

POZNÁMKA:

- ZAKRESLENÍ SÍTÍ BYLO PROVEDENO DLE PODKLADŮ OD JEDNOTLIVÝCH SPRÁVCŮ.
POKUD PŘI REALIZACI BUDE ZJIŠTĚNA KOLIZE NÁVRHU STAVBY S POLOHOU
NĚKTERÉHO Z VEDENÍ JEŽ BY ODPOROVALA PLATNÝM PŘEDPISŮM A NORMÁM
(ZEJMÉNA NEVHODNÝ SOUBĚH, PŘEKRYTÍ) BUDE ŘEŠENO INDIVIDUÁLNĚ NA STAVBĚ
ZA ÚČASTI VŠECH ZAJINTERESOVANÝCH STRAN

TATO DOKUMENTACE JE ZPRACOVÁNA JAKO PŘÍLOHA ZADÁVACÍ DOKUMENTACE PRO VÝBĚR JEJÍHO ZHOTOVITELE A
NÁSLEDUJÍCÍ REALIZACI. DOKUMENTACE JE ZPRACOVÁNA DLE PŘÍLOHY Č. 6, VYHL.Č. 146/2008 SB. V PLATNÉM ZNĚNÍ A
SVÝM ROZSAHEM A PODROBNOSTMI ŘEŠENÍ JE URČENA PRO VÝBĚR ZHOTOVITELE STAVBY.
ÚDAJE V TÉTO DOKUMENTACI UVEDENÉ NELZE CHÁPAT A VYKLÁDAT SAMOSTATNĚ, ALE VŽDY V KONTEXTU VŠECH
OSTATNÍCH ÚDAJŮ V DOKUMENTACI JAKO CELKU OBSAŽENÝCH (JAK V TEXTOVÉ TAK TAKÉ VÝKRESOVÉ ČÁSTI
DOKUMENTACE).

JAKÁKOLIV ZMĚNA V DOKUMENTACI PRO PROVEDENÍ STAVBY, KTERÁ MĚNÍ ZÁSADY DOKUMENTACE
PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ, INDIVIDUÁLNĚ NEPROJEDNANÁ A NEOBJEDNANÁ U ZHOTOVITELE DOKUMENTACE,
BUDE POKLÁDÁNA ZA PORUŠENÍ ZÁSAD TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A ZPRACOVATEL SI VYHRAZUJE PRÁVO
PÍSEMNĚ INFORMOVAT O TÉTO SKUTEČNOSTI STAVEBNÍ ÚŘAD.

| | | | |
|----------|---------------------|------|--------|
| Z4 | | | |
| OZNAČENÍ | PODROBNOSTI O ZMĚNĚ | DATA | PODPIS |

| |
|-----------------------|
| VÝŠKOVÝ SYSTÉM B.p.v. |
|-----------------------|

| | | |
|-----------------------|-------------------|--|
| Generální projektant | Ing. Tomáš Černý | <div>Road Project s.r.o.</div> <div>Projektční a inženýrská kancelář</div> <div><div><div></div></div></div> <div><div>Vejprnická 489/99, Skvrňany, 318 00 Plzeň</div><div>Zasílací adresa: Míru 153, 337 01 Rokycany</div></div> <div><div>Telefon: 608 520 089</div><div>Email: roadproject@email.cz</div></div> |
| | | |
| Zodpovědný projektant | Ing. Jiří Pangrác | |
| | | |
| Vypracoval | Ing. Tomáš Černý | |

| | | |
|--|-----------------------------|------------|
| Místo stavby: Silnice II/605, průtah obcí Svojkovice | Zakázkové číslo: | 2020/14 |
| Investor: Obec Svojkovice, sídlem OÚ Svojkovice 21, 337 01 Rokycany | Datum: | září 2020 |
| Stavba: REKONSTRUKCE CHODNÍKŮ PŘI SILNICI II/605 V OBCI SVOJKOVICE | Stupeň: | PDPS |
| | Měřítko: | |
| Část stavby : SO 100, SO 400 | Výkres číslo: D.1.1. | Číslo paré |
| Část PD : D. Dokumentace objektů | | |
| Obsah výkresu: TECHNICKÁ ZPRÁVA | | |



