

GENERÁLNÍ PROJEKTANT

PČDP s.r.o.
TRSTĚNICKÁ 532
570 01 LITOMÝŠL

IČO: 08905738
ID SCHRÁNKY: 9yypxpx
PCDP.PROJEKCE@GMAIL.COM

ZPRACOVATEL SO



VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BPV
SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
AUTORIZAČNÍ RAZÍTKO

**STAVEBNÍ OBJEKT
SO 101**

VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT
Ing. MICHAL STŘEŠTÍK	Ing. MARTIN DLABÁČ	Ing. MICHAL STŘEŠTÍK
TRAŤOVÝ ÚSEK		ČESKÁ TŘEBOVÁ
OBJEDNATEL		MĚSTO ČESKÁ TŘEBOVÁ
AKCE		
ČESKÁ TŘEBOVÁ - ZMĚNA USPOŘÁDÁNÍ HLAVNÍHO DOPRAVNÍHO PROSTORU NA MÍSTNÍ KOMUNIKACI, SÍDLIŠTĚ TRÁVNÍK		
PŘÍLOHA		
TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 101		

FORMÁT	A4	
DATUM	04/2023	
Č. ZAKÁZKY	04/2021	
STUPEŇ	PDPS	ČÍSLO KOPIE
MĚŘÍTKO		
PŘÍLOHA Č.		
	D.1	

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
Údaje o stavbě	3
Údaje o stavebníkovi	4
Údaje o zpracovateli dokumentace	4
2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS	5
VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ UŽITÍ V DOKUMENTACI... 5	5
3. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	6
4. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	6
OBNOVA ASFALTOVÉHO KRYTU	6
PLOCHA PARKOVACÍHO STÁNÍ	7
Rozšíření parkovacího stání + obratiště	7
Plocha chodníku	7
PODKLADNÍ VRSTVA	9
Ochranná vrstva	10
Obrubníky	11
5. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ A OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	11
Ochrana inženýrských sítí	11
6. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	12
Vodorovné dopravní značení	12
7. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY	13
8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	14
9. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	14
10. PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	15

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Česká Třebová – změna uspořádání hlavního dopravního prostoru na místní komunikaci, sídliště Trávník
Kraj:	Pardubický
Okres:	Ústí nad Orlicí
Obec:	Česká Třebová [5280031]
Katastrální území:	Česká Třebová [621757]
Dotčené pozemky:	Město Česká Třebová 222/1; 222/3; 222/4; 222/6; 222/11; 222/12; 3383/17; st. 3489; st. 3490; st. 3491;

ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Město Česká Třebová

Staré náměstí 78

Česká Třebová 560 02

epodatelna@ceska-trebova.cz

+420 465 500 115

IČO: 00278653

Kontaktní osoba:

Ing. Pavel Bartas – vedoucí odboru rozvoje města a investic

ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Obchodní firma

PČDP s.r.o.

IČO: 088905738

Trstěnická 532

Litomyšl 570 01

pcdp.projekce@gmail.com

Hlavní projektant

Ing. Michal Střeštík, DiS.

ČKAIT 1006881 dopravní stavby

+420 736 509 792

michal.strestik@pcdp.cz

Projektant jednotlivých částí dokumentace

Ing. Michal Střeštk, DiS.

+420 736 509 792

michal.strestik@pcdp.cz

Projektant dokladové části

Ing. Michal Střeštk, DiS.

+420 736 509 792

michal.strestik@pcdp.cz

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Projektová dokumentace SO 101 řeší modernizaci stávajícího uličního prostoru MK obslužné na ul. Trávník. Komunikace je ve stávajícím stavu využívána pro odstavování vozidel, vozidla nejsou regulována a celková poptávka po parkovacích místech v lokalitě není uspokojena. Kryt chodníku i komunikace je značně zdegradovaný, rovinatost povrchu není dle normových parametrů, na asf. Krytu se projevují poruchy, zejména v podobě trhlin.

