

SELLA & AGRETA s.r.o.

T.G.Masaryka 620, Chocẽ 565 01

Tel. 777 938 864

IČO: 25935721

ID: ye3zrq

DIČ: CZ25935721

sella.agreta@seznam.cz

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 102 REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ POŘÍČANY - PŘEDNÁDRAŽÍ

AKCE:

REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ POŘÍČANY – PŘEDNÁDRAŽÍ

PŘÍLOHA :

D.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení a provádění stavby (DSP+DPS) dle př. č. 5 k vyhl. č.
146/2008 sb.: aktualizovaná 1.12.2018

DATUM : 04/2022

OBSAH:

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	3
C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM ATD.)	4
D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	6
F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	15
G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	15
H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	17
- POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ:	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	18
J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	18
K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	18
ZÁVĚR	18

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Druh stavby:	Oprava, Rekonstrukce
Název stavby:	REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ POŘÍČANY – PŘEDNÁDRAŽÍ
Stavebník:	Obec Poříčany Mgr. Hana Teršová (starostka) Obecní úřad Poříčany Lipová 235, Poříčany 289 14 IČ: 00239666 urad@obec-poricany.cz ID: 8sbbj82 Tel: 775 763 950, 321 695 351
Zpracovatel dokumentace:	SELLA&AGRETA s.r.o. T.G.Masaryka 620 565 01 Choceň IČ: 25935721 sella.agreta@seznam.cz ID: ye3zrq Tel: 777 938 864
Stupeň dokumentace:	projektové dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby, dle přílohy č.5 vyhlášky č. 146/2008 sb.: AKTUALIZOVANÁ DNE 1.12.2018

B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

OBECNĚ

PD řeší rekonstrukci stávající místní komunikace přednádraží– ulice Lipová. Navržená Trasa B šířky 6,0m; trasa B1 šířky 5,00m směrem k chatkám a trasu B2 a C šířky 6,0 obsluhující navržené parkoviště a napojující se na trasu D ul. Nádražní (SO 101 PD Lipová, Nádražní). Stávající zpevněná plocha v prostoru přednádraží v nevyhovujícím stavu bude zrekonstruována a rozdělena na trasy B,B1,B2,C, 42ks parkovací stání, z toho 5ks pro osoby pohybově postižené. Před stávající bytovou zástavbou je navrženo dalších 6ks podélných parkovacích stání. V prostoru přednádraží jsou navrženy tři autobusová stání a plocha pro stojany na kola.

Projekt přímo navazuje na PD SO 101 REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ –
LIPOVÁ, NÁDRAŽNÍ. Předpokládá se koordinace a souběžná realizace.

Projektová dokumentace má stavební objekty:

SO 102 REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ POŘÍČANY – PŘEDNÁDRAŽÍ

TRASA B – 0,264 02 – 0,399 43 – *trasa je přímé pokračování trasy A (0,000 00- 0,399 43)*

TRASA B1– 0,000 00 - 0,111 73

TRASA B2– 0,000 00 - 0,044 99

TRASA C– 0,000 00 - 0,078 41 — *trasa přímo pokračuje trasou D(0,264 02- 0,3281 69)*

STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající území přednádraží je směrem k bytové zástavbě svažité 3-4%. Zájmové území rekonstrukce tvoří celé přednádraží. Kde je v současné době nevyhovující asfaltový/šterkový povrch pro příjezd autobusové dopravy k vlakovému nádraží, různě rozmístěná parkovací stání a zelené plochy s keři.

NOVÝ STAV

Navržena je rekonstrukce zpevněných ploch v celé tl. nové skladby konstrukcí, upravení nivelety příjezdové komunikace k přednádraží a výškové úpravy parkovacích stání pro dodržení maximálních příčných a podélných sklonů. Napojení trasy B1 směrem k chatarské oblasti. Předpokládá se kácení nebo mýcení keřů.

Nový povrch je navržený asfaltový, autobusové zastávky dlážděné.

C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM ATD.)

Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP) dle př. č. 5 k vyhl. č. 146/2008 sb.:
aktualizovaná 1.12.2018

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování PD:

- *záměr investora*
- *smlouva na vypracování projektové dokumentace*
- *fotodokumentace daného území*
- *výpis z katastru nemovitostí*
- *geodetické zaměření (Ivo Brzák 03/2014)*
- *poloha stávajících ing. sítí*
- *územní plán obce*
- Geologický průzkum nebyl proveden, projekt uvažuje s podloží typu PIII. Zhutnění zemní plně chodníku na minimální předepsanou míru zhutnění $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$ (45 MPa) (dle ČSN 72 1006, 4.3.2.3). Požadovaná minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def,2}$, předepsaná na pláni vozovky dle ČSN 72 1006 (Kontrola hutnění zemin a sypanin) se stanovuje v závislosti na druhu zeminy dle tab. 4, uvedené v TP 170 (Navrhování vozovek pozemních komunikací) z 11/2004.)

Stavba v ochranném pásmu (bezprostřední blízkosti) železnice 001 Praha-Kolín.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu nadzemního vedení VN

Stavba se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod

Stavba se nenachází v záplavovém území Q5, Q20 a Q100

Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci, ani památkové zóně.

Stavba se nenachází v chráněné oblasti.

NEpředpokládá se kácení/ mýcení zeleně.

Návrh odpovídá:

ČSN 73 6110/Z1 - Projektování místních komunikací

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení

ČSN 73 6133 - Navrhování a provádění zemního tělesa

ČSN 01 3466 - Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací

TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty

TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

TP 83 Odvodnění pozemních komunikací

TP 65 Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích

VL 1 – Vozovky a krajnice

VL 2.2 Odvodnění

vyhláška 398/2009 Sb. – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

vyhláška 499/2006 Sb., znění dle 405/2017 Sb. Vyhláška o dokumentaci staveb

vyhláška č. 104/1997 Sb. Vyhláška MDS – zákon o pozemních komunikacích

vyhláška č. 294/2015 Sb. Pravidla provozu na pozemních komunikacích

vyhláška č. 146/2008 Sb. Rozsah a obsah projektové dokumentace dopravních staveb

Zákon č.183/2006 Sb.- Stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí předpisy

Zákon č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a jeho prováděcích vyhlášek

D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Při návrhu se dbá na plynulou návaznost ploch na výškové a směrové řešení stávajících zpevněných ploch.

V rámci zpracování PD byl proveden průzkum existence stávajících podzemních a nadzemních vedení a zařízení u těchto správců kde došlo ke střetu:

- ČEZ Distribuce, a.s. (Distribuce- NN)
- Obec Poříčany (VO)
- CETIN a.s. (metalický kabel, optický kabel, NN)
- GasNet (STL)
- ČD- telematika/ Správa železnic
- Vak Nymburk (vodovod, kanalizace gravitační)

Inženýrské sítě :

Veškeré stávající inženýrské sítě na staveništi je nutno vytyčit před zahájením stavebních prací. Ponechané inženýrské sítě je nutno předepsaným způsobem chránit před poškozením. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrské sítě je možno provádět pouze po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek. Povrchové znaky inženýrských sítí musí být po celou dobu stavby trvale přístupné.

