

PK dopravní s.r.o., Lidická 811, 438 01 Žatec, IČ:04166205, DIČ: CZ04166205, email: info@pkdopravni.cz

stupeň dokumentace:

DPS

zodp. projektant:

PETR KOUBÍK

vypracoval:

ING. VÍT ONDRÁČEK

investor: MĚSTO ROUDNICE NAD LABEM, KARLOVO NÁMĚSTÍ 21, 413 01 ROUDNICE NAD LABEM

název projektu:

ROUDNICE NAD LABEM - PŘECHODY V CENTRU MĚSTA

formát:

--

datum:

07/2024

měřítko

--

stavební objekt:

SO103 - Místo pro přecházení u pivovaru

předmět výkresu:

TECHNICKÁ ZPRÁVA (SO103)

č.výkresu:

D.103.1

č.paré:

**PK** *dopravní*



# OBSAH

<b>D.101.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 101 .....</b>	<b>5</b>
a) Identifikační údaje objektu.....	5
b) Stručný technický popis .....	5
c) popis dopravního řešení.....	5
d) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu .....	6
e) doprava v klidu.....	6
f) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům .....	6
g) Návrh zpevněných ploch.....	6
Konstrukce B: Chodník (betonová dlažba).....	7
Konstrukce D: Vjezd.....	7
Konstrukce: Kamenná dvouřádka.....	8
Hutnění, sanace zemní pláně.....	8
Doporučené materiály .....	9
Příprava území.....	9
Ochrana inženýrských sítí .....	9
h) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění .....	9
i) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.....	9
Svislé dopravní značení .....	9
Vodorovné dopravní značení.....	10
Dopravní zařízení.....	10
Světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....	10
j) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu .....	11
k) Vazba na případné technologické vybavení .....	12
l) Přehled provedených výpočtů .....	12
m) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami se sníženou schopností orientace a pohybu .....	12
n) Návrh vegetačních prvků .....	12
o) Závěr .....	13



# D.101.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 101

## A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

### Údaje o stavbě

<u>Název stavby:</u>	Roudnice nad Labem – Přechody v centru města
<u>Místo stavby:</u>	Ústecký kraj, město Roudnice nad Labem, ulice Arnoštova, Karlovo náměstí, Špindlerův most, Poděbradova
<u>Katastrální území:</u>	Roudnice nad Labem (741647)
<u>Předmět dokumentace:</u>	Rekonstrukce (změna dokončené stavby), stavba trvalá
<u>Stupeň dokumentace:</u>	Dokumentace pro provádění stavby dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace – dle přílohy č.6 k vyhlášce č. 146/2008 Sb. v platném znění.

### Údaje o žadateli/stavebníkovi

<u>Stavebník:</u>	Město Roudnice nad Labem Karlovo nám. 21 413 01 Roudnice nad Labem
-------------------	--

### Údaje o zpracovateli projektové dokumentace

<u>Generální projektant:</u> (SO 101-104)	PK dopravní s.r.o. Jílová 243 439 49 Staňkovice u Žatce IČO 041 66 205
Autorizovaná osoba:	Petr Koubík, Sídliště 208, 439 49 Staňkovice Autorizace č. 0402047 (TD02 dopravní stavby; nekolejová doprava)

## B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Projekt se zabývá návrhem přechodů pro chodce a míst pro přecházení v centru města Roudnice nad Labem. Konkrétně se jedná o čtyři lokality

- 1 - oblast most (Karlovo náměstí, Špindlerův most, Arnoštova),
- 2 - oblast Jana z Dražic (Arnoštova, nám. Jana z Dražic, Poděbradova),
- 3 - oblast pivovar (Poděbradova) a
- 4 - oblast „u Bakera“ (Poděbradova).

Součástí návrhu je i řešení nasvětlení přechodů a odpovídající úprava svislého a vodorovného dopravního značení. K úpravě provozu dochází pouze v relaci Špindlerův most – Arnoštova, kde je navržen zákaz odbočení pro všechna motorová vozidla.

Tato technická zpráva obsahuje popis SO 103 – Místo pro přecházení u pivovaru.

## C) POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

V rámci SO103 nedochází k žádným úpravám stávajícího dopravního řešení, pouze je vymezen pouze jediný vjezd do areálu zámku v rámci rozlehlé plochy. I toto ale již odpovídá stávajícímu využití, jelikož se v rozlehlé ploše nachází značená parkovací stání, která polohu tohoto vjezdu nepřímo definují.

