

TECHNICKÁ ZPRÁVA

KOSTELEČ U STŘÍBRA

DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

OBYTNÉ ZÓNY „SEVEROZÁPAD“

SO 101 REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

SO 102 KOMUNIKACE OBYTNÉ ZÓNY

DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

OBSAH:

- a) identifikační údaje objektu
- b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení
- c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)
- d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby
- e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů
- f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace
- g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku
- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu
- i) vazba na případné technologické vybavení
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

a) identifikační údaje objektu

Údaje stavby

| | |
|-------------------------|--|
| Název stavby : | Kostelec u Stříbra Dopravní a technická infrastruktura Obytné zóny „Severozápad“ |
| Místo stavby: | Kostelec u Stříbra |
| Obec: | Kostelec |
| Katastrální území: | Kostelec u Stříbra |
| Charakteristika stavby: | místní komunikace |

Projekt: dokumentace pro územní rozhodnutí

Stavební objekt: SO 101 Rekonstrukce místních komunikací
SO 102 Komunikace obytné zóny

Údaje investora

Název: Obec Kostelec, Kostelec 34, Stříbro 349 01

Údaje o zpracovateli projektu

Projektant stavby:

Odpovědný projektant: Ing. Jan Arnet, ČKAIT 0202003
Tomanova 2678/12, Plzeň 301 00
IČ: 88823750
DIČ: CZ8204132035
Email: arnet@seznam.cz
GSM: +420774542415

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Jedná se o rekonstrukce místních komunikací a návrh nových místních komunikací pro dopravní obsluhu celé lokality. Lokalita je navržena pro individuální výstavbu rodinnými domy. Celkem se počítá s parcelací pozemků pro výstavbu 34 rodinných domů. 12 pozemků z tohoto počtu jsou řešeny jako výhledový rozvoj lokality.

V rámci rekonstruovaných místních komunikací bude navržen dvojí příjezd a přístup do lokality. Tento příjezd bude vždy řešen jako komunikace funkční skupiny C s jednostranným chodníkem, který je navržen také podél stávající místní komunikací. Tyto komunikace budou ukončeny, a to včetně chodníku, lichoběžníkovým zpomalovacím práhem. Od tohoto zpomalovacího práhu bude začínat/končit obytná zóna, která se postupně větví. V rámci této obytné zóny je navržena také okružní křižovatka. V rámci lokality je navržena také travnatá plocha, tzn. v budoucnu dětské hřiště.

V rámci obytné zóny jsou navržena podélná parkovací stání a jednotlivé sjezdy na pozemek.

V rámci navržených nebo rekonstruovaných místních komunikací jsou navrženy zelené plochy. Jedná se o plochy oseté travním semenem. Předpokládá se budoucí výsadba stromů.

Navržené zpevněné plochy budou osvětleny veřejným osvětlením a budou odvodněny do uličních vpustí, které budou připojeny na stoku dešťové kanalizace. Tato kanalizace bude vyústěna do vsakovacího objektu.

V rámci komunikací budou vedeny inženýrské sítě pro obsluhu budoucích rodinných domů. Jedná se o plynovod, NN, vodovod a splaškovou kanalizaci.

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)

Použité podklady pro zpracování projektové dokumentace:

- zaměření stávajícího stavu geodetem

- výškový systém Bpv
- souřadnicový systém JTSK
- poloha stávajících inženýrských sítí
- předchozí stupeň projektové dokumentace (studie)

Použití podkladů je patrné v situacích obsažených projektové dokumentace. Zaměření stávajícího stavu slouží pro realizaci odpovídajícího návrhu řešení. Výškový systém, resp. výšky, jsou důležité pro osazení návrhu do stávajícího terénu. Souřadnicový systém je důležitý pro vytyčení stavby. Poloha inženýrských sítí je důležitá pro jejich respektování a případné využití (např. pro připojení uličních vpustí).

Žádné další podklady ani průzkumy nebyly vzhledem k rozsahu stavby použity.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

V rámci jiných stavebních objektů projektové dokumentace jsou navrženy:

Dešťová kanalizace + přípojky
 Vodovod + přípojky
 Splašková kanalizace + přípojky
 Plynovod STL + přípojky
 Zemní vedení NN
 Veřejné osvětlení

Jednotlivé části jsou zkoordinovány a jsou navrženy jako spolupůsobící. Během dalšího stupně bude koordinace probíhat detailněji.

