PŘED ZAHÁJENÍM ZEMNÍCH PRACÍ NUTNO VYTÝČIT VŠECHNY INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A DODRŽOVAT PODMÍNKY JEJICH SPRÁVCŮ
ZÁKRES INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ NESLOUŽÍ JAKO VYTYČOVACÍ VÝKRES KABELY NUTNO VYTÝČIT A OVĚŘIT SONDAMI

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM S-ČJNS BALT P.V.

Index	Datum	Popis změny	Zprac.

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ A PROVEDENÍ STAVBY

GENERÁLNÍ PROJEKTANT	SUDOP Project Plzeň a.s.
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	JAN MIŠKA tel.733 188 071
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJEKTU – SO	JAN MIŠKA
VYPRACOVAL	JAN MIŠKA
KONTROLOVAL	ING. KAREL NOLČ
MÍSTO STAVBY	POBĚŽOVICE, SLOVANSKÁ UL, MASARYKOVA UL.
OBJEDNATEL	MĚSTO POBĚŽOVICE

SUDOP Project Plzeň a.s.
projekty, engineering, stavby
Plachého 35, 301 25 PLZEŇ
Tel.: 377 328 108, Fax 377 328 107
E-mail: sudop@sudop-plzen.cz

AKCE:

Poběžovice, rekonstrukce
Masarykovy ul. a Slovanské ul.

STAVEBNÍ OBJEKT: **SO 101 Komunikace**

OBSAH:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

ČÍSLO ZAKÁZKY	208-16-1-3	
DATUM	11/2016	
FORMÁT		KOPIE Č.
ČÁST DOKUMENTACE	**C.1**	
MĚŘÍTKO	ČÍSLO VÝKRESU	
...	1	

1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY:

Název stavby:	**Poběžovice, rekonstrukce Masarykovy ul. a Slovanské ul.**
Název stavebního objektu:	**SO 101 Komunikace**
Místo stavby:	Slovanská ul. II/195, Masarykova ul. II/196 intravilán obce Poběžovice
Katastrální území:	k.ú. Poběžovice
Kraj:	Plzeňský
Charakter stav. objektu:	liniová stavba – úprava stávajícího chodníku + novostavba chodníku, novostavba zastávek BUS, úprava stávajících sil. II. třídy, úprava křižovatky sil. II/195 a II/196, stávající zeleně
Stupeň PD SO:	dokumentace ke stavebnímu povolení a k provedení stavby

stavebník nebo objednatel stavby, jeho sídlo nebo místo podnikání,

Objednatel dokumentace

Objednatel:	Město Poběžovice
IČ:	00253669
DIČ:	CZ00253669
Adresa:	**nám. Míru 47, 345 22 Poběžovice** tel.: 379 497 281, mobil. 728 729 733 (Mgr. Hynek Říha, starosta města)

Investor stavby:

Investor:	Město Poběžovice
IČ:	00253669

projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji.

Zpracovatel dokumentace PD:

Generální projektant:	**SUDOP Project Plzeň a.s.**
Adresa:	Plachého 1007/35, 301 00 Plzeň
IČ:	45359148
DIČ:	CZ45359148

Projektant SO 101:	**SUDOP Project Plzeň a.s.**
Vypracoval:	Jan Miška, 733 188 071, jan.miska@sudop-plzen.cz
Autorizace:	ČKAIT – 0201885

2) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektové dokumentace je realizace novostavby chodníků, parkovacích stání, realizace změny dokončené stavby autobusových zastávek a vozovky v sil. II/195 a II/196, realizace novostavby přípojek uličních vpustí.

Účelem stavby je obnova funkčnosti stávajících chodníků popř. novostavba nových chodníků pro zajištění vyšší bezpečnosti pěších v dopravním prostoru, zajištění bezpečného přecházení vozovky v nových místech pro přecházení resp. v nově navrženém přechodu pro chodce v blízkosti základní školy, zajištění bezbariérového nástupu do autobusu v nově navržených zastávkách pro autobusy, zajištění koordinovaného odstavení vozidel do nově navržených parkovacích stání, zajištění normového osvětlení dopravního prostoru komunikací, zajištění bezbariérového pohybu (místa pro přecházení, vodící linie pro nevidomé apod.), zajištění estetického vzhledu nově navržených komunikací v blízkosti památkově chráněného prostoru zámeckého parku, zámku a historického středu města Poběžovice.

Poloha stavby je v intravilánu města Poběžovice, ul. Masarykova je ve střední části města, začátek úpravy je při východním okraji města, ul. Slovanská je ve střední části města, konec úpravy se přibližuje k jižnímu okraji města. Rozsah řešeného území je dáno zadáním PD.

Dotčená část ul. Masarykova i Slovanské ul. je stávající místní komunikace v intravilánu obce, jedná se ve stávající době o průtahy sil. II. třídy. Komunikace dle klasifikace normy ČSN 73 6110 jsou místní, obslužné funkční skupiny C, v části úseků s výškově oddělenými chodníky, avšak ve větší části úseku zcela bez chodníků. Vozovka také je z větší části bez převýšených obrub. Vozovky jsou obousměrné dvoupruhové o š. 5,50-6,0m. Komunikace nejsou významnou dopravní tepnou v okrese Domažlice a plní spíše funkci obsluhy území města. Obě komunikace směřují k nově vybudovanému obchvatu města – sil. II/196.

Obě komunikace jsou v současném stavu ve vlastnictví Plzeňského kraje ve správě Správy a údržby silnic Plzeňského kraje (pracoviště Domažlice). Dle jednání a domluvy mezi zástupci města a zástupci Plzeňského kraje bude komunikace sil. II/196 (Masarykova ul.) po dokončení navržené rekonstrukce komunikace předána do vlastnictví a správy městu Poběžovice a dále bude vedena jako místní komunikace. Slovanská ul. II/195 bude i nadále vedena jako sil. II. třídy. Navržené změny souvisí s realizací obchvatu města Poběžovice, z toho důvodu ztrácí sil. II/196 ul. Masarykova dopravní význam v území obce a lze ji dále vést jako místní komunikaci ve vlastnictví města. Z tohoto důvodu lze do Masarykovy ul. umístit i zpomalovací prvky, které je vhodné do této komunikace doplnit vzhledem k charakteru blízké okolní zástavby zejména pak základní školy, která zajišťuje výuku pro děti z města Poběžovice a z obcí v okolí města.

Navržené úpravy jsou v souladu s následujícími normami, předpisy, Vyhláškami a Vzorovými listy:

ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikacích
ČSN 73 6102 ed. 2 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6425-1 – Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště, část 1: navrhování zastávek
ČSN DIN 18 920 Sadovnictví a krajinářství, Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech
ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací vč. dodatku TP 170
TP 65 – zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
Vyhláška č. 62/2013, kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb
Vyhláška č.269/2009 Sb. O obecných požadavcích na využívání území, kterou se mění vyhláška č. 501/2006 Sb. O obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 350/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 O územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony
Zákon č. 185/2001 o odpadech včetně souvisejících předpisů, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška č. 398/2009 O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb ve znění pozdějších předpisů

3) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.)

a) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití,

Masarykova ul.:
Stávající stav komunikace ul. Masarykova je z hlediska bezpečnosti provozu (zejména chodců) zcela nevyhovují. V komunikaci v převážné délce absentuje chodník pro pěší. Chodník lze vysledovat pouze v konci úseku v blízkosti křižovatky s ul. Slovanskou. Chodník o KÚ směřuje cca 30m smrek k ZÚ, před domem čp. 266 již nelze stávající plochu v hraně komunikace klasifikovat jako chodník. Chybí převýšená hrana s obrubou, povrch je nezpevněný popř. částečně zpevněný, šířka vyšlapané trasy podél silnice je nepravidelná, v jistých úsecích zcela nevyhovující (např. km 0,406 u domu čp. 200 je šířka pochozí trasy u vozovky v š. 40cm). Podél budovy základní školy je plocha pro chodce opět zpevněná, tvoří ji žulové zakrývací desky, které jsou osazeny nad anglickými dvorci v navání na zdi budovy a navazující kamenná dlažba z kostek, která je vydlážděna až k hraně vozovky. Převýšení od hrany nivelety vozovky je zcela zanedbatelné (0-2cm). Za budovou základní školy směrem k ZÚ již chodník po levé straně ve směru staničení není ani v náznaku. Normově řešený chodník je veden od ZÚ směrem ke stykové křižovatce se sil. II/196 – obchvat města. Tento chodník byl vystavěn v rámci obchvatu města společně s úpravou křižovatky ul. Masarykova/obchvat. Po pravé straně ve směru staničení chodník absentuje v celé délce trasy. Jako chodník lze označit pouze zpevněnou plochu kamennými deskami podél budovy čp. 50. Tato dlážděná plocha je navázána na jedno rameno schodiště vedené od plochy nám. Míru. Druhé rameno schodiště je zakončeno, bez navazující zpevněné plochy, s lícem zárubní zdi, která společně s dalšími zdmi (umístěnými výše směrem k nám.) mezi oběma rameny schodiště vytváří terasy, kde jsou vysazené keře. Od začátku úpravy ve směru staničení až do km 0,230 je po pravé straně veden příkop (později rigol), který odvádí povrchovou vodu z vozovky a navazujícího výše položeného terénu. Dno příkopu je skloňováno směrem k ZÚ a dále pokračuje příkop směrem dle původního vedení komunikace ul. Masarykovy (dnes již původní vedení je nahrazeno novou křižovatkou na obchvatu města. Od konce příkopu v km 0,230 je již podél silnice až k domu čp. 50 pouze

