D.

Technická zpráva

Projekt stavby:	**Rekonstrukce a výstavba autobusových zastávek obcí regionu MAS Nad Prahou**
Místo stavby:	**Obec Bašť**
Stavebník (investor) :	**MAS Nad Prahou o.p.s.** **Mělnická 275, 250 65 Líbeznice** **IČ: 013 98 717**

Zodp. projektant:	**Ing. Josef Marek** **autorizovaný inženýr pro dopravní stavby** **ČKAIT číslo *0100804***
Projektant:	**Ing. Marian Vyžral** **tel.: +420 722 055 529** **email: m.vyzral@seznam.cz**

Datum:	**září 2013**
Stupeň projektu:	**DPS/DZP**

a. Identifikační údaje:

Název stavby:	**Rekonstrukce a výstavba autobusových zastávek obcí regionu MAS Nad Prahou**
Autobusová zastávka:	**Bašť, Baštěk, náves**
Místo stavby:	**Bašť, par.č. 590/1**
Katastrální území:	**Bašť**
Obec:	**Bašť**
Okres:	P**raha východ**
Investor:	**MAS Nad Prahou o.p.s, Mělnická 275, 250 65 Líbeznice**

b. technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Dispozice stávající zastávky: stávající zastávka o šířce nástupiště 1,6 m, délkou nástupní hrany 6,00 m s přístupovou plochou k autobusovému přístřešku posunutého 3,5 m dozadu od nástupiště. Zastávka je provedena ze zámkové dlažby se silničními obrubníky u rozšířené krajnice. Výška nástupní hrany cca 140 mm. Stávající autobusový přístřešek lehký ocelový, celoplášťěný vlnitým plechem.

Celkovou rekonstrukcí autobusové zastávky dojde ke zrušení stávající zastávky a vybudování nové autobusové zastávky. Celá autobusová zastávka se posune dopředu ke komunikaci do stávajícího prostoru rozšířené krajnice, kde tím vznikne autobusová zastávka v jízdním pruhu. Nová autobusová zastávka bude mít nástupní hranu o délce 11,35 m s výškou nástupní hrany 170 mm nad přilehlou komunikací. Nová nástupní hrana bude ze silničních obrubníků 150x300x1000 mm s výškou hrany max. 170 mm. Plocha nástupiště bude ze zámkové dlažby tl: 60 mm, kladena do kladecí vrstvy tl: 40 mm. Nástupiště bude provedeno dle vyhlášky č.398/2006 Sb. se signálním a kontrastním pásem a bezbariérovým přístupem ze severní strany, jinak nástupiště bude s výškou 160 mm. Směrem k zeleni je nástupiště zakončeno betonovou obrubou 100x25x1000 mm. Betonové obruby budou kladeny do betonového lože C16/20-XF1.

Autobusový přístřešek: nový autobusový přístřešek velikosti 1,5x3x2,5 m je umístěn na nástupišti. Pro autobusový přístřešek budou provedeny pouze základové patky o rozměru 500x500x800 mm a 500x1000x800 mm z betonu C16/20XF1. „Nový“ autobusový přístřešek bude demontován na jiné rušené autobusové zastávce v obci a přesunut na rekonstruovanou autobusovou zastávku. Do přístřešku bude osazena vývěska – prosklená vitrína z elox hliníku, otevíraní do boku, klíče na uzamykání. Velikost 700x940x40 mm. (pro umístění 4x4 ks formátu A4) .

Označník: Stávající označník zastávky bude nahrazen za nový s integrovaným odpadkovým košem. Nový označník je rámová ocelová konstrukce nesvětelného zastávkového označníku PID. Nový označník bude v souladu se stávajícími požadavky a standarty kvality PID, vydanými organizací ROPID. Označník bude kotven do ocelové rámové konstrukce v základové patce. Základová ocelová konstrukce je tvořena dvěma ocelovými trubkami o průměru 105 mm, které jsou k sobě přivařeny 4 ocelovými pásy ve vzdálenosti, která odpovídává rozteči svislých stojin rámové konstrukce. Bližší specifikace viz výkres vzor označníku.

Vodorovné a svislé značení: autobusové zastávky budou označeny svislým a vodorovným značením dle ČSN 73 6425-1. Zejména dopravní značkou IJ4 umístěna zejména na označníku. Dále dopravní značkou IJ4c, pokud je autobusová zastávka na zastávkovém pruhu. Vodorvné dopravní znační bude provedeno značkami V11a (žlutá), dále s V12a (žlutá) a dle potřeby s doplněním V4 0,25 (05/0,5).

c. vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje)

Nebyl prováděn geotechnický průzkum ani nebyly ověřovány tloušťky konstrukčních vrstev stávajících vozovek. Rovněž nebyla zpracována hluková studie.
Návrhy skladeb jsou dle TP.

d. vztahy PK k ostatním objektům stavby

Stavba je tvořena jedním stavebním objektem – plochy charakteru pozemních komunikací.
Jiné stavební objekty nejsou řešeny.

e. návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh konstrukčních vrstev vychází z TP a konstrukční vrstvy vozovky jsou navrženy následovně:

nástupiště:

zámková dlažba	60 mm
ložní vrstva	40 mm
podklad ze štěrkodrti	150 mm
podklad z kameniva 32-63m	- mm

Uvedené konstrukce budou položeny na zhutněnou zemní pláň. Požadavky na zemní těleso stanovuje norma ČSN 73 3050. Kontrola hutnění zemní pláně se provádí dle ČSN 72 1016.

f. režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana komunikace:

Pro odvodnění je využit příčný a podélný sklon. Srážková voda z nástupiště je sváděna příčným a podélným spádem k okraji nástupiště na vozovku. Budou zachovány stávající odtokové poměry.

g. návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, atd.

vzhledem rozsahu stavby se nemění dispoziční poměry v území.
zastávka bude označena svislým dopravním značením pro autobusové zastávky IJ4a a IJ4c. Dále bude provedeno vodorovné dopravní značení autobusové zastávky V11a (žlutá).

h. zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Před zahájením stavebních prací se musí vytýčit všechna podzemní vedení na základě vyjádření a podmínek jejich správců.
Bourací práce sestávají z odstranění stávajících povrchů a části jejich podkladu. Zemní výkop následně ještě upraví hloubku pro novou konstrukci ploch. Výkopy se uvažují v rozmezí tříd těžitelnosti 2-4. Přebytečná zemina bude odvezena a uskladněna za poplatek na řízenou skládku podle určení investora.
Vybouraná suť ze stávajících konstrukcí bude rovněž odvezena na řízenou skládku dle dispozic investora. Použitelnou a recyklovanou suť je možné použít do podkladních vrstev komunikací. Napojení v místě styku se stávající vozovkou se provede zaříznutím asfaltového krytu.

i. vazba na případné technologické vybavení

V rámci stavby se žádné technologické zařízení nenavrhuje.

j. přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Konstrukce chodníků byly navrženy podle typových podkladů. Statické výpočty se neprováděly.

Vypracoval : Ing. Marian Vyžral
Praha, 01/2014