



Výstavba nové místní komunikace
na p.p.č.: 1079; 79/43, k.ú. Malý Újezd

Projekt: ZMĚNA STAVBY PŘED DOKONČENÍM
Zadávací dokumentace k výběrovému řízení zhotovitele stavby

A. Průvodní zpráva; B. Souhrnná technická zpráva

OBSAH

A. Průvodní zpráva.....	2
A1. Identifikační údaje.....	2
A2. Údaje o umístění stavby	3
A3. Základní údaje o stavbě.....	4
B. Souhrnná technická zpráva	7
B1. Zhodnocení staveniště	7
B2. Technické řešení stavby.....	8
B3. Napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu	11
B4. Vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků na životní prostředí.....	12
B5. Řešení požadavků na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby	13
B6. Zásady řešení bezbariérového užívání - přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	14
B7. Podklady pro vytyčení stavby.....	15



Výstavba nové místní komunikace
na p.p.č.: 1079; 79/43, k.ú. Malý Újezd

Projekt: ZMĚNA STAVBY PŘED DOKONČENÍM

Zadávací dokumentace k výběrovému řízení zhotovitele stavby

A. Průvodní zpráva; B. Souhrnná technická zpráva

A. Průvodní zpráva

A1. Identifikační údaje

A.1.1. Údaje o stavbě

A2.1.1. Název stavby:

Výstavba nové místní komunikace
na p.p.č.: 1079; 79/43, k.ú. Malý Újezd
Změna stavby před dokončením

A.1.2. Údaje o stavebníkovi

A1.2.1. Identifikace FO:

Stavebník není FO

A1.2.2. Identifikace FO:

Stavebník není FO podnikající

A1.2.3. Identifikace PO:

Obec Malý Újezd
Malý Újezd 95
277 31 Velký Borek
IČ: 002 37 043

A.1.3. Údaje o zpracovateli PD

A1.3.1. Projektant:

Ing. Jiří Šír – VISTA
Alešova 60, 400 01 Ústí nad Labem
Kontaktní adresa: Školní 296, 257 44 Netvořice
IČ: 120 39 379
Autorizovaný inženýr:
Autorizovaný inženýr pozemní stavby
ČKAIT - 0401335

A1.3.2. HIP

bez obsazení

A1.3.3. Ostatní projekt.:

bez obsazení



A2. Údaje o umístění stavby

A.2.1. Lokalizace stavby

A2.1.1. Obec: Struhařov Malý újezd

A2.1.2. Kraj: Středočeský

A2.1.3. Katastrální území: Malý Újezd

A.2.2. Pozemky a majetkoprávní vztahy

A3.2.1. Seznam pozemků a staveb dotčených prováděním stavby dle KN

p.p.č.	Důvod záboru - kategorie stavby	Vlastník	LV
Katastrální území Malý Újezd 691437			
1079	komunikace	Obec Malý Újezd, č.p. 95, 277 31 Malý Újezd	10001
79/43	komunikace	Obec Malý Újezd, č.p. 95, 277 31 Malý Újezd	10001

A.2.3. Dopravní a technická infrastruktura v území

Navržená stavba nové místní komunikace je napojena z jižní strany na komunikaci procházející obcí podél železnice. Severní strana nové komunikace je napojena na stávající komunikaci zajišťující příjezd do obce Jelenice. Nová MK zajistí obslužnost rozvojové oblasti s výstavbou rodinných domů na východní straně obce.



A3. Základní údaje o stavbě

A.3.1. Rozsah stavby

Navržená stavba nové místní komunikace začíná v místě napojení na stávající průtah obcí z jižní strany. Komunikace následně vede územím se stávající výstavbou rodinných domů směrem na sever. Na svém konci se komunikace napojuje do silnice vedoucí do obce Jelenice.

Komunikace je navržena ve vazbě na ČSN 73 6110 a to jako jednoruhová s obousměrným provozem v kategorii MO2k-8/6/30 s konstantní šíří jízdního pruhu 6m v oblasti oboustranné výstavby RD ve staničení km 0,000 až 0,236. Druhá část komunikace ve volném území ve staničení km 0,236 až 0,3587 je navržena v kategorii MO1-6/3,5/30 jako jednoruhová s jednosměrným provozem v návrhové šíři jízdního pruhu 3,5 m. Celková délka nové komunikace je 358,7 m.

Zatřídění komunikace z hlediska dopravní zátěže, návrhové úrovně porušení a typu navrženého povrchu ve vazbě na podloží je specifikováno dle TP 170 navrhování vozovek pozemních komunikací v kategorii D1-N-2PIII. Z této kategorizace vyplývá navržené souvrství komunikace. Komunikace má navrženou konstrukci s asfaltovým krytem.

