

Stavba: **„Rekonstrukce MK ul. Božkova, Český Těšín“**

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

Objekt: **SO 101 – Zpevněné plochy**

OBSAH:

| | |
|--|----|
| 1. Identifikační údaje | 3 |
| 2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení | 3 |
| 3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů včetně jejich užití v dokumentaci | 5 |
| 4. Vztah PK k ostatním objektům stavby..... | 5 |
| 5. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů | 6 |
| 6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK | 11 |
| 7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro globální informace a dopravní telematiku | 11 |
| 8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržby | 12 |
| 9. Vazba na případné technologické vybavení | 13 |
| 10. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí..... | 13 |
| 11. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace | 13 |

1. Identifikační údaje

1.1. Název akce a objektu

„Rekonstrukce MK ul. Božkova, Český Těšín“

1.2. Katastrální území

Český Těšín (č. kú 623164)

1.3 Obec

Český Těšín

1.4 Kraj

Moravskoslezský

1.5 Investor

město Český Těšín
Nám. ČSA 1/1
737 01 Český Těšín
IČO: 00297437

1.6. Správce objektu

město Český Těšín
Nám. ČSA 1/1
737 01 Český Těšín
IČO: 00297437

1.7. Projektant

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS):

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

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

Projektant: Ing. Vojtěch Žemba, silniční řešení

2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Řešená oblast ul. Božkova se nachází v centru města Český Těšín.

Důvodem pro zpracování této projektové dokumentace je zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby.

Součástí stavebního objektu zpevněné plochy je příprava území, a to v místech dotčení stavbou zpevněných ploch. Dále demolice stávajících krytů vozovek, výkopové a násypové práce, vybudování konstrukce nových krytů komunikací, odstavných stání a chodníků a odvodnění.

Jedná se o rovný úsek dlouhý zhruba 220 m v zástavbě. Začátek ul. Božkova se napojuje stykovou křižovatkou na ul. Moskevská, v km 0,110 je průsečná křižovatka s ul. Štefánikova a ukončena je ulice stykovou křižovatkou s ul. Hlavní třída. Ul. Božkova je řešena jako jednosměrná, po levé straně je řešeno šikmé parkovací stání pod úhlem 55°, z obou stran je veden chodník. Projektová dokumentace řeší opravu povrchu komunikace prvního úseku a výměny chodníkové dlažby vč. přilehlých obrubníků v km 0,011-0,102 a celkovou rekonstrukci celé zbylé části včetně chodníků a přilehlých ploch. V první části dojde k opravě podkladní a obrusné vrstvy s lokálními vyrovnávkami a výměně poškozených silničních obrubníků a žulových kostek. Taktéž dojde k výměně chodníkové dlažby vlevo ve směru staničení a částečně také vpravo ve směru staničení. V rámci obnovy dojde také k předláždění reliéfní dlažby a výměně přilehlých silničních a chodníkových obrubníků. V druhé části dojde ke kompletní rekonstrukci všech vrstev vozovky včetně přilehlých ploch a chodníků. Odvodnění je řešeno uličními vpustmi, které budou odstraněny a osazeny nově. Napojení nových uličních vpustí bude skrz stávající přípojky do jednotné kanalizace.

Počet odstavných stání: 24 stání

Stávající rychlost v území je 50 km/h. Před zahájení rekonstrukcí ul. Štefánikova a ul. Božkova, dojde k úpravě oblasti na zónu 30. Uvažovaná rychlost v projektu je 30 km/h.

Šířka nové komunikace je navržena v proměnné šířce 4,0-4,3 m. Parkovací stání je délky 5,2 m, základní šířky 2,9 m s rozšířením u krajních stání. Chodníky mají proměnlivou šířku způsobenou různým členěním fasády. Šířka se pohybuje 2,0-2,35m.

Komunikace je využívána především residenty a k zásobování tiskárny firmy Finidr, s.r.o., kde zajíždějí nákladní vozidla typu NS. Konstrukce i nároží jsou zohledněna pro tento typ vozidel.

Přes ul. Božkova je vedena linka MHD. Vozidla najíždějí z ulice Moskevská a vyjíždějí na ul. Hlavní třída.