Předpokládá se, že veškeré stávající inženýrské sítě jsou, pod vozovkou a okolními zpevněnými plochami, uloženy s výškovým krytím odpovídajícím ČSN 73 6005 (Prostorová úprava vedení technického vybavení) a dle energetického zákona č. 458/2000 Sb. a násl., případně ochráněny. Při zjištění jiné skutečnosti je nutno postupovat dle platných norem.

Zvlášť projektant upozorňuje na skutečnost, že některé stávající inženýrské sítě mohou být zakresleny, geodetem, orientačně a po odkrytí se mohou nacházet v jiné poloze, než je vyznačeno v situaci. Při hutnění a odstraňování horních vrstev a bourání stávajících konstrukcí je nutné dbát zvýšené opatrnosti na stávající vedení sítí, aby nedošlo k jejich porušení nebo poškození. Veškeré výkopové práce v blízkosti stávajících inženýrských sítí se musí provádět ručně. Při jejich porušení nebo odkrytí je nutné neprodleně uvědomit správce těchto sítí a zajistit ochranu zařízení proti porušení a jiným vnějším účinkům. Případné vzniklé úpravy přeložek inženýrských sítí budou následně řešeny na stavbě, za účasti TDI a projektanta přeložek dané inž. sítě, na objednávku investora.

Seznam parcel trvale dotčených stavbou:

DOTČENÉ POZEMKY STAVBA 2022 - Přednádraží		
P.Č.	DRUH	VLASTNÍK
775/2	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
777/1	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
777/4	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
860/10	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
860/12	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
860/14	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
860/15	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
860/16	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
860/17	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
860/18	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
908/46	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany
908/31	ostatní plocha	Obec Poříčany, Lipová 235, 28914 Poříčany

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

5.1 OBECNĚ

Navržena je rekonstrukce zpevněných ploch v celé tl. nové skladby konstrukcí, upravení nivelety příjezdové komunikace k přednádraží a výškové úpravy parkovacích stání pro dodržení maximálních příčných a podélných sklonů. Napojení trasy B1 směrem k chatarské oblasti. Předpokládá se kácení nebo mýcení keřů.

Nový povrch je navržený asfaltový, autobusové zastávky dlážděné.

SO 102 REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ POŘÍČANY – PŘEDNÁDRAŽÍ

TRASA B – 0,264 02 – 0,399 43 – trasa je přímé pokračování trasy A (0,000 00- 0,399 43)

TRASA B1 – 0,000 00 - 0,111 73

TRASA B2 – 0,000 00 - 0,044 99

TRASA C – 0,000 00 - 0,078 41 – trasa přímo pokračuje trasou D (0,264 02- 0,3281 69)

5.2 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ

Kopíruje stávající trasu komunikace vymezenou zpevněnou plochou.

Směrové řešení je navrženo viz. Situace stavby D.1.2.

Trasa B je tvořena:

	Počátek	Konec	Poloměr obl.	Délka	U°
Přímá	0.264 02	0.297 15		33,11	
R1 obl.	0.297 15	0.315 15	40,00	18,00	25,783
Přímá	0.315 15	0.345 21		30,06	
R2 obl.	0.345 21	0.370 53	7,00	25,32	103,618
Přímá	0.370 53	0.399 43		58,90	

Trasa B1 je tvořena:

	Počátek	Konec	Poloměr obl.	Délka	U°
Přímá	0.000 00	0.012 30		12,30	
R1 obl.	0.012 30	0.028 08	100	15,78	9,042
Přímá	0.028 08	0.111 73		83,65	

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ A PROVÁDĚNÍ STAVBY

Trasa B2 je tvořena:

	Počíték	Konec	Poloměr obl.	Délka	U°
R1 obl.	0.000 00	0.013 29	20,00	13,29	38,081
Přímá	0.013 29	0.044 99		31,70	

Trasa C je tvořena:

	Počíték	Konec	Poloměr obl.	Délka	U°
Přímá	0.000 00	0.057 03		57,036	
R1 obl.	0.057 03	0.073 76	25,00	16,73	38,343
Přímá	0.073 76	0.078 41		4,64	

5.3 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Návrh výškového řešení vychází ze stávajícího stavu komunikace a přilehlých ploch.

Výšky navazujících částí zpevněných ploch, při provádění nutno ověřit na stavbě!!

Sklonové poměry jsou zřejmé z výkresu situace D.1.2 a pracovních řezů D.1.4. Jsou navrženy pro optimální odvod srážkových vod a minimalizaci zemních prací. Sklon vyskytující se na stavbě je konstantní a je navržen ve velikosti +3,00% -2,50% ve směru staničení z důvodu stávajícího terénního uspořádání.

Napojení na stávající zpevněné plochy bude plynulé a bez převýšení.

Trasa B (111,73m) je tvořena sklony:

Vrchol	Vrchol polyg.	sklon vstupní t.	sklon výstupní t.	Poloměr	T	Vzep.
V1	0,269 90	+0,91%	+2,40%	1500	11,14	0,04
V2	0,324 11	+2,40%	+1,12%	1500	955	0,03
V3	0,365 00	+1,12%	-1,92%	1000	15,21	0,12

Trasa B1 (399,43m) je tvořena sklony:

Vrchol	Vrchol polyg.	sklon vstupní t.	sklon výstupní t.	Poloměr	T	Vzep.
V1	0,024 63	+3,00%	-1,49%	600	13,49	0,15

Trasa B2 (44,99m) je tvořena sklony:

Vrchol	Vrchol polyg.	sklon vstupní t.	sklon výstupní t.	Poloměr	T	Vzep.
V1	0,003 12	+2,50%	+6,77%	-	-	-
V2	0,007 60	+6,77%	+2,69%	-	-	-

Trasa C (78,41m) je tvořena sklony:

Vrchol	Vrchol polyg.	sklon vstupní t.	sklon výstupní t.	Poloměr	T	Vzep.
V1	0,08 81	+2,50%	+1,00%	600	4,49	0,02
V2	0,056 04	+1,00%	-10,00%	-	-	-
V3	0,057 04	-10,00%	+2,62%	-	-	-
V4	0,068 00	+2,62%	-0,48%	550	8,51	0,07

5.4 PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ

Příčné uspořádání dle výkresů PD D.1.2 Situace, D.1.3 charakteristické řezy a D.1.4 pracovní řezy. Komunikace s jednostranným sklonem 2,5%. Chodník ve sklonu 2,00%. Podélné stání 2,0%.

