

ČÍSLO REVIZE	DATUM REVIZE	POPIS REVIZE			
7.					
6.					
5.					
4.					
3.					
2.					
1.					

 Projekt dopravní Filip s.r.o. Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem, tel.: 416 831 624 IČO: 28714792, DIČ: CZ28714792		VÝŠKOVÝ SYSTÉM B.P.V SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S - JTSK		
Vypracoval: Ing. Josef Filip, Ph.D., Ing. Milan Tesař		Vedoucí projektu: Ing. Josef Filip, Ph.D. 		
KÚ: Brozany n/O (612898) Kraj: Ústecký		Datum: 02/2015		
Investor: Městys Brozany nad Ohří		Stupeň: DSP		
Zakázka: MODERNIZACE VEŘEJNÉHO PROSTORU MĚSTYSE BROZANY NAD OHŘÍ		Číslo zakázky: 15-016	Číslo kopie:	
Obsah: TECHNICKÁ ZPRÁVA SO105		Počet formátů A4:		
		Číslo přílohy: C.105.1	Měřítko:	

OBSAH

A	Identifikační údaje	3
B	Stručný technický popis.....	3
C	Vyhodnocení průzkumů a podkladů.....	3
D	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	3
E	Návrh zpevněných ploch	4
F	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění	8
G	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	9
H	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby	9
I	Vazba na případné technologické vybavení	11
J	Přehled provedených výpočtů	11
K	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami se sníženou schopností orientace a pohybu	11
L	Závěr	11

A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby: Modernizace veřejného prostoru městyse Brozany nad Ohří
 Místo stavby: Městys Brozany nad Ohří
 Katastrální území: Brozany nad Ohří(612898)
 Charakter stavby: Rekonstrukce
 Stupeň dokumentace: Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Stavebník / Objednatel

Stavebník: Městys Brozany nad Ohří
 Palackého náměstí 75
 411 81, Brozany nad Ohří

Zhotovitel dokumentace

Zhotovitel dokumentace: Projekce dopravní Filip s.r.o.
 Čechova 1005
 413 01 Roudnice nad Labem
 IČO: 287 14 792
 Autorizovaná osoba: Ing. Josef Filip, Ph.D., Čechova 1005, 413 01 Roudnice n. L.
 Autorizace číslo – 0401915

B STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Předmětem projektové dokumentace je modernizace stávající sítě místních komunikací na území městyse Brozany nad Ohří, spočívající v úpravě vybraných komunikací s cílem zvýšení bezpečnosti a uživatelského komfortu všech účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Předmětem SO105 je modernizace stávajícího povrchu místní komunikace ul. Na Průhonu, s napojením na ul. Doksanská v severní části městyse Brozany nad Ohří. Modernizace komunikace bude spočívat v rekonstrukci svrchních vrstev vozovky, přilehajících chodníků trasovaných podél domovní zástavby po jedné straně ulice s výstavbou nového chodníku po druhé straně ulice a v rekonstrukci kompletní konstrukce vozovky s výstavbou nových pochozích ploch, které umožňují přímou dopravu z lokality Průhon do nově vybudovaného sportovně volnočasového areálu.

GPS předmětné lokality je: 50°27'23.985"N, 14°8'51.918"E.

Přehled pozemků stavby je obsažen v přílohách B.3 – Katastrální situace a B.4 – Výpis dotčených parcel.

C VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

V zájmové oblasti byl za účasti zástupce objednatele a zhotovitele této PD proveden zevrubný stavebně technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost stavbu provést. Pro zpracování PD, vzhledem k charakteru stavby, byly použity následující podklady:

- geodetické zaměření vč. polohopisu a výškopisu
- orientační zakres inženýrských sítí dodaných jednotlivými správci
- průzkum terénu za účasti zhotovitele a objednatele PD
- fotodokumentace pořízená zhotovitelem PD

D VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Tato technická zpráva obsahuje souhrnně jeden základní stavební objekt:

- SO105 – Komunikace – část 5 => investor městys Brozany nad Ohří

Součástí celkového řešení stavby jsou v koordinaci navazujících stavebních objektů další stavební úpravy modernizovaných místních komunikací na území obce, viz příloha B.2 – Koordinační situace stavebních objektů.

E NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Komunikace jsou navrženy podle platných ČSN a TP, jejich mechanická odolnost a stabilita je zajištěna.

Konstrukce i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly předpokládanému dopravnímu zatížení.

Hutnění zemní pláň pod zpevněnými plochami je požadováno provést v souladu s ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121, štěrkové podsypy ČSN 73 6126-1, ČSN 736126-2 a dlažby ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev eventuálně použít spojovací živičné postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Povrch vozovky po odstranění stávající obrusné vrstvy musí být před realizací nové vrstvy řádně očištěn, osušen a ošetřen příslušnými spojovacími postřiky.

Stavba je navržena jako stavba dopravní infrastruktury, řešící rekonstrukci stávajícího povrchu vozovky místní komunikace ul. Na Průhonu. Povrch komunikace v současném stavu vykazuje četné propady a výtluky. Rekonstrukce vozovky bude spočívat v obnově dvou svrchních obrusných vrstev vozovky v konstantní šířce 5,5 m, resp. 6,0 m v délce cca 240 m a v kompletní rekonstrukci vč. podkladních vrstev v délce cca 155 m.

Součástí rekonstrukce je dále realizace obnovy stávajících vjezdů na pozemky rezidentů v celé délce řešené komunikace, rekonstrukce stávajícího chodníku, výstavba nového chodníku a kompletní modernizace uličního prostoru. Chodníky jsou nově řešeny jako bezbariérové, jejich rekonstrukcí tak bude dosaženo výrazného zlepšení podmínek pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

E.1) Vozovka - rekonstrukce krytu

Stávající vozovka bude ve stávající plné šířce a v tloušťce 30 mm zfrézována a nahrazena novým asfaltobetonovým krytem o základním jednostranném příčném sklonu 2,5 % dle následující skladby:

Skladba povrchu rekonstrukce vozovky – KONSTRUKCE A:

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Asfaltobeton	ACO11	tl. 40 mm
Spojovací postřik		0,4 kg/m ²
Obalované kamenivo	ACP16+	tl. 60 mm
Spojovací postřik		0,4 kg/m ²
Celkem		tl. 100 mm

Stávající obruby lemující vozovku budou v rámci rekonstrukce vybourány a nahrazeny novými. Rekonstruovaná vozovka tak bude v celé délce upnuta do betonového vodícího proužku 80/250/500 uloženého do betonového lože a do betonových silničních obrub 100/250/1000 uložených do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +10 cm, resp. +2 cm v místě vjezdů a přechodových místech a do betonové chodníkové obruby 80/250/1000 uložené do betonového lože bez podsádky podél odvodňovacího žlabu.

E.2) Vozovka – plná rekonstrukce

Prostorové provedení:

Rekonstrukce vozovky v plné skladbě bude v místě obytné zóny, kde stávající kryt vozovky tvoří směs nestmelené vozovky a živičného krytu. Stávající vozovka bude v celé své šířce odtěžena (vč. podkladních vrstev) a nahrazena novým souvrstvím s asfaltobetonovým krytem. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný, 2,0 %. Podélný sklon pak kopíruje konfiguraci stávajícího terénu v prostoru řešené komunikace.

Technické provedení:

Povrch vozovky bude z asfaltbetonu s upnutím do betonového vodícího proužku 80/250/500 uloženým do betonového lože a do betonových silničních obrub (100/250/1000) uložených do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +2 cm.

Skladba povrchu vozovky – KONSTRUKCE A:

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1-N-1-V-PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D1 a je následující:

Asfaltobeton	ACO11	tl. 40 mm
Spojovací postřik		0,4 kg/m ²
Obalované kamenivo	ACP16+	tl. 60 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	tl. 150 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 200-250 mm
Celkem		tl. 450-500 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy z mechanicky zpevněného kameniva je $E_{\text{def},2} = 130 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláň je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$.

