
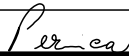

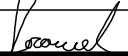



D.1

VEDOUCÍ ÚDI	VEDOUCÍ PROJEKTU	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	 Brněnské komunikace <small>ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ</small>			
ING. M. PERNICA	ING. P. KNESL	ING. O. KOCOUREK	ING. A. KELLER				
							
INVESTOR: STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO				DATUM	07/2023	REVIZE	02/2024
NÁZEV AKCE: KOMÁROVSKÁ - REKONSTRUKCE KOMUNIKACE NÁZEV OBJEKTU: SO 101 KOMUNIKACE				FORMÁT	A4		
				STUPEŇ	DUSP+PDPS		
				MĚŘÍTKO	-		
				Č.ARCHIVNÍ	930		
NÁZEV VÝKRESU: TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÍSLO PARÉ	ČÍSLO VÝKRESU 01		

Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	2
1.1. Označení stavby	2
1.2. Investor	2
1.3. Zhotovitel	2
2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	2
2.1. Popis navrženého řešení	2
2.2. Inženýrské sítě	4
2.3. Kácení dřevin a ochrana stávající zeleně	4
3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	4
4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	5
6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	7
7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	8
8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	9
9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	10
10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	10
11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	10

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1. Označení stavby

Název stavby:	Komárovská – rekonstrukce Komunikace
Stavební objekt:	SO 101 Komunikace
Katastrální území:	Komárov [611026]
Městská část:	Brno - Jih
Okres:	Brno-město
Kraj:	Jihomoravský
Pozemní komunikace:	MK III. Třídy
Předmět PD:	Změna dokončené stavby
Stupeň dokumentace:	DUSP+PDPS
Datum:	Červenec 2023, revize únor 2024

1.2. Investor

Název investora:	Statutární město Brno
Zástupce investora:	Brněnské komunikace a.s. Středisko realizace inženýrských staveb
Adresa objednatele:	Renneská třída 787/1a 639 00 Brno
IČO:	60733098

1.3. Zhotovitel

Jméno projektanta:	Ing. Ondřej Kocourek
Firma:	Brněnské komunikace a.s. Útvar dopravního inženýrství
Adresa:	Renneská třída 787/a1 639 00 Brno
IČO:	60733098

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

2.1. Popis navrženého řešení

Předmětem stavebního objektu 101 je rekonstrukce komunikačních ploch na ul. Komárovská v rozsahu mezi ul. Kalová a Komárovské nábřeží a na ul. U Vlečky v rozsahu MK III. třídy. SO 101 zahrnuje všechny komunikační plochy v uvedených úsecích s výjimkou ploch vyčleněných do SO 102, které budou náležet do správy ÚMČ. Uspořádání komunikačních ploch představuje kompromis mezi stávajícím stavem, řešením navrženým v roce 2019 a aktuálními požadavky vzešlými s projednáváním. Úsek ul. Komárovská od ul. Komárovské nábřeží po polyfunkční objekt Allrisk Meridiem je zjednosměrněn pro veškerou silniční dopravu

s výjimkou cyklistů, do vozovky byly přidány prahy sloužící jako místa pro přecházení a parkování je přesunuto mimo vozovku.

▪ Příčné uspořádání

Příčné uspořádání je v řešeném úseku proměnné.

V úseku ul. Komárovská mezi ul. U Vlečky a Kalová je šířka vozovky 6,5 m, šířka podélného parkování 2,2 m a šířka chodníku cca 2,6 m.

V úseku ul. Komárovská mezi ul. U Vlečky a koncem Meridiemu je šířka vozovky 5,5 m, délka kolmého parkování 4,5 m a šířka chodníku cca 2,2 m.

V úseku ul. Komárovská mezi ul. Od konce Meridiemu po ul. Komárovské nábřeží je šířka vozovky 4,5 m, šířka podélného parkování 2,2 m a šířka chodníku cca 2,4 m.

V úseku ul. U Vlečky je šířka vozovky 6,5 m, délka kolmého parkování 5,0 a 5,6 m a šířka chodníku cca 2,0 a 2,5 m

V celém úseku ul. U Vlečky a v úseku ul. Komárovská od ul. Kalová po ul. U Vlečky bude zachována nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h. Ve zbytku ul. Komárovská je navržena nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h

▪ Obrubníky

Všechny obrubníky budou osazeny do 10 cm vysokého lože a boční opěry z nekonstrukčního betonu C 16/20 XF1 (nekonstrukční beton pro lože obrubníků s použitím na pozemních komunikacích s použitím CHRL), provedení dle ČSN 73 6131 Stavba vozovek – Kryty z dlažeb a dílců.

