

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. Vztahy PK k ostatním objektům stavby
5. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK
6. Návrh dopravních značek a dopravních zařízení
7. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu
8. Přehled provedených výpočtů a statické ověření navržených konstrukcí
9. 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 SO 102 návrh opravy povrchu stávající účelové komunikace v úseku délky 66 m na začátku úpravy (km 0,006 – km 0,066).

Základní identifikační údaje:

- | | |
|------------------------------------|--|
| ▪ třída pozemní komunikace | veřejná účelová komunikace
dle § 7 odst. 1) zákona č. 13/1997 Sb. |
| ▪ celková délka řešeného úseku | 66 m (km 0,006 – km 0,066) |
| ▪ celková (volná) šířka komunikace | 4,0 m až 5,50 m (3,0 m až 4,50 m + 2 x 0,50 m) |

2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

V úseku délky 66 m na začátku úpravy bude provedena oprava povrchu stávající veřejné účelové komunikace s krytem z asfaltového betonu šířky 3,00 – 4,50 m a oboustrannými nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Stávající povrch komunikace bude po očištění opatřen infiltračním postříkem a následně zesílen novým krytem z asfaltového betonu.

Příčný sklon nového asfaltového krytu komunikace je navržen max. 2 % jednostranný, podélný sklon bude od min. 2,25 % do max. 4,0 %.

Po vyčištění stávajícího povrchu komunikace bude provedena obnova asfaltového krytu vozovky stávající účelové komunikace v tomto provedení:

▪ asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
▪ asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	ø tl. 35 mm	ČSN EN 13108-1
▪ postřík infiltrační z asfaltové emulze	PI-C	1,50 kg/m ²	ČSN EN 13808
konstrukce krytu vozovky účelové komunikace celkem ø tl. 75 mm			

Předpokladem pro zhotovení konstrukce asfaltového krytu vozovky stávající účelové komunikace v navržené skladbě bude dosažení únosnosti na upravené a zhuťné konstrukční pláni, která je dána minimální hodnotou modulu přetvárnosti $E_{def,2} \geq 70$ MPa.

3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů včetně jejich užití v dokumentaci

Na základě rekognoskace terénu bylo pro účely zpracování projektové dokumentace provedeno geodetické zaměření polohopisu (JTSK) a výškopisu (B.p.v.). Byla použita digitalizovaná katastrální mapa (DKM Kateřinky u Opavy). Z vyjádření jednotlivých správců technické infrastruktury o existenci inženýrských sítí byly do situace zakresleny vedení nadzemních i podzemních vedení v řešeném území. Stávající podzemní vedení inženýrských sítí technické infrastruktury nejsou v kolizi s navrženou stavbou cyklostezky.

4. Vztahy PK k ostatním objektům stavby

Stavební objekt SO 102 – Oprava povrchu účelové komunikace je součástí stavby, která je tvořena těmito dalšími stavebními objekty:

SO 101 – Stezka pro cyklisty

5. Řešení povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK

Dešťové vody z asfaltového povrchu stávající účelové komunikace budou likvidovány stejně jako v současnosti, tzn. pomocí podélného sklonu komunikace do stávajícího liniového odvodňovacího žlabu na začátku úpravy.

6. Návrh dopravních značek a dopravních zařízení

Projektant navrhuje osazení nové dopravní značky B11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel s dodatkovou tabulkou E3a – Vzdálenost (60 m) na začátku úpravy (km 0,000).

Nové svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových sloupcích \varnothing 60 mm, které budou ukotveny do betonových základových patek se 4 šroubovou hliníkovou patkou. Vlastní dopravní značky budou vyrobeny v základní velikosti s reflexní fólií. 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).

7. 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 neskládat 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.

8. Přehled provedených výpočtů a statické posouzení konstrukcí

Pro návrh opravy povrchu vozovky stávající účelové komunikace nebylo nutné provádět výpočty ani statické posouzení konstrukcí. Návrh příčného uspořádání vycházel z šířkového profilu stávající účelové komunikace.

Konstrukce nového krytu vozovky stávající účelové komunikace byla navržena *pro třídu dopravního zatížení VI* dle *TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací*.

9. 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. 9. 2024

vypracoval: Ing. Zbyněk Novák