

Ing. Vladimír POLDA, PROJEKTOVÁ ČINNOST VE VÝSTAVBĚ, IČ 87820641
Dvořákova 1318/13, 405 02, DĚČÍN II, tel. 732 469 463, v.poldinek@seznam.cz

NÁZEV AKCE : **PROPOJENÍ LABSKÉ A PLOUČNICKÉ
CYKLOSTEZKY, DĚČÍN**

ČÍSLO ZAKÁZKY : **21/2022**

STAVEBNÍK : **STATUTÁRNÍ MĚSTO DĚČÍN
MÍROVÉ nám. 1175/5, DĚČÍN IV**

MÍSTO : **p.p.č. 2463/1, 2463/9, 2463/17, 2463/33, 2463/41, 2468/10,
2470/5, 2470/9, 2470/10, 3011/3, k.ú. DĚČÍN**

D.1. STAVEBNÍ ČÁST
D.1.2. MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI
(PD PRO VÝBĚR ZHOTOVITELE)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

ZODP. PROJEKTANT : **ING. V.. POLDA**

VYPRACOVAL : **ING. V. POLDA**

KONTROLOVAL : **ING. J. VLK**

DATUM : **10 / 2022**

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

1.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

a) STAVBA A OBJEKT ČÍSLO

Jako mostní konstrukce je v PD zařazena ŽB konzolová konstrukce ve staničení 20,00 - 100,00. Jedná se o ŽB konzolovou konstrukci se založením na mikropilotách.

Podél části cyklostezky ve staničení 134,64 až 370,05 je navržena opěrná zeď z drátokošů proměnné výšky 1,0 až 2,0 m dle konfigurace terénu.

b) NÁZEV MOSTU

Je bezpředmětné - nejedná se přímo o mostní konstrukci, ale žb konzolovu konstrukci pod částí cyklostezky se založením na mikropilotách.

c) EVIDENČNÍ ČÍSLO MOSTU

Je bezpředmětné - nejedná se přímo o mostní konstrukci, ale žb konzolovu konstrukci pod částí cyklostezky se založením na mikropilotách.

d) KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ, OBEC, KRAJ

Stavba je navržena v katastrálním území Děčín, obec Děčín, městská část Děčín I, Ústecký kraj.

e) POZEMNÍ KOMUNIKACE – NÁVRHOVÁ KATEGORIE NEBO TYP PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE, EVIDENČNÍ ČÍSLO

Nový úsek Ploučnické cyklostezky č.15 je navržen jako pozemní komunikace se společným pásem pro provoz cyklistů a chodců. V zájmovém úseku od staničení 0,00–115,30 s předpokladem větší intenzity pohybu chodců ve směru od OC Kaufland a Aquaparku do městské části Děčín Staré město je navržena šířka 3,50 m.

V úseku od staničení 115,30 do 370,05, kde se předpokládá velmi malá intenzita pohybu chodců je navržena šířka 3,00 m.

V úseku od staničení 370,05 do 379,52 (konec nového úseku) je dopravním značením zakázána jízda na kole je navržena šířka 2,50 m (pro potřeby občasného vjezdu vozidel údržby Povodí Ohře).

f) BOD KŘÍŽENÍ – VŠECHNA KŘÍŽENÍ NA DÉLCE MOSTU

Na navržené žb konzolové desce nejsou navržena žádná křížení.

g) STANIČENÍ ZAČÁTKU ÚPRAVY, VŠECHNY PODPĚRY, KŘÍŽENÍ A KONEC ÚPRAVY

ŽB konzolová deska je navržena od staničení 20,00 do staničení 100,00. V celé délce je ŽB konzolová konstrukce založena na základovém pasu s mikropilotami. Na začátku a konci ŽB konzolové desky jsou navržena kolmá ŽB křídla K20 a K100, která jsou určena pro ukončení ŽB konzolové konstrukce a vyrovnání sklonu navazujícího terénu s plynulým přechodem novým násypem.

Opěrná zeď z drátokošů proměnné výšky 1,0 – 2,0 m pro vyrovnání sklonu stávajícího terénu je navržena ve staničení 134,64 až 370,05.

h) STANIČENÍ PŘEMOŠTOVANÉ PŘEKÁŽKY – PLAVEBNÍ KM, DRÁŽNÍ KM, KM POZEMNÍ KOMUNIKACE apod.

