

KOMUNIKACE A INŽENÝRSKÉ SÍŤE K PARCELÁM, PLCHOV

SO 101 - Komunikace a zpevněné plochy

D.1.1.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

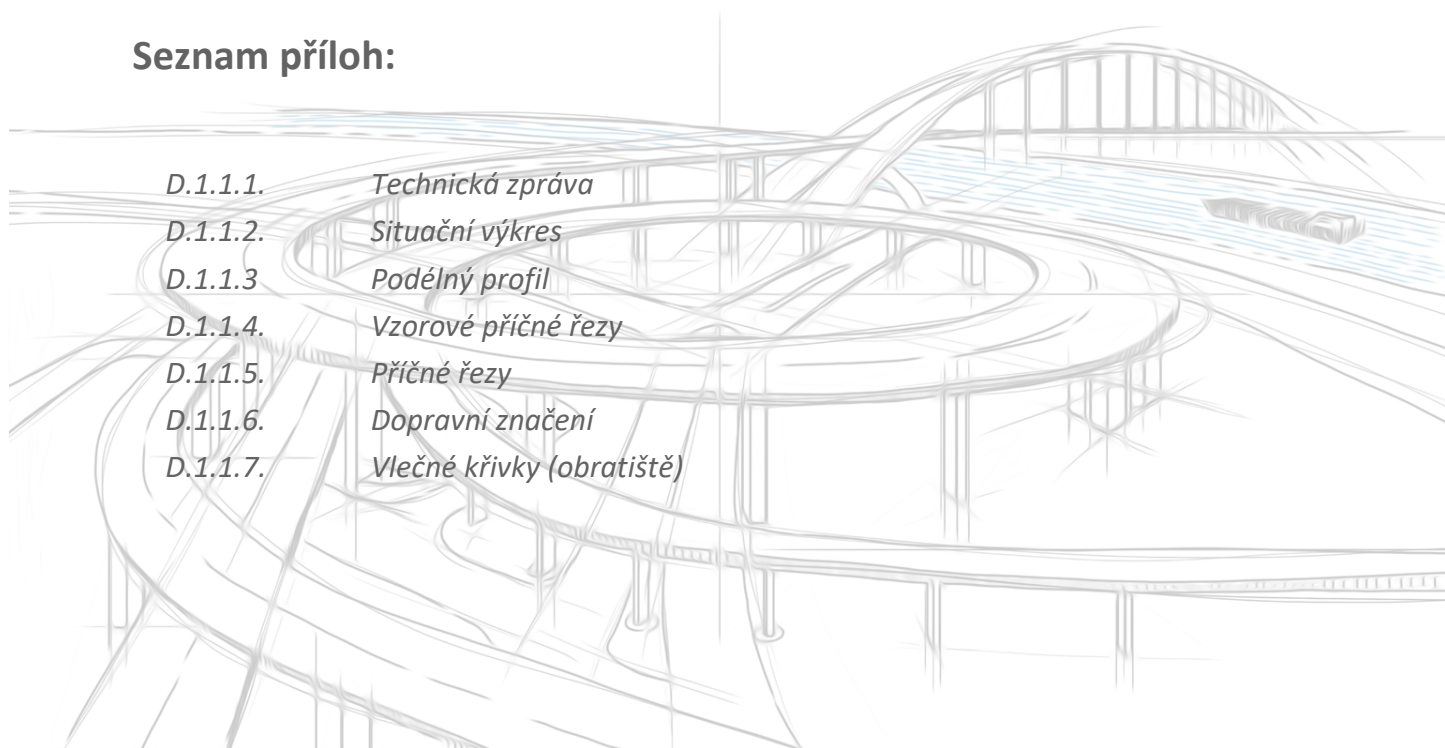
Stupeň: DUR + DSP

Vypracoval: Ing. Pavel Barnat

Kontroloval: Ing. Petr Fojt

Seznam příloh:

- D.1.1.1. *Technická zpráva*
- D.1.1.2. *Situační výkres*
- D.1.1.3. *Podélný profil*
- D.1.1.4. *Vzorové příčné řezy*
- D.1.1.5. *Příčné řezy*
- D.1.1.6. *Dopravní značení*
- D.1.1.7. *Vlečné křivky (obratišť)*



