
	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2019-018	STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV	110-01-01	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	SO.110	KOMPLETNÍ ROZŠÍŘENÍ TŘÍDY VÁCLAVA KLEMENTA	ING. J. HAVELKA	ING. J. JIRÁK

D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ 2

1. STAVEBNÍ ČÁST 2

1.1. OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	2
1.1.1. <i>Technická zpráva</i>	2
a) Identifikační údaje objektu.....	2
Název stavby.....	2
b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	2
c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.	4
d) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů	4
Plné souvrství konstrukce pro automobilovou dopravu - KS I	4
Svrchní vrstvy konstrukce pro automobilovou dopravu - KS II	4
Konstrukce chodníků a cyklostezky – KS III	5
Konstrukce vjezdů - KS IV	5
Konstrukční vrstvy v prostoru zeleně – KS V	5
Konstrukce autobusových zastávek a přídlažeb ze žulové dlažby - KS VI	5
Konstrukce pro automobilovou dopravu na vedlejších komunikacích - KS VII	6
Konstrukce komunikace před rolnickou školou - KS VIII	6
e) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	6
f) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	7
g) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	7
Bourací práce.....	7
Zemní práce a terénní úpravy	7
Hutnění pláň.....	7
Systém kontroly míry zhutnění.....	8
Zásady pro hutnění asfaltové vrstvy.....	8
h) Vazba na případné technologické vybavení	8
i) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů.....	8
j) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientací	8

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2019-018	STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV	110-01-01	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	SO.110	KOMPLETNÍ ROZŠÍŘENÍ TŘÍDY VÁCLAVA KLEMENTA	ING. J. HAVELKA	ING. J. JIRÁK

D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

1. STAVEBNÍ ČÁST

1.1. OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

1.1.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

NÁZEV STAVBY	KOMPLETNÍ ROZŠÍŘENÍ TŘÍDY VÁCLAVA KLEMENTA
MÍSTO STAVBY	Mladá Boleslav
KRAJ	Středočeský
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	696 293 Mladá Boleslav, 669 857 Kosmonosy
PŘEDMĚT DOKUMENTACE	Komunikace

b) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem stavebního objektu SO.110 KOMUNIKACE je návrh rekonstrukce komunikací a ostatních zpevněných a nezpevněných ploch a odvodnění komunikací na třídě Václava Klementa v Mladé Boleslavi. Zájmové území zahrnuje prostor třídy Václava Klementa v Mladé Boleslavi v úseku od Bondy centra až ke křižovatce s ul. 17.listopadu. V místech křížení s ostatními ulicemi budou stavební práce probíhat i v napojovaných úsecích.


Hlavním předmětem stavby je rozšíření komunikace pro automobilovou dopravu na třídě Václava Klementa. Jedná se o zvýšení počtu jízdních pruhů. Na většině délky budou 4 jízdní pruhy, v křižovatkových úsecích pak 6 (včetně připojovacích a odbočovacích). V křižovatkách budou pro zkapacitnění vytvořeny bypassy. Podél hlavního dopravního prostoru jsou navrženy komunikace pro nemotoristickou dopravu. Součástí stavby je i úprava stávajících autobusových zastávek. Stavba je navržena z důvodu zvýšení kapacity a bezpečnosti předmětné komunikace.

Konstrukce komunikace pro automobilovou dopravu bude provedena s krytem z asfaltového betonu. Nemotoristické komunikace s krytem ze zámkové dlažby - chodníky v šedé barvě, cyklostezky (včetně smíšených) v červené. Autobusové zastávky budou provedeny v šedé žulové dlažbě.

Pojížděné komunikace budou na většině zájmového prostoru lemovány žulovými obrubami OP3 25x20cm s výškovým rozdílem 12cm. V místech méně významných komunikací bude užitá betonová silniční obruba 15x25cm s výškovým rozdílem 10cm. Nemotoristické komunikace budou od prostoru zeleně odděleny betonovými sadovými obrubami 5x25cm. V místě vodící linie s výškovým rozdílem min 6cm. V místě přelivné hrany bez výškového rozdílu. Zálivy autobusových zastávek budou od prostoru nástupišť odděleny obrubníkem s výškovým rozdílem 16cm usnadňujícím nástup cestujících.