Místní komunikace je MK III. Třídy dle ČSN 736110, MO 3.00/20 p, ch. Šíře hlavního dopravního prostoru je 3.00m, přilehlý parkovací pruh je navržen pro šikmé parkování vozidel pod úhlem 45°, parkovací pruh nabídne celkem 12 parkovacích míst, z toho jedno vozidlo je určeno pro osoby s omezenou schopností pohybu. K tomuto parkovacímu místu je z chodníku zřízena snížená obruba pro zajištění bezbariérového přístupu na navrhovaný chodník. Parkovací stání má šířku 3,80m, délku 4,30m. Příčný sklon jsou 2.00 %, Podélný sklon v souladu s podélným profilem viz. D.3 Podrobný podélný profil.

Místní komunikace je na konci vybavena sjezdem na místo ležící mimo PK, tento sjezd je svými půdorysnými rozměry vhodný i jako obratiště pro osobní vozidla, který vozidla nemusí využívat, jelikož délka slepé části MK je kratší, než 50m a nemusí tím pádem být vybavena obratištěm. Průjezd návrhu ověřen vlečnými křivkami návrhových vozidel.

Stávající chodník byl pro potřeby dané lokality zbytečně široký, na úkor parkovacích míst byl chodník zúžen na širší pochozí plochy 2,15m. Je tedy splněna podmínka obousměrného provozu chodců s bezpečnostním odstupem od parkujících vozidel š. 0,50m. vnější hrana chodníku téměř kopíruje stávající hranu chodníku stávajícího.

Odvodnění komunikace je řešeno dle stávajícího stavu, primárně je dešťová voda sváděna příčným a podélným sklonem do uličních vpustí, které jsou stávající, jsou pouze směrově upraveny, aby vyhovovaly novému uspořádání komunikace. Sekundární odvodnění parkovacích ploch je realizováno přes vsakovací dlažbu, kde je umožněno dešťové vodě vsakovat do nižších konstrukčních a pedologických vrstev v daném okolí. Podmínka využití vsaku dešťové vody je tedy díky volbě materiálu splněna.

Ve stávajícím stavu je propojení Severo – východního parkoviště s bytovými domy č.p. 1995 – 1997 pomocí schodiště. Návrh rozděluje schodiště na chodník o sklonu 8,31%, po levé straně ve směru staničení je navrženo schodiště široké 1.00 m. Délka schodnice je 550 mm, převýšení 50 mm. Toto schodiště je poměrně dosti mírné a není dle norem nezbytně nutné. Požadavek schodiště byl zpracován na připomínky bytového družstva zastoupeným panem Ing. Chudým. Schodiště s chodníkem jsou vybaveny po obou stranách zábradlím výšky 900 mm.

VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ UŽITÍ V DOKUMENTACI

Rekognoskace terénu provedena 21.1.2022

Situační vedení jednotlivých druhů technické infrastruktury.

Digitální mapa zájmového území

Připomínky předsedy SVJ Ing. Tichý

Geodetické doměření dané lokality

Digitální katastrální mapa katastrálního území Česká Třebová

Dopravní Studie JDR .s.r.o.

Geologie patrná z geologického vývrtu v blízkosti stavby

Podkladem pro zpracování dokumentace jsou příslušné zákony, vyhlášky, technické normy a technické předpisy :

- Vyhláška č. 146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- ČSN 73 6101* Projektování silnic a dálnic vč. Změny Z1
- ČSN 73 6110* Projektování místních komunikací vč. Změny Z1
- ČSN 73 6102* ed. 2 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů včetně příslušných prováděcích vyhlášek v platném znění
- Vyhláška 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška č. 268/2009Sb. o technických požadavcích na stavby

TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

3. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Projektová dokumentace komunikace je jedno objektová a nejsou zde vazby na další SO projektu. Místní komunikace navazuje na stávající dopravní infrastrukturu, přesněji chodník na ul. Trávník a Václavskou. Díky stavebním úpravám dojde k bezbariérovému propojení těchto ulic.

4. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

OBNOVA ASFALTOVÉHO KRYTU

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřik	SP		ČSN 73 6121
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřik	SP		ČSN 73 6121

Celkem	100 mm
---------------	---------------

PLOCHA PARKOVACÍHO STÁNÍ

Zatravnovací dlažba čtvercová s distančníky	DL	80 mm	ČSN 73 6121
Lože pod dlažbu fr. 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6121
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	200 mm	
Štěrkodrt' $\text{A } 0/63$	ŠD_A	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 520 mm	

ROZŠÍŘENÍ PARKOVACÍHO STÁNÍ + OBRATIŠTĚ

Asfaltový beton pro obrušnou vrstvu	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřík	SP		ČSN 73 6121
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřík	SP		ČSN 73 6121
Cementová stabilizace SC	SC_{8/10}	120 mm	
Štěrkodrt' $\text{ŠD}_A 0/63$	ŠD_A	min. 200 mm	ČSN 736126-1
		min. 420 mm	

PLOCHA CHODNÍKU

Dlažba šedá tvar Parketa	DL	60 mm	ČSN 73 6121
Lože pod dlažbu fr. 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6121
Štěrkodrt' $\text{A } 0/63$	ŠD_A	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 250 mm	

OBRUSNÁ VRSTVA

Pro obrušnou vrstvu bude použito:

ACO 11 +; 40 mm; ČSN EN 13108-1; ČSN 736121

Směs bude plynule rozprostírána finišerem, ruční rozprostírání směsi je nutno omezit na minimum s tím, že plocha musí být pečlivě upravena hrably a případné segregované části musí být z pokládané vrstvy odstraněny.

Napojení na stávající vozovku bude provedeno odfrézováním v tloušťce 40 mm na délku min. 500 mm (doporučeno 1000 mm). Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postříkem 0.20 kg/m² a styčná spára bude proříznuta a zalita asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Spojovací postřík 0.20 kg/m² bude na ložnou vrstvu nanesen v předstihu, aby bylo zajištěno vyštěpení emulze. Těsně před pokládkou bude spojovací postřík klopen vodou, aby nedocházelo k lepení asfaltu na kola vozidel. Spojovací postřík nebude podrcován.

Technická zpráva – SO 101

Přechod nových a stávajících živičných ploch musí být zhotoven jako plynulý s převýšením 0.000 m. Musí být zajištěn plynulý přejezd v rychlosti 50 km/hod – je nutné se vyvarovat prudkých napojení starého a nového krytu ve výškovém vedení. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styk stávající a nové vozovky.

Asfaltové pojivo bude nemodifikované z asfaltu penetrace 50/70.

DLAŽBA ZATRAVNŮVACÍ, ZÁMKOVÁ

DL; 60; 80 mm; ČSN 73 6131

Dlažba použitá pro zpevněnou plochu musí být zdravá, bez viditelného navětrání a bez stop chemického nebo mechanického poškození. Při pokládce dlažby je nutno dodržovat požadavky příslušných norem a předpisů a zároveň dodržovat platných technických postupů výrobce.

. Podél okrajů (poklopů atd.) se prvky upraví řezáním nebo sekáním do příslušného tvaru. Dobetonování ploch se nesmí provádět. Spáry budou po položení vyplněny frakcí mm. Před vyplněním spár musí být zajištěn suchý povrch krytu i spárovacího materiálu. Vyplnění pískem bude probíhat v etapách s časovými odstupy.

Nevyhovující dlažební prvky (poškozené, lišící se barvou a strukturou) je třeba ihned vyměnit, propadlé prvky je třeba vyjmout. Po dohutnění musí mít dlažba rovný povrch a předepsaný sklon.

Typ navrhované zatravněvací dlažby je dlažební kostka čtvercová 200 x 200 x 80 mm s distančníky – parkoviště.

Typ navrhované dlažby v místě chodníku je dlažební kostka tvar obdélník, parketa 200 x 100 x 60 mm – chodník + schodiště.

LOŽNÁ VRSTVA

Pro ložnou vrstvu bude použito:

ACL 16 +; 60 mm; ČSN EN 13108-1; ČSN 736121

Směs bude plynule rozprostírána finišerem, ruční rozprostírání směsi je nutno omezit na minimum s tím, že plocha musí být pečlivě upravena hrably a případné segregované části musí být z pokládané vrstvy odstraněny.

Spojovací postřík 0.30 kg/m² bude na podkladní vrstvu nanesen v předstihu, aby bylo zajištěno vyštěpení emulze. Těsně před pokládkou bude spojovací postřík klopen vodou, aby nedocházelo k lepení asfaltu na kola vozidel. Spojovací postřík nebude podrcován.