1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	3
1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ.....	3
1.3	GENERÁLNÍ PROJEKTANT	3
1.4	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	3
2	STRUČNÝ POPIS, JEHO FUNKČNOST A TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
2.1	STÁVAJÍCÍ STAV	4
2.2	NAVRŽENÉ SITUAČNÍ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ.....	4
3	TECHNOLOGIE DOPRAVY A DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.....	6
4	ZEMNÍ PRÁCE, DEMOLICE A PŘÍPRAVA ÚZEMÍ	7
5	VZOROVÝ ŘEZ, ODVODNĚNÍ, OSVĚTLENÍ	8
5.1	VZOROVÝ ŘEZ – KONSTRUKCE CHODNÍKU A ZPEVNĚNÝCH PLOCH	8
5.2	ODVODNĚNÍ	9
5.3	OSVĚTLENÍ.....	10
6	ŘEŠENÍ Z HLEDISKA PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	10
7	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA	10
8	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	11
8.1	SEZNAM POUŽITÝCH NOREM:	11
8.2	TECHNICKÉ PRŮVODCE:	12
9	VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	12
10	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	12

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Komunikace a inženýrské sítě k parcelám, Plchov
Místo stavby:	Obec Plchov, poz. parc. č. 359/2, k.ú. Plchov, okres Kladno (721816)
Předmět dokumentace:	návrh komunikace a infrastruktury pro novou parcelaci rodinných domů

1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI

Jméno:	Pozemky Plchov s.r.o.
Adresa:	Kloknerova 2249/9, 14800 Praha 11 - Chodov
IČ:	08542431

1.3 GENERÁLNÍ PROJEKTANT

Hlavní projektant:	PFProjekt s.r.o.
Sídlo:	Soukenická 64/22, 274 01 Slaný
IČ:	07071353
Tel:	+420 603 891 857
@:	petr.fojt@pfprojekt.cz

1.4 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Projektant:	PFProjekt s.r.o.
Sídlo:	Soukenická 64/22, 274 01 Slaný
IČ:	07071353
Tel:	+420 603 891 857
@:	petr.fojt@pfprojekt.cz

HIP:	Ing. Petr Fojt
Projektant:	Ing. Pavel Barnat, Ing. Petr Fojt (ČKAIT: 0013761)

2 STRUČNÝ POPIS, JEHO FUNKČNOST A TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Tato část projektové dokumentace (SO 101) řeší návrh výstavby místní obslužné komunikace III.třídy v obci Plchov, která bude sloužit jako přístupová komunikace k novým parcelám pro výstavbu rodinných domů. Nová trasa komunikace je dispozičně navržena tak, aby došlo k co nejmenším hrubým terénním úpravám v území. Navrhovaný dopravní prostor (komunikace, parkovací stání a pásy zeleně) bude zajišťovat přístup do nové lokality určené pro bydlení. Dopravně bude lokalita napojena na stávající neprůjezdnou místní komunikaci obsluhující stávající zástavbu RD v obci Plchov s napojením na silnici III/23717, a bude součástí stávající lokality s obytnou zástavbou.

Odvodnění nově navržených zpevněných ploch bude realizováno nově navrženými odvodňovacími prvky (uliční vpusti a žlaby) s odvodem do nově navržené dešťové kanalizace (viz SO 302) a částečně vsakem do podloží. Veřejné osvětlení nově navržené komunikace řeší SO 401.

2.1 STÁVAJÍCÍ STAV

Lokalita nově navrhované zástavby rodinných domů leží na východním okraji obce Plchov, v nezastavěné části navazující na stávající zástavbu. Dotčené území je ve stávajícím stavu využíváno jako orná půda a má svažité charakter jižním směrem k Bakovskému potoku a souběžné polní cestě vedoucí podél potoka západním směrem k Plchovskému rybníku.

Na východní straně dotčené území navazuje na stávající obytnou zástavbu rodinných domů podél stávající příjezdové komunikace, která je dále napojena na silnici III/23717. Na severní a západní straně je území ohraničeno nově vymezenými pozemkovými hranicemi lokality pro výstavbu RD.

Stávající příjezdová komunikace napojující se na silnici III/23717 má v místě napojení nové komunikace šířku cca 4,2m. Jedná se o nezpevněnou, místy částečně zpevněnou komunikaci s asfaltovým krytem a nezjištěnou skladbou konstrukce vozovky. Komunikace je umístěná uprostřed koridoru vymezeném pozemkovými hranicemi přilehlých stávajících nemovitostí. Chodníky v dané lokalitě zcela chybí.

2.2 NAVRŽENÉ SITUAČNÍ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Nové situační a šířkové uspořádání je navrženo s ohledem na prostorové poměry dopravního prostoru vymezeném pozemkovými hranicemi. Nově navržená příjezdová komunikace v celkové délce 171,46m je navržena jako obousměrná místní obslužná komunikace se základní šířkou jízdního pásu 5,00m, s asfaltovým krytem. Vozovka bude rozšířena v místech směrových oblouků s malým poloměrem pro usnadnění průjezdu a vyhnutí vozidel, a to na šířku 5,25 resp. 5,75m. Začátek úpravy (km 0,000) je situován v místě napojení na stávající místní obslužnou komunikaci. Stávající částečně zpevněný kryt dotčené komunikace bude upraven (frézování) v šířce min 0,50m pro plynulé napojení povrchu.