Součástí stavby je i řešení odvodnění nově navržených zpevněných ploch. Srážková voda odtéká v podélném i příčném sklonu komunikace k pravému okraji, kde je zachytávána a sváděna soustavou (4 kpl) podélných můstkových roštů do dešťové kanalizace. Touto kanalizací je voda převáděna do zasakovacích boxů, kde se průběžně zasakuje do podloží. zasakovací boxy jsou tvořeny systémovými plastovými rošty uloženými na upravení dno ve stavební jámě a obsypána štěrkem.

A.3.2. Dodržení obecných požadavků na výstavbu a splnění požadavků DOSS

A3.2.1. Obecné požadavky:

Zájmové území leží v intravilánu obce. V lokalitě nejsou žádná ochranná pásma vodních zdrojů, památkové ochrany, ani jiné hygienické, či požární ochrany. Území je prosté ochranných limitů.

Navržené řešení komunikace se nevymyká z obecných standardů konstrukce místních komunikací pro městskou zástavbu. Projektovou dokumentací je navržen v první části podél zástavby komunikační pruh šíře 2x3000 mm s oboustrannou fixací asfaltového povrchu do silničního obrubníku. s oboustrannou fixací asfaltového povrchu do silničního obrubníku. V druhé, severní části je navržen komunikační pruh 1x3500 mm s oboustrannou fixací asfaltového povrchu do silničního obrubníku.

Po obou stranách komunikace v prvním úseku 0,00 až 0,230 km jsou zelené pruhy a jednotlivé zpevněné vjezdy k pozemkům s individuální výstavbou RD. V druhém úseku 0,230 až 0,358 km jsou po obou stranách zelené pruhy proměnné šíře 1,2 m a 1,4 až 1,6 m.

Navržená komunikace umožňuje bezpečný pohyb vozidel i chodců v dopravním pruhu. Charakter komunikace bez chodníku (dopravní zatížení a lokace) v zastavěném území malé obce splňuje bezpečnostní limity pro pohyb osob v jízdním pruhu s možností vyhnutí chodce v přilehlém zeleném bezpečnostním pásu.



A3.2.2. Požadavky DOSS:

Tato projektová dokumentace řeší změnu stavby před dokončením a přímo vychází z projektové dokumentace na kterou bylo vydán územní rozhodnutí a stavební povolení.

Na projektovanou stavbu je vydané Rozhodnutí o umístění stavby pod
č.j.:

Na projektovanou stavbu je vydané Stavební povolení pod
č.j.:

Stavba je umístěna Rozhodnutím na pozemcích:
p.p.č.: 1079 a 79/43 v k.ú. Malý Újezd

A.3.3. Věcné a časové vazby na okolí

Záměrem investora je zajistit bezpečný pohyb dopravních prostředků a osob v prostoru nové výstavby rodinných domů. V současnosti je mezi domy komunikační pruh z nepevným povrchem. V předchozím období byly do budoucího tělesa komunikace umístěny nové inženýrské sítě, vodovod, splašková kanalizace, kabelové rozvody NN a VO.

A.3.4. Předpokládaná lhůta výstavby, popis postupu výstavby

Předpokládaná doba výstavby je 08/2016 až 12/2017.

Stavební práce budou rozděleny a přípravnou fází a fází výstavby nových konstrukčních vrstev komunikace.

V přípravné části bude provedeno vytyčení stavby, vyznačení všech poklopů (voda, kanalizace) a provedena skryvka stávajícího povrchu plochy (směs štěrku, horniny, recyklátů). Následně bude provedeno přehutnění pracovní plochy a vyrovnaní do nivelety. Při pokračování prací budou provedeny zkoušky únosnosti podloží - zemní pláně.

V druhé fázi budou provedeny práce spojení se zřízením retenčních, zasakovacích míst pod komunikací. Budou položeny po obou stranách komunikace linie silničních obrubníků. Prostor mezi obrubami bude vyplněn konstrukčními vrstvami nové MK s průběžným hutněním na předepsané hodnoty. Po provedení zkoušek a vyzvednutí všech poklopů (voda/kanal) a odvodňovacích prvků (uliční vpusti, můstkový rošt) bude provedena pokládka asfaltových vrstev. V místech přístupů z MK na soukromé pozemky budou zřízeny snížené vjezdy ze zámkové dlažby. Mezi oplocením a silničním obrubníkem bude plocha vyplněna horninou a zahradním substrátem pro následné osetí travou. Zelený pruh na levé (západní straně MK) bude doplněn keřovým porostem. Součástí stavby je položení potrubí pro převod vody, tvořící propustek pod komunikací v místech napojení na stávající komunikace z jižní a severní strany nové MK.