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

V rámci objektu SO 101 je navrženo frézování asfaltových vrstev ve dvou vrstvách, odstranění stáv. konstrukce vozovky, sanace podloží, kompletní konstrukce vozovky v místech napojení, napojení ostatních komunikací, nové uliční vpusti včetně přípojek a jejich napojení na systém odvodnění, pokládka obrub a vsakovacích drenáží s napojením na uliční vpusti a osazení svislého dopravního značení.

Vlastník tohoto objektu je statutární město Český Těšín.

Objekt obsahuje tyto přílohy:

- 01 - Technická zpráva
- 02 – Situace
- 03 – Podélný profil
- 04 – Vzorové příčné řezy
- 05 – Příčné řezy
- 06 – Trvalé DZ
- 07 – Bezbariérové úpravy
- 08 – Vzorová uliční vpust
- 09 - Vytyčení
- 10 – Tabulky vytyčovací bodů

3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů včetně jejich užití v dokumentaci

Seznam podkladů a průzkumů použitých pro vypracování PDPS

- Geodetické zaměření, katastrální podklady, zpracovatel GEO 2010, Ing. Jiří Juřeník, 11/2024
- Územní plán města Český Těšín
- Vyhodnocení kritérií znovuzískaných asphalt.směsí, zpracovatel TPA ČR s.r.o., Ostrava, 12/2024
- Podklady k existenci inženýrských sítí v prostoru stavby (podklady správců inž.sítí)
- Informace o pozemcích, digitalizovaná katastrální mapa (www.cuzk.cz)
- Dokumentace pro společné povolení stavby
- Prohlídka místa projektantem DUSP a PDPS, fotodokumentace (DOPRAPLAN s.r.o.)

Základní použité technické předpisy a normy

- Zákon č.283/2021 Sb. stavební zákon a jeho prováděcí vyhlášky (v platném znění)
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č.294//2015 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích
- Nařízení vlády č.163/2002 Sb. technické požadavky na stavební výrobky
- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – MD
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérovost
- ČSN 01 3466 Výkresy pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení,
- ČSN EN 12 899-1 Stálé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky
- Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (technické podmínky MD TP 65),
- Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (technické podmínky MD TP 133),
- Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích (technické podmínky MD TP 169),
- Vzorové listy VL 6.1 Vybavení pozemních komunikací. Svislé dopravní značky,

4. Vztah PK k ostatním objektům stavby

Stavba obsahuje stavební objekty:

| Údaje o budoucích vlastnících a správcích | |
|---|------------------------------|
| č. objektu, název objektu | vlastník/správce |
| SO 101 Zpevněné plochy | Statutární město Český Těšín |

Příprava území

V rámci přípravy území pro stavbu je nezbytné uvolnění staveniště. Po dobu stavby je nutno v rámci dopravních opatření zajistit obsluhu bytových domů. Návrh postupu prací bude předložen zhotovitelem stavby a projednán s dotčenými stranami.

5. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

5.1. Trasy

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

Technické řešení komunikace vychází z prostorového uspořádání stávající plochy a umístění budov bytových domů. Komunikace slouží k obsluze místního území a je důležitou výjezdovou komunikací z centra města. Komunikace je v celé délce vedena jako jednosměrná s možností odstavení vozidel obyvatel a návštěvníků bytových domů na šikmém stání. Délka komunikace je 225 m.

5.2. Kategorie komunikace

Celá stavba se nachází na území města Český Těšín. Využití a obslužnost tohoto území se projektovou dokumentací nemění, pouze dojde k naléhavé opravě povrchu v první části úseku (km 0,011-0,102) a plné rekonstrukci včetně přilehlých ploch a chodníků ve zbylé části.

V prvním úseku je základní šířka jízdního pruhu 3,5 m. Stání v tomto místě je šikmé pod úhlem 55°. Celkem je zde 24 stání z toho 2 míst pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Tento počet míst bude během opravy zachován, dojde pouze k nástřiku nového vodorovného značení a posunu míst pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace na okraj parkovacího stání. Dále dojde k předláždění stávajících chodníkových ploch včetně výměny přilehlých silničních případně chodníkových obrubníků. Také dojde k předláždění reliéfní dlažby signálních a varovných pásů.