5.5 DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

Navržené místní komunikace budou napojeny na SO 101 REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ POŘÍČANY – LIPOVÁ, NÁDRAŽNÍ

Trasa B na TRASA A – 0,000 00 - 0,264 02 (ul. Lipová)

Trasa C na TRASA D – 0,000 00 - 0,281 69 (ul. Nádražní) a dále na MK ul. Mírová.

Vyvýšené křižovatkové plochy na stávajících křižovatkách spojují komunikaci v ul. Lipová se stávajícími MK. Trasa B1 připojuje stávající bytové domy a chatařskou oblast.

5.6 KONSTRUKCE VOVZOVKY A ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy dle typizované skladby vozovky z TP 170 (Navrhování vozovek pozemních komunikací) z 8/2010 schváleného MD ČR, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek a upraveny dle místních podmínek.

Tyto podmínky, zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě příslušnými zkouškami a oprávněnou osobou.

Veškerý použitý materiál musí odpovídat příslušným ČSN v platném znění.

Vzhledem k chybějícímu geologickému průzkumu může dodavatel stavby nahradit zde níže navržené skladby konstrukcí dle platné TP při dodržení všech požadovaných parametrů a na základě stejných nebo vyšších užitných vlastností, řádně doložených předepsanými zkouškami a dodržením kontroly prací při výstavbě, které jsou podrobně specifikovány v odpovídajících ČSN a TKP. V případě zjištění nevhodných podkladních zemin v mocnosti aktivní zóny navržených konstrukcí komunikací, budou tyto stávající zeminy upraveny/vyměněny dle ČSN 73 6133 (Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací). Vhodnost a následná mocnost úpravy/výměny podloží bude odsouhlasena přítomným geologickým dozorem stavby, na základě kontroly zhutnění podkladních vrstev pomocí terénních geodetických metod v úrovni předpokládané zemní pláň dle ČSN 72 1006 (Kontrola hutnění zemin a sypanin).

Navrhované skladby:

1) Zpevněná asf. komunikace – ul. Lipová Přednádraží (a parkovací stání)

D1-N-2-TDZ: V-PII, DLE TP 170, dodatek č.1. upraveno dle místních podmínek

- Asfaltový beton – obrusná vrstva ACO 11 40 mm ČSN EN 13108-1;ČSN 736121+TKP 7
- spojovací postřík emulzní mod.0,3kg/m2PSE ČSN 73 6129
- Asfaltový beton – ložní vrstva ACP 16+ 70 mm ČSN EN 13108-1;ČSN 736121+TKP 7
- Infiltrační postřík emulzní 1,00kg/m2 PI-E K ČSN 73 6129
- zhutnit na Edef,2 min.= 100 MPa
- Šterkodrt' ŠDA 150 mm ČSN 13242;ČSN 736126-1; TKP 5
- zhutněné podloží Edef,2 min.=70 MPa
- Šterkodrt' ŠDB 150 mm ČSN 13242;ČSN 736126-1; TKP 5
- zhutněné podloží Edef,2 min. = 45 MPa

Výměna nevhodných podkladních vrstev min. 410mm ČSN 73 6133

Z lomového kamene, vhodný do aktivní zóny, CBRsat >15%

Netkaná textilie zajišťuje separační a filtrační funkci TP97; ČSN EN ISO 12236

-netkaná , polyporpylenová vlákna, plošná hmotnost min. 200g/m2

CELKEM

810 mm

Pozn.:

Případná sanace stávajících zemin bude tedy provedena v podobě výměny stávajících zemin do hloubky 400 mm kvalifikovanou jako vhodná do aktivní zóny (CBRsat ≥ 15 %) podle ČSN 73 6133, kapitola 4, např. lomový kámen. Vhodnost úpravy podloží a následná mocnost úpravy podloží bude odsouhlasena přítomným geologickým dozorem stavby, na základě kontroly zhutnění podkladních vrstev pomocí terénních geodetických metod v úrovni předpokládané zemní pláň dle ČSN 72 1006 (Kontrola hutnění zemin a sypanin).

2) Sjezdy

D2-D-1-CH-PIII, DLE TP170 - upraveno

- BETONOVÁ DLAŽBA DL 80 mm ČSN 73 6131-1
- LOŽE Z KAMENIVA-DRCENÉ KAMENIVO L 40 mm ČSN 73 6126
- KAMENIVOI ZPEVNĚNÉ CEMENTEM SC 120mm
- Edef,2 = 60 MPa
- ŠTĚRKODRT' 0/32 ŠDb 150 mm ČSN 73 6126
- ROSTLÝ TERÉN , ŘÁDNĚ HUTNIT (Edef,2 = 30 MPa)

CELKEM

390 mm

3) Chodníky

D2-D-1-CH-PIII, DLE TP170 - upraveno

- BETONOVÁ DLAŽBA	DL	60 mm ČSN 73 6131-1
- LOŽE Z KAMENIVA-DRCENÉ KAMENIVO	L	40 mm ČSN 73 6126
- ŠTĚRKODRŤ 0/32	ŠDb	200 mm ČSN 73 6126
<u>ROSTLÝ TERÉN , ŘÁDNĚ HUTNIT (Edef,2 = 30 MPa)</u>		

CELKEM 300 mm

4) Autobusová zastávka

DLE TP 170 a 192: D1-D-1, IV, PIII úprava BUS

Žulová dlažba 10/12	DL	120 mm
Bet. lože C20/25 XF3	L	40 mm
Kamenivo zpevněné cementem	SC8/10	200 mm
Zhutnění na Edef,2 = 60Mpa		
Štěrkodrt'	ŠDa	200 mm
Zhutněné podloží (Edef,2 = 45MPa)		
<u>(případná úprava aktivní zóny)</u>		<u>400 mm</u>

Celkem 560 mm

5.6.1 ZPEVNĚNÁ PLOCHA

SO 102 REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ POŘÍČANY – PŘEDNÁDRAŽÍ

TRASA B – 0,264 02 – 0,399 43 – trasa je přímé pokračování trasy A (0,000 00- 0,399 43)

Rekonstrukce komunikace v ul. Lipová trasa A se přímo napojuje na trasu B. Trasa začíná vyvýšenou křižovatkovou plochou. Rekonstrukce upravuje stávající niveletu terénu pro příjezd k přednádraží a napojení trasy B1 směrem k chatařské oblasti.