Nejedná se o standardní přemostění překážky, ale ŽB konzolovou konstrukci, která je navržena z důvodu malé šířky sektoru pro umístění cyklostezky mezi stávající opěrnou zdí

areálu aquaparku a břehovou částí vodního toku Ploučnice. Navržená ŽB konzolová konstrukce nebude významně zasahovat do průtočného profilu Ploučnice a umožní umístění cyklostezky v šířce 3,50 m.

i) ÚHEL KŘÍŽENÍ – VŠECH PŘEKÁŽEK

Je bezpředmětné – nejedná se o standardní přemostění překážky, ale ŽB konzolovou konstrukci, která je navržena z důvodu malé šířky sektoru pro umístění cyklostezky mezi stávající opěrnou zdí areálu aquaparku a břehovou částí vodního toku Ploučnice. Navržená ŽB konzolová konstrukce nebude významně zasahovat do průtočného profilu Ploučnice a umožní umístění cyklostezky v šířce 3,50 m.

j) VOLNÁ VÝŠKA – PODJEZDU, PODCHODU, PLAVEBNÍ VÝŠKA

Je bezpředmětné – nejedná se o standardní přemostění překážky, ale ŽB konzolovou konstrukci, která je navržena z důvodu malé šířky sektoru pro umístění cyklostezky mezi stávající opěrnou zdí areálu aquaparku a břehovou částí vodního toku Ploučnice. Navržená ŽB konzolová nebude významně zasahovat do průtočného profilu Ploučnice a umožní umístění cyklostezky v šířce 3,50 m.

1.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

a) CHARAKTERISTIKA MOSTU

Nejedná se o standardní mostní konstrukci ale o ŽB konzolovou konstrukci se založením na mikropilotách.

ŽB konzoly jsou rozděleny do šesti dilatačních úseků se založením základového pasu na mikropilotách. Mikropiloty budou vrtány svisle ve dvou řadách (tažené a tlačené) a spřaženy ze ŽB základovým pasem. Od pracovní spáry (povrch ŽB pasu) budou po jednotlivých dilatačních úsecích provedeny jako celek ŽB svislé stěny a ŽB vodorovná konzola.

Ve staničení 20,00 a 100 ,00 jsou pro ukončení konzolové části navrženy kolmá výztužná a uzavírací ŽB křídla.

b) DÉLKA PŘEMOSTĚNÍ

ŽB konzolová konstrukce je navržena ve staničení 20,00 – 100,00 – v délce 80,0m.

Opěrná zeď z drátokošů proměnné výšky 1,0 – 2,0 m pro vyrovnání sklonu stávajícího terénu je navržena ve staničení 134,64 až 370,05 v délce 235,41 m.

c) DÉLKA MOSTU

ŽB konzolová konstrukce je navržena ve staničení 20,00 – 100,00 – v délce 80,0m.

Opěrná zeď z drátokošů proměnné výšky 1,0 – 2,0 m pro vyrovnání sklonu stávajícího terénu je navržena ve staničení 134,64 až 370,05 v délce 235,41 m.

d) DÉLKA NOSNÉ KONSTRUKCE

ŽB konzolová konstrukce je navržena ve staničení 20,00 – 100,00 – v délce 80,0m.

Opěrná zeď z drátokošů proměnné výšky 1,0 – 2,0 m pro vyrovnání sklonu stávajícího terénu je navržena ve staničení 134,64 až 370,05 v délce 235,41 m.

e) ROZPĚTÍ JEDNOTLIVÝCH POLÍ, resp. SVĚTLOST U PŘESYPANÝCH KONSTRUKCÍ

ŽB konzolová konstrukce v délce 80,00 m je rozdělena na 6 dilatační úseků – 5 přímých úseků ve shodné délce a jeden úsek proměnné délky z důvodu zalomení konzolové desky. Na začátku a konci jsou navržena kolmá ŽB ukončovací křídla K20 a K100.

