


ČÍSLO REVIZE	DATUM REVIZE	POPIS REVIZE
2.		
1.		

<small>GENERÁLNÍ PROJEKTANT:</small>  PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP S.R.O. Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem tel.: 416 831 624 IČO: 28714792, DIČ: CZ28714792 Ing. Josef Filip, Ph.D.		<small>OTISK RAZÍTKA:</small>
Investor:	Obec Stratov, Stratov 90, 289 22 Stratov	
KÚ:	Stratov (756326)	

Zodpovědný projektant:	Ing. Josef Filip, Ph.D.	<small>ZPRACOVATEL ČÁSTI:</small>  PROJEKCE DOPRAVNÍ
Vypracoval:	Bc. Jan Skala	

Datum:	2/2020	Číslo zakázky:	15-060-13	Formátů A4:	Stupeň:	DUR+DSP
Zakázka:	CHODNÍKY V OBCI STRATOV – III. etapa				Měřítka:	Paré:
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA				Číslo přílohy:	

OBSAH

A	Identifikační údaje	3
B	Stručný technický popis.....	3
C	Vyhodnocení průzkumů a podkladů.....	3
D	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	3
E	Návrh zpevněných ploch	3
F	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění	8
G	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	9
H	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby	9
I	Vazba na případné technologické vybavení	10
J	Přehled provedených výpočtů.....	10
K	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami se sníženou schopností orientace a pohybu.....	10
L	Závěr	10

A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby: Chodníky v obci Stratov
Místo stavby: KÚ Stratov
Katastrální území: Stratov (756326)
Charakter stavby: Novostavba
Stupeň dokumentace: Dokumentace pro vydání společného povolení stavby dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace – dle přílohy č.11 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. v platném znění

Stavebník / Objednatel

Objednatel: Obec Stratov
Stratov 90
289 22 p. Lysá nad Labem
IČO: 00239828 DIČ: CZ00239828

Zhotovitel dokumentace

Zhotovitel dokumentace: Projekce dopravní Filip s.r.o.
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

B STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Předmětem projektu je výstavba chodníků trasovaných podél silnice III/3316, na území obce Stratov. Stavba je navržena dle zásad bezbariérového užívání.

Záměrem investora je žádost o dotaci z prostředků SFDI pro aktuální programové období. Část řešené lokality tak bude financována z těchto prostředků, jde o stavební objekt SO101 – Chodník.

Cílem stavby je zvýšit bezpečnost a zejména komfort pohybu pěších podél průtahové silnice III. třídy a umožnit tak chodcům plynulý a bezbariérový pohyb v přidruženém prostoru této komunikace.

Stavba se celým svým rozsahem nachází na katastrálním území: Stratov (756326).

Přehled pozemků stavby je obsažen v této příloze a v přílohách C.2.x – Katastrální situace.

GPS předmětné lokality je: 50°1933428N, 14°9081992E.

C VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

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

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

D VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Tato technická zpráva obsahuje souhrnně jeden základní stavební objekt, výstavbu chodníků podél silnice III/3316:

- SO101 – Chodník – (Větev A - D) => investor město Stratov + spoluf. SFDI

E NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

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

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

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

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

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

Nové komunikace jsou navrženy jako stavba dopravní infrastruktury pro pěší, která zajistí komfortní a bezpečné vedení chodců v prostoru podél silnice III/3316. Ve stávajícím stavu infrastruktura pro chodce chybí, pěší jsou tak nuceni k pohybu buď v prostoru vozovky silnice III/3316, nebo vně vozovky po vyšlapané pěšině v zeleni. Cílem stavby je zvýšit bezpečnost a zejména komfort pohybu pěších podél dotčených silnic a umožnit tak chodcům plynulý a bezbariérový pohyb v přidruženém prostoru těchto komunikací. Komunikace pro pěší jsou navrženy jako bezbariérové, využití nové infrastruktury tak bude výrazným zlepšením stávající situace i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Předkládaná realizace je třetí etapou komplexního doplnění pěší infrastruktury na území obce. První etapou je v koordinaci řešený projekt stezky pro chodce a cyklisty „Stratov – stezka pro chodce a cyklisty, zajištění přístupu k zst. Stratov“, která zajistí propojení chodníků v centrální části obce s železniční zastávkou na jižním okraji obce, druhou etapou je projekt „chodníky v obci Stratov – II. etapa“ podél silnice III/2725.

