

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE JE ZPRACOVÁNA DLE PŘÍLOHY Č. 11 K VYHLÁŠCE Č. 499/2006 SB. O DOKUMENTACI STAVEB

GENERÁLNÍ PROJEKTANT

PČDP s.r.o.

IČO: 08905738

TRSTĚNICKÁ 532

ID SCHRÁNKY: 9yypxpx

570 01 LITOMYŠL

PCDP.PROJEKCE@GMAIL.COM

ZPRACOVATEL SO

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BPV

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

AUTORIZAČNÍ RAZÍTKO

STAVEBNÍ OBJEKT**SO 101 - KOMUNIKACE**

VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT
ING. MICHAL STŘEŠTÍK	ING. MICHAL STŘEŠTÍK	ING. MICHAL STŘEŠTÍK
TRAŤOVÝ ÚSEK	ČESKÁ TŘEBOVÁ	
OBJEDNATEL	MĚSTO ČESKÁ TŘEBOVÁ	

AKCE

**ČESKÁ TŘEBOVÁ - ŘEŠENÍ STATICKÉ DOPRAVY
V LOKALITĚ TRÁVNÍK - U PUCHOLTŮ**

PŘÍLOHA

TECHNICKÁ ZPRÁVA

FORMÁT	A4	
DATUM	04/2024	
Č. ZAKÁZKY	34/2023	
STUPEŇ	DÚR+DSP	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... 6	
3. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	6
4. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	7
Obnova asf. krytu:	9
Konstrukce chodníku:	9
PODKLADNÍ VRSTVA.....	10
Ochranná vrstva	11
DLAŽBA Chodníku.....	12
Lože pod dlažbu	12
Obrubníky	12
5. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ A OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	13
Ochrana inženýrských sítí	13
6. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	13
Vodorovné dopravní značení	14
7. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY	14
8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	16
9. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ.....	16
10. PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	17

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Česká Třebová – Řešení statické dopravy v lokalitě Trávník – U Pucholtů
Kraj:	Pardubický
Okres:	Ústí nad Orlicí
Obec:	Česká Třebová [5280031]
Katastrální území:	Česká Třebová [621757]
Dotčené pozemky:	Město Česká Třebová 3383/11; 222/6; 3383/66; 3383/56; 3449/18 TEZA s.r.o. 3449/23

ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI

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 Střeščík, DiS.

ČKAIT 1006881 dopravní stavby

+420 736 509 792

michal.strestik@pcdp.cz

Projektant jednotlivých částí dokumentace

Ing. Michal Střeščík, DiS.

+420 736 509 792

michal.strestik@pcdp.cz

Projektant dokladové části

Ing. Michal Střeščík, DiS.

+420 736 509 792

michal.strestik@pcdp.cz

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Projektová dokumentace SO 101 řeší rekonstrukci a úpravu dopravního prostoru na ulici Trávník, částečně na ul. Kozlovské. V dané lokalitě je dlouhodobý problém díky vývoji stupně automobilizace počet dostupných parkovacích míst pro osobní vozidla. Ve stávajícím stavu je statická doprava řešena podélným parkováním, či částečně kolmým parkováním na již nezpevněném povrchu. Toto uspořádání nevyhovuje potřebám osob s pohybovým omezením, dopravní obslužnosti daného území a v konečném důsledku ani počtu parkovacích míst. Hlavní myšlenkou navrženého technického řešení je zřízení parkovacího pásu pro šikmé / kolmé řazení tak, aby došlo k navýšení počtu parkujících vozidel. Toto řešení si vyžádá zrušení zeleného pásu mezi chodníkem a komunikací a dále zúžení chodníku na pochozí šíři 1.95 m vč. obrubníků.

Oprava krytu místní komunikace bude probíhat částečně výměnou obrusné a ložné vrstvy, v místě změny nivelety dojde k výměně konstrukčních vrstev dle PD. Jako kontrolní zkoušky pro určení výměny vrstvy budou statické zatěžovací zkoušky, určení $E_{\text{def}, 2}$ a poměr mezi $E_{\text{def}, 1}$ a $E_{\text{def}, 2}$. Při obnově krytu MK dojde k úpravě zcela nevyhovujícího křížení ul. Trávník a Kozlovské, kde bude upraven poloměr nároží tohoto křížení na 3,0m. Tento poloměr byl zvolen dle ověření průjezdu obalových křivek vozidla pro svoz odpadů, dále jeho parametry byly voleny tak, aby se zbytečně nezmenšovala zelená plocha veřejného prostranství. Tato úprava si vyžádá kácení vzrostlého stromu Javoru Jasanolistého (acer negundo), obvod kmene 101 cm. Na parcele č. 3383/56 je možné určit náhradní výsadbu. Úprava poloměru si vyžádá i přeložení lampy VO, která bude při té příležitosti vyměněna za novou lampu s novým svítidlem.

