

Stavba: ULICE POŠTOVNÍ, TŘINEC - REKONSTRUKCE

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

Objekt: SO 101 – Rekonstrukce ulice Poštovní

OBSAH:

1. Identifikační údaje	3
2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	4
3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů včetně jejich užití v dokumentaci	4
4. Vztah PK k ostatním objektům stavby	5
5. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů	5
6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK	10
7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro globální informace a dopravní telematiku	10
8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržby	10
9. Vazba na případné technologické vybavení	11
10. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí	11
11. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	11

1. Identifikační údaje

1.1. Název akce a objektu

**„ULICE POŠTOVNÍ, TŘINEC – REKONSTRUKCE“
SO 101 – Rekonstrukce ulice Poštovní**

1.2. Katastrální území

Třinec (č. kú 770892)

1.3 Obec

Třinec

1.4 Kraj

Moravskoslezský

1.5 Investor

Statutární město Třinec
Jablunkovská 160
739 61 Třinec
IČO: 00297313

1.6. Správce objektu

Statutární město Třinec
Jablunkovská 160
739 61 Třinec
IČO: 00297313

1.7. Projektant

DOPRAPLAN s.r.o.
Přemyslovců 462/6
709 00 Ostrava – Mariánské Hory
IČO: 054 11 572

Hlavní inženýr projektu: Ing. Dagmar Klajmonová, tel.: 556 731 611,
č. ČKAIT 1102568 – obor ID00 – Dopravní stavby

Projektant objektu SO101:

Ing. Ing. Pavel Hanyk, č. ČKAIT 1103906 (dopravní stavby)
tel.: 556 731 611, email.: p.hanyk@dopraplan.cz

2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci místní komunikace (ul. Poštovní) v Třinci. Začátek úseku plánované rekonstrukce silnice bude v místě napojení na silnici II.třídy (II/468) ul. 1.Máje a konec je v místě napojení na zpevněné plochy nám. Míru. Začátek úpravy je v místě napojení na silnici II/468 ve staničení 0,003 70 a konec úpravy je ve staničení 0,178 40. Ve stávajícím stavu je uliční prostor podél vyjmenovaných místních komunikací lemován oboustrannou zástavbou přilehlých nemovitostí bytových domů nebo podnikatelských společností. Šířka prostoru mezi fasádami přilehlých domů se pohybuje u všech ulic od 9,50 – 10,50m. Komunikace jsou lemovány oboustrannými chodníky.

Součástí stavby je také, úprava napojení místní komunikace, parkovacích ploch, sjezdů a přilehlých chodníků, výměna uličních vpustí a doplnění nových vpustí a žlabů vč. přípojek na stáv. jednotnou kanalizaci, zajištění bezbariérového užívání v místech pro přecházení a rekonstrukce veřejného osvětlení. Délka úseku rekonstrukce je cca 175 m.

Stávající silnice je provozována ve dvoupruhovém uspořádání ale v jednosměrném provozu. Ulice Poštovní není napojena na ul. 1.máje. Na začátku úpravy je ul. Poštovní uslepena a od silnice II/468 (ul. 1.Máje) oddělena chodníkovou plochou vedenou podél ul. 1.Máje. V rámci rekonstrukce ul. Poštovní dojde ke zrušení tohoto uslepení a tato komunikace bude nově napojena na sil. II/468.

Jelikož se jedná o stavební úpravy/opravy místních komunikací ve stávajících trasách a výškovém řešení, nebudou při výstavbě nutné větší zemní práce a nově navržené směrové řešení vychází ze stávajícího.

V rámci objektu SO 101 je navrženo frézování asfaltových vrstev, odstranění stáv. konstrukce vozovky, lokální sanace, kompletní konstrukce vozovky v místech napojení na ul. 1.Máje, napojení ostatních komunikací, nové uliční vpustí včetně přípojek a jejich napojení na jednotnou kanalizaci, pokládka obrub a žlabů s napojením na kanalizaci, provedení nového vodorovného dopravního značení a osazení svislého dopravního značení.

Dojde k obnově protismykových vlastností krytu a obnově rovnosti krytu. Opravou se rovněž zlepší kvalita komunikace zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na ní.

Vlastník tohoto objektu je Statutární město Třinec.