Osa nově navržené komunikace je vedena středem jízdního pásu. V začátku úseku je vedena severozápadním směrem podél stávajícího oplocení přilehlého pozemku p.č. 361/1 a dále pak západním směrem uprostřed dopravního koridoru vymezeném pozemkovými hranicemi nově navržené lokality. Osa je vedena v přímém směru, s vloženými protisměrnými směrovými oblouky v začátku úseku pro napojení na stávající komunikaci (R=20,00m; 60,00m; 12,50m). V konci úseku (km 0,17146) je komunikace slepě ukončena

na hranici vymezeného pozemku, přičemž v km 0,13096 je navrženo kolmé obratiště délky 9,00m a šířky 6,00m. Součástí dopravního prostoru jsou kromě komunikace také vjezdy na přilehlé pozemky pro výstavbu RD, polozapuštěné zálivy pro podélné parkovací stání osobních automobilů a pásy zeleně. Přístupový chodník pro pěší není nově navrhován, neboť v dané lokalitě stávající komunikace pro pěší chybí.

Vjezdy k parcelám RD jsou navrženy vlevo podél komunikace (ve směru staničení). Přesná poloha jednotlivých vjezdů může být případně upřesněna na základě koordinace se stavebníky jednotlivých RD. Vjezdy s povrchem z betonové dlažby plné jsou navrženy v šířce 6,00m tak, aby byl zajištěn bezproblémový příjezd na jednotlivé parcely a umožněno krátkodobé zastavení osobních automobilů rezidentů.

V místech vjezdů bude na styku s vozovkou osazen přejezdový obrubník 150/150 mm s výškou nášlapu min +0,05m, tento bude pak na obou koncích pomocí přechodových kusů v délce 1,0m navazovat na klasický silniční obrubník. Na rubové straně vjezdů směrem k přilehlým parcelám bude osazen zapuštěný obrubník 100/250 mm v úrovni povrchu. Plynulé napojení vjezdů na stávající terén bude provedeno na parcelách RD jako dočasný zábor.

Na nově navrženou komunikaci budou rovněž nově napojené stávající nezpevněné komunikace, jedná se o polní cestu v začátku úpravy vedoucí dále k Plchovskému rybníku a úvozovou polní cestu v km 0,05300 na pozemku p.č.886 vedoucí severním směrem k zemědělským pozemkům. Tyto budou v rámci stavby upraveny v rozsahu dle výkresu (Situační výkres).

Podélné parkovací stání s krytem z betonové vegetační dlažby jsou nově navržena vlevo podél komunikace v samostatných zálivech umístěných ve volných místech mezi vjezdy. Zálivy s podélným stáním pro osobní automobily návštěvníků v šířce 2,25m jsou částečně vysazené do vozovky tak, aby byl dodržen odstup od hranice parcel min 0,75m. Komunikace bude v místě zálivů zúžená na šířku 3,50m, čímž dojde ke zklidnění dopravního režimu. Celkem jsou v lokalitě navržena 4 stání pro OA, s délkou stání min 6,00m. Parkování rezidentů bude řešeno výlučně na vlastním pozemku, s možným krátkodobým stáním ve vjezdech.

Povrch parkovacích stání bude proveden z betonové vegetační dlažby, z důvodu umožnění částečného vsakování srážkových vod z přilehlé komunikace v plochách stání. Na styku parkovacích stání a přilehlé vozovky bude osazen obrubník 100/250 zapuštěný v úrovni povrchu. Na styku parkovacích stání s pásem zeleně bude osazen klasický silniční obrubník se sníženou výškou nášlapu +0,10m (převis parkujících vozidel).

Pásy zeleně jsou navrženy po obou stranách komunikace, vlevo mezi vloženými vjezdy a zálivy pro parkovací stání v proměnné šířce min 0,75m až na hranici parcel RD a vpravo v šířce min 1,50m až k hranici přilehlého pozemku p.č.359/1, přičemž z důvodu konfigurace stávajícího terénu bude do pásu zeleně vpravo podél vozovky vložena opěrná zídka k vyrovnání výškového rozdílu na stávající terén.

Opěrná zídka je navržena vpravo podél komunikace v úseku podél nových parcel v celkové délce 121,00m (km 0,05760 – km 0,17146) z důvodu vyrovnání povrchu na stávající svažité terén v rámci vymezeného dopravního prostoru. Zídka s výškou horní hrany max 1,0m nad povrchem přilehlé vozovky bude provedena z betonových vegetačních svahovek, uložených s přesahem jednotlivých řad min 0,15m a výplní směsí zeminy s rašelinou pro vysazení vhodné vegetace. Za rubem zídky bude uloženo drenážní potrubí DN 110 v zásypu směsí zeminy a ŠD 16/32.

