

Objednatel : Obec Liptál
Stavebník : Obec Liptál
Místo stavby : Liptál
Druh dokumentace : Dokumentace pro vydání stavebního povolení

Akce:

Chodníky v dolní části obce Liptál

C. TECHNICKÁ ZPRÁVA

1.) Identifikační údaje**a) Označení stavby****Chodníky v dolní části obce Liptál**

Parc. čís. 3794/5, st.126/1, 4024, 4025, 3794/78, 3794/81, st.484/1, 3794/82, st.130/1, 241/1, 3794/83, 243/6, 3794/84, 243/8, 245/9, 3794/87, 3794/89, 3794/90, 264/1, 3794/94, 3794/95, 3794/96, st.180/1, 260/2, 3794/99, 3794/100, 3794/101, 3794/103, 3794/118, 3518/2, 3794/104, 3794/105, 3794/106, 3794/108, 3794/109, 3794/115, 3952, 3987, st.231, st.716, 3794/121, 3794/122, 3794/123, 3794/124, 3794/125, 3794/126, 3794/129, 3690/2, 3690/8, 3690/8, 3690/9, 3690/11, 3690/12, 3690/13, 449/2, 448, st.514, 446/1, 3690/15, 3690/16, 3690/17, 3690/18, 3690/19, 3690/20, 3690/21, 474/2, 3690/23, 3688, 485, 3794/6, 3690/1, st.716, 3639/12, 3794/84.

b) Stavebník nebo objednatel stavby, jeho sídlo nebo místo podnikání

Obec Liptál, 756 31, Liptál 331

c) Projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé

Zpracovatel: Bikeparkitect s.r.o
Valašská Polanka 300
756 11 Valašská Polanka
IČ: 27 77 44 06

Jméno projektanta: Jaroslav Buček
Lidečko 520, 756 15
IČ: 76 36 28 25

Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby: Ing. Milan Koňář, Slovenská 2034, 755 01 Vsetín

Zodpovědný projektant: Ing. Milan Koňář, ČKAIT 1301681

2.) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

V předloženém návrhu jde o provedení nových chodníků pro pěší včetně sjezdů, opěrných zídek, nových oplocení a účelové odvodnění včetně vpustí v dolní části obce Liptál. V současné době se na již výrazně deformovaných krytech silnice III/4887 neorganizovaně prolíná pěší i automobilová doprava. Chodníky pro pěší, parkoviště, budou mít kryt ze zámkové dlažby.

Základní parametry a výměry

Popis úseku	Šířka, profil	Délka úseku v m	Plošná výměra v m ²
SO 101 – Chodník pro pěší			
101.1. chodník pro pěší	min.1,5 – max.2,0 m mezi obrubníky	1871m	3210 m ²
101.2. Sjezdy			400,00 m ²
101.3. Opěrné zídky do 1m	0,25 m	84 m	
101.4. Oplocení včetně podezdívky	0,25 m	570 m	
SO 201 – Opěrné zdi	0,40 m	88 m	
SO 301 – Účelové odvodnění komunikace		921 m	

Chodník - Je navržen ze zámkové dlažby tl.60 mm. U silnice III/4887 bude ohraničen betonovými silničními obrubníky 15/30, položenými ve výšce vozovky + 0,15 m. V místě, kde bude chodník snížený, budou použity přechodové obrubníky 15/25 položené ve výšce vozovky + 0,02 m. Vodící linie chodníku bude tvořena chodníkovým obrubníkem 10/25 zvýšeným oproti chodníku min. o 0,06 m na vzdálenější straně od silnice III/4887.

Vedle oddělovacího silničního obrubníku je v PD navrženo uložení dvouřádku ze žulových kostek.

Technologie úpravy vozovky v místech dostatečné šířky komunikace:

1. Přesné vytýčení geometrie hrany obrubníku chodníku.
2. Odřezání okraje asfaltobetonové vozovky přesně na potřebnou šířku vloženého dvouřádku.
3. Odbourání okraje asfaltobetonového krytu a částečné vybourání stávajících stmelných podkladních vrstev vozovky na hloubku dvouřádku a postranního obrubníku včetně lože.
4. Uložení stojatého silničního obrubníku včetně dvouřádku z žulových kostek do betonového lože s opěrou + vyspárování dvouřádku.
5. Zalití spáry mezi vozovkou a dvouřádkem ze žulových kostek trvale pružnou asfaltovou směsí.

Technologie úpravy vozovky místech nedostatečné (chybějící) šířky komunikace:

1. Přesné vytýčení geometrie hrany obrubníku chodníku.
2. Odřezání otěpného okraje asfaltobetonové vozovky .
3. Odbourání okraje asfaltobetonového krytu a částečné vybourání stávajících stmelných podkladních vrstev + nové odkopávky pod novou rozšiřovanou částí vozovky na celou tloušťku nové komunikace.
4. Uložení podsypných vrstev rozšiřované části vozovky.
5. Uložení stojatého silničního obrubníku včetně dvouřádku z žulových kostek do betonového lože s opěrou + vyspárování dvouřádku
6. Uložení stmelných podkladních vrstev + asfaltobetonového krytu

- rozšířené části vozovky.
 7. Zalítí spáry mezi starou a novou částí vozovky trvale pružnou
 asfaltobetonovou směsí.

Sjezd - Je navržen ze zámkové dlažby tl.80 mm. U silnice III/4887 bude ohraničen nájezdovými betonovými silničními obrubníky 15/15-N, položenými ve výšce vozovky + 0,02 m.

Brána – je navržena z jednoduché ocelové trubkové konstrukce, která bude vyplněná dřevěnými prkny a osazená do betonových sloupů. Brána bude dvoukřídlá o rozměrech 3.00 – 6.00m.