nezpevněný terén popř. krajnice. V km 0,450 po pravé straně se nachází stávající autobusová zastávka ve směru do centra města. Zastávka je vybavena nástupištěm tvořeným z betonových dílců – panelů a čekárnou z vlnitého plechu. Pro odstavení autobusu je vozovka v místě zastávky rozšířena, avšak nelze mluvit o klasickém zastávkové zálivu. Kryt pro odstavení autobusu v místě rozšíření je velmi deformován, vyspravován několikery lokálními výspravami. V protější straně je umístěna zastávka BUS v opačném směru tj. od centra směrem k obchvatu města. Tato zastávka je bez zálivu i bez převýšené nástupní hrany. Zastávku tvoří pouze označník s jízdním řádem. Obě zastávky jsou bez vodorovného dopravního značení. Podél pravé strany MK ve směru staničení se nachází v km 0,000-0,300 vzrostlé stromy, tyto stromy jsou popř. byly součástí zámeckého parku jehož jižní hranice je tvořena MK Masarykovy ul. Od km 0,300 je park již od MK odsazen severněji a dále pak od líce ZŠ již pravá strana MK je již lemována zástavbou RD. V km 0,520 je veden podél zárubní zdi směrem k náměstí Míru nezpevněný chodník. Od km 0,520 je pravá strana MK lemována vysokou kamennou zárubní zdí, která navazuje na schodiště vedené od nám. Míru. V km 0,070 je stávající široký sjezd k navazujícímu areálu tenisových kurtů, které tvoří východní okraj zámeckého parku. Po levé straně se nachází nezpevněný – zatravněný terén s několika sjezdy účelových komunikací popř. sjezdů k sousedním nemovitostem v km 0,160; 0,210; 0,230; 0,245; 0,305 a 0,350. Dále pak následuje již zástavba budovy ZŠ a dále pak řadovými domy do km 0,450 a jednotlivými rodinnými domy směrem až do km 0,525. Od km 0,525, kde končí poslední dům je po pravé straně zatravněná plocha se vzrostlým listnatým stromem – kaštan. Jedná se o klidovou část MK Masarykovy, kterou je vhodné zachovat i do budoucna. V km 0,460 na pozemku parc.č. 65 plánovaná budoucí výstavba židovské synagogy, PD je v současné době zpracována a následovat bude výstavba. V domě čp. 266 se v RD nachází prodejna zahrádkářských potřeb a květin. Jedná se o jediný viditelný komerční objekt podél trasy MK Masarykovy ul. V km 0,390 mezi budovou školy a řadovými domy nachází bezejmenná MK. V trase MK se nachází velké množství podzemních i nadzemních inženýrských sítí. Sítě jsou zakreslené do podrobné situace. Odvodnění komunikací a zpevněných ploch je řešeno v začátku trasy do pravostranného příkopu popř. do nezpevněného terénu po levé straně vozovky. V prvním úseku ul. Masarykova od km 0,000 – 0,350 je povrchová voda vedena otevřeným příkopem popř. rigolem při hraně vozovky. Celý tento úsek je podélně skloněn k ZÚ. V místě vjezdu k tenisovým kurtům je propustek dn 500. První vpust je v km 0,247 po levé straně, je odvodněna podpovrchovou přípojkou z betonové roury DN 150 v dl. cca 25m od UV. Přípojka je vyvedena na povrch za stávajícím terénním schodištěm, vyústění je do mělkého nezpevněného rigolu, který však po krátkém úseku končí, dále voda odtéká při hraně cesty účelové komunikace do stávající vodoteče popř. vodní plochy pod zástavbou v daném místě obce. V úseku km 0,250 – 0,390 je vozovka i navazující zpevněná plocha u ZŠ zcela bez řízeného odvodnění, Voda z vozovky a ploch odtéká do nezpevněného terénu podél hran vozovky popř. odtéká při hraně vozovky níže směrem k ZÚ resp. ke KÚ od km 0,378, kde se nachází rozvodí. V km 0,390 se v MK mezi ZŠ a řadovými domy nachází další uliční vpust. Je to nová ÚV napojená do nově vybudované jednotné kanalizace vedoucí v ose výše uvedené MK. Od km 0,390 – 0,490 jsou podél hrany vozovky další uliční vpusti, které jsou však již napojeny do podpovrchové kanalizace v neznámém technickém stavu. Celkem se jedná o 3 vpusti a jedné dvorní vpusti u domu čp. 35. Od km 0,490 již voda podél hrany vozovky odtéká směrem ke KÚ tj. do ul. Slovanské. Stávající podpovrchová kanalizace je rovněž svedena ke konci úpravy, kde je napojena na další dešťovou kanalizaci vedenou od nám. Míru a dále pak pokračuje Slovanskou ul. směrem k potoku Pivoňka.

Slovanská ul.:

Stávající stav komunikací Slovanské ul. je z hlediska bezpečnosti provozu (zejména chodců) taktéž zcela nevyhovující obdobně jako ul. Masarykova. V začátku úpravy je pravé straně ve směru staničení veden nový dlážděný chodník, který však končí již s lícem konce budovy čp. 24 „Vinárna“. Po druhé straně je chodník veden (od napojení na stávající chodník v Masarykově ul.) podél stávající zástavby popř. oplocení směrem k domu čp. 129, s jehož začátkem tento chodník končí. Dále pak se podél vozovky oboustranně nachází pouze nezpevněný povrch někdy částečně zatravněný, v místě sjezdů k sousedním nemovitostem se nachází částečně zpevněný povrch z kameniva popř. z vyžilého asfaltového krytu. Za rohem budovy čp. 129 je stávající dlážděná plocha, která svojí částí zasahuje na pozemek v soukromém vlastnictví. V km 0,070 se nachází stávající sjezd do pravděpodobně účelové komunikace, která podél potoka Pivoňka směřuje k ploše Spojeneckému nám. Od km 0,09350 začíná konstrukce stávajícího mostu přes řeku Pivoňka. Tento most má pouze vozovkový pruh pro pojezd vozidel a to ještě v nedostatečné šířce vzhledem ke směrovému průběhu osy komunikace. Chodci jsou v daném úseku nuceni přecházet potok přes tento mostek, což velmi alarmující fakt vzhledem k nedostatečnému rozhledu, jak pro chodce tak i pro řidičem (velmi nepravidelný podélný profil v místě mostku i směrový průběh – zatáčky o malých poloměrech před i za mostem). Jediný pozitivní fakt je v tomto nepřehledném úseku ul. Slovanské, že řidiči vzhledem k nedostačeným rozhledů musejí při průjezdu přes most velmi zpomalit, čím částečně zmenšují riziko pro možného chodce na mostku. Za mostkem se nachází oboustranná zástavba domů bez přerušení s výjimkou sjezdu po pravé straně (v začátku zástavby) na parc.č. 224. Po pravé straně ve směru staničení se od ukončení mostku nachází podezdívka oplocení, která neumožňuje (s plynulým náběhem hrany vozovky na hranu římsy mostku) dostatečnou šířku pro návrh nového chodníku. Po levé straně je za mostkem rovněž stávající sjezd k sousední nemovitosti, tento sjezd je širší a pravděpodobně i komerčně využívaný. Hranice vrat na sjezdu je výrazně níže položena než je niveleta vozovky. Po levé straně komunikace stávající šířka vozovky (cca 8,5m) umožňuje podélné odstavení vozidel, za obrubou následuje ke zdi domu zpevněná plocha v š. cca 0,8m což nelze brát jako chodník. Po pravé straně od výše uvedeného sjezdu na pozemek parc.č. 224 je vedená zpevněná plocha chodníku v š. 1,5m. Tento chodník končí s lícem hrany budovy č.p. 222 v blízkosti křižovatky s ul. Žižkovou. Tato křižovatka v konci naší úpravy je částečně již nově řešena v rámci rekonstrukce ul. Žižkovy, která proběhla v minulých letech (cca 5 let stará úprava). Vozovka v celé délce upravovaného úseku vykazuje velké množství poruch a deformací. Dle zpracovaného průzkumu ve Slovanské ul. i v ul. Masarykově lze konkrétně mluvit o: ztrátě asfaltového tmelu, hloubkové korozi, výtlucích, vysprávkách, mozaikových trhlinách v krytu, podélné i příčné úzké trhliny, široké podélné trhliny, podélné rozvětvené trhliny, síťové trhliny, olámané kraje vozovky, vyjeté koleje, zanesené příkopy, zvýšená nezpevněná krajnice, propadlé znaky inženýrských sítí a obruby pod úrovní vozovky. Veškeré poruchy souvisí s únavou asfaltem stmelených vrstev, tato únava vznikla vlivem stáří a ztrátou původních vlastností pojiva, což má za následek snížení odolnosti proti povětrnostním a klimatickým vlivům. Odvodnění komunikací a zpevněných ploch je řešeno od začátku trasy přes stávající uliční vpusti do podpovrchové kanalizace v neznámém technickém stavu. Celkem se jedná o 6 vpustí před mostem a 3 vpusti za mostem. Podpovrchová kanalizace je vyústěna do koryta vodoteče Pivoňka.

b) podklady a průzkumy

Podklady předané objednatelem PD:

- Technické podmínky pro zhotovení dokumentace

Podklady získané zpracovatelem PD:

- Katastrální situace, informace o parcelách
- Vyjádření správců k existenci inženýrských sítí – viz příloha – Dokladová část
- fotodokumentace stávajícího stavu
- polohopisné a výškopisné zaměření stávajícího stavu provedla geodetická kancelář GEOma Václav Mazín, Čižice 130, 332 09 Štěnovice, tel. 603 494 078. Zaměření je navázáno na souř. systém S- JTSK, výšky jsou uvedeny v B.pv.
- Geologický průzkum podloží a krytů vozovky, zpracoval: Silniční a inženýrská společnost Plzeň s.r.o., Ing. Rostislav Lojda.

4) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Realizace zpevněných ploch a komunikací SO 101 bude koordinována s SO 301 Prodloužení vodovodu a SO 401 Veřejné osvětlení. Návrh nového veřejného osvětlení v komunikacích je nedílnou součástí celkové stavby současně pak bude provedena demontáž stávajícího osvětlení. V části trasy ul. Slovanské je ponecháno stávající osvětlení.

Stavbou je vyvolána realizace rekonstrukce veřejného osvětlení – SO 401 a prodloužení stávajícího vodovodního řadu – SO 301 v ul. Masarykova v blízkosti základní školy. Součástí stavby bude směrová úprava vedení slaboproudých sdělovacích kabelů společnosti CETIN a.s. (např. mimo nově osazenou obrubu – posun o cca 30cm). Část slaboproudého optického vedení CETIN v místě nově navržených stání č. 9 a 10 v km 0,440 bude dodatečně ochráněno plastovou dělenou chráničkou dn 110 – 3ks v dl. 8m.

V rámci dořešení bezpečného pohybu chodců v části ul. Slovanská je vhodná navazující realizace stavby přemostění potoka Pivoňka lávkou pro pěší, která bude plynule navazovat na části realizovaných chodníků popř. budou tyto chodníky v rámci stavby lávky upraveny (např. rozšířeny na normovou šířku).

Součástí stavby bude ve vybraných místech umístění rezervních chrániček Koruflex o průměru 160mm příčně přes vozovku pro případné budoucí kabelové vedení NN popř. vedení slaboproudých kabelů např. pro ČEZ Distribuci a.s. popř. pro el.vedení VO (chráničku lze využít pro kabelizaci vzdušní sítě nízkého napětí vdaném místě stavby). Konce chráničky budou dostatečně utěsněny, celá chránička bude v hloubce dané ČSN 73 6005 pro elektrické silové kabely do 1 kV. Geodetické zaměření chráničky bude provedeno v rámci zaměření stavby. Umístění chrániček je vykresleno v podrobné situaci.

5) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

a) dopravní řešení

Návrh dopravního řešení vychází z dokumentace pro územní řízení. Návrh dopravního řešení obou komunikací vychází ze zadání projektové dokumentace, z platného územního plánu města a dle požadavků dotčených orgánů státní zprávy zejména pak Policie

ČR DI Domažlice, odboru památkové péče MěÚ Domažlice, OŽP a správce komunikací – SÚS PK.

Základní návrh komunikací vychází ze základního uspořádání prostoru místní komunikace funkční skupiny C tj. MK obslužná s obousměrnou dvoupruhovou vozovkou, výškově odsazeného oboustranného popř. jednostranného chodníku a odsazených parkovacích stání v podélném popř. kolmém vedení k ose vozovky.

Vozovky, chodníky, parkovací stání, autobusové zastávky a sjezdy k sousedním nemovitostem jsou navrženy v normových hodnotách dle ČSN 73 6110. Stavba vyžaduje výjimky od šířkových požadavků chodníku a vozovky dle ČSN 73 6110. V km 0,228-0,249 v Masarykově ul. je nutné zúžit chodník z důvodu nemožnosti zásahu do přilehlého pozemku parc.č. 79 v majetku ČR v zast. Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Dle vyjádření uvedeného úřadu nelze v současné době zasáhnout stavbou chodníku do sousedního pozemku parc.č. 79 a to min. do doby než bude dohledán vlastník či do doby než bude shledáno, že vlastníkem pozemku 79 je ČR. V délce 21m bude chodník v š. 1,1m, po dohledání vlastníka (s předpokladem odkupu části pozemku pro stavbu chodníku) případně po nabytí pozemku pro ČR bude následně chodník rozšířen na normovou š. 2m. Vzhledem ke stávající historické zástavbě nelze docílit v celé trase normové šířky chodníku, zúžení chodníku bylo nutné navrhnout v lokálním místě (rod domu čp. 200) km 0,40650 a v km 0,490 (v dl. 8m). V km 0,085 v ul. Slovanská je nutné lokálně zúžit šířku chodníku v místě stávajícího stromu, který je v těsné blízkosti navrženého chodníku, oboustranné chodníky ve Slovanské ul. za mostem přes Pivoňku jsou navrženy v š. 1,50m (lokálně i 1,10m) dle umožňující šířky mezi stávající zástavbou. V místech zúžení chodníku podél stávajícího oplocení u pozemku parc.č. 224 lze v budoucnu očekávat rozšíření chodníku popř. jeho odklonění od vozovky z důvodu navazující realizace lávky pro pěší přes potok Pivoňka. Podmínka je převzetí pozemku parc.č. 224 (v majetku SPÚ ČR) do vlastnictví města Poběžovice. Navržené šířky vozovky jsou dle ČSN 73 6110 – dle tabulky k obrázkům 11 a 12 – navržená kategorie příčného uspořádání pro obslužnou komunikaci f.sk. C: MO2cp s šířkou vozovky v přímém vedení osy 5,50m mezi obrubami. V obloucích o poloměrech R=30m – 250m je nutné navrhnout rozšíření vozovky dle navržených hodnot tabulky 5 z ČSN 73 6110. Toto šířkové rozšíření nelze zcela splnit v několika navržených obloucích a to zejména ve Slovanské ul.

b) rozhledové poměry

Rozhledové poměry byly navrženy dle normy ČSN 73 6102 dle čl. 5.2.9.2.2., dle čl. 5.2.9.2.4 (uspořádání A).

Dle uspořádání A – křižovatka s předností v jízdě na hlavní komunikaci (sil. II/195 Slovanská) určenou nepřerušenou vodící čarou V2b 1,5/1,5 v hraně napojení a dz P 4 v Masarykově ul. Rozhledy jsou posuzovány pro výjezd vozidel (z Masarykovy ul.) max skupiny 2 až 3 dle tabulky 17 normy ČSN 73 6102 (vozidlo pro odvoz odpadu, nákladní automobil : dopravní obsluha území např. závoz uhlí apod. a autobus, skupina 3 kloubový autobus a jízdní souprava v dl. do 17m) – pojezd automobilů skupiny 3 je standardní v ul. Masarykova, skupina 3 je již nestandardní a uvažuje se s ní pouze ve vyjmečných případech (oprava okolních komunikací, dopravní komplikace na obchvatové komunikaci II/196. Dle stávajícího dopravní značení a dle budoucího požadavku vedení města Poběžovice bude i nadále v komunikaci Masarykovy ul. zamezen vjezd nákladním automobilům nad 3,5 t a vozidlům zemědělské techniky (stávající dz B 12 se symbolem nákladního vozidla a zemědělského vozidla v křižovatce ul. Masarykova / Slovanská) a stávající oboustranné dz B 24a/b + E 9 symbol vozidla nad 3,5t a E 13 s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHU“ na obchvatu města Poběžovice II/196). V případě vynuceného pojezdu vozidel skupiny 4 (s vyššími požadavky na rozhledové poměry – délky rozhledu) v budoucí MK ul. Masarykovy bude zajištěn

pojezd v křižovatce za asistence druhé popř. třetí osoby, tyto náležitě poučené osoby budou zajišťovat bezpečný průjezd vozidel skupiny 4 v křižovatce Slovanská / Masarykova).

V křižovatce je projektantem předpokládaná snížená rychlost 20km/h z důvodu snížení rychlosti vozu v hlavní komunikaci Slovanské ul. Ve Slovanské ul. v křižovatce s ul. Masarykovou je veden směrový kruhový oblouk o malém poloměru 16,33m (zachován stávající poloměr). Z tohoto důvodu je nutné snížení rychlosti vozu projíždějícího po hlavní komunikaci.

Výpočet dle ČSN 736101 Příloha C – Vztah mezi poloměrem, návrhovou/směrodatnou rychlostí a dostředným sklonem směrových kružnicových oblouků:

$R = 0{,}3 \times v_{n(s)}^2 / p$ (pro $v_{n(s)} \leq 80$km/h)

$R = 16{,}33$m, $p = 4{,}5\%$

$v_{n(s)}$ = odmocnina z (16,33/0,3 x 4,5)

$v_{n(s)} = 15{,}65$ km zaokrouhleno na **20km/h**

$v_{n(s)}$ – je návrhová rychlost/směrodatná rychlost v km/h
g_n – tíhové zrychlení
f_v – výpočtový součinitel brzdného tření
s – podélný sklon jízdního pásu v %

Délky rozhledů dle tohoto článku pro skupinu vozidel 3 ve vedl. komunikaci jsou určeny dle tab. 19: vzdálenost **Xc = 40m** pro rychlost vozu **20km/h** a **Xb = 45m** pro rychlost vozu **20km/h.** Délka rozhledu Y ve sjezdu z vedl. komunikace dle obr. 51a a dle 3 odstavce čl. 5.2.9.2.4 normy ČSN 73 6102: **3,25m** od líce hrany hlavní komunikace.

Skutečné změřené délky vyznačené v podrobné situaci jsou : **Xc = 62m a Xb = 47m.**. Rozhled dle čl. 5.2.9.2.2 uspořádání A a pro danou rychlost **je ve křižovatce ul. Slovanská / Masarykova splněn**. Situace rozhledových poměrů je součást výkresu podrobné situace. Rozhledy byly projektantem prověřeny na místě.

Rozhled v křižovatce ul. Slovanská s ul. Žižkovou zůstává zachován dle stávajícího stavu bez směrové úpravy křižovatky. Rozhled nebyl projektantem prověřen. Rozhledy v napojení sousedních nemovitostí zůstávající zachovány dle stávajícího stavu bez prověření projektantem. Umístění nových parkovacích stání v blízkosti sjezdů bylo projednáno na výrobním výboru, kde bylo odsouhlaseno umístění parkovacích stání v blízkosti sjezdů k sousedním nemovitostem. Stání mohou být navrženy pouze ve styku s sjezdem po pravé straně sjezdu (myšleno při výjezdu do vozovky). Návrh parkovacích stání v odsazených zálivech mohou částečně zasahovat do rozhledu vozidla vyjíždějícího ze sjezdu, parkovací stání kolmá mohou být oddělena od vozovky průběžným chodníkem. Umístění parkovacího stání u sjezdu do domu č.p. 30 (prodejna potravin v křižovatce Slovanská/Masarykova) bude ze strany PČR povoleno pouze za podmínky písemného souhlasu s výjezdem za asistence druhé osoby od majitele popř. oprávněného zástupce majitele domu č.p. 30. Projektant kontaktoval p. Lipenského (zplnomocněný zástupce majitelek daného domu), podepsaný a odsouhlasený formulář souhlasu se situací od zástupce majitele domu je přiložen k dokladové části PD.

c) počet parkovacích stání

Počet parkovacích stání byl navržen s ohledem na možnosti situačního umístění parkovacích ploch v navázání na stávající vzrostlé stromy atd. Rozměry parkovacích stání jsou navrženy dle ČSN. Celkem je navrženo 23 nových stání (V Masarykově ul. 7 kolmých vč.dvou stání pro ZTP a 14 podélných stání; ve Slovanské ul. 2ks podélných stání). Parkovací stání bude provedeny s krytem z dlažby.

d) rozsah úprav

Rozsah úprav je patrný z podrobné situace 1:250 př. č. 2.
Orientačně:
- délka nových přípojek UV: 110 m

- počet nových uličních vpustí:	23 ks
- počet nových dvorních vpustí:	3 ks
- délka nových přípojek od liniového odvodnění:	89 m
- délka novostavby chodníku v Masarykově ul.:	670 m
- délka novostavby chodníku ve Slovanské ul.:	155 m
- délka rekonstrukce chodníku v Masarykově ul.:	110 m
- délka rekonstrukce chodníku ve Slovanské ul.:	80 m
- délka opravy sil. II/196 ul. Masarykova	578,80 m
- délka opravy sil. II/195 ul. Slovanská	143,80 m
- plocha nových parkovacích stání	335 m2
- počet nově navržených stání:	23 ks
- délka úpravy dna příkopu	170 m
- délka nově navrženého betonového rigolu:	138 m
- délka prodloužení stávajícího trubního propustku Dn 500 na sjezdu k tenisovým kurtům	30 m

e) technologie úpravy

Návrh povrchové opravy vozovek je navržen dle zprávy č. 6/2016 k posouzení stavu vozovky a návrh její opravy, zpracovatel: Silniční a inženýrská společnost Plzeň s.r.o.