Objekt obsahuje tyto přílohy:

- 01. – Technická zpráva
- 02 – Situace
- 03 – Podélný profil
- 04 – Vzorové příčné řezy
- 05 – Příčné řezy
- 06 – Trvalé DZ
- 07 – Bezbariérové úpravy
- 08 - Vytyčení

3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů včetně jejich užití v dokumentaci

Seznam podkladů a průzkumů použitých pro vypracování PDPS

- Polohopisné, výškopisné zaměření území a katastrální podklady – GEO 2010 Ing. Jiří Juřeník, Krakovská 1105/7, 700 30 Ostrava, IČO 189 816 58
- Územní plán města Třince
- Zjednodušený průzkum vozovky, PAU – TPA ČR, s.r.o., České Budějovice, 02/2024
- Podklady k existenci inženýrských sítí v prostoru stavby (podklady správců inž. sítí)
- Informace o pozemcích, digitalizovaná katastrální mapa
- Prohlídka místa projektantem (DOPRAPLAN s.r.o.)

Základní použité technické předpisy a normy

- Zákon č.183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcí vyhlášky (v platném znění)

- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických podmínkách zabezpečujících užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Vyhláška č.294//2015 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích
- Nařízení vlády č.163/2002 Sb. technické požadavky na stavební výrobky
- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – MD
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 01 3466 Výkresy pozemních komunikací
- TP 85 Zpomalovací prahy
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 218 Navrhování zón 30
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení,
- ČSN EN 12 899-1 Stálé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky
- Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (technické podmínky MD TP 65),
- Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (technické podmínky MD TP 133),
- Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích (technické podmínky MD TP 169),
- Vzorové listy VL 6.1 Vybavení pozemních komunikací. Svislé dopravní značky,

4. Vztah PK k ostatním objektům stavby

Stavba obsahuje stavební objekt SO 101 a 451, 801

Ulice Poštovní, Třinec - Rekonstrukce	
č. objektu, název objektu	vlastník/správce
SO 101 Rekonstrukce ulice Poštovní	Statutární město Třinec
SO 451 Rekonstrukce veřejného osvětlení	Statutární město Třinec/ELTODO
SO 801 Sadové úpravy	Statutární město Třinec

5. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

5.1. Trasy

Součástí objektu SO 101 je řešena rekonstrukce ul. Poštovní včetně opravy napojení křižovatky s ul. Staroměstskou, a to vše ve stávajících trasách a výškovém řešení. Dojde k obnově protismykových vlastností krytu a obnově rovnosti krytu. Opravou se rovněž zlepši kvalita komunikace zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na ní. Budou využívány stávající pozemky v majetku investora. Veškeré dotčené pozemky se nachází v k.ú. Třinec.

Jelikož se jedná o stavební úpravy/opravy místních komunikací ve stávajících trasách a výškovém řešení, nebudou při výstavbě nutné větší zemní práce a nově navržené směrové řešení vychází ze stávajícího.

5.2. Kategorie komunikace

Celá stavba se nachází na katastrálním území města Třince. Využití a obslužnost tohoto území se projektovou dokumentací nemění, pouze dojde k homogenizaci stávající vozovky na požadovanou kategorii dle ČSN, vybudování odstavných ploch s povrchem ze zámkové dlažby, k obnově chodníků, zpevněných ploch s řešením odvodnění a tím k vylepšení komfortu jízdy a zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu. Navržené šířkového uspořádání komunikace je patrné z přílohy 02. Situace a 04. Vzorové příčné řezy.

Ulice Poštovní

Jedná se o jednopruhovou a jednosměrnou komunikaci s šířkou jízdního pruhu 4,0 m, s odstavným pruhem po levé straně vozovky v šířce 2,0m a s oboustranným chodníkem. Celá ulice je navržena v „zóně 30“.

5.3. Směrové a výškové řešení

Směrové a výškové řešení v maximální možné míře kopíruje stávající trasu a odpovídá parametrům stávajícího řešení. Vzhledem ke stávajícím podélným sklonům menším pod 0,3 % bude nutné osadit podélné žlaby s proměnným dnem pro zajištění funkčnosti odvodnění. Budou osazeny liniové odvodňovací žlaby se spádem dna 0,5 %.

Všechny výškové kóty, uvedené v PD, jsou uvedeny v systému Balt po vyrovnání. Pevný bod pro potřeby stavby bude předán odpovědným geodetem stavby.