A.3.5. Způsob zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Obecně platí, že:

- Všichni pracovníci musí být řádně poučeni o bezpečnostních předpisech pro všechny práce, které přicházejí v úvahu. Tato opatření musí být řádně zajištěna a kontrolována.
- Všichni pracovníci musí používat předepsané ochranné pomůcky. Na pracovištích musí být udržován pořádek a čistota. Musí být dbáno protipožární bezpečnosti a protipožární pomůcky se musí udržovat v pohotovosti.
- V úsecích zasahujících pod hladinu podzemní vody musí být výkopy v předstihu zajištěny pažením a následně drenáží.
- Při zjištění neověřených podzemních vedení je třeba vyrozumět stavební dozor investora, který zajistí další postup
- Podzemní infrastrukturu (IS) je nutno před zahájením prací řádně vytýčit a během prací zabezpečit proti poškození
- Na staveništi musejí být vývěskou oznámena telefonní čísla nejbližší požární stanice, lékařské pohotovosti a policie.
- Výkopy musí být pečlivě paženy, na veřejných prostranstvích řádně ohrazeny a při snížené viditelnosti označeny výstražnými světly. Přejechy pěších přes výkopy se opatří pevnými lávkami s oboustranným zábradlím. Omezení veřejné dopravy musí být řádně vyznačeno v souladu s vydaným dopravně-inženýrským rozhodnutím.
- Výkopy budou ohraničeny pevnou (stabilní) zábranou v linii spodního pásu 0,1 až 0,25 m a v linii horního pásu zábrany 1,1 m.
- Bezbariérové přechody (výkopy, pracoviště, manipulační pruhy, ...) budou provedeny dle vyhlášky č. 398/2009 Sb , příloha č. 2, bod 4.

Při práci v ochranných pásmech inženýrských sítí se musí dodržovat podmínky, stanovené jejich správci. Obecně se musí v bezprostřední blízkosti inženýrských sítí (do 1,5 m) provádět výkopy ručně. Obnažené sítě se musí ve výkopu vyvěsit a zabezpečit proti poškození.

Rozsah stavebních prací a způsob jejich provádění ve vazbě na zákon 309/2006 Sb. nepředurčuje požadavek na investora stavby zajistit institut koordinátora BOZP.



B. Souhrnná technická zpráva

B1. Zhodnocení staveniště

B.1.1. Charakteristika stavebního pozemku

Pozemky na nichž je navržena stavba jsou převážně plochy ostatní se způsobem využitím jako silnice, ostatní komunikace. V trase nové komunikace je pozemek 79/43 vedený jako orná půda. Na výše jmenované bylo stavebníkem požádáno o vynětí ze ZPF.

Stávající plochy předmětného území jsou vesměs částečně zpevněné s prašným krytem. Morfologie terénu se vyznačuje rovinností s mírným podélným sklonem v orientaci jih / sever. Srážková voda spadá na toto povodí je z území odváděna částečně povrchovým odtokem v kombinaci s odváděním stávajícími příkopy podél místních komunikací. Srážkové vody, které se nezasáknou do podloží nezpevněných ploch se významně nezdržují na povodí a jsou plynule odváděny do vodoteče Pšovka.

B.1.2. Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

Založení stavby na stávající zpevněné plochy a přilehlé zelené pruhy nevyžaduje specifické geologické posudky. Lokalita je prozkoumána z projektu výstavby jiných OS (vodovodu a kanalizace) z minulosti. V oblasti se nevyskytují kritická místa z hlediska zakládání.

Pro posouzení možnosti zasakování srážkových vod spadlých na novou zpevněnou plochu komunikace byl vypracován HGP odbornou osobou, mgr. Lenkou Černou, č. zak.: 231215. Závěr posudku jednoznačně deklaruje možnost zasakování srážkových vod do podloží. V souladu se závěry a vyhodnocení zkoušek tohoto posudku byly navrženy rozměry a poloha zasakovacích objektů dle ČSN 75 9010.

B.1.3. Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou

Stavba nevyžaduje zřízení tohoto bodu. Území, ani stavby neleží v památkově chráněné zóně.



B2. Technické řešení stavby

B.2.1. Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Záměrem investora je zajistit bezpečný přístup, příjezd k nově se rozvíjející výstavbě rodinných domů. V současné době je přístup k domům zajištěn částečně zpevněným, prašným komunikačním pruhem o proměnné šíři. V minulosti byly do prostoru budoucí komunikace uloženy podzemní inženýrské sítě. Tudíž lze dokončit zpevněný povrch komunikace.

Projektová dokumentace řeší umístění komunikace do pozemku stavebníka s ohledem na funkčnost a požadavky vytíženosti provozu v oblasti.