Navržené situační řešení a šířkové uspořádání viz přílohy D.1.1.2. Situační výkres a D.1.1.4. Vzorové příčné řezy této části dokumentace.

Výškové řešení nově navržené komunikace je navrženo se snahou maximálně se přizpůsobit stávajícímu terénu tak, aby došlo k co nejmenším hrubým terénním úpravám a zároveň bylo možné plynule napojit vjezdy jednotlivé parcely po levé straně komunikace. Také byl brán zřetel na plynulý odvod dešťových vod z povrchu nově navržených zpevněných ploch.

Niveleta nově navržené komunikace stoupá v celém úseku od stávající komunikace až ke konci úseku, v rozmezí podélného sklonu 1,29 % - 10,08 %, přičemž v ZÚ se plynule napojí na stávající vozovku. Poloměry výškových zakružovacích oblouků jsou navrženy s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/hod, s minimálním poloměrem vydatého oblouku R260m. Příčný sklon komunikace je navržen jako jednostranný se sklonem 2,0 % směrem ke zvýšenému levostrannému obrubníku tak, aby voda odtékala směrem do nově navržených odvodňovacích prvků podél obrubníku, resp. k zálivům parkovacích stání v úrovni vozovky, určených k vsakování dešťových vod. V místech napojení na stávající silnici se příčný sklon plynule přizpůsobí sklonu navazující komunikace.

Výškové řešení parkovacích stání je navrženo v návaznosti na povrch přilehlé vozovky obslužné komunikace, přičemž podélný sklon kopíruje vždy niveletu přilehlé komunikace a příčný sklon je vzhledem k vsakovací funkci povrchu z vegetační dlažby navržen ve spádu max 1,0 %, přičemž od vozovky budou odděleny zapaštěným obrubníkem v úrovni povrchu. Příčný sklon vjezdů je vzhledem k charakteru stávajícího terénu navržen v hodnotě max. 8,00 % směrem k parcelám RD, přičemž případné vyrovnaní na stávající terén bude provedeno v rámci parcel jako dočasný zábor.

Základní výška nášlapu obrubníku na styku vozovky s přilehlým pásem zeleně je +0,12m, resp. +0,10m u parkovacích stání, v místech vjezdů je výška nášlapu snižena na +0,05m.

Navržené výškové řešení viz přílohy D.1.1.3 Podélný profil a D.1.1.5. Příčné řezy této části dokumentace.

3 TECHNOLOGIE DOPRAVY A DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Výstavbou nové komunikace nedojde ke změně stávajícího dopravního prostoru navazující místní komunikace. Dopravní prostor pro nově navrhovanou komunikaci v rámci lokality RD je umístěn do koridoru vymezeného přilehlými pozemky s šířkou 8,00 m. Příjezdová komunikace k parcelám RD je navržena jako místní obslužná komunikace III. třídy, funkční podskupiny C, s návrhovou rychlostí 30 km/h. Vozovka je směrově nerozdělená se základní šířkou 5,00m pro obousměrný provoz.

Součástí dopravního prostoru místní komunikace jsou celkem 4 podélná parkovací stání pro osobní automobily návštěvníků, umístěná ve dvou samostatných zálivech částečně vysazených do vozovky tak, že tato bude zúžená na šířku 3,50m, čímž dojde ke zklidnění dopravního režimu. Stání pro rezidenty bude řešeno výhradně na jednotlivých parcelách RD. Vyhrazené stání pro osoby ZTP nejsou navrhována.

Součástí dopravního prostoru jsou vjezdy na nové parcely RD po levé straně komunikace, a oboustranné zelené pásy na hranici pozemku. Zhruba 40,0m před koncem neprůjezdné komunikace je v km 0,13096 navrženo kolmé obratiště o rozměrech 9,00 x 6,00m.

Dopravně bude komunikace napojena na stávající místní neprůjezdnou komunikaci, která je dále napojena na silnici III/23717 procházející obcí Plchov a bude součástí lokality se zástavbou RD. Samostatné chodníky pro pěší nejsou v lokalitě RD nově navrhovány, neboť v dané lokalitě chybí ucelené trasy pěších komunikací.

V rámci stavby bude obnoveno stávající a doplněno nové SDZ a VDZ dle přílohy D.1.1.6. této části dokumentace. Svislé a vodorovné dopravní značení bude provedeno v souladu s vyhláškou. 294/2015 Sb.

Osvětlení nově navržených komunikací bude zajištěno novými svítidly veřejného osvětlení (viz SO401).

