



C.1.1

TECHNICKÁ ZPRÁVA - SO 101

a) identifikační údaje objektu:

název stavby: Kolín, Čechovy sady - rozšíření parkovacích stání
název objektu: SO 101
kraj: Středočeský
obec: Kolín
katastrální území: Kolín
číslo katastru: 3420 - ostatní plocha - ostatní komunikace, ve vlastnictví:
město Kolín, Karlovo náměstí 78, Kolín I., 280 02 Kolín
2977 - ostatní plocha - ostatní komunikace, ve vlastnictví:
město Kolín, Karlovo náměstí 78, Kolín I., 280 02 Kolín
2534/2 - ostatní plocha - zeleň, ve vlastnictví:
město Kolín, Karlovo náměstí 78, Kolín I., 280 02 Kolín
projektant: Ing. Miloslav Bárta, Horký 73, 286 01 Čáslav, IČ 641 75 251, ČKAIT 0006909
stupeň dokumentace: Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

b) stručný technický popis řešení:

Tato dokumentace řeší rekonstrukci jednosměrné místní komunikace a zřizuje na ní šikmá parkovací stání. Stavba řeší i úpravu uličních vpustí této komunikace.

Rekonstrukcí vzniká 49 parkovacích míst, z toho 3 místa pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Uprostřed ulice v návaznosti na stávající chodník je navrženo místo pro přecházení.

Dvě odpočinková místa s lavičkami jsou zachována, jsou pouze posunuta od komunikace blíže ke stávajícímu chodníku.

Dokumentace je zpracována podle:

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic,
ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací,
ČSN 736005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení,
ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav v krajině,
TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
TP 83 - Odvodnění pozemních komunikací,
TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
TP 170 +dodatek 1 - Navrhování vozovek pozemních komunikací,
Vyhláška 398/2009Sb.

Technické řešení:

Směrové řešení je patrné z výkresové dokumentace a volně kopíruje stávající místní komunikaci. Stávající komunikace je rozšířena o šikmá parkovací stání vybudovaná z části na komunikaci, zčásti na úkor zelené plochy. Řešení je navrženo tak, aby parametry splňovaly požadované normové hodnoty. Vzniklá komunikace má označení MK1p/12,0/3,50/30.

Výškové řešení upravuje sklon nivelety komunikace a parkovacích stání tak, aby byl umožněn plynulý odtok dešťových vod do upravených a stávajících uličních vpustí. Vozovka má jednostranný sklon 2,5%, parkovací šikmá stání potom 2,0 - 2,5%.

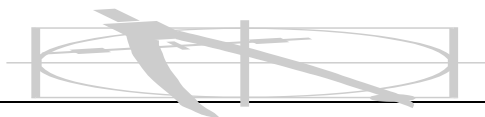
Skladby jsou navrženy podle TP 170: **parkovací stání** pro návrhovou úroveň porušení „D1“, třídu dopravního zatížení „VI“ a typ podloží PII "mírně namrzavé" - viz katalog D1-D-1-VI-PII.

Skladba: Dlažba betonová - DL, tl. 80 mm;
Štěrkodrt' - ŠD 4/8, tl. 40 mm;
Štěrkodrt' stabilizovaná cementem - SC C0/22, C8/10 tl. 120 mm
Štěrkodrt' - ŠD 0/32, tl. 150 mm (Edef = 60 MPa);
Pláň - Edef = 45 MPa, případně zhutněné vrstvy ŠD 0/32 nad topným kanálem.

chodník pro návrhovou úroveň porušení „D2“, třídu dopravního zatížení „CH“ a typ podloží PII "mírně namrzavé" - viz katalog D2-D-1-CH-PII

Skladba: Dlažba betonová - DL, tl. 60 mm
Štěrkodrt' - ŠD 4/8, tl. 40 mm
Štěrkodrt' - ŠD 0/32, tl. 150 mm (Edef = 45 MPa);
Pláň - Edef = 30 MPa

skladba vozovky se nemění, nově je provedena pouze ohrubná vrstva z ACO 11 tl. 50 mm, a doplněny ložné vrstvy asfaltovým betonem ACL 16.