Dopravně inženýrská opatření budou řešena jako etapizace výstavby v dalších stupních projektové realizace. Nyní je navrženo pouze omezení průjezdního profilu pro realizaci chodníků a úpravu 2 dopravních připojení.

Navržené komunikace jsou řádně osvětleny a odvodněny.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

SO 101 Rekonstrukce místních komunikací

Větev H

Jedná se o rekonstruovanou místní komunikaci, která je živičná s nezpevněnými sjezdy k přilehlým nemovitostem. Tato komunikace nyní nemá dostatečnou šířku. Dopravní napojení na komunikaci III/19333 bude stávající. Po sejmutí stávající vozovky včetně konstrukčních vrstev, dojde k deponování získaného materiálu (asfaltové kry,

Jedná se o komunikaci dlouhou 159,82m. Ve staničení 103,12 je předěl, kde se MK mění z funkční skupiny C na obytnou zónu. Tento předěl je navržen jako zpomalovací lichoběžníkový práh. V rámci komunikace funkční skupiny C je navržen jednostranný chodník, který je navržen v šířce 1,5m. Podélný sklon chodníku bude totožný s komunikací. Příčný sklon chodníku bude 0,5-2,0%.

Příčný sklon komunikace je jednostranný o hodnotě 2%. Podélný sklon je 0,5-5,64%. Je vloženo 5 výškových oblouků různých poloměrů s tečnami 5 a 10m. Jsou vloženy 4 směrové oblouky. Komunikace je navržena v šířce 5,5m. U obytné zóny je navrženo zúžení jako prvek pro zklidnění provozu. Toto zúžení bude dodržovat minimální šířku 3,5m. V rámci tohoto úseku obytné zóny nejsou navržena žádná podélná parkovací stání.

Zpomalovací lichoběžníkový práh je navržen v minimálních rozměrech. Plošina je dlouhá 3,5m, rampy jsou dlouhé 1m. Sklon rampy je max. 1:10. Rampy budou kvůli kontrastu z červené dlažby, plošina bude z antracitové dlažby. Chodník bude ze šedé dlažby. Prah bude vybaven varovným a signálním pásem z červené brokované dlažby. Signální pás bude navržen přes celou šířku komunikace. Šířka pásu bude 800mm. Umístění pásu je na kraji plošiny při vjezdu do zóny. Vedle tohoto signálního pásu bude osazena značka začátek/konec obytné zóny. Na opačném konci plošiny bude umístěn varovný pás z totožné dlažby v šířce 400mm. Další varovný pás bude umístěn na chodníku v souběhu s plošinou zpomalovacího prahu, tzn. v místě, kde výška nášlapu obruby je nižší než +8cm.

V rámci komunikace bude dopravně připojeno několik přilehlých nemovitostí. V případě chodníků je připojení přes chodníkový přejezd, který bude také vybaven varovným pásem podél obruby s nižší výškou nášlapu než +8cm. Skladba chodníkového přejezdu bude zesílena oproti chodníku.

Komunikace je vymezena betonovými obrubami 150/250 s výškou nášlapu +10cm. U sjezdu a prahu je výška nášlapu +2cm. Chodník je oddělen od zeleně betonovou obrubou 80/250 s výškou nášlapu +6cm. Hrany prahu jsou tvořeny betonovou obrubou 80/250 s nulovou výškou nášlapu.

Komunikace (C i D) je navržena ve skladbě:

Asfaltový beton střednězrnný II. třídy ACO 11 40mm
Obalované kamenivo střednězrnné I. třídy ACP 16+ 70mm

Štěrkoдрť ŠDa 150mm

Štěrkoдрť ŠDb 150mm

Sanace zemní pláň - Štěrkoдрť ŠDb 150mm

Geotextilie 300g/m²

Upravená a zhutněná zemní pláň

Pláň bude zhutněná na min. Edef,2=30MPa, sanační štěrkoдрť bude zhutněná na Edef,2=46MPa, spodní štěrkoдрť bude zhutněná na Edef,2=70MPa a horní štěrkoдрť bude zhutněná na Edef,2=100MPa.

