

TECHNICKÁ ZPRÁVA OBJEKTU PRO STAVEBNÍ ŘÍZENÍ

a) Identifikační údaje objektu:

a) Označení stavby: **Kostelec u Stříbra – rozšíření infrastruktury obytné zóny „Jih“**

SO 101 Komunikace a chodníky

b) Stavebník:

Jméno: Obec Kostelec u Stříbra
Adresa: Kostelec 34, 349 01 Stříbro
IČO: 00479292

Výsledný vlastník a správce: Obec Kostelec u Stříbra

c) Zpracovatel dokumentace:

Jméno: ing. Rudolf Moses
Adresa: Zářečná 1521
347 01 Tachov
IČO: 11366478

Oprávnění:
ČKAIT 0200233

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení:

T e c h n i c k é ř e š e n í – všeobecně:

V dokumentaci (včetně výkazu výměr) uvedené výrobky (např. dlažba, obrubníky, vpusti...) je nutno brát jako příklad možného výběru materiálů. Je možno použít výrobky jakéhokoli výrobce, které vyhovují účelu, technickým podmínkám a kvalitativním parametrům osvědčeným atestem.

Pro výkaz výměr (rozpočet) je použita následující sestava dlážděných ploch:

- ~ dlažba z kamene (žulová kostka - jen široký práh na začátku větve „A“, kromě varovného pásu (ten se provede ze zámkové dlažby pro nevidomé).
- ~ dlažba zámková – všechny plochy ostatní.

K o m u n i k a c e: místní komunikace v celkové délce 600 m (306 zásad. rekonstrukce+294 nové).

Jedná se o propojení dvou stávajících komunikací novým úsekem a prodloužení zpevnění komunikace ke hřbitovu (koncový úsek je nezpevněný). Dotčené stávající komunikace budou upraveny směrově, výškově, v konstrukci. Vymezeny a upraveny budou sjezdy pro navazující nemovitosti, doplněna parkovací místa. V úseku zcela nové komunikace je orná půda nebo se jedná o zatravněné, málo udržované plochy. Západní konec komunikace je připojen na silnici, připojení je nevyhovující (velmi ostrý úhel) a z tohoto důvodu je navržena úprava připojení. Komunikace bude ve zklidněném režimu – obytná zóna.

Základní výměry pro stavební povolení:

	celkem plocha komunikace	3645 m ²
	sjezdy nemovitostí	189 m ²
	chodníky	106 m ²
	celkem zpevněné plochy	3940 m²
	ostatní plochy - zeleň celkem	2310 m ²
Další bilance a údaje:	chodník	56 m
	dlažba pro nevidomé – varovné pásy na vjezdu do obytné zóny	8 m ²
	bodové závady - připojení MK na silnici (křižovatka)	1x
	parkovací místa pro handicapované - u hřbitova	1x
	recykláty – betonový 1335 t / asfaltový 11,4 t	

rekonstrukce MK	délka 306 m	/	plocha 1864 m ²
nová MK	délka 294 m	/	plocha 1781 m ²

Vytýčení: je v základních bodech uvedeno v situaci vytyčovací a rovněž všemi podstatnými parametry v situaci pozemní komunikace. Jsou udány všechny lomové body směrového polygonu, začátek a konec úpravy, podrobné parametry oblouků, umístění příčných řezů, poloha, sjezdů, parkovacích míst a další. Vychází se ze zaměření i návrhu provedeného v S-JTSK.

Součástí objektu je samostatný chodník na západní straně lokality, podél silnice III/193 36.

Bezpodmínečně nutné: před zahájením stavby bude rovněž vytýčen pozemek komunikace a chodníku tak, aby mohla být prováděna řádná kontrola umístění stavby, případně potřebné korekce.

Poznámka: podle potřeby zhotovitele budou projektantem poskytnuty podklady pro podrobnější vytýčení stavby v digitální formě, nejlépe ve formátu .VYK (systém KOKEŠ). Ten je převoditelný nejlépe do formátu DGN, DWG, DXF.