Objekty čekáren autobusových zastávek budou jednopodlažní, ze tří stran otevřené objekty o půdorysných rozměrech 8,45 x 1,73 m. Podchodná výška činí 2,3 m. Celková výška 2,63 m. Přístřešky jsou řešeny jako lehká ocelová konstrukce z uzavřených profilů, staticky působící jako konzola. Celkem má tento přístřešek 7 konzol. Výplň zadní části a střecha z bezpečnostního skla. V zájmovém úseku rekonstruované komunikace budou nově osazeny tři přístřešky. Přístřešky budou vybaveny dešťovými svody napojenými do uličních vpustí a odtud do zasakovacích objektů.

Součástí stavebního objektu komunikace bude i úprava revizního vstupu VaK do kanalizační stoky v blízkosti šachty č.1515 ve staničení km 0,501 40. Pro rozšíření komunikace je třeba stávající vstup posunout mimo nové zpevněné plochy. Před započítáním prací bude za spolupráce s VaK MB odpojeno sdělovací vedení zaústěné do stávajícího vstupu. Dojde k odbourání stávající svislé části revizního vstupu, oddělení vodorovných a svislých konstrukcí bude provedeno celistvým řezem v tloušťce konstrukce, prodloužení jeho vodorovné části o 2,7m a vybudování nové svislé části v prostoru budoucí nezpevněné plochy. Bude se jednat

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2019-018	STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV	110-01-01	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	SO.110	KOMPLETNÍ ROZŠÍŘENÍ TŘÍDY VÁCLAVA KLEMENTA	ING. J. HAVELKA	ING. J. JIRÁK

o železobetonovou konstrukci o tloušťce stěn 0,3m z betonu min. C 35/45, XF4 XA3 CEM III, Cl 04, d_{\max} 22-S3, max. průsak 30mm dle ČSN EN 12390-8 s výztuží B 500B. Zhotovitel předloží recepturu certifikované betonárky provozovateli kanalizace k odsouhlasení. Strop nad nově budovanou vodorovnou částí vstupu bude monolitický v tl. min 0,3m, zakrytí svislé části pomocí panelů (továrních prefabrikátů s plastovou výstelkou spodního líce) s transportními kotvami. Prefabrikáty budou uloženy na vrstvu cementové malty. Krajní prefabrikát bude zhotoven s otvorem DN600 pro vstup do kanalizačního systému, otvor bude opatřen jedním kapsovým stupadlem. Do stěny pod v ose otvoru budou osazena oplastovaná kramlová stupadla s roztečí 250mm. Každý krycí panel bude opatřen 4 transportními kotvami s kulovou hlavou.

Do vnitřního líce monolitických konstrukcí bude vložena drenážní fólie. Krytí výztuže všech železobetonových konstrukcí musí být 50mm, bude zajištěno betonovými distančníky (nikoliv plastovými). Zhotovitel přizve zástupce provozovatele kanalizace ke kontrole armování před zaklopením z vnější strany konstrukce.

Odbednění svislých konstrukcí je možné nejdříve po 5 dnech od betonáže. Ošetřování betonu bude prováděno 15 dnů, bude chráněn před povětrnostními vlivy (mráz, slunce). Zhotovitel zajistí měření krytí výztuže odborně způsobilou osobou s vypracováním písemné zprávy předložené provozovateli kanalizace. Měření proběhne ve 3 vodorovných pásech po obvodu konstrukce a za přítomnosti provozovatele kanalizace.

Výkop pro úpravu vstupu je uvažován svahovaný. Rozšiřovaná část vstupu bude uložena na podkladním betonu tř. C8/10-X0 tl. 50 mm.