V rámci návrhu dochází k doplnění přechodu pro chodce o délce 5,2 m na rohu budovy pivovaru. S tím souvisí i nutnost vybudování chodníku po jižní straně Poděbradovy od autobusové zastávky přes vjezd k zámku až k novému přechodu pro chodce, a to v šířce 2,5 m. Vjezd k zámku byl prověřen vlečnými křivkami pro velký nákladní automobil. Přechod pro chodce je navržen s prvky pro OSSPO, v tomto případě pouze s varovnými pásy. Signální pásy nelze z důvodu jejich minimálních délek umístit. Předpokládá se, že nevidomý využije navazující bezpečné trasy v rámci SO102, nebo v rámci SO104.

## D) NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

---

Stavba bude provedena a napojena na místní komunikaci ul. Poděbradova.

## E) DOPRAVA V KLIDU

---

Stávající značená stání zůstávají zachována a nová nejsou navržena.

## F) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM

---

Tato technická zpráva obsahuje souhrnně jeden základní stavební objekt SO 103 – Místo pro přecházení u pivovaru. K tomuto stavebnímu objektu náleží objekt veřejného osvětlení SO403. Ostatní stavební objekty nejsou v jakékoli vzájemné vazbě.

V souladu s vyhláškou č. 148/2008 Sb. (příloha č. 6) je stavba dělena na následující stavební objekty:

- **Objekty pozemních komunikací:**
  - SO101 – Přechod pro chodce oblast „most“
  - SO102 – Přechody u Jana z Dražic
  - SO103 – Místo pro přecházení u pivovaru
  - SO104 – Místo pro přecházení „u Bakera“
- **Elektro a sdělovací objekty:**
  - SO401 – Veřejné osvětlení oblast „most“
  - SO402 – Veřejné osvětlení oblast Jana z Dražic
  - SO403 – Veřejné osvětlení oblast u pivovaru
  - SO404 – Veřejné osvětlení oblast „u Bakera“

## G) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

---

Komunikace jsou navrženy podle platných ČSN a TP, jejich mechanická odolnost a stabilita je zajištěna. Konstrukce i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly předpokládanému dopravnímu zatížení. Hutnění zemní pláně pod zpevněnými plochami je požadováno provést v souladu s ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

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

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Nestmelené vrstvy budou provedeny dle ČSN 73 6126-1 a ČSN 73 6126-2, specifikace materiálů dle ČSN EN 13285. Dílčeděné kryty budou provedeny v souladu s ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev.

Veškeré konstrukce vozidlových komunikací jsou navrženy minimálně na třídu dopravního zatížení VI dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, jsou tedy navrženy pro dlouhodobé zatížení až 15 těžkých nákladních vozidel denně (v souladu s metodikou dle ČSN 73 6114), dostatečná únosnost je tedy zaručena. Veškeré konstrukce pro vozidla (třída dopravního zatížení III – VI) dle TP 170 vychází dle návrhové metodiky z povolených limitů zatížení vozidel a náprav (vyhláška 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických

podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích), **připouští tedy provoz jakéhokoliv vozidla schváleného pro provoz na pozemních komunikacích** a tím hnací nápravu o celkové působící statické síle 115 kN. Veškeré vozovky jsou tedy dostatečně únosné pro pojezd vozidly IZS, popelářských vozidel, servisní vozidla správců inženýrských sítí a podobné. Dle očekávané frekvence tohoto pojezdu je volena třída dopravního zatížení.

Z hlediska materiálového řešení je uvažováno především s kamennými prvky (vjezd a obruby) a s betonovou dlažbou na chodnících. Betonová dlažba typu Arte pražská kostka je vyskládána v obloucích (vějířích) a použitá barva je šedá. Betonová dlažba typu cihla je využita na chodníkové plochy v šedé barvě. Prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace budou vyznačeny černou betonovou reliéfní dlažbou s nopovou strukturou a budou od ostatních ploch odděleny hladkou kamennou řezanou deskou v šedé barvě.