Odstranění porostů:

Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada – stavba vyvolává potřebu kácení mimolesní zeleně v úseku staničení 100-125 a 265-330 po pravé straně, kde se dotýká převážně náletových porostů. Jednak na rozhraní vnějšího oplocení zahrad a volné zemědělsky využívané krajiny (st. 100-125) a doprovodného porostu podél stávající MK (st. 265-330). Vesměs se jedná o listnaté dřeviny.

Náhradní výsadba se navrhuje v omezeném rozsahu malých zatravněných ploch při novém MK a to především v prostoru napojení komunikace ke hřbitovu a hlavní trasy větve „A“. Součástí objektu jsou sadové úpravy pouze tohoto prostoru, ostatní možné úpravy jsou ponechány v režii stavebníka.

Bilance porostů k odstranění:	křoviny (prům. do 100 mm)	vrba, švestka	320 m ²
	stromy do prům. 300 mm	švestka, dub, vrba	45 ks

Poznámka: uvedená bilance je provedena z technického hlediska (pro výkaz výměr).

Bourání stávajících konstrukcí:

Vzhledem k potřebě směrových, šířkových, výškových úprav a pro zajištění celkového vzhledu komunikací se navrhuje odstranění převážné části stávajících konstrukcí MK včetně obrub kromě úseku ke hřbitovu v jejím staničení 10.00 až 113.00. Živičné části budou odvezeny ke zpracování do recyklačního centra (nejblíže Stříbro), ostatní kamenivo s příměsí zeminy může být odvezeno na deponii stanovenou obcí a následně použito pro opravy vozovek jiných cest obce (polní cesty).

Směrové řešení:

Respektuje plně dokumentaci pro územní řízení stanovený pozemek komunikace. Pouze v detailnějším návrhu parkovacích míst doznává vůči předchozímu stupni některých změn především rozšířením počtu stání a prodloužením dvoupruhového úseku větve „B“ MK ke hřbitovu o cca 40 m.

Trasa větve „A“ (hlavní) celkové délky 368 m sestává z 5ti oblouků a 6ti přímých úseků. Změny směru jsou navrženy kruhovými prostými oblouky převážně malých poloměrů v hodnotě 15 m až 100 m. Průběh osy je vůči DSP beze změny, stejně tak délka.

Větev „B“ celkové délky 150,75 m odbočuje ve staničení 251,66 větve „A“ vlevo jihovýchodním směrem ke hřbitovu, kde je ukončena parkovištěm. Sestává ze 3 oblouků (poloměr 9, 15, 60 m) a 4 přímých úseků rozdílné délky. I zde je průběh osy vůči DSP beze změn.

Chodník podél silnice je určen jejím průběhem a zůstává stejný jako v DSP.

Výškové řešení:

Komunikace vychází v místech napojení z úrovně stávajících MK, v průběhu tras jednotlivých větví je pak výškové řešení přizpůsobeno buď stavu existující MK (respektují se stávající sjezdy nemovitostí) nebo v

úsecích volného terénu převážně jeho výškovým poměrům. Podrobně je pojednán výškový průběh podélnými profily jednotlivých větví, příčnými profily, další doplněno v situaci (výškové koty). Vesměs se jedná o mírné sklony, v některých úsecích i na hranici sklonu minimálního.

Větev „A“ od začátku úpravy v délce cca 20 m klesá -4.89 %, poté přechází do stoupání v rozmezí +5.50 % až +1.14 %. Celkem je navrženo 6 úseků různých sklonů. Lomy výškového polygonu podélného profilu jsou zaobleny parabolickými oblouky o hodnotách oskulační kružnice v hodnotě 384 m, 1400 m a 3700 m. U navazujících úseků s rozdílem sklonu do 1 % není oblouk navržen, korekce výškového průběhu se zde provede snížením / zvýšením nivelety o 20 – 30 mm v místě průsečíku tečnového polygonu.

Maximální výškový rozdíl na trase je mezi staničením 20 (nejnižší místo trasy) a KÚ (nejvyšší místo) a to 9,65 m. Rozdíl výšek mezi ZÚ a KÚ činí 9,19 m. Přiložen je podrobný podélný profil. Výškové poměry trasy jsou příznivé, trasa je vzhledem ke konkávnímu profilu velmi dobře přehledná.