Pracovní spáry budou těsněny vložením těsnících pásů z PVC-P (QM systém dle DIN ISO 9001) pokládány přednostně doprostřed spáry. Spáry mezi stávající a novou konstrukcí budou utěsněny těsnícími pásy rohového průřezu kotvenými ke stávající konstrukci pomocí hmoždinek a šroubů přes ocelovou pásnici a pryžovou podložku uloženou do bobtnajícího lepícího tmelu.

Dno bude chráněno proti zemní vlhkosti pomocí asfaltového pásu uloženém na podkladním betonu. Budou použity SBS modifikované asfaltové pásy tl. 5 mm vyztužené tkaninou. Stěny a strop budou rovněž izolovány pomocí výše uvedených natavovaných asfaltových pásů. Izolace stěn bude dále chráněna netkanou geotextilií (min 300g/m²), ochrannou novou fólií a pro ochranu při provádění zásypu OSB deskami. Izolace stropu bude chráněna netkanou geotextilií (min 300g/m²) a krycím betonem C25/30 XC2 XF2 tl. 80mm. Hutnění zásypu konstrukce bude probíhat po vrstvách 200 mm, míra zhutnění bude ID = 0,9.

V blízkosti revizního vstupu bude vybudována odstavná plocha o rozměrech 10,1x2,5m s krytem ze žulové dlažby vyhrazená pro vozidla VaK označená příslušným svislým dopravním značením.


Po dokončení prací bude za spolupráce s VaK MB znovu připojeno sdělovací vedení zaústěné do upraveného vstupu prostřednictvím chráničky DN80 ve stěně vstupu.

Při realizaci úpravy revizního vstupu musí být dodrženy příložené technické podmínky vodohospodářských staveb spol. Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav a.s.

Větev A

Intravilánová komunikace:

Funkční skupina	: MS místní sběrná
Kategorie	: MS4d 20,5/50
Délka úseku	: 1,140 km
Šířka jízdního pruhu	: 3,25 m
Počet jízdních pruhů	: 4-6
Zelený pás	: 3,5 m
Šířka komunikace pro pěší	: zpravidla 2,0-2,25 m
Šířka cyklostezky	: zpravidla 3,0 m

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2019-018	STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV	110-01-01	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	SO.110	KOMPLETNÍ ROZŠÍŘENÍ TŘÍDY VÁCLAVA KLEMENTA	ING. J. HAVELKA	ING. J. JIRÁK

c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI - DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.

Bylo provedeno zaměření dané lokality v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému BpV. Zaměření sloužilo jako přímý podklad pro projektování stavebního objektu. Dále byl proveden diagnostický, inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum, který sloužil pro návrh úpravy silniční pláňe a konstrukčních souvrství.

d) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

PLNÉ SOUVRSTVÍ KONSTRUKCE PRO AUTOMOBILOVOU DOPRAVU - KS I

NÁVRHOVÉ PARAMETRY:

- třída dopravního zatížení II
- návrhová úroveň porušení D0

Stanovení dopravního zatížení dané návrhové úrovně

TNV ₁	TNV _k	TNV _{CD}	N _{CD}
2400	3500	14,5 mil.	10 mil.

KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170:

číslo kat. listu D0-N-3-II-PIII

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACo 11+ 40mm ČSN 73 6121
s modifikovaným asf. pojivem PMB 25/55-60
- spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C60 BP5 ČSN 73 6129
v množství 0,3 kg/m² zbytkového asfaltu
- asfaltový beton pro ložní vrstvy ACI 16S (asf. pojivo 50/70) 70mm ČSN 73 6121
s modifikovaným asf. pojivem PMB 25/55-60
- spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C60 BP5 ČSN 73 6129
v množství 0,3 kg/m² zbytkového asfaltu
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu ACp 16S (asf. pojivo 50/70) 60 mm ČSN 73 6121
- infiltrační postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C50 BP5 ČSN 73 6129
v množství 0,6 kg/m² zbytkového asfaltu
- směs stmelená cementem SC C 8/10 170 mm ČSN 73 6124-1
- štěrkodrt' ŠD tř.A frakce 0-63 250 mm ČSN 73 6126-1
- Konstrukce vozovky celkem 590 mm

Konstrukční skladba vozovky bude provedena na upravené a zhutněné silniční pláni.