## Konstrukce B: Chodník (betonová dlažba)

Stávající chodníky u pivovaru jsou tvořeny betonovou dlažbou tvaru cihla v přírodní šedé barvě. Navazující chodník autobusové zastávky je ale tvořen betonovou dlažbou imitující kamennou dlažbu skládanou do obloukové vazby. Jedná se o typ dlažby, který musí být dodán stejný jako navazující plocha, jinak by nebyla dodržena tvarová a vizuální podoba této nové plochy.

### a) Prostorové provedení:

Na severní straně ulice dochází pouze k minimální úpravě stávajícího stavu. Jedná se o prodloužení snížené obruby, tedy snížené části chodníku o délku nového přechodu pro chodce – cca. 5 m. K zásahu do stávající dlažby dojde ale v poměrně velké délce z důvodu napojení veřejného osvětlení. Rozepnaná betonová dlažba bude umístěna zpět na své místo. Vzhledem k různosti kamenů bude nutné dlažbu značit, či skládat vedle výkopu v pořadí v jakém má být zase uložena zpět.

Na jižní straně dojde u pivovaru k předláždění stávajícího chodníku tvořeného dlažbou typu cihla. Opět dojde k úpravě přibližně 5 m délky obrub. Ovšem na tuto část navazuje nový chodník propojující autobusovou zastávku skrz dlážděnou plochu. Tento chodník je z obou stran lemován kamennou obrubou. Ze strany u vozovky obrubou OP2 a ze strany od zámku obrubou OP3.

### b) Technické provedení:

Betonová dlažba typu cihla bude upnutá do betonových (150/250/1000) a (150/150/1000) obrub a betonová dlažba imitující kamennou kroužkovou dlažbu bude upnuta do kamenných OP2 (300/200/800-2000) a OP3 (250/200/800-2000) obrub. Podrobněji viz *D.103.2 - Situace* a *D.103.4 – Vzorové příčné řezy*. Obrubníky budou ukládány do betonového lože s řádnou boční opěrou. Předpokládá se, že bude nutné pro vzájemné slícování nových a stávajících obrub upravit čela obrub na místě.

### c) Konstrukce:

Konstrukce dlážděných chodníků je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, katalogový list D2–D–1–CH–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 pro návrhové období 25 let. Konstrukce je přizpůsobena místním podmínkám a je následující:

#### Chodníkové plochy (D2-D-1-CH-PIII):

Betonová dlažba „cihla“ / „imitace kostky“	DL	ČSN 73 6131, ČSN EN 1338	tl. 60 / 100mm
Ložní vrstva DKK fr. 4/8	L	ČSN 73 6131	tl. 30 mm
Štěrkodrt'	ŠDB	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	zákl. tl. 200 mm
Celkem			zákl. tl. 290/330 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = 50 \text{ MPa}$ .

Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky dle rozdílu sklonu povrchu chodníku a sklonu zemní pláně.

## Konstrukce D: Vjezd

Vjezd k zámku bude realizován ze stávající recyklované čedičové kamenné kostky, nacházející se pod vjezdem a přilehlým chodníkem.

**a) Prostorové provedení:**

Sjezd je navržen v šíři chodníku, tedy 2,5 m a shodně jako chodník je z jedné strany lemován obrubou OP2 a z druhé obrubou OP3. Délka sjezdu je navržena v hodnotě cca 9 m. V rámci vjezdu budou realizovány 2 varovné pásy. Jeden u obruby OP2 v rámci zkosené části chodníku a druhý nad OP3, tedy také mimo průběžný chodník.

**b) Technické provedení:**

Čedičová původní kamenná dlažba (předpoklad 8/10) bude upnuta do kamenných obrub OP2 (300/200/800-2000) a OP3 (250/200/800-2000). Obrubníky budou ukládány do betonového lože s řádnou boční opěrou a budou navazovat na linii obrub chodníku. Předpokládá se, že v místě snížení obrub bude nutné pro správné slícování upravit čelo obruby na místě. Podrobněji viz D.103.2 – Situace a D.103.4 – Vzorové příčné řezy.

**c) Konstrukce:**

Konstrukce vjezdů je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, katalogový list D2–D–1–VI–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 pro návrhové období 25 let. Konstrukce je přizpůsobena místním podmínkám a je následující:

**Chodníkové plochy (D2-D-1-VI-PIII):**

Dlažba kamenná 8/10	DL	ČSN 73 6131, ČSN EN 1338	tl. 100 mm
Ložní vrstva DKK fr. 4/8	L	ČSN 73 6131	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	zákl. tl. 2x150 mm
Celkem			zákl. tl. 440 mm

Modul přetvárnosti na povrchu horní vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{def,2} = 80$  MPa.

