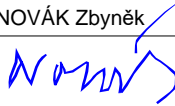


# 102

projektová dokumentace pro provádění stavby dle přílohy č. 6 k vyhlášce č. 146/2008 Sb., ve znění vyhlášky č. 251/2018 Sb.

Změny	c		Datum		Podpis		
	b						
	a						
Navrhl / vypracoval		Zodp. projektant	Techn. kontrola		<b>ZHOTOVITEL</b> <b>Ing. Zbyněk NOVÁK</b> <i>projektová činnost ve výstavbě</i> Čajkovského 1595/49, 7 4 6 0 1 OPAVA ☎ +420 724 338 616 e-mail: info@projekty-novak.cz www.projekty-novak.cz		
Ing. NOVÁK Zbyněk		Ing. NOVÁK Zbyněk	Ing. NOVÁK Zbyněk				
podpis :		podpis : 	podpis :				
Obec :		OPAVA	Kraj :		MORAVSKOSLEZSKÝ		
Objednatel :		STATUTÁRNÍ MĚSTO OPAVA, Horní náměstí 382/69, 746 01 Opava				Formát	5 A4
Akce :		Společná stezka pro chodce a cyklisty MČ Malé Hoštice - Chlebičov <b>SO 102 - Místní cyklotrasa "M"</b>				Datum	01/2025
Příloha :		TECHNICKÁ ZPRÁVA				Čís. zakázky	22-14-DPS
						Stupeň :	Souprava :
						P D P S	
						Měřítka :	
						Příloha č. :	102-1

## Obsah technické zprávy:

1. Identifikační údaje objektu
2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení
3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů včetně jejich užití v dokumentaci
4. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK
5. Návrh dopravních značek a dopravních zařízení
6. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu
7. Přehled provedených výpočtů a statické ověření navržených konstrukcí
8. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

### 1. Identifikační údaje objektu

Předmětem projektové dokumentace stavebního objektu 102 je *rekonstrukce, resp. doplnění krytu stávající účelové komunikace*, po které je současně vedena i *místní cyklotrasa „M“*. Rekonstrukce, resp. doplnění asfaltového krytu bylo navrženo s ohledem na současné dopravní zatížení komunikace (TDZ VI), po které jezdí i těžší hospodářská vozidla obsluhující přilehlé zemědělské pozemky. Komunikace (cyklotrasa „M“) v délce 860 m s krytem z asfaltového betonu bude po obou krajích lemována nepevněnými krajnicemi šířky 0,50 m ze štěrkodrti nebo asfaltového recyklátu.

Základní identifikační údaje:

▪ třída komunikace	veřejná účelová komunikace (cyklotrasa)
▪ délka komunikace (SO 102)	860 m
▪ celková volná šířka komunikace	4,0 m (3,0 m + 2 x 0,50 m)

### 2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Místní cyklotrasa „M“ pro společný provoz hospodářských vozidel, pěších a cyklistů je navržena s krytem z asfaltového betonu v šířce 3,0 m, s oboustrannými krajnicemi šířky 0,50 m zpevněnými štěrkodrtí.

Příčný sklon komunikace (místní cyklotrasy „M“) je navržen jednostranný max. 2 %, podélný sklon je navržen min. 0,30 % a max. 6 %.

Návrh konstrukce cyklotrasy vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro třídu dopravního zatížení VI (skladba D1-N-3-PIII). Po vyrovnání profilu trasy stávající štěrkové komunikace v navrženém podélném a příčném směru bude provedeno doplnění konstrukce krytu komunikace v této skladbě:

▪ asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
▪ asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13108-8
▪ postřík infiltrační z asfaltové emulze	PI-C	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808
▪ vyrovnávka ze štěrkodrti (0/32)	ŠD <sub>A</sub>	ø tl. 100 mm	ČSN 73 6126-1
doplnění konstrukce krytu komunikace celkem		cca 200 mm	

Předpokladem pro zhotovení konstrukce krytu komunikace v navržené skladbě bude dosažení únosnosti na upravené a ztuhnuté konstrukční pláni, která je dána minimální hodnotou modulu přetvárnosti  $E_{def,2} \geq 45$  MPa.

Pro zajištění navržené únosnosti na obou krajích komunikace bylo navrženo zesílení konstrukce dolní vrstvou ze šterkodrti (0/63) tl. 150 mm v šířce 0,50 m. Sanační dolní vrstva šterkodrti může být nahrazena recyklátem z asfaltové suti (R-mat).

#### Bezbariérové úpravy

Stezka pro chodce a cyklisty má navržen *maximální podélný sklon 6 % a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %)*. Podélný sklon nad 5 % není v délce větší než 200 m, a proto nemusí být dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., příloha 2, odst. 1.1.3 řešena odpočívadla.

*Přirozená vodící linie* stezky bude tvořena materiálovým rozhraním krytu stezky z asfaltového betonu a linií nepevněných krajnic ze šterkodrti, lemujících obě strany asfaltového krytu komunikace – místní cyklotrasy „M“.

### 3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů včetně jejich užití v dokumentaci

Na základě rekognoscace terénu bylo pro účely zpracování projektové dokumentace provedeno geodetické zaměření polohopisu (JTSK) a výškopisu (B.p.v.). Byla použita digitalizovaná katastrální mapa (DKM Malé Hoštice). Z vyjádření jednotlivých správců technické infrastruktury o existenci inženýrských sítí byly do situace zakresleny vedení nadzemních i podzemních vedení v řešeném území.

V řešeném úseku se dle vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí nevyskytují žádná nadzemní ani podzemní vedení stávající technické infrastruktury.

### 4. Řešení povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK

Odvodnění povrchu místní cyklotrasy „M“ je řešeno stejně jako v současnosti pomocí navrženého podélného a příčného sklonu vsakem do okolního terénu.

*Celkové množství odváděných dešťových vod* z asfaltového povrchu veřejné účelové komunikace (místní cyklotrasy „M“) ( $860 \text{ m} \times 3,0 \text{ m} = 2.580 \text{ m}^2$ ) bude  $Q_r = 37,4 \text{ l/s}$  při koeficientu periodicity deště 0,5.

### 5. Návrh dopravních značek a dopravních zařízení

Projektant navrhuje osazení dopravních značek IS20 – Návěst před křižovatkou pro cyklisty a IS21a – Směrová tabulka pro cyklisty na začátku a konci souvislého úseku cyklotrasy.

Nové svislé dopravní značky (IS20, IS21a) budou provedeny v základní velikosti s reflexní fólií a osazeny na hliníkových sloupcích  $\varnothing 60 \text{ mm}$ , které budou ukotveny do betonových základových patek se 4 šroubovou hliníkovou patkou.

Nově umísťované svislé dopravní značky budou osazovány tak, aby žádnou částí své konstrukce nezasahovaly do průchozího ani průjezdného profilu pozemní komunikace (bezpečnostní odstup 0,50 m nebo min. 0,25 m).

#### Vybavení cyklotrasy

Přibližně v km 0,870 trasy bude na levé straně cyklotrasy osazena parková lavička. Přesná poloha osazení lavičky bude upřesněna investorem v průběhu výstavby.

Lavička s opěradlem je vyráběna v kombinaci kov + dřevo. Kovové části budou pozinkovány a opatřeny nástřikem práškovou barvou komaxit. Dřevěné části budou opatřeny nátěrem vodou ředitelnou lazurou. Odstín nátěru dřeva i nástřiku kovu dle požadavku zákazníka (investora). Lavička bude upevněna do betonových patek pomocí rozpěrek nebo kotev.