Celá stavba se v rámci SO 101 skládá ze 7-mi chodníkových větví, které jsou vzájemně propojeny, místy pro přecházení, či jsou ukončeny napojením na stávající dopravní infrastrukturu.

Větev A „úsek 1-4“ (SO101):

Větev A začíná u křižovatky silnic III/3316 a III/2725 a pokračuje podél III/3316 směr Milovice po pravé straně. Tento úsek chodníku je dlouhý cca 288,0 m a nacházejí se zde 12 vjezdů propojující sousední nemovitosti s komunikací. Větev začíná v místě napojení na II. etapu výstavby chodníků v obci, tj. pře obchodem s potravinami. Chodník je navržen v základní šířce 1,5 m, 2,0% příčného sklonu. Podélný sklon chodníku nepřesahuje 1,0 %.

Větev B (SO101):

Větev B začíná před stáv. hostincem, koloniálem (č.p. 62), pokračuje podél vozovky až ke stávajícímu památníku. Tento úsek je dlouhý cca 60,0 m, nachází se na něm celkem tři vjezdy a je ukončen místem pro přecházení s návazností na větev C. Chodník je veden po pravé straně komunikace (ve směru na Milovice). Základní šířka chodníku je 1,5 m, 2,0% příčného sklonu. Podélný sklon chodníku nepřesahuje 1,5 %.

Větev C (SO101):

Větev C je trasována po levé straně silnice III/3316 (ve směru na Milovice), jedná se o úsek dlouhý cca 445,0 m a nachází se zde 20 vjezdů na soukromé pozemky. Úsek začíná u hostince čp. 62, a odtud vede severním směrem až na konec obce. Ve staničení km 0,052 se nachází místo pro přecházení navazující na větev B. Základní šířka chodníku je 1,5 m, 2,0% příčného sklonu. Podélný sklon chodníku nepřesahuje 2,5 %.

Větev D (SO101):

Větev D začíná u stávajícího pomníku a navazuje na Větev B. Tento chodník je dlouhý cca 280,0 m a končí před č.p. 23. V prostoru, v trase chodníku je navrženo 8 chodníkových přejezdů, tj. vjezdů k nemovitostem. Základní šířka chodníku je 1,5 m, 2,0% příčného sklonu. Podélný sklon chodníku nepřesahuje 2 %.

E.1) Bezbariérový chodník

Prostorové provedení:

Větev A, Větev B, Větev C

Základním stavebním kamenem řešení je výstavba chodníkových ploch v první části po pravé straně, v druhé části po levé straně vozovky podél silnice III/3316. Úsek po pravé straně má délku cca 347-ti m a skládá se ze dvou větví. Úsek po levé straně má délku cca 445-ti m a tvoří ho jedna celistvá větev. Chodník je navržen jako bezbariérový, v rozpětí šířky 1,5 – 2,0 m, základního příčného sklonu 2,0 %. Podélný sklon bude kopírovat stávající niveletu podél vozovky, vedle níž je chodník situován, přičemž nikde nepřesáhne maximálních 8,33 %. Předmětná silnice III/3316 má minimální podélné sklonky proto i chodníky v přidruženém prostoru budou mít podélné sklonky minimální. Chodník je na většině trasy odsazen od průběžné vozovky postranním pásem se zelení, odvodňovacím příkopem, případně zasakovacím příkopem.