Modul přetvárnosti na povrchu spodní vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{def,2} = 60$  MPa.

Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je  $E_{def,2} = 45$  MPa.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky dle rozdílu sklonu povrchu chodníku a sklonu zemní pláně.

**Konstrukce: Kamenná dvouřádka**

Podél navržených nových obrub a podél obrub, kde dojde k zásahu do jejich polohy je navržena kamenná dvouřádka tvořená drobnou kamennou dlažbou 8/10 uloženou optimálně do společného betonového lože s obrubou. Oříznutá hrana vozovky musí být očištěna a kostky budou ukládány do rovinně navazující asfaltové plochy. Nesmí být uloženy výš. Spárování proběhne cementovou maltou M25 XF4. Postup spárování je uveden v poznámce vzorového řezu.

**Hutnění, sanace zemní pláně**

V případě nevhodného stavu zemin v aktivní zóně pod navrženou stavbou se uvažuje s její výměnou. Nevhodná zemina v tl. min. 0,30 m bude odtěžena, odtěžená zemina bude nahrazena vrstvou z kameniva předepsaných vlastností (štěrkodrt' ŠD/B 0/63 nebo materiál odpovídající požadavkům ČSN 73 6133, kapitola 4). Hutnění provést po vrstvách 0,15 m.

Skutečný rozsah případných sanací pláň, vybrání vhodného materiálu pro násypy bude možné upřesnit až ve stadiu zemních prací konzultační a geotechnikou kontrolní činností přímo při výstavbě, kdy dojde k plošnému obnažení budoucí pláň. Je nutné zajistit dostatečnou únosnost aktivní zóny komunikace dle platných norem a předpisů.

Orientační hodnoty  $E_{def,2}/E_{def,1}$  pro kontrolu hutnění pomocí statické zatěžovací zkoušky:

- hrubozrnné zeminy s podílem jemných částic  $f \leq 15$  %  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,6$ ;
- hrubozrnné zeminy s podílem jemných částic  $f > 15$  %  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 3,0$ ;
- kamenitá sypanina  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 4,0$ ;
- jemnozrnná zemina (doporučuje se zkoušet přímou metodou)  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,0$ ;
- nestmelené podkladní vrstvy  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ .

Doporučuje se ověřit zhutňovací zkouškou. Pokud  $E_{def,1}$  dosahuje minimálně 60 % požadovaného modulu  $E_{def,1}$ , připouští se i vyšší hodnoty poměru  $E_{def,2}/E_{def,1}$ .



## Doporučené materiály

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. investorem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce). Nutnou podmínkou je zachování shodné kvality (doložené certifikáty), rozměrů a barevných kontrastů či schválení změny autorským dozorem.

**Základní upínací prvky jsou zvoleny:**

- Betonová silniční obruba (150/250/1000)
- Betonová silniční obruba nájezdová (150/150/1000)
- Betonová silniční obruba přechodová levá (150/150-250/1000)
- Kamenný obrubník OP2 (300/200/800-2000)
- Kamenný obrubník OP3 (250/200/800-2000)
- Dvouřádka žulové kostky 8/10 v betonovém loži

**Dlažební prvky:**

- Betonová dlažba 100/200/60 šedá (chodník na severní straně),
- Betonová dlažba imitující černou kamennou kostku v obloukové vazbě. (Arte pražská kostka) tl. 100 mm šedočerná (chodník na jižní straně)
- Kamenná drobná dlažba čedičová, původní, předpoklad 8/10 černá
- Na zhotovení varovných a signálních pásů je navržena reliéfní polymerbetonová dlažba. Dlaždice rozměru 200/200/60 černé barvy lemované hladkou světlou deskou rozměru 250/250/60.

## Příprava území

Před zahájením pracovní činnosti bude oficiální zahájení stavby neprodleně oznámeno jednotlivým správcům sítí, dle požadavků v jednotlivých vyjádřeních. Veškeré inženýrské sítě budou před zahájením stavby vytyčeny a tato trasa bude po celou dobu stavby zřetelně udržována.

Výkopové práce v místě inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně, bez použití mechanizace.