*parková lavička s opěradlem (dodavatel např. Technické služby Opava s.r.o.)*

## 6. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Před vlastním zahájením zemních prací je zhotovitel stavby povinen ověřit podzemní vedení sítí technické infrastruktury a požádat jednotlivé správce těchto inženýrských sítí o jejich vytýčení. Odkryté IS je nutno před odchodem ze staveniště zabezpečit proti poškození – v případě jakékoliv nehody neprodleně hlásit příslušnému správci a zajistit sjednání nápravy.

Na staveništi je potřeba vyloučit pohyb neoprávněných osob.

Při realizaci stavby bude povinností investora chránit okolí staveniště a mimo vymezené plochy nic neskladovat ani se nepohybovat. Budou provedena opatření proti znečištění okolí staveniště od fouknutím lehkých odpadů.

Před výjezdem ze staveniště budou čistěna kola stavebních strojů a aut. V případě znečištění je nutno ihned sjednat nápravu a veřejnou komunikaci vyčistit. Během výstavby je nutno vyloučit úniky ropných látek do vod a půdy na celém staveništi. V případě vzniklé kontaminace bude potřeba zeminu odtěžit a odvézt k dekontaminaci specializovanou firmou.

Mechanismy stavby nesmí být omezen provoz vozidel a chodců na veřejných komunikacích, je nutno omezit chod strojů se zvýšenou hlučností – veškeré motorové mechanismy, kompresory, řezací stroje – jen na dobu nutně potřebnou, motory vypínat a nezvyšovat hlučnost, především směrem k obytné zástavbě. V noci je nutno stavební práce přerušit.

Realizací prací dojde k nevyhnutelnému zvýšení množství poletavého prachu na ploše staveniště i v přilehlé oblasti vlivem stavebních prací a provozem stavebních mechanismů. Dopad prašnosti je v době sucha nutno eliminovat, především zkrápěním konstrukcí a ploch vodou, čistit výjezdy na komunikace a okolní plochy, zakrýváním sypkých hmot a prašných konstrukcí plachtami atd.



Při provádění stavebních prací a v místech stavebních mechanismů je přístupná ekvivalentní hladina hluku do 60 dB (A) / dle Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. Předpokládá se lehké zvýšení hlučnosti až na 105 dB, bude kolísavé podle množství nasazených mechanismů v etapách výstavby. Při realizaci prací je nutno eliminovat hluk vypínáním motorů strojů a stavebních mechanismů mimo nutnou provozní dobu, nenechávat běžet motory naprázdno.

Veškerý odpad vzniklý po dobu výstavby bude podle možností nabídnut k recyklaci nebo odvážen na skládky komunálního odpadu.

Případné změny projektu vzniklé v průběhu výstavby budou konzultovány se zpracovatelem projektové dokumentace a odsouhlaseny investorem. Zhotovitel stavby zpracuje časový harmonogram provádění stavebních prací, který si nechá odsouhlasit investorem stavby.

Před pokládkou vyrovnávací podkladní vrstvy ze štěrkodrti navrhuje projektant provést zkoušku míry zhutnění konstrukční (zemní) plně.

## 7. Přehled provedených výpočtů a statické posouzení konstrukcí

Pro návrh rekonstrukce, resp. doplnění krytu komunikace, nebylo nutné provádět výpočty ani statické posouzení konstrukcí. Úsek komunikace v délce 860 m je navržen v extravilánu městské části Opava – Malé Hoštice území v nezastavěném.

Návrh šířkového uspořádání cyklotrasy vycházel ze šířky dostupného koridoru stávající veřejné účelové komunikace, která je vedena v úvozu a slouží současně jako přístupová cesta k zemědělským nemovitostem.

Skladba konstrukce krytu byla odvozen z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro třídu dopravního zatížení VI (skladba D1-N-3-PIII).

## 8. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

Stavbou nedojde k omezení pohybu pěších na veřejně přístupných komunikacích, neboť se takové komunikace v dotčeném území nevyskytují. Z tohoto důvodu nebylo potřeba řešit užívání veřejně přístupných komunikací a ploch pro pěší souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

V Opavě 30. 1. 2025

vypracoval: Ing. Zbyněk Novák