

Prostor pro další informace

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	1
2.	PODKLADY.....	3
2.1	Závěry z provedených průzkumů - diagnostika	4
3.	SOUVISEJÍCÍ SO A PS	6
4.	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ	7
4.1.	Stávající stav.....	7
4.2.	Navrhovaný stav	7
5.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	10
6.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	10
7.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ.....	10
8.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	10
9.	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	11
10.	VÝJIMKY.....	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro územní řízení (DUR)
Dílčí část – objekt (PS/SO):	SO 15-52-06 ŽST Hrádek nad Nisou, úprava ulice Nádražní (KSS LK)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Katastrální území:	Hrádek nad Nisou
Místo stavby:	Železniční trať 547D Liberec – Hrádek n. Nisou st. hr. – (Zittau) – Varnsdorf st. hr. – Varnsdorf
Trať podle Prohlášení o dráze:	501-00-a
Traťový úsek TU:	547 D
Definiční úsek DU:	0941 F1
Kategorie dráhy:	celostátní
Kategorie trati dle TSI	P5/F4
Období realizace:	09.2022 – 11.2023
Údaje o stavebníkovi:	
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234 DIČ: CZ70994234 Zapsána v obchodním rejstříku vedené Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384
Zástupce objednatele:	Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 278, 199 00 Praha 9
Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:	
Zhotovitel dokumentace:	AFRY CZ s.r.o. Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4 IČO: 45306605 DIČ: CZ45306605 Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, spisová značka C 8073
Hlavní projektant stavby:	Ing. Vladislav Šefl autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT 0011245 tel. 725 634 107 e-mail: vladislav.sefl@afry.com
Odpovědný projektant dílčí částí (SO/PS):	Ing. Ondřej Šváb autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT 0013954 tel.: 778 470 045 e-mail: ondrej.svab@afry.com
Ostatní zpracovatelé dílčí částí (SO/PS):	Jaroslav Džamba e-mail: Jaroslav.dzamba@afry.com

Údaje o nabyvateli PS/SO:

Vlastník/správce: Krajská správa silnic Libereckého kraje, příspěvková organizace
České mládeže 632/32, Liberec 6, 460 06
IČO: 70946078
DIČ: CZ70946078
Základní údaje o organizaci jsou vedeny v obchodního rejstříku vedeného
Krajským soudem Ústí nad Labem, oddíl Pr, vložka 86.

2. PODKLADY

Zpracování návrhu řešení této části vycházelo z následujících podkladů.

Smluvní podklady:

- požadavky zadavatele uvedené ve výzvě
- požadavky zadavatele uvedené ve smlouvě o dílo
- zadávací dokumentace (OTP, ZTP)
- Záměr projektu „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou, zpracovatel AF-CITIPLAN, s.r.o., datum 12/2018
- Dokumentace pro územní rozhodnutí „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou, zpracovatel AFRY CZ, s.r.o., datum 05/2020

Výchozí podklady předané investorem, dle SoD:

- Zadávací dokumentace – Obchodní a Technické podmínky (Všeobecné a Zvláštní technické podmínky) ze dne 10. 3. 2017
- Záměr projektu „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“ (odevzdána 12/2018 zpracována společností AF-CITYPLAN a.s.)
- Dokumentace pro územní rozhodnutí „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“ (odevzdána 05/2020 zpracována společností AFRY CZ s.r.o.)
- „Zápis ze 186. Zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy“ konaného dne 15.1.2019 k projektům infrastruktury železnice
- Schvalovací protokol DUR SŽ čj: 27 072/2020-SŽ-GŘ-06-Hor ze dne 5.5.2020
- Územní rozhodnutí č.j.: OSZP-1281/2020-LII ze dne 14. 2. 2020.

Podklady předané investorem v průběhu zpracování projektové dokumentace stavby:

- Geodetické a mapové podklady, zaměření stávajícího stavu z. r. 2016:
- Mapové podklady ŽMP a ŽBP z roku 2015 vyhovující TKP staveb státních drah (poskytl objednatel prostřednictvím SŽG)
- Nákrešný přehled železničního svršku,
- Předkategorizace materiálu železničního svršku – SŽDC, s.o., TÚDC Praha, 2019.