## Ochrana inženýrských sítí

Stávající povrchové znaky inženýrských sítí (šoupata, hydranty, šachty) budou upraveny na novou výškovou úroveň zpevněných ploch.

## H) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Plochy vozovek i chodníků jsou odvodněny příčným a podélným sklonem do stávajících odvodňovacích prvků. Princip odvodnění zůstává zachován. Veškerá povrchová voda stéká přes chodník na vozovku, kde po kamenné dvouřádce stéká až k uliční vpusti. Z hlediska rozsahu odvodňovaných ploch nedochází k žádné změně.

## I) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou č. 294/2015 Sb.

### Svislé dopravní značení

Navržené provedení a umístění značek bude odpovídat ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky – část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA 1. Provedení a umístění SDZ bude v souladu s TP 65, VL 6.1 a dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Činná plocha dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1, grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek budou odpovídat platné ČSN EN 12899-1, a platným Vzorovým listům pozemních komunikací – VL 6.1, „Svislé dopravní značky“.

Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z AL slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Činná plocha značek musí být z retroreflexní fólie třídy RA2.

Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 60 nebo 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu (C16/20-XF1) nebo do kotevní patky s kotevními šrouby. V případě možnosti osazení značky na sloup veřejného osvětlení je toto uvedeno v situaci dopravního značení.

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

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace tohoto nového SDZ dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích:

#### **Zákazové značky:**

- Přesun **B28a** (Zákaz zastavení) společně s **E8a** (Začátek úseku), (Stávající značení i se sloupkem bude odstraněno, a do nové pozice bude dodán nový sloupek délky 4 m s novým značením)
- Zrušení **B28a** (Zákaz zastavení) společně s **E8b** (Průběh úseku)

#### **Informativní značky – provozní:**

- doplnění 2x **IP 6** (Přechod pro chodce) na sloup VO, (Nové značení umístit na sloup VO)
- Přesun **IP 12** (Vyhrazené parkoviště) společně s **E13** (Text nebo symbol) s obsahem „Stání vyhrazeno O. P. S. k nové zídce (Přesun značení i se sloupkem)

## **Vodorovné dopravní značení**

Vodorovné dopravní značení na celé stavbě musí být provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na VDZ navazujících staveb.

Požadavky na vodorovné dopravní značení, rozměry, barvy a provedení vodorovných dopravních značek upravují Technické podmínky TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“, ČSN EN 1436+A1 „Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení“, Vzorové listy VL 6.2 „Vybavení pozemních komunikací. Vodorovné dopravní značky“.

Vodorovné dopravní značení bude v případě aplikace na nový asfaltový povrch provedeno ve dvou etapách. V první etapě se na nový koberec položí kompletní VDZ pouze jednosložkovou barvou, po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dvousložkových plastů. Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD.

V případě aplikace na stávající asfaltové povrchy se může provést aplikace ihned z plastu.

- **V7a** (1x) Přechod pro chodce – Poděbradova

Poloha, typ a podmínky umístění dopravního značení jsou patrné z předložené výkresové dokumentace.