Větev „B“ je v celém úseku klesající v minimálním až mírném sklonu hodnoty -1.02 % až -3.42 %. Lomy výškového polygonu podélného profilu jsou zaobleny parabolickými oblouky o hodnotách oskulační kružnice v hodnotě 1000 m, 1200 m a 3400 m. Maximální výškový rozdíl na trase je mezi ZÚ (nejvyšší místo trasy) a KÚ (nejnižší místo) a to 3,25 m. Přiložen je podrobný podélný profil. Výškové poměry trasy jsou příznivé, trasa je vzhledem k velmi mírným sklonům profilu velmi dobře přehledná.

Výškové řešení sjezdů vychází z principu bezbarierového napojení na vozovku MK tj převýšení přejezdného obrubníku 20 mm a směrem na parcelu co největší přiblížení se úrovni stávajícího terénu s tím, že limitujícím podélným sklonem sjezdu po hranici parcely RD je hodnota 8 %. Nebude-li dosaženo stávajícího terénu, musí zbývající dorovnání provést ve vztahu k RD na své parcele stavebník.

Chodník navazuje na vozovku silnice podle standartních požadavků tj s převýšením obruby 140 mm. V místě připojení MK větev „A“ bude proveden formou chodníkového přejezdu se sníženým nášlapem 40 mm.

Příčné uspořádání:

Větev „A“: základní šířka vozovky je v úseku současně stěsnanější zástavby tj ZÚ až 150 v hodnotě 5.50 m, v dalším pak 6.00 m. Omezení v prvním úseku je dáno současnou zástavbou. Vzhledem ke kategorii komunikace (D1 obytná zóna) je možno v průběhu trasy šířkové parametry měnit, což je v celé trase využito pro vytvoření zpomalovacích šikan a parkovacích míst. Minimální šířka komunikace dvoupruhové je navržena 4.50 m. Součástí je navazující krátké odbočení k parkovišti ve staničení 100.00 vlevo s navazující sezonní cestou. Sjezd k parkovišti v šířce 5.50 m, za parkovištěm cesta šířky 3.50 m.

Větev „B“ (s velmi nízkou intenzitou provozu): základní šířka dvoupruhové vozovky 4.50 m, část trasy navržena jednopruhová s šířkou vozovky 3.00 m.

Příčný sklon bude jednostranný 2.5 % a to především podle smyslu sklonu terénu. Toto opatření sníží rozsah zemních prací, zjednoduší povrchové odvodnění, je lepší pro výškovou návaznost sjezdů nemovitostí. Parkovací místa jsou navržena podélná, souběžně s jízdním pruhem. Parkovací plochy v ulici budou doplněny u větve „A“ ve staničení 100 vlevo samostatným parkovištěm s kolmým stáním (celkem 14 míst) a obdobně u hřbitova (7 stání, z toho jedno ZTTP). Sklon parkovacích ploch je navržen podle sklonu terénu k zajištění odtoku povrchové vody do terénu. Okraje vozovky budou vyjma krátkého jednopruhového úseku větve „B“ lemovány silničním obrubníkem menším se standartním převýšením průběžně 100 mm, v místech sjezdů a kolmých parkovacích stání snížených na bezbarierovou úpravu 20 mm. Kolmá stání budou lemována (mimo návaznost na MK) obrubníkem s převýšením rovněž 100 mm. V místech určených k přejíždění (sjezdy) budou použity přejezdné obrubníky, na rozhraní komunikace a stání lemovací prvek (bet. kostka) osazený v úrovni vozovky.

Chodník je navržen v celém rozsahu celkové šířky 2.25 m. Příčný sklon chodníku bude jednostranný, minimálně 2 % s odtokem ke komunikaci.

Konstrukce zpevněných ploch:

Komunikace je navržena z nestmeleného kameniva v podkladu a krytu živičného (asfaltobeton). U parkovacích míst s krytem dlážděným. Hrany vozovky budou opatřeny obrubníkem, včetně úseků u podélných parkovacích míst. Podrobnější popis konstrukce viz charakteristické vzorové řezy.

Chodník bude proveden rovněž z nestmeleného kameniva v podkladních vrstvách a s krytem ze zámkové dlažby. Navrhovaná konstrukce viz charakteristický vzorový řez. Okraje budou lemovány parkovým obrubníkem úrovnovým (s převýšením nebo bez převýšení nad dlažbu).