Nová komunikace je rozdělena na první a druhý úsek. První úsek je oboustranně zastavěn rodinnými domy. Zde je navržena komunikace v jednotné šíři zpevněného povrchu 6 m s ohraničením silničními obrubami. Jednotlivé vjezdy na pozemky k RD jsou navrženy dílče snížené ze zámkové dlažby s bezpečnostním prvkem signálního pásu. V druhém úseku, mimo zástavbu RD je navržena širší jízdního pásu 3,5 m. Provoz v tomto úseku je navržen jednosměrná a to směrem z obytné oblasti ke komunikaci vedoucí k obci Jelenice.

Navržená komunikace umožňuje bezpečný pohyb vozidel i chodců v dopravním pruhu. Charakter komunikace bez chodníku (dopravní zatížení a lokace) v zastavěném území malé obce splňuje bezpečnostní limity pro pohyb osob v jízdním pruhu s možností vyhnutí chodce v přilehlém zeleném bezpečnostním pásu.

B.2.2. Popis technického provedení stavby

B.2.2.1. Základní koncepce řešení

Navržená stavba nové místní komunikace začíná v místě napojení na stávající průtah obcí z jižní strany. Komunikace následně vede územím se stávající výstavbou rodinných domů směrem na sever. Na svém konci se komunikace napojuje do silnice vedoucí do obce Jelenice.

Komunikace je navržena ve vazbě na ČSN 73 6110 a to jako jednopruhová s obousměrným provozem v kategorii MO2k-8/6/30 s konstantní šíří jízdního pruhu 6m v oblasti oboustranné výstavby RD ve staničení km 0,000 až 0,236. Druhá část komunikace ve volném území ve staničení km 0,236 až 0,3587 je navržena v kategorii MO1-6/3,5/30 jako jednopruhová s jednosměrným provozem v návrhové šíři jízdního pruhu 3,5 m. Celková délka nové komunikace je 358,7 m.

Na vjezdech do navržené komunikace jsou navrženy DZ (B20a) s omezením rychlosti na 30km/hod. Dopravní značení s omezením rychlosti je doplněno plošnými zpomalovacími polštáři 2x (1,8/2,0m) na pevně umístěnými na asfaltovém povrchu ve staničení : 0,010 ; 0,120 ; 0,290 km.

Zatřídění komunikace z hlediska dopravní zátěže, návrhové úrovně porušení a typu navrženého povrchu ve vazbě na podloží je specifikováno dle TP 170 navrhování vozovek pozemních komunikací v kategorii D1-N-2PIII. Z této kategorizace vyplývá navržené souvrství komunikace. Komunikace má navrženou konstrukci s asfaltovým krytem.

Součástí stavby je i řešení odvodnění nově navržených zpevněných ploch. Srážková voda odtéká v podélném i příčném sklonu komunikace k pravému okraji, kde je zachytávána a sváděna soustavou (4 kpl) podélných mřížkových roštů do dešťové kanalizace. Touto dešťovou kanalizací je voda převáděna do podzemních zasakovacích boxů, kde se průběžně zasakuje do podloží. Zasakovací boxy jsou tvořeny systémovými plastovými rošty uloženými na upravené dno ve stavební jámě a obsypána štěrkem.



B.2.2.2. Tvarové, materiálové, barevné řešení, další

Pojízdná plocha MK je navržena z asfaltovým povrchem ohraničeným po obou stranách betonovými silničními obrubami. V místech sjezdů z MK na pozemky jednotlivých přilehlých pozemků s rodinnými domy jsou navrženy pojezdové plochy ze zámkové dlažby. Plocha dlažby z kostek 200/100/80 mm v šedé barvě. Ve všech sjezdech na pozemky je k hraně MK přilehlý varovný pás šíře 400 m ze zámkové dlažby v červené barvě s reliéfním povrchem podle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS z 12.03. 04-06. Plocha pásů musí být barevně kontrastní od okolní plochy chodníku a musí být hmatově reliéfní z výškovými výstupky v min. hodnotách D 20 mm/H 4 až 5 mm. Rozměrové parametry jednotlivých použitých pásů se řídí vyhláškou 398/2009 Sb..

B.2.3. Celkové provozní řešení

Komunikace je navržena ve vazbě na ČSN 73 6110 a to jako jednopruhá s obousměrným provozem v kategorii MO2k-8/6/30 s konstantní šíří jízdního pruhu 6m v oblasti oboustranné výstavby RD ve staničení km 0,000 až 0,236. Druhá část komunikace ve volném území ve staničení km 0,236 až 0,3587 je navržena v kategorii MO1-6/3,5/30 jako jednopruhá s jednosměrným provozem v návrhové šíři jízdního pruhu 3,5 m. Celková délka nové komunikace je 358,7 m.