Trasa B šířky 6,00m. Dojde k odstranění vrchní nevyhovující asf. vrstvy. V celé délce trasy díky nevyhovujících základových poměrů, špatného podloží a změně nivelety dojde k výměně celé skladby vozovky v tl. 410mm. Příčný sklon komunikace je navržen jako jednostranný 2,5%. od staničení 0,320 00 v místě začátku autobusových zastávek se změni na dostředný sklon 2,00%. Komunikace bude lemována bet. přídlažbou a žulovou silniční obrubou 1200/250/200 převýšenou o 100mm. Na vjezdech a místech pro přecházení převýšen o 20mm. V místě navržených BUS zastávek je bet. obruba HK 400/370/1000 s převýšením 200mm na mrazuvzdorné lepidlo na betonový základ C30/37 XF3 tl. 150mm. Délky přímých nástupních hran 12,00m. Autobusové zastávky jsou doplněny o chodník šířky 2,5m s plochou pro přístřešek (není součástí PD). Autobusové zastávky jsou doplněny o kontrastní nehmotný pás šířky 300mm (400mm), signální pás s reliéfní dlažby šířky 80cm včetně příslušného VDZ a SDZ.

Podél celé trasy komunikace je na pravé straně rekonstruován chodník proměnné šířky 2,5-6,30m z bet. dlažby ukloněný do komunikace 2,0%. (ve staničení 0,320 00 – 0,350 00 ukloněný do zeleného).

Na trase dojde k rekonstrukci 1ks uliční vpustě a navrženy jsou 6ks nových uličních pustí pro odvodnění dešťové vody ze zpevněných ploch, budou napojeny do navržené dešťové kanalizace více viz. SO 301 ODVODNĚNÍ A DEŠŤOVÁ KANALIZACE.

Na začátku trasy B je navrženo po pravé straně podélné parkovací stání šířky 2,0m; délky 6,50m a krajního stání pro komfortní vjezd 8,75m, celkem 6ks stání. Navrženy jsou s živičným povrchem ve skladbě **D1-N-2-TDZ: V-PII**. Stání bude ukloněno 2,0% k obrubě, kde je navržen podélný odvodňovací žlab DN200 D400 po celé délce stání.

V místě napojení stávající křižovatky dojde k realizaci vyvýšené křižovatkové plochy s dl. povrchem. Nájezdové rampy s max. sklonem 1:10 budou doplněny o VDZ V17 Trojúhelníky a

lemovány obrubou. Plocha bude vyspádována k rekonstruované uliční vpusti UV13r. Obruba podél chodníků bude převýšena v místě vyvýšené plochy o 20mm.

V místě kde chodník nepřiléhá ke stávající zástavbě (bude doplněn o novou folii vytaženou nad terén a seříznutou) bude chodník lemován chodníkovou obrubou 500/80/200 převýšenou o +60mm jako vodící linie. V místě vyvýšené křižovatkové plochy jsou napojeny dvě trasy chodníků nahoru směrem k parkovacím stání na trase C. (podélný sklon 5,20% a 4,60%). S příčným sklonem 2,0% do zeleně. Chodník je lemován betonovou chodníkovou obrubou, jedna strana bude převýšena o +60mm jako vodící linie.

TRASA B1– 0,000 00 - 0,111 73

Ve staničení 0,297 15 na trase B se napojuje Trasa B1 komunikace šířky 5,00m a délky 111,73m.

Navržená trasa upravuje stávající niveletu terénu pro příjezd k přednádraží a napojení trasy. Dojde k odstranění vrchní nevyhovující asf. vrstvy. V celé délce trasy díky nevyhovujícím základovým poměrům, špatného podloží a změně nivelety dojde k výměně celé skladby vozovky v tl. 410mm. Příčný sklon komunikace je navržen jako jednostranný 2,5%. Od staničení 0,070 00 v místě konce parkovacích stání k se změni na střechovitý sklon 2,50%. Komunikace bude lemována bet. přídlažbou a žulovou silniční obrubou 1200/250/200 převýšenou o 100mm. Od staničení 0,070 00 v místě konce parkovacích stání bude komunikaci lemovat pouze pásek betonové přídlažby.

Podél trasy je navržen chodník proměnné šířky 2,5m (2,0m) z bet. dlažby ukloněný do komunikace 2,0%. (před bytovou jednotkou ukloněný do zeleného, vynechány mezery v obrubě pro odtok dešťové vody do zeleného).

Na trase jsou navrženy 2ks nových uličních pústí pro odvodnění dešťové vody ze zpevněných ploch, budou napojeny do navržené dešťové kanalizace více viz. SO 301 ODVODNĚNÍ A DEŠŤOVÁ KANALIZACE.

Ve staničení 0,040 00 – 0,070 00 je navrženo po levé straně kolmé parkovací stání šířky 2,65m; (2,75; 3,50m) délky 6,00m celkem 8ks stání z toho dvě pro osoby pohybově postižené. Navrženy jsou s živичným povrchem ve skladbě **D1-N-2-TDZ: V-P11**. Stání bude ukloněno 2,0% do komunikace. Uprostřed stání je vynecháno místo vyznačení VDZ V20 pro příjezd ke zpevněné ploše za chodníkem šířky 2,00m a délky 13,50m se stojany pro kola. (stojany, případná konstrukce pro odstavení kol není součástí PD).

TRASA B2– 0,000 00 - 0,044 99

Ve staničení 0,303 58 na trase B se kolmo napojuje trasa komunikace B2 šířky 6,00m vedoucí k navrženému parkovišti. Trasa začíná rampovou částí šířky 2,0m.

Ve staničení 0,297 15 na trase B se napojuje Trasa B1 komunikace šířky 5,00m a délky 111,73m.

Navržená trasa upravuje stávající niveletu terénu pro příjezd k navrženému parkovišti. Příčný sklon komunikace je navržen jako jednostranný 2,5%. Komunikace bude lemována bet. přídlažbou a žulovou silniční obrubou 1200/250/200 převýšenou o 100mm. Od staničení 0,026 50 je navrženo oboustranné kolmé parkovací stání šířky 2,65m; (2,75; 3,50m) délky 5,00m celkem 12ks stání z toho tři pro osoby pohybově postižené. Navrženy jsou s živичným povrchem ve skladbě **D1-N-2-TDZ: V-P11**. Stání bude ukloněno 2,0% do komunikace.

Podél trasy je navržen chodník proměnné šířky 2,0m z bet. dlažby ukloněný do komunikace 2,0%.

Na trase jsou navrženy 2ks nových uličních pústí pro odvodnění dešťové vody ze zpevněných ploch, budou napojeny do navržené dešťové kanalizace více viz. SO 301 ODVODNĚNÍ A DEŠŤOVÁ KANALIZACE.

Ve staničení 0,018 50 se napojuje trasa C.

TRASA C– 0,000 00 - 0,078 41 — trasa přímo pokračuje trasou D(0,264 02- 0,3281 69)

Ve staničení 0,018 50 trasy B2 se napojuje trasa C šířky 6,00m.