Před pokládkou musí být povrch dokonale očištěn od uvolněného materiálu, prachu a nečistot.

Minimální teplota při pokládce nesmí klesnout pod +3 °C Zároveň nesmí rychlost větru přesáhnout 7.5 m/s.

Asfaltové pojivo bude nemodifikované z asfaltu penetrace 50/70.

LOŽE POD DLAŽBU

L; drt' 4/8; 40 mm; ČSN 73 6131

Ložní vrstva bude z drceného kameniva frakce 4 – 8 mm v tloušťce min. 40 mm. Není vhodné použití frakce s velkým obsahem prachových částic. Lože bude před pokládkou dlažby navýšeno o 3 mm – 5 mm oproti projektu, jelikož konečným hutněním dlažby dojde k poklesu vrstvy.

Dlažba bude pokládána na ložní vrstvu tak, aby byla šířka spár mezi dlažebními prvky v rozmezí max. 2 mm – 5 mm.

Minimální modul přetvárnosti $E_{DEF 2}$ pod drtí v místě chodníku je 45 MPa

Minimální modul přetvárnosti $E_{DEF 2}$ pod drtí v místě parkoviště je 105 MPa

PODKLADNÍ VRSTVA

SC C_{8/10}; 120 mm; ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1

Optimální teplota ovzduší pro pokládku je v rozmezí +5 °C - +25 °C. Pokud teplota klesne pod 0 °C nebo stoupne nad 30 °C, je třeba provést zvláštní opatření. Zpracovávání směsi se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti.

Směs musí být vyrobena a dodána tak, aby její vlhkost při pokládce splňovala požadavky dle ČSN EN 14227-1.

Během dopravy z míchacího centra a při manipulaci směsí nesmí dojít k jejímu znečištění, segregaci a takové změně vlhkosti, při které by směs nebylo možno zhutnit na požadovanou míru zhutnění. Doprava směsi a její zpracování musí být ukončena do uplynutí doby zpracovatelnosti, aby nebylo narušeno tuhnutí.

Při pokládce je nutno počítat s nadvýšením tak, aby vrstva po zhutnění odpovídala projektové výšce. Nadvýšení a způsob hutnění se musí předem ověřit. Okraje podkladní vrstvy musí být zkoseny v předepsaném sklonu a urovnaný tak, aby nevytvářely zvýšené hrázky.

Hutnění je ideální provádět vibračním tandemovým válcem s oběma hladkými běhouny. Při práci těchto malých rozměrů a v blízkosti šachet a obrubníků lze použít jinou vhodnou drobnou mechanizaci (vibrační desky, vibrační pěchy a ruční válce).

V případě poškození, musí být místo opraveno doplněním stejného materiálu, ze kterého je vrstva vyrobena a následně zhutněno a urovnané. Vrstva musí být min. 7 dní udržována vlhká a nesmí být zbytečně pojižděna.

Po 7 dnech je doporučeno vrstvu přejet vibračním válcem na nejnižší vibrace a vytvořit ve vrstvě ze směsi stmelené cementem mikrotrhliny. Toto opatření zamezí vytváření velkých trhlin, které by se postupem času prokopírovaly do vyšších vrstev vozovky.

Minimální modul přetvárnosti $E_{DEF 2}$ pod vrstvou SC je 65 MPa

MZK 200 mm; ČSN 73 6126

Před pokládkou musí být ověřena míra zhutnění a modul přetvárnosti podloží, které musí splňovat požadavky dle ČSN 73 6126-1.

Pokládka se neprovádí při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0 °C.

Při dopravě a manipulaci nesmí dojít ke znečištění a segregaci. Při namíchání směsi je zapotřebí směs bezprostředně položit, aby došlo k hutnění při ideální vlhkosti kameniva.

Hutnění je ideální provádět vibračním tandemovým válcem s oběma hladkými běhouny. Při práci těchto malých rozměrů a v blízkosti šachet a obrubníků lze použít jinou vhodnou mechanizaci, nebo pokládat ručně (vibrační desky, vibrační pěchy a ruční válce). Vrstva musí být provedena tak, aby byly dodrženy předepsané parametry celé konstrukční vrstvy a aby její vlastnosti byly co nejrovnoměrnější.