Zatřídění komunikace z hlediska dopravní zátěže, návrhové úrovně porušení a typu navrženého povrchu ve vazbě na podloží je specifikováno dle TP 170 navrhování vozovek pozemních komunikací v kategorii D1-N-2PIII. Z této kategorizace vyplývá navržené souvrství komunikace. Komunikace má navrženou konstrukci s asfaltovým krytem.

Příčný sklon komunikace je 2,5%. Podélný sklon komunikace je převážně dán možností usadit niveletu osy obrusu t současného terénu ve vazbě na již existující "živelné" vjezdy k jednotlivým nemovitostem. Hrany vjezdů a jejich následné stavební úpravy na pozemcích stavebníků RD jsou založeny bez předchozího určení závazní nivelace, tudíž je každý v jiný výšce s rozdíly až 20 cm. Výškové umístění MK vychází z míst napojení na stávající komunikace. Nová komunikace se svažuje od místa napojení v 0,00 km do staničení 0,010 km ve sklonu -2,5 %, dále v konstantním sklonu -0,49% od staničení 0,010 km do 0,236 km. V úseku 0,236 km do 0,300 km je sklon -0,23%. Ze staničení 0,300 km do 0,3587 (KÚ) je sklon stoupající +0,34%.

B.2.4. Stavební řešení

Nově navržená komunikace je rozdělena na dva úsek. První úsek ve staničení 0,000 až 0,236 km má navrženou konstantní šířku asfaltového pásu 6,0 m s levo i pravostrannými individuálními sjezdy na pozemky k RD. Šíře sjezdů je konstantní a to 4 m s přidanými oboustrannými šikminami (2x 1,0m) vyrovnávající nakloněnou rovinu zpevněného sjezdu a přilehlého zeleného pásu. Plocha mezi sjezdy je na obou stranách komunikace výškově vyrovnána a oseta travou. Travnatý pás na ZS straně komunikace (pás šíře 0,8m) je průběžně doplněn o nízkoúhelní keřovou výsadbu, celkem 50 ks.

Druhý úsek navržené komunikace ve staničení 0,236 až 0,3587 je navržen v šíři asfaltového pruhu 3,5 m. Zde je doprava navržena jednosměrná a to směrem ke křižovatce s ulicí na Jelenici. Provoz na PK je řešen svislými dopravními značkami B2; IP 4b; B24a; B24b; P4.

Navržené konstrukční vrstvy komunikace vycházejí ze stávajícího stavu prašného povrchu, který bude plošně odebrán v mocnosti 250 až 300 mm. připravená (stržená) zemní pláň bude řádně zhutněna a budou provedeny zatěžovací zkoušky únosnosti podloží. Podloží musí vykazovat

A. Průvodní zpráva; B. Souhrnná technická zpráva

minimální únosnost danou modulem přetvárnosti E_{df2} v hodnotě 50 MPa a vyšší. V případě, že podloží nebude vykazovat tuto minimální hodnotu bude znovu přehutněno a znovu odzkoušeno. Pokud i znovu nebudou hodnoty vyhovující bude navržen odpovídající postup zajištění stability podloží, případně změněna konstrukční skladby jednotlivých vrstev komunikace.

Hrany nové komunikace jsou tvořeny silničními obrubami uloženými do betonového lože (patky) C12/15 - XF1-S1. Silniční obrubníky H25 (1000/150/250) jsou v průběžné linii ukládány nastojato. V místech sjezdů k pozemkům RD jsou obruby pokládány naležato, také do betonové patky.

Vlastní statická skladba konstrukcí je v typovém provedení dle TP 170 v kategorii D1-N-2-PIII. Na zhutněnou pláň je položena vrstva ŠD B 0/63 v tloušťce 150 mm, následuje vrstva ŠD A 0/32 v tloušťce 150 mm. Jednotlivé vrstvy jsou samostatně hutněny vibrační technikou. Další vrstvou je infiltrační postřík PI-E 1,5 kg/m² pod ACP16+ v tl. 50 mm. Finální vrstva ohrusu ACO11+ je položena na spojovací postřík PS-E 0,25 kg/m² v tloušťce 50 mm.

Srážková voda je ze zpevněné plochy komunikace odváděna příčným a podélným sklonem do soustavy podélných odvodňovacích prvků (systémový odvodňovací žlab s můstkovým roštem v délce 3 m). Zde je dešťová voda jímána a odváděna nově navrženou dešťovou kanalizací D1; D2; D3 do zasakovacích boxů A; B; C. Dešťová kanalizace je uložena v zeleném pásu při pravé straně MK. Potrubí DK je z materiálu PP-UR2 SN 10-DN200/225/200.