Navržená trasa upravuje stávající niveletu terénu pro příjezd k navrženému parkovišti. Příčný sklon komunikace je navržen jako jednostranný 2,5%. Komunikace bude lemována bet. přídlažbou a žulovou silniční obrubou 1200/250/200 převýšenou o 100mm. Od staničení 0,012 80 je navrženo oboustranné kolmé parkovací stání šířky 2,65m; (2,75; 3,50m) délky 5,00m celkem 22ks stání. Navrženy jsou s živичným povrchem ve skladbě **D1-N-2-TDZ: V-PII**. Stání bude ukloněno 2,0% do komunikace.

Podél trasy je navržen chodník proměnné šířky 2,0m z bet. dlažby ukloněný do komunikace 2,0%.

Na trase jsou navrženy 3ks nových uličních pústí pro odvodnění dešťové vody ze zpevněných ploch, budou napojeny do navržené dešťové kanalizace více viz. SO 301 ODVODNĚNÍ A DEŠŤOVÁ KANALIZACE.

Ve staničení 0,056 03 je navržena rampová část s max. sklonem 1:10 budou doplněny o VDZ V17 Trojúhelníky a lemovány obrubou

Na konci trasy ve staničení 0,078 41 se plynule navazuje na trasu D.

Terénní úpravy (komunikace)

V rámci stavby dojde k terénním úpravám podél rekonstruované komunikac. Dojde k úpravě napojení terénních prací podél komunikace na nově vzniklé plochy a jejich vyrovnaní. Vzniklé úpravy budou vyspádovány ve sklonu 1:2,5 nebo mírnějším.

5.6.3 PŘÍDLAŽBA, OBRUBY

Na trasách pro oddělení zpevněných chodníkových ploch od komunikace je navržena žulová silniční obruba 1200/250/200 s převýšením 100mm do betonu C12/15 s opěrkou (20mm na vjezdech doplněná o betonovou silniční přídlažbu 500/250/100. Na vnější straně v místě kde chodník nepřiléhá ke stávající zástavbě nebo podezdívek plotů bude doplněna o novou folii vytaženou nad terén a seříznutou) bude chodník lemován chodníkovou obrubou 500/80/200 převýšenou o +60mm jako vodící linie. V místech, kde je chodník ukloněn k převýšené obrubě o 60mm budou vynechány mezery pro odvod setové vody do zeleně.

V místě navržených BUS zastávek je bet. obruba HK 400/370/1000(typ 330) s převýšením 200mm na mrazuvzdorné lepidlo na betonový základ C30/37 XF3 tl. 150mm.

5.6.4 MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ

Jako místa pro usnadnění přecházení budou sloužit vyvýšené křižovatkové plochy a snížená místa. Sníženou obrubu +20 mm. Šířka varovného pásu 400 mm z reliéfní dlažby kontrastní barvy. Tato místa budou patřičně nasvětlena (SO 400 veřejné osvětlení není součástí této PD).

5.6.5 AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA

Autobusová zastávka šířky 3,00m. Šířka chodníku autobusové zastávky je 2,50m s délkou přímé nástupní hrany 12,0m převýšenou o 20cm(zastávkový obrubník přímý typ 330). Příčný sklon zastávky 2,0% směrem do vozovky. Instalace nehmotného vymezení pásu š. 300mm, signálního reliéfního pásu š.80cm. Zastávka bude osazena přístřeškem (druh a rozměry budou specifikované investorem a není součástí této PD).

Celkem jsou navrženy tři zastávky.

5.6.6 ODVODNĚNÍ ZEMNÍ PLÁNĚ

V celá trase bude zemní plán odvodněna jednostranným příčným sklonem 3,00% do navrženého trativodu DN100 obsypaného štěrkem a zaústěné do navržené kanalizace viz. SO 301 ODVODNĚNÍ A DEŠŤOVÁ KANALIZACE.

5.6.7 ULIČNÍ VPUSŤ, FASERFIXY, ODVODNĚNÍ

Na trasách dojde k rekonstrukci 1ks uliční vpustě klasického typu a navržených je 13ks nových uličních pustí pro odvodnění dešťové vody ze zpevněných ploch, budou napojeny do navržené kanalizace viz. SO 301 ODVODNĚNÍ A DEŠŤOVÁ KANALIAZCE.

Umístění rekonstruovaných UV bude stávající, pouze drobná výšková a směrová korekce.

Na vjezdech skloněných k zástavbě bude zřízen přejezdový žlab D150 (min. D400) napojený do stávajícího odvodnění

Na začátku trasy B je navrženo po pravé straně podélné parkovací. Stání bude ukloněno 2,0% k obrubě, kde je navržen podélný odvodňovací žlab DN200 D400 po celé délce stání zaústěno do stávající kanalizace,

Uliční vpust' na konci trasy C a navržené faserfixy (3x) před rampovou částí chodníku vyspádovanou k stávající bytové zástavbě podél trasy B a B1 budou svedeny do vsakovacích jímek.

VSAKOVACÍ JÍMKA/RÝHA

Štěrkové jímky pro vsakování dešťové vody 4,0 x 0,50m o hl. 1,5m. Jímka bude provedena tak, že do výkopu pro bude položena po dně i obvodu jámy netkaná geotextilie 350g/m². Jáma bude zavezena do 1,5 metru hrubým kamenivem 32/125 a uzavřena netkanou geotextilií 350g/m². Na uzavírací geotextilii bude rozprostřena hutněná zemina v tl. 0,3m a ornice v tl.0,20m. Plocha bude profilována spádování pro zachycení dešťové vody a možnost vsakování a oseta.

5.6.8 NAPOJENÍ, SPÁRA

Při styku komunikace s komunikací dojde k proříznutím spáry a následným zalití pružnou asfaltovou emulzí (zálivkou) za horka.

5.6.9 NOPOVÁ FOLIE

Napojení chodníku u zástavby (budovy, podezdívky, ploty...) bude ošetřeno nopovou folií.

5.6.10 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ (SO 401)

Osvětlení zůstane stávající a případná rekonstrukce bude provedena v koordinaci s touto PD.

5.6.11 DEŠŤOVÁ KANALIAZCE (SO 301)

Stavební objekt řeší tři větve dešťové kanalizace PP DN 315 SN12:

Sběrač A délky 65,20m

Sběrač B délky 7,25m

Sběrač C délky 18,00m

Celkem je navrženo 15 ks uličních přípojek PVC DN 160.

Více viz. samostatný stavební objekt SO 301 ODVODNĚNÍ A DEŠŤOVÁ KANALIAZCE.

5.7 ZEMNÍ TĚLESO

Před zahájením stavby se provede **vytýčení všech stávajících inž. sítí** jejich správci za přítomnosti odpovědného pracovníka za vedení stavby. Při provádění zemního tělesa je nutné zabezpečit odtok srážkové vody mimo staveniště.

