

TECHNICKÁ ZPRÁVA – změna č. 1

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Označení stavby:

ZTV - lokalita Laziště, Otrokovice

SO 101 - Komunikace a zpevněné plochy

Objednatel stavby:

Město Otrokovice,

náměstí 3. května 1340 ,

765 02 Otrokovice,

IČ: 002 84 301

Projektant:

Ing. Jiří Bačík, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby a městské inženýrství

Nám. T. G. Masaryka 1281

760 05 Zlín

Člen ČKAIT – 1300177

IČ: 45456585

STÁVAJÍCÍ STAV

Řešení území se nachází v centrální části města Otrokovice – v místní části Újezdy. Území je vymezené ze západní strany ulicí Zámostí, ze severní strany ulicí Čechova a z jižní části řekou Dřevnice. Část území řešená v rámci této dokumentace je z východní strany ohraničena stávající protipovodňovou sypanou hrází.

Dle územního plánu Otrokovice se navrhovaný záměr nachází v plochách BI – plochy bydlení individuální, DS – plochy pro silniční dopravu.

V současné době je plocha v katastru nemovitostí vedena jako orná půda a ostatní plochy.

SITUAČNÍ ŘEŠENÍ

Komunikační řešení situačně a výškově navazuje na úpravu ulice Čechova projektovanou firmou aspk.

Přístup a příjezd do řešeného území bude zajištěn výstavbou příjezdové komunikace větve „A“ délky 282,38, která je jedinou možnou přístupovou cestou do lokality z hlediska situačního vedení a spojuje ulice Čechovu a Zámostí.

Stavba dále řeší návrh místních obslužných komunikací větví „B“ délky 83,88m a „C“ délky 94,80m napojených ve stykových křižovatkách na příjezdovou komunikaci „A“.

Komunikace celkově menšího dopravního významu jsou navrženy jako dvoupruhové obousměrné se šířkou jízdního pruhu 2,75m tj. 5,50m mezi obrubami (čl. 8.2.2 ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací).

Podél větve „A“ je řešen chodník šířky 1,75m navazující na stávající chodníky v ulicích Čechova a Zámostí.

Pro snížení jízdních rychlostí jsou navrženy zpomalovací prahy a zvýšená plocha stykových křižovatek.

PARKOVÁNÍ A ODSTAVOVÁNÍ OSOBNÍCH VOZIDEL

Podél větve „A“ je navrženo 18 kolmých parkovacích stání pro osobní vozidla rozměrů dle ČSN 73 6056 „Odstavná a parkovací stání silničních vozidel“ vč. jednoho vyhrazeného stání pro osoby se sníženou schopností pohybu.

U rodinných domů situovaných podél větve „B“ a „C“ jsou odstavná a parkovací stání uvažována na jejich pozemcích bez nároku na další urbanistickou plochu

Po dokončení výstavby domů - konkrétně jejich vjezdů, lze využít plochu mezi komunikací a oplocením pozemků na vybudování dalších podélných stání pro obyvatele resp. jejich návštěvníky.

POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ.

Návrh dopravního řešení tj. dvoupruhových komunikací z hlediska technických podmínek není v rozporu s čl. 3 přílohy č. 3 vyhlášky č.23/2008 Sb. Podrobnější vymezení technických podmínek požární ochrany zařízení pro hašení požárů a záchranné práce a nevyžaduje návrh obratiště.

VYTÝČENÍ STAVBY

Komunikace a jejich hlavní lomové body jsou vytýčeny v souřadnicích JTSK

PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

Před zahájením stavebních prací na staveništi je nutno v samostatném stavebním objektu provést práce přípravy území. Z ploch veřejných komunikací bude sejmuta ornice na předepsanou tloušťku a odvezena a uložena na skládku podle pokynů investora. Dle výškového řešení bude třeba provést zemní práce hrubých terénních úprav na úroveň pláně zpevněných ploch.

VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Výškové řešení zohledňuje terén, stávající stav napojení na příjezdovou komunikaci, způsob obsluhy a současně navržený způsob odvodnění povrchu zpevněných ploch.

Podélné sklony větví komunikací dosahují hodnot od 0,64 do 2,50%. Podélný spád koncové části větve „A“ koresponduje s návrhem části úprav ulice Čechovy.

Příčný spád ploch je navržen jednostranný cca 2,0%,

KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Konstrukce vozovek

Plocha jsou klasifikovány podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací a předpokládaného způsobu využití jako komunikace vozidlové s nejnižší třídou dopravního zatížení VI tj. do 15 TNV/24hod.