Lože obrubníků bude na styku s plochami zeleně obaleno geotextilií.

Dle požadavku BVK bude v kolmém parkování na západní straně ul. Komárovská silniční obrubník přerušen na šířku 0,1 m vždy po 5 m pro zajištění odtoku vody do zeleně. Do mezer bude vložena bet. dlažba 20x10x6 osazená horní plochou do úrovně povrchu.

Vozovka bude oddělena od chodníků a zeleně silničním betonovým obrubníkem 15x25x100 cm o výšce horní plochy +12 cm nad vozovkou. Parkovací plochy budou od zeleně a chodníků odděleny silničním betonovým obrubníkem 15x25x100 cm o výšce horní plochy +10 cm nad vozovkou. Oddělení parkovacích ploch od vozovky bude provedeno betonovým zapuštěným chodníkovým obrubníkem 10x25x100 cm o výšce horní plochy +0 cm nad vozovkou, nebo betonovým nájezdovým obrubníkem 15x15x100 cm o výšce horní plochy +2 cm dle situace. Nástupní plochy míst pro přecházení mimo zvýšené prahy, snížené vstupy pro přístup k parkovacím místům a vjezdy budou opatřeny betonovým nájezdovým obrubníkem 15x15x100 cm o výšce horní plochy +2 cm. Náběhy zvýšených prahů budou opatřeny betonovým zapuštěným chodníkovým obrubníkem 10x25x100 cm o výšce horní plochy +0 cm. Styk chodníkových ploch se zelení bude opatřen betonovým chodníkovým obrubníkem 10x25x100 cm o výšce horní plochy +0 cm nebo +6 cm nad plochou chodníku dle situace.

▪ Směrové řešení

Směrové řešení vychází ze současného stavu, který zachovává.

▪ Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze současného stavu v zastavěné oblasti. Niveleta kopíruje stávající stav, respektive výšky všech vchodů a vjezdů do přilehlých objektů a nemění podstatně stávající krytí podzemních inženýrských sítí.

▪ Sklonové poměry

Příčný sklon vozovky je navržen v hodnotě 2,5 %. V celém úseku ul. U Vlečky a v úseku ul. Komárovská mezi ul. Kalová a U Vlečky je příčný sklon vozovky střežovitý. Ve zbytku úseku je jednostranný. Příčný sklon chodníkových ploch je navržen v hodnotě 2,0 %, min. 0,5 %. Rampové části nástupních ploch přechodu pro chodce jsou navrženy s maximálním sklonem 12,5 %. Vozovka je navržena o příčném sklonu 2,5 %.

Zemní pláň je uvažována v příčném sklonu 3,0 %.

Součástí stavebního objektu je dodávka a rozproštění ornice.

2.2. Inženýrské sítě

Trasy inženýrských sítí dodané příslušnými správci jsou zakresleny v situačním nákrese. Případné podmínky a požadavky správců a majitelů těchto zařízení jsou obsaženy v dokladové části.

Dle požadavku BVK bude kónus kanalizační šachty Š3 natočen tak, aby poklop šachty byl umístěn ve vozovce.

Projektant upozorňuje, že poloha všech inženýrských sítí je pouze informativní. Současně je třeba dbát všech podmínek vyjádření jednotlivých správců. Při provádění projektové dokumentace nebyla výšková ani směrová poloha jednotlivých inženýrských sítí ověřována.

2.3. Kácení dřevin a ochrana stávající zeleně

Stavba vyvolá odstranění 5 stromů a 2 keřů. Jeden strom bude přesazen. Pro potřeby úpravy zeleně byla provedena inventarizace zeleně, která je součástí této PD.

Stávající zeleň bude chráněna během výstavby v souladu s ČSN 83 9061, DIN 18 920 a SPPK A01 002:2014. Při výkopových pracích je třeba postupovat v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Na místě bylo provedeno místní šetření projektanta – prohlídka stávajícího stavu a pořízena fotodokumentace. Pro potřeby úpravy zeleně byla provedena inventarizace stávající zeleně.