V druhé části úseku je základní šířka jízdního pruhu 4,3 m. Stání je v tomto místě upraveno na šikmé pod úhlem 60°. Celkem zde bude vybudováno 24 stání z toho 3 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Rekonstrukce bude kompletně celého uličního prostoru, tj. včetně chodníků a přilehlých zpevněných ploch.

Napojení z ulice na ul. Moskevská a ul. Pražská zůstávají stávající.

Chodník

Technické řešení plochy chodníku vychází ze stávajícího stavu. Chodník je ukončen fasádou bytových domů. Konstrukce chodníku budou odděleny od budovy novou fólií. Šířka chodníku je proměnná dle členění fasády domů. Plocha chodníku svým šířkovým uspořádáním umožňuje případně instalaci drobného mobiliáře (odpadkové koše aj.)

5.3. Směrové a výškové řešení

Směrové řešení v maximální možné míře kopíruje stávající trasu a odpovídá parametrům stávajícího řešení. Výškové řešení je mírně upraveno pro zajištění normového příčného sklonu komunikace v celé její délce.

Směrové řešení je navázáno na stávající poměry v místě jeho umístění – komunikace je vedena v přímě.

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

5.4. Příčné uspořádání

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

5.5. Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikací je navržen jednostranný 2,5 %. Příčný sklon odstavných stání je 2,5 % směrem k hraně komunikace. Příčný sklon chodníků je 2 % směrem ke komunikaci.

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

5.6. Konstrukce

Na akci byly provedeny sondy ve vozovce a stanovení PAU byl laboratoří TPA ČR – pracoviště Ostrava a proveden průzkum konstrukce komunikace. Bylo provedeno vzorkování na obrusné a podkladní vrstvě. Na základě této diagnostiky:

- Obrusná vrstva je zařazena do kategorie ZAS-T1 (není nebezpečným odpadem).
- Ložní a podkladní vrstvy byly zařazeny do kategorie ZAS- T3 (nebezpečný odpad), ovšem hodnoty byly velice hraniční.

Rozbory PAU - V zájmové lokalitě na úseku stavby: Český Těšín byly dne 18.11.2024 odebrány vzorky asfaltových souvrství k posouzení kvalitativních tříd znovuzískaných asfaltových směsí (dále jen ZAS). Posuzovaná velikost vzorkovaného souboru je cca: 2000 m²

Stávající vozovka vykazuje viditelné poruchy (trhliny aj.), dochází k deformaci vozovky a k postupné ztrátě životnosti asfaltové vozovky a k další degradaci vozovkových vrstev.

Na základě těchto poznatků je navrženo:

- V 1. části úseku:
 - o Frézování obrusné vrstvy v tl. 30 mm
 - o Frézování ložné a podkladní vrstvy v tl. 90 mm
- V 2. části úseku:
 - o Frézování obrusné vrstvy v tl. 50 mm
 - o Frézování ložné a podkladní vrstvy v tl. 120 mm

Odpad spadající do ZAS-T1 bude odkoupen zhotovitelem.

Odpad spadající do ZAS-T3 bude odvezen na odpovídající skládku a zaplacen poplatek za uložení.

Žulové kostky ze stávajících dvouřádků budou vybourány, očištěny a zpět použity do vybudování nového dvouřádku.

Konstrukce nové vozovky je navržena (dle TP 170), D1-A-3, PIII:

| | | | |
|---|-----------------|-----------------------------|-----------------------|
| Asfaltový mastixový koberec pro obrusné vrstvy | ACO 11 | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 | 40 mm |
| Asfaltový postřik spojovací z kationaktivní asf. Emulze | PS,C(65 B5) | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 | 0,3 kg/m ² |
| Asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP 22+ | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 | 90 mm |
| Asfaltový postřik spojovací z kationaktivní asf. Emulze | PS,C(65 B5) | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 | 0,3 kg/m ² |
| Štěrkodrt' | Š _{DA} | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 | 200 mm |
| Štěrkodrt' | Š _{DA} | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 | Min. 150 mm |
| Celkem | | min. | 480 mm |