TECHNOLOGIE NAVRŽENÝCH OPRAV

- odfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. cca 40mm s vyrovnáním profilu
- odstranění případné kamenné dlažby vč. jejího podloží
- očištění povrchu a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám
- oprava úseku po odstraněné dlažbě a případných neúnosným míst podle níže uvedeného postupu
- oprava poškozených míst podkladních vrstev směsí ACP 16 S 50/70; ČSN EN 13108-1
- oprava trhlin a spár podel TP 115, v případě širokých nebo síťových trhlin použitím geomříže dle TP 147 a předpisu výrobce (splétaná skelná geomříž s min. pevností 100kN/m)
- výšková úprava znaků inženýrských sítí
- spojovací postřik PS-E; 0,4 kg/m2; ČSN 73 6129
- ložná vrstva ACL 16 + 50/70 tl. cca 60mm; ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik PS-E; 0,2 kg/m2; ČSN 73 6129
- obrusná vrstva ACO 11 + 50/70 tl. cca 60mm; ČSN EN 13108-1

Lokální opravy pro uvažovanou třídu dopravního zatížení V dle TP 170 (D1-N-2-PIII)

- zemní pláň z vhodné nebo upravené zeminy zhutněná na min. 45 MPa
- spodní podkladní vrstva ze $ŠD_A$ 0/32 tl. 200mm; ČSN 73 6126-1 zhutněná na min. 80 MPa
- horní podkladní vrstva ze SC C8/10 tl. 120mm; ČSN 73 6124 zhutněná min. na 100 MPa
- spojovací postřik PS-E; 0,4 kg/m2; ČSN 73 6129
- asfaltová podkladní vrstva ze ACL 16 +50/70 tl. 60mm; ČSN EN 13108-1

- aplikace geomříže dle TP 147 a předpisu výrobce (splétaná skelná geomříž s min. pevností 100kN/m)
- spojovací postřik PS-E; 0,2 kg/m2; ČSN 73 6129
- obrusná vrstva ACO 11 + 50/70 tl. cca 60mm; ČSN EN 13108-1

pozn. projektant pozměnil návrh konstrukce lokální opravy se zachováním třídy dopravního zatížení V ze zadání zprávy č. 6/2016. Důvod změny návrhu konstrukce je plynulé navazování konstrukčních vrstev povrchové opravy s rozšiřovacími rýhami nové konstrukce vozovky popř. se sanovanými úseky vozovky. V místech po odstranění kamenných kostek s podkladem projektant navrhl pokládku ze SC C8/10 v průměrné tl. 180mm.

TECHNOLOGIE NOVÉ KONSTRUKCE V MÍSTĚ ROZŠIŘOVACÍ RÝHY

(návrhová úroveň porušení vozovky D1 - N, TDZ V, podloží PIII)

- zemní pláň z vhodné nebo upravené zeminy zhutněná na min. 45 MPa
- spodní podkladní vrstva ze $ŠD_A$ 0/32 tl. 200mm; ČSN 73 6126-1
zhutněná na min. 80 MPa
- horní podkladní vrstva ze SC C8/10 tl. 120mm; ČSN 73 6124
zhutněná min. na 80 MPa
- spojovací postřik PS-E; 0,4 kg/m2; ČSN 73 6129
- asfaltová podkladní vrstva ze ACL 16 +50/70 tl. 60mm; ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik PS-E; 0,2 kg/m2; ČSN 73 6129
- obrusná vrstva ACO 11 + 50/70 tl. 40mm; ČSN EN 13108-1

TECHNOLOGIE NAVRŽENÝCH ÚPRAV

Konstrukce nového chodníku ze zámkové dlažby:

- betonová zámková dlažba barva přírodní	tl. 60mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drceného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- drcené kamenivo frakce 8-16mm	tl. 50mm	ČSN 736126
- štěrkodrť ŠD frakce 0-63mm	tl. 100mm	ČSN 736126
celkem	tl. 250mm	

Konstrukce nového chodníku z kamenné dlažby:

- kamenná kostka D 6 kladená do vějíře spárovaná drceným kamenivem fr. 0-2mm	tl. 60mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drceného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- štěrkodrť ŠD frakce 0-63mm	tl. 150mm	ČSN 736126
celkem	tl. 250mm	

Konstrukce nového chodníku ze zámkové dlažby v pojezdu:

- betonová zámková dlažba barva přírodní	tl. 80mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drceného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- drcené kamenivo frakce 8-16mm	tl. 50mm	ČSN 736126
- štěrkodrť ŠD frakce 0-63mm	tl. 200mm	ČSN 736126
celkem	tl. 370mm	

Konstrukce nového chodníku ze zámkové dlažby v pojezdu TNV:

- betonová zámková dlažba barva přírodní	tl. 80mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drceného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- SC C8/10	tl. 130mm	ČSN 736124
- štěrkodrť ŠD frakce 0-63mm	tl. 200mm	ČSN 736126
celkem	tl. 450mm	

Konstrukce nového sjezdu k sousední nem. z kamenné dlažby:

- kamenná kostka D 6 kladená do vějíře spárovaná betonem	tl. 60mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z betonového lože C 16/20	tl. 90mm	ČSN 736126
- štěrkodrť ŠD frakce 0-63mm	tl. 200mm	ČSN 736126
celkem	tl. 350mm	

Konstrukce nového sjezdu k sousední nem. z kamenné dlažby:

- kamenná kostka D 6 kladená do vějíře spárovaná betonem	tl. 60mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z betonového lože C 16/20	tl. 90mm	ČSN 736126
- SC C8/10	tl. 130mm	ČSN 736124
- štěrkodrť ŠD frakce 0-63mm	tl. 200mm	ČSN 736126
celkem	tl. 480mm	

Konstrukce stavebního prahu v místě přechodu:

- kamenná kostka D 10 kladená v řádcích spárovaná betonem	tl. 100mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z betonového lože C 16/20	tl. 100mm	ČSN 736126
- vyrovnávací vrstva SC C8/10		ČSN 736124

Konstrukce nového parkovacího stání ze zámkové dlažby:

- betonová zámková dlažba barva okrová jednotlivá stání budou dělená řádkou z kostek barvy antracit	tl. 80mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drceného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- drcené kamenivo frakce 8-16mm	tl. 50mm	ČSN 736126
- štěrkodrť ŠD frakce 0-63mm	tl. 200mm	ČSN 736126
celkem	tl. 370mm	

Konstrukce nového parkovacího stání z kamenné dlažby:

- kamenná kostka D 10 kladená do řádků spárovaná betonem	tl. 100mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z betonového lože C 16/20	tl. 90mm	ČSN 736126
- štěrkodrť ŠD frakce 0-63mm	tl. 200mm	ČSN 736126
celkem	tl. 390mm	

Pozn.

SPECIFIKACE POUŽITÉ ŽULY (GRANIT):

Tvar:	dlažební kostky štípané mozaika rozm. 4/6cm, D 10 (10/10/10-8cm), dlažební desky po obvodu varovných a signálních pruhů (rozm. tl. 6cm/š. 25cm/25-40cm)
Objemová hmotnost:	min. 2620 kg/m^3
Nasákavost:	do 0,30% hmotn. šedá žula, do 0,58% hmotn. žlutá žula,
Pevnost v tlaku:	min. 205 MPa šedá žula, min. 180 MPa žlutá žula,
Pevnost v ohybu:	min. 15 MPa šedá žula, min. 7,5 MPa žlutá žula,
Koef. mrazuvzdornosti:	0,75-0,78
Země původu materiálu (lokální materiál z hlediska památkové péče – původní historický materiál):	Česká republika

Jako mozaiková dlažba v chodníku a sjezdech bude použita nepravidelná kombinace tří barev žuly a to světle šedá, tmavě šedá a žlutá viz obrázek.

barevné odstíny navržené žuly na chodníku

skladba chodníku

Veškeré druhy materiálů granitových dlažeb navržené dodavatelem stavby k použití na kryt rozptylové plochy na spilce budou předloženy k posouzení investorovi stavby nejméně 60 dní před započetím pokládky dlažeb. Součástí předaného vzorku bude písemná specifikace fyzikálních vlastností materiálu od geologické zkušební akreditované laboratoře (českým institutem pro akreditaci o.p.s. (ČIA) dle platné normy ČSN EN ISO). Především musí být posouzena - nasákavost, objemová hmotnost, struktura, pevnost v tlaku specifikace místa těžby, drsnost na krytu dlažby atd. investor musí před pokládkou dlažby odsouhlasit použití materiálu dle předloženého vzorku a specifikace materiálu.

Chodníkové obrubníky jsou navržené nové betonové v š. 0,15m (150/250/1000) popř. kamenné v š. 150-250mm (šedá žula) – v části trasy dle požadavku PP, v místě nástupní hrany autobusových zastávek s převýšením +20cm obruba rozm. 150/300/1000 (jedna zastávka kamenná obruba, druhá zastávka betonová obruba), v místě snížené betonové obruby - obruby pojezdové (150/150/1000). Základní převýšení obruby oddělující

vozovku od chodníku je 12cm. V místě sjezdů bude převýšení chodníkové obruby v hraně vozovky hlavní komunikace +4cm, v místě navazujících parkovacích stání je převýšení obruby +20mm, v místě ukončení dlažby s navázáním na asf. kryt v komunikaci popř. nezpevněný povrch bude převýšení obruby +/- 0cm. Převýšení obruby v místě autobusové zastávky – nástupní hrana je 200mm. Sadové obruby budou rovněž nové v š. 0,1m (100/250/1000) v části trasy budou sadové obruby kamenné v části betonové. Obruby budou uloženy do betonového lože v min. tl. 100m, betonové lože bude provedeno s oboustrannou boční opěrou. Sadové obruby budou osazeny u chodníků s převýšením 6cm, toto převýšení bude sloužit jako vnější vodící hrana pro nevidomé. V hraně ukončení dlažby např. u sjezdů budou osazeny obruby š. 100mm.

Podél nově navržených obrub bude umístěna přídlažba z kamenné kostky D 10. D 10 bude uložena od betonového lože s opěrkou současně s pokládkou obruby.

Napojení nově navržených chodníkových obrub na stávající asf. vozovku v km -0,020 až 0,000 v Masarykově ul. bude provedeno s přídlažbou s doplněním části asf. krytu u nově osazené obruby. Prořízlá spára asf. krytu bude po doplnění asf. betonu u obruby zalita modifikovanou zálivkou.

