

B. SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY

OBSAH :

B.4 Bilance zemních prací

B.5 Celkové vodohospodářské řešení

B.6 Bezbariérové užívání

B.4 Bilance zemních prací

Pro účely této projektové dokumentace byl zpracován firmou ARCADIS Geotechnika a.s., 09/2012 inženýrsko-geologický průzkum, jehož úkolem bylo zhodnotit inženýrsko-geologické poměry v podloží zájmové komunikace a doporučit návrh úpravy podloží v návaznosti na zjištěné podmínky v území. Podkladem pro tuto PD byly rovněž závěry ze zpracované Diagnostiky vozovky řešeného úseku (zpracovatel IMOS Brno a.s., 08/2012). Oba materiály jsou součástí dokumentace.

Provedeným inženýrsko-geologickým průzkumem byl zjištěn a zhodnocen technický stav úseku silnice III/29827 a geotechnická kvalita zemin v podloží.

Vzhledem k parametrům podložních zemin je navržena, pro dosažení předepsaných parametrů na pláni vozovky ($E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$), úprava podloží. Navržena je výměna málo vhodných a nevhodných zemin.

V celém úseku bude provedena oprava nevyhovujícího zásypu nad kanalizačním potrubím, rozsah opravy (výměna zeminy za drcené kamenivo fr. 32-63) bude upřesněn za účasti geologa přímo na staveništi po odkopání, uvažována je úprava vrstvy v tloušťce 100 cm.

Rozsah úpravy podloží bude upřesněn přímo na staveništi dle skutečného stavu podloží.

V místech úprav, kde se nachází stávající ornice, bude tato sejmuta (předpokládá se sejmutí v tloušťce cca 10 cm). Sejmutá ornice bude deponována na staveništi a připravena pro zpětné ohumusování.

Na závěr stavebních prací po očištění volných ploch od stavebních zbytků a po urovnání terénu bude provedeno rozprostření ornice v tloušťce 15 cm. Pro tento účel bude chybějící kubatura ornice dovezena.

Výpočet kubatur byl proveden na základě předaného polohopisného a výškopisného geodetického podkladu.

Upřesnění skládek a poplatků bude provedeno před zahájením stavby po dohodě investora s dodavatelem.

Bilance zemních prací

I. etapa

výkop	... 7795 m ³
násyp	... 33 m ³

II. etapa

výkop	... 3031 m ³
násyp	... 15 m ³

III. etapa

výkop	... 1494 m ³
násyp	... 17 m ³

IV. etapa

výkop	... 2153 m ³
násyp	... 47 m ³

CELKEM

výkop	... 14473 m ³
násyp	... 112 m ³

B.5 Celkové vodohospodářské řešení

Odvodnění vozovky bude zajištěno příčným a podélným sklonem do stávajících nebo nově zřízených uličních vpustí a odtud do stávající kanalizace, případně do přilehlého terénu. Rozsah zpevněných ploch pro odvodnění není oproti stávajícímu stavu měněn.

V části úseku I. etapy je pro odvodnění komunikace navrženo svedení do navrhovaných zasakovacích objektů (viz část C.1.2. Silnice III/29827 (I. etapa) - odvodnění). Je uvažováno s vybudováním vsakovacích studní, které budou vytvořeny z prefabrikovaných betonových skruží n1000 mm.

V místě některých vjezdů jsou navrženy z důvodu úpravy nivelety komunikace liniové odvodňovací žlaby. Žlaby jsou navrženy pouze v místech, kde oproti stávajícímu stavu dochází u vjezdu ke zhoršení odtokových poměrů.

Řešení odvodnění stávajících dešťových svodů je řešeno mimo tuto PD (investor

město Hradec Králové).

Uliční vpusti ve vozovce a na parkovišti budou typové z prefabrikovaných dílců, s košem pro zachycování nečistot, litinovou mříží a kalovým prostorem.

B.6 Bezbariérové užívání

Návrh zpevněných ploch byl proveden v souladu s Vyhláškou č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Šířka chodníků je navržena min. 1,5 m.

Výškový rozdíl chodníků a pojížděných ploch na přechodových místech je řešen silniční obrubou se sníženou podsádkou do 2 cm.

Příčný sklon chodníků je navržen jednostranný 2%, ve směru od objektů a od oplocení.

Nutné je zajištění minimálního průchozího prostoru (se sklonem max. 2% a šířkou min. 900 mm) při řešení rampových částí chodníků na přechodových místech.

Podélný sklon chodníků nepřesahuje hodnotu 8,3%.

U řešených autobusových zastávek bude osazena zastávková bezbariérová obruba o výšce 20 cm.

ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Přirozenou vodící linii tvoří např. stěny budov, podezdívky oplocení, zvýšené obrubníky. V místě osazení záhonové obruby na rozhraní chodníku a zeleně bude na straně vrchu skloníku obruba osazena s převýšením více než 6 cm.

U přechodů pro chodce a míst pro přecházení bude provedena v chodníku jednotná úprava pro osoby se zrakovým postižením. Při obrubě bude proveden na šířku přechodu nebo chodníku varovný pás z reliéfní dlažby pro nevidomé, barvy kontrastní o šířce 40 cm a signální pás (v prodloužení osy přechodu) o šířce 80 cm rovněž z reliéfní dlažby pro nevidomé kontrastní barvy. Signální pás musí být ukončen u vodící linie (objekt, obrubník mezi chodníkem a zelení, oplocení pozemku apod.). V místě, kde se spojují dvě trasy signálních pásů, musí být signální pásy přerušeny v délce 80 cm. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 80 cm. Varovným pásem o šířce 40 cm bude vyznačen snížený obrubník s výškou nad úroveň hlavního dopravního prostoru méně než 8 cm. U místa pro přecházení bude provedeno odsazení signálního pásu od varovného pásu v šířce 40 cm.

V místě snížené obruby (u vjezdů) bude proveden v rozsahu snížené obruby varovný pás z betonové reliéfní dlažby pro nevidomé kontrastní barvy o šířce 40 cm. Varovným pásem o šířce 40 cm bude vyznačen snížený obrubník s výškou nad úroveň hlavního dopravního prostoru méně než 8 cm.

U autobusových zastávek bude provedeno v celé délce nástupní hrany vyznačení bezpečnostního odstupu v šířce 0,5 m (včetně obruby) z barevně odlišné dlažby (barva žlutá)

bez hmatové úpravy. Ve vzdálenosti 80 cm před označníkem zastávky je navržen signální pás v šířce 80 cm z betonové dlažby pro nevidomé kontrastní barvy. Signální pás bude ukončen u vodící linie.

ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Není předmětem řešení.

POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

Pro varovné pásy bude použita schválená betonová dlažba s výstupky pravidelného tvaru dle TN TZÚS 12.03.04 (dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb). Materiál použitý pro hmatové úpravy (varovné pásy) nesmí být použit k jiným účelům. Hmatové prvky musí být hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí.

Hradec Králové, duben 2014

za VIAPROJEKT s.r.o. Hradec Králové



Ing. Radek Michlík

*autorizovaný inženýr ČKAIT
pro obor dopravní stavby*