f) ŠIKMOST MOSTU

ŽB konzolová deska je od staničení 20,00 do staničení 88,66 přímá se shodným sklonem (5 dilatačních úseků) . Ve staničení 88,66 je navržen lom přímého úseku (úhel 9 stupňů). Od staničení 88,66 do staničení 100,00 je navržen samostatný dilatační úsek č.6, který bude v místě lomu napojen na přímý úsek dilatačního celku č.5

Opěrná zeď z drátokošů kopíruje osu směrového vytýčení cyklostezky a je navržena z přímých úseků rovnoběžných s osou směrového vytýčení s lomy v místě směrových oblouků.

g) VOLNÁ ŠÍŘKA MOSTU

Vlastní cyklostezka šířky 3,50 m je navržena nad částí vodorovné konzolové konstrukce – šířka vodorovné konzolové části je 2,75 m, zbylých 0,75 m šířky cyklostezky bude provedeno na nové násypy (vedeno po terénu).

h) ŠÍŘKA PRŮCHOZÍHO PROSTORU VEŘEJNÉHO NEBO NOUZOVÉHO CHODNÍKU

Nový úsek Ploučnické cyklostezky č.15 je navržen jako pozemní komunikace se společným pásem pro provoz cyklistů a chodců. V zájmovém úseku od staničení 0,00–115,30 s předpokladem větší intenzity pohybu chodců ve směru od OC Kaufland a Aquaparku do městské části Děčín Staré město je navržena šířka 3,50 m.

V úseku od staničení 115,30 do 370,05, kde se předpokládá velmi malá intenzita pohybu chodců je navržena šířka 3,00 m.

V úseku od staničení 370,05 do 379,52 (konec nového úseku) je dopravním značením zakázána jízda na kole je navržena šířka 2,50 m (pro potřeby občasného vjezdu vozidel údržby Povodí Ohře).

i) ŠÍŘKA MOSTU

Nový úsek Ploučnické cyklostezky č.15 je navržen jako pozemní komunikace se společným pásem pro provoz cyklistů a chodců. V zájmovém úseku od staničení 0,00–115,30 s předpokladem větší intenzity pohybu chodců ve směru od OC Kaufland a Aquaparku do městské části Děčín Staré město je navržena šířka 3,50 m.

V úseku od staničení 115,30 do 370,05, kde se předpokládá velmi malá intenzita pohybu chodců je navržena šířka 3,00 m.

V úseku od staničení 370,05 do 379,52 (konec nového úseku) je dopravním značením zakázána jízda na kole je navržena šířka 2,50 m (pro potřeby občasného vjezdu vozidel údržby Povodí Ohře).

j) VÝŠKA MOSTU NAD TERÉNEM

Výška povrchu ŽB konzolové konstrukce na stávajícím terénu je proměnná dle sklonu stávajícího terénu, který bude zachován. Max. výška povrchu ŽB konstrukce nad stávající terénem v ose směrového vytýčení je cca 2,40 m.

k) STAVEBNÍ VÝŠKA

Tažené a tlačené mikropiloty jsou navrženy v délce 4,50 m se zakotvením do základového pasu v délce 0,25 m.

Výška ŽB konzolové konstrukce od základové spáry po povrch žb konzoly 2,50 m.

Opěrné zdi z drátokošů budou výšky 1,0 m, 1,5 m a 2,0 m – proměnná výška je navržena dle konfigurace stávajícího terénu v místě založení drátokošů.

l) PLOCHA NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU

Plocha vlastní ŽB konzoly (vodorovné části šířky 2,75 m) bez plochy kolmých křídel K20 a K100 = 220,20 m².

m) ZATÍŽENÍ A ZATÍŽITELNOST MOSTU

Těleso komunikace cyklostezky musí kromě provozu chodců a cyklistů vyhovovat při pojezdu lehké techniky. Tento požadavek je nutno zejména zohlednit při konstruování železobetonových konzol, které jsou z prostorových důvodů a s ohledem na výškové uspořádání stezky vyloženy nad tok řeky Ploučnice.

ZATÍŽENÍ

Stálé zatížení – zatížení vlastní tíhou konstrukce

Zatížení bylo generováno použitým programem Fin 3D.