Zasakovací boxy A,B,C jsou navrženy ze systémových plastových bloků, které jsou složeny do patřičného tvaru. Boxy jsou umístěny pod povrchem komunikace na levé straně. Box je položen na šterkovém podloží v tl. 150 mm. Vlastní těleso A (9,0 x 1,2 x 1,2m) ; B (9,0 x 1,2 x 1,2m) ; C (6,0 x 1,8 x 1,2m) je po uložení obaleno geotextilií o plošné hmotnosti 300 g/m² a následně obsypáno šterkodrtí 8/16 mm. Zasakovací boxy mají bezpečnostní přeliv tvořený uliční vpustí UV1; UV2; UV3. Velikost, retenční objem o velikosti 13 m³ je dán výpočtem v souladu se závěry a vyhodnocení zkoušek hydrogeologického posudku dle ČSN 75 9010.

V místech napojení nové KM na stávající komunikace, ZÚ 0,000 km a KÚ 0,3587 km jsou navrženy propustky č. 1 a č. 2., které budou provedeny z betonových trub o DN 600 mm. Součástí stavby jsou čela propustků. Propustek č. 1 navazuje na stávající odvodňovací příkop přípojně komunikace. Propustek č. 2 nebude v době výstavby napojitelný na příkopy, ty zatím nejsou realizovány, ale investor s nimi v brzké době počítá.

Na vjezdech do navržené komunikace jsou navrženy DZ (B20a) s omezením rychlosti na 30km/hod. Dopravní značení s omezením rychlosti je doplněno plošnými zpomalovacími polštáři 2x (1,8/2,0m) na pevně umístěnými na asfaltovém povrchu ve staničení : 0,010 ; 0,120 ; 0,290 km.

B.2.5. Konstrukční a materiálové řešení

Pro novou konstrukci komunikace platí tato navržená pravidla a parametry:

- Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu uloženého na podkladních vrstvách :
 - zhutněná zemní pláň na $I_d = 0,9$ v úrovni - 0,39 m od nivelety ohrusu
 - šterkodrt' ŠDB0 0/63 mm v tl. 150 mm na úroveň - 0,24 m od nivelety ohrusu
 - šterkodrt' ŠDB0 0/32 mm v tl. 150 mm na úroveň - 0,09 m od nivelety ohrusu
 - postřík infiltrační PI-E 1,5kg/m²
 - obalované kamenivo ACP16 + v tl. 50 mm - 0,04 m od nivelety ohrusu
 - asfaltový beton střední ACO11 + v tl. 40 mm - 0,00 m od nivelety ohrusu
- Povrch sjezdů k pozemkům RD je navržen ze zámkové dlažby 200/100/80 mm uložené na podkladních vrstvách ve snížené variantě sjezdů na komunikaci
 - zhutněná zemní pláň na $I_d = 0,9$ v úrovni - 0,33 m od nivelety nášlapu
 - šterkodrt' 0/32 mm v tl. 150 mm na úroveň - 0,18 m od nivelety nášlapu



Výstavba nové místní komunikace
na p.p.č.: 1079; 79/43, k.ú. Malý Újezd

Projekt: ZMĚNA STAVBY PŘED DOKONČENÍM
Zadávací dokumentace k výběrovému řízení zhotovitele stavby

A. Průvodní zpráva; B. Souhrnná technická zpráva

- podkladní betonová stabilizace C20/25-XF4-S2 v tl. 100mm na úroveň - 0,08 m od nivelety nášlapu
- vlastní vrstva zámkové dlažby v tl. 80 mm ukládaná do "živé" vrstvy podkladního betonu
- Šíře jízdního pruhu komunikace je navržena v základní verzi 6000 a 3500 mm.
- Ohraničení na straně ke komunikaci je tvořeno silničním obrubníkem výšky 250 mm s úkosem 120/200 mm uloženém na výšku do betonové patky s opěrou. Niveleta horní hrany této obruby je 100 až 120 mm nad rovinou asfaltové plochy komunikace.

B.2.6. Mechanická odolnost a stabilita

Ke konstrukci ložných a nosných vrstev konstrukce komunikace musí být použito jenom kamenivo a horniny nenamrzavé, zhutnitelné. Toto doloží zhotovitelem certifikátem a prohlášením o shodě vydané zkušebnou, případně certifikační autoritou.