Návrh předpokládá na komunikaci dosažení modulu přetvárnosti pláně min. $E_{def,2} = 45$ MPa, na spodní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 60$ MPa a na horní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 90$ MPa. V případě, kdy nebude splněn požadovaný modul přetvárnosti pláně, provede se sanace aktivní zóny. Aktivní zóna je předpokládána v tl. 0,50 m, hutněna na min. $E_{def,2} = 45$ MPa, CBR > 15 % na pláni vozovky. Materiál do aktivní zóny (fr. 0/125 a 0/63) musí být použit v souladu s ČSN 6133. Nutnost provedení sanace podloží bude ověřena až na stavbě na základě měření únosnosti podloží. Pro zamezení vzájemné infiltrace materiálu aktivní zóny s materiálem zemního tělesa musí být splněna filtrační kritéria dle ČSN 73 6133. Nevyhoví-li materiály stanoveným požadavkům, je nutno mezi ně položit vhodnou separační geotextilii podle ČSN EN 13249.

Konstrukce plochy pro chodníky je navržena, D2-D-1, TDZ CH, PIII:

| | | | |
|-------------------------|-----------------|------------------------------|---------------|
| Betonová zámková dlažba | DL 60 | ČSN 73 6131 | 60 mm |
| Lože z HDK 4/8 | L 30 | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 132 85 | 30 mm |
| Štěrkodrt' | Š _{DA} | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 | Min. 150 mm |
| celkem | | | 240 mm |

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

Konstrukce pojezděných ploch, D2-D-1-O, PIII:

| | | | |
|-------------------------|-----------------|------------------------------|--------------------|
| Betonová zámková dlažba | DL 80 | ČSN 73 6131 | 80 mm |
| Lože z HDK 4/8 | L 40 | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 132 85 | 40 mm |
| Štěrkodrt' | Š _{DA} | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 | Min. 200 mm |
| celkem | | | Min. 320 mm |

Konstrukce plochy pro poježděný ostrůvek:

| | | | |
|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------|
| Dlažba ze žulových kostek | 8/10 | ČSN 73 6131 | 100 mm |
| Lože z cementové malty | M25 XF4 | ČSN EN 998-2 | 40 mm |
| Podkladní beton C25/30 XF2 | PB I | ČSN 73 6123 | 100mm |
| Štěrkodrt' | ŠD _A 0/32 GE | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 | Min. 150 mm |
| celkem | | | Min. 390 mm |

Návrh předpokládá na komunikaci dosažení modulu přetvárnosti pláně min. $E_{\text{def},2} = 30$ MPa, na spodní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 50$ MPa. V případě, kdy nebude splněn požadovaný modul přetvárnosti pláně, provede se sanace aktivní zóny. Aktivní zóna je předpokládána v tl. 0,25 m, hutněna na min. $E_{\text{def},2} = 30$ MPa, CBR > 15 % na pláni vozovky. Materiál do aktivní zóny (fr. 0/63) musí být použit v souladu s ČSN 6133. Nutnost provedení sanace podloží bude ověřena až na stavbě na základě měření únosnosti podloží. Pro zamezení vzájemné infiltrace materiálu aktivní zóny s materiálem zemního tělesa musí být splněna filtrační kritéria dle ČSN 73 6133. Nevyhoví-li materiály stanoveným požadavkům, je nutno mezi ně položit vhodnou separační geotextilii podle ČSN EN 13249.

Komunikace bude vybudována mezi obrubami ABO 150/250/1000 – obruba betonová silniční uloženými do betonu C 20/25n XF3 s výškou podsádky 100 mm. Místa sjezdů budou ukončena zapuštěným nájezdovým betonovým obrubníkem 150/150/1000 uloženým do betonu C 20/25n XF3 s výškou podsádky 2 mm. Veškeré obruby budou doplněny o dvouřádek z žulových kostek uložených do betonu C 20/25n XF3.

Ve staničení km 0,207 se v chodníku na pravé straně nachází stávající shoz obsluhující restauraci. Tento shoz je nutno respektovat dispozičně a výškově. Zároveň dojde k sanaci betonové části shozu.



5.7. Zemní těleso

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

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

S ohledem na umístění komunikace se jedná o práce související se sejmutím vrstev zeminy a s provedením výkopu pro zatrubnění příkopu a s pracemi na odhalení kabelových tras inženýrských sítí, pro položení chrániček.

Pod plání zpevněných ploch poježděných je navržena aktivní zóna v tl. 500 mm. Na zemní pláni je požadován modul přetvárnosti 45 MPa.