Ostatní výchozí podklady:

- Nákrešný přehled železničního svršku,
- Směrnice č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ ve znění Změny č.1, vydané pod č.j.: 24052/10/OTH s platností od 01.06.2010
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění (dále jen „TKP staveb“),
- České technické normy a interní předpisy objednatele vyjmenované v příslušných kapitolách TKP staveb a v Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací (dále jen „TKP staveb pozemních komunikací“),
- Směrnice SŽ č. 20, Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty,
- Směrnice č. V-2/2012 - Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, Změna č. 4, s datem účinnosti 15.9.2015,
- Pokyn náměstka GŘ pro modernizaci dráhy č. 1/2010 ze dne 29.11.2010

Při zpracování DÚR stavby byly použity další podklady:

- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí
- Mapové podklady v M 1:5 000 a M 1: 10 000
- Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí
- Závěry z výrobních porad a projednání dokumentace (část dokumentace E)
- Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace

- ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace
- Platný územní plán sídelního útvaru Hrádek nad Nisou
- Podklady dokumentací souvisejících staveb získané projektantem v průběhu zpracování PD
- Diagnostika vozovky a návrh opravy silnice č. III/2716, Nádražní, Hrádek nad Nisou (RODOS, 2021)

Použité mapové podklady:

- geodetické zaměření části trasy – objednatel prostřednictvím SŽG (zpracováno 2020)
- katastrální mapa
- ortofotomapa ČR

2.1 Závěry z provedených průzkumů - diagnostika

Pro zjištění obsahu polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU) ve stávajících asfaltových vrstvách byl proveden diagnostický průzkum společností RODOS. Byly provedeny 4 ks jádrové vývrty v ulici Husova, Liberecká a v ulici Nádražní. Vzorky byly podrobeny laboratornímu zjištění. Všechny vzorky byly zaříděny do skupiny ZAS-T1.

Tloušťky zastižených asfaltových vrstev v ulici Nádražní km 1,600:

Obrusná vrstva:	30 mm
Ložná vrstva:	50 mm
Pokladní vrstva:	60 mm
Podkladní vrstva:	50 mm

Tloušťky zastižených asfaltových vrstev v ulici Nádražní km 1,680:

Obrusná vrstva:	50 mm
Ložná vrstva:	25 mm
Pokladní vrstva:	70 mm
Podkladní vrstva:	70 mm

Součástí diagnostiky bylo i stanovení zbytkové životnosti stávající vozovky na základě měření průhybů vozovkového souvrství. Hodnocený úsek vykazuje zbytkovou dobu životnosti na cca 6 let. Pro zvýšení životnosti na 25 let je nutné prosté zesílení konstrukce o 30 mm asfaltovým betonem nebo provést opravu dle navržených variant.

Varianta 1:

- Odstranit frézováním vrstvy vozovky v tl. 50 mm
- Provést opravy lokálních poruch frézováním 80 mm a znovu vyplněním asfaltové směsi
- Provést pokládku nové obrusné vrstvy v tl. Cca 50 mm z materiálu ACO+.

Varianta 2:

Vzhledem ke kompletní rekonstrukci jedné poloviny vozovky přiléhající k nádraží a délce úseku je doporučeno provést kompletní rekonstrukci vozovky v celé šířce.

Obecná klasifikace dle vyhlášky Vyhláška č. 130/2019 Sb.:

Frézovaná znovuzískaná asfaltová směs kvalitativní třídy ZAS-T1 nebo ZAS-T2 se nestává odpadem, ale je vedlejším produktem, nebo frézovaná nebo drcená znovuzískaná asfaltová směs kvalitativní třídy ZAS-T1 nebo ZAS-T2 vystupující ze zařízení na využití odpadu přestává být odpadem, pokud

a) se použije výhradně některým z dále uvedených způsobů:

