

TECHNICKÁ ZPRÁVA

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: **Rozvoj dopravní telematiky v letech 2015 – 2020 – Část I.,
Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD – blok 3**

SSZ 7.18 PURKYŇOVA - DOBROVSKÉHO

Objednatel: **Statutární město Brno**
Dominikánské nám.196/1
602 00 Brno
IČ: 44992785

Projektant dopravní části: **Ateliér DPK, s.r.o.**
Šumavská 416/15
602 00 Brno
IČO: 253 48 817

Zodpovědný projektant: Ing. Kateřina Mičová Polesná
(AI pro dopr. stavby – ČKAIT 1004710)

Zpracoval: Ľubica Sláviková

Křižovatka **Purkyňova – Dobrovského** bude z hlediska dopravního uspořádání ponechána ve stávajícím stavu.

Stavební úpravy budou spočívat v umístění varovných a signálních pásů z červené betonové reliéfní dlažby do stávajícího povrchu. U všech přechodů pro chodce bude provedeno snížení výšky hrany obrubníku na 2cm za pomoci nájezdového obrubníku 15/15/100 s oboustrannými náběhy délky 1,0m. Zůstávající chodník bude lemován obrubníkem se zvýšenou hranou +12cm proveden ze silničního obrubníku 15/25/100. Veškeré obrubníky budou uloženy do betonového lože s boční opěrou.

Varovný pás šířky 40cm je navržen po celé délce sníženého obrubníku a to až do výškového převýšení obrubníku nad vozovkou +8cm. Signální pás je navržen v šířce 80cm.

Přechody pro chodce budou doplněny o vodící pásy přechodu, které budou umístěny v návaznosti na signální pás. Délky vodících pásů přechodu se liší dle délky přechodu pro chodce. Tyto pásy budou provedeny po celé délce přechodu pro chodce, přechod bude v místě pásu přerušen. Pokud přechod křížuje tramvajovou trať, vodící pásy přechodu jako i vodorovné dopravní značení nebude v tomto místě vytvořeno. Před tramvajové těleso bude umístěn nápis „! POZOR TRAM !“ z každé strany. Vodorovné dopravní značení je zakresleno samostatnou přílohou. Stávající vodorovné dopravní značení bude obnoveno pokud by došlo k jeho poškození (např.při osazování smyček do vozovky) a nebo pokud bude potřeba jeho obnova (určí investor). Svislé dopravní značení osazované na nové stožáry SSZ bude provedeno nové dle stávajícího stavu.

Pokládka kabelů v rámci rekonstrukce stávajícího světelného signalizačního zařízení bude provedena otevřeným výkopem v chodnících. Přechody přes vozovky budou realizovány bezvýkopově s využitím stávajících prostupů pod vozovkami této křižovatky.

Stávající chodníkové plochy budou upraveny, příp. doplněny tak, aby vyhovovaly novému řešení. Případné nové části budou provedeny v konstrukcích odpovídajících stávajícímu stavu, na který se navazují. Stávající chodník je prodloužen v šířce 2,0m a délce 3,2m z důvodu zlepšení přístupu na přechod pro chodce. Konstrukce nových a opravených zpevněných ploch chodníků v místě přechodů pro chodce bude provedena z návrhu dle TP170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Odpovídající třída dopravního zatížení TDZ = CH a návrhová úroveň porušení D2.

Zemní pláň musí být dostatečně zhutněna a při zkouškách dosáhnout hodnoty modulu přetvářnosti $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (pro jemnozrnné zeminy). V celé hloubce aktivní zóny podloží (hl. 0,4 m) musí být dosažena míra zhutnění $D = \min 100\% \text{ PS}$.

Konstrukce chodníku – zámková dlažba:

| | | |
|--------------------------------|---------|---------------------|
| Betonová zámková dlažba | DL | 60mm ČSN 73 6131-1 |
| - šedá, příp. reliéfní červená | | |
| Lože z kamenné drti fr. 4/8mm | ŠD 4/8 | 40mm ČSN 73 6126-1 |
| Štěrkodrt' | ŠD 0/32 | 150mm ČSN 73 6126-1 |
| Celkem | min. | 250mm |

Bezbariérové řešení

Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace se řídilo vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Stávající přirozené vodící linie zůstanou zachovány, není navrhován žádný nový přechod pro chodce. V šířce přechodů pro chodce je navrhováno snížení nášlapné hrany obrubníku na hodnotu 0,02m a úprava přilehlé chodníkové plochy (betonová dlažba s varovnými a signálními pásy). Příčný sklon chodníků je navržen do 2%, v rampové části přechodu max. 12,5 %, podélný pak do 8,33%.

Varovné a signální pásy budou provedeny z výrobků a materiálů stanovených ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky. Požadovaný charakter a vlastnosti upravují Technické návody pro posuzování shody stavebních výrobků dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. Je navrhováno použití dlažby se součinitelem smykového tření $0,5 + \tan \alpha$, kde α je úhel sklonu ve směru chůze. Varovné pásy šířky 0,4m a signální pásy šířky 0,8m budou provedeny v červené barvě. Varovný pás bude, pokud není chodník za přechodem ukončen, protažen nad výškový náběh obrubníku, dokud výška hrany obrubníku nedosáhne min. 0,08m.

V rámci rekonstrukce je navržen přesun některých sloupů SSZ, u ostatních sloupů bude provedena výměna stávajícího za nový (ve stejném místě). Z důvodu stávajícího stavebního uspořádání křižovatky není možné v některých případech provést signální pás tak, aby se sloup SSZ nacházel v ose tohoto pásu. V těchto případech je okraj signálního pásu vzdálen od sloupu SSZ max. 1,2m.

Při stavebních úpravách v šířce celého chodníku je třeba provést ohrazení staveniště vhodnými prvky, které mají dolní zábranu ve výši 0,10-0,25m a horní pevnou zábranu ve výši 1,1m, dále zajistit náhradní bezbariérovou trasu se sjezdy z chodníků popř. s bezbariérovými lávkami přes výkopy. Stavba nebude dělena na etapy a bude prováděna za plného provozu.