## **Dopravní zařízení**

- V rámci SO103 není navrženo

## **Světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Není navrženo.

## J) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Pro provádění stavby budou dodrženy následující podmínky:

- stavba bude prováděna v souladu s platnými technickými normami ČSN, jejich změnami, technickými podmínkami (TP), platnými zákony a vyhláškami.
- Při realizaci je nutno zohlednit stanoviska dotčených orgánů státní správy a správců sítí, viz Dokladová část.
- Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména vyhl. č. 363/2005 Sb. O bezpečnosti práce a technické zařízení při stavebních pracích a všechny předpisy s tím související.
- Stavební práce zasáhnou do hloubky maximálně 1,0 m pod úroveň stávající vozovky. Při provádění výkopových prací v pásmu technologického vedení nebude použito strojní techniky.
- Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat normu ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seismicitou a jejich odezva.
- Zákres inženýrských sítí je orientační, dle podkladů jednotlivých správců. Před započítím stavby je nutné polohy veškerých sítí vytyčit příslušnými správci a po celou dobu stavby udržovat. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace a za dodržení dalších podmínek správce.
- Pokud by došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízením.
- Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší než 3 m.
- Dotčené povrchové znaky inženýrských sítí budou zachovány ve stávající poloze a výškově rektifikovány.
- Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu.
- Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.
- Orientační hodnoty  $E_{def,2}/E_{def,1}$  pro kontrolu hutnění pomocí statické zatěžovací zkoušky:
  - hrubozrnné zeminy s podílem jemných částic  $f \leq 15 \%$   $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,6$ ;
  - hrubozrnné zeminy s podílem jemných částic  $f > 15 \%$   $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 3,0$ ;
  - kamenitá sypanina  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 4,0$ ;
  - jemnozrnná zemina (doporučuje se zkoušet přímou metodou)  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,0$ ;
  - nestmelené podkladní vrstvy  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ .
- Doporučuje se ověřit zhutňovací zkouškou. Pokud  $E_{def,1}$  dosahuje minimálně 60 % požadovaného modulu  $E_{def,1}$ , připouští se i vyšší hodnoty poměru  $E_{def,2}/E_{def,1}$ .
- Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.
- Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou.
- Vyrobený beton je nutné podle možnosti ihned uložit – zejména v horkých letních měsících – aby bylo zabráněno rychlému vysychání čerstvého betonu. Před započítím betonování je nutné se přesvědčit, že místo pokládky betonu je čisté, případné bednění dostatečně pevné i těsné (jakmile je beton uložený do bednění, je třeba dbát na správné zhutnění, a to buď ručně, nebo pomocí vibrátorů). Nezbytná je ochrana betonu před slunečním zářením, silným větrem nebo prudkým deštěm, což lze provést pomocí plachet, textile či fólie. Správným ošetřováním zatvrdnutého betonu vodou, zvýšíme jeho trvanlivost.
- Technologická lhůta vyzrání (vytvrzení) betonu je 28 dní, během které nesmí být veškerá konstrukce vystavena jakémukoliv namáhání vzniklému např. průjezdem vozidel či

manipulační technikou stavby. V opačném případě se riskuje brzké porušení konstrukce a ztrátě stability díla.

- Napojení obrub bude provedeno seříznutím obou konců obrub pod patřičným úhlem.

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

## ÚDRŽBA, PROVOZ:

### Provoz na zpevněných plochách, jejich zatížení

- Veškeré pojižditelné zpevněné plochy jsou navrženy dle minimálně na třídu dopravního zatížení VI dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, jsou tedy navrženy pro dlouhodobé zatížení až 15 těžkých nákladních vozidel denně (v souladu s metodikou dle ČSN 73 6114), dostatečná únosnost je tedy zaručena. Veškeré konstrukce pro vozidla (třída dopravního zatížení III – VI) dle TP 170 vychází dle návrhové metodiky z povolených limitů zatížení vozidel a náprav (vyhláška 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích), **připouští tedy provoz jakéhokoliv vozidla schváleného pro provoz na pozemních komunikacích** a tím hnací nápravu o celkové působící statické síle 115 kN. Veškeré vozovky jsou tedy dostatečně únosné pro pojezd vozidly IZS, popelářských vozidel, servisní vozidla správců inženýrských sítí, pojezdy při konání společenských a kulturních akcí apod. Jedná se o běžný pojezd, nikoliv **atypické zatížení koncentrované do jednoho bodu plochy** (např. patkování jeřábu, pódia či různých poutových atrakcí apod.) – v těchto případech je nutné vždy aplikovat opatření k **roznesení zatížení na větší plochu, například použitím roznášecích desek**. Samotné dlažební prvky nelze na toto zatížení s ohledem na finanční náročnost dimenzovat.

## K) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavba není vázána na žádné technologické vybavení.

## L) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Pro stavbu nebylo nutné provádět žádné výpočty.

## M) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE A POHYBU

Výstavba bude probíhat tak, aby nebyly narušeny pěší trasy v okolí stavby.

Staveniště bude řádně zabezpečeno, aby nedošlo ke vstupu nepovolaných osob do jeho prostoru. Podrobněji část dokumentace E.

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace jsou uvedeny v souhrnné technické zprávě, kapitola B.2.4.

## N) NÁVRH VEGETAČNÍCH PRVKŮ

Vegetační prvky nejsou navrhovány.

## O) ZÁVĚR

---

Tato dokumentace slouží pro provádění stavby, pro výběr zhotovitele a jako podklad pro zpracování dalšího stupně projektové dokumentace.

V Roudnici nad Labem

Ing. Vít Ondráček, Ing. Jana Jíšová