Upozornění: doporučuje se při odkopávkách (úpravě pláně) používat pouze lžice s hladkou hranou - minimalizovat rozpojování podloží!

Chodník:

zámková dlažba	D	60 mm	ČSN 73 6131-1	
kamenivo 4/8	Š	30 mm	ČSN 73 6126	
kamenivo 8/16	Š	50 mm	ČSN 73 6126	
bet. recyklát 16/32	Rb	200 mm	ČSN 73 6126	
bet. recyklát 16/32	Rb	100 mm	ČSN 73 6126	zlepšovací vrstva
zemní plán zhutněná (Edef2>30 MPa)				
celkem		440 mm		

Poznámka: použití zlepšovací vrstvy bude dopřesněno po odkrytí podloží. Je pravděpodobné, že zlepšovací vrstva nebude nutná.

Komunikace: větev „A“ celá; větev B“ v úsecích ZÚ-10.00 a 113-KÚ v plné šíři a větev „B“ v úseku 10.00-113.00 v rozšíření

asfaltobeton	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121	
obalované kamenivo	OK II	70 mm	ČSN 73 6121	
šterkodrt' 0/32	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126	
šterkodrt' 0/63	ŠD	170 mm	ČSN 73 6126	
geotextilie 500 g/m2				
bet. recyklát 32/120	Rb	150 mm		zlepšovací vrstva
zemní plán zhutněná (min 98 % PS (D), Edef2>30 MPa)				
celkem		580 mm		

Stávající komunikace bude v úsecích s provedenou obalovanou živičnou směsí odfrézována a poté odtěžena zbývající konstrukce. Úseky penetračního makadamu - bude provedeno samostatně odtěžení vrstvy s příměsí asfaltu a poté odtěžena zbývající část konstrukce. Návrh na odstranění převážné části stávajících vozovek je dán potřebou směrových, výškových i konstrukčních (zesílení) změn současné vozovky.

Komunikace: rozšíření silnice

asfaltobeton	ACO 11+	50 mm	ČSN 73 6121	
obalované kamenivo	OK II	70 mm	ČSN 73 6121	
šterkodrt' 0/32	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126	
šterk 32/63	Š	200 mm	ČSN 73 6126	
geotextilie 500 g/m2				
bet. recyklát 32/120	Rb	150 mm		zlepšovací vrstva
zemní plán zhutněná (min 98 % PS (D), Edef2>30 MPa)				
celkem		610 mm		

Konstrukce platí i pro úpravy okraje silnice.

Rozsah případně způsob úprav v úseku před začátkem úpravy větve „A“ se předpokládá dle situace, v provedení: postřik živičný spojovací PSE KAE 0.4 kg/m2 a nový kryt ACO 11+ tl. 40 mm (do doby realizace

se ale požadavek v důsledku provozu případně opravy může změnit).

větev „B“ v úseku 10.00-113.00 v ploše stávající MK:

asfaltobeton	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121
obalované kamenivo	OK II	70 mm	ČSN 73 6121

Poznámka: rozsah použití zlepšovací vrstvy a geotextilie bude dopřesněn po odkrytí podloží. Přizván bude projektant.

Parkovací plochy, dlažba širokého prahu, chodníkový přejezd:

zámková dlažba	D	80 mm	ČSN 73 6131-1 zesílená	nebo žulová kostka
štěrk 4/8	Š	30 mm	ČSN 73 6126	u šir. prahu bet. lože 120mm
štěrk 8/16	Š	80 mm	ČSN 73 6126	
štěrk 16/32	Š	150 mm	ČSN 73 6126	
štěrk 32/63	Š	170 mm	ČSN 73 6126	
geotextilie 500 g/m ²				
bet. recyklát 32/120	Rb	150 mm		zlepšovací vrstva
zemní pláň zhutněná (min 98 % PS (D), Edef ₂ >30 MPa)				
celkem		660 mm		

Poznámka: rozsah použití zlepšovací vrstvy v plné výměře dlažby, u geotextilie bude dopřesněn po odkrytí podloží. Přizván bude případně projektant. Výběr dlažby – viz poznámka v úvodu technické zprávy.

