

NELL PROJEKT s. r. o., Kvítková 3687 , 760 01 Zlín
Projektová a inženýrská činnost

Akce : „Revitalizace veřejného prostranství bývalého Horního nádraží v Novém Jičíně“

Stupeň : Dokumentace pro společné povolení a provádění stavby

Stavebník : Město Nový Jičín

D.01.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

I. ETAPA

Zakázkové číslo :

Vedoucí projekce : Zuzana Kuchařová

Vypracoval : Ing. Aleš Trněný

Datum : 3/2023

D.01.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Název stavby : „Revitalizace veřejného prostranství bývalého Horního nádraží v Novém Jičíně“

Místo stavby : ul. Nádražní, Nový Jičín

Kraj : Moravskoslezský

Investor : Město Nový Jičín, Masarykovo nám. 1/1, 741 01, Nový Jičín

Stupeň : Dokumentace pro společné povolení stavby
a provádění stavby

Charakter st. : inženýrská – dopravní

Zpracovatel : NELL PROJEKT s. r. o.
(adresa) Kvítková 3687, 760 01 Zlín
Ing. Karel Kuchař – autorizovaný ing. v oboru dopravní
stavby, č. autorizace 1201499

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Situační řešení

Předmětem této etapy je realizace je vybudování nové pumtrackové dráhy. Dráha bude vybudována s povrchem z asfaltobetonu a šířce dráhy 2,0 m. Vnější rozměry dráhy činí 100 m x 10 – 20 m.

Podrobný popis je uveden v samostatné technické zprávě, která řeší pumtrackovou dráhu včetně výkresové dokumentace.

Podél pumtrackové dráhy je navržen chodník s povrchem z asfaltobetonu o šířce 2,0 m, který bude vyústěn na ul. Rybníčky.

Chodník bude lemován betonovými obrubníky BO 10/25. Obrubníky budou vždy na jedné straně chodníku osazeny s nášlapem 6 cm, protější strana bude lemována zapuštěnými obrubníky.

Výškové řešení

Navržené výškové řešení komunikace a zpevněných ploch kopíruje stávající výškové poměry a stavby v okolí.

Stavbou nedojde k navýšení či snížení nivelety stávajících zpevněných či nezpevněných ploch.

S ohledem na způsob opravy je stávající niveleta zachována.

Příčný sklon chodníků je navržen 1-2%.

- bourací a zemní práce

Bourací práce zahrnují odstranění stávajících zpevněných ploch, zařezání a vybourání stávajícího krytu vozovky v místech napojení na stávající vozovku. Zařezání živice bude provedeno v tl. min. 100 mm, vybourání podkladních vrstev bude provedeno do potřebné hloubky pro osazení silničního obrubníku do betonového lože.

Zemní práce spočívají ve výkopech stávajících zpevněných ploch a přilehlých zelených ploch. Jedná se o výkopy v zeminách tř. těžitelnosti III v tl. cca od 250 - 450 mm do úrovně zemní pláně navrhovaných ploch zejména v místech, kde se nenachází zpevněné plochy.

Část zemních prací je prováděna v ochranných pásmech podzemních rozvodů, nutno uvažovat se ztíženou vykopávkou (zákaz strojních výkopů).

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Všechny výsledky provedených průzkumů a měření byly zahrnuty do projektové dokumentace.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Členění stavby bylo provedeno v souladu s vyhláškou 499/2006 Sb. přílohy 11.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

- Konstrukční skladby ploch

Chodník je navržen v následující skladbě:

- Asfaltový beton ACO 8 (50/70)	40 mm
- Postřík spojovací PS;E; 0,5 kg/m ²	-
- Asfaltový beton ACP 16+ (50/70)	60 mm
- Infiltrační postřík ASF. IP;A; 1,0 kg/m ²	-
- podkladní vrstva z SC C8/10	120 mm
- štěrkodeř ŠDA 0/63	200 mm
celkem	420 mm

- požadavky na zemní pláň

Na zemní pláni pod chodníkem musí být nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def2}=30$ MPa a poměr únosnosti $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$. Na zemní pláni pod komunikací a vjezdem musí být nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def2}=45$ MPa a poměr únosnosti $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$. Pokud tento parametr nebude splněn, bude se muset zemní pláň pravděpodobně zlepšit vápnem do hloubky max. 50 cm nebo se bude muset provést výměna nevhodného podloží pod plání v tloušťce max. 50 cm vhodným materiálem. Po odkopu na zemní pláň doporučuji přizvat projektanta, aby navrhl, kterou technologií se bude pokračovat.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Odvodnění navržených zpevněných ploch:

Odvodnění zpevněných ploch je navrženo příčným a podélným spádem do vsakovacích jímek, které jsou rozmístěny v rámci pumtrackové dráhy.

Odvodnění plochy chodníku je řešeno příčným spádem do přilehlých zatravněných ploch.

g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Neobsazeno.

h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Při realizaci bude určený dodavatel z hlediska ochrany ŽP dodržovat vyhl.185/2001Sb O likvidaci odpadů a v průběhu zemních prací a přesunu staveništní sutě bude na přepravních trasách neustále zajišťovat jejich čistotu.

Realizace nebude probíhat v období nočního klidu a bude se řídit hygienickými předpisy, a to především NV 272/2011 Sb. Ochrana před nepříznivými vlivy hluku a vibrací v průběhu stavby.

Z hlediska zabezpečení BOZP bude provedeno dodavatelem a investorem informování dotčených vlastníků a uživatelů přilehlých nemovitostí a provedeno odsouhlasené provizorní staveništní dopravní značení. Dodavatel bude při realizaci dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy a pravidla, a to především NV č.591/2006 Sb. a zákona 309/2006 Sb. V daném dopravním prostoru umožní neustálý přístup vozidlům HZS pro požární zásah dle ČSN 73 08 02 a zároveň vozidlům zdravotní služby.

i) vazba na případné technologické vybavení

Neobsazeno.

j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Navržené řešení povrchu a konstrukce vozovky zajistí odpovídající odolnost pro danou dopravní zátěž.

k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Návrh je zpracován v souladu s vyhláškou 268/2009 Sb. a respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb a TN TZÚS 12.03.04 - 06.

V místě vstupu na vozovku, místa pro přecházení a vjezdu bude zřízen varovný pás šířky 400 mm. U přechodu pro chodce bude zřízen signální vodící pás o šířce 800 mm. Hmatný varovný pás je navržen ze studeného plastu (VDZ) s výstupky pravidelného tvaru podle TN TZÚS 12.03.04. Tato bezbariérová úprava je navržena v bílé barvě z důvodu vizuálního kontrastu. Varovný pás bude ukončen ve výšce

obrubníku + 8 cm. Dále jsou upraveny chodníky, které mají vodící linie tvořeny obrubou nebo opěrnou zídkou. V prostoru míst pro přecházení jsou sníženy obruby na 20 mm nad úroveň vozovky.

Zpracoval : Ing. Aleš Trněný