Parkování v lokalitě bude možné na 12x kolmém místě pro OA, dále 10x šikmé místo pro OA. Z celkového počtu 22 parkujících míst budou dvě místa vyhrazena pro vozidla převážející osoby s omezením v pohybu. Tato místa jsou umístěna po konzultaci osob, které budou tato místa v budoucnu užívat. Navržené rozměry parkujících míst jsou navržena dle ČSN 736056. Přejednutí mezi kolmým a šikmým stáním je volen tak, aby vycházel dopravní stín k místu pro osoby s omezením v pohybu a tím pádem aby docházelo ke komfortnějšímu užívání těchto míst.

Stávající chodník je oproti stávajícímu stavu zúžen díky zřízení parkovacího pásu. Nicméně chodník stále plní minimální šíři pochozí plochy 1,50m se značnou rezervou (45 cm), kde je počítáno s převisy vozidel z parkovacího pruhu. Poloha zadní hrany chodníku oproti stávajícímu stavu zůstává směrově neměnná, výškově se snaží co nejvíce kopírovat stávající stav dle návrhu nivelety komunikace. Pro zamezení najetí vozidel na plochu chodníku je mezi chodníkem a parkovacím pásem navržen silniční obrubník, který je převýšen + 10 cm. Součástí stavby je i zřízení plochy na nádoby na odpad o plochy dlažby 7,50 x 1,60m.

Příčný sklon místní komunikace je 2,50% a je levostranný. Parkovací pás má sklon 1.00% pravostranný. Chodník má sklon 2.00% a je levostranný. Příčné sklony a podsázky obrubníků byly voleny tak, aby návrh co nejvíce kopíroval stávající niveletu komunikace a nedocházelo tak ke změně krytí stávající technické infrastruktury. Podélný sklon komunikace je proměnný v průběhu staničení. Na začátku úseku má podélný sklon hodnotu 10,89%, nejmenší podélný sklon má hodnotu 0,21%. Z důvodu snížení podélného sklonu na tak nízkou hodnotu je v úžlabí komunikace – jízdní pás / parkovací pás navržen obrubník silniční šíře 10 cm, po kterém bude dešťová voda sváděna do uliční vpusti. Bez této obruby by mohlo dojít ke vzniku neodvodnitelných míst. Počet uličních vpustí je neměnný, mění se pouze jejich umístění tak, aby nová pozice vyhovovala nově navrženému odvodnění. Počet uličních vpustí, které budou vyměněny = 4 ks. Pro zajištění co největší možné míry vsakování dešťové vody je chodník vysvahován k zeleni sklonem 2% s tím, že přirozená vodící linie tvořená chodníkovým obrubníkem je doplněna o žulové kostky, které se vkládají mezi jednotlivé obrubníky. Tím je docílena možnost odvodu dešťové vody do zeleni podél chodníku, nikoliv do uzavřených odvodňovacích zařízení.

VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ UŽITÍ V DOKUMENTACI

Rekognoskace terénu provedena 21.6.2023

Situační vedení jednotlivých druhů technické infrastruktury.

Digitální mapa zájmového území

Digitální katastrální mapa katastrálního území Česká Třebová

Geodetické doměření stávajícího stavu terénu

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

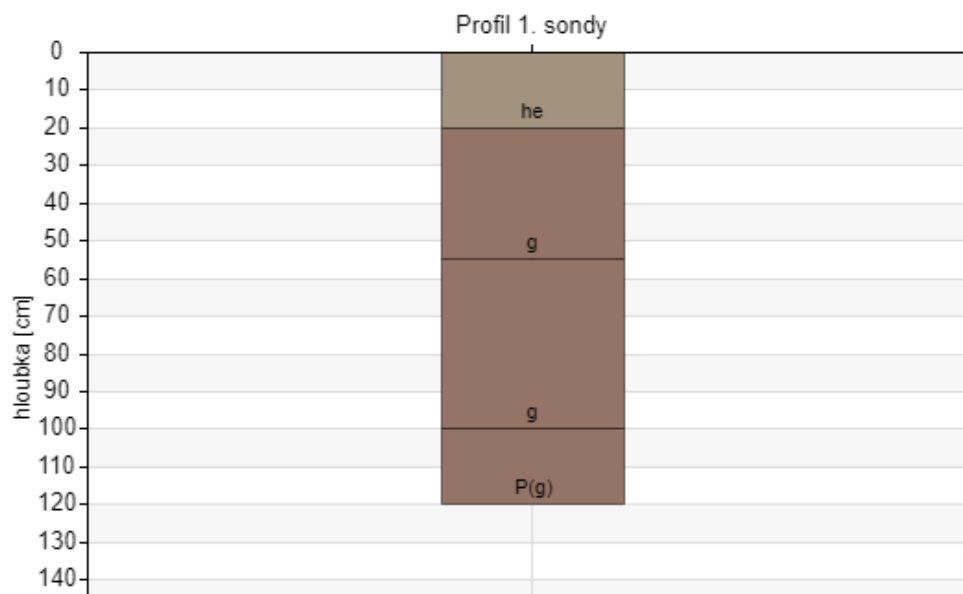
Projektová dokumentace parkovací plochy je jedno-objektová, nejsou známy vztahy navrhované změny k dalším objektům stavby.