OBSAH:

- A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU
- B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ
- C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ
- D) VZTAHY NOVÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY
- E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH
- F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ,
OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE
- G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ,
SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE
A DOPRAVNÍ TELEMATIKU
- H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY,
POPŘ. ÚDRŽBU
- I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ
- J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ
O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ
- K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH
SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A
ORIENTACE
- L) ZÁVĚR



A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Název stavby: **„REKONSTRUKCE CHODNÍKŮ PŘI SILNICI II/605
V OBCI SVOJKOVICE“**

Druh stavby: SO 100 – Rekonstrukce chodníků
SO 400 – Veřejné osvětlení
Typ stavby: Trvalá
Místo stavby: **Pozemky v katastru obce Svojkovice, jedná se o průtah
obce silnicí II/605**

Kraj: Plzeňský
Investor: **Obec Svojkovice**
Sídlo investora: OÚ Svojkovice 21, 337 01 Rokycany

Projektant: **Ing. Tomáš Černý**
Kontaktní adresa projektanta: Area Projekt s.r.o., Chudenická 1059/30 Hostivař,
102 00 Praha 10
Zodpovědný projektant: **Ing. Jiří Pangrác** ČKAIT - 0200731

B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Pojmem stavba se rozumí: Rekonstrukce stávajících chodníků při silnici II/605 v obci Svojkovice na chodníky a společné stezky pro chodce a cyklisty (dále jen SSCC).

Záměrem stavby je rekonstrukce stávajících chodníků při silnici II/605 v obci Svojkovice. Stavební úpravy pro zaručení zklidnění dopravy. V rámci stavby jsou řešeny stávající autobusové zastávky dle platných předpisů a ČSN.

Funkcí stavby je zkvalitnit, a především zabezpečit pohyb chodců a cyklistů při krajské silnici II/605 a její bezpečné přejití.

Význam stavby spočívá v bezpečném pohybu chodců při krajské silnici II/605 a její bezpečné přejití a bezpečnému pohybu cyklistů jedoucích po cyklistické trase. Vzhledem k absenci možnosti bezpečného přejití chodce přes silnici II/605 v celé délce silnice v zastavěném území obce, je vybudování míst pro přecházení nutností. Navrženým řešením bude zaručena a zkvalitněna dopravní



situace a bude zaručen bezpečný pohyb chodců a obyvatelů se sníženou schopností pohybu a orientace.

Z hlediska inženýrských jsou poměry na povrchu staveniště jednoduché a přehledné. Pod povrchem je však řada technického zařízení se všemi běžnými inženýrskými sítěmi. V případě výkopových prací je tedy nutné zvýšené pozornosti, předcházející vytýčení a spolupráce s provozovateli sítí. A dodržovat podmínky pro provádění stavebních prací v ochranných pásmech.

Stavba zasahuje do technické infrastruktury a zájmem investora je, aby před provedením stavby byla provedena komplexní oprava, popř. výměna podzemních prvků technické infrastruktury.

Délka navržené rekonstrukce při průtahu silnice II/605 je cca 1250,0 m.

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

Vzhledem k jednoduchosti a typičnosti stavby byly provedeny pouze základní jednoduché a běžné průzkumy. Bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu viditelných a běžně přístupných staveb, komunikací a technických sítí. Bylo také provedeno zjištění vedení podzemních sítí zajištěním vyjádření jednotlivých správců.

Při zpracování projektové dokumentace ke stavebnímu povolení byly použity následující podklady:

- * Katastrální mapa 1:1000, odvozená mapa 1:500
- * **Územní plán obce Svojkovice.**
- * Směrové a výškové zaměření stávajícího stavu zájmového území včetně přilehlého okolí provedené Profigeo Rokycany s.r.o. – 7. 6. 2016.
- * Průběhy inženýrských sítí ověřené u správců sítí
- * Vyjádření a stanoviska příslušných správních orgánů
- * **Zákon č. 13/1997 Sb.** o pozemních komunikacích v platném znění
- * **Zákon č. 183/2006 Sb.** o územním plánování a stavebním řádu
- * **Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.,** kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na poz. komunikacích
- * **Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb.** o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.