Konstrukce Chodníku

-	Zámková dlažba	DL I	60 mm
	Lože ze štěrkodrti (frakce 4-8) Edef=15MPa	ŠD	30 mm
-	Štěrkodrt' frakce 0-32	ŠD	210 mm
	Celkem		300 mm

Konstrukce silnice III/4887

-	Asfaltobeton střednězrný	ABS I (ACO 11+)	50 mm
-	Spojovací asf. postřik 0,3kg/m ²		
-	Asfaltobeton ložný	ABVH I (ACL 22+)	70 mm
	Spojovací asf. postřik 0,3kg/m ²		
-	Štěrk vyplněný cementovou maltou ŠCM	ŠCM	200 mm
-	Podsypná vrstva ze štěrkodrti frakce 0-32	ŠD	220 mm
	Celkem		540 mm

Účelové odvodnění komunikace

- SO 301.1. Účelové odvodnění komunikace PVC DN 300, DL.28m
 SO 301.2. Účelové odvodnění komunikace PVC DN 300, DL.145m
 SO 301.3. Účelové odvodnění komunikace PVC DN 300, DL.90m
 SO 301.4. Účelové odvodnění komunikace PVC DN 300, DL.57m

SO 301.5. Účelové odvodnění komunikace PVC DN 300, DL.145m
SO 301.6. Účelové odvodnění komunikace PVC DN 300, DL.20m
SO 301.7. Účelové odvodnění komunikace PVC DN 300, DL.158m
SO 301.8. Účelové odvodnění komunikace PVC DN 300, DL.278m

Opěrná zeď

201.1. Opěrná zeď z betonových tvarovek (tzv. štípaný beton) délka 52 m, výška 2 m a šířka 0.4 m.

3). Vyhodnocení průzkumů a podkladů včetně jejich užití v dokumentaci.

Geotechnický, hydrogeologický, dopravní, ani diagnostický průzkum nebyl v dané lokalitě proveden.

Kvalita podloží pro návrh komunikace pro pěší byla odvozována jen empiricky podle podmínek založení okolní výstavby RD. Vesměs jde o hlinitojílovité podloží s příměsí štěrku.

4) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby.

V předloženém návrhu jde o tři stavební objekty:

- SO 101 – Chodník pro pěší
 - 101.1 – chodník pro pěší
 - 101.2 – sjezdy
 - 101.3 – opěrné zídky do 1m
 - 101.4 – oplocení včetně podezdívky
- SO 201 – Opěrné zdi
- SO 301 – Účelové odvodnění komunikace

5) Návrh zpevněných ploch včetně případných výpočtů.

Zpevněné plochy nejsou navrženy.

6) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace.

V konkrétním případě nebyl proveden geotechnický ani geologický průzkum.

Úroveň hladiny podzemních vod však bude korespondovat s hladinou místního potoka.

Dá se očekávat že v podloží stavby bude max. pendulární režim spodních vod. Ochrana spodní stavby komunikace bude spočívat v propustné podsypné vrstvě plnící funkci plošné drenáže odvádějící podpovrchovou vodu do okolního terénu.

Povrchové vody budou odváděny novým účelovým odvodněním.

7) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

V rámci stavby chodníku pro pěší bude osazeno vodorovné značení V11a.

8) Zvláštní podmínky a požadavky pro údržbu.

Nejsou stanoveny

9) Vazba na případné technologické vybavení .

Nevzniká zde vazba na případné technologické vybavení.

10)Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů.

Konstrukce komunikace pro pěší v příčném řezu je odvozena jen empiricky . Vzhledem k významu a dopravnímu zatížení uvedené komunikace nebyla pro konstrukci vozovky použita přesnější výpočtová metoda založená na chování vícevrstvého pružného poloprostoru. Důležité je však před položením prvních podkladních resp. podsypných vrstev vozovky zkontrolovat deformační modul přetvárnosti zemní pláň. Jeho hodnota nesmí být menší jak 45 MPa, jinak je negativně ovlivněna životnost vozovky. Zemní pláň by bylo nutno v tomto případě sanovat, tj nahradit část zemního podloží např. štěrkodrtí (obvykle v tl. 20 až 40 cm).

11)Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch související se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

V uvedeném návrhu jsou respektovány požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Dále všechny sjezdy a přejezdy přes obruby komunikace v návaznosti na chodníky nebo vstupy do dalších objektů budou řešeny bezbariérově v souladu s vyhl. 398/2009.

Nástupiště autobusů musí mít výšku 200 mm. Doporučuje se použití bezbariérového zastávkového obrubníku.

3.2. Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace - osoby se zrakovým postižením 3.2.1.

Pro umístění překážek na nástupišti veřejné dopravy a zpevněné ploše na železnici platí obdobně bod 1.2.1. až 1.2.3. této přílohy a pro jejich označování platí obdobně bod 1.2.10. přílohy č. 1 k této vyhlášce. 3.2.2. Nástupiště autobusů se vybavují vodící linií a signálním pásem. Signální pás označuje místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy, resp. k označníku zastávky. Na nástupních ostrůvcích se směrem k místu pro přecházení a na okraji nástupiště tramvajové zastávky se zvýšeným pojížděným mysem se zřizuje také varovný pás. Podrobnosti o provádění hmatových prvků stanoví příslušné normové hodnoty. 3.2.3. Vizualní kontrast varovného pásu a vodící linie s funkcí varovného pásu se provádí žlutým pruhem šířky 150 mm. Signální pás je vizuálně nektrastní.

Ve Vsetíně
Jaroslav Buček