Chodník je navržen skladbě:

Betonová dlažba DL I 60mm

Ložní vrstva L 30mm

Štěrkoдрť ŠDb 150mm

Upravená a zhutněná zemní pláň

Pláň bude zhutněná na Edef,2=30MPa, štěrkoдрť bude zhutněná na Edef,2=50MPa.

Chodníkový přejezd bude zesílen:

Betonová dlažba DL I 80mm

Ložní vrstva L 40mm

Štěrkoдрť ŠDb 200mm

Upravená a zhutněná zemní pláň

Pláň bude zhutněná na Edef,2=45MPa, štěrkoдрť bude zhutněná na Edef,2=80MPa.

Zpomalovací práh bude navržen ve skladbě:
Betonová dlažba DL I 80mm
Ložní vrstva L 40mm
Štěrkoдрť ŠDa 150mm
Štěrkoдрť ŠDb 150-230mm
Sanace zemní pláň - Štěrkoдрť ŠDb 150mm
Geotextilie 300g/m²
Upravená a zhutněná zemní pláň

Pláň bude zhutněná na min. $E_{def,2}=30\text{MPa}$, sanační štěrkoдрť bude zhutněna na $E_{def,2}=45\text{MPa}$, spodní štěrkoдрť bude zhutněna na $E_{def,2}=70\text{MPa}$ a horní štěrkoдрť bude zhutněna na $E_{def,2}=100\text{MPa}$.

Větev G

Jedná se o rekonstruovanou místní komunikaci, která je živičná s nezpevněnými sjezdy k přilehlým nemovitostem. Tato komunikace nyní nemá dostatečnou šířku. Dopravní napojení na místní komunikaci bude stávající. Po sejmutí stávající vozovky včetně konstrukčních vrstev, dojde k deponování získaného materiálu (asfaltové kry, sypké konstrukční vrstvy, výkopek, ornice), který bude v případě vhodnosti použit zpětně jako recyklát. Případný přebytek nebo nevhodný materiál bude odvezen na skládku.

Jedná se o komunikaci dlouhou 179,02m. Ve staničení 38,9 je předěl, kde se MK mění z funkční skupiny C na obytnou zónu. Tento předěl je navržen jako zpomalovací lichoběžníkový práh. V rámci komunikace funkční skupiny C je navržen jednostranný chodník, který je navržen v šířce 1,5m. Podélný sklon chodníku bude totožný s komunikací. Příčný sklon chodníku bude 0,5-2,0%. Tento chodník je pak navržen dále podél stávající místní komunikace.

Příčný sklon komunikace je jednostranný o hodnotě 2%. Podélný sklon je 0,5-0,81%. Je vloženo 5 výškových oblouků různých poloměrů s tečnami 5 a 10m. Jsou vloženy 3 směrové oblouky. Komunikace je navržena v šířce 5,5m. U obytné zóny je navrženo zúžení jako prvek pro zklidnění provozu. Toto zúžení bude dodržovat minimální šířku 3,5m. V rámci tohoto úseku obytné zóny nejsou navržena žádná podélná parkovací stání.

Zpomalovací lichoběžníkový práh je navržen v minimálních rozměrech. Plošina je dlouhá 3,5m, rampy jsou dlouhé 1m. Sклон rampy je max. 1:10. Rampy budou kvůli kontrastu z červené dlažby, plošina bude z antracitové dlažby. Chodník bude ze šedé dlažby. Práh bude vybaven varovným a signálním pásem z červené brokované dlažby. Signální pás bude navržen přes celou šířku komunikace. Šířka pásu bude 800mm. Umístění pásu je na kraji plošiny při vjezdu do zóny. Vedle tohoto signálního pásu bude osazena značka začátek/konec obytné zóny. Na opačném konci plošiny bude umístěn varovný pás z totožné dlažby v šířce 400mm. Další varovný pás bude umístěn na chodníku v souběhu s plošinou zpomalovacího prahu, tzn. v místě, kde výška nášlapu obruby je nižší než +8cm.