SVRCHNÍ VRSTVY KONSTRUKCE PRO AUTOMOBILOVOU DOPRAVU - KS II

Odfrezování asfaltového souvrství -110mm (resp. - 170mm při sanaci podkladních vrstev)

Vyčištění povrchu, vizuální prohlídka

Předpokládaná sanace podkladní vrstvy cca 20-30% plochy

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACo 11+ 40mm ČSN 73 6121
s modifikovaným asf. pojivem PMB 25/55-60
- spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C60 BP5 ČSN 73 6129
v množství 0,3 kg/m² zbytkového asfaltu
- asfaltový beton pro ložní vrstvy ACI 16S (asf. pojivo 50/70) 70mm ČSN 73 6121
s modifikovaným asf. pojivem PMB 25/55-60
- spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C60 BP5 ČSN 73 6129
v množství 0,3 kg/m² zbytkového asfaltu
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu ACp 16S (asf. pojivo 50/70) 60 mm ČSN 73 6121
- spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C60 BP5

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2019-018	STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV	110-01-01	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	SO.110	KOMPLETNÍ ROZŠÍŘENÍ TŘÍDY VÁCLAVA KLEMENTA	ING. J. HAVELKA	ING. J. JIRÁK

v množství 0,4 kg/m² zbytkového asfaltu
Konstrukce vozovky celkem

110-170 mm

KONSTRUKCE CHODNÍKU A CYKLOSTEZKY - KS III

Stanovení dopravního zatížení dané návrhové úrovně

TNV ₁	TNV _k	TNV _{CD}	N _{CD}
-	-	3 tis.	1 tis.

KONSTRUKCE KRYTU CHODNÍKU DLE TP 170:

číslo kat. listu D2-D-1-CH-PIII

- zámková dlažba - DL; I; typ ÍČKO; barva šedá 60 mm ČSN 73 6131
(chodník fazetová dlažba, cyklostezka bezfazetová dlažba)
 - ložní vrstva pod dlažbu L40 DDK 2-4 30 mm
 - štěrkodrt' 0 - 63 ŠD min. tř. B 150 mm ČSN 73 6126-1
- Konstrukce krytu celkem 240 mm

KONSTRUKCE VJEZDŮ - KS IV

NÁVRHOVÉ PARAMETRY:

- návrhová dopravní rychlost 20 km/hod
- plánovaná životnost vozovky 25 let
- třída dopravního zatížení VI

Stanovení dopravního zatížení dané návrhové úrovně

TNV ₁	TNV _k	TNV _{CD}	N _{CD}
15	15	70 tis.	25 tis.

KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170:

číslo kat. listu D2-D-1-VI-PIII

- zasakovací dlažba - DLI ; I; typ KOSTKA; barva šedá 80 mm ČSN 73 6131
(na stáních pro invalidy zámková dlažba typ ÍČKO)
 - ložní vrstva DDK - 2-4 40 mm
 - štěrkodrt' 0 - 63 ŠD min. tř. B 250 mm ČSN 73 6126-1
- Konstrukce vozovky celkem 370 mm

KONSTRUKČNÍ VRSTVY V PROSTORU ZELENĚ - KS V

KONSTRUKCE KRYTU PÁSU ZELENĚ DLE DIN 18 917:

- zatravnění -
 - ornice (substrát vhodný pro zatravnění) 250 mm
 - nakypření a urovnání podorničí -50 mm
- Konstrukce krytu celkem 300 mm

KONSTRUKCE AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK A PŘÍDLAŽEB ZE ŽULOVÉ DLAŽBY - KS VI

NÁVRHOVÉ PARAMETRY:


- návrhová dopravní rychlost 20 km/hod
- plánovaná životnost vozovky 25 let
- třída dopravního zatížení IV

Stanovení dopravního zatížení dané návrhové úrovně

TNV ₁	TNV _k	TNV _{CD}	N _{CD}
440	500	2,3 mil.	0,8 mil.

KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170:

číslo kat. listu D1-D-3-IV-PII

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2019-018	STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV	110-01-01	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	SO.110	KOMPLETNÍ ROZŠÍŘENÍ TŘÍDY VÁCLAVA KLEMENTA	ING. J. HAVELKA	ING. J. JIRÁK

- žulová dlažba DL 15/17; II; řádková; barva šedá	160 mm	ČSN 73 6131
- ložní vrstva DDK - 2-4	40 mm	
- směs stmelena cementem SC 0/32; C 3/4	200 mm	ČSN 73 6124-1
- štěrkodrt' 0 - 63 ŠD min. tř. A	200 mm	ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem	600 mm	

KONSTRUKCE PRO AUTOMOBILOVOU DOPRAVU NA VEDLEJŠÍCH KOMUNIKACÍCH - KS VII

NÁVRHOVÉ PARAMETRY:

- návrhová dopravní rychlost	30 km/hod
- plánovaná životnost vozovky	25 let
- třída dopravního zatížení	III

Stanovení dopravního zatížení dané návrhové úrovně

TNV ₁	TNV _k	TNV _{CD}	N _{CD}
1200	1500	6,9 mil.	2,9 mil.

KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170:

číslo kat. listu D1-N-2-III-PIII

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACo 11+ (asf. pojivo 50/70)	40 mm	ČSN 73 6121
- spojovací postřik z emulze PSE 0,30 KG/M2		ČSN 73 6129
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACp 16+ (asf. pojivo 50/70)	60 mm	ČSN 73 6121
- spojovací postřik z emulze PSE 0,30 KG/M2		ČSN 73 6129
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACp 16+ (asf. pojivo 50/70)	70 mm	ČSN 73 6121
- infiltrační postřik PI 0,8 KG/M2		ČSN 73 6129
- štěrkodrt' ŠD tř.A frakce 0-63	150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' ŠD tř.B frakce 0-63	150 mm	ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem	540 mm	

KONSTRUKCE KOMUNIKACE PŘED ROLNICKOU ŠKOLOU - KS VIII

NÁVRHOVÉ PARAMETRY:

- návrhová dopravní rychlost	20 km/hod
- plánovaná životnost vozovky	25 let
- třída dopravního zatížení	VI

Stanovení dopravního zatížení dané návrhové úrovně

TNV ₁	TNV _k	TNV _{CD}	N _{CD}
15	15	70 tis.	25 tis.

KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170:


číslo kat. listu D2-D-1-VI-PIII

- žulová dlažba DL 8/10; II; kroužková; barva šedá	80 mm	ČSN 73 6131
- ložní vrstva DDK - 2-4	40 mm	
- štěrkodrt' 0 - 63 ŠD min. tř. B	250 mm	ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem	370 mm	

Konstrukční skladba vozovky bude provedena na upravené a zhutněné silniční pláni. Vzhledem k nepříznivému geologickému profilu je ploch navrženo zlepšení podloží cementovou stabilizací u navážek a písků a vápenocementovou stabilizací u písčitých jílu. Zlepšení podloží je navrženo u pojížděných ploch v mocnosti 400mm, u nepojížděných 300mm. Při zastížení vhodného podloží je možno po konzultaci s TDI a projektantem od jeho zlepšení upustit. Pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké bude užito betonové reliéfní dlažby tvaru cihla černé barvy.

e) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Srážkové vody z komunikací pro automobilovou dopravu budou decentralizovaně vsakovány ve

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2019-018	STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV	110-01-01	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	SO.110	KOMPLETNÍ ROZŠÍŘENÍ TŘÍDY VÁCLAVA KLEMENTA	ING. J. HAVELKA	ING. J. JIRÁK

vsakovacích objektech (zasakovací šachty a rýhy) umístěných u komunikací. Odvedení dešťových vod bez zásaku bude využito pouze v místech, kde nelze z prostorových důvodů zasakovací objekty umístit. K tomuto budou využita stávající napojení uličních vpustí - nebudou vytvářeny nové vstupy do stoky vedené pod TVK.