B3. Napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu

B.3.1. Napojení stavby na dopravní infrastrukturu

Stavba v průběhu je v průběhu provádění stavebních prací přímo spojena s dopravním pruhem komunikace prochází obcí Malý Újezd a na obec Jelenice. Zásobování stavby stavebním materiálem bude prováděno po této komunikaci. Stavební fronty jsou limitovány maximální délkou 100 m pro zajištění plynulého provozu po budované komunikaci. Pracoviště budou posouvána ve vazbě na pracovní postup dokončování jednotlivých stavebních etap. Je potřeba zajistit přístup obyvatel ke svým nemovitostem včetně záchranných složek IZS. Zhotovitel předloží objednateli podrobný HMG prací ve vazbě na dodržení zajištění obslužnosti nemovitostí.

B.3.2. Napojení stavby na technickou infrastrukturu

Stavba v průběhu realizace a i po jejím dokončení nepožaduje napojení na stávající TI z hlediska trubního, silového a datového vedení. Stavby je plynule přístupná z komunikačního pruhu ulice v obci Malý Újezd.

Ing. Jiří Šír - VISTA, Alešova 60, 400 01 Ústí nad Labem
Projekční a stavební práce - OBLAST STŘEDNÍ ČECHY
Korespondenční adresa: Školní 296, 257 44 Netvořice

IČO: 120 39 373, DIČ: CZ6407301032, tel: 777 202 939, e-mail: jiri.sir@jirisir.cz



B4. Vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků na životní prostředí

B.4.1. Vliv stavby na dopravu - popis dopravního řešení

V průběhu výstavby bude dílče omezen jízdní pruh budované nové komunikace. Omezení se bude posouvat v průběhu stavby po směru postupu stavebních prací. Zhotovitel před zahájením stavebních prací zajistí dokumentaci řešící dopravní značení pro místa omezení (zúžení) vlivem stavebních prací a nechá ji odsouhlasit místně příslušným DI (PČR - DI Mělník). Následně požádá orgán dopravy MÚ v Mělníce a Obec Malý Újezd o vydání povolení zvláštního užívání silnice podle kterého se bude řídit po celou dobu výstavby.

B.4.2. Vliv stavby na okolní pozemky

Stavba nové komunikace se těsně přimyká k zahradám a vjezdům na ně. V průběhu stavebních prací je nutné zajistit přístup do nemovitostí, byť technicky omezený. Přístupu budou zřízeny pochozími lávkami v minimální šíři 90 cm s oboustranným zábradlím výše 1,1 m. Vjezdy na zahrady budou řešeny přejezdy s nosností do 3,5t s oboustranným zábradlím. Přejezdy komunikací budou v kategorii do 12 t., případně řešeny po půlkách se zajištěním minimální průjezdného pruhu 2,5 m.

Obecně platí, že je nutné zajistit obslužnost přilehlých pozemků. Konkrétní řešení je odvislé od dohody s vlastníkem nemovitosti o četnosti a potřebách využívání přístupu.

B.4.3. Minimalizace negativních účinků stavby na ŽP

V rámci výstavby budou použity strojní a dopravní mechanizmy. Ty budou mít za následek lokální zvýšení hladiny hluku vnějšího prostředí. Dále může dojít v období letních měsíců výstavby k nárůstu prašnosti při manipulaci s drceným kamenivem. Zvýšené emise hlukem a prachem se budou odehrávat v pracovní době. Jejich vliv lze ze strany zhotovitele stavby výrazně omezit vhodným výběrem použité techniky, případně kropení vodou vyschlého materiálu.

Vzhledem k tomu, že stavby je přilehlá ke komunikaci I. třídy s významným dopravním zatížením v dané lokaci lze usuzovat na to, že vlastní stavba při dodržování pracovních postupů a vhodné techniky významně nezhorší imisní zatížení přilehlých nemovitostí ke stavbě.

Umístění stavby podél stávající komunikace a absence vegetace stromového a keřového typu v zájmové oblasti předurčuje to, že stavby nebude mít vliv na tuto kategorii jak v průběhu výstavby, tak i po jejím zdárném dokončení.

V průběhu stavebních prací bude zajištěn stávající odtok povrchových srážkových vod podmoku v podloží. Po dokončení stavby převezmou tuto funkci nové vtokové vpusti - podélné odvodňovací prvky s mřížkovým roštěm umístěné při pravé straně komunikace. DV bude zasakována do podloží ve třech retenčních, zasakovacích boxech.