Je důležité dbát na provádění výstavby v klimaticky vhodných podmínkách a sledovat vlhkost a konzistenci podloží.

Zejména při provádění podkladních vrstev v jarním či srážkově intenzivním období je vysoce pravděpodobné, že výstavba bude minimálně lokálně prováděna za přítomnosti podzemní vody.

Proto je při provádění zemního tělesa je nutné zabezpečit odtok srážkové vody mimo staveniště.

Zemní plán $E_{def} = 45\text{Mpa}$ (30Mpa) nezbytná přítomnost geologického dozoru, který bude s pomocí terénních geotechnických metod kontrolovat zhutňování podkladních vrstev.

5.7.1 ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY

Předpokládá se podloží typu PIII. Návrh nových konstrukcí komunikací předpokládá nedostatečně únosné podloží. **Při zjištění těchto skutečností při provádění je nutné návrh upravit(zlepšení podloží – výměna).** Pro stavební práce na zpevněných plochách platí DIN 18 315 a DIN 18 318 a následující požadavky.

Všechny nespojené stavební hmoty, které budou použity, musí být přizpůsobeny z hlediska jejich filtrační stability k sousedním materiálům (např. nezámrzá vrstva k podkladu a spárovací materiál k ložnému materiálu). Realizace vrstev na zmrzlém podkladu možná pouze s výslovným souhlasem zadavatele.

Povrch nosných vrstev musí být v navrženém spádu. Je nutné zabránit znehodnocení směsi při realizaci. Nerovnosti povrchu nezámrzých vrstev smí být na délku 4m max. 2cm, nerovnosti vrstvy kameniva resp. šterku pouze 1cm, zjištěné nerovnosti se musí odstranit.

Veškerý použitý materiál použitý do konstrukcí musí odpovídat požadavkům ČSN. Hutnění pláně musí odpovídat požadavkům ČSN 72 10 06. Provádění musí být v souladu se zásadami technických podmínek TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, z 11/2004 schváleného MD ČR.

Dále je nutné v části odryté zemní pláně (zejména prostory po demolici stávajících objektů) očekávat výskyt různorodých navážek. **O nutnosti jejich odtěžení, či možnosti jejich ponechání by mělo být rozhodnuto na základě ověření únosnosti předpokládané úrovně zemní pláně na podkladu několika měření pomocí statické zatěžovací desky a vzájemného porovnání jejich výsledků.**

5.7.2 ZEMNÍ PLÁŇ

Požadavky na zemní pláň a její odvodnění jsou v TP 170. Při kontrole hutnění zemní pláně je nutné postupovat dle ČSN 72 1006. Modul přetvárnosti zemní pláně se kontroluje např. zatěžovacími

zkouškami. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podloží zeminy $E_{def,2} = 45\text{MPa}$ (30MPa u chodníků). Pokud nelze za normálních podmínek dosáhnout požadované hodnoty bude vhodné je odstranit, nebo pro splnění základních požadavků pro vhodné podloží, bude nutno je správně upravit (např. stabilizovat s pomocí vápna, přehutnění, výměna). Před pokládkou další vrstvy budou provedeny kontrolní zkoušky.

V základové spáře nesmí být mechanicky porušená zemina, nakypřená zemina nebo jinak porušená zemina. Před prováděním základových prací je nutné **geologem potvrdit předpokládané vlastnosti zemní pláně a výkopové zeminy** a provést případně potrzení či úpravu navržených násypů a podkladních vrstev.

5.7.3 OCHRANNÁ VRSTVA

Ochrannou vrstvu tvoří šterkodrt' ($\dot{S}D_A$, $\dot{S}D_B$). Kvalita provedených prací ochranné vrstvy musí být v souladu s ČSN 73 6125, resp. ČSN 73 6126. Na ochranné vrstvě z nestmelených materiálů se provádí zatěžovací zkouška. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti ochranné vrstvy $E_{def,2}$ dle TP 170. Před pokládkou další vrstvy budou provedeny kontrolní zkoušky.

5.7.4 PODKLADNÍ VRSTVA

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podkladní $E_{def,2}$ dle TP 170. Před pokládkou další vrstvy budou provedeny kontrolní zkoušky.

Podkladní materiál musí být rovnoměrně promíchaný a vlhký. Povrch podkladní vrstvy musí prokazovat požadovaný příčný sklon se stejným požadavkem na rovinnost jako u dlážděného povrchu. Nepovolené nerovnosti nosné vrstvy nesmí být vyrovnány podkladní vrstvou.

5.8 KRYT

Zpevněná asf. komunikace a parkovací stání

D1-N-2-TDZ: V-PII, DLE TP 170, dodatek č.1. upraveno dle místních podmínek tl. 110mm (při celkové rekonstrukci 410mm)

Sjezdy a vyvýšená křižovatková plocha

D2-D-1-CH-PIII, DLE TP170 – upraveno tl. 390mm

Chodníky

D2-D-1-CH-PIII, DLE TP170 – upraveno tl. 300mm

Autobusová zastávka

DLE TP 170 a 192: D1-D-1, IV, PIII úprava BUS TL. 560mm

5.9 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

Před zahájením stavby se provede **vytyčení všech stávajících inž. sítí** jejich správci za přítomnosti odpovědného pracovníka za vedení stavby.

Dojde ke kácení keřů podél navržené trasy. Nová výsadba není součástí této PD.

SKRÝVKA ORNICE

Nepředpokládá se

5.10 VYTYČENÍ

Jako podklad pro vytyčení slouží tento stupeň PD (D.1.7. Vytyčovací situace) s případným upřesněním s odpovědným projektantem/geodetem.

5.11 BOURACÍ PRÁCE

Součástí bouracích prací bude rozebrání stávající komunikace s asf. povrchem a v nevyhovujících místech včetně podkladní a ochranné vrstvy do hl. min. 0,41m. Stávajících chodníků, stání a obrub.

Konkrétní postup bouracích prací stanoví vybraný zhotovitel demoličních prací. Nepředpokládá se žádná komplikace při demolici, rušené objekty jsou jednoduché.

Během bouracích prací bude dbáno na dodržení platných bezpečnostních předpisů. Pracovníci provádějící bourací práce musí být řádně proškoleni BOZP. Tento technologický postup bude zpracován zodpovědnou osobou dodavatele a odsouhlasen TDI a koordinátorem BOZP.

Uzkladnění materiálu z rozebraných konstrukcí bude provedeno dle dohody mezi stavebníkem a investorem. Následné použití do konstrukcí stavby bude po konzultaci s dozorem stavby. Veškerý využitý materiál musí splňovat parametry vhodné použití do konstrukcí na stavbě.

Dojde ke kácení keřů podél navržené trasy. Nová výsadba není součástí této PD.

Nedojde ke kácení **vzrostlých stromů** s obvodem kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí.