Kryt vozovky – 50 mm AB : 0,88 kN/m² $\gamma = 1,5$

Užitné zatížení

Cyklostezka musí kromě provozu chodců vyhovovat při pojezdu blíže nespecifikovanou lehkou technikou. Při stanovení zatížení (železobetonových konzol stezky) se vychází z těchto platných normových předpisů:

- Rovnoměrné zatížení chodníků (lávek) podle ČSN 73 6203 $p = 4,00 \text{ kN/m}^2$
- Rovnoměrné zatížení dopravní plochy pro středně těžká vozidla ($< 160 \text{ kN}$), přístupové cesty, oblast přístupu protipožární techniky podle EN 1991-1-1 $p = 5,00 \text{ kN/m}^2$

Pro maximální svislé zatížení železobetonové konzoly jsou zvoleny tyto hodnoty: - normové (charakteristické) zatížení $p_k = 5,00 \text{ kN/m}^2$ - výpočtové (návrhové) zatížení $p_d = 7,50 \text{ kN/m}^2$

Zatížení zemním tlakem

$$\sigma_z = \gamma \cdot z = 20,00 \times 2,00 = 40,00 \text{ kN / m}$$

$$K_o = 1 - \sin \alpha = 1 - \sin 30^\circ = 1 - 0,5 = 0,5$$

$$\sigma_r = K_o \times \sigma_z = 0,5 \times 40,00 = 20,00 \text{ kN / m}^2$$

Vodorovný tlak od přetížení na povrchu terénu:

$$\Delta \sigma = K_o \times p = 0,5 \times 7,50 = 3,75 \text{ kN / m}^2$$

1.3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

a) NÁVAZNOST PD MOSTNÍHO OBJEKTU NA PŘEDCHOZÍ DOKUMENTACI,

ÚČEL MOSTU A POŽADAVKY, PODKLADY NA JEHO ŘEŠENÍ

Nový úsek Ploučnické cyklostezky č.15 je navržen jako pozemní komunikace se společným pásem pro provoz cyklistů a chodců. Cyklostezka vedená po ŽB konzolové konstrukci ve staničení 20,00 a 100,00 navazuje na úseky cyklostezky vedené po terénu – úsek ve staničení 0,00 až 20,00 s živičným povrchem a úsek od staničení 100,00 s povrchem z betonové dlažby. Podkladem pro návrh tohoto úseku cyklostezky byla původní PD z roku 2010 na část stavby ve staničení 0,00 až 88,66 vypracovaná Atelier ALFA s.r.o. Ústí nad Labem, Ing. arch. Pavel Horký. Vlastní návrh ŽB konzolové konstrukce a její statické posouzení vypracoval DZ INTACT s.r.o. Stará Bohyně 4. 405 02 Děčín IČO 25002465, Dr.Ing. D.Horák. V rámci zpracování a aktualizace původní PD byly navrženy změny tvaru a částečného konstrukčního řešení dle požadavků objednatele Statutárního města Děčín.

b) CHARAKTER PŘEMOSTŮVANÉ PŘEKÁŽKY – PŘEVÁDĚNÉ KOMUNIKACE, DRÁŽNÍHO TĚLESA, VODNÍHO DÍLA apod.

Je bezpředmětné – nejedná se o standardní přemostění překážky, ale ŽB konzolovou konstrukci, která je navržena z důvodu malé šířky sektoru pro umístění cyklostezky mezi stávající opěrnou zdí areálu aquaparku a břehovou částí vodního toku Ploučnice. Navržená ŽB konzolová nebude významně zasahovat do průtočného profilu Ploučnice a umožní umístění cyklostezky v šířce 3,50 m.

c) ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Nová ŽB konzolová konstrukce je navržena do stávajícího úzkého profilu mezi opěrnou zeď na hranici aquacentra a zpevněnou břehovou částí vodního toku Ploučnice. V současné době se zde nachází nepevněná stezka proměnného sklonu.

d) GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY

Z geologického hlediska se území v rozhodující míře nachází kvarterní sedimenty. Z hlediska zakládání se jedná o zeminy písčité S3 a sťerkovité G3 ulehle. Hladina podzemní vody je v celé trase podél Labe dokumentována relativně mělko pod terénem a často úzce komunikuje s hladinou povrchové vody v řece Labi a Ploučnici. Údaje jsou převzaty z původní PD z roku 2010.