V případě výskytu jemnozrnných a ostatních zemin zhutnitelných podle PS se konstrukce položí na dobře urovanou a zhutněnou zemní pláň na min. 100 % PS (u zeminy F5 a F6 min. 102 % PS), podle ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin, o min. hodnotě modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ (Pod chodníkovými plochami $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$). V případě výskytu hrubozrnných zemin se provede zhutnění na předepsanou míru podle typu zeminy o min. hodnotě relativní ulehlosti (I_0) podle ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Obsypy potrubí, zásypy rýh a podobných výkopů vedené v prostoru silničního tělesa se zhutní po vrstvách tl. 0,15 - 0,20 m na míru zhutnění min. 95 % PS (mimo silniční těleso na min. 92 % PS) v hloubce 0,50 m pod pláň a vyšší. V úrovni pláně a do hloubky 0,50 m na min. 100 % PS (příp. 102 % PS) viz výše uvedené.

Pokud plán po odkrytí a zhutnění nebude vykazovat tyto vlastnosti, bude provedena výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm. Rozsah případné výměny podloží bude upřesněn během stavby po provedení zatěžovacích zkoušek v dílčích úsecích stavby za účasti TDI. V případě dostatečné únosnosti stávajících podkladních vrstev se nemusí výměna podloží provádět.

Zatěžovací zkoušku včetně vyhodnocení provede akreditovaná laboratoř. Zemní práce (i zatěžovací zkoušku) je nutno provádět v klimaticky vhodných podmínkách, podloží nutno chránit proti podmáčení, terén upravit do patřičného sklonu a zabezpečit odtok srážkové vody. Při pokládce vrstev nutno zabezpečit správný technologický postup, tloušťku vrstev, rovnost povrchu, požadovanou výšku, vlhkost a objemovou hmotnost.

Měření a kontrola bude prováděna dle ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací. Povrch zemní pláň a parapláně musí vyhovovat požadavkům rovnosti dle ČSN 73 6175 Měření a hodnocení nerovnosti povrchů vozovek. Postup zhutnění a míra zhutnění musí odpovídat ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin a TP 94 Úprava zemin.

V rámci stavby budou respektována veškerá ochranná pásma stávajících podzemních i nadzemních inženýrských sítí dle Zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon) a Zákona 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích. Před zahájením zemních prací je investor povinen zajistit vytýčení všech podzemních vedení u jednotlivých správců.

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Realizaci SO 101 Komunikace je nutno koordinovat s realizací ostatních objektů:

- SO 102 Účelové plochy ve správě UMČ
- SO 401 Příprava pro nabíjecí stanice el. vozidel
- SO 402 Kabelovod pro sdělovací vedení
- SO 403 Přeložka sdělovacího vedení Cetin
- SO 404 Přeložka sdělovacího vedení Vodafone
- SO 801 Sadové úpravy

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Vozovka bude tvořena souvrstvím z asfaltového betonu. Plochy zvýšených zpomalovacích prahů budou tvořeny dlažbou formátu 200x165 mm tl. 80 mm (horní plocha barva černá/antracit, plocha náběhů šedá barva). Plochy pro běžné parkování budou tvořeny distanční dlažbou formátu 200x200 mm tl. 80 mm šedé barvy. Plochy parkování pro invalidy a parkování před objektem čp. 20 a plochy samostatných vjezdů a plochy vjezdů v chodníku budou tvořeny dlažbou formátu 200x165 mm tl. 80 mm šedé barvy. Plochy vjezdů v parkování budou tvořeny distanční dlažbou formátu 200x200 mm tl. 80 mm barvy černá/antracit. Chodníkové plochy budou tvořeny betonovou dlažbou formátu 200x200 mm tl. 60 mm šedé barvy. Veškeré

signální a varovné pásy budou tvořeny reliéfní betonovou dlažbou 200x100 mm barvy černá/antracit lemovanou dvěma řadami bezfazetové hladké dlažby formátu 200x200 mm šedé barvy. Veškerá hladká dlažba bude šedé barvy, vjezdy budou vyznačeny řádkem dlažby formátu 200x100 mm v barvě černá/antracit. Podélná parkovací místa budou doplněna o výstupový chodníček tvořený bet. zatravňovacími tvárnicemi 400x600 mm.

Veškeré úpravy ploch jsou v souladu s vyhláškou 398/2006 Sb.

Všechny konstrukční vrstvy vozovek a chodníků musí být pokládány v souladu s příslušnými ČSN a s platnými technologickými předpisy a postupy, i když nejsou v PD konkrétně zmíněny.