* Publikace **Bezbariérové řešení staveb** z r. 2005

* **Příslušné ČSN a TP** zejména:

- ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na silničních komunikacích (XI/2007)
- ČSN 73 6425-1 – Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště
- TP 131 – Zásady pro úpravy silnic včetně průtahu obcemi
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na poz. komunikacích (II)
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

Materiál použitý na stavbu musí splňovat především:

- NV 163/2002 Sb. - "Kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky"
- TN TZÚS 12.03.04 - "Výrobky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace"

Geotechnický, hydrogeologický průzkum nebyl s ohledem na jednoduchost stavby proveden.

Malý a běžný rozsah a jednoduchost stavby nevyžaduje zvláštní průzkumné práce. Investor na tyto průzkumy neuvolnil finanční prostředky.

D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba se bude dělit na jeden stavební objekt:

SO 100 – Rekonstrukce chodníků

SO 400 – Veřejné osvětlení

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

E.1 OBECNĚ

Řešení projektové dokumentace navržené stavby vychází z výše uvedených podkladů, umístění stávajících objektů, soukromých nemovitostí a komunikací. Celé dopravní řešení je založeno na



minimalizaci výškových rozdílů oproti stávajícímu stavu a zpevněných komunikačních ploch v souladu s platnými ČSN.

Rekonstrukce bude probíhat v celém průtahu silnice II/605 obcí, návaznost však bude na přilehlý obecní hřbitov, který leží mimo území obce. V současné době je ke hřbitovu přiveden stávající chodník, který je vlivem stárí v technicky nevyhovujícím stavu. Rekonstrukce chodníku je koncipována jako sloučená stezka pro chodce a cyklisty a samotných chodníků pro chodce, úprava a rozdělení bude provedeno dopravním značením.

Vlivem plánované stavební úpravy silnice II/605 v úseku Ejpovice – Mýto investované Plzeňským krajem budou průjezdní úseky obcí provedeny v hodnotě 7,0 m jízdního pásu. SÚS PK je v současné době ve fázi vydaného stavebního povolení na stavební úpravu silnice II/605 v daném úseku. Vydané stavební povolení na stavební úpravu chodníků z roku 2017 obsahuje upravenou šířku vozovky na hodnotu 6,5 m. Tato hodnota byla v roce 2016 odsouhlasena SÚS PK. Zástupci SÚS PK vznesli v roce 2020 požadavek na úpravu DSP chodníků při silnici II/605 a rozšíření jízdního pásu na hodnotu 7,0 m z důvodu sjednocení dle parametrů silnice II/605 v okolních obcích na silnici II/605.

V PDPS jsou pro zklidnění dopravy na obou koncích obce navrženy vjezdové brány pomocí středových dělicích ostrůvků. Tyto budou šířky 2,8 resp. 3,0 m a délky 39,26 resp. 29,2 m. Ostrůvky budou provedeny osově k ose silnice II/605, budou tedy směrově vychýleny jízdní pruhy. V místě vjezdových bran jsou šířky jízdních pruhů 3,75 m z důvodu provádění zimní údržby komunikace.

Dalším zpomalovacím prvkem bude v obci proveden ochranný ostrůvek v místě pro přecházení v blízkosti obchodu. Tento je integrován do místa pro přecházení a je ohraničen silničními betonovými obrubami na výšku nášlapu 200 mm v místě, kde probíhá místo pro přecházení jsou obruby sníženy na výšku nášlapu 20 mm. Ostrůvek bude šířky 2,0 m a 8,0 m délky. V místě ochranného ostrůvku jsou upraveny šířky jízdních pruhů na 3,75 m.

Šířkové parametry pro SSCC a chodníky jsou při rekonstrukci stavby 2,0 – 4,45 m.

V rámci stavebních úprav pro zklidnění dopravy budou na obou koncích obce vybudovány vjezdové brány pomocí středových dělicích ostrůvků. Tyto budou šířky 3,0 m a délky 39,26 resp. 29,2 m. Ostrůvky budou provedeny osově k ose silnice II/605, budou tedy směrově vychýleny jízdní pruhy. V místě vjezdových bran jsou šířky jízdních pruhů 3,75 m.