Větev D

Základním stavebním kamenem řešení větve D je výstavba chodníkových ploch po pravé straně vozovky silnice III/3316. Jedná se o úsek cca 280-ti metrů od stávajícího památníku kolem požární nádrže k č.p. 23. Chodník je navržen jako bezbariérový, základní šířky 1,5 m, základního příčného sklonu 2,0 %. Podélný sklon bude kopírovat stávající terén, přičemž nikde nepřesáhne maximálních 8,33 %. Chodník je na většině trasy odsazen od průběžné vozovky dostatečně širokým pásem zeleně z důvodu lepší dostupnosti přilehlých nemovitostí z tohoto chodníku a zároveň je veden podél trasy již vybudovaného veřejného osvětlení, tzn. dojde k nasvícení této trasy

Přehled základních navrhovaných parametrů chodníků, dle SO101:

Podélný sklon chodníku	v celé délce < 4,00 %
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	12 cm
Výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem při vstupu do vozovky (přechod pro chodce, místo pro přecházení)	2 cm
Varovný pás	Šířka pásu je <u>40 cm</u> , pás je fyzicky vyznačen v místech, kde je výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem <u>menší než 8 cm</u> . 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.
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.
Použitá vodící linie	obruba s převýšením + 6cm, obvodové zdi budov, umělá vodící linie.

Technické provedení:

Povrch chodníkových ploch bude ze zámkové dlažby 60/100/200 tvaru obdélník, vhodné pro pochůzky plochy barvy přírodní, upnuté do opěrných prvků (betonová chodníková obruba 80/250/1000 a silniční betonová obruba 120-150/250/1000 uložených do betonového lože s boční opěrou s pokládkou dlažby do vzoru parketa. Prostor vně chodníků bude zatravněn, ev. vysypán práným kamenivem – kačírkem.

Konstrukce chodníků:

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

Skladba povrchu chodníkových ploch – KONSTRUKCE A:

Zámková dlažba		tl. 60 mm
Kladecí lože DDK 4-8		tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 200-220 mm
Celkem		tl. 300-320 mm

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

E.2) VjezdyProstorové provedení:

Rekonstrukce vjezdů je navržena v místech stávajících vjezdů na pozemky rezidentů v celé délce rekonstruovaného úseku podél silnice III/3316. Stavební řešení těchto vjezdů spočívá především ve vytvoření propojení mezi soukromými parcelami rezidentů a napojením na vozovku silnice III/3316. Šířkové řešení vjezdů vychází ze stávajícího uspořádání, stejně tak podélné a příčné sklony vjezdů. Ve všech vjezdech je pak vždy dodržena minimální šířka průchozího prostoru 0,9 m v příčném sklonu 2,0 %.

Technické provedení:

Povrch ploch vjezdů bude ze zámkové dlažby 80/100/200 tvaru obdélník, vhodné pro pochůzky plochy barvy přírodní, upnuté do opěrných prvků (betonové obruby 150/150/1000 a 80/250/1000). V místě styku vozovky a nájezdové obruby je základní výška podsádky navržena v rozpětí 2 – 4 cm.

Konstrukce vjezdů:

Konstrukce vjezdů (konstrukce B) 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 B:

Zámková dlažba		tl. 80 mm
Kladecí lože DDK 4-8		tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	tl. 250-270 mm
Celkem		tl. 370-390 mm

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

Shodná konstrukce, konstrukce B, za využití shodného tvaru a barvy zámkové dlažby, bude použita i v případě vydláždění zpevněné plochy před č.p. 62.

E.3) VozovkaProstorové provedení:

Nová asfaltobetonová vozovka je navržena v prostoru míst pro přecházení u větve B, nebo v místech rekonstrukce zatrubnění průběžného příkopu.

Technické provedení:

Povrch plochy vozovky bude z asfaltobetonu s upnutím do betonových obrub (150/150/1000). Vozovka bude rekonstruována v celém souvrství.

Konstrukce vozovky:

Konstrukce asfaltové vozovky (konstrukce C) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–6–V–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D1 a je následující:

Skladba povrchu vozovky – KONSTRUKCE C:

Asfaltový beton ohrubný	ACO11	tl. 40 mm
Asfaltový beton podkladní	ACP16+	tl. 60 mm
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	120 mm
Štěrkořť	ŠD _B	tl. 200 mm
Celkem		tl. 420 mm

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

E.4) Doasfaltování (rekonstrukce) vozovky

Stávající vozovka bude podél nově navržených obrub a podél rekonstruovaných příkopů zaříznuta a následně zfrézována. Nejprve bude zfrézován pás šířky 0,5 m a tloušťky 40 mm. Následně dojde k zfrézování pásu šířky 0,25 m a tloušťky 60 mm. Po osazení obrubníků bude po dokončení doplněna následující skladba:

Skladba povrchu doasfaltování obrubníků – KONSTRUKCE C1:

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací v úpravě na místní podmínky.