V průběhu stavebních prací bude vznikat odpad v těchto kategoriích:

Cihly	170101 kat.0	186 t
Beton	170101 kat.0	186 t
kamenivo	170101 kat. 0	215 t
Dřevo	170201 kat.0	0,1 t
Železo	170202 kat.0	0,2 t
Kabely	170408 kat.0	0,00t
Asfalt	170302 kat.0	25 t
Hornina	170504 kat.0	65 t



Stavebník (Zhotovitel) zajistí odbornou likvidaci vybouraných hmot (betony, asfalty, kamenivo a další), obalového materiálu a podobně u oprávněné osoby formou recyklace, případně uložením na řízené skládce. O nakládání s odpadem bude předložen objednateli a stavebnímu úřadu protokol

B5. Řešení požadavků na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby

B.5.1. Požadavky na bezpečnost stavby

B.5.1.1. Požární bezpečnost stavby:

Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.) Jedná se o dopravní stavbu navrženou z nehořlavých materiálů. Stanovení požárního rizika ani stupně požární bezpečnosti není nutné u žádného objektu. Mezní velikost požárních úseků není nutné hodnotit.

Dispoziční řešení respektuje podmínky pro bezpečný únik osob. Zásahové cesty ani nástupní plochy není nutné zřizovat. Podmínky pro provedení požárního zásahu jsou standardní. Lze předpokládat dopravní nehodu na přilehlé komunikaci s následným požárem nebo únikem nebezpečné látky. K těmto případům nelze navrhnout konkrétní opatření stavebního rázu.

Stavba komunikace nevytváří požárně nebezpečný prostor.

Zpevnění vjezdů je navrženo tak, aby byl umožněn průjezd (šířky vjezdů jsou zachovány stávající, únosnost vjezdu 80kN na nápravu při ojedinělém přejezdu) hasičského vozidla.

Stavbou nedojde ke změně přístupnosti stávajících hydrantů.

B.5.1.2. Ochrana zdraví a životního prostředí:

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje požadavky na ochranu zdraví i životních podmínek. Návrh pozemních komunikací i komunikací pro silniční vozidla a pěší je proveden v souladu s příslušnými normami i předpisy.

Stavba nezpůsobí zatížení okolí nadlimitním množstvím emisí.

Blíže popsáno v oddíle B.4.3.

B.5.1.3. Bezpečnost při užívání stavby, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích:

Návrh komunikací odpovídá požadavkům na provoz a bezpečnost stavby z hlediska silničního provozu. Směrové, výškové i šířkové uspořádání chodníku zaručují splnění požadovaných užitných i funkčních vlastností stavby i mechanickou odolnost a stabilitu. Parametry navrhované stavby jsou v souladu s ustanoveními ČSN 73 6110 a dalšími souvisejícími normami. Detailní uspořádání odpovídá vzorovým řešením dle vzorových listů.



B6. Zásady řešení bezbariérového užívání - přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Obecná ustanovení:

Stavba bude respektovat vyhlášku č. 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 5. listopadu 2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. V místech pro přecházení bude snížen obrubník na 0,02m nad vozovku a opatřen varovným, případně i signálním pásem. V místech sjezdů na pozemky bude obrubník snížen na hodnotu 0,02–0,05 m.

B.6.1. Výškové členění pochozích ploch

Výškové rozdíly pochozích ploch nesmí být vyšší než 20 mm. Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu.

B.6.2. Signální pás

Signální pás označující místo odbočení z vodicí linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce, popřípadě k železničnímu přejezdu nebo přechodu a současně určuje směr přecházení. Signální pás musí mít šířku 800 až 1000 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1500 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu šíře 800 mm při okraji signálního pásu. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu.

B.6.3. Varovný pás

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodicí linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku. Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. Snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad poježděným pásem nebo s příčným sklonem menším než 1:2,5 (40,0 %) musí být opatřen varovným pásem.



Výstavba nové místní komunikace
na p.p.č.: 1079; 79/43, k.ú. Malý Újezd

Projekt: ZMĚNA STAVBY PŘED DOKONČENÍM

Zadávací dokumentace k výběrovému řízení zhotovitele stavby

A. Průvodní zpráva; B. Souhrnná technická zpráva

B7. Podklady pro vytyčení stavby

B.7.1. Vytyčovací prvky stavby

B7.1.1. Komunikace:

ZÚ-VB1X=-731115,26 Y=-1017345,05
VB2 X=-730927,34 Y=-1017202,18
VB4 X=-730946,72 Y=-1017156,96
KÚ-VB5 X=-730978,07 Y=-1017090,52

ZÚ-VB2 X=-730927,34 Y=-1017202,18
KÚ-VB3 X=-730923,74 Y=-1017210,78

červen 2016

akt. 09/2016

Ing. Jiří Šír

Ing. Jiří Šír - VISTA, Alešova 60, 400 01 Ústí nad Labem
Projekční a stavební práce - OBLAST STŘEDNÍ ČECHY
Korespondenční adresa: Školní 296, 257 44 Netvořice

IČO: 120 39 373, DIČ: CZ6407301032, tel: 777 202 939, e-mail: jiri.sir@jirisir.cz