V rámci komunikace bude dopravně připojeno několik přilehlých nemovitostí. V případě chodníků je připojení přes chodníkový přejezd, který bude také vybaven varovným pásem podél obruby s nižší výškou nášlapu než +8cm. Skladba chodníkového přejezdu bude zesílena oproti chodníku.

Dále je navrženo místo pro přecházení vybavené sníženou výškou nášlapu na +2cm. Podél obruby s výškou nášlapu nižší než +8cm bude navržen varovný pás již zmíněné šířky a materiálu. Kolmo na tento varovný pás je v ose přecházení navržen signální pás již zmíněné šířky a materiálu. Signální pás je odsazen o 300mm od varovného pásu.

Komunikace je vymezena betonovými obrubami 150/250 s výškou nášlapu +10cm. U sjezdu a práhu je výška nášlapu +2cm. Chodník je oddělen od zeleně betonovou obrubou 80/250 s výškou nášlapu +6cm. Hrany práhu jsou tvořeny betonovou obrubou 80/250 s nulovou výškou nášlapu.

Komunikace (C i D) je navržena ve skladbě, viz výše.

Chodník je navržen skladbě, viz výše.

Chodníkový přejezd bude zesílen, skladba viz výše.

Zpomalovací práh bude navržen ve skladbě, viz výše.

SO 102 Komunikace obytné zóny

Větev A

Jedná se o obytnou zónu, která je navržena v délce 198,28m. Komunikace začíná připojením na okružní křižovatku a končí připojením na větev H. Podélné sklony jsou navrženy 2 a 5,14%. Je vložený 1 výškový oblouk o poloměru 956,73m. Do směrového řešení jsou vloženy 3 směrové oblouky o různých poloměrech. Obytná zóna je navržena v jednostranném příčné sklonu 2%. Obytná zóna je navržena v šířce 5,5m. Ve zklidněné části je šířka komunikace 3,5m. Sjezdy k jednotlivým pozemkům určeným k výstavbě rodinných domů jsou řešeny jako dlážděné v šířce 4m. Takto jsou navrženy z realizačních důvodů. V rámci tohoto úseku jsou navrženy také podélná parkovací stání, která jsou navržena ve shodné skladbě jako sjezdy k jednotlivým pozemkům. Podélná stání jsou navržena v rozměrech 2x5,25m. Tato stání jsou podélná s najížděním totožným jako do kolmých stání. Stání jsou vždy navržena po dvojicích se zeleným rábátkem mezi nimi, obvykle šířky 2m.

Parkovací stání jsou navržena ve skladbě:

Betonová dlažba DL I 80mm

Ložní vrstva L 40mm

Štěrkoдр' ŠDa 150mm

Štěrkoдр' ŠDb 200mm

Sanace zemní pláně - Štěrkoдр' ŠDb 150mm

Geotextilie 300g/m²

Upravená a zhutněná zemní pláň

Pláň bude zhutněná na min. $E_{def,2}=30\text{MPa}$, sanační štěrkoдр' bude zhutněná na $E_{def,2}=45\text{MPa}$, spodní štěrkoдр' bude zhutněná na $E_{def,2}=60\text{MPa}$ a horní štěrkoдр' bude zhutněná na $E_{def,2}=90\text{MPa}$.

Komunikace je navržena ve skladbě, viz výše.

Větev B

Jedná se o obytnou zónu, která je navržena v délce 275,22m. **Úsek dlouhý 161,22m je navržen jako výhledový a nyní se nebude realizovat.** Komunikace začíná připojením na okružní křižovatku a končí připojením na větev A. Podélné sklony jsou navrženy od 0,5 do 4,46%. Jsou vloženy 4 výškové oblouky o různých poloměrech. Do směrového řešení jsou vloženy 4 směrové oblouky o různých poloměrech. Obytná zóna je navržena v jednostranném příčné sklonu 2%. Obytná zóna je navržena v šířce 5,5m. Ve zklidněné části je šířka komunikace 3,5m. Sjezdy k jednotlivým pozemkům určeným k výstavbě rodinných domů jsou řešeny jako dlážděné v šířce 4m. Takto jsou navrženy z realizačních důvodů. V rámci

tohoto úseku jsou navrženy také podélná parkovací stání, která jsou navržena ve shodné skladbě jako sjezdy k jednotlivým pozemkům. Podélná stání jsou navržena v rozměrech 2x5,25m. Tato stání jsou podélná s najížděním totožným jako do kolmých stání. Stání jsou vždy navržena po dvojicích se zeleným rabátkem mezi nimi, obvykle šířky 2m.