Sjezdy RD:

zámková dlažba	D	80 mm	ČSN 73 6131-1 zesílená
štěrk 4/8	Š	30 mm	ČSN 73 6126
štěrk 8/16	Š	80 mm	ČSN 73 6126
štěrk 16/32	Š	150 mm	ČSN 73 6126
štěrk 32/63	Š	170 mm	ČSN 73 6126
geotextilie 500 g/m ²			
bet. recyklát 32/120	Rb	150 mm	zlepšovací vrstva
zemní pláň zhutněná (min 98 % PS (D), Edef ₂ >30 MPa)			
celkem		660 mm	

Poznámka: shodné s parkovacími plochami. Rozsah použití zlepšovací vrstvy v plné výměře dlažby, u geotextilie bude dopřesněn po odkrytí podloží. Přizván bude případně projektant. Výběr dlažby – viz poznámka v úvodu technické zprávy.

Sezonní cesta za parkovištěm větve „A“:

asfaltový recyklát 0/32	40 mm
štěrkodrt' 0/32	100 mm
betonový recyklát 32/120	200 mm

Úprava podloží (pláně):

Jedná se o úpravy v podélném a příčném směru pro vyrovnaní pod další konstrukci. V průběhu vyrovnávání zemního tělesa a poté se provádí zhutnění. Tloušťka vrstvy zeminy při vyrovnávkách (násypech) v nezhuťném stavu nejméně 150 mm, nejvýše 300 mm. Budou provedeny kontrolní zkoušky hutnění zeminy v podloží a ověření modulu přetvárnosti v úrovni pláně. Požadovaná míra hutnění zemin 98 % PS (parametr D), modul přetvárnosti Edef₂ 30 MPa **minimálně**. Poměr modulů do 2,5. Viz vzorové řezy. S ohledem na známý a předchozími stavbami v obci ověřený méně vyhovující stav podloží je navržena zlepšovací vrstva v rámci provádění konstrukce – viz výše. Upřesnění se provede vždy při odkopávkách pro pláň.

Odvodnění:

Podpovrchové: nenavrhuje se. Má se za to, že podstatný podíl na odvodnění koridoru komunikace větve „A“ bude mít rýha kanalizace s obsypem pískem a drenáží v rýze.

Povrchové: je navrženo běžného charakteru tj 17ti typovými uličními vpustěmi V1 – V17 a ve 3 místech povrchovým vypouštěním do terénu. Pro osazení vpustí platí běžné technické podmínky a podmínky výrobce. Vpusti budou vybaveny košem na bahno. Plochy 2 parkovišť budou odvodněny volným odtokem do níže položeného terénu. Odtok bude umožněn v nejnižše položeném místě odvodňované plochy osazením 1 dílu obrubníku v úrovni vozovky. V navazujícím terénu se provede zasakovací zářez 3x0.9x1.5 m s výplní drenážním kamenivem obaleným geotextilií 100 g/m². Na zářezu parkoviště větve „A“ se provede ještě povrchová úprava do miskovitého tvaru aby natékající voda byla co nejvíce koncentrována nad zářez.

Přípojky vpustí jsou součástí objektu. Vesměs se provedou z plastového potrubí SN 8 DN 150 mm.

Podle potřeby je možno provést zkrácení (snížení celkové výšky) konstrukce vpusti, ale jen v případě omezených výškových poměrů napojení na recipient (nikoli standartně).

Ve výkresech uvedené typové vpusti je nutno brát jako příklad možného výběru. Je možno použít výrobky jakéhokoli výrobce, jehož výrobky vyhovují účelu, technickým podmínkám a kvalitativním parametrům osvědčeným atestem.

Propustky:

Na trase se nenachází, neřeší se.

Chráničky:

V řešeném úseku nejsou uvažovány.

Terénní úpravy:

Jsou běžného charakteru a spočívají v odkopávkách či násypech zhutněných (mimo prostor zpevněných ploch), následně překrytí vrstvou ornice minimální tloušťky 100 mm, osetí kvalitní parkovou travní směsí v množství 10 g/m² s uválením a následným dorovnáním ploch.

Součástí terénních úprav je řádná (včetně ruční!) úprava výsledného povrchu s plynulou návazností na terén stávající. Kvalita provedení terénních úprav a doplňujících úprav sadových spolurozhoduje o celkovém vjemu stavby po dokončení.