4 ZEMNÍ PRÁCE, DEMOLICE A PŘÍPRAVA ÚZEMÍ

V rámci přípravy území bude provedena skrývka ornice z dotčených ploch zeleně v celém rozsahu stavby a bude odstraněna náletová zeleň, která je v kolizi s nově navrženou komunikací. Stavby si nevyžádá kácení vzrostlé zeleně. Bude provedena úprava (odfrézování) stávajícího krytu dotčené komunikace v místě napojení nově navržené komunikace, a to v šířce min. 0,50m tak, aby došlo k plynulému napojení krytu s přesahem konstrukčních vrstev min 0,15m.

Zemní práce sestávají z výkopu rostlé zeminy a dosypání zeminy, a to na úroveň zemní pláně nově navržených zpevněných ploch. Část vytěžené zeminy bude zpětně využita pro dosypání v místě násypů a zásypů. Přebytečná a nevhodná zemina bude odvezena na místo dle určení investora, případně může být použita na terénní úpravy v rámci jednotlivých parcel pro výstavbu nových RD. Část ornice bude zpětně využita ke svahování a úpravám okolního terénu za obrubníky se zatravněním.

Vybourané konstrukční vrstvy ze štěrku a štěrkopísku budou odvezeny na skládku, případně je lze využít jako zeminu při úpravě zemní pláně. V místě inženýrských sítí je třeba dbát zvýšené opatrnosti při provádění zemních prací a dodržovat stanovené odstupné vzdálenosti, především v místě stávajícího sloupu vzdušného vedení VN.

Upravenou zemní pláň (stejně jako další konstrukční vrstvy) je nutno pečlivě zhutnit a chránit před dlouhodobým působením nepříznivých klimatických podmínek před pokládkou dalších vrstev. Pokud nebude na zemní pláni dosažena předepsaná hodnota modulu přetvárnosti, bude o zlepšení vlastností podloží rozhodnuto na stavbě za účasti geologa a projektanta.

Při úpravě pláně je nezbytně nutné dosáhnout její zhutnění na 100% PS a únosnosti minimálně $E_{def,2}=30$ Mpa pro chodníky, resp. 45MPa pro pojižděné konstrukce. Po provedení odkopávek na úroveň zemní pláně dojde k zjištění jejího zhutnění a únosnosti a stanovení míst, kde bude nutné provést sanaci. Prohlídku provede zhotovitel a stavební dozor investora. Případná sanace bude provedena v hloubce aktivní zóny zemní pláně 0,50m. Dojde k odtěžení neúnosné a převlhčené zeminy a jejímu odvozu na skládku. V místě aktivní pláně bude umístěn náhradní vhodný nenamrzavý materiál, který stanoví zhotovitel po dohodě s investorem. Zemina musí být do násypu aktivní zóny ukládána a hutněna po vrstvách. Nakonec bude zemní pláň urovnána do projektovaných výšek a bude zkontrolována její únosnost a zhutnění (viz výše).

Konečné terénní úpravy zajistí dosypání a dorovnání zemního tělesa a rubových stran (za obrubníkem) zpevněných ploch. Narušený rostlý terén (výkopy, svahování) je nutno bezodkladně ozelenit, jedině tak lze zamezit zbytečnému splavování zeminy.

5 VZOROVÝ ŘEZ, ODVODNĚNÍ, OSVĚTLENÍ

5.1 VZOROVÝ ŘEZ - KONSTRUKCE CHODNÍKU A ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Konstrukce vozovky, parkovacích stání a vjezdů byly stanoveny dle TP 170 - Katalogu vozovek pozemních komunikací s ohledem na budoucí intenzitu a maximální zatížení a navrhovanou úroveň porušení. Na upravenou a zhutněnou zemní pláň budou položeny nové konstrukce ve skladbách dle vzorových příčných řezů. Upravenou zemní pláň (stejně jako další konstrukční vrstvy) je nutno pečlivě zhutnit a chránit před dlouhodobým působením nepříznivých klimatických podmínek před pokládkou dalších vrstev. Pokud nebude na zemní pláni dosažena předepsaná hodnota modulu přetvárnosti, bude o zlepšení vlastností podloží rozhodnuto na stavbě za účasti geologa a projektanta. Před pokládkou nových konstrukčních vrstev budou provedeny demolicе a příprava území (viz bod 4. zprávy).

Případná výměna podloží v aktivní zóně zemní pláň bude provedena z materiálu vhodného do podloží PK dle ČSN 73 6133, případně z recyklovaného materiálu dle TP210 v tloušťce min 0,4 m. Tloušťka bude přesně stanovena na základě parametru CBR dle laboratorního rozboru zemin.

Konstrukční vrstvy vozovek lze v případě nedostupnosti kameniva nahradit jednodruhovým betonovým recyklátem stejné frakce, MZK nebo vrstvami stmelenými hydraulickými pojivky (SC apod.) Návrhy změn budou před použitím předloženy písemně ke schválení projektantovi v rámci autorského dozoru.