ROZHLEDOVÉ POMĚRY JEDNOSMĚRNÉ NAPOJENÍ UL. POŠTOVNÍ NA UL. 1.MÁJE:

- 1) Rozhledový trojúhelník dle výkresu č.06 - Trvalé dopravní značení je vykreslen dle ČSN 736102 kap. 5.2.9.2. rozhledová pole a rozhledové trojúhelníky. Pro jednosměrné napojení ul. Poštovní na ul. 1.Máje bylo určeno uspořádání „A“ a vozidla zastupující skupinu č.2. Délka strany $X_c=35m$ byla dle tab. Č. 19 s přihlédnutím ke stáv. místním podmínkám určena na mezní rychlost ($v_m=30km/hod$). Délka strany $Y_c=3,25m$ (rozhledový bod vozidla) byla určena jako vzdálenost od okraje přilehlého jízdního pruhu hlavní komunikace (dle ČSN 736102 kap. 5.2.9.2.4.)
- 2) Pro směrový oblouk $R=24m$ ve stáv.křižovatce silnic II/476 a II/468 byla stanovena mezní (dosažitelná) rychlost $v_m=30km/hod$, a to na základě výpočtu dle ČSN 736102 kap. 5.2.9 Rozhled R_{na} úrovně křižovatce čl. 5.2.9.1.1 s přihlédnutím ke stávajícím místním podmínkám. (Dle výpočtu $v_m=odmocnina\ 127 \cdot R \cdot (f+0,01 \cdot p)$ pro $R=24m$, $f=0,25$, $p=3\%$, $v_m=29,2\ km/hod$)
- 3) V rozhledové poli se nenachází žádné pevné překážky tloušťky větší jak 100 mm nebo výšky 750mm dle ČSN 736102 čl. 5.2.9.1.7. a v souladu s ČSN 736101 čl. 8.19.1. (poznámka - stáv. ocelové zábradlí bude odstraněno).

Rozhledové poměry u sjezdů jsou zakresleny dle normy ČSN 736101/Z1.

Průjezd vozidla v místech nového napojení ul. Poštovní na ul. 1.Máje

Je dokladováno na výkrese č.06 - Trvalé dopravní značení a navržené jednosměrné napojení ul. Poštovní na ul. 1.Máje vyhovuje pro průjezd vozidel skupiny č.2 (dl. vozidla 10 m) dle ČSN 736102 je dokladováno vlečnými křivkami.

5.4. Příčné uspořádání

Navržené šířkového uspořádání komunikace je patrné z přílohy 02. Situace a 04. Vzorové příčné řezy a 05. Příčné řezy.

5.5. Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace ul. Poštovní je navržen jednostranný 2,0 % (při rekonstrukcích přípustné). Příčný sklon odstavných stání je 3% směrem k chodníku z důvodu zachování výškových poměrů kolem zástavby a úrovní vjezdů. Příčný sklon chodníků je 2% směrem do vozovky.

V místě napojení na stávající komunikaci příčný sklon navazuje na stávající příčný sklon vozovky.

5.6. Konstrukce

Na akci byly provedeny sondy ve vozovce a stanovení PAU byl laboratoří TPA ČR – pracoviště Ostrava a proveden průzkum konstrukce komunikace. Bylo provedeno vzorkování na obrusné a ložné vrstvě zvlášť. Obrusná vrstva je zařazena do kategorie ZAS-T1 a ložná vrstva do kategorie zatřídění odpadu ZAS-T2, nejedná se o nebezpečný odpad.

Rozbory PAU - V zájmové lokalitě na úseku stavby: Třinec, ul. Poštovní byly dne 2.2.2024 odebrány vzorky asfaltových souvrství k posouzení kvalitativních tříd znovuzískaných asfaltových směsí (dále jen ZAS). Posuzovaná velikost vzorkovaného souboru je cca: 1500 m²

Dle výsledků analýzy odpovídají vzorky kvalitativní třídě ZAS-T1 až T4 dle následující tabulky:

vzorek	ZAS-T1 ≤ 12 mg/kg	ZAS-T2 12 < vz ≤ 25 mg/kg	ZAS-T3 25 < vz ≤ 300 mg/kg	ZAS-T4 > 300 mg/kg
obrusná vrstva směsný vzorek	X 8,58 mg.kg-1			
ložní vrstava směsný vzorek		X 12,1 mg.kg-1		

Stávající vozovka vykazuje viditelné poruchy (trhliny), dochází k deformaci vozovky a k postupné ztrátě životnosti asfaltové vozovky a k další degradaci vozovkových vrstev. Na základě závěrů s diagnostického průzkumu bylo po dohodě s investorem rozhodnuto, že v celé délce rekonstruovaného úseku bude navržena obnova stmelovaných krytových vrstev v celkové tl.100mm s lokálními sanacemi. Budou provedeny nové asfaltové vrstvy tl. 60mm a tl. 40mm. Součástí stavby je také výměna stávajících silničních obrubníků, výměna uličních vpustí včetně jejich přípojek, obnova dopravního značení, atd.