Úprava dlažby a převýšení obrub bude provedena v souladu s vyhláškou č.389/2009 Sb a ČSN 736110. Ve vybraných místech (viz situace) bude proveden varovný pás š. 0,4m z hmatové dlažby pro nevidomé v barvě červené popř. v místech kamenné dlažby chodníku/sjezdu bude povrch nopových dlaždic tvořen rastrem 100 x 100 mm a povrchem nepravidelných výstupků tvaru hřebenů s roztečí 30 až 60 mm s maximálními výškovými rozdíly 8 mm a tím zajištuje jejich jednoznačnou zjistitelnost nevidomým chodcem při použití techniky chůze s dlouhou bílou holí. Vystupující povrchové prvky musí odpovídat požadavkům technického návodu TN TZÚS. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. musí okolí tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 250 mm. Barva nopové dlažby bude kontrastní vůči okolní dlažbě - bílá barva. Profilované dlaždice zajistí protiskluznost i na mokrém i na zasněženém povrchu. Standardní pigmentace musí zajistit trvalou barevnou stálost při použití v exteriéru. Dlaždice se kladou do suché cementové malty o tloušťce 3 až 5 cm v místech pojezdu 100mm, rozprostřené na dobře zhutněném podkladu. Pruh z rastrové dlažby bude ohraničen po obvodu hladkými kamennými dlaždicemi (barva žuly šedá) š. 250mm, které budou v tl. 60mm, tato dlažba bude rovněž uložena do betonového lože v místech pro pěší 3 až 5cm, v místech pojezdu 100mm.

Nopová dlažba bude dle normy ČSN 73 6110 osazena i na všech místech, kde převýšení chodníkové obruby klesne pod 0,08m. V nástupní hraně autobusové zastávky bude proveden varovný pruh nástupiště – bude osazena dlažba v červené barvě bez nopů v š. pruhu 40cm, v místě kamenné dl. chodníku bude tento pruh tvořen hladkými žulovými deskami. V blízkosti označníku bude umístěn signální pruh zastávky z červené dlažby s nopy v š. 80cm, který bude kolmý k nástupní hraně a bude ukončen u varovného pruhu nástupiště (pruh z červené dlažby bez nopů).

V místě realizace rekonstrukce chodníku se bude provádět výměna stávajících poškozených chodníkových obrub za nové betonové chodníkové obruby š. 150mm popř. kamenné obruby š. 150mm s osazením s normovým převýšením od hrany asf. vozovky. Dále bude provedeno nahrazení stávajícího asf. povrchu vč. nevyhovujících podkladních vrstev za nové podkladní vrstvy s dlážděným krytem.

Na pláni před prováděním konstrukčních vrstev chodníků bude dosažen Edef,2 = 30 MPa. Na pláni nové konstrukce v místě vozovky (např. rozšiřovací rýhy popř. překopy pro osazení nových IS) před prováděním konstrukčních vrstev vozovky bude dosažen Edef,2 = 45 MPa.

Stávající kryt vozovky bude nejprve vyfrézován dle požadovaných hloubek, v případě další stávající vrstvy z AB pod vyfrézováním bude tato vrstva prořízнuta a následně zbylý asf. vybourán ručně. Po provedení nové konstrukce v rýze u obruby budou položeny nové určené vrstvy z AB dle vzorového řezu. Styková spára v napojení stávajícího krytu a nového krytu bude plynulá. Následně bude Po provedení pokládky krytové vrstvy ve vozovce styčná spára mezi stávajícím asf. a novým asf. zalita asfaltovou modifikovanou zálivkou za tepla.

Položené asfaltové kryty ve vozovce musí mít zvýšenou odolnost proti trvalým deformacím (podélné projeté koleje).

f) mobiliář

Čekárna v zastávce BUS:

Parametry Autobusová zastávka, dva postranní pláště, délka 5000 mm (rozm.: v. 2547mm, š. 5000mm, h. 1560mm. Hmotnost 410kg. Barva nátěru konstrukce černá ozn. 9005. Nosná konstrukce se čtvercovými sloupky. Autobusová zastávka bude dodána se zadními kryty, dvěma bočními kryty a s vitrínou pro jízdní řád. Zastávka bude vybavena lavičkou, opěrkou, odpadkovým košem. Popis konstrukce:

- čtvercové sloupky z ocelového profilu 80 x 80 mm na patkách
- rám střechy je složen ze dvou traverz z hliníkového profilu 40 x 60 mm a ze dvou okapů z hliníkových profilů. Oblouk je vyroben ze zakřiveného hliníkového profilu
- klenba je z průsvitného polykarbonátu s úpravou zamezující pronikání UV paprsků, tloušťka klenby je 6 mm
- boční a zadní kryty jsou z bezpečnostního skla tl. 8 mm s označením bezpečnosti. Upevnění systémem svorek z hliníkové litiny, kvůli jednoduché výměně v případě vandalismu
- vitrína pro jízdní řád - rám z eloxovaného hliníku tl. 30 mm, výška 750, šířka 550 mm. Křídlová dvířka, otočitelná a vyměnitelná. Tabule z materiálu odolné plexisklo, tl. 4 mm. Bezpečnostní zámek se 2 klíči. Elastomerové těsnění. Žárově zinkovaný podkladový plech, lakovaný bíle, upevnění součástí dodávky
- konečná úprava : nátěr na žárově zinkovanou ocel č. 9005

obr. Návrh typu čekárny

Ochranné zahrazovací sloupky:

Ve vybraných místech (2 x 3ks u parkovacích stání u budoucí synagogy, 5 s 1ks u parkovacích stání u budovy čp. 50) bude osazen ochranný zahrazovací ocelový dekorativní sloupek průměr 76 mm, barva nátěru černá 9005. Sloupek: pozinkovaná ocel lakováno práškovými barvami, hliníková hlavice Celková výška cca 1200 mm. Sloupek bude osazen do předem vybetonované patky, uchycen ocelovými šrouby.

obr. Návrh typu sloupku vč. typu hlavice sloupku

Lavička:

Rozměry: lavička: 160x35x41/41 cm, bočnice: litina, hmotnost: 15 kg, barevné provedení fošen: Lazurovací lak, druh dřeva – Teak, barevné provedení konstrukce: černá, provedení: k přišroubování do předem vybetonovaných patek pomocí ocelových šroubů. Umístění laviček bude specifikováno během závěrečných kontrolních dnů stavby. Celkový počet laviček osazených v rámci stavby rekonstrukce Masarykovy ul. bude 4ks, v rámci stavby rekonstrukce Slovanské 3ks.

obr. Návrh typu lavičky

g) schodiště

Není součástí stavby.

h) opěrné zídky

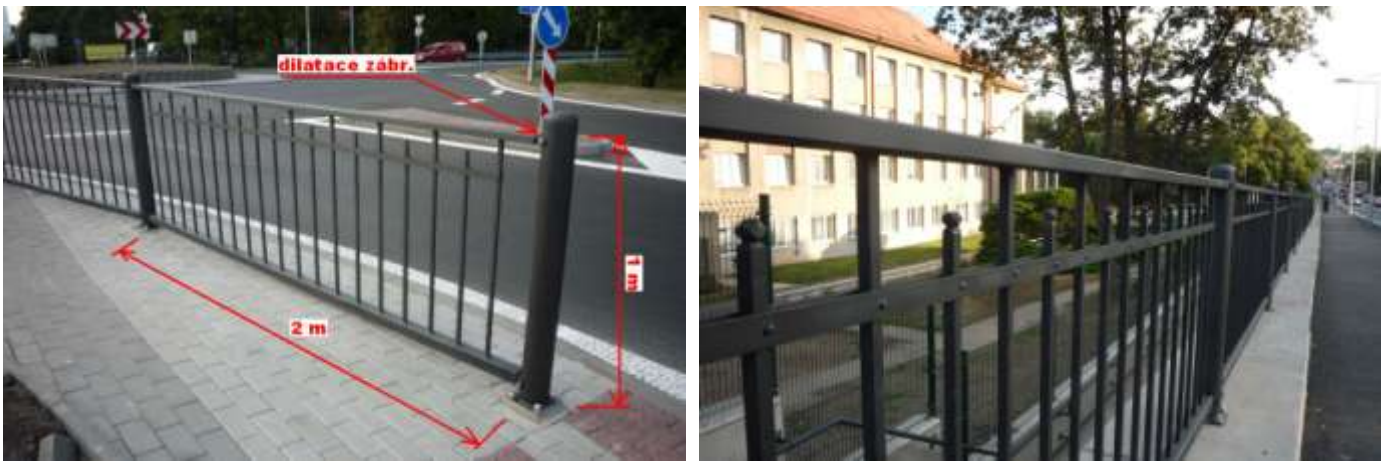
Součástí stavby je návrh jedné nízké opěrné zdi vyzděné z lomového kamene spárovaného betonovou maltou. Délka zídky u plochy pro kontejnery je 20m. Zídka bude vyzděna na betonový základ š. 500mm a hl. min. 600mm, šířka kamenné zdi bude min. 300mm, za zdí bude podélná drenáž dn 100mm flexibilní trubka perforace 220° s vyvedením odtoku skrz zeď na 3 místech. Max. výška zdi bude cca 500mm.

Postup a technologie výstavby:

1. vyhloubený pas pro základ zídky, 2. vybetonování pasu z betonu c 16-20, 3. vyzděná kamenná zárubní zeď z opracovaného lomového kamene, tl. zdi 300mm, kameny osazeny s hloubkovým spárováním do 70mm, spára z cementové malty (malta pro pokládku a spárování přírodního kamene, pevnost v tlaku 25 MPa, barva šedá), 4. provedení jílového těsnění na spodku zadní části zdi, 5. napojení drenážní trubky na předem osazené příčné prostupy drenáže skrz zeď (osazeny během vyzdění zídky) vč. obsypu drenážním kamenivem v min tl. na trubkou 200mm, 6. zpětný zásyp zeminou popř. ornicí vč. osazení travního semene.

i) zábradlí

V rámci stavby bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní čtyřhranný profil. Zábradlí bude osazeno v místě vstupu do budovy základní školy v dl. 10m, a v místě začátku chodníku směřujícího k nám. Míru v km 0,520 ul. Masarykovy v dl. 3m. Zábradlí bude řešeno se sloupky ve sponu 2m, v místě vstupu do budovy ZŠ bude zábradlí mezi dvěma sloupky vybaveno možností otevření – dvoukřídlá ramena v dl. 1m, budou na sloupcích vybavena panty. Otevírání zábradlí bude pouze s možností směrem do chodníku, ne do vozovky. Ramena bude možné uzavírat pomocí visacího zámku – mimo dobu zásobování ZŠ budou ramena uzavřena. Výška zábradlí bude 1,0m, sloupky zábradlí budou ukotveny pomocí šroubů (4ks/sloupek) do předem vybetonovaných patek. Zábradlí bude řešeno s možností dilatace podélných vzpěr. Ocelové zábradlí bude ošetřeno ochranným základovým nátěrem 2x + černým svrchním nátěrem v barvě černé č. 9005 – 2 x.



obr. Návrh typu a barevného provedení ocelového zábradlí

obr. způsob montáže ocelového zábradlí

j) oplocení

Není součástí stavby.

k) šířkové uspořádání

Šířkové a délkové komunikací vychází z normy ČSN 73 6110 a dle stávajících možností šířkového uspořádání komunikací.

