70	40mm	dle ČSN 73 6121
Spojovací postřík 0,6kg/m ²		
Asfaltový beton podkladní 16+ 50/70	70mm	dle ČSN 73 6121
Směs stmelená cementem 0/32 C _{8/10}	130mm	dle ČSN 73 6124-1

- čl.2.2.2 součástí komunikací pro chodce není přechod řízený SSZ
- čl.2.2.3 hmatové úpravy u míst pro přecházení jsou popsány v čl.1.2.5 přílohy č.1
- čl.2.2.4 komunikace pro chodce se nedotýkají tramvajových pásů
- čl.2.2.5 komunikace pro chodce se nedotýkají tramvajových pásů
- čl.2.2.6 komunikace pro chodce se nedotýkají výjezdů z požární stanice
- čl.2.2.7 součástí komunikací pro chodce není přechod řízený SSZ
- čl.2.2.8 signální pásy před přechodem pro chodce a před místy pro přecházení jsou vedeny v jejich ose
- čl.2.2.9 navržené signální pásy a vodící pásy na místech pro přecházení budou provedeny při dodržení podmínek (potřebná délka signálních pásů, resp.hrana obruby před místem pro přecházení o poloměru menším než 12m, šikmé vedení místa pro přecházení přes vozovku a jeho délka přesahující 8m u vodících pásů)
- čl.3.0 součástí komunikací pro chodce jsou nástupiště dvou zastávek autobusové dopravy osob (úseky S3 a S4)
- čl.3.1 součástí komunikací pro chodce jsou dvě nové nástupní hrany autobusové dopravy osob. V úseku S3 je navrženo její provedení z bezbariérových obrubníků, zatímco v úseku S4 budou použity silniční betonové obrubníky o výšce 0,3m). V obou případech je jejich výška navržena 0,2m
- čl.3.2.1 součástí komunikací pro chodce nejsou nástupiště veřejné dopravy a zpevněné plochy na železnici
- čl.3.2.2 obě nástupiště u autobusových zastávek jsou vybavena signálním pásem umístěným 0,8m před předním okrajem zastávky. Tento pás je napojen na vodící linii v podobě zvýšené obruby (úsek S4), resp. zdiva přístřešku (úsek S3). Podél nástupní hrany je navržen barevně odlišený pruh (červená) dlažby v délce nástupní hrany
- čl.3.2.3 komunikace pro chodce se nedotknou nástupiště metra
- čl.3.2.4 komunikace pro chodce se nedotknou mimoúrovňových a vnějších nástupišť na železnici
- čl.3.2.5 komunikace pro chodce se nedotknou zpevněných ploch na železnici
- čl.3.2.6 komunikace pro chodce se nedotknou lanových drah

Veškeré použité materiály pro prvky pro nevidomé musí odpovídat nařízení vlády 163/2002Sb. a technickému návodu TZÚS 12,03.04-06.

Požadavky obsažené v části 4 Výkopy a staveniště budou řešeny zhotovitelem na základě způsobu provádění stavebních prací. Lze předpokládat, že pro vedení chodců budou využity komunikace podél protilehlých stran vozovek. Na těchto trasách a přístupech k nim budou provedena opatření dle čl. 4.0, 4.1 a 4.2.

Požadavky uvedené v příloze 3 vyhlášky se týkají 1. Vstupů do budov, 2. Bezbariérových ramp, 3.Dveří, 4.Oken, 5.Hygienických zařízení a šaten, 6.Prostor a zařízení, 7.Bytového domu obsahujícího byt zvláštního určení a 8.Upravitelného bytu zvláštního určení a obytné části staveb a nevztahují se ke komunikacím pro chodce..