V průběhu výstavby bude částečně omezen provoz na ul. Kozlovská, Trávník. Dopravní omezení bude v co nejmenším časovém rozsahu a bude předem předjednáno v rámci úpravy provozu na PK se stanovisky PČR a správcem místních komunikací. Průjezd IZS bude zajištěn po celou dobu výstavby.

4. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Návrh zpevněných ploch vychází z geologie zachycené v blízkosti stavby:

1. horizont	2. horizont	3. horizont	4. horizont
Popis	Sonda 1.		
Název sondy:	Z023-026		
Pořadí horizontu: 	1		
Hloubka od [cm]: 	0		
Hloubka do [cm]: 	20		
Horizont: 	he smíšený humusový horizont - eluviální horizont		
Barva: 	šedohnědá		
Struktura: 	drobtová		
Zrnitost: 	PH písčitohlinitá		
Skeletovitost: 	Š1 slabě štěrkovitá		
Novotvary: 	-		



1. horizont	2. horizont	3. horizont	4. horizont
Popis	Sonda 1.		
Název sondy:	Z023-026		
Pořadí horizontu: 	2		
Hloubka od [cm]: 	20		
Hloubka do [cm]: 	55		
Horizont: 	g ogležený horizont		
Barva: 	rezivě hnědá		
Struktura: 	bezstrukturní		
Zrnitost: 	H hlinitá		
Skeletovitost: 	Š1 slabě šterkovitá		
Novotvary: 	-,rezivě skvrny a povlaky,mramorování		

1. horizont	2. horizont	3. horizont	4. horizont
Popis	Sonda 1.		
Název sondy:	Z023-026		
Pořadí horizontu: 	3		
Hloubka od [cm]: 	55		
Hloubka do [cm]: 	100		
Horizont: 	g ogležený horizont		
Barva: 	rezivě hnědá		
Struktura: 	bezstrukturní		
Zrnitost: 	H hlinitá		
Skeletovitost: 	Š1 slabě šterkovitá		
Novotvary: 	mramorování,šedé mramorování		

1. horizont	2. horizont	3. horizont	4. horizont
Popis			Sonda 1.
Název sondy:			Z023-026
Pořadí horizontu: 			4
Hloubka od [cm]: 			100
Hloubka do [cm]: 			120
Horizont: 			P(g) substrátový horizont
Barva: 			rezivě hnědá
Struktura: 			bezstrukturní
Zrnitost: 			H hlinitá
Skeletovitost: 			Š2 středně šterkovitá
Novotvary: 			mramorování

Zájmové území se nachází v soustavě Českého masívu, kamenný až hlinito – kamenný sediment deluviální geneze, útvar kvartér, éra kenozoikum. Minerální složení pestré, kamenité, až hlinito – kamenité zrnitosti. V aktivní zóně komunikace se nachází šterkovitá hlína / písčité hlína, která je podmíněčně vhodná do aktivní zóny. Zlepšení zemní pláně není navrhováno. Dle klasifikace se jedná o typ podloží PIII. Očekávatelné CBR je 5 – 25%, očekávaná únosnost zemní pláně je 30 MPa, což je dostatečný modul pro třídu dopravního zatížení VI.

OBNOVA ASF. KRYTU:

D1-N-6-VI-PIII

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	50 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřík	SP		ČSN 73 6126
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121
Cementová stabilizace *	SC _{8/10}	120 mm	ČSN 73 6124
Šterkodrt' 0/63 *	ŠD 0/63	min. 200 mm	ČSN 73 6126
Celkem		min. 430 mm	

* Pouze v místě sanace (rozšíření vozovky a parkovací pás)

KONSTRUKCE CHODNÍKU:

D2-D-1-CH-PIII

Zámková dlažba betonová	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu fr. 4/8 mm	L	40 mm	ČSN 73 6131
Šterkodrt' 0/63	ŠD 0/63	min. 150 mm	ČSN 73 6126
Celkem		250 mm	

OBRUSNÁ VRSTVA

Pro obrusnou vrstvu bude použito:

ACO 11+ 50/70 ; 50 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 postřikem 0.20 kg/m² a styčná spára bude proříznuta a zalita asfaltovou modifikovanou zálivkou.

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

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.