Zpevněné plochy komunikací pro pěší a cyklostezky budou odvodněny do přilehlé zeleně. Díky těmto úpravám dojde k významnému omezení dešťových vod odváděných do kanalizace. Podpovrchové odvodnění není vzhledem k propustnému charakteru podloží navrhováno.

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

V celém rozsahu stavby dojde k osazení nových svislých dopravních značek a provedení nového vodorovného dopravního značení. Navržené dopravní značení je patrné z výkresové části dokumentace. Zařízení světelné signalizace a telematiky jsou předměty samostatných stavebních objektů.

g) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

BOURACÍ PRÁCE

Veškeré bourací práce prováděné v blízkosti podzemních inženýrských sítí a rozvodů a kořenových systémů zeleně musí být prováděny ručně po předchozím přesném vytýčení tras sítí jejich příslušnými správci.

Při provádění bouracích a ostatních stavebních prací je bezpodmínečně nutné postupovat s mimořádnou opatrností vzhledem k množství a důležitosti stávajících podzemních inženýrských sítí a rozvodů, za současného respektování veškerých platných norem, vyhlášek a předpisů.

ZEMNÍ PRÁCE A TERÉNNÍ ÚPRAVY

Zemní práce se týkají vzhledem k rozsahu stavby celého prostoru a záboru stavby.

Před započítím zemních prací je nutné zajistit vytýčení veškerých stávajících inženýrských sítí a rozvodů jejich příslušnými správci.

Při kontrole hutnění silniční pláně se postupuje podle příslušných ustanovení ČSN 72 1006. Modul přetvárnosti konstrukční pláně vozovek se kontroluje např. zatěžovacími zkouškami. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni je $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$ u živičných vozovek s třídou zatížení I-V. a úrovní porušení Do-D1. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ u živičné vozovky s třídou zatížení VI. a úrovní porušení D1.

U dlážděných krytů s třídou dopravního zatížení IV,V. a úrovní porušení D1 je $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$ (u třídy dopravního zatížení VI. $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$). U dlážděných krytů s úrovní porušení D2 je $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$. $E_{def,2}$ je vztaženo k nejhorsímu možnému typu podloží PIII.

Zásyp rýh se zhutněním po provedených překopech pro podzemní inženýrské sítě je třeba provádět tak, aby na konstrukční pláni byla rovněž dodržena hodnota $E_{def,2}$ viz. výše.

Provedení zemních prací musí odpovídat ČSN 73 6133.

HUTNĚNÍ PLÁNĚ


Při zhutňování je nutné dodržet nejmenší hodnoty míry zhutnění dle ČSN 72 1006, tabulka 2 a 6:

V podloží násypu do 0,5 m	$D = \min. 92 \% \text{ PS}$
V konstrukční pláni v hloubce pod plání do 0,3 m v zářezu	$D = \min. 100 \% \text{ PS}$
V konstrukční pláni (povrch aktivní zóny)	$E_{def,2} = \text{viz. výše}$
Poměr modulů přetvárnosti $E_{def,2} / E_{def,1}$	$\max. 2,5$

Postupy zhutňování, četnost kontrolních zkoušek, přejímání výsledků kontroly a kritéria míry zhutnění zeminy je nutné dodržet podle příslušných ustanovení ČSN 72 1006.

Zhutňování konstrukční pláně vozovky a chodníků je nutné provádět za optimálního suchého počasí a rovněž s ohledem na velké množství stávajících podzemních inženýrských sítí a jejich vnějších znaků.