Odvodňovací žlaby:

Nenavrhují se.

Opěry:

Ve staničení 41.85 až 54.85 vpravo bude podél parkovacích míst provedena opěrná zídka tl. minimálně 450 mm, výšky do 0.70 m. Konstrukce základu z betonu (prokládaného) B12, nadzemní části zděná z lomového kamene do betonu B15.

Sjezdy nemovitostí:

Součástí objektu komunikace jsou sjezdy nemovitostí a to v rozsahu od hrany MK po hranici parcely. Napojení sjezdu je řešeno přes snížený obrubník (přejezdový). Budou provedeny s povrchem ze zámkové dlažby zesílené, obvod lemován úrovňovým obrubníkem osazeným do lože z betonu.

Ostatní na komunikacích:

Všechny linie napojení nových konstrukcí na stávající živичné povrchy budou zaříznuty a po provedení

konstrukce nového krytu spáry zality asfaltovou hmotou a posypány jemnou kamennou drtí. Na silnici bude kromě toho provedeno zaříznutí obrusné vrstvy o cca 0,30 m dále k ose silnice než základní odkopávka. Při pokládce ABS upravovaného okraje silnice se provede “přeplátování” novým krytem, spára bude ošetřena zálivkou asfaltem.

Na začátku úpravy větve „A“ bude (na vjezdu do obytné zóny) proveden široký práh s převýšením zvýšené plochy vůči komunikaci o 80-100 mm. Nájezdové přechodové plochy se provedou oboustranně v délce 1,50 m. Spodní hrana těchto ploch bude fixována ležatým silničním obrubníkem osazeným do betonového lože B15, horní hrana stojatým obrubníkem parkovým do betonového lože. Dlažba prahu bude osazena do bet. lože.

V místech ukončení obrubníku podél komunikace bude tento v prvním (posledním) dílu délky 1 m stažen na úroveň navazující konstrukce či vozovky.

V místě sjezdu na pole u jihozápadního rohu hřbitova bude osazen mechanicky odnímatelný sloupek – zábrana proti najíždění nepovolaných.

Zrekultivována bude plocha po odstranění a nepoužité části MK v prostoru před čp. 81.

Ostatní na chodníku:

V místě chodníkového přejezdu bude proveden pás 0.40 m zvýrazněné varovné dlažby (pro nevidomé). Tato bude použita i na vjezdu do obytné zóny ze strany začátku úpravy.

Sadové úpravy - výsadby: jsou součástí návrhu jen v omezeném rozsahu. a jsou navrženy jako stromová výsadba na styku obou větví (na vnější straně křižovatky). Vzhledem k malému rozsahu jsou tyto úpravy zahrnuty do objektu komunikace. Umístění je podrobně zakresleno v situaci pozemní komunikace, vybrána jsou místa s odstupem od sítí, nevyžadující osazení skruží pro kořenový systém.

Navržená výsadba stromová:	Lípa	Tilia x euchlora	1 ks
	Javor japonský	Acer japonicum	4 ks

Budou použity výpěstky nejméně 3 leté s balem, ke stromkům budou osazeny úvazové kůly (á 3ks), provede se ochrana jutovým obalem. Provede se zakrytí terénu okolo stromku nejméně do 0,5 m vrstvou kůry.

Podmínkou pro stromovou i keřovou výsadbu je dodržet prostory výsadby tak, aby po vzrůstu zeleně tato nevytvořila překážku rozhledových poměrů.

Rozhledové poměry na sjezdech – připojení na vyšší kategorii:

Podrobně bylo řešeno již v dokumentaci pro územní řízení. Návrh komunikace, umístění sjezdů se vůči DUR nemění, tím ani rozhledové poměry. Z tohoto důvodu se nové hodnocení v této dokumentaci neprovádí.