Asfaltový beton ohrubný	ACO11+	tl. 40 mm
Spojovací postřik		0,4 kg/m ²
Asfaltový beton podkladní	ACP16+	tl. 60 mm
Spojovací postřik		0,4 kg/m ²
Celkem		tl. 100 mm

E.5) 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
- chodníková obruba vně chodníku je navržena rozměru 80/250/1000
- chodníková obruba podél hrany vozovky a žlabu je navržena rozměru 100/250/1000
- betonový odvodňovací žlab s litinovým krycím roštem (500/500/300) D400

Zámková dlažba na zhotovení chodníkových ploch je navržena barvy přírodní, tvaru obdélník 60/100/200. Zámková dlažba v prostoru vjezdů, parkovacích stání a stání kontejnerových je navržena barvy přírodní, tvaru obdélník 80/100/200.

Na zhotovení varovných a signálních pásů je navržena reliéfní dlažba rozměru 60/100/200 a 80/100/200 pro nevidomé červené barvy.

Na zhotovení umělé vodící linie je navržena prefabrikovaná dlažba (80/400/400) pro nevidomé šedé barvy.

Dláždění šikmých čel nových propustků bude provedeno lomovým kamenem vhodné frakce (cca 150/200) uložených do betonového lože.

E.6) Ochrana IS

Před zahájením stavby budou provedeny sondy vedoucí ke zjištění krytí a způsobu ochrany inženýrských sítí. Základní sítí je proveden orientačně, dle podkladů poskytnutých jednotlivými správci. Před zahájením stavby je nutné jejich vytyčení a po celou dobu stavby trvalé udržování.

V prostoru vybraných vjezdů se uvažuje doplnění chrániček k zajištění ochrany vedení sítí CETIN a.s. Uvažuje se doplnění PVC pŕlených chrániček DN100.

V rámci stavby dále dojde k přeložce stávajících sloupu veřejného osvětlení mimo průchozí profil chodníku. Přeložka bude vzhledem k posunu sloupu do 1,0 m v rámci stávajících parcel provedena při vlastní výstavbě.

E.7) 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 chodníků zůstane v lokalitě zachován ve stávajícím stavu. Odvodnění zpevněných ploch bude provedeno základním příčným sklonem 2,0 % do prostoru stávajících uličních vpustí, případně do zeleně a zasakovacích a odvodňovacích příkopů.

Z důvodu zajištění řádného odtoku srážkové vody z plochy chodníků a navazující vozovky dojde v rámci celé stavby, zejména v případě první části od křižovatky se silnicí III/2725 v délce cca 288 m, k obnově stávajícího odvodnění. Toto bude spočívat zejména:

- Ve výstavbě odvodňovacího žlabu s krycím roštem podél vozovky z důvodu stísněných podmínek (šířkových pro příkop, výškových pro zatrubnění) a minimálního podélného spádu komunikace a to zejména ve staničení 0,024 00 km v délce 44 m. V této části bude žlab od vozovky oddělen zapuštěnou obrubou 100/250/1000. Prostor mezi chodníkovou obrubou a odvodňovacím žlabem bude ve stísněných podmínkách vyplněn betonem, alt. kamennou kostkou (odsekem) do betonu.
- Ve výstavbě odvodňovacího žlabu s krycím roštem v místě vjezdu z důvodu stísněných podmínek (výškových pro zatrubnění).
- V zatrubnění stávajících vjezdů trubkami DN250 (poloha a dimenze zatrubnění viz grafické přílohy).
- Nátok a výtok zatrubnění bude proveden s šikmými čely ve sklonu 1:2, čela budou opevněna lomovým kamenem do betonového lože tl. 100 mm k zamezení zarůstání.
- Stávající navazující dlážděné příkopy (kamennou dlažbou – divočina) budou v rámci stavby rekonstruovány, tzn. rozebrány, příkop bude vyprofilován a znovu zadlážděn stávající dlažbou, případně doplněn o kamenné odseky. Bude dbáno řádného napojení na propustky a odvodňovací žlaby.
- Stávající navazující příkopy budou v rámci stavby pročištěny, případně reprofilovány k zajištění řádného vsakování srážkové vody. Úprava se uvažuje, ve vztahu k poloze inženýrských sítí, strojní mechanizací s vhodnou profilovou lžící. Uvažované polohy úprav viz grafické přílohy.
- V místě styku renovace odvodnění a průběžné vozovky dojde na vybraných větvích k rekonstrukci stávajících nezpevněných krajnic vozovky k zajištění řádného odtoku srážkové vody do příkopů. Uvažuje se zpevnění krajnic asfaltovým recyklátem v šířce cca 0,25 m a tloušťce cca 100 mm s přehutněním.