Střední dělicí ostrůvky na začátcích obce budou ohraničeny pojížděnými silničními obrubami na výšku nášlapu 80 mm, toto řešení je použito na základě prostorových parametrů ostrůvku a obalových křivek nákladních vozidel, aby byla zaručena a umožněná průjezdní rychlost 50 km/h.

Dalším zpomalovacím prvkem bude v obci proveden ochranný ostrůvek v místě pro přecházení v blízkosti obchodu. Tento je integrován do místa pro přecházení a je ohraničen silničními betonovými



obrubami na výšku nášlapu 200 mm v místě, kde probíhá místo pro přecházení jsou obruby sníženy na výšku nášlapu 20 mm. Ostrůvek bude šířky 2,0 m a 8,0 m délky.

V trase stavby nově vzniknou místa pro přecházení. Přes silnici II/605 vzniknou 4 místa pro přecházení z nichž jedno bude s integrovaným ochranným ostrůvkem (viz. výše) a jedno bude u zakončení chodníku u obecního hřbitova. Místa pro přecházení přes silnici II/605 jsou šířky 4,0 m a délky 7,0 m (v případě ochranného ostrůvku jsou délky v šířkách jízdních pruhů a to 3,75 m). Délka míst pro přecházení přes silnici II/605 a MK jsou navrženy v maximální délce 7,5 m, kterou umožňuje vyhláška 398/2009 Sb.

V průběhu trasy se nacházejí dvě autobusové zastávky, tyto jsou technicky dle platných předpisů zcela nevyhovující. Stávající zastávka v centru obce bude polohově posunuta mezi napojení stávajících místních komunikací, které připojují stávající motorest a kulturní dům obce. Zastávka je koncipována mimo jízdní pruh silnice II/605 jako zálivová zastávka. Šířka zálivu je 3,0 m. Nástupiště je délky 13,5 m. Délka vyřazovacího úseku je 20 m a délka zařazovacího úseku je 10 m. Šířka nástupiště je navržena s ohledem na stávající šířkové a katastrální parametry v daném místě a to 2,25 m, stezka pro chodce a cyklisty v tomto místě probíhá za nástupištěm, a to v šířce 2,25 m. Zastávka na konci obce směrem na Mýto zůstává polohově ve stávajícím stavu, pouze se technicky upravuje tak, aby vyhovovala současným normám a předpisům. Zastávka je koncipována mimo jízdní pruh silnice II/605 jako zálivová zastávka. Šířka zálivu je 3,5 m. Nástupiště zůstává ve stávající délce 14,5 m. Vzhledem k přilehlosti soukromých pozemků je šířka nástupiště 2,45 m. Délka vyřazovacího úseku je 25 m, délka zařazovacího úseku je 15 m. V místě nástupiště bude provedena betonová bezbariérová obruba pro zastávková nástupiště, tato obruba bude osazena na výšku nášlapu 200 mm.

E.2 Směrové ŘEŠENÍ

Rekonstrukce probíhá ve stávající trase chodníků a kopíruje směrové vedení silnice II/605. V rámci rekonstrukce je upraven uliční prostor, jízdní pás silnice II/605 bude zúžen na šířku 7,0 m a chodníky, resp. Společná stezka pro chodce je rozšířena oproti stávajícímu stavu. Na jihozápadní straně bude SSCC ukončena u obecního hřbitova, který leží mimo území obce. Ke hřbitovu bude SSCC doveden pouze po jedné straně (po levé ve směru staničení). V průběhu obcí bude SSCC vedena po obou stranách silnice II/605. Před koncem, na severovýchodní straně, bude SSCC ukončena a dále bude volně přecházet na chodník pro chodce, tento bude navazovat na chodníky, které byly vybudovány v roce 2016 při silnici III/2323. Při ukončení SSCC jsou návrhem cyklisti převedeny na silnici II/605. Na severovýchodním konci obce je cyklotrasa svedena ze silnice II/605 na stávající lesní cestu, kudy pokračuje dále.



Délka navržené rekonstrukce při průtahu silnice II/605 je cca 1255,0 m.