Konstrukce vozovky ul. Poštovní– obnova krytových vrstev v místě jízdního pásu:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asf. postřik spojovací z katioakt. asf.emulze	PS, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,30kg/m ²
Asfalt. beton pro ložné vrstvy	ACL 16+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asf. postřik spojovací z katioakt. asf.emulze	PS, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,30kg/m ²
Přehutnění stávajících nestmelovaných podkladních vrstev + případná dorovnávká ze štěrkodrti fr. 0/32			
Konstrukce vozovky celkem			min. 100 mm

Konstrukce vozovky ul. Poštovní – plná konstrukce v místě napojení na ul. 1.Máje:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asf. postřik spojovací z katioakt. asf.emulze	PS, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,30kg/m ²
Asfalt. beton pro ložné vrstvy	ACL 16+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asf. postřik spojovací z katioakt. asf.emulze	PS, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,30kg/m ²
Asfalt. beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	50 mm
Asf. postřik infiltrační z katioakt. asf. amulze	PI, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,80kg/m ²
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 132 85	150 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/63 GE	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 132 85	min. 150 mm
Konstrukce vozovky celkem			min. 450 mm

Návrh předpokládá na komunikaci dosažení modulu přetvárnosti pláně min. $E_{def,2} = 45$ MPa, na spodní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 60$ MPa a na horní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 80$ MPa. V případě, kdy nebude splněn požadovaný modul přetvárnosti pláně, provede se sanace aktivní zóny. Aktivní zóna je předpokládána v tl. 0,50 m, hutněna na min. $E_{def,2} = 45$ MPa, CBR > 15 % na pláni vozovky. Materiál do aktivní zóny (fr. 0/63) musí být použit v souladu s ČSN 6133. Nutnost provedení sanace podloží bude ověřena až na stavbě na základě měření únosnosti podloží. Pro zamezení vzájemné infiltrace materiálu aktivní zóny s materiálem zemního tělesa musí být splněna filtrační kritéria dle ČSN 73 6133. Nevyhoví-li materiály stanoveným požadavkům, je nutno mezi ně položit vhodnou separační geotextilii podle ČSN EN 13249.

Obnova krytových vrstev vozovky v místě odstavného pruhu:

Betonová zámková dlažba	DL 80	ČSN 736131	80 mm
Lože z HDK 4/8	L 40	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	40 mm
Dorovnávká ze štěrkodrti	ŠDA 0/32 GE	ČSN 73 6126-1	150 mm
Konstrukce vozovky celkem			270 mm

Návrh předpokládá dosažení modulu přetvárnosti na stávající podkladní vrstvě vozovky min. $E_{def,2} = 50$ MPa, na horní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 65$ MPa. Nutnost provedení sanace podloží bude ověřena až na stavbě na základě měření únosnosti podloží. Návrh předpokládá na komunikaci dosažení modulu přetvárnosti pláně min. $E_{def,2} = 30$ MPa. V případě nutnosti bude nezbytné provést aktivní zónu výměnou za vhodný materiál (štěrkodrt' fr. 0/63).

Konstrukce vozovky vjezdu

Betonová zámková dlažba	DL 80	ČSN 736131	80 mm
Lože z HDK 4/8	L 40	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	40 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	min.200 mm
Konstrukce vozovky vjezdu celkem			min.320 mm

Návrh předpokládá na konstrukci vjezdu dosažení modulu přetvárnosti pláně min. $E_{def,2} = 45$ MPa a na horní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 65$ MPa. Nutnost provedení sanace podloží bude ověřena až na stavbě na základě měření únosnosti podloží. Návrh předpokládá na komunikaci dosažení modulu přetvárnosti pláně min. $E_{def,2} = 30$ MPa

Konstrukce chodníku

Betonová zámková dlažba	DL 60	ČSN 736131	60 mm
Lože z HDK 4/8	L 30	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	30 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	min.150 mm
Konstrukce chodníku celkem			min.240 mm

Návrh předpokládá na konstrukci vjezdu dosažení modulu přetvárnosti pláně min. $E_{def,2} = 30$ MPa a na spodní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 45$ MPa.