1. výroba asfaltové směsi vyráběné za horka, za tepla nebo za studena,

2. nestmelená podkladní vrstva pozemní komunikace, letištní, manipulační nebo obdobné dopravní plochy,

3. ochranná vrstva pozemní komunikace či letištní nebo obdobné dopravní plochy,

4. konstrukce zemního tělesa pozemní komunikace nebo stavby železniční trati,

5. nestmelená konstrukční vrstva polních a lesních cest,

6. hydraulicky stmelená podkladní vrstva pozemní komunikace, letištní nebo obdobné dopravní plochy či konstrukce železniční trati a

Frézovaná znovuzískaná asfaltová směs kvalitativní třídy ZAS-T1 nebo ZAS-T2 se dále nestává odpadem, ale je vedlejším produktem, pokud se použije v technologii recyklace na místě a v případě znovuzískané asfaltové směsi kvalitativní třídy ZAS-T2 se nepoužije v nestmelených aplikacích při realizaci stavebních prací v ochranném pásmu vodního zdroje.

(3) Znovuzískaná asfaltová směs kvalitativní třídy ZAS-T1 nebo ZAS-T2 v podobě asfaltových ker se nestává odpadem, ale je vedlejším produktem, pokud je zajištěno její předání do obalovny asfaltových směsí, kde se použije k výrobě asfaltové směsi vyráběné za horka, za tepla nebo za studena.

3. SOUVI SEJÍCÍ SO A PS

PS 15-01-11	ŽST Hrádek nad Nisou, SZZ
PS 15-01-31	PZZ přejezdu P2816 v km 19,922
PS 15-02-11.02	ŽST Hrádek nad Nisou - úprava kabelizace CETIN
PS 15-04-11	ŽST Hrádek nad Nisou, výtahy na nástupiště
SO 15-10-01	ŽST Hrádek nad Nisou, železniční svršek
SO 15-11-01	ŽST Hrádek nad Nisou, železniční spodek
SO 15-12-01	ŽST Hrádek nad Nisou, nástupiště
SO 15-13-01	Železniční přjezd v ev. km 19,922
SO 15-20-03	Železniční most v ev. km 20,210 - demolice podchodu
SO 15-20-04	Železniční most v ev. km 20,368
SO 15-21-01	Propustek v ev. km 20,641 - demolice
SO 15-23-01	Opěrná zeď v km 20,379 - 20,484 vpravo
SO 15-31-01	ŽST Hrádek nad Nisou, dešťová kanalizace
SO 15-31-02	ŽST Hrádek nad Nisou, jednotná kanalizace
SO 15-32-01	ŽST Hrádek nad Nisou, přeložka vodovodu PE 90 (podchod v ev. km 19,900)
SO 15-32-02	ŽST Hrádek nad Nisou, vodovodní přípojka
SO 15-33-01	ŽST Hrádek nad Nisou, přeložka plynovodu NTL (podchod v ev. km 19,900)
SO 15-50-01	Úpravy stávajících pozemních komunikací (před a po stavbě)
SO 15-52-02	ŽST Hrádek nad Nisou, přístupové komunikace (SZ)
SO 15-52-03	ŽST Hrádek nad Nisou, přístupové komunikace (město)
SO 15-52-04	ŽST Hrádek nad Nisou, úprava komunikace a chodníku, žel. přjezd (KSS LK)
SO 15-52-07	ŽST Hrádek nad Nisou, provizorní obratiště autobusů (město)
SO 15-52-08	ŽST Hrádek nad Nisou, chodníky v ulici Husova (město)
SO 15-52-09	ŽST Hrádek nad Nisou, oprava zpevněné plochy u výpravní budovy
SO 15-71-01	ŽST Hrádek nad Nisou, rekonstrukce výpravní budovy
SO 15-74-01	ŽST Hrádek nad Nisou, zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu
SO 15-78-01	ŽST Hrádek nad Nisou, demolice St.I
SO 15-78-02	ŽST Hrádek nad Nisou, odstranění stávajícího zastřešení nástupiště
SO 15-78-03	ŽST Hrádek nad Nisou, demolice St.II
SO 15-78-04	ŽST Hrádek nad Nisou, odstranění zastřešení zastávky "Terminál"
SO 15-79-01	ŽST Hrádek nad Nisou, drobná architektura a oplocení
SO 15-86-01	ŽST Hrádek nad Nisou, rozvody nn a VO
SO 15-86-02	ŽST Hrádek nad Nisou, osvětlení 1. nástupiště
SO 15-86-04	ŽST Hrádek nad Nisou, osvětlení podchodu
SO 15-86-05	ŽST Hrádek nad Nisou, osvětlení přístupové cesty
SO 15-92-01	ŽST Hrádek nad Nisou, kácení
SO 15-96-01	ŽST Hrádek nad Nisou, náhradní výsadba

4. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

4.1. Stávající stav

Ulice Nádražní je silnicí III/2716, která tvoří průtah městem Hrádek nad Nisou. V řešeném úseku se jedná o dvoupruhovou silnici šířky cca 7 m. Po levé straně (ve směru staničení) se nachází chodník šířky 2,0 m, pravá strana silnice má proměnlivý ráz. Od křižovatky s ulicí Liberecká je pravá strana silnice tvořena zpevněnou krajnicí / parkovacím pásem. V přednádražním prostoru se nachází autobusový terminál a zastávkové zálivy autobusové dopravy. Před hlavním vstupem do výpravní budovy se nachází levostranný oblouk o poloměru cca 15 m a silnice se odklání západním směrem. Současný stav je nevyhovující především z pohledu autobusové dopravy, kde autobusy nemohou zajet k nástupní hraně v terminálu a nástup/výstup z autobusu je realizován z vozovky terminálu. Z tohoto důvodu bude autobusový terminál odstraněn a zastávky autobusové dopravy budou řešeny pouze v ulici Nádražní.

4.2. Navrhovaný stav

Rekonstrukce ulice Nádražní začíná cca v km 1,540 silnice III/2716, což odpovídá jižnímu rohu objektu skladu ČD, a.s.. Je navržena dvoupruhová silnice s šířkou vozovky 7 m s návrhovou rychlostí 30 km/hod. V úseku km 0,000 – 0,0520 (projektového staničení) je na pravé straně navržený parkovací pruh. Šířka je navržena 3,5 m, aby mohl být využit i nákladními automobily, které zajíždějí ke skladu. V km 0,0520 – KÚ silnice prochází přednádražním prostorem, kde je navržena dvoupruhová vozovka dělená středním ostrůvkem. Na pravé straně je navržený zastávkový záliv pro autobusovou dopravu, kde jsou umístěny odjezdová autobusová stání. Na levé straně silnice je navržena autobusová zastávka, která je pouze výstupní. Mezi zastávkami je navržen dlouhý příčný práh s přechodem pro chodce.

Úpravy v ulici Nádražní jsou navrženy i v křižovatce ulic Nádražní x Liberecká, kde jsou nutné úpravy, které souvisí s výstavbou autobusového obratiště. V ulici Nádražní bude zkrácen stávající ostrůvek a bude posunut stávající přechod směrem k výpravní budově.

4.2.1. Směrové řešení

V převážném úseku je navržena směrová přímá. Na konce úseku se nachází levostranný oblouk o poloměru $R = 15$ m.

4.2.2. Výškové řešení

Výškový návrh kopíruje stávající vedení komunikace. Od začátku úseku vozovka klesá sklony 0,30 % a 0,70 %. Na konci úseku od km 0,108 36 klesá sklonem 5,20 %.

4.2.3. Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání vychází ze současného uspořádání vozovky. V úseku podél parkovacích stání je navržena vozovka šířky 7 m a parkovací pás. Chodník je řešen v rámci SO 15-52-03, to je:

- jízdní pruhy o šířce 3,25 m
- odvodňovací proužky o šířce 0,25 m
- parkovací pás o šířce 3,5 m

V úseku se zastávkovými zálivy je navržena vozovka šířky 12,50 m (mezi obrubami), to je:

- jízdní pruhy o šířce 3,25 m
- odvodňovací proužek o šířce 0,25 m
- dělicí ostrůvek o šířce 2,5 m
- zastávkový záliv o šířce 3,25 m.