Pakliže toto nebude dosaženo, bude provedena sanace, a to výměnou zeminy do hloubky max. 500 mm za materiál vhodný do aktivní zóny. Modul přetvárnosti na pláni 45 MPa.

Tvar tělesa je navržen dle ČSN 736101.

Aktivní zóna

Poježděné plochy (komunikace, parkovací plochy)

Aktivní zóna v tl. min. 500 mm bude hutněna na $E_{def} = 45$ MPa.

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

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

poměr únosnosti CBR musí být minimálně 15 % CBR.

Zkouškami je nutno pravidelně ověřovat namrzavost.

Pakliže bude aktivní zóna provedena z materiálu pro sanaci, budou se příslušné zkoušky řídit atesty dodaného materiálu do sanace.

Upozornění: V prostoru vzrostlých stromů bude v maximální míře zajištěna ochrana kořenového systému těchto stromů proti poškození. Toto bude provedeno následovně:

- v tomto prostoru nebude provedena skrývka ornice

Kmeny stromů budou po dobu stavby ochráněny (např. bednění)

V okolí vzrostlé zeleně bude postupováno s maximální opatrností, dočišťování bude provedeno ručním výkopem.

V úrovni zemní pláně musí podloží dosahovat únosnosti min. $E_{def,2} = 30$ nebo 45 MPa. Únosnost pláně je nutno ověřit statickou zatěžovací zkouškou.

5.8. Odvodnění

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky.

Uliční vpusti:

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

Uliční vpusti v první části úseku zůstávají stávající. V případě poškození mříží budou vyměněna za nové. Dle potřeby dojde k výškové úpravě uliční vpusti dle nového povrchu.

Stávající vpusti v druhé části plné rekonstrukce budou osazeny nově, některé mírně posunuty. Všechny vpusti jsou navrženy s kalovou ochranou (kalový koš), včetně zápchové uzávěry a mříží na max. zatížení D400. Uliční vpusti budou napojeny přípojkou na stávající přípojky původních jednotné kanalizace. Přípojky uličních vpustí jsou z materiálu PP hladké plnostěnné DN 150 SN12.

Uliční vpusti jsou navrženy z betonových prefabrikátů DN450 s kalovým prostorem, dílce jsou opatřeny spojovacími profily typu pero-drážka s pryžovými těsnícími proužky. Materiál vpustí, bude beton pevnostní třídy C40/50 XF4 s vysokou odolností proti obrušování, proti agresivitě s rozmrazovacími prostředky stupně XD3 a vůči vlivům koroze způsobené chloridy. Spojování dílců se provádí vhodným tmelem nebo cementovou stykovou maltou. Hrdla odtokových otvorů dílců jsou vytvářována pro připojení trub DN150. Vpusti jsou zakryté litinovou mříží se zámkem pro zatížení třídy D 400.

5.9. Vytyčení

Souřadnicový systém JTSK, výškový systém Bpv.

5.10. Bezpečnostní zařízení

Není navrženo.

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

Odvodnění zpevněných ploch je zajištěno příčným a podélným sklonem komunikací a chodníků

Odvodnění je navrženo do uličních vpustí a skrz stávající přípojky do jednotné kanalizace.

Odvodnění pláně je skrz drenáž po obou stranách komunikace zaústěné do uličních vpustí.

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

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

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

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

Je navrženo vodorovné dopravní značení v bílé barvě v provedení hladkém

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Vazba na případné technologické vybavení

Neobsazeno.

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

Neobsazeno.

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

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

Stavba zpevněných ploch umožní obsluhu řešeného území. Jedná se o přímou komunikaci v centru města Český Těšín. Komunikace je vedena jako jednosměrná v celé délce a je využívána jako jeden z možných výjezdů z centra města.

Stavba respektuje požadavky ČSN 734001.

Zpevněné plochy jsou doplněny vyhrazenými místy pro stání osob s omezenou schopností pohybu a orientace – 3 místa.

V rámci plochy chodníku je umělá vodící linie řešena hranou budovy.

V místech, kde chodník navazuje na komunikaci je vložen varovný pás šířky 400mm doplněn o signální pás 800 mm.

Napojení na ul. Moskevská a ul. Hlavní třída zůstává stávající.

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

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

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



V Ostravě, 4/2025

Ing. Vojtěch Žemba