Konstrukce komunikace bude provedena jako vozovka s asfaltovým krytem v celkové tl.410 mm ve skladbě dle vzorového příčného řezu, přičemž napojení vozovky na stávající místní komunikaci v ZÚ bude provedeno s přesahem konstrukčních vrstev minimálně 0,15m. Spáry mezi novým a stávajícím asfaltovým krytem budou utěsněny asfaltovým těsněním, a to buď zálivkou za horka typu N2 do proříznuté spáry nebo použitím speciálních asfaltových těsnění před provedením nových vrstev.

Na styku vozovky s přilehlým pásem zeleně bude osazen zvýšený betonový silniční obrubník 150/250 s výškou nášlapu +0,12m nad úrovní povrchu, do betonového lože s boční opěrou.

Konstrukce parkovacích stání bude provedena jako vozovka s krytem z betonové dlažby vegetační (vsakovací) tl.80 mm, v celkové tl.470 mm ve skladbě dle vzorového příčného řezu, s barevným odlišením povrchu pro parkovací stání a vjezdy. Bude použita dlažba plná s distančními nálsky 30 mm a distanční spáry šířky 30 mm budou vyplněny drceným kamenivem pro umožnění vsakování srážkových vod.

Na styku parkovacích ploch s přilehlou komunikací bude osazen betonový obrubník 100/250 zapuštěný na úroveň vozovky, Na styku parkovacích stání s přilehlou zelení bude osazen betonový obrubník 100/250 se sníženou výškou nášlapu +0,10m. Jednotlivá parkovací stání budou vyznačena pruhem z dlažby odlišné barvy.

Konstrukce vjezdů k jednotlivým parcelám RD bude provedena jako konstrukce vozovky s krytem z betonové dlažby plné tl.80 mm v celkové tl.470 mm, přičemž pro vjezdy v chodníku bude použita dlažba stejného tvaru i barvy jako v navazujícím chodníku. Na styku s vozovkou bude osazen betonový přejezdový obrubník 150/150 s výškou nášlapu +0,05m, na rubové straně vjezdu na hranici přilehlých parcel bude osazen zapuštěný obrubník 100/250 v úrovni povrchu.

Prostor za obrubníkem nově navržených zpevněných ploch bude dosypán zeminou na úroveň stávajícího terénu a ohumusován v tl. 0,15m. Narušený rostlý terén po výkopech a svahování je nutno bezodkladně ozelenit, aby nedocházelo k nadbytečnému splavování zeminy. Vzhledem ke svažitému charakteru stávajícího

terénu bude v některých místech provedeno vyrovnání na stávající terén až za hranici dopravního prostoru, tedy v rámci jednotlivých parcel pro výstavbu nových RD, a to v rámci dočasného záboru v šířce max. 1,00m.

Lože obrub budou provedena z betonu C20/25 XF3, v případě přeježděných obrub z betonu C35/45 XF4. Boční opěra musí mít výšku minimálně do poloviny výšky obruby a být vždy na protější straně ve směru nárazu. Pobjžděné obruby z obou stran, např. ve vjezdech, budou mít opěru na obou stranách. Tloušťka betonového lože pod obrubou bude minimálně 10 cm, doporučujeme 15 cm. V místech zaoblení obrubníku s malým poloměrem budou použity obrubníky zaoblené ($R=0,5$ a $1,0m$), v místech změny výšky budou použity obrubníky nájezdové (přechodové).

Přehled navržených obrub podle druhu a účelu použití:

150/250 mm	Klasický silniční obrubník na styku vozovky a chodníku/zeleně Výška nášlapu +0,12m, resp. 0,10m (parkovací stání).
150/150 mm se zaoblenou hranou	Přejezdový silniční bezbariérový obrubník. Výška nášlapu +0,05m v místě vjezdů.
100/250 mm	Obrubník na styku vozovky a parkovacího stání z dlažby, a na rubu vjezdů z dlažby na styku s terénem. Výška nášlapu +0,00m (zapuštěný v úrovni povrchu).

Skladby veškerých konstrukcí jsou uvedeny v grafické části dokumentace ve výkrese vzorových příčných řezů, viz příloha D.1.1.4. Vzorové příčné řezy této části dokumentace.