Parkovací stání, sjezdy jsou navrženy ve skladbě, viz výše.
Komunikace je navržena ve skladbě, viz výše.

Větev C

Jedná se o obytnou zónu, která je navržena v délce 41,46m. Komunikace začíná připojením na okružní křižovatku a končí obratištěm. Podélné sklony jsou navrženy 2,0 a 2,1%. Je vložen 1 výškový oblouk o poloměru 782,95m. Do směrového řešení je vložen 1 směrový oblouk o poloměru 12m. Obytná zóna je navržena v jednostranném příčné sklonu 2%. Obytná zóna je navržena v šířce 3,5m. Tento úsek slouží jako příjezd/přístup k zelenému prostranství, kde je plánováno dětské hřiště. Příjezd se předpokládá pouze pro údržbu. V rámci tohoto úseku nejsou navržena podélná parkovací stání ani. Obratiště je navrženo pro otočení vozu údržby hřiště nebo popelářů.

Komunikace je navržena ve skladbě, viz výše.

Větev D

Větev D je kompletně navržena jako výhledová a nyní se nebude realizovat. Jedná se o obytnou zónu, která je navržena v délce 39,10m. Komunikace začíná připojením na větev B a končí slepým koncem pozemní komunikace. Výhledově bude větev prodloužena včetně obratiště na konci větve. Podélný sklon je navržen 2%. Do směrového řešení je vložen 1 směrový oblouk o poloměru 14,95m. Obytná zóna je navržena v jednostranném příčné sklonu 2%. Obytná zóna je navržena v šířce 5,5m. Ve zklidněné části je šířka komunikace 3,5m. Sjezdy k jednotlivým pozemkům určeným k výstavbě rodinných domů jsou řešeny jako dlážděné v šířce 4m. Takto jsou navrženy z realizačních důvodů. V rámci tohoto úseku jsou navrženy také podélná parkovací stání, která jsou navržena ve shodné skladbě jako sjezdy k jednotlivým pozemkům. Podélná stání jsou navržena v rozměrech 2x5,25m. Tato stání jsou podélná s najížděním totožným jako do kolmých stání. Stání jsou vždy navržena po dvojicích se zeleným rabátkem mezi nimi, obvykle šířky 2m.

Parkovací stání, sjezdy jsou navrženy ve skladbě, viz výše.
Komunikace je navržena ve skladbě, viz výše.

Větev E

Jedná se o obytnou zónu, která je navržena v délce 136,28m. Komunikace začíná připojením na větev G a končí připojením na okružní křižovatku. Podélné sklony jsou navrženy od 0,5 do 2,41%. Jsou vloženy 4 výškové oblouky o různých poloměrech. Do směrového řešení jsou vloženy 2 směrové oblouky o různých poloměrech. Obytná zóna je navržena v jednostranném příčné sklonu 2%. Obytná zóna je navržena v šířce 5,5m. Ve zklidněné části je šířka komunikace 3,5m. Sjezdy k jednotlivým pozemkům určeným k výstavbě rodinných domů jsou řešeny jako dlážděné v šířce 4m. Takto jsou navrženy z realizačních důvodů. V rámci tohoto úseku jsou navržena také podélná parkovací stání, která jsou navržena ve shodné skladbě jako sjezdy k jednotlivým pozemkům. Podélná stání jsou navržena v rozměrech

2x5,25m. Tato stání jsou podélná s najížděním totožným jako do kolmých stání. Stání jsou vždy navržena po dvojicích se zeleným rabátkem mezi nimi, obvykle šířky 2m.

Parkovací stání, sjezdy jsou navrženy ve skladbě, viz výše.
Komunikace je navržena ve skladbě, viz výše.