Kácení bude prováděno nejlépe v době vegetačního klidu, v každém případě mimo dobu hnízdění a dobu péče o mláďata, tj. od začátku vegetace do konce srpna příslušného kalendářního roku. Vykácená dřevní hmota bude zpracována dle požadavků investora.

Stromy a další zeleň, které budou určeny na staveništi k zachování, je nutno ochránit ve smyslu ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a způsobem předepsaným orgány životního prostředí. A veškeré zemní práce v okolí budou prováděny dle ČSN 83 9061 Sadovnictví a krajinářství – Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech.

Další dřeviny v blízkosti stavby, u nichž hrozí možnost poškození, musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 *(Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích)*.

Uskladnění materiálu z rozebraných konstrukcí bude provedeno dle dohody mezi stavebníkem a investorem, mimo těleso komunikace - místo deponie vybouraných či odstraněných stavebních hmot a stavební suti určí investor stavby. Předpokládá se dopravní vzdálenost do 10 km.

Konkrétní postup bouracích prací stanoví vybraný zhotovitel demoličních prací.
(předpokládá se naložení a odvoz rozebraných konstrukcí)

Zhotovitel uvede po dokončení stavby vše do původního stavu bez porušení a to, které bylo prokazatelně způsobeno realizací stavby bude následně odstraněno na náklady zhotovitele. Konečný stav převezme protokolárně TDI. Zhotovitel by měl při práci postupovat dle zákona č. 309/2006 Sb.; z. č. 262/2006 Sb.; vyhl. 324/1990 Sb. ČÚBP, ČBÚ a příslušných ČSN.

„Postup bouracích prací musí být stanoven tak, aby stávající objekty a nově zbudované objekty stavby nebyly demolicí dotčeny. Během bouracích prací bude dbáno na dodržení platných bezpečnostních předpisů. Pracovníci provádějící bourací práce musí být řádně proškoleni BOZP. Technologický postup bude zpracován zodpovědnou osobou dodavatele a odsouhlasen TDI a koordinátorem BOZP“.

Při provádění demoličních prací musí být dodrženy veškeré platné předpisy a vyhlášky související s prováděním uvedených prací a to zejména s ohledem na ochranu zdraví a životního prostředí.

Veškerý využitý materiál musí splňovat parametry vhodné použití do konstrukcí na stavbě.

Zhotovitel stavby zhotoví technologický postup bouracích prací dle zvyklostí a zkušeností, technologických a technických možností.

Zhotovitel před započatím prací vyhotoví fotodokumentaci stávajícího stavu (pasport).

F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění komunikace bude zajišťovat podélný a příčný sklon navržené komunikace a přes uliční vpustě do stávající kanalizace, nově navržené kanalizace a popřípadě do vsakovacího zařízení.

Je důležité dbát na provádění výstavby v klimaticky vhodných podmínkách a sledovat vlhkost a konzistenci podloží.

Proto je při provádění zemního tělesa nutné zabezpečit odtok srážkové vody mimo staveniště.

G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNALŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Nově navržené značení musí odpovídat TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899-1 A TP 133 Vodorovné dopravní značení.

Na příjezdu k přednádraží je vyznačena hl. komunikace SDZ P2 směrem k nádraží, kde je omezen příjezd B1 – Zákaz vjezdu vozidel mimo BUS a dopravní obsluhu.

Autobusové zastávky jsou patřičně označeny SDZ a VDZ. Parkovací stání pro invalidy jsou označeny SDZ i VDZ. Nájezdové rampy s max. sklonem 1:10 budou doplněny o VDZ V17

Trojúhelníky. Na konci trasy C je navržena SDZ B32 průjezd zakázán.

Rozmístění dopravního značení viz. PD D.1.6 SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Nové SDZ:

1x B 32 Průjezd zakázán

2x IP12 Vyhrazené stání

1x IP11a Parkoviště

IP13e parkoviště K+R

3x IJ 4a zastávka

1x P2+E2b Hl.pozemní komunikace+ tabulka

2x P4 Dej přednost v jízdě!

1x B1+E13 Zákaz vjezdu + tabulka

Nové VDZ:

V17 Trojúhelníky

V10b parkovací stání

V 20 Cyklopiktogram

V11a Zastávka autobusu

V 10f Vyhrazené parkovací stání

V2b Podélná čára

Dopravní značení a dopravní zařízení bude provedeno v souladu s ČSN EN 12899-1 (*Stálé svislé dopravní značení – část 1: Stálé dopravní značky (včetně změn Z1 z 05/2006)*), s ČSN EN 1436 (*Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení*), TKP a ZTKP vydané MD a ŘSD ČR, dále pak v souladu s TP 65 (*Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích 2. vydání*) a TP 133 (*Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*), v souladu se zákonem 361/2000 Sb. a s jeho prováděcí vyhláškou 30/2001 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprav a řízení provozu na pozemních komunikacích, v platném znění.

Použité svislé dopravní značky včetně svých nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Rozhledové trojúhelníky na křižovatce na místní komunikaci bude posuzován dle čsn 73 6102 ed.2 - projektování křižovek na pozemních komunikacích (6/2012), čl. 5.2.9.2.4 s tím, že odvěsna v ose sjezdu bude vzdálena 3,00m od vnější hrany přilehlého jízdního pruhu dle tab.č.19.

- přednost v jízdě na křižovatce - uspořádání a („stůj.dej přednost v jízdě“), obr. 51a

- skupiny vozidel 2 (vozidlo pro odvoz odpadu, nákladní automobil, autobus),

- příčné upořádání komunikacešířky 6,0m

- návrhová povolená rychlost 30km/h je s ohledem na stávající silniční provoz a navržené

uspořádání hlavní komunikace pro výpočet omezena na směrodatnou $v = 20$ km/h.

pro rychlost 20km/h

- dle tab.19, čsn 73 6102 je délka strany rozhledového trojúhelníku $x_b = 35$ m, $x_c = 25$ m.

na ploše takto vymezeného rozhledového trojúhelníka nesmí být žádné překážky vyšší než 0,75m nad úrovní jízdního pruhu/pásu i sjezdu. přípustné jsou ojedinělé překážky o šířce < 0,15m a ve vzájemné vzdálenosti > 10m (veřejné osvětlení, dopravní značení, strom).

H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Pro provádění stavby se předpokládá použití obvyklých technologií a materiálů. Na stavbu komunikace se nekládou žádné zvláštní podmínky ani postupy výstavby.

Technologické postupy prací zajistí vybraný zhotovitel.

TECHNICKÉ DETAILS A PŘÍPADNĚ DALŠÍ VÝKRESY ČÁSTÍ STAVBY, BUDOU UPŘESNĚNY V DALŠÍM STUPNI PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE, POPŘÍPADĚ DLE ZVOLENÉHO DODAVATELE PO DOHODĚ S INVESTOREM!!!