Nutnost provedení sanace podloží bude ověřena až na stavbě na základě měření únosnosti podloží.

Napojení na ul. Staroměstskou, bude provedeno pouze v nejnutnější délce. Obnova povrchu vozovky zahrnuje:

- Frézování v tl. 50 mm
- Očištění povrchu, spojovací postřik, pokládka ohrubné vrstvy ACO 11+ v tloušťce 50 mm.

Silniční betonový obrubník 1000x150x250 mm, výška podsádky 100-120 mm do lože s boční opěrou, bet. C20/25n XF3. Tento obrubník bude osazen podél vozovky silnice a pro výškové oddělení chodníku.

Silniční betonový obrubník nájezdový 1000x150x150 mm, výška podsádky 40 mm do společného lože s boční opěrou, bet. C20/25n XF3. Tento obrubník bude osazen v místě vjezdů a pro výškové oddělení odstavného pruhu.

Chodník je od zeleně (mimo zástavbu) oddělen chodníkovým obrubníkem 1000x200x80 mm výška podsádky 70 mm, která tvoří vodící linii. V místech podél stávajících nemovitostí je navržena nopová fólie s ukončovací lištou.

Mezi všechny spojované povrchy (sil. obruba, kolem vpustí atd.) bude provedena zálivka z asfaltové hmoty.

Součástí tohoto objektu je nové vodorovné a svislé dopravní značení.

Poklopy kanalizace a vodovodní uzávěry ve vozovce (šoupátka) budou výškově upraveny. Kanalizační poklopy budou vyměněny za nové dle požadavků SMVaK a.s.

5.7. Zemní těleso

Před zahájením zemních prací je nutno požádat správce inženýrských sítí o jejich vytyčení a respektovat podmínky jednotlivých správců při stavbě v jejich ochranném pásmu, které jsou uvedeny ve vyjádřeních jednotlivých správců k dokumentaci, viz dokladová část.

Zemní práce zahrnují frézování, lokální vysprávký, bourání vozovek, odstranění obrub včetně bet. lože. Suť s přebytečnou zeminou budou odvezeny na určené skládky.

V úrovni zemní pláň musí podloží dosahovat únosnosti min. $E_{def,2} = 30$ MPa. Únosnost pláň je nutno ověřit statickou zatěžovací zkouškou. Materiál do aktivní zóny musí být použit v souladu ČSN 73 6133.

Aktivní zóna

Aktivní zóna v místech nové kce vozovky bude v tl. min. 0,50 m (ŠD 0/63) a bude hutněna na $E_{def,2} = 45$ MPa. V případě konstrukce vozovky parkovacích odstavných pruhů bude aktivní zóna v tl. 0,25 m v případě konstrukce vozovky bude hutněna na $E_{def,2} = 30$ MPa. Použije se materiál min. vhodný dle tab. A.1, míra zhutnění 100 % PS (dle ČSN 73 6133).

Zeminy v aktivní zóně musí splnit dle ČSN 73 6133, cl. 4.1, 9.1.2 a 9.2 následující podmínky:

- vlhkost na mezi tekutosti musí být nižší nebo rovna 50 % a stupeň konzistence musí být vyšší než 0,5
- maximální objemová hmotnost musí být minimálně 1600 kg/m³
- poměr únosnosti CBR musí být minimálně 15 % CBR.

Jako materiál aktivní zóny bude použit vhodný nenamrzavý materiál dle ČSN 736133. Před ukládáním zemin do aktivní zóny je nutno provést zhutňovací pokus, který musí prokázat, že jsou splněny podmínky hodnoty CBR > 15 % a modulu přetvárnosti $E_{def,2}$

5.8. Odvodnění

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Způsob odvodnění zůstane stávající, tzn. přes uliční vpusti do jednotné kanalizace. Stávající vpusti budou nahrazeny novými, včetně jejich přípojek, na některých úsecích může dojít k jejich posunu. V rámci stavebních úprav nedojde k nárůstu zpevněných ploch.

V rámci opravy dojde k mírným úpravám příčných a podélných sklonů a tím novému rozmístění uličních vpustí, nedojde k nárůstu odváděných vod ze zpevněných ploch.