Při pokládce je nutno počítat s nadvýšením tak, aby vrstva po zhutnění odpovídala projektové výšce. Nadvýšení a způsob hutnění se musí předem ověřit.

Po rozprostření a urovnání povrchu je nutno začít ihned s jejím zhutněním.

V případě poškození, musí být místo opraveno doplněním stejného materiálu, ze kterého je vrstva vyrobena a následně zhutněno a urovnáno.

Minimální modul přetvárnosti $E_{DEF 2}$ pod vrstvou MZK je 65 MPa

OCHRANNÁ VRSTVA

ŠD_A 0/63 ; 150 mm; 250 mm, ČSN 73 6126-1

Před pokládkou musí být ověřena míra zhutnění a modul přetvárnosti podloží, které musí splňovat požadavky dle ČSN 73 6126-1.

Pokládka se neprovádí při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0 °C.

Při dopravě a manipulaci nesmí dojít ke znečištění a segregaci.

Hutnění je ideální provádět vibračním tandemovým válcem s oběma hladkými běhouny. Při práci těchto malých rozměrů a v blízkosti šachet a obrubníků lze použít jinou vhodnou mechanizaci, nebo pokládat ručně (vibrační desky, vibrační pěchy a ruční válce). Vrstva musí být provedena tak, aby byly dodrženy předepsané parametry celé konstrukční vrstvy a aby její vlastnosti byly co nejrovnoměrnější.

Při pokládce je nutno počítat s nadvýšením tak, aby vrstva po zhutnění odpovídala projektové výšce. Nadvýšení a způsob hutnění se musí předem ověřit.

Po rozprostření a urovnání povrchu je nutno začít ihned s jejím zhutněním.

V případě poškození, musí být místo opraveno doplněním stejného materiálu, ze kterého je vrstva vyrobena a následně zhutněno a urovnáno.

Minimální modul přetvárnosti $E_{DEF 2}$ zemní pláň je 45 MPa – místní komunikace

Minimální modul přetvárnosti $E_{DEF 2}$ zemní pláň je 30 MPa – chodník

Moduly přetvárnosti jsou stanoveny v souladu s normou ČSN 736126-1. Moduly budou ověřeny statickou zatěžovací zkouškou dle KZP zpracovaného stavitelem.

OBRUBNÍKY

Pro ohrazení parkovací plochy s místní komunikací budou použity silniční betonové obrubníky 250 x 100 x 1000 mm, v místech oddělení komunikace s chodníkem bude použit obrubník 250 (150)x150x1000 mm. Použita betonová palisáda má rozměry 400-1200 x 180x120mm. Podsádka této palisády oproti dlažbě je +7 cm. Podrobný zakres obrubníků vč. Jejich výškového převýšení je patrný ve výkresech D.4 a D.9.1.

Obrubníky a palisády budou uloženy do podkladního betonu o konstrukční tloušťce min. 100 / 150 mm. Betonové lože bude z třídy betonu C 20/25 se stupněm vlivu prostředí XF4. Osazení bude probíhat do zavlhlého betonu, na pevný, zhutněný podklad. Povrch podkladu bude dostatečně vlhký, aby neodebíral vodu z pokládaného čerstvého betonu.

Podsádka jednotlivých obrub (viz. D.9.1. Kladečské schéma obrubníků). Osazení obrubníků musí být v jedné výšce a musí na sebe plynule navazovat.

5. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ A OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE


Odvodnění komunikace je řešeno dle stávajícího stavu, primárně je dešťová voda sváděna příčným a podélným sklonem do uličních vpustí, které jsou stávající, jsou pouze směrově upraveny, aby vyhovovaly novému uspořádání komunikace. Sekundární odvodnění parkovacích ploch je realizováno přes vsakovací dlažbu, kde je umožněno dešťové vodě vsakovat do nižších konstrukčních a pedologických vrstev v daném okolí. Podmínka využití vsaku dešťové vody je tedy díky volbou materiálu splněna.

OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Žádná inženýrská síť nebude stavbou přímo dotčena. Nebude vyvolána žádná přeložka či nutnost ochrany inženýrské sítě. Krytí inženýrských sítí nebude, mimo technologických postupů frézování, odstranění dlažby a výstavby nové konstrukce vozovky a chodníku snižováno. Definitivní stav hotové obnovy asfaltového a dlážděného krytu bude lehce nadvýšen nad stávající, značně rovinatý terén.

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

Svislé dopravní značení reguluje parkovací plochy, upravuje přednosti v jízdě. Níže uvedená tabulka obsahuje výpis svislého dopravního značení na stavebním objektu.

Symbol	Označení	Název	Poznámka	počet [ks]
	IP 10a	Slepá pozemní komunikace	Umístění na jeden sloupek spolu se značením B 29	1 ks
	IP12	Vyhrazené parkování pro vozidla převážející vozidla s těžkým pohybovým omezením		1 ks
	IP11b	Parkování kolmé, nebo šikmé		1 ks
	P 6	Stůj, dej přednost v jízdě	Umístění Do 10 m od hranice křižovatky	2 ks
	P 2	Hlavní pozemní komunikace		1 ks
	B 29	Zákaz stání		1 ks

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Vodorovné značení bude instalováno V10f 1x– vyznačení parkovacích ploch pro osoby s pohybovým omezením. Oddělení jednotlivých parkovacích stání bude čarou V1a tl. 0.125 m. VDZ bude značeno pouze barvou na novou zatravnovací dlažbu, či asf. Kryt.

7. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY

Po uvedení do provozu nebude mít stavba negativní vliv na dopravu – vzhledem k uspořádání ploch a použitých materiálů dojde ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu.

Minimalizace účinků stavby na životní prostředí je zajištěna volbou materiálů šetrných k životnímu prostředí.

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

S ohledem na vliv stavby na životní prostředí během provádění stavebních prací, budou dodrženy hygienické limity hluku ze stavební činnosti dle NV o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací dle vyhlášky č. 272/2011 Sb. ze dne 24. října 2011.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. "Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů". Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečná odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Po převážnou dobu stavby bude umožněn průjezd vozidel složek integrovaného záchranného systému = bude umožněn průjezd stavbou.

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

Požární ochrana - nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Případné výstupy hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

Bezpečnost práce - během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci.

Civilní obrana - požadavky na civilní obranu nejsou.

Všeobecně:

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění

zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením. Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN 83 9061.

- V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,0 m od paty kmene stromů v souladu s příslušnými předpisy Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech a ČSN 83 9061
- Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle těchto norem bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).
- V případě reprofily příkopů budou v místech stromů prováděny práce ručně v rozsahu průmětu koruny stromu, kořeny budou ručně seříznuty hladkým řezem a ošetřeny stromovým balzámem.
- Z důvodu zachování stability stromů není možné odřezávat kořeny o průměru větším než 2 cm.

Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není u stavby tohoto charakteru provedeno – výpočtové hodnoty přebrány z tabulek platných norem.

9. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Není u stavby tohoto charakteru provedeno.

10. PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm na pochozí plochou nebo sokl s výškou neméně 100 mm. Při nedodržení průchozího prostoru se navrhne bezpečná a vzdálenostně přiměřená náhradní bezbariérová trasa.

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06. Barva zámkové dlažby varovných a signálních pásů, musí být kontrastní barvy!

Ojedinelé překážky jsou umístěné tak, aby byl vždy zachován průchod min. 0.90 m.

Varovný pás ohraničuje místa, které jsou pro osoby se zrakovým postižením trvale nebezpečné - především místa snížených obrubníků s podsádkou menší než +0.08 m. Varovné pásy mají šířku 0.40 m, povrch je z reliéfní dlažby a vizuálně kontrastní od okolí.

Přirozená vodící linie je tvořena přirozenou součástí prostředí - stěny domu, stěny plotu a obrubníku s podsádkou min. +0.07 m. Podsádky obrubníků jsou patrné z výkresu D.9.1. – vytyčovací výkres obrubníků

V Litomyšli, leden 2023

Vypracoval:

Ing. Michal Střeštík

+420 736 509 792

michal.strestik@pcdp.cz

PČDP s.r.o.

Trstěnická 532, 570 01 Litomyšl

IČO: 089 057 38