1.4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

a) POPIS NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU

Nejedná se o standardní mostní konstrukci, ale o ŽB konzolovou konstrukci se založením na mikropilotách. Celý úsek v délce 80,00 m je rozdělen do šesti dilatačních úseků se založením základového pasu na mikropilotách. Mikropiloty budou vrtány svisle ve dvou řadách (tažené a tlačené) a spřaženy ze ŽB základovým pasem. Od pracovní spáry (povrch ŽB pasu) budou po jednotlivých dilatačních úsecích provedeny jako celek ŽB svislé stěny a ŽB vodorovná konzola. Ve staničení 20,00 a 100,00 jsou pro ukončení konzolové části navrženy kolmá výztužná a uzavírací ŽB křídla.

b) ÚDAJE O ZALOŽENÍ A SPODNÍ STAVBĚ MOSTU

Založení je provedeno na mikropilotách, které jsou vrtány svisle (tažené a tlačené mikropiloty). Vodorovná síla v základové spáře je relativně malá a bezpečně ji přenesou trubky mikropilot na stříh, v reálu bude působit i tření v základové spáře a případně i odpor zeminy před konstrukcí. Posudek mikropilot viz STATICKÉ POSOUZENÍ.

c) VYBAVENÍ MOSTU

Vybavením ŽB konzolové konstrukce je :

- drenážní potrubí a drenážní kanalizace pro odvod podzemních vod z rubové strany ŽB konstrukce – podrobně viz D.1.3.
- demontovatelné zábradlí z tenkostěnných profilů kotvené do okraje ŽB konzoly
- dilatační trny v místě napojení dilatačních úseků

d) STATICKÉ A HYDROTECHNICKÉ POSOUZENÍ

Statické posouzení viz 1.6.

e) CIZÍ ZAŘÍZENÍ NA MOSTĚ

Na ŽB konzola není navrženo žádné cizí zařízení. Podzemní vedení VO a svítidla VO jsou umístěna v zeleném pruhu mezi okrajem části cyklostezky vedené po terénu a stávající opěrnou zdí na hranici areálu aquaparku.

f) ŘEŠENÍ PROTIKOROZNÍ OCHRANY, OCHRANY KONSTRUKCÍ PROTI AGRESIVNÍMU PROSTŘEDÍ A BLUDNÝM PROUDŮM

ŽB konstrukce je navržena se standardním krytím betonářské výztuže v přímém styku se zemínou.

V zájmovém území je standardní zemina bez agresivního prostředí.

V zájmovém území nehrozí výskyt bludných proudů.

g) POŽADOVANÉ PODMÍNKY A MĚŘENÍ SEDÁNÍ A PRŮHYBŮ – MĚŘENÍ A MONITORING

Nejedná se o mostní standardní mostní konstrukci – měření sedání, průhybů a monitoring není zapotřebí.

h) POŽADOVANÉ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY

Nejedná se o mostní standardní mostní konstrukci – zatěžovací zkoušky nejsou zapotřebí.

1.5 VÝSTAVBA MOSTU

a) POSTUP A TECHNOLOGIE STAVBY MOSTU

Předpokládaný postup vychází z předpokladu dohody zhotovitele s majitelem vnitroareálové zásobovací komunikace OC Kaufland s jejím využitím pro zásobování stavby stavebním materiálem. V případě nedohody by zásobování stavby mohlo probíhat pouze z ul. Ploučnická s předpokladem výstavby žb konzolové konstrukce a dopravou materiálu do další části stavby pouze drobnou lehkou stavební mechanizací tak, aby nebylo překročeno dovolené zatížení na žb konzolách 7,5 kN/m². Před zahájením stavby bude v době vegetačního klidu provedeno vykácení kolizní vzrostlé zeleně. Realizace úseku vedeného po žb konzolách se předpokládá ze svou směř od ul. Ploučnická a od Aquacentra a to od středu stavby po jednotlivých dilatačních úsecích k začátku a konci úseku. Vzhledem k velmi špatnému přístupu se předpokládá značný podíl ručních prací s použitím drobné stavební mechanizace.