Rekapitulace podmínek sjezdů RD: při hodnocení byly vzaty v úvahu následující podmínky a požadavky:

- rychlost vozidel na MK (v obci, obytná zóna) 20 km/hod
- všechny RD budou napojeny na běžné síť včetně plynovodní, pro jejich obsluhu nejsou potřebné NA kromě svozového vozidla PDO (NAs), které ovšem nebude zajíždět do prostoru jednotlivých nemovitostí.
- největší vozidlo pro obsluhu RD je svozové vozidlo PDO (NAs), s pohybem pouze po MK (nezajíždí na sjezd)
- vozidlo zastaví u okraje hlavní komunikace (varianta STOP)
- potřebná délka rozhledu dle ČSN 73 6110 Z1:

OA (vozidla sk.1)	pravý sektor 30 m, levý sektor 25 m
-------------------	-------------------------------------
- všechna místa připojení MK vzájemně i na silnici jsou v zástavbě tj v prostoru s obecně danou max. jízdní rychlostí 50 km/hod.

c)Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický

průzkum atd.)

Průzkumy: kromě podrobných pochůzek projektanta případně se zástupcem investora nebyly jiné průzkumy prováděny.

Závěry a stanoviska z výchozích podkladů, průzkumů ad:

- Lokalita je málo zatížena nadzemními sítěmi. Podzemní sítě jsou tvořeny dříve provedenými kanalizačními sítěmi kanalizace, vodovodním řadem a plynovodem. Návrh respektuje tyto sítě a ponechává je v koridoru veřejného prostranství - komunikace.
- Ze zaměření polohopisu a výškopisu vyplývá, že výškový průběh tras je příznivý a nebude nutné provádět náročnější terénní úpravy apod. kromě krátké a nízké opěrné zidky na větvi „A“ vpravo mezi staničením cca 40 až 55.
- Komunikace větev „B“ je slepá, ukončená u hřbitova, kde bude zřízeno malé parkoviště; při této trase je provedena jednostranná výsadba dřevin, do které se nebude zasahovat. Odbočuje z ní velmi málo užívaná polní cesta podél jižní strany hřbitova.

d) Vztahy PK k ostatním objektům stavby

Komunikace je součástí výstavby technické infrastruktury lokality. Infrastruktura obsahuje (kromě PK) oddílnou kanalizační síť (včetně přípojek RD splaškových), vodovod (včetně přípojek RD), zemní rozvod elektro NN pro RD, rozvod elektro a osvětlovací body VO, rozvod plynu (včetně přípojek RD). Řešení PK je s uvedenou další infrastrukturou koordinováno.

e) Návrh zpevněných ploch

Komunikace je navržena z nestmeleného kameniva či betonového recyklátu v podkladu a krytu živičného (asfaltobeton), u parkovacích míst s krytem dlážděným. Hrany vozovky budou opatřeny obrubníkem, taktéž u parkovacích míst. Podrobnější popis konstrukce viz charakteristické vzorové řezy. Jedná se obdobné řešení, které bylo již použito (realizováno) při výstavbě základní části zóny Sever. Chodník s krytem dlážděným.

f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK

Součástí MK a chodníku bude systém odvedení povrchových vod vpustěmi a povrchovými úpravami běžného provedení. Podél chodníku bude voda odtékat při níže položeném okraji s převýšeným obrubníkem nebo podél podezdívky plotu (pokud s tím bude majitel oplocení souhlasit). Přípojky vpustí budou napojeny na novou dešťovou kanalizaci. Plochy parkovišť a části větve „A“ budou s ohledem na výškové umístění vůči kanalizaci a malý rozsah odvodňovaných ploch odvodněny do okolního terénu k zasakování. Režim povrchových vod se v lokalitě zásadně nemění, příkopy nejsou navrženy.

g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení

Komunikace větev „A“ zklidněná D1:

stávající značení: na vlastní MK není žádné, bude dotčeno stávající SDZ na silnici.

navrhované značení:

svislé	IP 26a Obytná zóna	na vjezdu, oboustranně
	IP 26b Konec obytné zóny	na výjezdu, oboustranně
vodorovné	V 10a Stání podélné	provede se dlažbou odlišné barvy (případně i typu)

Na straně začátku úpravy (ZÚ) z centra obce budou IP 26a, IP 26b osazeny na jeden sloupek.