E.3 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Výškové řešení stavby se snaží maximálně kopírovat stávající niveletu silnice II/605, je navržena výšková úprava stávajících nivelet chodníků. SSCC a chodníky jsou výškově upraveny na výšku nášlapu nové silniční obruby 120 mm. Stávající niveleta silnice II/605 není návrhem změněna. Navrženým řešením jsou kladeny maximální nároky na kopírování stávajícího terénu za podmínky minimálních náspů a zářezů.

E.4 PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ

SSCC, chodníky a nástupiště jsou navrženy s příčným spádem 1,0 - 2,0 %. Příčné spády silnice II/605 jsou nezměněny.

E.5 KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Navržená skladba SSCC a chodníků odpovídá třídě dopravního zatížení CH (dle ČSN 73 6114) a návrhová úroveň porušení vozovky D2.

Betonová zámková dlažba SSCC a chodníků:

D2-D-1-CH-PIII (TDZ CH) – dle TP 170

| | | | |
|--------------------------------|----------|-------------|---------------|
| betonová dlažba | | | 60 mm |
| kladecí vrstva | | | 40 mm |
| šterkodrt' | 0/32 | ŠD | 150 mm |
| upravená a hutněná pláň Edef.2 | > 30 MPa | | |
| šterkodrt' | 32/63 | ŠD (sanace) | 400 mm |
| CELKEM | | | 600 mm |

Navržená skladba chodníkových přejezdů odpovídá třídě dopravního zatížení VI (dle ČSN 73 6114) a návrhová úroveň porušení vozovky D1.

Betonová dlažba chodníkových přejezdů a vjezdů na pozemky:

D1-D-3-VI-PIII (TDZ VI) – dle TP 170

| | | | |
|----------------------------------|---------|-----------------|-------------------|
| - betonová dlažba | | | tl. 80 mm |
| - kladecí vrstva | | | tl. 40 mm |
| - šterkodrt' | 0/32 | ŠD _A | tl. 150 mm |
| - šterkodrt' | 0/63 | ŠD _B | tl. 150 mm |
| - upravená a hutněná pláň Edef.2 | >45 MPa | | |
| - šterkodrt' | 32/63 | ŠD (sanace) | tl. 300 mm |
| CELKEM | | | tl. 790 mm |



Navržená skladba rozšíření silnice II/605 a zastávkového zálivu odpovídá třídě dopravního zatížení VI (dle ČSN 73 6114) a návrhová úroveň porušení vozovky D1.

Asfaltobetonový kryt rozšíření silnice II/605 a zastávkového zálivu:

D1-N-2-VI-PIII (TDZ VI) – dle TP 170

| | | |
|--|-------------------|-------------------|
| - asfaltobeton střednězrný | ACO 11 | tl. 40 mm |
| - spojovací postřik asfaltový PSA (0,3 kg/m ²) | | |
| - asfalt. beton střednězrný | ACP 16+ | tl. 50 mm |
| - infiltrační postřik asfaltový PIA (0,5 kg/m ²) | | |
| - šterkodrt' | ŠD _A | tl. 150 mm |
| - šterkodrt' | ŠD _B | tl. 150 mm |
| - geotextílie – tahová pevnost 20/20 Kn/m | | |
| - upravená a hutněná pláň edef.2 >45 MPa | | |
| - šterkodrt' | 32/63 ŠD (sanace) | tl. 300 mm |
| CELKEM | | tl. 690 mm |

Navržená skladba středních a ochranných dělicích ostrůvků odpovídá třídě dopravního zatížení CH (dle ČSN 73 6114) a návrhová úroveň porušení vozovky D2.

Betonová dlažba chodníkových přejezdů a vjezdů na pozemky:

D1-D-3-VI-PIII (TDZ VI) – dle TP 170

| | | |
|--|----------------------|-------------------|
| - betonová dlažba | | tl. 80 mm |
| - kladecí vrstva | | tl. 40 mm |
| - šterkodrt' | 0/32 ŠD _A | tl. 150 mm |
| - šterkodrt' | 0/63 ŠD _B | tl. 150 mm |
| - upravená a hutněná pláň Edef.2 >45 MPa | | |
| - šterkodrt' | 32/63 ŠD (sanace) | tl. 300 mm |
| CELKEM | | tl. 790 mm |

Navržené SSCC a chodníky budou ohraničeny betonovými silničními obrubami do lože s opěrou z betonu C20/25 – XF4. Při silničních obrubách v místě komunikací je navržena přídlažba z betonových krajků (25/12,5/10) do lože s opěrou z betonu C20/25 – XF4. **Výška nášlapu obrub je 120 mm.**

Dále je v místě napojení SSCC, chodníků a zeleného pásu a v místech, kde není zaručena vodící přirozená linie při podezdívkách oplocení sousedních nemovitostí, osazena parková obruba do lože s opěrou z betonu C20/25 – XF4 na výšku nášlapu 60 mm. Při nástupištích je navržena bezbariérová obruba pro zastávkové nástupiště do lože s opěrou z betonu C20/25 – XF4.

V místě chodníkových přejezdů a v poježděných místech středních dělicích ostrůvků budou silniční obruby sníženy na výšku nášlapu 50 mm.

Betonová dlažba chodníkových přejezdů bude provedena karamelové barvy.



V průběhu trasy stavby jsou ve směru staničení po pravé straně vedení SSCC navrženy opěrné bloky tvaru „L“. Tyto budou provedeny v místech, kde jsou výškové rozdíly mezi niveletou SSCC a přilehlými pozemky. Tyto pozemky mají podezdívky a oplocení provedeno pod úrovní SSCC, z tohoto důvodu jsou provedeny opěrné bloky. Bloky jsou navrženy výšky 0,8 – 1,0 m. Šířky 0,5 m, délka spodní příruby je 0,6 m, tloušťka stěn je 100 mm. Opěrné bloky budou dodavatelem dimenzovány na spojitě zatížení min. $q = 5 \text{ kN/m}^2$. Betonové bloky budou uloženy na maltovou vrstvu tl. 50 mm, betonový základ C16/20 tl. 150 mm a podsyp ze štěrkodrti 16/32 tl. 400 mm.

Na opěrných stěnách bude namontováno ocelové, pozinkované zábradlí kruhových profilů. Zábradlí bude provedeno na výšku 1,3 m od nivelety krytu chodníku.

Nové sloupy VO budou ohraničeny parkovými obrubami na min. výšku 60 mm. Tyto obruby budou tvořit přirozenou vodící linii.

Pro stavbu mohou být použity pouze výrobky splňující podmínky pro uvedení stavebních výrobků na trh podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 305/2011, kterým se stanoví harmonizované podmínky pro uvádění stavebních výrobků na trh a kterým se zrušuje Směrnice Rady 89/106/EHS o stavebních výrobcích, zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů, nařízení vlády č. 163/2002 Sb., o stanovení technických požadavků na vybrané stavební výrobky a dalších předpisů pro technologická zařízení, strojírenské výrobky, vybraná zařízení, výtahy atd.

Bourací a zemní práce

Před zahájením prací nutno zajistit u správců podzemních inž. sítí v místě stavby směrové a výškové vytýčení jimi spravovaných podzemních energií. Při realizaci nutno dodržet ČSN 736005.

Zhutnění pláně:

- modul přetvárnosti podloží zeminy $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ jemnozrnné zeminy, 120 MPa hrubozrnné zeminy
- Pod nepojížděnými plochami (chodníky) musí být $E_{\text{def}} > 30 \text{ MPa}$
- Zhutnění ochranné vrstvy na modul přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$
- Zhutnění podkladních vrstev na modul přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 100 \text{ MPa}$

Zemina zahrnuta do 2. třídy těžitelnosti s 15% obsahem betonových konstrukcí. Vybouraný materiál a přebytek výkopku ze stavby bude průběžně odvážen na skládku k tomu účelu určenou. Nelze-li zeminu zhutnit na potřebnou míru hutnění, je třeba ji nahradit jinou vhodnější. Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodrtí při hutnění min PS 98%.

V průběhu realizace bouracích a zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně paraplání aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin. Pro



stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 73 6133 a ČSN 72 1006 a ČSN 736126 a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

V rámci návrhu rekonstrukce je vzhledem ke stávajícímu stavu chodníků a ke skutečnosti, že investor neuvolnil finanční prostředky na průzkum podloží, navržena sanace ze ŠD 32/63 v tloušťkách 300 resp. 400 mm s použitím tkané geotextílie. Sanace budou použity dle potřeby při postupném odkrývání stávajících konstrukčních vrstev a zjišťování stavu podloží. V rámci projektu je se sanacemi počítáno v rámci celého řešeného úseku stavby.

Zelené pásy a plochy

V rámci čistých terénních úprav zelených ploch bude rozprostřena ornice v min. tloušťce 150 mm a oseta travním semenem. Použít parkové travní semeno (min. 25g/m²), výsev provádět v souladu s ČSN DIN 18917.

Vegetační úpravy a kácení

Stavba si **vyžádá** kácení 4 stávajících listnatých stromů. Pokácení bude vyžadovat povolení příslušného správního orgánu. Kmeny stromů svým průměrem v metru výšky kmene přesahují hodnotu 80 cm.

F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Navržená stavba je odvodněna do 42 nových uličních vpustí. V prostoru stavby se nacházejí stávající vpusti, které budou zrušeny. Nové vpusti jsou napojeny do stávající kanalizace, která probíhá pod stávajícími chodníky po obou stranách silnice II/605.

Uliční vpusti při komunikaci budou použity betonové prefabrikované s mříží 500x500 mm – zátěž. Třída D 400, s pachovým uzávěrem a sedimentačním prostorem. Uliční vpusti budou opatřeny ocelovým, žárově pozinkovaným kalovým košem DIN 4052-A4. Připojovací potrubí navrženo z PVC hrdlového kanalizačního potrubí DN 150. Toto se uloží do pískového obsypu. Zásyp výkopu výkopovou zeminou provádět hutněný po vrstvách od 300 m. Poloha a výšky uličních vpustí jsou patrné z výkresové dokumentace

V místech, kde jsou navrženy opěrné bloky je navržena do vnitřního rohu perforovaná drenážní trubka DN 100, která bude svedena do přípojek uličních vpustí. Trubky budou uloženy do lóže s výplní z HDK 8/16.

Veškeré povrchové znaky inž. sítí, včetně poklopů kanalizačních šachet a mříží uličních vpustí budou upraveny do úrovně nivelety nové komunikace nebo zelených pásů.



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

Navržená stavba si nevyžádá žádné objížďky ani výluky na dotčené silnici II/605 a III/2323.

Stavba bude prováděna za nepřerušeno dopravního provozu na přilehlé silnici II/605 III/2323 a dotčených místních komunikacích. Provoz na stávajících účelových komunikacích bude v době stavební úpravy příslušných připojení omezen. O omezení bude zhotovitel v dostatečném předstihu informovat vlastníky přilehlých nemovitostí sousedících s dotčenou ÚK. Případná dopravní omezení související s omezením provozu po dobu výstavby bude před zahájením stavby provedeno s Policií ČR, OŘDI Rokycany.

Navržená stavba si vyžádá zásah do stávající MK. Z tohoto ohledu bude na MK umístěno přechodné dopravní značení v souladu s TP 66 (Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích) a to např. B/1, B/2, B/3, B/4, B/5.1, B/6.

Trvalé svislé dopravní značení (SDZ)

Svislé dopravní značení (SDZ)

*Stávající svislé dopravní značení bude v prostoru navržené stavby zachováno.

*Nové svislé dopravní značení při začátcích společné stezky pro cyklisty a chodce bude tvořeno SDZ **C 9a – Stezka pro chodce a cyklisty.**

*Nové svislé dopravní značení při koncích společné stezky pro cyklisty a chodce bude tvořeno SDZ **C 9b – Konec stezky pro chodce a cyklisty.**

*Nové svislé dopravní značení při napojení MK směrem od Hůrek bude na hlavní PK tvořeno SDZ **P 2 - Hlavní pozemní komunikace.**

*Nové svislé dopravní značení při napojení ÚK a MK bude na hlavní PK tvořeno SDZ **IZ 5a – Obytná zóna a IZ 5b – Konec obytné zóny.**

*Nové svislé dopravní značení na nástupištích zastávek bude tvořeno SDZ **IJ 4b – Označník zastávky.**

Dopravní značky budou osazeny na ocelové trubkové pozinkované sloupky. V místě vlastních značek musí být dodržena podchodná výška 2,2 m. Značky budou v Al. provedení s potahem folií se střední odrazivostí.



Vodorovné dopravní značení (VDZ)

*V místě krajů jízdních pruhů bude tvořeno VDZ **V4 – Vodící čára**

*V místě křížení s vedlejší PK bude v tvořeno nové VDZ **V 2b – Podélná čára přerušovaná**

*V místě autobusových zastávek bude tvořeno VDZ **V 11a – Zastávka autobusu nebo trolejbusu**

*V místě autobusových zastávek bude tvořeno VDZ **V 1a – Podélná čára souvislá**

Rozhledové poměry

Jedná se o rekonstrukci stávajícího stavu. Rozhledové poměry se tedy neřeší.

H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, POPŘ. ÚDRŽBU

Stavba bude prováděna za nepřerušného dopravního provozu na silnicích II/605 a III/2323. Předpokládá se provedení stavby jako jeden celek. Před vlastní výstavbou je nutné provést včasné ohlášení dotčeným orgánům státní správy.

Plocha pro zařízení staveniště může sloužit obecní pozemek u KD na p.p.č. 108/5. Materiály nutné pro výstavbu budou na stavbu dováženy průběžně. Stálá spotřeba vody a el. energie se nepředpokládá. Jako přístupová cesta pro dopravu materiálu na stavbu je uvažována stávající silnice II/605. Během stavby musí být dodržována veškerá ustanovení a předpisy bezpečnosti práce. A dodržovat podmínky pro provádění stavebních prací v ochranných pásmech.

Před zahájením zemních prací nutno zajistit u správců podzemních inž. sítí v místě stavby směrové a výškové vytýčení jimi spravovaných podzemních energií. Při realizaci nutno dodržet ČSN 736005. U všech podzemních sítí, které se nachází v prostoru stavby, musí být dodržena správcí sítí předepsaná ochranná pásma od osy sítě. V případě že se budou stavební práce blížit těmto pásmům, provedou se výkopové práce jen ručně.

Staveniště bude zajištěno proti vynášení znečištění stavebními stroji a nákladními auty po dobu realizace na přilehlé silnice. Případné znečištění komunikace musí prováděcí firma průběžně odstraňovat. Zároveň musí prováděcí firma zajistit průjezdnost pro vozidla IZS.

Kontrolní prohlídky stavby budou provedeny v následujícím pořadí:

- Převzetí staveniště s dodavatelem, investorem a TDI
- Převzetí dokladů o směrovém a výškovém vytýčení stavby a dokladů o vytýčení podzemních inženýrských sítí v dotčeném území.
- Kontrola pláně výkopu včetně převzetí protokolů o provedení zkoušek hutnění pláně.
- Kontrola přechodného dopravního značení v místě pracovních míst
- Kontrola směrového a výškového vytýčení stavby



- Kontrola při realizaci a hutnění podkladních šterkových vrstev a při pokládce živichých vrstev úprav napojení.
- Závěrečné předání stavby investorovi před kolaudací + kontrola trvalého dopravního značení.
- **Kolaudace**

I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Rekonstrukce chodníků je jednoduchá stavba a nevyžaduje žádné technologické vybavení.

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

Navržená stavba a všechny příslušící vyvolané úpravy jsou navrženy v místě stávajících komunikací se zpevněným krytem. Předpokládané provozní zatížení nevyžaduje statické posouzení a ověření. Konstruktivní skladby nových ploch jsou navrženy dle obecných standardů a příslušných ČSN.

K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNÉ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍSTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

viz příloha B.1. – bezbariérové užívání stavby

L) ZÁVĚR

Dokumentace je vypracována v rozsahu k projednání s úřady a ke stavebnímu řízení. Navržené dopravní řešení lokality vychází z technických možností, požadavků investora a podmínek příslušných orgánů zejména Policií ČR.

Ostatní údaje viz výkresová část.