Výstavba opěrné zdi z drátokošů se předpokládá pouze ve směru od ul. Oblouková se zásobováním stavby z prostoru mezi OC Kaufland a Aquarkem.

b) SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO PŘEDPOKLÁDANOU TECHNOLOGII STAVBY – PŘÍSTUPY, PŘÍVODY ELEKTRICKÉ ENERGIE, SKALDOVACÍ PLOCHY, MONTÁŽNÍ A POMOCNÉ KONSTRUKCE apod.

Předpokládaný postup vychází z předpokladu dohody zhotovitele s majitelem vnitroareálové zásobovací komunikace OC Kaufland s jejím využitím pro zásobování stavby stavebním materiálem. V případě nedohody by zásobování stavby mohlo probíhat pouze z ul. Ploučnická s předpokladem výstavby žb konzolové konstrukce a dopravou materiálu do další části stavby pouze drobnou lehkou stavební mechanizací tak, aby nebylo překročeno dovolené zatížení na žb konzolách 7,5 kN/m². Před zahájením stavby bude v době vegetačního klidu provedeno vykácení kolizní vzrostlé zeleně. Realizace úseku vedeného po žb konzolách se předpokládá ze svou směř od ul. Ploučnická a od Aquacentra a to od středu stavby po jednotlivých dilatačních úsecích k začátku a konci úseku. Vzhledem k velmi špatnému přístupu se předpokládá značný podíl ručních prací s použitím drobné stavební mechanizace.

Výstavba opěrné zdi z drátokošů se předpokládá pouze ve směru od ul. Oblouková se zásobováním stavby z prostoru mezi OC Kaufland a Aquarkem.

Elektrická energie pro potřeby stavby bude zajištěna ze staveništního rozváděče – zajistí zhotovitel.

c) SOUVISEJÍCÍ (DOTČENÉ) OBJEKTY STAVBY

Jako související stavbu lze uvést drenážní potrubí a drenážní kanalizace pro odvod podzemních vod z rubové strany ŽB konstrukce – podrobně viz D.1.3.

d) VZTAH K ÚZEMÍ – INŽENÝRSKÉ SÍTĚ, OCHRANNÁ PÁSMA, OMEZENÍ PROVOZU apod.

V půdorysu budoucí ŽB konzolové konstrukce se nachází stávající potrubí kanalizace pro odvod odpadních vody z aquaparku do Ploučnice. Přesná půdorysná a výšková poloha těchto kanalizací není známa, geodeticky bylo možno zaměřit pouze vústění do zpevněné břehové části. Poloha těchto potrubí je tedy pouze odhadnuta s tím, že dojde ke křížení pouze jedné kanalizace s navrženou ŽB konstrukcí. Tyto kanalizační potrubí bude nutno při realizaci odhalit a ověřit jejich přesnou polohu a upřesnit případné provedení křížení s navrženou konstrukcí.

Pro vlastní stavbu ŽB konzolové konstrukce a opěrné zdi z drátokošů nejsou zapotřebí žádné nové inženýrské sítě.

Stavba je navržena do nevyužívaných ploch bez potřeby omezení provozu.

1.6. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

a) VYTYČOVACÍ ÚDAJE

ŽB konzolová konstrukce je navržena ve staničení 20,00 až 100,00

Výškové osazení je uvedeno v nadmořských výškách Balt po vyrovnání.

Součástí digitální dokladové části je zákres stavby s vložením do mapového podkladu v S-JTSK.

Opěrná zeď z drátokošů proměnné výšky 1,0 – 2,0 m pro vyrovnání sklonu stávajícího terénu je navržena ve staničení 134,64 až 370,05 v délce 235,41 m.

Výškové osazení je uvedeno v nadmořských výškách Balt po vyrovnání.

Dle požadavku zhotovitele poskytne zpracovatel PD podklady pro geodetické vytýčení – vložení jednotlivých částí (dle požadavku) do digitálního mapového podkladu v S-JTSK.

b) PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ A GEOMETRIE MOSTU

ŽB konzolová deska je od staničení 20,00 do staničení 88,66 přímá se shodným sklonem (5 dilatačních úseků). Ve staničení 88,66 je navržen lom přímého úseku (úhel 9 stupňů). Od staničení 88,66 do staničení 100,00 je navržen samostatný dilatační úsek č.6, který bude v místě lomu napojen na přímý úsek dilatačního celku č.5.