V místech po vybouraných nebo zrušených uličních vpustích, šachet, výkopů rýh pro nové rozvody apod. je třeba věnovat maximální pozornost záhozu jam a rýh se zhutněním na požadované hodnoty a provést závěrečné dohutnění silniční pláně tak, aby modul přetvárnosti byl minimálně $E_{def,2}$.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2019-018	STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV	110-01-01	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTRLOVAL:
	SO.110	KOMPLETNÍ ROZŠÍŘENÍ TŘÍDY VÁCLAVA KLEMENTA	ING. J. HAVELKA	ING. J. JIRÁK

SYSTÉM KONTROLY MÍRY ZHUTNĚNÍ

Bude proveden systém kontroly míry zhutnění dle ČSN 72 1006, bod 3.2.2.3, který bude doplněn systémem zhutnění téže normy, uvedeným pod bodem 3.2.2.4.

ZÁSADY PRO HUTNĚNÉ ASFALTOVÉ VRSTVY

Hutnění asfaltových vrstev je řešeno dle technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací, kapitola 7 hutněné asfaltové vrstvy (schváleno MD-OI č.j. 318/08-910-IPK/1., platnost od 1. května 2008), včetně souvisejících norem a předpisů.

Tato kapitola TKP obsahuje požadavky na materiály, technologické postupy, výrobu a zkoušky při provádění hutněných asfaltových vrstev při výstavbě, opravách a údržbě pozemních komunikací.

h) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavební objekt svým charakterem nemá žádné potřeby a ani spotřeby jakýchkoliv médií a neobsahuje žádná technologická vybavení.

i) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVANÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Navržená konstrukční souvrství pojižděných ploch vychází předpokládaného zatížení komunikací a katalogových listů vozovek pozemních komunikací.

j) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACI

Stavba je kompletní rekonstrukcí stávající intravilánové komunikace zachovávající všechna původní napojení jak dopravní, tak technické infrastruktury. Vybudováním stavby dojde ke zkvalitnění tras pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Budou vytvořeny umělé vodící linie navazující na přirozené vodící linie - sadová obruba přecházející úroveň komunikace pro pěší o 6cm.

Návrh respektuje vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Materiály užívané při stavebních úpravách pro nevidomé a slabozraké musí odpovídat nařízení vlády 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a z něj vyplývající Technické návody TZÚS pro materiály a zařízení užívané k realizaci bezbariérových úprav.

Obecně:

Z hlediska přístupnosti pro potřeby nevidomých a slabozrakých je nutné zajistit dostatek hmatných orientačních bodů a znaků. Zrakově postižení se pohybují podél tzv. **vodící linie**. Přirozenou vodící linií mohou být například stěny budov, zídky, podezdívky plotů, obrubníky u trávníků (výška 0,06 m). Vodící linií nikdy nesmí být obrubník u vozovky! Při přerušení přirozené vodící linie v délce více než 6 m musí být zřízena tzv. umělá vodící linie. Její materiálové řešení nesmí být zaměnitelné s jinými hmatovými prvky.

Na vodící linie navazují tzv. **signální pásy**, které upozorňují na možné změny směru. Zrakově postiženému určují nový, přesný směr chůze, např. při přecházení komunikace nebo při přístupu k místu nástupu do vozidel městské hromadné dopravy. Signální pás má šířku 0,8 - 1,0 m, délku minimálně 1,5 m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevné kontrastní dlažby s výstupky dle vyhlášky 163/2002 Sb.

Nebezpečné nebo nepřístupné prostory (styk chodníku a jízdního pásu s obrubníkem nižším než 0,08 m- přechody, místa pro přecházení, výjezdy vedené přes chodník u rodinných domků nebo ze dvorů u domovních bloků) musí být označeny tzv. **varovným pásem**. Varovný pás má šířku 0,4 m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevné kontrastní dlažby s výstupky dle vyhlášky 163/2002 Sb. Vedení a šířka signálních a varovných pásů se řídí ustanoveními vyhlášky č. 398/2009 Sb. Materiál použitý pro hmatové úpravy nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí.