



ČÍSLO REVIZE	DATUM REVIZE	POPIS REVIZE
2.		
1.		

<div>GENERÁLNÍ PROJEKTANT:</div> <div><div>PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP S.R.O. Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem tel.: 416 831 624 IČO: 28714792, DIČ: CZ28714792 HIP: Ing. Milan Tesař</div></div>		<div>OTISK RAZÍTKA:</div>
Investor: Město Mnichovo Hradiště, Masarykovo náměstí 1, 295 21 Mnichovo Hradiště		
KÚ: Mnichovo Hradiště (697575)		

Zodpovědný projektant: Ing. Josef Filip, Ph.D.		<div>ZPRACOVATEL ČÁSTI:</div> <div><div>PROJEKCE DOPRAVNÍ</div></div>
Vypracoval: Ing. Milan Tesař		

Datum: 05/2023	Číslo zakázky: 18-031-4	Formátů A4:	Stupeň: DPS
Zakázka: ULICE VÍTA NEJEDLÉHO - STAVEBNÍ ÚPRAVY ULIČNÍHO PROSTORU			Měřítka: Paré:
Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy: D.102.1

OBSAH

A	Identifikační údaje	3
B	Stručný technický popis.....	3
C	Vyhodnocení průzkumů a podkladů.....	4
D	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	4
E	Návrh zpevněných ploch	4
F	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění	14
G	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	14
H	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby	15
I	Vazba na případné technologické vybavení	16
J	Přehled provedených výpočtů.....	16
K	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami se sníženou schopností orientace a pohybu.....	16
L	Závěr	16

A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby: Ulice Víta Nejedlého – stavební úpravy uličního prostoru
Místo stavby: ul. Víta Nejedlého, silnice II/610, Mnichovo Hradiště
Katastrální území: Mnichovo Hradiště (697575)
Charakter stavby: novostavba, rekonstrukce
Stupeň dokumentace: dokumentace pro provádění stavby – dle přílohy č.6 k vyhlášce č. 146/2008 Sb. v platném znění

Stavebník / Objednatel

Objednatel PD: Město Mnichovo Hradiště
Masarykovo náměstí 1
295 21 Mnichovo Hradiště
IČO: 002 383 09

Investor: Město Mnichovo Hradiště
Masarykovo náměstí 1
295 21 Mnichovo Hradiště
IČO: 002 383 09

Zhotovitel dokumentace

Generální projektant: Projekce dopravní Filip s.r.o.
Švermova 1338
413 01 Roudnice nad Labem
IČO: 287 14 792

Dopravní část: Projekce dopravní Filip s.r.o.
(SO101, SO102) Švermova 1338
413 01 Roudnice nad Labem
IČO: 287 14 792

Autorizovaná osoba: Ing. Josef Filip, Ph.D., Kollárova 2776, 413 01 Roudnice n. L.
Autorizace číslo – 0401915 (ID00 dopr. stavby; II00 městské inženýrství)

Část elektro RYVE - PROJEKT, s.r.o.
(SO401) Masarykova 633/318
400 01 Ústí nad Labem
IČO: 059 81 999

Autorizovaná osoba: Ing. Roman Veselý, Hornická 2462/22, 400 11 Ústí nad Labem
Autorizace č. 0402286 (IT00 technologická zařízení staveb)

Architektonická část: Rehwaldt Landscape Architects
(SO801 – 803) Bautzner Straße 133
010 99 Dresden

Autorizovaná osoba: Dipl.-Ing. Till Rehwaldt, Bautzner Straße 133, 010 99 Dresden
autorizace číslo – 2553 (Architekten Kammer Sachsen)

B STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Předmětem projektu je návrh řešení optimalizace páteřní komunikace na území města Mnichovo Hradiště, silnice II/610, ul. Víta Nejedlého. Jedná se o pasáž v délce cca 700 metrů, mezi prostorem ČSPH na jihu a Masarykovým náměstím na severu. Stávající stav odpovídá pozůstatku bývalého průtahu silnice I. třídy, komunikace je značně rozlehlá, bez výraznějších prvků zklidnění dopravy a preferenčních opatření pro pěší, cyklisty apod. Záměr předkládaný touto PD řeší celou pasáž novým přístupem, jako revitalizovaný městský bulvár. Řešení v maximální možné míře respektuje předané zadání objednatele – Městský bulvár Víta Nejedlého.

Cílem projektu je především stanovení nových základních technických parametrů současné komunikace (šířkové řešení, polohy parkování, bezbariérové úpravy chodníků, autobusových zastávek, vstupů, poloh inženýrských sítí atd.) s přímou vazbou na celkovou prostorovou optimalizaci dle zadání objednatele. Ruku v ruce s tímto technickým, dopravním řešením, jde komplexní

architektonický návrh lokality, revitalizující veřejný prostor tak, aby odpovídal nejvyšším nárokům na uživatelský komfort veřejného prostoru.

Stavba se celým svým rozsahem nachází na katastrálním území: Mnichovo Hradiště (697575).

Přehled pozemků stavby je obsažen v přílohách C.2 – Katastrální situační výkres a C.5 – Výpis dotčených parcel.

GPS předmětné lokality je: 50°31'9.636"N, 14°58'23.782"E.

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:

- místní šetření (léto 2018, jaro 2020), průzkum lokality, pořízení fotodokumentace.
- městský bulvár Víta Nejedlého – Ing. Arch. Tomáš Cach, MgA. Jakub Chuchlík
- geodetické výškopisné a polohopisné zaměření – dodavatel Geodézie-LT s.r.o.
- posouzení skladby konstrukce zemního tělesa – dodavatel SQZ s.r.o. (silniční laboratoř)
- PD studie: Ulice Víta Nejedlého – stavební úpravy uličního prostoru, zpracovatel - Projekce dopravní Filip, s.r.o. a Rehwaldt Landscape Architects (10/2018)
- orientační zakres inženýrských sítí dodaných jednotlivými správci
- vytyčení inženýrských sítí pro potřeby zpracování PD a ověření polohy dané elektronickými podklady (ČEZ, CETIN, VaK MB, GasNet)
- průzkum terénu za účasti zhotovitele a objednatele PD
- fotodokumentace pořízená zhotovitelem PD
- PD DUR+DSP: Ulice Víta Nejedlého – stavební úpravy uličního prostoru, zpracovatel - Projekce dopravní Filip, s.r.o. (06/2020)
- PD změna DUR+DSP: Ulice Víta Nejedlého – stavební úpravy uličního prostoru, zpracovatel - Projekce dopravní Filip, s.r.o. (10/2022)

D VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Tato technická zpráva obsahuje souhrnně jeden základní stavební objekt:

- SO102 – Komunikace pro pěší => investor město Mnichovo Hradiště

Součástí stavby jsou dále v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb. tyto stavební objekty:

- SO101 – Vozovka => investor KSÚS Středočeského kraje
- SO401 – Veřejné osvětlení a městský rozhlas => investor město Mnichovo Hradiště
- SO801 – Sadové úpravy – ul. Víta Nejedlého => investor město Mnichovo Hradiště
- SO802 – Prostranství před domem č.p. 1298 – 1300 => investor město Mnichovo Hradiště
- SO803 – Prostor ČSA – sokolovna => investor město Mnichovo Hradiště

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 pláně 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 pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutnění asfaltové vrstvy ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108-1, nestmelené vrstvy budou provedeny dle ČSN 73 6126-1 a ČSN 73 6126-2, specifikace materiálů dle ČSN EN 13285. Vrstvy stmelené hydraulickými pojivy budou provedeny v souladu s ČSN 73 6124-1, specifikace materiálů dle

ČSN EN 14227-1. Dílčkové kryty budou provedeny v souladu s ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev, použít spojovací živичné 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.

Základem navrženého řešení je celková šířková optimalizace vozovky s cílem integrace cyklistů do HDP ve formě ochranného jízdního pruhu pro cyklisty. Zbylý prostor mezi stávajícími silničními obrubami je posléze využit pro řádné vymezení parkovacích pásů a rozšíření chodníkových ploch, ev. vegetačních pásů. Na základě dohody města Mnichovo Hradiště a správce průběžné komunikace silnice II/610 KSÚS došlo v rámci přípravy projektu k definici rozhraní objektů SO101 – Vozovka a SO102 – Komunikace pro pěší na rozhraní okrajů vozovka – parkovací pruh. Celkový koncept šířkového uspořádání vozovky posléze vychází plně z uvažovaného rozdělení průjezdního úseku na 3 pasáže:

Úsek A – staničení ZÚ, km 0,000 – 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády)

Úsek B – staničení km 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády) – 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy)

Úsek C – staničení km 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy) – KÚ, 0,754 (prostor Masarykova náměstí)

Návrh řešení úpravy prostoru komunikace vně průběžné vozovky analogicky kopíruje základní rozdělení na 3 návrhové pasáže.

Úsek A, km 0,000 – 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády)

V přidruženém prostoru je navržena kompletní rekonstrukce přilehajících ploch, zejména s ohledem na bezbariérovou úpravu stávajících chodníků. Ve vztahu k vozovce je nejprve revitalizován postranní pás se zatravněním (SO801) v šíři 1,3 – 3,0 m, do jehož prostoru došlo dle polohy inženýrských sítí k doplnění vhodné stromové výsadby. Tato se ve vztahu k poloze sítí na úseku 1x prostřídá, na začátku pasáže je navržena vlevo ve směru staničení, za ulicí Dukelská se přesouvá vpravo a to až na začátek úseku B. Přilehající souběžně vedené chodníky jsou následně také navrženy k celkové rekonstrukci v základní návrhové šířce 2,0 – 3,0 m. Návrh předpokládá sjednocení povrchů chodníků na celé délce úseku ve formě betonové dlažby.

Ve staničení km 0,180 – 0,205 dojde vlevo komunikace, ve směru staničení, k doplnění podélného parkovacího pásu před přilehajícími nemovitostmi v základní návrhové šířce 2,0 m. Na základě požadavku objednatele pak byla v prostoru staničení km 0,160 – 0,260 vytvořena nová oboustranná autobusová zastávka jako náhrada za zrušené zastávky v prostoru před zdravotním střediskem, resp. objektem sokolovny. Zastávky jsou po obou stranách provedeny v zálivu, v šířce 3,0 m s délkou nástupní hrany 19,0 m.

Úsek B, km 0,285 (křížení s ul. Čsl. armády) – 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy)

Vně průběžné vozovky na jízdní pruhy bezprostředně přiléhají nové parkovací pásy s podélným stáním, řešeným v celé délce v zálivu. Základní šířka stání je navržena 2,0 m. Tato stání reflektují stávající stav, kdy ve vazbě na zmíněné přilehající funkce je nutné zajistit vhodné zastavení vozidel v dosahu obchodů, restaurací apod., ovšem bez zásahu do požadovaných rozhledových poměrů. Původně situované autobusové zastávky v rámci parkovacích pruhů byly zrušeny a přesunuty o cca 300 metrů jižně k ulici Ivana Olbrachta.

Mezi parkovacími pruhy a přilehající zástavbou posléze dochází opět k celkové rekonstrukci chodníkových ploch. Chodníky a pochozí plochy vyplňují celý tento „zbylý“ prostor při minimální návrhové šířce 2,0 m, zpravidla pak větší. Výraznější úprava je pak navržena před prostorem místních provozoven a budovy místní sokolovny jako zvýšení celkové hodnoty veřejného prostoru před těmito budovami (SO803).

Řešený úsek posléze tvoří prakticky vstup do nejužšího městského jádra. Z tohoto důvodu došlo od křížení s ulicemi Jaselská a Kaplířova v rámci parkovacích stání a přilehajících chodníků k návrhu kamenných prvků jakožto krytů, k zvýšení celkové estetické úrovně prostoru. Nové kryty jsou uvažovány k upnutí do kamenných obrub. Vzhledem k tomu, že materiály se v místě již ve stávajícím stavu nachází, uvažuje se v maximální možné míře využití všech stávajících dlažeb a obrub. V přidruženém prostoru ve vazbě na úsek A je posléze opět navržena výsadba vhodných stromů k zajištění kontinuální stromové aleje.

Úsek C, km 0,580 (křížení s ul. Jana Švermy) – 0,754 (Masarykovo náměstí)

V důsledku úpravy šířek jízdních pruhů a mírnému posunu osy vozovky vlevo se podařilo v rámci návrhu doplnit plnohodnotný chodník za budovou Komerční banky a navazující zástavby

v minimální šíři 1,5 m. Chodník v místě v současném stavu chybí, chodci jsou nuceni k přecházení na druhou stranu vozovky. Tímto doplněním je zajištěna plnohodnotná bezbariérová pěší trasa po obou stranách vozovky v celém řešeném úseku.

Na předmětném úseku dále došlo k částečnému přesunutí cca 1/2 stávajícího podélného parkovacího pruhu zleva vozovky doprava, ve směru staničení. Důvodem přesunu bylo zejména maximální možnou měrou rozšířit pěší komunikace v důsledku návaznosti na bezprostřední městské jádro. Chodník při levé straně vozovky, vně stávajícího parkovacího pásu, vykazuje šířku pouze 1,5 m, což je značně nekomfortní. Přesunem stání vpravo, při základní návrhové šířce 2,0 m, došlo po obou stranách vozovky k vytvoření dvou přibližně srovnatelných chodníků při minimální šíři 3,0 m. Chodníky bezprostředně navazují na připravovanou rekonstrukci vlastního Masarykova náměstí.

Rozsáhlou úpravou v místě prošlo i prostranství před blokem domů č.p. 1298, 1299 a 1300 (SO802) v jehož přízemí se nachází provozovny drobných obchodů. Tento prostor je v současném stavu výrazně odstíněn vloženým pásem se zelení. Nové řešení tento prostor více integruje k průběžnému chodníku a z pohledu zeleně výrazně provzdušňuje.

E.1) Chodník

Prostorové provedení:

Stávající chodníkové plochy na řešených úsecích A, B a C podél průběžné vozovky silnice II/610 budou kompletně zrekonstruovány. Rekonstruované chodníky jsou navrženy v celé délce jako bezbariérové, v základní šířce cca 1,5 – 3,5 m (dle místa měření), základního příčného sklonu 1,0 - 2,0 %. Podélný sklon bude kopírovat niveletu podél vozovky, vedle níž jsou chodníky situovány, přičemž nikde nepřesáhne maximálních 8,33 %, ani 5,0 %.

Přehled základních navrhovaných parametrů chodníků:

Podélný sklon chodníku	v celé délce < 5,00 %
Příčný sklon chodníku	max. 2,0 %
Rampová část chodníků (sklon)	max. 12,5 %
Výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem mimo místa pro přecházení, vjezdy a přechody	8 – 12 cm
Výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem při vstupu do vozovky (přechod pro chodce)	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> . Pás je proveden ze speciální dlažby pro nevidomé s povrchovou úpravou. Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění pozdějších změn a příslušným technickým návodům TZÚS. V místech, kde bude povrch chodníku proveden z kamenné dlažby, bude varovný pás lemován hladkou přídlažbovou deskou šířky min. 25 cm k dosažení funkčního hmatového kontrastu.
Signální pás	Šířka pásu je <u>80 cm</u> . Pás je proveden ze speciální dlažby pro nevidomé s povrchovou úpravou. Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění pozdějších změn a příslušným technickým návodům TZÚS. Tam, kde signální pás požadované délky dle ČSN 73 6110/Z1 odst. 10.1.3.1.12 není v rámci přechodu nebo místa pro přecházení možné umístit, je toto místo z pohledu umístění signálního pásu posuzováno dle ČSN 73 6110/Z1 odst. 10.1.3.1.14. V místech, kde bude povrch chodníku proveden z kamenné dlažby, bude signální pás lemován hladkou přídlažbovou deskou šířky min. 25 cm k dosažení funkčního hmatového kontrastu.
Použitá vodící linie	Obruba s převýšením +6 cm, obvodové stěny budov, lokálně umělá vodící linie. V místech, kde bude povrch chodníku proveden z kamenné dlažby, bude umělá vodící linie lemována hladkou přídlažbovou deskou šířky min. 25 cm k dosažení funkčního hmatového kontrastu.

Technické provedení:

Povrch chodníkových ploch bude na úseku A a 1. polovině úseku B dlážděn z betonové dlažby, tvaru cihla, rozměru 60/100/200, barvy přírodní, s upnutím podél vozovky do betonových silničních obrub (120-150/250/1000 a 150/150/1000), mimo souběh s vozovkou do betonových parkových obrub (80/250/1000).

Signální a varovný pás v místech přechodů pro chodce a v místech vstupů do vozovky bude proveden z betonové dlažby, tvaru cihla, rozměru 60/100/200, kontrastní barvy černé, s reliéfní úpravou. K zajištění dostatečného hmatného kontrastu budou signální a varovné pásy lemovány betonovou dlažbou (200/200/60) bez sražených hran v minimální šíři 250 mm. Na zhotovení umělé vodící linie v místě betonových povrchů je navržena prefabrikovaná dlažba (200/200/60) pro nevidomé přírodní barvy.

Povrch chodníkových ploch bude na 2. polovině úseku B a C dlážděn z kamenné dlažby drobné, žulové štípané mozaiky, rozměru 4/6, s upnutím podél vozovky do kamenných silničních obrub tvaru OP3 (250/200/800-1600), ev. obrub stávajících. Mimo souběh s vozovkou posléze do kamenných obrub tvaru OP7 (120/250/800-2000). Dlažba bude kladena na vazbu s převazem.

Na zhotovení varovných a signálních pásů v místě kamenných povrchů je navržena reliéfní kamenná dlažba (200/200/60) kontrastní barvy oproti barvě průběžných chodníků, barvy světle šedé. K zajištění dostatečného hmatného a vizuálního kontrastu budou signální a varovné pásy lemovány kamennou přídlažbovou deskou hladkou (250/250/60), barvy světle šedé.

Na zhotovení umělé vodící linie v místě kamenných povrchů je navržena kamenná dlažba (397/600/60) barvy světle šedé. K zajištění dostatečného hmatného a vizuálního kontrastu bude umělá vodící linie lemována kamennou přídlažbovou deskou hladkou (250/250/60), barvy světle šedé.

Konstrukce chodníku:

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

Skladba povrchu chodníkových ploch – KONSTRUKCE E:

Betonová dlažba	DL	tl. 60 mm
Ložní vrstva DDK 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 250 mm
Celkem		tl. 350 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70$ MPa.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní plně je $E_{\text{def},2} = 30$ MPa.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budu provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní plně.

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

Skladba povrchu chodníkových ploch – KONSTRUKCE H:

Drobná kamenná dlažba 4/6, štípaná	DL	tl. 60 mm
Ložní vrstva DDK 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 250 mm
Celkem		tl. 350 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70$ MPa.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní plně je $E_{\text{def},2} = 30$ MPa.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budu provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní plně.

E.2) Chodník (drenážní)

Prostorové provedení:

Ve vybraných místech chodníků, zejména na úsecích B a C v místě souběhu se stromovou alejí (mezi průběžnou trasou a silniční obrubou) a dále pak ve vysazených chodníkových plochách v nárožích křižovatek, jsou vybrané chodníkové plochy mimo základní bezbariérovou pěší trasu navrženy jako drenážní, k zachycení části srážkové vody, aby došlo ke snížení podílu odtoku dešťové vody do kanalizace.

Technické provedení:

Povrch chodníkových ploch na úseku B a C, které jsou uvažovány jako drenážní, budou dlážděny z kamenné dlažby drobné, žulové kostky, rozměru 8/10, s upnutím podél vozovky do kamenných silničních obrub tvaru OP3 (250/200/800-1600), ev. obrub stávajících. Uvažovaná spára při pokládce dlažby bude max. 20 mm. Dlažba bude kladena na řádkovou vazbu s převazem.

Konstrukce chodníku:

Konstrukce drenážního chodníku z kamenní dlažby (konstrukce I) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 v úpravě na místní podmínky a je následující:

Skladba povrchu chodníkových ploch – KONSTRUKCE I:

Kamenná dlažba 8/10	DL	tl. 100 mm
Ložní vrstva DDK 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 250 mm
Celkem		tl. 390 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláně.

E.3) VjezdyProstorové provedení:

Rekonstrukce vjezdů je navržena v místě stávajících v rámci průběžné pěší trasy. Stavební řešení spočívá především ve vytvoření propojení mezi nemovitostí a napojením na vozovku silnice II/610. Šířkové řešení vjezdů vychází ze stávajícího uspořádání, stejně tak podélné a příčné sklon vjezdů. V místě je pak dodržena minimální šířka průchozího prostoru alespoň 0,9 m v příčném sklonu < 2,0 %.

Technické provedení:

Povrch chodníkových ploch v místě vjezdů na úseku A a 1. polovině úseku B bude dlážděn z betonové dlažby, tvaru cihla, rozměru 80/100/200, barvy přírodní s upnutím podél vozovky do betonových silničních obrub (150/150/1000, lokálně 195-300/300/600). Varovný pás v místech vjezdů bude proveden z betonové dlažby, tvaru cihla, rozměru 80/100/200, kontrastní barvy černé, s reliéfní úpravou. K zajištění dostatečného hmatného kontrastu budou signální a varovné pásy lemovány betonovou dlažbou (200/200/80) bez sražených hran, barvy přírodní, v minimální šíři 250 mm.

Povrch chodníkových ploch v místě vjezdů na 2. polovině úseku B a C bude dlážděn z kamenné dlažby, žulové kostky, rozměru 8/10, s upnutím podél vozovky do kamenných silničních obrub tvaru OP3 (250/200/800-1600), ev. obrub stávajících. Dlažba bude kladena na obloukovou vazbu s šířkou spáry max 10 mm. Varovný pás v místech vjezdů bude proveden z reliéfní kamenné dlažby (200/200/80) kontrastní barvy oproti barvě průběžných chodníků, barvy světle šedé. K zajištění dostatečného hmatného a vizuálního kontrastu budou varovné pásy lemovány kamennou přídlažbovou deskou hladkou (250/250/80), barvy světle šedé.

Na zhotovení umělé vodící linie v místě kamenných povrchů je navržena kamenná dlažba (397/600/80) barvy světle šedé. K zajištění dostatečného hmatného a vizuálního kontrastu bude umělá vodící linie lemována kamennou přídlažbovou deskou hladkou (250/250/80), barvy světle šedé.

Konstrukce vjezdů:

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

Skladba povrchu vjezdů – KONSTRUKCE F:

Betonová dlažba	DL	tl. 80 mm
Ložní vrstva DDK fr. 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 250 mm
Celkem		tl. 370 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláně.

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

Skladba povrchu vjezdů – KONSTRUKCE J:

Kamenná dlažba 8/10	DL	tl. 100 mm
Ložní vrstva DDK fr. 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 250 mm
Celkem		tl. 390 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláně.

E.4) Stání

Prostorové provedení:

Rekonstrukce povrchu parkovacích stání ve formě podélného parkovacího pásu je navržena ve stávající trase na všech řešených úsecích A, B i C a to po obou stranách komunikace.

Základní šířka stání je navržena 2,0 m v celém rozsahu stavby. Základní příčný sklon stání bude proměnný, dle místa měření v rozpětí 1,0 – 4,0 % z důvodu kopírování konfigurace stávajícího terénu. Podélný sklon bude kopírovat průběh nivelety rekonstruované vozovky.

Technické provedení:

Povrch ploch stání na úseku A a 1. polovině úseku B bude dlážděn z betonové drenážní dlažby, tvaru čtverec, rozměru 80/200/200 s 3 centimetrovými distančními nálisky, barvy přírodní s upnutím podél vozovky do betonové silniční obruby (100/250/1000). Vně pak do betonových silničních obrub (120-150/250/1000).

Povrch ploch stání na 2. polovině úseku B a C bude dlážděn z kamenné dlažby, žulové kostky, rozměru 10/12, s upnutím do kamenné kostky 16/16. Případně stávajících kamenných krajníků KS3 vybouraných podél stávající vozovky (bude-li jejich výměra dostačovat pro požadované množství). Kamenné kostky budou kladeny do obloukové vazby na širší spáru, max 15 mm, k zajištění průsačnosti povrchu obdobně jako u použité drenážní dlažby na úseku A.

Konstrukce stání:

Konstrukce parkovacího stání z betonové dlažby (konstrukce G) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–IV–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 v úpravě na místní podmínky a je následující:

Skladba povrchu parkovacích stání – KONSTRUKCE G:

Betonová drenážní dlažba s distančními nálisky	DL	tl. 80 mm
Ložní vrstva DDK fr. 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 250 mm
Celkem		tl. 370 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláně.

Konstrukce parkovacího stání z kamenné dlažby (konstrukce K) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–IV–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 v úpravě na místní podmínky a je následující:

Skladba povrchu parkovacích stání – KONSTRUKCE K:

Kamenná dlažba 8/10	DL	tl. 100 mm
Ložní vrstva DDK fr. 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 250 mm
Celkem		tl. 390 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláně.

E.5) Autobusové zastávky**Prostorové provedení:**

Rekonstrukce povrchu autobusových zastávek v původní pozici u zdravotního střediska byla na základě požadavku objednatele zrušena. Zastávky byly nově přemístěny do prostoru křižovatky s ulicí Ivana Olbrachta. Zastávky jsou řešeny ve formě zálivů, v úzké vazbě na bezprostředně navazující rekonstrukci vozovky. Obecně jsou pak zastávky navrženy pro zastavení kloubových autobusů, s délkou nájezdového klínu 25,0 m, délkou nástupní hrany 19,0 m a délkou výjezdových klínů 10,0 m. Hloubka zálivu dosahuje 3,0 m, průběžný jízdní pruh pro vozidla 3,25 m. Šířka nástupiště v místě průběžného chodníku pak dosahuje 3,125 (vpravo), resp. 2,8 m (vlevo).

Základní příčný sklon zálivů bude 2,5 %, podélný sklon bude kopírovat průběh nivelety rekonstruované vozovky.

Technické provedení:

Povrch vozovky zálivů bude z asfaltobetonu s upnutím do betonových silničních obrub (120-150/250/1000) a obrub zastávkových (400/290/1000). Převýšení obruby vůči zálivu bude +16 cm k dosažení bezbariérového nástupu do vozidel. S ohledem na to, že se jedná o novostavbu zastávek, kdy je nutné dle přílohy č.2, odst. 3.1, vyhlášky č. 398/2008 Sb., dodržet výšku nástupní hrany +20 cm, bude požádáno o výjimku z této vyhlášky. Nižší nástupní hrana je požadavkem organizátora veřejné dopravy s ohledem na provoz nízkopodlažních autobusů.

Konstrukce zálivu:

Konstrukce autobusových zálivů z asfaltobetonu (konstrukce A) je navržena ve vazbě na průběžnou rekonstrukci vozovky dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–6–III–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D1 a je následující:

Skladba povrchu vozovky – KONSTRUKCE A:

Asfaltový beton obrusný	ACO 11+	tl. 40 mm
Postřík spojovací	PS	0,4 kg/m ²
Asfaltový beton ložní	ACL 16+	tl. 60 mm
Postřík spojovací	PS	0,4 kg/m ²
Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	tl. 50 mm
Postřík infiltrační	PI	1,0 kg/m ²
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	tl. 130 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	tl. 220 mm
Celkem		tl. 500 mm

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

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláně.

E.6) Střední dělicí ostrůvek

Prostorové provedení:

Realizace středního dělicího ostrůvku je navržena v místě přechodu pro chodce přes silnici II/610 ve vazbě na ulici Dukelská. Ostrůvek je stavebně navržen ze 2 funkčních ploch. Jednak zvýšených čel k zajištění boční ochrany přecházejících chodců a dále části snížené, pochozí, v místě přechodu.

Nový střední dělicí ostrůvek je navržen v základní šířce 2,5 m a celkové délce cca 22,0 m. Geometrický tvar respektuje umístění na začátku nájezdu do odbočovacího pruhu před křižovatkou k zajištění lepší návaznosti. Šířka vozovky mezi obrubami podél ostrůvku pak činí cca 4,25 – 4,3 m.

Technické provedení:

Povrch pochozí části ostrůvku bude dlážděn z betonové pochozí dlažby, obdobně jako průběžné chodníky, upnuté do opěrných prvků (kamenná obruba OP5 a OP7). Zádlažba ostrůvku mimo pochozí část (tedy ve zvýšených čelech) bude posléze tvořena kamennou dlažbou (8/10) upnutou do kamenné obruby OP4 a OP7.

Převýšení pochozí a pojížděné části vůči stávající vozovce bude provedeno +2 cm, převýšení čel ostrůvku pak +15 cm. Signální a varovný pás v místě přechodu pro chodce bude proveden z betonové dlažby, tvaru cihla, rozměru 60/100/200, kontrastní barvy černé, s reliéfní úpravou.

Konstrukce ostrůvku:

Konstrukce ostrůvku (konstrukce D1 a J1) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2, v úpravě na místní podmínky a je následující (jedná se o modifikované konstrukce D a J:

Skladba povrchu pochozí části ostrůvku – KONSTRUKCE D1:

Betonová dlažba	DL	tl. 60 mm
Ložní vrstva (beton C20/25nXF3)	L	tl. 100 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 200 mm
Celkem		tl. 360 mm

Skladba povrchu zádlažby – KONSTRUKCE J1:

Kamenná dlažba 8/10	DL	tl. 100 mm
Ložní vrstva (beton C20/25nXF3)	L	tl. 100 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 200 mm
Celkem		tl. 400 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Kamenná dlažba se položí do čerstvého betonu, zavlhlého potěru se spárou max 15 mm. Výšku jednotlivě pokládaných kostek je třeba přesně dodržovat – nutné pravidelné přezkušování zednickou latí. Dále se musí dbát na dodržování požadovaného spádu. Dlažba je, až do zaschnutí betonu, pochůzná pouze po prknech. Spáry mezi kostkami se vyspárují vhodnou cementovou maltou (M 25 XF4). Spárování dlažby se provádí zároveň s pokládkou dlažby, nikoli až po jejím položení. Povrch dlažby musí být před zaschnutím cementové malty řádně očištěn od zbytků betonu. U tohoto neprůsácného způsobu pokládky je velmi důležité odvodnění, kterého je dosaženo především řádným vyspádováním.

E.7) 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 120-150/250/1000
- snížené silniční obruby jsou navrženy rozměru 150/150/1000 vč. přechodových dílů
- betonová silniční obruba rozměru 100/250/1000
- betonová parková obruba vně chodníku rozměru 80/250/1000
- betonová sklopená obruba rozměru 195/300/600

- kamenná kostka rozměru 16/16
- kamenná obruba tvaru OP3 250/200/800-1600
- kamenná obruba tvaru OP4 200/250/800-1600
- kamenná obruba tvaru OP5 200/200/800-1600
- kamenná obruba tvaru OP7 120/250/500-1500
- zastávková bezbariérová obruba 400/290/1000 vč. přechodových kusů
- podél nástupní hrany navržených zastávek bude použita kamenná obruba 250/300/800-1600
- v lokalitě budou dále použity zpět vhodné kusy stávajících vybouraných kamenných obrub a krajníků; vybourané kamenné obruby budou kladeny na spáru max 10 mm, spára bude vyplněna cementovou maltou M25 XF4

Betonová dlažba na zhotovení chodníkových ploch je navržena barvy přírodní, tvaru cihla, rozměru 60/100/200. Betonová dlažba v místě vjezdů je navržena barvy přírodní, tvaru cihla, rozměru 80/100/200. Betonová dlažba na zhotovení parkovacích stání je navržena barvy přírodní, tvaru čtverec, rozměru 80/200/200 s distančními náhlisky 30 mm.

Kamenná dlažba na zhotovení chodníkových ploch je navržena drobná štípaná žulová dlažba, rozměru 4/6. Kamenná dlažba na zhotovení drenážních chodníkových ploch je navržena žulová štípaná dlažba, rozměru 8/10. Kamenná dlažba na zhotovení vjezdů a stání je navržena žulová štípaná dlažba, rozměru 8/10.

K dláždění povrchu pochozí části a zádlahy středního dělicího ostrůvku je navržena betonová dlažba, tvaru cihla, rozměru 60/100/200 a kamenná kostka rozměru 8/10.

V rámci použití kamenné dlažby se v maximální možné míře uvažuje využití stávajících kamenných dlažeb, použitých v místech dláždění stávajících chodníků a vjezdů.

Materiál použitý pro hmatové úpravy (signální a varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatové a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06 a ČSN EN1338.

V rámci této PD jsou navrženy následující výrobky:

- Na zhotovení varovných a signálních pásů v místě betonových povrchů je navržena betonová reliéfní dlažba (200/100/60 - pochozí a 200/100/80 - pojížděné) pro nevidomé černé barvy. K zajištění dostatečného hmatného kontrastu budou signální a varovné pásy lemovány betonovou dlažbou (200/200/60 a 200/200/80) bez sražených hran v minimální šíři 250 mm.
- Na zhotovení varovných a signálních pásů v místě kamenných povrchů je navržena kamenná reliéfní dlažba (200/200/60-80) kontrastní barvy oproti barvě průběžných chodníků, barvy světlé šedé. K zajištění dostatečného hmatného a vizuálního kontrastu budou signální a varovné pásy lemovány hladkou kamennou přídlažbovou deskou (250/250/60-80), barvy světlé šedé.
- Na zhotovení umělé vodící linie v místě betonových povrchů je navržena prefabrikovaná dlažba (200/200/60) pro nevidomé přírodní barvy.
- Na zhotovení umělé vodící linie v místě kamenných povrchů je navržena kamenná dlažba (397/600/60-80) barvy světlé šedé. K zajištění dostatečného hmatného kontrastu bude umělá vodící linie lemována hladkou kamennou přídlažbovou deskou (250/250/60-80), barvy světlé šedé.

!!! Finální výběr výrobků a materiálu musí být odsouhlasen investorem a autorským dozorem po předvedení vzorků daných materiálů !!!

E.8) Sanace zemní plně

V případě negativního výsledku požadované únosnosti v prostoru chodníků (v místě vozovky se tento stav na základě provedené diagnostiky nepředpokládá) bude provedeno odtěžení aktivní zóny zemního tělesa. Na parapláň bude uložena separační geotextilie 300g/m² a odtěžený materiál bude nahrazen vybranou náhradou (v souladu s odstavcem 4, ČSN 73 6133). Doporučujeme přehloubenou parapláň vysypávat v jednotném sklonu 3,0 % vně, bez drenážního prvku. Parapláň doporučujeme dohutnit a překrýt separační geotextilií s těsnící funkcí. Na takto upravený podklad teprve poté doporučujeme provést násyp, kvalitně hutněný ve vrstvách nejvýše á 15 cm. Při požadavku $E_{def,2} \geq 30$ MPa doporučujeme náhradu v mocnosti 30 cm.

Kvalitu pláň před návozem šterku i kvalitu hutnicích prací doporučujeme kontrolovat geotechnickým dozorem – adekvátními zatěžovacími zkouškami statickou či dynamickou deskou.