5.2 ODVODNĚNÍ

Odvodnění povrchu nově navržené komunikace a přilehlých zpevněných ploch je zajištěno podélným a příčným sklonem povrchu směrem ke zvýšenému obrubníku, kde jsou navrženy odvodňovací prvky (uliční vpusti a žlaby), resp. k plochám parkovacích stání, které jsou navrženy z vegetační dlažby v úrovni povrchu přilehlé komunikace, a plní tak částečně vsakovací funkci. Vpusti budou následně připojeny do nově navrženého řadu dešťové kanalizace. Dešťová kanalizace bude odvedena přes retenční nádrž s regulovaným odtokem do stávající vodoteče, vedoucí podél polní cesty v jižní části lokality. V části komunikace v začátku úseku (km 0,000 -0,02600), která vzhledem k výškovým poměrům nelze odvodnit přes nově navrženou retenční nádrž, bude povrchová voda odvedena přes zapuštěný obrubník do přilehlé zeleně a dále do zatravněného odvodňovacího příkopu, který bude zaústěn do přilehlé vodoteče. V místě nově navrženého obratiště v km 0,13096 bude osazen do vozovky odvodňovací žlab s mříží tak, aby se zabránilo natékání srážkových vod z povrchu vozovky do obratiště a dále na přilehlou parcelu. Obdobně bude osazen žlab s mříží v místě sjezdu na polní cestu v km 0,05300 na pozemku p.č.886 vedoucí severním směrem k zemědělským pozemkům tak, aby se zamezilo nátoky vody z přilehlých pozemků na nově navrženou komunikaci.

Parkovací stání navržená s krytem z vegetační (vsakovací) dlažby budou vyspádované v minimálním příčném sklonu 1,0 % tak, aby nevsáknutá voda odtékala směrem k přilehlé vozovce, a dále do nově navržených uličních vpustí. Vjezdy na nové parcely vlevo podél komunikace budou vyspádovány směrem k parcelám, a to z důvodu stávajícího skloněného terénu jižním směrem.

Obratiště na konci úseku, které je vzhledem ke stávajícímu terénu ve sklonu 12,50% směrem od komunikace k parcelám RD, bude odvodněno do vsakovacího tělesa umístěného v pásu zeleně za zapuštěným obrubníkem na okraji obratiště.

Uliční vpusti s rozměrem mříže 500/500 mm osazeny tak, aby otvory v mříži byly kolmo na směr jízdy. Uliční vpust bude opatřena košem pro usazování splavenin. Únosnost vpustí a žlabů osazených ve vozovce musí vyhovovat pojezdu nákladní dopravy D400 dle EN 124. Všechny nově navržené odvodňovací prvky (vpusti, žlaby) budou vždy osazeny s výškou mříže -0,02m pod úroveň nového povrchu přilehlé vozovky.

Rozmístění nově navržených uličních vpustí a vsakovacích objektů viz příloha D.1.1.2. Situační výkres této části dokumentace, podrobné řešení odvodnění viz samostatná část dokumentace D.1.3., SO 302 - Dešťová kanalizace.

Odvodnění zemní pláň zpevněných ploch bude zajištěno jejím příčným sklonem v hodnotě min 3,0 %, přičemž v nejnižším místě pláň je navržena podélná drenáž uložená v rýze hl. min 0,50m. Tato podélná drenáž bude zaústěná do šachet nově navržených uličních vpustí.

Umístění odvodňovacích prvků viz příloha D.1.1.2. Situační výkres této části dokumentace, podrobné řešení dešťové kanalizace je řešeno v samostatné části dokumentace - D.1.3. Dešťová kanalizace (SO 302).

5.3 OSVĚTLENÍ

Nově navržené zpevněné plochy budou osvětleny novými svítidly veřejného osvětlení umístěné na stožárech v pásu zeleně vlevo podél komunikace, ve vzdálenosti líce sloupu od hrany pojižděné vozovky min 0,50m.

Předpokládané umístění svítidel VO podél komunikace viz příloha D.1.1.2. – Situační výkres této části dokumentace. Podrobné řešení osvětlení je řešeno v samostatné části dokumentace - D.1.4. Veřejné osvětlení (SO 401).

6 ŘEŠENÍ Z HLEDISKA PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ČSN 73 6110 a 73 6425-1. a trasa je celistvá. Lokalita je řešena bez samostatných chodníkových ploch a z toho důvodu nejsou bezbariérové úpravy navrhovány. Navržené povrchy jsou rovné (nerovnosti jednotlivých prvků nejsou větší jak 3 mm). Průchozí prostor (min. 0,90 m) je ve všech místech zajištěn.

7 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA

- V širším zájmovém území se nachází splašková tlaková kanalizace, sdělovací nadzemní vedení, nadzemní vedení VN a NN (VO).
- Stávající sloup vzdušného vedení VN 22kV/0,4kV ve správě ČEZ distribuce, a.s. bude dle požadavku správce v předstihu přeložen tak, aby nebylo v kolizi s nově navrženou komunikací (viz bod B.2.6. souhrnné technické zprávy společné části dokumentace).
- Ochranná a bezpečnostní pásma budou respektována s ohledem s ohledem na stanoviska jednotlivých

dotčených správců sítí.