E.3) Bezbariérový chodníkProstorové provedení:

Rekonstrukce chodníkových ploch je řešena po levé straně řešené komunikace ve směru staničení podél stávajících plotů místních rezidentů. Po pravé straně je navržen nový chodník. Chodník je navržen jako bezbariérový, v rozpětí šířky 1,5 – 1,6 m, základního příčného sklonu 2,0 %. Podélný sklon bude kopírovat stávající niveletu komunikace, podél níž je chodník situován, přičemž nikde nepřesáhne maximálních 8,33 %. Chodník bude v prostorách křižovek plynule napojen na stávající chodníky.

Ostatní základní návrhové parametry chodníků jsou přehledně uvedeny v následující tabulce:

Podélný sklon chodníku	< 1,45%
Příčný sklon chodníku	2,0 %
Rampová část chodníků (sklon)	max. 12,5 %
Výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem mimo místa pro přecházení, vjezdy a přechody	10 cm
Výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem při vstupu do vozovky (přechod pro chodce, místo pro přecházení)	2 cm
Varovný pás	Šířka pásu je <u>40 cm</u> , pás je fyzicky vyznačen v místech, kde je výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem <u>menší než 8 cm</u> a v místě vjezdu do obytné zóny. Pás je proveden ze speciální dlažby pro nevidomé s povrchovou úpravou. Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS.
Signální pás	Vzhledem ke stísněným poměrům není navržen na přechodových místech. Signální pás je navržen v místě vstupu do obytné zóny.
Použitá vodící linie	Podezdívka plotu výšky alespoň 0,5 m nad chodníkem, obvodové zdi budov, obruba s podsádkou + 6 cm.

Technické provedení:

Povrch chodníkových ploch bude ze zámkové dlažby (60/100/200), vhodné pro pochozí plochy barvy přírodní. Dlažba bude upnutá do opěrných prvků - betonová silniční obruba 100/250/1000, betonová chodníková obruba 80/250/500 a stávající podezdívky plotů.

Konstrukce chodníku:

Konstrukce chodníku ze zámkové dlažby (konstrukce B) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–O–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 v úpravě na místní podmínky a je následující:

Skladba povrchu chodníkových ploch – PLNÁ KONSTRUKCE B:

Zámková dlažba		tl. 60 mm
Kladelcí lože DDK 4-8		tl. 30 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 200-220 mm
Celkem		tl. 300-320 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláň je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$.

Skladba povrchu chodníkových ploch – REKONSTRUKCE:

Zámková dlažba		tl. 60 mm
Kladelcí lože DDK 4-8		tl. 30 mm
Štěrkodrt' – vyrovnávací vrstva	ŠD _B	tl. 50 mm
Celkem		tl. 140 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vyrovnávací vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$.

E.4) VjezdyProstorové provedení:

Rekonstrukce vjezdů je navržena v místech stávajících vjezdů na pozemky rezidentů v celé délce ulice Na Průhonu. Stavební řešení těchto vjezdů spočívá především ve vytvoření propojení mezi soukromými parcelami rezidentů a napojením na vozovku ulice Na Průhonu. Šířkové řešení vjezdů vychází ze stávajícího uspořádání, stejně tak podélné a příčné sklony vjezdů.

Technické provedení:

Povrch ploch vjezdů bude ze zámkové dlažby (80/100/200), barvy přírodní, upnuté do opěrného prvku betonové silniční obruby 100/250/1000 se základní podsádkou +2 cm.

Konstrukce vjezdů:

Konstrukce vjezdů (konstrukce C) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 a je následující:

Skladba povrchu vjezdů – KONSTRUKCE C:

Zámková dlažba		tl. 80 mm
Kladelcí lože DDK 4-8		tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 200-210 mm
Celkem		tl. 320-330 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláň je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$.

E.5) Parkovací stáníProstorové provedení:

Ve staničení 0,037 km – 0,100 km jsou navržena podélná parkovací stání v šířce 2,0 m a délky 6,75 m. Celkem je zde navrženo 5 stání. Základní příčný sklon stání vychází z navrhovaného příčného sklonu průběžné vozovky. Ve staničení 0,283 km a 0,325 km jsou navržena kolmá parkovací stání základního rozměru 2,5 m x 4,5 m, celkem je navrženo 5 parkovacích stání vč. jednoho vyhrazeného.