Všechny zasažené stávající uliční vpusti určené k zachování budou v rámci stavby pročištěny, případně vyměněny za nové.

F.2) Odvodnění zemní pláň

Odvodnění zemních plání bude zachováno stávající. V místě nových zpevněných ploch bude zemní pláň provedena v základním 3,0% sklonu.

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

Dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem 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 rámci stavby se nepředpokládá instalace nového dopravního značení. Veškeré stávající SDZ zůstane v lokalitě zachováno.

Vodorovné dopravní značení

V rámci stavby se nepředpokládá instalace nového vodorovného dopravního značení.

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.
- 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 započítím 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.
- Stavba se lokálně nachází v ochranném pásmu vedení vysokého napětí. V době stavební činnosti v tomto OP je nutné požádat provozovatele sítě společnost ČEZ Distribuce a.s. o vypnutí
- 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 pláň 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 opěrou.
- Vyrobený beton je nutné podle možnosti ihned uložit – zejména v horkých letních měsících – aby bylo zabráněno rychlému vysychání čerstvého betonu. Před započítím betonování je nutné se přesvědčit, že místo pokládky betonu je čisté, případné bednění dostatečně pevné i těsné (jakmile je beton uložený do bednění, je třeba dbát na správné zhutnění, a to buď ručně, nebo pomocí vibrátorů). Nezbytná je ochrana betonu před slunečním zářením, silným větrem nebo prudkým deštěm, což lze provést pomocí plachet, textilie či fólie. Správným ošetřováním zatvrdnutého betonu vodou, zvýšíme jeho trvanlivost.

- Technologická lhůta vyzrání (vytvrzení) betonu je 28 dní, během které nesmí být veškerá konstrukce vystavena jakémukoliv namáhání vzniklému např. průjezdem vozidel či manipulační technikou stavby. V opačném případě se riskuje brzké porušení konstrukce a ztrátě stability díla.
- Veškeré ložné spáry stávající vozovky budou před položením nové vrstvy asfaltu ošetřeny spojovacím postřikem. Veškeré styčné spáry, které jsou namáhány vnějším prostředím, budou certifikovaně zality trvale pružnou zálivkou, ošetřeny živičnou emulzí a zasypány křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové konstrukce.
- Napojení nových asfaltových krytů vozovek a stávajících, bude provedeno „zazubením“ vrstev v předepsané šířce a tloušťce dle tloušťky navrhovaných vrstev.
- Sejmutí ornice bude provedeno podle skutečné potřeby v okamžiku provádění stavby.
- Vzniklé plochy vhodné pro výsadbu a výsev trávníku, budou urovňány a ohumusovány kvalitní zeminou v tloušťce 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 seřiznutím obou konců obrub pod patřičným úhlem.

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

I VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavba není vázána na žádné technologické vybavení.

J PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Pro stavbu nebylo nutné provádět žádné výpočty.

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

Bezbariérové pěší trasy budou na území obce vybudovány až předkládanou realizací. V současném stavu adekvátní pěší trasy na území obce zcela chybí. Pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace se tak po dobu trvání stavby uvažuje pouze v doprovodu druhé osoby.

L ZÁVĚR

Tato projektová dokumentace slouží pouze pro stavební povolení, pro výběr zhotovitele a jako podklad pro zpracování dalšího stupně projektové dokumentace. Neslouží pro realizaci stavby. Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru.

V Roudnici nad Labem

Ing. Josef Filip, Ph.D.
Bc. Jan Skala