4.2.4. Konstrukce vozovky a betonové prvky

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 dodatku č. 1. Třída dopravního zatížení III.

Požadované únosnosti a deformační moduly viz TP 170.

Konstrukce vozovky D1-N-2-III-PIII

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11S PMB 45/80-65	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze	PS-C	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+ PMB 25/55-60	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze	PS-C	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACL 22+ 50/70	90 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Infiltrační postřik z kationaktivní asfaltové emulze	PI-C	0,60 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
s posypem HDK fr. 2/4 v množství 3,0 kg/m ²			
Štěrkodrt, fr. 0/32	ŠDa	200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt, fr. 0/32	ŠDa	min. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 540 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP 170 na zemní pláni min. 45 MPa, na první vrstvě ŠDa min. 70 MPa a na druhé vrstvě ŠDa min. 110MPa. Poměr modulů přetvárnosti $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$.

Konstrukce zastávkových zálivů D1-D-3-IV-PIII

Žulová dlažba	DL	160 mm	ČSN 73 6131-1
spárování M25-XF4			
Betonové lože	LB	80 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	220 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt, fr. 0/32	ŠDa	min. 250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 710 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP 170 na zemní pláni min. 45 MPa, na vrstvě ŠDa min. 90 MPa na vrstvě MZK min. 150MPa. Poměr modulů přetvárnosti $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$.

Konstrukce dělicího ostrůvku

Žulová dlažba	DL	160 mm	ČSN 73 6131-1
spárování M25-XF4			
Betonové lože	LB	80 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	220 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt, fr. 0/32	ŠDa	min. 250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 710 mm	

- Ostrůvek je založen na vrstvě vozovky MZK
- Požadovaná šířka spáry minimálně 15 mm
- Požadovaná míra zhutnění dle TP 170 na zemní pláni min. 45 MPa, na první vrstvě ŠDa min. 70 MPa a na druhé vrstvě ŠDa min. 110MPa. Poměr modulů přetvárnosti $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$.

Zeminy v aktivní zóně musí splňovat požadavky ČSN 73 6133 tab. 1 a čl. 4.1.3 pro přímé použití bez úprav. Pokud tyto požadavky nejsou splněny musí se provést úprava zemin v aktivní zóně nebo jejich výměna za jiný vhodný materiál. Posouzení vhodnosti zemin do aktivní zóny / násypů provede geotechnik zhotovitele stavby.

Betonové prvky:

Dlažba:

- betonová zámková dlažba (barva šedá) – standardní povrch chodníků
- reliéfní betonová zámková dlažba (barva červená) – signální š. 800 mm a varovné pásy š. 400 mm
- betonová zámková dlažba (barva červená) – nástupní hrana zastávek š. 400 mm
- betonová dlažba pro umělé vodící linie – umělá vodící line š. 400 mm
- betonová dlažba hladká bez zkosených hran (barva šedá)
 - o lemování prvků pro nevidomé, min. š. 250 mm.

Všechny použité výrobky pro bezbarierové úpravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace musí odpovídat technickým předpisům a musí mít „Ověření o shodě výrobku dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. §7.“

Obruby:

- Žulové obruby silniční 250/300 bet. Lože C20/25nXF3 min.tl. 150 mm s boční opěrou
- Betonové obruby silniční 250/150 bet. Lože C20/25nXF3 min.tl. 150 mm s boční opěrou
- Betonový zahradní 200/80 bet. Lože C20/25nXF3 min.tl. 150 mm s boční opěrou
- Betonové silniční nájezdové 150/150 bet. Lože C20/25nXF3 min.tl. 150 mm s boční opěrou
- Betonové silniční nájezdové (přechodové) 150(250)/150 bet. Lože C20/25nXF3 min.tl. 150 mm s boční opěrou
- Betonový zastávkový obrubník 370/400, bet. Lože C20/25nXF3 min.tl. 150 mm s boční opěrou

4.2.5. Zemní těleso

Zemní tělesa nejsou navržena, vozovka je navržena v úrovni stávající vozovky.