Povrch i základové spára ŽB konzoly je v celé délce v jednotném sklonu 2,90 %, s konstantní výškou ŽB konzoly 2,50 m.

Opěrná zeď z drátokošů kopíruje osu směrového vytýčení cyklostezky a je navržena z přímých úseků rovnoběžných s osou směrového vytýčení s lomy v místě směrových oblouků.

Dle sklonu jednotlivých úseků cyklostezky je rovnoměrně odstupňován povrch opěrné zdi. Zbývá drobné výškové rozdíly mezi zapuštěným obrubníkem na okraji cyklostezky a povrchem drátokošů budou vyrovnány v zeleném pruhu šířky 300 mm.

Dle konfigurace stávajícího terénu a dle sklonu jednotlivých úseků cyklostezky je navrženo rovnoměrné odstupňování základové spáry pro založení drátokošů.

c) STATICKÝ VÝPOČET ZÁKLADŮ, SPODNÍ STAVBY, NOSNÉ KONSTRUKCE

Viz samostatná část Statický posudek

d) HYDRAULICKÉ VÝPOČTY

Jedná se o ŽB konzolovou konstrukci a opěrnou zeď z drátokošů – hydraulické výpočty nejsou zapotřebí.

1.7. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Stavba nového úseku cyklostezky je navržena se společným pásem pro provoz chodců a cyklistů.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb, v souladu s požadavky NIPI a NV 163/2002 a TN TZÚS 13.0304.-6 :

a) příčný sklon max. 2%

b) podélný sklon nepřekračuje 8,33%

c) na ukončení jednotlivých úseků cyklostezky jsou navrženy varovné pásy s červené dlažby s reliéfním povrchem

d) křížení se stávajícím chodníkem v ul. Ploučnická je řešeno jako místo pro přecházení s odsazením signálních pásů o 500 mm dle požadavku NIPI

e) v místě napojení na zónu pro pěší mezi OC Kaufland a Aquaparkem bude upravena (přeložena) stávající dlažba za protipovodňovou stěnou tak, aby nevznikl větší výškový rozdíl než 20 mm

f) v místě ukončení cyklostezky u ul. Oblouková bude proveden varovný pás a signální pás z reliéfní červené dlažby v provedení pro místo pro přecházení

d) u stávajícího místa pro přecházení délky v místě sjezdu do ul. Oblouková na vnitroareálovou zásobovací komunikaci bude doplněna umělá vodící linie, která bude navazovat na nový konec cyklostezky a na stávající ostrůvek u přechodu pro chodce v ul. Oblouková.

g) vzhledem k nutnosti zachování délky stávajícího místa pro přecházení (10,0 m) u ul. Oblouková pro potřeby vjezdu nákladních vozidel byla vydána výjimka z vyhlášky 398/2009

h) u stávajícího ostrůvku u přechodu pro chodce v ul. Oblouková bude provedena úprava dlažby s doplněním signálního a varovného pásu z reliéfní červené dlažby. Zbýlá část ostrůvku navazující na chodník ve směru k parkovišti před OC Kaufland není součástí trasy cyklostezky a není předmětem této PD.

i) na celé cyklostezce je navržena dlažba z rovnými hranami (pro jízdu na kolečkových bruslích). Tato dlažba bude použita i kolem varovných signálních pásů z reliéfní dlažby.

j) vodící linií v celé délce cyklostezky bude o 100 mm převýšený silniční obrubník – max. délky přerušení vodící line nepřekročí 8,00 m

k) u stávajícího chodníku v ul. Ploučnická bude vyměněn (přeložen) stávající zahradní obrubník do nové výšky 100 mm nad povrch chodníku (stávající převýšení 50 mm nevyhovuje požadavkům na vodící linii)

l) v místě křížení sjezdu pro vozidla Povodí Ohře s ul. Ploučnická s chodníkem není navržen varovný pás :

- v místě křížení se nenachází vodící linie – obrubník je zapuštěný do roviny povrchu chodníku i sjezdu

- jedná se pouze o příležitostný sjezd v době potřeby pouze pro vozidla Povodí Ohře (stanoveno dopravním značením)