!!Před Výstavbou zhotovitel nechá vypracovat „Plán kontrolních prohlídek“ stavby!!

Při stavbě nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu a dále k narušení nebo poškození součástí, příslušenství okolních objektů. Případné nečistoty budou neprodleně odstraněny.

Při práci na staveništi je třeba dodržovat nařízení vlády č. 591/2006., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništech a zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem, s investorem stavby a s Policií ČR, DI.

Koordinace stavby bude řízena autorizovaným zástupcem realizační firmy – (stavbyvedoucím) popř. investorským dozorem ve spolupráci s autorským dozorem.

Zhotovitel před započítím prací vyhotoví fotodokumentaci stávajícího stavu (pasport).

DIO navrhne před realizací zhotovitel stavby a dá k odsouhlasení PČR a případnému dopravci MHD.

- POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ:

- Tento typ stavby nevyžaduje zhotovení PBR.
- ***Stavba neomezuje přístup k zařízení pro zásobování požární vodou, a nebudou vytvářeny překážky zásahové jednotce HZS.***
- Vzhledem k charakteru stavby se neřeší rozmístění hasících přístrojů ani rozmístění požárně bezpečnostních tabulek na stavbě.
- Na veškeré materiály a práce související s požární bezpečností stavby musí být při kolaudaci doloženy doklady dle zákona č.22/97 Sb. .
- Vzhledem že se jedná o novou stavbu nedošlo oproti stávajícímu stavu ke zhoršení parametrů – tzn., že se nesnížila únosnost povrchů.
- S ohledem na charakter stavby se objekt nerozděluje do požárních úseků.

Dle ČSN 73 0802 čl.12.2, tvoří stavba přístupovou komunikaci a nástupní plochu pro zásah HZS. Navržená komunikace umožňuje příjezd požárních vozidel ke vchodům a nástupním plochám.

Navržené komunikace splňují minimální šířku zpevnění plochy dle ČSN 73 6110.

- Při stavebních pracích nedojde k porušení či ovlivnění stávajících hydrantů.
- V celé trase asf. komunikace dodržen min. šířka pro průjezd vozidel HZS(navržená šířka asf. komunikace je 6,0m (5,0m). Navržena je **D1-N-2-TDZ: V-PIII** dle TP 170 přípouští TNV_k - 100 o celkové působící statické síle na hnací nápravě 115kN (výpočtové zatížení 100kN na nápravě).
- Stavba a nástupní plocha pro požární techniku je navržena mimo ochranné pásmo

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ A PROVÁDĚNÍ STAVBY

nadzemního vedení vysokého napětí, umožňuje příjezd a provedení zásahu mimo ochranné pásmo (Příloha č. bod 5. Vyhl. č. 268/2011 Sb.) Stavba se nenachází v blízkosti vedení VN

- Trasa A se napojuje na trasu B – Přednádraží kde je možné obrácení vozidel HZS

Na jednosměrné (jednopruhové) komunikace musí být zamezeno stání vozidel pro zásah vozidel HZS a záchranné služby. Dodrženo zákonem o pozemních komunikacích.

I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Nepředpokládá se.

J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Vzhledem k jednoduchosti stavby není součástí PD.

K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba je ve smyslu vyhl. 398/2009 Sb. stavbou pro obč. vybavení určených pro veřejnost. V souladu s § 2 vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb jsou prostory částečně řešeny pro užívání os. s omezenou schopností pohybu a orientace.

Šířkové uspořádání chodníku je přizpůsobeno vyhl. 398/2009 Sb. (Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb) a chodník je tak navržen v min. šířce 1,50m (1,85m).

PODÉLNÝ SKLON NEPŘESAHOJÍCÍ 8,33 %

PŘÍČNÝ SKLON NEPŘESAHOJÍCÍ 2,00 %,

KOMUNIKACE PRO CHODCE CELKOVÉ ŠÍŘKY 1500 mm, S PRŮCHOZÍM PROSTOREM MINIMÁLNĚ 900 mm, viz. odst. 5.3.3.

VÝŠKOVÝ ROZDÍL NA KOMUNIKACI PRO CHODCE MAX. +20 mm, viz. odst. 5.3.3.. V místě pěšího napojení chodníku na místní komunikaci je osazen obrubník s výškou podsádky 0,02m.

SKLON RAMPOVÝCH ČÁSTÍ KOMUNIKACE PRO CHODCE NEPŘESAHOJÍCÍ SKLON 12,50%, viz. odst. 5.5.1.. Začátek a konec každého chodníku je navázán na stávající místní komunikace rampovým ukončením s max. sklonem 1:8.

ZÁVĚR

Stavbu je nutno provést dle schválené projektové dokumentace. Během stavby je nutno dodržovat veškeré předpisy ČSN a BOZP. Změny a doplňky oproti projektové dokumentaci je nutno předem projednat s projektantem a s investorem stavby.

Při provádění výstavby musí být zabráněno nadměrné prašnosti, hluku a znečišťování komunikací, neboť se jedná o provádění v místě proluky mezi již obývanými obytnými objekty.

Náročnost stavby vyžaduje respektování platných norem ČSN, stavebních a bezpečnostních předpisů. Navržené materiály a zejména jejich navržené mezní pevnosti musí být dodrženy.

Jakékoliv změny a případné úpravy jsou možné pouze po předchozím projednání s projektanty v rámci jejich autorského dozoru. Stavbu musí řídit kvalifikovaný pracovník pod kontrolou odborného stavebního dozoru. Projekt stavby není přípustné jakkoli upravovat a měnit bez vědomí projektanta.

Veškeré změny v navržených konstrukcích je nutno konzultovat s projektantem a nové úpravy je nutno před kolaudací zakreslit do projektu.

Projektant si vyhrazuje právo doplňovat, případně pozměňovat projekt na základě nových poznatků, zjištěných během provádění výstavby.

Všechny stavební práce musí být provedeny v souladu se stavebním zákonem a souvisejícími předpisy, v kvalitě předepsané v požadavcích příslušných norem pro navrhování a provádění staveb uvedených v Seznamu českých norem a ve Věstníku Úřadu pro technickou normalizaci, nebo v kvalitě vyšší.

Při provádění se musí dodržovat bezpečnost práce - ČSN 73 2400, ČSN 73 1209, ČSN 73 1216 a ostatní související normy a předpisy.

Všechny použité materiály a výrobky musí mít platný certifikát ve smyslu §156 zákona č.183/2006 Sb. a nařízení vlády č.163/2002 Sb. a nařízení vlády č.312/2005 a zákonů a nařízení souvisejících.

Při jakékoli nejasnosti je nutné se spojit s projektantem a problém vyřešit.

V Chocni 04/2022

Vypracoval: T.Fiedlerová
SELLA&AGRETA s.r.o.