LOŽNÁ VRSTVA

Pro ložnou vrstvu bude použito:

ACL 16 + 50/70; 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 postřik 0.30 kg/m² bude na podkladní vrstvu nanesen v předstihu, aby bylo zajištěno vyštěpení emulze. Těsně před pokládkou bude spojovací postřik klopen vodou, aby nedocházelo k lepení asfaltu na kola vozidel. Spojovací postřik 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.

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 ztuhnout na požadovanou míru ztuhnutí. 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 ztuhnutí 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 ztuhne a urovnaná. Vrstva musí být min. 7 dní udržována vlhká a nesmí být zbytečně pojížděna.

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 50 MPa

OCHRANNÁ VRSTVA

ŠDA 0/63 ; 150 mm / 200 mm, ČSN 73 6126-1

Před pokládkou musí být ověřena míra ztuhnutí a modul přetvárnosti podloží, které musí splňovat požadavky dle ČSN 73 6133.

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 nejrovnomernější.

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

Po rozprostření a urovnaní povrchu je nutno začít ihned s jejím ztuhnutím.

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

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

DLAŽBA CHODNÍKU

DL; 60 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 dlažby chodníku je parketa šedá 200 x 100 x 60 mm s fazetami

Typ navrhované dlažby varovného pásu je reliéfní dlažba parketa červená 200 x 100 x 60 mm s fazetami

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.

OBRUBNÍKY

Pro oddělení chodníku od vozovky, či parkovacího pásu je použitý obrubník silniční 150 x 250 x 1000 mm. Obrubník ve snížených částech chodníku, či pro oddělení parkovacího zálivu od MK je použit obrubník snížený 150 x 150 x 1000 mm. Přechody mezi jednotlivými podsázkami je realizován na délce 1.00 m. Pro oddělení chodníku od zeleně a jako přirozená vodící linie je použit obrubník 50 x 200 x 1000 mm. Oddělení parkovacího pásu a jízdního pásu je realizováno pomocí obrubníků silničního 100 x 250 x 1000 mm. Podrobný zakres obrubníků je patrný ve výkresech D.4; D.5 a D.9.1.

Obrubníky budou uloženy do podkladního betonu o konstrukční tloušťce min. 100 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

Příčný sklon místní komunikace je 2,50% a je levostranný. Parkovací pás má sklon 1.00% pravostranný. Chodník má sklon 2.00% a je levostranný. Příčné sklony a podsázky obrubníků byly voleny tak ,aby návrh co nejvíce kopíroval stávající niveletu komunikace a nedocházelo tak ke změně krytí stávající technické infrastruktury. Podélný sklon komunikace je proměnný v průběhu staničení. Na začátku úseku má podélný sklon hodnotu 10,89%, nejmenší podélný sklon má hodnotu 0,21%. Z důvodu snížení podélného sklonu na tak nízkou hodnotu je v úžlabí komunikace – jízdní pás / parkovací pás navržen obrubník silniční šíře 10 cm, po kterém bude dešťová voda sváděna do uliční vpusti. Bez této obruby by mohlo dojít ke vzniku neodvodnitelných míst. Počet uličních vpustí je neměnný, mění se pouze jejich umístění tak, aby nová pozice vyhovovala nově navrženému odvodnění. Počet uličních vpustí, které budou vyměněny = 4 ks. Pro zajištění co největší možné míry vsakování dešťové vody je chodník vysvahován k zeleni sklonem 2% s tím, že přirozená vodící linie tvořená chodníkovým obrubníkem je doplněna o žulové kostky, které se vkládají mezi jednotlivé obrubníky. Tím je docílena možnost odvodu dešťové vody do zeleni podél chodníku, nikoliv do uzavřených odvodňovacích zařízení.




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 výrazně měněno, nicméně dojde k úpravě nivelety v rádech cm.

V případě vyvolané ochrany inženýrských sítí investor preferuje ochranu sítí mechanickou ochranou (chráničky, kabelovody) nad přeložkou inž sítě.

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 12	Vyhrazené parkovací stání pro osoby s omezením pohybu	Umístění před místem určeným osobám s omezením pohybu	1 ks
	IP11b	Parkování kolmé		2 ks
	IP11a	Parkování kolmé	Vč. směrové šipky E7b	1 ks

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Vodorovné značení bude instalováno V10f 2x– vyznačení parkovacích ploch pro osoby s pohybovým omezením. Oddělení jednotlivých parkovacích stání bude čarou V1a tl. 0.125 m. Pro oddělení jízdního pásu od parkovacího pásu bude použito značení V10 d 0,50/0,50. Podrobný výkres dopravního značení viz. Výkres D.8.

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, odvázeny 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 pásnu podzemního vedení, v pásnu dálkových kabelů a v pásnu 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 reprofilyce 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.

9. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Není součástí PD

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 umístěny 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, srpen 2024

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