V místech, kde je podélný sklon komunikace menší než 0,3 % budou osazeny liniové odvodňovací žlaby se spádem dna 0,5 %. Všechny vpusti jsou navrženy s kalovou ochranou (kalový

koš), včetně zápachové uzávěry a mříží na max. zatížení D400. Uliční vpusti budou napojeny přípojkou na jednotnou kanalizaci pomocí jádrové navrtávky s osazením napojovací tvarovky. Rozmístění žlabu vlevo i vpravo podél ul. Poštovní jsou patrné ze situace a podélného profilu. Žlaby jsou navrženy z betonových dílců, s dílci z čistících kusů a vtokových uličních dílců. V místě ostrůvku „O5“ bude nutné uzavřít (překrýt) utěsnit shora štěrbinu z důvodu navrženého kačírku v místě záhonu. Žlab je nutné protáhnout pod záhonem č. O5 z důvodu napojení do navržené uliční vpusti.

K nárůstu zpevněných ploch vlivem stavebních úprav nedojde, zpevněné plochy jsou ve stávajícím stavu odváděny přes uliční vpusti nebo žlaby do jednotné kanalizace.

Odtokové poměry v území se realizací stavby nezmění. Nedojde k navýšení množství vod, které jsou odváděny do jednotné kanalizace.

5.9. Vytyčení

Souřadnicový systém JTSK, výškový systém Bpv.

5.10. Bezpečnostní zařízení

Není navrženo. Z důvodu nového napojení a zajištění rozhledových poměrů jednosměrné komunikace ul. Poštovní a třídu 1. Máje je nezbytné provést odstranění stávajícího ocelového zábradlí v dl. 18 m podél ul. I. Máje až k místu stávajícího přechodu pro chodce. Jedná se o demontáž zábradlí mezi vozovkou a chodníkem před budovou parc.č. 811/1 v kú Třinec.

6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK

Odvodnění komunikace je řešeno v části 5.8.

7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro globální informace a dopravní telematiku

Součástí tohoto objektu je nové vodorovné a svislé dopravní značení, které je řešeno samostatnou dokumentací dopravního značení.

Vodorovné dopravní značení na celé stavbě musí být provedeno jednotným způsobem. Musí splňovat podmínky ČSN EN 1436, vzorové listy VL 6.2 a TP 133. Materiál užitý pro provedení vodorovného dopravního značení musí být schválen MD a ŘSD ČR.

Vyznačení jízdních pruhů a zpevněných krajnic na všech silnicích bude provedeno v základním šířkovém uspořádání dle ČSN 73 6101 popř. ČSN 73 6110.

Vodorovné dopravní značení na všech komunikacích bude provedeno pouze v jedné etapě. Je navrženo vodorovné dopravní značení v bílé barvě v provedení hladkém

Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP a ZTKP vydané MD a ŘSD ČR. Grafika provedení činné plochy, světelně technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899 - 1 a Vzorovým listům VL 6.1.

Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích.

Před pokládkou vodorovného dopravního značení musí být provedeno jeho přesné vytyčení.

8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržby

Před započítím zemních prací je třeba požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení.

Všechny práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů.

Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků, ani ostatních osob. Staveniště musí být příslušným způsobem ohrazeno, zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob a přiměřeným způsobem osvětleno.

Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi.

Vjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI Policie ČR. Při vyjíždění budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky a k možným nehodám.

Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inž. vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Veškeré práce musí být prováděny s prokazatelnou znalostí pracovníků o průběhu stávajících i nově navrhovaných inženýrských sítí, aby nedošlo k jejich poškození.

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, vyhl. ČÚBP č. 48/1982, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, dále předpisů o ochraně životního prostředí, podmínkách pro práci vyplývající z ochranných pásem podzemních vedení. Zdůraznit je nutno čištění veřejných komunikací.

Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000Sb o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášku č. 294/2015 Sb.

Dále bude nutno provést na staveništi provizorní dopravní opatření, která budou záviset na způsobu provádění akce (po dohodě s budoucím dodavatelem akce). Tato opatření budou nezbytně dodavatelem projednána s DI Policie ČR. Provedené výkopy (pro drenáž, atd.) je nutno zajistit pevným zábradlím.

Nezbytnou podmínkou pro zahájení jakýchkoliv stavebních prací je vytyčení všech podzemních vedení, vyznačení jejich trasy a ověření přesné polohy kopanými sondami.