- vozovka sil. II/195, II/196: základní šířka mezi obrubami je 5,50m, v místě rozšíření ve směrových obloucích je šířka rozšířena. Ne vždy je možné návrh rozšíření v souladu s požadavky normy ČSN 73 6110. Rozšíření je nutné ve vybraných úsecích snížit z důvodu navazující historické zástavby popř. šířkových možností stávajícího navazujícího terénu.

- nástupiště: š. 2,50m resp. 2,25m

- chodníky: základní š. 2,0m ve styku s navazující vozovkou, 1,75m bez přípmého styku s vozovkou, 1,50m ve volném terénu mimo navázání na vozovku případně zástavbu domů. Ve vybraných místech bylo nutné přistoupit ke snížení požadované normové š. dle ČSN 73 6110 z důvodu šířkových možností ve vztahu na navazující historickou zástavbu – km 0,406 50 š. chodníku 1,35m v lokálním místě.

- kolmá parkovací stání: š. 2,50m/dl. 5,0m

Šířkové uspořádání je vykresleno podrobně v podrobné situaci a příčných řezech.

l) niveleta komunikací

Niveleta sil. II/195 a 196 je zachována dle stávajícího stavu s přihlédnutím k plynulosti nivelety a požadovanému návrhu technologie povrchové opravy vozovky –

navýšení nivelety. Podélné sklony obou komunikací jsou dle normy. Podélné vedení obou komunikací je vykresleno podrobně v příloze podélné profily.

m) zemní práce

Návrh nového násypového či zářezového zemního tělesa komunikace není součástí PD.

Zemním pracím bude předcházet odstranění stávajících krytových vrstev – asfalt v celé tl. asf. vrstev, stávající dl. v dotčených chodnících. V místech, kde položena zámková dlažba (např. před objektem č.p. 129 bude dlažba rozebrána nabídnuta vlastníkovi k dalšímu použití. Před domem č.p. 24 (Vinárna) bude části stávající dlažby, dlažba rozebrána a nově uložena dle výškových požadavků nové nivelety vozovky. Stávající kamenná dlažba před č.p. 50 bude opatrně rozebrána, uložena na stavbě a následně znovu uložena dle původního situačního umístění, zbytek plochy bude dodlážděn mozaikovou dlažbou chodníku. Kamenná dlažba před domem č.p. 267 bude rozebrána a nabídnuta k dalšímu využití vlastníkovi dlažby. Mozaiková kamenná dlažba před budovou ZŠ bude rozebrána až ke kamenným deskám zakrývající anglický dvorec u budovy školy. Kamenné desky u školy zůstanou zachovány ve stávajícím stavu bez úpravy. Kamenná mozaika bude nabídnuta majiteli popř. bude použita do stavby – shodná mozaiková dlažba s návrhem zpevnění krytu chodníků. Pod krytem stávajících chodníků a vybraných částí vozovek bude odstraněna podkladní vrstva. V části vozovky ul. Masarykova bude po odstranění asf. krytových vrstev odstraněna stávající kamenná dl., předpokládaný úsek výskytu zámkové dl. je v km 0,250 – 0,578 70. V místě provádění rozšiřovacích rýh (mimo stávající konstrukci vozovky) bude provedena odkopávka pro novou konstrukci vozovky vč. provedení výkopu pro sanaci podloží v předpokládané tl. 400mm. Dále bude provedeno odtěžení podkladní vrstvy z kameniva v požadované tl. pro možnost osazení nového krytu ze zámkové/kamenné dlažby popř. asfaltu vč. jejích podkladní vrstev v místech chodníků a sjezdů k sousedním nemovitostem.

V parapláni rozšiřovacích rýh vozovky bude provedena sanace v místech, kde stavitel prokáže neúnosnost stávajícího podloží, dále bude provedeno zhutnění pláně a na požadovanou mez min. Edef,2 = 45 MPa v rýze sil. II/195 a 196 a 30 MPa v pochozích plochách resp. ve sjezdech. Následně bude provedeno osazení nových obrub a pak budou provedeny jednotlivé vrstvy konstrukce chodníku. Po realizaci konstrukcí vozovky bude na závěr provedeno ohumusování v průměrné š. 1m a tl. 50mm-100mm podél nově osazených obrub na vnější hraně chodníků ve styku se zatravněnou plochou.

Přebytek vykopaného materiálu podkladních vrstev, zeminy bude odvezen na řízenou skládku. Materiály krytů budou v max. míře recyklovány, asfaltové kry popř. vyfrézovaný materiál bude odvezen na obalovnu. Betonové obruby budou odvezeny k recyklaci nadrcením.

Součástí návrhu odvodnění je i úprava stávajícího příkopu podél sil. II/196 Masarykovy ul. v km -0,020 až 0,195. Součástí úpravy příkopu bude i pročištění a prodloužení stávajícího trubního propustku dn 500 u tenisových kurtů. Viz výše uvedený článek k návrhu odvodnění.

V km 0,195 – 0,306 bude podél hrany vozovky veden zpevněný rigol z rigolových tvárnic uložených do betonového lože. Rigol bude veden za převýšenou obrubou v hraně vozovky. V lokálních 2 místech bude obruba přerušena s pozvolnými náběhy obruby pro možnost odvedení povrchové vody z vozovky do přilehlého rigolu/příkopu.

Součástí realizace stavby bude provedení zkoušek únosnosti v úrovni upravené pláně v počtu min. 7ks / sil. II/196 a min. 4ks / sil. II/195. Dle výsledku změření únosnosti bude následně rozhodnuto o dalším postupu při realizaci případné sanace. Navržená sanace v PD

je v souladu s doporučením uvedeném v protokolu geologické zkoušky. Zastižené zeminy lze hodnotit jako namrzavé až nebezpečně namrzavé, při napojení vodou nestabilní, rozbřídavé s výrazným poklesem pevnosti. Bude tedy nutné zeminy v zemní pláni nahradit či zlepšit. S ohledem na malý prostor se jako vhodnější jeví výměna zeminy a její náhrada za vhodný materiál.

V rýze vozovky bude provedeno přetěžení pláně o cca 0,4 m, zhutnění parapláně a nahrazení odtěžené zeminy vhodným materiálem v celé mocnosti aktivní zóny, tj. 0,4 m (hutněné ve 2 vrstvách o tl. 200 mm). Jako vhodný materiál je navržena štěrkodrť s pokud možno plynulou křivkou zrnitosti. Podzemní voda nebyla průzkumnými sondami zastižena.

Z hlediska těžitelnosti a rozpojitelnosti ČSN 73 6133 spadají zemní vrstvy v dosahu navržených úprav do I. třídy (převážně 3. třída dle zrušené ČSN 73 3050). Zeminy těžené při realizaci stavby nebude zčásti výkopku možné zpětně užít do hutněných zásypů.

Odkopávka bude prováděna strojním rypadlem popř. bouracím mobilním kladivem, dočištění výkopu bude provedeno ručně popř. ručními pneumatickými kladivy. V místě těsného přiblížení k vedení stávajících IS s nižším krytím vedení budou výkopy prováděny ručně. Po odtěžení v místě nových konstrukcí komunikace bude provedeno dorovnání pláně pod konstrukcí vozovky.

n) ostatní

Součástí stavby bude umístění rezervní chráničky Koruflex o průměru 160mm pro budoucí kabelové vedení. Konce chráničky budou dostatečně utěsněny, celá chránička bude v hloubce dané ČSN 73 6005 pro elektrické silové kabely do 1 kV. Geodetické zaměření chráničky bude provedeno v rámci zaměření stavby. Umístění rezervních chrániček je vyznačeno v situaci podrobné objektu SO 101 a 401.

Dále bude provedeno dodatečné ochránění kabelového vedení v majetku společnosti CETIN - optické kabely. celkem budou osazeny 3 dělené chráničky dn 110, v dl. 8m v km 0,440 sil. II/196. V km 0,550 - 0,575 a km 0,290 – 0,375 bude v rámci provádění výkopu proveden směrový posun stávajícího metalického reps. optického vedení společnosti CETIN mimo prosto parkovacích stání.

6) REŽIM POVRCHOVÝCH POZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

a) odvodnění

Pro odvodnění komunikací sil. II/195 a 196 jsou navrženy celkem 23ks nových bodových uličních vpustí se vtokovou mříží 500/500 a 3ks dvorních vpustí s vtokovou mříží 300/300. Zpevněné kryty jsou navrženy s povrchovým odvodněním dešťových vod podél převýšených chodníkových obrub/hran, v jejichž hraně budou umístěny nové vtokové mříže uličních vpustí, které budou realizovány z betonových prefabrikovaných dílců popř. jsou vpusti umístěné v nejnižším místě zpevněné plochy mimo převýšenou obrubu. Dále budou v navázání na sousední nemovitost ve vybraných místech osazeny žlaby liniového odvodnění s litinovou mřížkou.

Součástí návrhu odvodnění je i úprava stávajícího příkopu podél sil. II/196 Masarykovy ul. v km -0,020 až 0,195. Součástí úpravy příkopu bude i pročištění a prodloužení stávajícího trubního propustku dn 500 u tenisových kurtů. Viz výše uvedený článek k návrhu odvodnění.

V km 0,195 – 0,306 bude podél hrany vozovky veden zpevněný rigol z rigolových tvárnic uložených do betonového lože. Rigol bude veden za převýšenou obrubou v hraně vozovky. V lokálních 2 místech bude obruba přerušena s pozvolnými náběhy obruby pro možnost odvedení povrchové vody z vozovky do přilehlého rigolu/příkopu.

Návrh odvodnění: v prvním úseku ul. Masarykova od km 0,000 – 0,350 bude povrchová voda vedena otevřeným příkopem, žlabem popř. při hraně vozovky (v místě parkovacích stání), dle požadavku PČR DI bude v tomto úseku doplněna pravostranná převýšená obruba v hraně vozovky. Na vybraných místech bude tato obruba přerušena s oboustranným náběhem obruby v dl. 1m z převýšení 0 na převýšení +12cm. Šířka úseku bez obruby bude 1m, plocha odtoku do rigolu případně do příkopu bude zpevněna dlažbou z kamene, aby nedocházelo k vymílání v místě odtoku. Celý tento úsek je podélně skloněn k ZÚ, v ZÚ bude upravený příkop napojen na stávající. V místě vjezdu k tenisovým kurtům bude prodloužen stávající propustek dn 500, do prodloužené části bude vyústěna i navržená (protilehlá) vpust č. 1. Vpust č. 3 je stávající vpust, která bude pročištěna, výškově upravena a doplněna novou vtokovou mříží. Projektant dále prověří její odtok. Pozn. projektanta: po jednání provedl projektant průzkum odtokové roury. UV 3 je odvodněna podpovrchovou přípojkou z betonové roury DN 150 v dl. cca 25m od UV. Přípojka je vyvedena na povrh za stávajícím terénním schodištěm, vyústění je do mělkého nezpevněného rigolu, který však po krátkém úseku končí, dále voda odtéká při hraně cesty účelové komunikace do stávající vodoteče popř. vodní plochy pod zástavbou v daném místě obce. V rámci stavby doporučuje projektant provést prodloužení mělkého rigolu popř. s jeho zpevněním dna z rigolové tvarovky v dl. stávající zástavby tak, aby nedocházelo k odvádění vody z vozovky k podezdívce oplocení popř. k přilehlým objektům. Po dokončení stavby lze předpokládat zvýšení množství odváděné vody z vozovky uliční vpustí UV3.

Od km 0,350 v ul. Masarykova až do KÚ ul. Slovanské budou navrženy nové uliční vpusti s napojením do stávající jednotné kanalizace. Tato kanalizace (stáří stok cca 10 let) je určena k odvádění splaškových i povrchových vod ze zpevněných ploch komunikací, s tímto požadavkem na odvod povrchových vod byla i v minulosti navržena.

Projektant na jednání převzal od zástupce firmy CHVAK orientační zákres stávající dešťové, podpovrchové kanalizace ve Slovanské ul. Dle domluvy z jednání budou nově navržené UV napojeny do výše uvedené jednotné kanalizace. Stávající podpovrchová dešťová kanalizace nebude využita k napojení nových přípojek od UV z důvodu nejasnosti jejího aktuálního technického stavu. Dešťová kanalizace bude v rámci provádění stavby prozkoumána a následně bude rozhodnuto o jejím ponechání či jejím odstranění. V případě, že během stavby její technický stav bude vyhodnocen jako dobrý, bude během stavby zvážena a případně odsouhlasena možnost napojení nově navržených UV do dešťové kanalizace tak, aby nedocházelo k navýšení odváděných vod jednotnou kanalizací na ČOV a tím k jejímu zvýšenému zatížení. V případě, že dešťová kanalizace bude v nevyhovujícím technickém stavu bude rozhodnuto o jejím ponechání bez dalšího zásahu (vyjma nejnutnějších oprav apod.) či. jejího odstranění, v takovém to případě bude nutné prověřit veškeré přípojky do této kanalizace zejména od sousedních nemovitostí (např. přepady z jímek, napojení od střešních lapačů nečistot apod.).

V místě sjezdu u čp. 219 ve Slovanské ul. bude navržený liniový odvodňovač vyústěn přípojkou do stávající dešťové kanalizace, která je následně vyústěna do sousedícího potoka, do dešťové kanalizace bude připojena i navržená UV 21 v chodníku, výškově není možné tuto vpust napojit do stávající jednotné kanalizace ve vozovce.

Veškerá povrchová voda ze zpevněných ploch bude odváděna mimo sousední soukromé nemovitosti. V případě nutnosti budou u vjezdů a vrátek umístěny podélné liniové odvodňovače tak, aby nedocházelo k odvádění vod na plochy sousedních zahrad či pozemků.

Dle vyjádření zástupce CHVAK nebudou v hraně vozovky navrhovány podélné trativody, k odvodnění zemní pláně – z důvodu dalšího zatěžování ČOV. Trativody lze navrhnout pouze v místech s vyústěním do příkopu komunikace, popř. v krátkém úseku u domu č.p. 129 (herna) a kamenné, dlážděné plochy u zdi schodiště vedoucího k náměstí. Vzhledem k navrženým délkám trativodu (do 15m) bude množství odváděných vod trativodem zanedbatelné.

Napojení přípojky od UV dn 150 plast na stávající kanalizační stoku bude provedeno přes kolmé napojení s vysazením sedlové části s integrovaným kulovým kloubem DN 160.

Přípojky uličních vpustí jsou navrženy plastové HDPE DN 150 s kruhovou tuhostí SN 10. Přípojky budou uloženy do pískového lože s pískovým obsypem. Zbytek rýhy bude zasypán (vč. zhutnění v rýze) vhodnou zeminou (nenamrzavá popř. mírně namrzavá zemina). V úrovni pláně bude rýha dostatečně zhutněna dle požadavku na únosnost pláně - v místě provedení zásypu musí být dosaženo předepsané hodnoty modulu přetvárnosti zemní pláně v místě rýhy. Hloubka uložení přípojky je v převážné délce navržena 1-1,5m.

Uliční vpusti jsou navrženy betonové se zápachovou uzávěrkou, s kalovým košem na nečistoty případně s osazeným dílem pro vyústění podélné drenáže odvodňující zemní pláň komunikace – UV 11, vyrovnávacím prstencem a s dnem bez výtoku. Mříže uličních vpustí jsou navrženy litinové. Mříže budou s integrovaným pantem zabraňujícím odcizení, jedná se o mříže rozm. 500/500, podrobný popis viz příloha odvodnění ve stupni pro stavební povolení a provedení stavby, mříže pojížděné budou se zatížením D400 s litinovým rámem typ „BEGU“. Mimo pojezd lze umísti mříže se zatížení B 125.

Kanalizační přípojky budou napojeny:

- Vpust č. 1 a 2 budou napojeny do prodlouženého trubního propustku u tenisových kurtů.

- Vpust č. 3 je stávající vpust, která bude pročištěna, výškově upravena a doplněna novou vtokovou mříží. Vpust bude napojena na stávající podpovrchovou přípojku. V rámci stavby doporučuje projektant provést prodloužení mělkého rigolu popř. s jeho zpevněním dna z rigolové tvarovky v dl. stávající zástavby tak, aby nedocházelo k odvádění vody z vozovky k podezdívce oplocení popř. k přilehlým objektům. Po dokončení stavby lze předpokládat zvýšení množství odváděné vody z vozovky uliční vpustí UV3.

- Vpusti 4 – 26 (s výjimkou vpusti č. 21) budou navrženy jako nové uliční vpusti s napojením do stávající jednotné kanalizace. Tato kanalizace (stáří stok cca 10 let) je určena k odvádění splaškových i povrchových vod ze zpevněných ploch komunikací, s tímto požadavkem na odvod povrchových vod byla i v minulosti navržena.

- Vpust 21 bude napojena do stávající přípojky dešťové kanalizace, výškově není možné tuto vpust napojit do stávající jednotné kanalizace ve vozovce. V místě sjezdu u čp. 219 ve Slovanské ul. bude navržený liniový odvodňovač vyústěn přípojkou do stávající dešťové kanalizace, která je následně vyústěna do sousedícího potoka.

Podélný trativod u stávající zdi u domu čp. 50 (km 0,570 Masarykovy ul.) bude uložen v nejnižším místě zemní pláně v rýze. Podélný trativod je navržen plastové perforované roury netuhé DN 150, která bude uložena na betonové C 12/15 těsnění a obsypána kamenivem 8-16mm.

Liniové odvodnění bude realizováno z metrových popř. půlmetrových prefa dílců z materiálu: nenasycený polyester vyzt. skelnými vlákny s integrovanou oboustrannou ochrannou hranou a s těsnící spojovací drážkou pro zátěžové třídy D 400 kN podle ČSN EN 1433. Vyústění bude provedeno do kanalizace popř. do přípojky UV přes koncový (výpusťový) díl. Druhá strana žlabu bude ukončena záslepkou – plným čelem. V případě osazení výpustného dílu ve střední části žlabu budou plné čela osazeny oboustranně. Žlaby v š. 100-200 budou ve výpusťovém díle doplněny kalovým košem pro lapání nečistot.

Osazení žlabu bude provedeno dle výkresu Odvodnění s podbetonováním a s boční opěrou z podkladového betonu C 25/30, lože z betonu bude provedeno na zhutněnou vrstvu ze ŠP v tl. 100mm, která bude položena na zhutněnou pláň. Výška podbetonování bude min. 250mm. Dále bude provedeno dobetonování boků žlabu z betonu C 30/37 v š. 500mm od stěny žlabu – oboustranně. Je nutno dbát na to, aby se při osazování nedostala mezi pero a drážku jakákoliv nečistota.

Žlaby jsou navrženy bez umělého spádu, tudíž kopírují podélný spád komunikace (sjezdu). V nejnižším místě je navržen výpustní díl. Každý žlab se zapasuje na pero a drážku. Vnitřní hrana krycí mřížky musí být uložena 3-5mm pod úrovní zpevněné plochy. Při pokládce a hutnění okolních ploch je nutné dát pozor, aby v bezprostřední blízkosti žlabů (cca 1m) nepojížděla těžká technika. V průběhu stavby je doporučeno žlaby s rošty zakrýt (prkny apod.), aby před předáním nedošlo ke znečištění stavebním materiálem popř. poškození. Vpusť se osazuje do betonového lože a obetonuje se.

Součástí návrhu odvodnění je i úprava stávajícího příkopu podél sil. II/196 Masarykovy ul. v km -0,020 až 0,195. Nově bude příkop začínat kamenem zpevněným šikmým čelem vč. vyústění trativodu vedeného v km 0,195-0,307. Začátek příkopu s vyústěním trativodu bude zpevněné lomovým kamenem tl. 150mm do betonového lože tl. 100mm. Plastová roura dn 150 bude seříznuta se sklonem čela. Od zpevněného začátku příkopu bude zpevněné dno i svahy příkopu v dl. cca 1,0m rovněž lomovým kamenem do betonového lože. Od konce zpevnění bude stávající příkop pročištěn a prohlouben dle požadovaného sklonu dna příkopu ve výše uvedeném úseku. Součástí úpravy příkopu bude i pročištění a prodloužení stávajícího trubního propustku dn 500 u tenisových kurtů. Viz výše uvedený článek k návrhu odvodnění.

V km 0,195 – 0,306 bude podél hrany vozovky veden zpevněný rigol z rigolových tvárnic uložených do betonového lože. Dle požadavku PČR bude rigol veden za převýšenou obrubou v hraně vozovky. V lokálních 2 místech bude obruba přerušena s pozvolnými náběhy obruby pro možnost odvedení povrchové vody z vozovky do přilehlého rigolu/příkopu. Dno rigolu zpevněno žlabovou rigolovou tvárnicí s postranním jednostranným obkladem svahu u žlabovky betonovou příložnou deskou tl. 100mm do betonového lože. Délka úpravy dna rigolu bude 111m.

Ve vybraných místech před domy čp. 199 a 200 bude v místech stávajících sklepních okének osazené sklepní světlíky plastové vč. integrovaných otvíratelných ocelových roštů. Pro odvodnění stávajících sklepních světlíků (SS) jsou navržené nové plastové sklepní světlíky s š. 80 – 125cm s vyústěním otvorem. Pro odvedení vody ze sklepních světlíků projektant navrhl plastové přípojky DN 100 s následnou redukcí na DN 150 vyústěné ve do nově navržené přípojky od uliční vpusti případně od liniového odvodnění. Vzhledem k minimálním odtokům povrchové vody ze sklepních světlíků lze při realizaci možno dle výrobce zvážit vyústění přípojky do štěrkového lože (vsakovací nádrž) v dostatečné vzdálenosti od přiléhajícího domu. Celková délka přípojek od SS DN 100 je 30m, DN 150 je 1m. Pro odvedení stávajících okapových svodů u přilehlých domů, které jsou v současné době vyústěny na zpevněný povrch popř. stávajícími lapači splavenin, bude u každého dešťového svodu osazen nový plastový lapač (mimo památkovou zónu) případně litinový lapač (v památkové zóně) střešní splavenin (LSS) s plastovou přípojkou DN 100 s následnou redukcí na DN 150. Přípojky LSS v profilu DN 100 budou vyústěny budou do odbočky přípojky UV popř. bude využita stávající přípojka do stávající ponechané kanalizační stoky. Úpravy, výměny, novostavby vč. přípojky či odstranění LSS bude finančně hradit majitel objektu na nichž jsou LSS umístěny, LSS jsou zařízení ve vlastnictví majitele domu.

Výkres osazení uličních vpustí a žlabů je vykreslen v příloze Odvodnění.

Veškeré nově navržené kanalizační trubní systémy (přípojky UV) bude min. vzd. 1,00m od stávajícího plynového potrubí dle normy ČSN 73 6105!

b) záchytná bezpečnostní zařízení

Není součástí stavby.

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

V rámci stavby budou navrženy nové dopravní značky popř. přemístěny stávající dopravní značky.

Trvalé dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem 361/2000 Sb. a s vyhláškou 30/2001 Sb. vč. jejích novelizačních vyhlášek, TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích ČSN 737010 a vzorovými listy VL 6 – Vybavení pozemních komunikací: VL 6.1 - Svislé dopravní značky a VL 6.2 – Vodorovné dopravní značky.

Podrobný rozpis a umístění dopravního značení (svislého i vodorovného) je součástí přílohy situace trvalého dopravního značení.

Dopravní značky budou osazeny na pozinkovaném sloupku průměr 60mm pomocí upínek pro trvalé dz s ukončením sloupku plastovým víčkem. Sloupek bude vsazen do hliníkové patky, která bude ukotvena kotevními šrouby. V nezpevněných místech budou dopravní sloupky dopravních značek usazeny do betonové patky popř. lze využít i prefabrikované betonové patky. Hloubka uložení, výškové a šířkové hodnoty osazení dopravních značek jsou uvedeny v TP 65 čl. 8. Svislé dopravní značky budou realizovány v základních rozměrech.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v předznačení v materiálu nástřik barvou (v barvě bílá), následovat bude po vyzrání nově položených asf. krytů nástřik strukturovaným plastem. VDZ V 11a bude proveden ze stěrkovacího plastu barva žlutá. Rozsah VZD je vykreslen v příloze situace trvalého dopravního značení

8) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

a) předpokládaný průběh výstavby

Stavba bude uvedena do provozu po etapách – samostatně ul. Masarykova a ul. Slovanská. Koordinace stavby bude řízena autorizovaným zástupcem realizační firmy – (stavbyvedoucím) popř. investorským dozorem ve spolupráci s autorským dozorem.

b) předpokládaný průběh stavby

Zahájení bude dle finančních možností investora :

etapa č. 1: rok 2017
etapa č. 2: rok 2017-18

Dokončení stavby:

etapa č. 1: rok 2018
etapa č. 2: rok 2018

c) etapizace a uvádění do provozu,

Po dokončení první etapy bude upravená část komunikace (předpoklad ul. Masarykova) předána do předčasného užívání o čemž bude sepsán protokol, po dokončení druhé etapy (předpoklad ul. Slovanská) po převzetí do užívání správcem a uživateli o čemž bude sepsán protokol bude provedeno kolaudační řízení celkové stavby, které svolá na základě požadavku dodavatele a investora příslušný stavební úřad.

d) podmínky realizace stavby

Stávající sítě je nutno před zahájením stavby přesně vytyčit. Je nutno dodržet ochranná pásma jednotlivých sítí a práce v jejich prostoru provádět v souladu s požadavky správců. Údaje uvedené v přiložených situací je nutné brát jako orientační.

Veškeré druhy materiálů granitových dlažeb navržené dodavatelem stavby k použití na kryt rozptylové plochy na spilce budou předloženy k posouzení investorovi stavby nejméně 60 dní před započetím pokládky dlažeb. Součástí předaného vzorku bude písemná specifikace fyzikálních vlastností materiálu od geologické zkušební akreditované laboratoře (českým institutem pro akreditaci o.p.s. (ČIA) dle platné normy ČSN EN ISO). Především musí být posouzena - nasákavost, objemová hmotnost, struktura, pevnost v tlaku specifikace místa těžby, drsnost na krytu dlažby atd. investor musí před pokládkou dlažby odsouhlasit použití materiálu dle předloženého vzorku a specifikace materiálu.

Projektant na jednání převzal od zástupce firmy CHVAK orientační zákres stávající dešťové, podpovrchové kanalizace ve Slovanské ul. Dle domluvy z jednání budou nově navržené UV napojeny do výše uvedené jednotné kanalizace. Stávající podpovrchová dešťová kanalizace nebude využita k napojení nových přípojek od UV z důvodu nejasnosti jejího aktuálního technického stavu. Dešťová kanalizace bude v rámci provádění stavby prozkoumána a následně bude rozhodnuto o jejím ponechání či jejím odstranění. V případě, že během stavby její technický stav bude vyhodnocen jako dobrý, bude během stavby zvážena a případně odsouhlasena možnost napojení nově navržených UV do dešťové kanalizace tak, aby nedocházelo k navýšení odváděných vod jednotnou kanalizací na ČOV a tím k jejímu zvýšenému zatížení. V případě, že dešťová kanalizace bude v nevyhovujícím technickém stavu bude rozhodnuto o jejím ponechání bez dalšího zásahu (vyjma nejnutnějších oprav apod.) či. jejího odstranění, v takovém to případě bude nutné prověřit veškeré přípojky do této kanalizace zejména od sousedních nemovitostí (např. přepady z jímek, napojení od střešních lapačů nečistot apod.).

Je nutné respektovat všechny podmínky stanovené správci sítí uložených v dané části města a podmínky stanovené jednotlivými úřady státní správy. Tyto podmínky jsou uvedené ve vyjádřeních těchto subjektů, které jsou uloženy v příloze Dokladová část.

Pokud by se zemní práce prováděly v blízkosti tras funkčních inženýrských sítí, není možné používat stroje. Zemní a bourací práce je třeba provádět až do vyvěšení sítí ručně.

e) možná rizika při realizaci stavebních prací:

Při obnažení podzemní inženýrské sítě, která nebyla zakreslena do koordinační či podrobné situace (zde jsou zakresleny pouze IS dle známých správců sítí v daném území) bude rozhodnuto na kontrolním dnu stavby o jejím ponechání, přeložení či napojení na nově realizované IS.

Při zjištění změn v dotčeném území oproti stavu, kdy bylo provedeno geodetické výškopisné a polohopisné zaměření bude na kontrolním dnu stavby, ve spolupráci projektanta, autorského dozoru a technického dozoru, rozhodnuto dodatečné úpravě navržených prací.

V případě obnažení archeologických vykopávek během výkopových prací bude okamžitě informováno nejbližší archeologické pracoviště a MěÚ Domažlice odbor památkové péče. V termínu nejméně 14 dní před zahájením prací investor bude písemně informovat Archeologický ústav Akademie věd ČR, Oddělení archeologické památkové péče, Letenská 4, 118 01 Praha 1 o zahájení prací dané stavby.

Při zjištění kontaminace odtěžených zemin popř. podkladních vrstev bude na základě zjištěné kontaminace rozhodnuto o novém uložení kontaminovaných zemin a podkladních zemin na řízenou skládku s povolením ukládání odpadů skupiny SNO (skládky nebezpečného odpadu dle zákona č. 294/2005 Sb.).

f) popis úprav

Podorbně popsáno viz čl. 5,6 a 7 technické zprávy. Ve stručnosti: v místě budování budoucích komunikací vozovek mimo stávající zpevněnou komunikaci budou zeminy (vč. orniční vrstvy) ve vybraných místech v aktivní zóně konstrukce vozovky odstraněny odtěžením a nahrazeny v podloží novým – vhodnějším materiálem. V místě stávající vozovky bude provedeno odfrézování krytu popř. vybourání zbylé vrstvy v místech sanace krajů popř. příčných překopech apod., stávající dotčené dlážděné plochy budou rozebrány. Dále budou provedeny úpravy na stávajících zpevněných plochách – odstranění obrub, odstranění části chodníkové konstrukce. Obruby budou ukládány do betonového lože s oboustrannou boční opěrou. Kryty vozovek budou zhotoveny z asfaltových betonů položených strojně, ostatní plochy – dl. chodníky budou vydlážděny. Po provedené pokládce obrub budou osazeny nové uliční vpusti a dvorní vpusti. Na upravenou pláň budou následně pokládány jednotlivé konstrukční vrstvy vozovek a ostatních zpevněných ploch. Na odfrézovaný kryt budou položeny nové asf. krytové vrstvy, v části vozovky bude provedena sanace krajů v předpokládaném množství 10% z celkové plochy vozovky. Po realizaci všech zpevněných ploch budou nezpevněné plochy dosypány zeminou vč ohumusování a osetí travou. Na závěr stavby budou osazeny dopravní značky, budou osazeny ostatní navržené prvky v komunikacích, provedeno vodorovné dopravní značení.

9) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ ZAŘÍZENÍ

Stavba nemá vliv na případné technologická zařízení.

10) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Není součástí stavby.

11) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba nových komunikací a zpevněných ploch respektuje bezbariérový pohyb chodců dle vyhl. 398/2009 Sb. Součástí stavby jsou navržena doplnění pro zlepšení bezbariérového pohybu – normové převýšení nástupní hrany vč. hmatových signálních pruhů a varovného pruhu při hraně nástupiště, normové příčné sklony v chodnících s doplněním chodníkových přejezdů apod.

Podélné a příčné sklony komunikací jsou navrženy dle stávající konfigurace terénu s dodržení max. sklonů dle ČSN 73 6110. Podél navržených novostaveb komunikací jsou vodící linie – převýšená obruba +6cm.

V Plzni 11/2016 Projektant: Jan Miška