Asfaltový beton ACO 11	40mm
Obalované kamenivo ACP 16+	70mm
Štěrkodrt'	150mm
Štěrkodrt'	150mm
Celkem	410 mm

Nájezdy na zpomalovací prahy budou provedeny ze žulových kostek uložených do cementové malty a plocha nájezdů bude zesílena o 10cm šterkodrti pro vyrovnání výškových rozdílů v obrubníku.

Plochy nájezdů k rodinným domům a parkovacích stání jsou klasifikovány dle podle předpokládaného způsobu využití jako plochy „O“, tj. parkoviště, kde není trvalým způsobem znemožněn vjezd nákladních vozidel.

Betonová dlažba	80mm
Kladelci vrstva fr. 4/8	40mm
Šterkodrt' ŠD _B	<u>200mm</u>
Celkem	320 mm

Konstrukce chodníků

Betonová dlažba	60mm
Kladelci vrstva fr. 4/8	30mm
Šterkodrt' ŠD _B	<u>150mm</u>
Celkem	240 mm

Plán komunikací je nutno hutnit na předepsanou minimální hodnotu modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ u chodníků a 45MPa u komunikací s parkovacích stání.

Vzhledem k výskytu jílovitých zemin v podloží (hlína a písčité jíl) málo vhodných až nevhodných pro spodní stavbu komunikací, bude při zjištění hodnot nedosahujících požadované hodnoty modulu přetvárnosti pláne provedena stabilizace podloží směsnými pojivy. Způsob, recepturu a mocnost stabilizované vrstvy určí geolog, nebo geotechnik na základě laboratorních zkoušek.

Pro přesný návrh hutnění je třeba na lokalitě provést hutnící pokus, který pro daný typ hutnícího válce přesně stanoví počet pojezdů i tloušťku hutněné vrstvy.

Při těžbě zeminy použité pro zemní konstrukce (na staveništi nebo v zemníku) je nutno provádět zkoušky vlhkosti zeminy, zkoušky objemové hmotnosti a zkoušky zhutnitelnosti. Při ukládání zeminy do násypu je nutno sledovat její vlhkost a objemovou hmotnost.

Plochy větve „A“ budou omezeny betonovým silničním obrubníkem 100/15/25 osazeným nastojato do betonového lože s boční opěrou. Náslap obrubníku je navržen 10cm nad úrovní zpevněných ploch, v místě napojení parkovacích ploch a nájezdů na komunikaci bude použit nájezdový obrubník 100/15/15 osazený 2cm nad vozovkou.

Podél chodníku bude použit betonový obrubník 100/5/25 osazený nastojato do betonového lože s boční opěrou, na straně k vozovce obrubník 100/15/25.

Větve „B“ a „C“ budou omezeny nájezdovými obrubníky, které umožňují přejezd osobních vozidel pro prozatím nespecifikované napojení vjezdů popř. pro výstavbu podélných parkovacích stání podle potřeb obyvatel.

ODVODNĚNÍ

Odvedení dešťových vod z povrchu zpevněných ploch bude provedeno osazením uličních vpustí typu UVB – 50 s napojením přípojkou PVCDN 150 do navrhované kanalizace DN 300

DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

S ohledem na charakter území a dopravní situaci se předpokládá nové dopravní značení.

Celá lokalita bude v místě napojení na stávající MK Zámostí vyznačena DZ IZ 8a „Zóna 30“ (IZ 8b) se zpomalovacím prahem dle TP 85. Další vymezení zóny 30 (začátek a konec) bude součástí úpravy Čechovy ulice.

Jako zpomalovací prvky jsou řešeny i zvýšené úrovně stykových křižovatek.

Vyhrazené stání bude vyznačeno DZ IP 12 a nástřikem symbolu na ploše.

Svislé dopravní značky budou osazeny na sloupcích kotvených do betonových patek.

Parkovací stání budou vyznačena kontrastní barvou dlažby.

INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Před zahájením výkopových prací musí dodavatel nechat vytýčit polohu podzemních vedení, aby nedošlo během výkopu k jejich poškození a provést o vytýčení zápis do stavebního deníku. Veškeré výkopové práce v blízkosti stávajících rozvodů se musí provádět ručně. Při jejich odkrytí je nutné uvědomit příslušného správce těchto rozvodů a zajistit ochranu proti porušení a jiným vnějším vlivům (mráz ap.).

Podzemní vedení a zařízení musí být uložena a zajištěna podle požadavků jejich správců a zakreslena do dokumentace skutečného provedení stavby.

Před zahájením stavebních prací SO - 101 budou v řešeném území prováděny úpravy - rekonstrukce stávajících nadzemních i podzemních inženýrských sítí. Jedná se zejména o úpravu kabelů VN.

**Jejich vedení a hloubka uložení musí respektovat situaci a výškové řešení SO 101
Komunikace a zpevněné plochy**