V době výstavby je nutno zachovat přístup a příjezd na jednotlivé přilehlé parcely (po předchozím podání informace obyvatelům o způsobu a termínech prováděných stavebních prací). Při práci na staveništi je třeba dodržovat nařízení vlády č. 591/2006., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem, s investorem stavby a s Policií ČR, DI.

9. Vazba na případné technologické vybavení

Neobsazeno.

10. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí

Neobsazeno.

11. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s vyhláškou č. 268/2009 Sb. technické požadavky na stavby, a dále v souladu s Vyhláškou MMR č. 398 / 2009 Sb., ze dne 5. listopadu 2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, dle normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, včetně Změny Z1.

Projekt řeší rekonstrukci stávajících chodníků vedených po obou stranách ulice Poštovní. Šířka chodníků vychází ze stávajících šířek a pohybuje se od 1,60 – 2,40 m. Budou provedeny úpravy v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (především doplnění varovných, signálních pásů, umělé vodící linie a výškové oddělení chodníku od vozovky). Chodníky mají příčný sklon 2,0 %. V místě stávajících vjezdů bude proveden varovný pás. Podélné sklony chodníku nepřekračují 8,33 %. Chodník je od zeleně (mimo zástavbu) oddělen chodníkovým obrubníkem výšky 70 mm, který tvoří vodící linii. V místě, kde chodník navazuje na přilehlé budovy bude chodník ukončen bez záhonového obrubníku a vodící linii tvoří oplocení nebo přilehlá budova. V místě vjezdu k nemovitosti, kde je přirozená vodící linie vynechána na vzdálenost větší, než 8 m je osazena umělá vodící linie, kterou tvoří dlažba s vodící drážkou. Výška chodníku je 120 mm nad přilehlou vozovkou, vyrovnání mezi chodníkem, vjezdy, vstupy do vozovky a míst pro přecházení je řešeno rampou s max. sklonem 12,5 %. Místa pro přecházení jsou doplněna o varovné a signální pásy s hmatovou úpravou pro nevidomé. Varovný pás je proveden v šířce 400 mm a signální pás v šířce 800 mm, který je od varovného pásu odsazen o 400 mm, délka signálního pásu je min. 1500 mm a navazuje na vodící linii. V místě vjezdů a vstupů do vozovky jsou doplněny varovné pásy s hmatovou úpravou pro nevidomé. Ve staničení 0,010 je navrženo místo pro přecházení v délce max. 5,60m přes jednopruhovou vozovku ul. Poštovní. Místo pro přecházení je opatřeno varovnými pásy na které navazují signální pásy z reliéfní dlažby š. 800mm a délky 2,10m a dl. 2,00m. Mezi varovnými a signálními pásy je mezera 0,30m. - Kolem pásů z reliéfní dlažby je lemuující pás z dlažby rozměr dlaždic 197x197x60mm, s hladkým povrchem, bez výstupků a drážek (nesmí být použita dlažba s hmatovými prvky !!!) - šířka min. 20cm

Povrch chodníku bude splňovat požadavky na protiskluznost povrchu. Nášlapná vrstva bude mít součinitel smykového tření nejméně 0,5. Ve sklonu bude součinitel smykového tření nejméně $0,5 + tga$. Materiál použitý pro bezbariérové hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády NV 163/2002 Sb., a technický návod Technického a zkušebního ústavu stavebního TN TZÚS 12.03.04-06. Nerovnost povrchu u krytů z dlažeb musí odpovídat ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13036-7.

Stavební výrobky použité pro bezbariérové řešení musí splňovat požadavky nařízení vlády 163/2002Sb. – Technické požadavky na stavební výrobky a technické návody TZUS 12.03.04. „Výrobky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“ a musí být použity prvky pro varovné pásy.

Sloupy veřejného osvětlení jsou umístěny od obruby silniční kraje chodníku 250 mm vnější hrana sloupu (zachování bezpečnostního odstupu dle ČSN 736110), a zároveň mezi sloupem VO a vnější hranou chodníku (oplocením, nebo fasádou budovy) je zachován průchozí prostor na chodníku min. 900 mm. Je dokladováno v příčných řezech v místech sloupů VO.

Podrobnosti bezbariérových úprav je řešeno v SO 101 v příloze 07. Bezbariérové řešení

V Ostravě, 03/2024

Ing. Dagmar Klajmonová