Větev F

Jedná se o obytnou zónu, která je navržena v délce 54,98m. Jedná se o okružní křižovatku, na kterou jsou postupně dopravně připojeny větve A, B, C, E. Poloměr okružní křižovatky je 11,5m, v ose jízdního pásu je to 8,75m. Poloměr prstence je 6m. Poloměr středového ostrova je 4m. Středový ostrov bude zelený. Prstenec bude dlážděný ze žulové dlažby. Je vymezen betonovou obrubou pro okružní křižovatku. Jedná se o obrubu 300x300mm se zvýšeným nášlapem 8cm. Podélné sklony jsou navrženy 2,38 a 2,71%. Jsou vloženy 2 výškové oblouky o různých poloměrech. Obytná zóna je navržena v jednostranném příčné sklonu 2%. Okružní jízdní pás je navržen v šířce 5,5m. Napojovací oblouky křižovatky jsou 9m, u větve C určené pouze pro údržbu zelené plochy, resp. hřiště, jsou poloměry jen 6m.

Prstenec je navržena ve skladbě:

Žulová kostka 180/180 D1 I 180mm
Betonové lože z betonu C20/25-X0 L 100mm
Štěrkoдр' ŠDb 200mm
Sanace zemní pláně - Štěrkoдр' ŠDb 150mm
Geotextilie 300g/m²
Upravená a zhutněná zemní pláň

Pláň bude zhutněná na min. $E_{def,2}=30\text{MPa}$, sanační štěrkoдр' bude zhutněná na $E_{def,2}=45\text{MPa}$, štěrkoдр' bude zhutněná na $E_{def,2}=70\text{MPa}$.

Parkovací stání, sjezdy jsou navrženy ve skladbě, viz výše.
Komunikace je navržena ve skladbě, viz výše.

Souhrn

Celkový počet stání je navržen na základě vypočtené bilance, která je přílohou této technické zprávy.

V obytné zóně nejsou navržena vyhrazená stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Tyto osoby přijedou do lokality na pozvání a obyvatelé RD je nechají parkovat na vlastním pozemku, tzn. nejblíže vstupu do RD.

Rozhledové poměry jsou v obytné zóně dobré. Trojúhelníky nebyly konstruovány z důvodu přehlednosti, která je zejména díky širšímu uličnímu prostoru. Veřejný prostor, tzn. mezi ploty, je široký 10m, což zaručuje přehledné šířkové uspořádání a lepší koordinace ohledně uložení inženýrských sítí.

Dopravní připojení větví G a H je stávající. Rozhledové trojúhelníky proto nebyly konstruovány.

Zpevněné plochy jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6110, ČSN 736102, ČSN 736101, vyhl. č. 398/2009 Sb. Navržené vozovky zpevněných ploch jsou v souladu s TP170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Je dodržen bezpečnostní odstup objektů(značky, stromy, lampy VO atd.) minimálně 500mm od obruby.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Komunikace jsou navrženy v podélných sklonech a příčných sklonech, které umožňují odvod vody do navržených uličních vpustí. Tyto uliční vpusti budou napojeny přípojkou na dešťovou kanalizaci, která je napojena vsakovací objekt. Mříže uličních vpustí budou znehodnoceny plastem a budou na zatížení D400.

Veškeré zpevněné plochy jsou vyspádovány tak, aby dešťové vodě bylo zabráněno zdržovat se na povrchu, tvořit náledí či snad jakkoliv zatékat do navržených konstrukcí.

g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Dopravní zařízení, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku řešeno není. Není to řešeno z důvodu povahy a rozsahu projektu.

Detailnější návrh bude v dalším stupni projektové dokumentace. Bude značení pouze pro okružní křižovatku, vedlejší komunikace, tzn. větve G, H. Dále bude značen začátek/konec obytné zóny. Dále bude značená větev C, která je slepá.

Dočasné dopravní značení se předpokládá jako omezení průjezdní šířky stávající místní komunikace a komunikace III/19333 pro účely rekonstrukce místních komunikací a realizaci chodníku.

Budou zhotovitelem řádně projednány s dotčenými orgány státní správy.

h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Stavba bude probíhat v etapách.