Jako obruba parkovacích stání jsou navrženy betonové silniční obrubníky 150/250/1000 s výškou 120 mm, uložené do betonu C25/30 XF2. Součástí parkovacího stání je i část zeleného pásu o šířce 0,50 m s vodorovným povrchem a výškou přilehlého obrubníku max 80 mm. V místech 3 stání pro osoby s omezenou schopností pohybu na rozhraní chodníku a parkovacích stání a u místa pro přecházení je výška obrubníku max 20 mm.

Jako obruba chodníků je použit betonový chodníkový obrubník 80/250/1000 s výškou min 60 mm nad pochozí plochou. U místa pro přecházení je použit varovný pás šířky 400 mm a signální pás šířky 800 mm, u nové části s délkou min 1,50 m, u stávající s délkou min 1,0 m. Varovný pás je od signálního odsazen o 400 mm. Varovný pás je rovněž veden na okraji chodníku u parkovacích míst pro osoby s omezenou schopností pohybu a u zakončení dvou šikmých chodníků.

c) vyhodnocení průzkumů:

V rámci průzkumů bylo provedeno zatřídění hornin v podloží komunikace. Výsledky odpovídají předpokladu mírné namrzavosti podloží. Na tento stav je proveden návrh vozovkových vrstev.

d) vztahy k ostatním objektům:

Nová komunikace je napojena na stávající místní komunikace (Nerudova, Čechovy sady a Grégrova). Výškové a směrové napojení nových komunikací na síť stávajících je nutno řešit s ohledem na skutečný stav v místě připojení. Je prokázáno, že viditelnost na plochy místa pro přecházení je ze vzdálenosti 50 m.

e) návrh zpevněných ploch:

Viz technický popis.

f) zásady odvodnění:

Odvodnění komunikace je navrženo pomocí příčného a podélného sklonu. Jednostranný příčný sklon komunikace 2,5% a jednostranný sklon parkovacích stání 2 - 2,5% je zaústěn do výškové a směrově upravených uličních vpustí zaústěných do stávající kanalizace.

g) návrh dopravního značení:

Na komunikaci (a v přilehlých ulicích) je zachován jednosměrný provoz pomocí značek IP4b a B2. Parkovací stání je označeno svislou dopravní značkou IP11b. Parkovací pruh je na vozovce vyznačen vodorovnou dopravní značkou V10b, V10c, V10d a V10f. Místo pro přecházení je označeno vodorovnou dopravní značkou V7b. Část komunikace v km 0,170 - 0,180 slouží k otáčení vozidel a je u obrubníku označena vodorovnou značkou V12d.

h) zvláštní podmínky a požadavky na výstavbu:

Před zahájením rekonstrukce doporučuji provést dopravní opatření po celé délce komunikace a v přilehlých ulicích - snížení maximální dovolené rychlosti, zúžení šířky jízdního pásu a upozornění na výjezd vozidel ze stavby. Tato opatření budou zpracována v samostatném projektu a schválena Policií ČR a příslušnými státními úřady.

i) vazba na technologické vybavení:

Není

j) přehled výpočtů:

Provedeno stanovení nutných vzdáleností u rozhledových poměrů místa pro přecházení pro rychlost 50 km/h.

k) řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

Stavba je veřejnou komunikací a tudíž vyhovuje požadavkům pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky 398/2009Sb. Na chodnících, v místech možného přecházení je snížen obrubník na výšku 20 mm a proveden varovný pás šířky 400 mm z dlažby barevně a plasticky odlišné. U místa pro přecházení je navíc doplněn odsazeným signálním pásem šířky 800 mm. Obrubník na chodnících umístěný vně dopravního prostoru má výšku min 60 mm nad pochozí plochou a slouží jako přirozená vodící linie. Sklony výškových přechodů jsou navrženy na maximální spád 8,33% (1:12).

Ing. Miloslav Bárta