- d) Před zahájením prací na objektu je zhotovitel povinen zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí u jejich správců v místě křížení s trasou objektu. Bez tohoto vytyčení nesmí být zahájeny zemní práce a je nutné udržovat jej po celou dobu stavby!!! Při pracích v blízkosti vedení VN napětí se nesmí osoby, předměty a prostředky přiblížit k vodičům blíže než 2 metry. Jeřáby a jim podobná zařízení musí být umístěny tak, aby v kterékoli poloze byly všechny jejich části mimo ochranné pásmo vedení. Dále je zakázáno provádět veškeré práce, při kterých by byla narušena stabilita podpěrných sloupů.
- e) Sítě budou v případě potřeby uloženy do chráničky po dohodě s majetkovým správcem.
- f) Poklapy, mříže nebo zakrytí šachtic kanálů, šoupat, uzávěrů všech sítí nacházejících se v zájmovém prostoru budou výškově vyrovnány s novým krytem komunikací a řešených ploch. Podrobnější podmínky určí jednotliví správci sítí při vytyčování a předávání.

8 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Geodetické zaměření
- Základní katastrální údaje
- Inženýrsko geologický průzkum
- Pochozí průzkum na místě stavby
- Informace o průběhu sítí poskytnuté jednotlivými správci

8.1 SEZNAM POUŽITÝCH NOREM:

- ČSN 736100 Názvosloví silničních komunikací
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silnicích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 3050 Zemní práce
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy
- ČSN 30 0026 Rozměry vozidel
- ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích
- ČSN 01 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky,
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení

Platné zákony a jejich prováděcí vyhlášky, zejména:

- zákon č. 268/2015 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č.338/2015 Sb. kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška č.398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- zákon č. 48/2016 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 294/2015 Sb. kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na poz. komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

8.2 TECHNICKÉ PRŮVODCE:

- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací,
- TP 192 Dlažby pro konstrukce PK
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 117 Zásady pro informační orientační značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

9 VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Stavba v cílové podobě nemá negativní vlivy. Pouze při provádění stavebních prací je nutno dodržovat základní předpisy a pravidla daná platnou legislativou.

Zejména prašnost a hlučnost je nutno omezit na minimum a zbytečně neobtěžovat okolí.

Ochrana proti hluku je dána tím, že stroje a pracovní postupy užívané při výstavbě musí splňovat podmínky, za nichž byly schváleny do provozu a užívání.

Stavební práce je nutno rozvrhnout tak, aby hlučné činnosti časově nezasahovaly do ranních nebo naopak večerních hodin.

Nakládání s odpady

S nově vzniklými odpady bude nakládáno podle zákona o odpadech č. 541/2020 Sb., v platném znění a podle jeho prováděcí vyhlášky. Původce odpadu zajistí přednostní využití odpadu před jeho uložením na skládku a předá odpad pouze fyzickým či právnickým osobám, které jsou oprávněny s ním nakládat.

Ukládání odpadu musí být prováděno na skládkách odpovídající kategorie. Odpad nesmí být svévolně ukládán zhotovitelem na místech, která k tomu nejsou určena smluvním vztahem s investorem. Celkové množství odpadu bude zhotovitelem prokázáno fakturami, vážními lístky či jinými dokumenty. Bez těchto dokumentů nemůže být vznesen nárok na proplacení nákladů.

Součástí dokumentace je i zařídění odpadu podle vyhlášky č. 273/2021 Sb., a vyhotovení "Katalog odpadů" dle č. 8/2021 Sb. K nalezení v dokladové části.

10 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a případných překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší nebo stanovit trasy, které umožní obejít daného nebezpečného prostoru dotčeného stavbou).

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze (což je často problém).

V běžném užívání nemá stavba, sama o sobě, negativní vlivy na vnější prostředí.

Požárně bezpečnostní řešení

Stavba svým charakterem nevyžaduje řešit speciální protipožární zabezpečení. Nově navržené komunikace budou svými parametry (šířkové uspořádání, poloměry, průjezdní profily a konstrukce vozovky) splňovat podmínky pro přístup vozidel HZS a IZS. Stávající hydranty nebudou polohově dotčeny, v případě potřeby dojde k jejich výškovému dorovnání s nově navrženým povrchem.

Bezpečnost při užívání

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší).

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze.

Řešení přístupu pro ZTP

Stavba ve své konečné podobě bude splňovat platnou legislativu z pohledu řešení bezbariérových přístupů v souladu vyhl.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a ČSN 736110. Vzhledem k uvažované nízké intenzitě provozu na řešené komunikaci nejsou navrhovány chodníky a předpokládá se pohyb pěších ve vozovce. Z toho důvodu nejsou bezbariérové úpravy navrhovány.

V Slaném, červen 2023

Ing. Pavel Barnat