4.2.6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

System odvodnění není oproti současnému stavu měněn. Chodníky a vozovka jsou odvodněny uličními vpustmi do jednotné kanalizace. Stávající uliční vpusti jsou doplněny o nové, které lépe odpovídají novému uspořádání uličního prostoru.

Zemní pláň je odvodněna do podélných drenáží, které jsou přes uliční vpusti napojeny do jednotné kanalizace.

4.2.7. Bezpečnostní zařízení

Záchytná bezpečnostní zařízení

Nejsou navržena.

Vodící bezpečnostní zařízení

Jako vodící bezpečnostní zařízení budou u chodníků navrženy betonové zahradní obrubníky, které budou sloužit jako vodící linie. Náslap obrub je navržen min. 60 mm. Jako bezpečnostní vodící zařízení je chodník oddělen silničnímu obrubami s náslapem 120 mm.

4.2.8. Návrh dopravních značek, dopravního zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

4.2.8.1. Svislé dopravní značení

Je navržena úprava stávajícího dopravního značení, která je patrná z přílohy „Situace dopravního značení“.

Všechny značky budou:

- velikosti základní

- retroreflexní min. třídy RA1

Sloupky:

Provedení a spojovací materiál bude odpovídat ČSN EN 12899-1

Polohově bude svislé dopravní značení umístěno, aby nezasahovalo do průjezdního úseku silnice. Vzdálenost umístění jakékoli části značky je min. 0,5 m – 2,00 m od vnější hranice obrubníku.

Hmatový štítek se základní informací v Brailově písmu ve výši cca 120-135 cm od země.

Výškové umístění spodního okraje značky je min. 1,20 m nad úrovní vozovky max. 2,70 m nad úrovní vozovky.

Svislé dopravní značení bude provedeno dle TP 65 a dle ČSN EN 12899-1.

4.2.8.2. Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení bude provedeno plastem v retroreflexní úpravě typ VDZ I – běžné vodorovné dopravní značení. Provedení bude v bílé barvě.

Jako vodorovné dopravní značení jsou navrženy tyto značky:

V1a (0,125)

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v souladu s TP 70 a s TP 133.

5. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Postup výstavby se řídí POV celé stavby ŽST Hrádek nad Nisou. Předpokládá se výstavba za plné uzavírky ulice Nádražní. Zastávky autobusové dopravy budou přesunuty do prostoru provizorní točny SO 15-52-07. Pro tento stavební objekt nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky na postup výstavby a údržbu.

Stavební úpravy v ulici Nádražní je nutné koordinovat se stavebním záměrem Města Hrádek nad Nisou „Zvýšení bezpečnosti ul. Liberecká (pod přejezdem), Hrádek nad Nisou“. Dle předpokladů by zmíněná stavba měla být realizována až po stavbě Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou.

V komunikaci se nacházejí lapoly, které budou odstraněny. Po odstranění filtrů, se rozebere betonová konstrukce. Vniklá suť bude roztříděna. Při nakládání s odpady bude postupováno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., zákon o odpadech.

6. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavební objekt má vazbu na technologické vybavení, čímž je veřejné osvětlení. Podél ulice se nachází stávající veřejné osvětlení, které je doplněno o svítidla pro nasvětlení přechodů pro chodce.

7. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Návrh byl proveden dle ČSN, TP, TKP, PPK a VL. Vzhledem k charakteru prací nebyly žádné výpočty prováděny. Konstrukční skladby vychází z TP 170.

8. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Chodníky a zpevněné plochy v prostoru zastávky Hrádek nad Nisou jsou navrženy s úpravami související s užíváním osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a splňují podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb.

9. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavební objekt nemá negativní vliv na životní prostředí.

10. VÝJIMKY

Návrh byl proveden dle ČSN, TP, TKP, PPK a VL. Nejsou navržena řešení odlišná od ČSN, TP.

V Praze, dne 25.5.2022

Ing. Ondřej Šváb