E.9) 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

Princip odvodnění zůstane v lokalitě zachován přibližně ve stávajícím stavu. Povrch chodníkových ploch bude parametry příčného sklonu odvodněn v místě souběhu s nově navrženými vegetačními úpravami primárně do zeleně, která bude zarovnána cca 5 cm pod vrškem obruby k umožnění bezproblémového odtoku. Tam, kde souběh se zelení není, dojde k odvodnění do prostoru parkovacích stání, která jsou na celém řešeném úseku navržena v principu drenážní dlažby, aby došlo k částečnému vsaku dešťové vody v místě. Teprve v místech, kde nelze využít ani jeden z výše uvedených preferovaných principů odvodnění chodníkových a parkovacích ploch, dojde k odtoku srážkové vody na vozovku a odtud do uličních vpustí.

V místě velmi malého podélného sklonu vozovky ($< 0,5\%$), přibližně ve staničení km 0,260 – 0,380 dojde k instalaci podélného odvodňovacího žlabu (160/214(274)/1000 a 160/160/1000) k zamezení tvorby kaluží na průběžné vozovce. Lokálně jsou pak navrženy shodné typy žlabů i v prostoru vjezdů, kde dochází k vytvoření úžlabí na průběžném chodníku. Navržené žlaby budou napojeny do prostoru nových uličních vpustí.

F.2) Odvodnění zemní pláň

V místě zpevněných ploch bude provedena zemní pláň v základním 3,0% sklonu. V místě, kde se předpokládá provádění plné konstrukce vozovky, tedy celého souvrství, bude v místě nejnižšího bodu zemní pláň umístěn podélný trativod DN160 HDPE profilovaný, kruhová pevnost SN 8, perforovaný s plným dnem. Tento bude napojen do prostoru uličních vpustí. Při sklonu přes 1 % do písku nebo šterkodrti frakce 0/22 tl. 0,10 m, při sklonu do 1% na lože z podkladního betonu, který zajišťuje stejnosměrný sklon. Je třeba dbát na to, aby sklon trativodu v žádném případě neklesl pod 0,5 %. Napojení trativodu bude provedeno do šachet uličních vpustí. Obsyp HDK 16/32, obalení netkanou geotextilií (filtrační a separační funkce) dle TP 97.

F.3) Střešní svody

V rámci celkové úpravy komunikace se uvažuje také napojení jednotlivých dešťových svodů od nemovitostí, přes vložené lapače nečistot. Situace stávajícího stavu je taková, že většina nemovitostí podél dotčené komunikace zaústění svodů do navazující kanalizace má již provedeno (9 ks), zbývající svody (7 ks) jsou posléze vyústěny většinou na chodník, odkud voda odtéká do navazujících vpustí. V rámci stavby se uvažuje v návaznosti na jednotlivé střešní svody osazení lapačů nečistot (rozměru 167/305/230) s variabilním vtokem DN50–125. Lapač bude v provedení se spodním odtokem DN 110/125, přičemž bude posléze redukcí napojen na jednotlivé přípojky PVC hladké trouby DN150, kruhová pevnost min. SN8. Napojení svodů bude provedeno výhradně na stávající domovní kanalizační přípojky.

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

Dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem č. 268/2015, kterým je novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou č. 294/2015 Sb.

Svislé dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu SO102 předpokládá instalace tohoto nového SDZ:

- 2x **IJ4a** Označnick zastávky

Stávající SDZ bude v lokalitě zachováno, ev. přesazeno, symbol šipky znázorňuje umístění v nové poloze. Rušené SDZ je v grafických přílohách označeno symbolem červeného křížku.

Vodorovné dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá v rámci SO102 nástřik tohoto nového VZD dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích:

- **V1a** (0,125) Podélná čára souvislá
- 10x **V7a** Přejech pro chodce
- ve vybraných místech doplnění vodících pásů přechodu

Vodorovné dopravní značení bude provedeno technologií plastu taženého za studena.

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 E – Doklady v PD DUR+DSP a změně DUR+DSP.
- 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 0,5 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.
- Veškeré povrchové znaky stávajících inženýrských sítí budou výškově upraveny dle nové nivelety rekonstruovaných ploch.
- 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, textilií 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.
- Sejmутí ornice bude provedeno podle skutečné potřeby v okamžiku provádění stavby.
- Vzniklé plochy vhodné pro výsadbu a výsev trávniku, budou urovňány a ohumusovány kvalitní zeminou v tloušťce 150 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

Předmětný SO není vázán 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 STAVENÍŠTĚM OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE A POHYBU

Výstavba bude probíhat tak, aby byla vždy zachována bezpečná pěší trasa v okolí stavby a zajištěn volný přístup do jednotlivých nemovitostí. V průběhu stavby se uvažuje pohyb osob vždy po druhé straně komunikace ul. Víta Nejedlého, než bude probíhat realizace aktuální stavební etapy.

Staveniště bude řádně zabezpečeno, aby nedošlo ke vstupu nepovolaných osob do jeho prostoru. Podrobněji část B – Souhrnná technická zpráva, kapitola B.8 – Zásady organizace výstavby.

L ZÁVĚR

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru.

V Praze

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