Technické provedení:

Povrch nových zpevněných ploch stání bude ze zámkové dlažby (80/100/200), barvy červené, upnuté do opěrných prvků betonové silniční obruby 100/250/1000, betonového vodícího proužku 80/250/500 a do betonové chodníkové obruby 80/250/1000.

Konstrukce stání:

Konstrukce stání (konstrukce C) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 a je následující:

Skladba povrchu stání – KONSTRUKCE C:

Zámková dlažba		tl. 80 mm
Kladecí lože DDK 4-8		tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 200-210 mm
Celkem		tl. 320-330 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$.

E.6) Pojezdová plochaProstorové provedení:

Pojezdová plocha je navržena v místech pro vyhýbání se vozidel a v místě předpokládaného pojezdu. Stavební řešení těchto ploch spočívá především v maximální možné míře rozšíření pojížděné plochy.

Technické provedení:

Povrch pojezdové plochy bude ze zámkové dlažby (80/100/200), barvy přírodní, upnuté do opěrných prvků betonové silniční obruby 100/250/1000 a do betonové chodníkové obruby 80/250/1000.

Konstrukce pojezdové plochy:

Konstrukce pojezdové plochy (konstrukce C) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 a je následující:

Skladba povrchu vjezdů – KONSTRUKCE C:

Zámková dlažba		tl. 80 mm
Kladecí lože DDK 4-8		tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 200-230 mm
Celkem		tl. 320-350 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$.

E.7) Nájezdová rampaProstorové provedení:

Nájezdová rampa je navržena v místě vjezdu do obytné zóny ve staničení 0,245 km.

Technické provedení:

Povrch nájezdové rampy bude ze žulové dlažby (120/120/120) uložené do betonového lože upnuté do betonové silniční obruby 100/250/1000 uložené do betonového lože s boční opěrou. V místě vjezdu do obytné zóny bude v místě rampy proveden varovný pás šířky 0,4 m a na chodníku signální pás šířky 0,8 m ze zámkové dlažby pro nevidomé červené barvy.

Konstrukce nájezdové rampy:

Konstrukce nájezdové rampy je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 v úpravě na místní podmínky a je následující:

Skladba povrchu nájezdové rampy:

Žulová dlažba		tl. 120 mm
Betonové lože		tl. 40 mm
Beton		tl. 150 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 150 mm
Celkem		tl. 460 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{def,2} = 80$ MPa.
Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláň je $E_{def,2} = 45$ MPa.

E.8) Opěrné prvky

Podél parcely 822/59 bude nový chodník podél stávajícího oplocení uchycen do opěrné stěny z důvodu konfigurace stávajícího terénu. Opěrná stěna bude provedena z betonových prefabrikátu tvaru „L“, opěrný dílec 99/30/55 (500/550/990) uložený do betonového lože.

Podrobné stavebně technické řešení bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace.

E.9) Doporučené materiály

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. investorem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce, barevné provedení). Nutnou podmínkou je zachování shodné kvality (doložené certifikáty), rozměrů a barevných kontrastů.

Základní upínací prvky jsou zvoleny:

- betonová silniční obruba rozměru 100/250/1000
- betonová chodníková obruba rozměru 80/250/1000
- betonová obruba rozměru 50/250/1000
- betonový vodící proužek rozměru 80/250/500
- betonový opěrný dílec 99/30/55 (500/550/990)

Zámková dlažba na zhotovení chodníkových ploch je navržena rozměru 60/100/200 barvy přírodní. Zámková dlažba v prostoru vjezdů je navržena rozměru 80/100/200 barvy přírodní. Zámková dlažba v prostoru stání je navržena 80/100/200 barvy červené.

Na zhotovení varovných a signálních pásů je navržena reliéfní dlažba rozměru 60/100/200 pro nevidomé červené barvy (ve vjezdech 80/100/200). Nájezdová rampa bude provedena ze žulové kostky drobné (120/120/120) šedomodré.

E.10) Příprava území

Před zahájením pracovní činnosti bude oficiální zahájení stavby neprodleně oznámeno jednotlivým správcům sítí, dle požadavků v jednotlivých vyjádřeních. Veškeré inženýrské sítě budou před zahájením stavby vytyčeny a tato trasa bude po celou dobu stavby zřetelně udržována.

Výkopové práce v místě inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně, bez použití mechanizace.

F REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ**F.1) Odvodnění zpevněných ploch**

Povrch rekonstruovaných a nových chodníků bude odvodněn základním příčným sklonem 2,0 % na vozovku. Srážková voda z vozovky bude posléze parametry příčného a podélného sklonu svedena:

- Ve staničení 0,000 km do 0,110 km bude vozovka odvodněna jednostranným příčným sklonem přes krajnici do zeleně vně komunikace, kde se bude srážková voda přirozeně zasakovat, stávající způsob odvodnění.
- Ve staničení 0,110 km do 0,243 km bude vozovka odvodněna jednostranným příčným sklonem do nového podélného žlabu s krycím roštem uloženým podél silniční obruby. Tento způsob odvodnění je jediný možný z důvodu velmi malého podélného sklonu stávající

komunikace cca 0,1%. Odvodňovací žlab je navržen z polymerbetonu (185/210-310/1000) s vnitřním podélným spádem 0,5% a s litinovým krycím roštem pro zatížení D400. Součástí odvodňovacího žlabu bude 6 žlabových vpustí (185/610/500). Ve staničení 0,120 km a 0,244 km budou osazeny nové uliční vpusti. Uliční vpusti a žlabové vpusti budou napojeny pomocí nové plastové přípojky, korugovaným potrubím DN150 SN12, do stávajících šachet dešťové kanalizace pomocí navrtávky.

- III. Ve staničení 0,243 km do 0,395 48 km bude vozovka odvodněna jednostranným příčným sklonem do 4 nových uličních vpustí. Uliční vpusti budou napojeny pomocí nové plastové přípojky, korugovaným potrubím DN150 SN12, do stávajících šachet dešťové kanalizace pomocí navrtávky.

Všechny uliční vpusti v lokalitě jsou navrženy s třídou dopravního zatížení D400. Montáž vpustí bude provedena přesně dle montážního postupu zvoleného výrobce.

Výkop v šířce cca 1,0 m po realizaci přípojky uliční vpusti bude zasypán zeminou vhodnou do násypu a hutněn po vrstvách max. 0,3 m vysokých na $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$. Ve svrchní části poté bude doplněno kompletní souvrství vozovky dle následující skladby:

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1-N-1-V-PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D1 a je následující:

Asfaltobeton	ACO11	tl. 40 mm
Spojovací postřik		0,4 kg/m ²
Obalované kamenivo	ACP16+	tl. 60 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	tl. 150 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 200 mm
Celkem		tl. 450 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy z mechanicky zpevněného kameniva je $E_{\text{def},2} = 130 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$.

F.2) Odvodnění zemní pláně

V místě rekonstrukce krytu vozovky bude odvodnění zemní pláně zachováno stávající. V místě rekonstrukce celé konstrukce komunikace bude vytvořen podélný trativod DN160 (se zaústěním do uličních vpustí), který bude uložen na štěrkopískové lože a obsypán štěrkem kulatozrné frakce 16/32 se zabalením do separační geotextilie. V místě nových zpevněných ploch (zpravidla chodníků) bude zemní pláň provedena v základním 3,0% sklonu.

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

Dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhlášce 30/2001 Sb. (247/2010 Sb.).

Svislé dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace nového svislého dopravního značení dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

- 1x **IP26a** Obytná zóna
- 1x **IP26b** Konec obytné zóny
- 1x **IP12 + 01**, typ 1 Vyhrazené parkoviště

Vodorovné dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu nepředpokládá nástřik nového VDZ.

- Oddělení jednotlivých parkovacích stání bude provedeno řádkou kostky jiné barvy.

H ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Pro provádění stavby budou dodrženy následující podmínky:

- Stavba bude prováděna v souladu s platnými technickými normami ČSN, jejich změnami, technickými podmínkami (TP), platnými zákony a vyhláškami.
- Při realizaci je nutno zohlednit stanoviska dotčených orgánů státní správy a správců sítí, viz příloha F - Doklady.
- Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména vyhl. č. 363/2005 Sb. O bezpečnosti práce a technické zařízení při stavebních pracích a všechny předpisy s tím související.
- Stavební práce zasáhnou do hloubky maximálně 0,45 m pod úroveň stávající vozovky. Při provádění výkopových prací v pásmu technologického vedení nebude použito strojní techniky.
- Zákres inženýrských sítí je orientační, dle podkladů jednotlivých správců. Před započatím stavby je nutné polohy veškerých sítí vytyčit příslušnými správci a po celou dobu stavby udržovat. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace a za dodržení dalších podmínek správce.
- Pokud by došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízení.
- Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší než 3 m.
- Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu.
- Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.
- Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.
- Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrrou.
- Vyrobený beton je nutné podle možnosti ihned uložit – zejména v horkých letních měsících – aby bylo zabráněno rychlému vysychání čerstvého betonu. Před započatím betonování je nutné se přesvědčit, že místo pokládky betonu je čisté, případné bednění dostatečně pevné i těsné (jakmile je beton uložený do bednění, je třeba dbát na správné zhutnění, a to buď ručně, nebo pomocí vibrátorů). Nezbytná je ochrana betonu před slunečním zářením, silným větrem nebo prudkým deštěm, což lze provést pomocí plachet, textilie či fólie. Správným ošetřováním zatvrdnutého betonu vodou, zvýšíme jeho trvanlivost.
- Technologická lhůta vyzrání (vytvrzení) betonu je 28 dní, během které nesmí být veškerá konstrukce vystavena jakémukoliv namáhání vzniklému např. průjezdem vozidel či manipulační technikou stavby. V opačném případě se riskuje brzké porušení konstrukce a ztráta stability díla.
- Veškeré ložné spáry stávající vozovky budou před položením nové vrstvy asfaltu ošetřeny spojovacím postřikem. Veškeré styčné spáry, které jsou namáhány vnějším prostředím, budou certifikovaně zality trvale pružnou zálivkou, ošetřeny živičnou emulzí a zasypány křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové konstrukce.
- Napojení nových asfaltových krytů vozovek a stávajících, bude provedeno „zazubením“ vrstev v předepsané šířce a tloušťce dle tloušťky navrhovaných vrstev.
- Sejmutí ornice bude provedeno podle skutečné potřeby v okamžiku provádění stavby.
- Vzniklé plochy vhodné pro výsadbu a výsev trávníku, budou urovňány a ohumusovány kvalitní zeminou v tloušťce 100 mm.
- Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.
- Napojení obrub bude provedeno seříznutím obou konců obrub pod patřičným úhlem.

Projektová dokumentace byla v průběhu zpracování projednána se zástupci objednatele, všechny připomínky a požadavky byly zapracovány do dokumentace. Projektovou dokumentaci vypracovaly oprávněné osoby, tj. projektant s potřebnou autorizací.

I VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavba není vázána na žádné technologické vybavení.

J PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Pro stavbu nebylo nutné provádět žádné výpočty.

K ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE A POHYBU

Vzhledem k rozsahu rekonstrukce není náhradní obchodní trasa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace technicky možná. Pohyb těchto osob po dobu stavby se v okolí staveniště předpokládá pouze v doprovodu druhé osoby.

L ZÁVĚR

Tato projektová dokumentace slouží pouze pro stavební povolení, pro výběr zhotovitele a jako podklad pro zpracování dalšího stupně projektové dokumentace. Neslouží pro realizaci stavby.

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru.

V Roudnici nad Labem

Ing. Josef Filip, Ph.D.
Ing. Milan Tesař