Uživatelé přílehlých budov o průběhu a omezeních plně informováni. Příjezd a přístup k nemovitostem bude zajištěn případně i lávkami.

Zemní práce

Před zahájením stavby se provede **vytýčení všech stávajících inž. sítí** jejich správci za přítomnosti odpovědného pracovníka za vedení stavby.

Zemní práce budou prováděny za vyloučeného veřejného provozu. Při provádění je třeba dbát na řádné odvodnění pláň, aby nedocházelo k jejímu podmáčení. Dále je nutné mít na zřeteli možnost příjezdu hasičů a záchranné služby po celou dobu provádění prací.

Objevené prvky (obruby, kostky atd.) způsobilé pro zpětné použití budou skládkovány.

Asfalt, beton....k likvidaci na skládce nebo k recyklaci-dle investora. Skládku určí dodavatel při nabídkovém řízení a schválí investor.

Dojde k zatravnění ploch. Tato plocha bude ohumusována a oseta travním semenem.

Demolice

Dojde k demolici stávajících povrchů včetně konstrukčních vrstev. Snahou bude je zpětně použít. Budou odvezeny na deponii.

Předpoklad provádění

Příjezd bude po stávajících místních komunikacích. Stavba bude realizována ve 3 etapách.

Dodavatel stavby musí stavbu provádět tak, aby životní prostředí bylo stavbou obtěžováno dle možností minimálně, to je provádět kropení za účelem snížení prašnosti, stavební stroje používat pouze v době od 6,00hod-do 21,00hod atd.

Nakládání s odpady

Stavba při své výstavbě ani po svém dokončení nebude produkovat žádné odpady. Jinak se na stavbě bude vyskytovat pouze běžný stavební odpad, který je možné uložit, skládku určí dodavatel a schválí investor.

i) vazba na případné technologické vybavení

Žádné technologické vybavení není navrženo ani se nevyskytuje v blízkosti stavby.

j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Navržená skladba vozovky byla stanovena dle TP170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Obec nemá kompletní síť odpovídajících bezbariérových chodníků. Navrženy jsou chodníky o šířce min. 1,5m a nejsou v něm žádné překážky.. Podélný sklon je totožný s komunikacemi, tzn. 0,5-8,33%. Příčný sklon je navržen 0,5-2,0%. Chodník je vymezen betonovou obrubou 150/250 a 80/250. Silniční obruba má výšku nášlapu +2 a +10cm. +2cm je navržena u místa pro přecházení, sjezdů a bezbariérových přístupů na chodník. Tyto místa se sníženou výškou nášlapu jsou vždy vybavena varovným pásem z brokované červené dlažby šířky 400mm. Tento varovný pás je navržen podél obruby s výškou nášlapu nižší než +8cm. U místa pro přecházení je kolmo na varovný pás, tzn. v ose přecházení, navržen signální pás z červené brokované dlažby šířky 800mm. Tento signální pás je odsazen o 300mm. Signální pás končí u již zmíněné obruby 80/250 s výškou nášlapu +6cm, která nahrazuje přirozenou vodící linii(plot, budova atd.). Signálním a varovným pásem je vybaven také zpomalovací práh znamenající začátek/konec obytné zóny. Vedle signálního pásu budou osazeny značky znamenající začátek/konec obytné zóny.

Samotná obytná zóna je navržena s příčným sklonem 2%. Podélné sklony jsou různé o hodnotách 0,5-8,33%. Obytná zóna je vymezena betonovou obrubou 150/250 s výškou nášlapu +10cm, která slouží jako vodící linie. Tato linie není nikde přerušena na délku větší než 8cm, proto není nikde navržen hmatný pás jako vodící linie.

V obytné zóně nejsou navržena vyhrazená stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Tyto osoby přijedou do lokality na pozvání a obyvatelé RD je nechají parkovat na vlastním pozemku, tzn. nejbližší vstupu do RD.

PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY

- 1) Předání staveniště investorem dodavateli, vytýčení všech sítí správci a jejich protokolární předání vedení stavby. O přesném vytýčení stávajících inženýrských sítí bude sepsán podrobný zápis, se kterým bude seznámen pracovník dodavatele odpovědný za vedení stavby. Dodavatel bude rovněž seznámen s možností archeologického nálezu a s ním spojenými povinnostmi.
- 2) Budou provedeny zemní práce pro položení nových inženýrských sítí. Souhlas správců s provedením zásypu bude uveden ve stavebním deníku. Souhlas bude nutný i pro zásyp sítí provedený po částech. Zásyp bude zhutněn na požadovaný $E_{\text{def},2}=45\text{Mpa}$. Míra zhutnění bude zjištěna zkouškou Proctor-Standard dle ČSN 72 1015. Minimální hodnota je 95%. V případě nevyhovění bude dále řešeno. Zkouška bude provedena i pro provedení zásypu po částech. Zkoušky budou zaznamenány ve stavebním deníku.
- 3) Zemní plán bude upravená a zhutněná $E_{\text{def},2}=45\text{Mpa}$. Míra zhutnění bude zkontrolována zkouškou Proctor – Standard dle ČSN 72 1015. Minimální hodnota je 95%. V případě nevyhovění bude dále řešeno (stabilizace, navezení jiného materiálu atd.). Zemní plán bude řádně vyspádována a budou umístěny drenáže dle projektové dokumentace. Zkouška bude provedena i pro provedení zhutnění pláně po částech. Zkoušky budou zaznamenány ve stavebním deníku.
- 4) Budou rozprostřeny podkladní vrstvy dle projektové dokumentace. Jednotlivé skladby jsou navrženy v souladu s TP170 a dle tohoto dokumentu budou také jednotlivé vrstvy zhutněny na předepsanou hodnotu $E_{\text{def},2}=x\text{Mpa}$. Míra zhutnění bude zjišťována statickou zatěžovací zkouškou pro kontrolu zhutnění dle ČSN 72 1006. Zkoušky budou zaznamenány ve stavebním deníku.
- 5) Po realizaci obrusné vrstvy vozovky bude provedeno kontrolní měření podélné a příčné nerovnosti vozovek dle ČSN 73 6175. Zkouška bude zaznamenána ve stavebním deníku.
- 6) Doporučení: Investor svolá jednou měsíčně kontrolní den.

BILANCE PARKOVÁNÍ

Bilance parkování byla vypočtena dle ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací pro potřebu 34 RD, z čehož 3 jsou řešeny jako výhled.

Jedná se o rodinné domy s celkovou plochou nad 100m². Tyto RD jsou umístěny v obytné zóně, proto se předpokládá, že obyvatelé parkovat na vlastním pozemku. Ve veřejném prostoru pak bude umístěno cca 15-20% z celkového počtu. Přitom se předpokládá, že u každého RD budou minimálně 2 stání na vlastním pozemku. Předpokládáme, že stání v obytné zóně slouží návštěvám, poštovnímu doručovateli atd.

Výpočet počtu parkovacích míst:

Základním vstupem je počet rodinných domů s celkovou plochou nad 100m². Bude dále použito součinitele redukce počtu stání k_p o hodnotě 1,0 (obec do 5 000 obyvatel) a součinitele vlivu stupně automobilizace k_a o hodnotě 1,25. Účelovou jednotkou je RD nad 100m² celkové plochy na 0,5 parkovací stání. Počítáme, že průměrně v takovém domě žijí 4 lidé.

$$N = O_o * k_a + P * k_a * k_p$$

$$N = (34 * 2 * 1,25) + (34 * 4/20 * 1,25 * 1,0)$$

$$N = 85 + 8,5$$

$$N = 93,5 \gg 94 \text{ stání}$$

Z toho vyplývá, že pro potřebu 34 RD by mělo být k dispozici 94 parkovacích stání.

Návrh

Předpokladem je, že u každého RD jsou 2 stání na vlastním pozemku, tzn. 68 stání. V obytné zóně je pak navrženo 30 podélných parkovacích stání, z toho 2 stání jsou navržena v části větve D, která je řešena jako výhledová.

Celkem je tedy navrženo 98 stání.

V obytné zóně nejsou navržena vyhrazená stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Tyto osoby přijedou do lokality na pozvání a obyvatelé RD je nechají parkovat na vlastním pozemku, tzn. nejbližší vstupu do RD.