Parkoviště navazující na větev „A“:

stávající značení: není žádné

navrhované značení:

svislé	IP 11a Parkoviště	
vodorovné	V 10b Stání kolmé	provede se dlažbou odlišné barvy (případně i typu)

Komunikace větev „B“ zklidněná, D1:

stávající značení: není žádné

navrhované značení:

svislé nenavrhuje se

vodorovné: **V 10a** Stání podélné

provede se dlažbou odlišné barvy (případně i typu)

Parkoviště navazující na větev „B“:

stávající značení: není žádné

navrhované značení:

svislé **IP 11a** Parkoviště

IP 12 s O1 Vyhrazené parkoviště

vodorovné **V 10b** Stání kolmé

V 10f Vyhrazené...

Silnice III/193 36: stávající SDZ P2, nacházející se v místě navrhované úpravy MK bude o 10 m posunuta – viz situace.

Pro **realizaci stavby** je nutná úplná uzavírka dotčených MK. Pro práce na silnici postačí pouze vymezení a označení pracovního místa, bez uzavírky. Objízdné trasy nelze stanovit, přístup k nemovitostem je možný pouze sjezdy z předmětné komunikace. Část stavby se nachází „na zelené louce“.

Navrhovaná DIO (dopravně inženýrská opatření):

Komunikace větev „A“:

- Dotčena je stávající MK v úsecích staničení 0.00 (ZÚ) až 95.00 = 95 m a 255.00 až 350.00 = 95 m, celkem 190 m (½ celkové délky).
- V uvedených úsecích bude MK po dobu provádění prací úplně uzavřena na obou stranách osazením přechodného dopravního značení a zařízení: **Z2** Zábrana + **B1** Zákaz vjezdu + **E12** Dodatková tabulka „MIMO VOZIDLA STAVBY“.
- Vlastníkům a uživatelům dotčených nemovitostí bude k jejich nemovitosti umožněn příjezd v akutních případech po dohodě se zhotovitelem stavby v průběhu pracovní směny.
- Po skončení každé směny zhotovitel učiní nejnutnější opatření pro umožnění alespoň jednostranného vjezdu do staveniště vozidlům IZS v akutních situacích (sjezdy do „kufru“, překrytí výkopů...).
- Zajištěn bude provizorní pěší přístup vlastníkům a uživatelům stavby po celou dobu provádění, se zajištěním bezpečnosti včetně nočního osvětlení.
- Provádění prací bude oznámeno složkám IZS.
- Staveniště bude vymezeno a chráněno minimálně červenobílou páskou, výkopy přenosným oplocením nebo zakrytím.
- Pro provádění navazujícího parkoviště postačí pouze vymezení prostoru červenobílou páskou.
- Pohyb vozidel a techniky podle potřeby (couvání...) zajišťovat na staveništi i v prostorách bezprostředně navazujících pomocí způsobilé a poučené osoby.

Komunikace větev „B“: platí obdobně jako u větve „A“. Pro případ pohřbu je nutno upravit průjezd a průchod pro pěší.

Silnice III/193 36:

- Bez uzavírky silnice, s vymezením a označením pracovního místa dle přiloženého schéma B/1.
- Pohyb vozidel a techniky stavby na silnici koordinovat pomocí způsobilých a poučených osob.

h) Zvláštní podmínky a požadavky pro postup výstavby, případně údržbu

Zvláštní podmínky a požadavky nejsou. Pro výstavbu platí požadavky uvedené výše v DIO.

i) Vazba na případné technologické vybavení

Technologické zařízení stavba neobsahuje.

j) Přehled provedených výpočtů

Zvláštní výpočty prováděny nebyly. Komunikace je navržena z nestmeleného kameniva v podkladu a krytu živičného (asfaltobeton) v limitech TP se zvážením znalosti vlhkostního stavu podloží.

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

Návrh tyto požadavky respektuje. Pohyb v obytné zóně je bez omezení, stavební úpravy nevytvářejí překážky pohybu.

l) Podmínky pro provádění stavby:

Technické: budou respektovány všechny základní technické normy ČSN 72 1006, 73 3050, 73 6121, 73 6125, 73 6126, 73 6127, 73 6133, PENV Beton, 75 6101, 73 6005, technické podmínky TP 65, TP 78, TP 94, TP 97.

Bezpečnostní: dle zákoníku práce, občanského zákoníku, vyhl. 324/90 Sb..

Vypracoval: M o s e s

V Tachově, 02/2014