Konstrukce vozovky

- asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11 + modifikovaný	50 mm	ČSN EN 13 108-1
- spoj. postřik z mod. asf. emulze	PS-EP 0,350 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16 S modifikovaný	70 mm	ČSN EN 13 108-1, TP 109
- kamenivo stmelené cementem	SC C _{8/10}	180 mm	ČSN EN 14 227-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 500 mm	

Výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm

Konstrukce chodníku

- betonová dlažba 20x20x6 cm, šedá hladká	DL	60 mm	ČSN 73 6131-1
- drť frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	100 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		350 mm	

Výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm

Konstrukce parkovacího stání z distanční dlažby

- distanční bet. dlažba 20x20x8 cm, šedá	DL	80 mm	ČSN 73 6131-1
- drť frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	150 mm	ČSN EN 14 227-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1
- filtrační geotextilie pro zachycení úkapů			

Celkem 470 mm

Výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm

Konstrukce parkovacího stání pro invalidy/vjezdu:

- betonová dlažba 20x16,5x8 cm, šedá hladká	DL	80 mm	ČSN 73 6131-1
- drť frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1

- kamenivo stmelené cementem	SC C _{8/10}	150 mm	ČSN EN 14 227-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem **420 mm**

Výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm

Konstrukce zpomalovacího prahu

- betonová dlažba 20x16,5x8 cm, hladká	DL	80 mm	ČSN 73 6131-1
- drť frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
- kamenivo stmelené cementem	SC C _{8/10}	280 mm	ČSN EN 14 227-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem **600 mm**

Výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm

Konstrukce úpravy asfaltového krytu vozovky – stupňovité napojení

- asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	50 mm	ČSN EN 13 108-1
- spoj. postřik z mod. asf. emulze	PS-EP 0,350 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1, TP 109
- kamenivo stmelené cementem	SC C _{8/10}	min. 180 mm	ČSN EN 14 227-1

Celkem ----- **min. 310 mm** -----

6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Realizací projektu nedojde k navýšení množství dešťové vody odtékající do kanalizační sítě. Plochy vozovky budou odvodněny prostřednictvím nových vpustí do kanalizace, plochy chodníků budou odvodněny do zeleně, nebo vozovky. Plochy parkovacích míst pro invalidy a před objektem č.p. 20 budou odvodněny do vozovky. Ostatní parkovací místa budou tvořena propustnou konstrukcí. Zemní pláň bude odvodněna do nově zřízených trativodů, které budou zaústěny do nových, případně stávajících vpustí. Umístění vpustí a trativodů je patrné ze situačních příloh.

Všechny povrchové znaky vodovodu a kanalizace – poklopy, mříže, šoupata budou výškově do nivelety krytu v toleranci dle ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky (vtokové mříže max. 10 mm pod niveletu, poklopy max. 5 mm pod niveletu krytu).

Odvodnění propustných vrstev na vrstvách méně propustných, jako je odvodnění lože pod dlažbou na stmelené vrstvě, bude provedeno odvodňovacím žebrem dle TP 170 např. z HDK fr. 8/16 + geotextílie. Žebra budou umístěna v nejnižším místě komunikace.

Stávající rušené vpusti budou odstraněny. Dojde k odstranění min. do 1,00 m hloubky, následně k jejich zasypání a zhutnění. Rušené přípojky uličních vpustí budou vhodným způsobem zaslepeny a následně zality

popílkocementovou suspenzí. Druhá možnost je využít stávající trasy (vstupy do kanalizace), poté by nemuselo dojít k zaslepování vstupů do kanalizace. Všechny stávající uliční vpusti, které nebudou rušeny, budou pročištěny a bude provedena funkčnost jejich přípojek.

Pláň zpevněných ploch bude odvodněna pomocí příčného sklonu do podélného trativodu DN 100 mm z PVC napojeného vysazenou odbočkou KT DN 150/100 do přípojek od vpustí. Trativody budou uloženy do ŠP fr. 0-63 mm, obsypány HDK fr. 16/32, obaleny geotextílií s funkcí separační a filtrační (hmotnost min. 200 gr/m²) a vyspádovány do sklonu min. 0,50 %.

Provedení zemní pláně musí zajistit odvod srážkové vody. Sklon musí být upraven na hodnotu min. základního příčného sklonu 3,00 % v požadované rovnosti podle ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, kap. 9.

Zemní pláň se musí chránit před poškozením a znečištěním. Proto se musí omezit poježdění stavebními mechanismy a dopravními prostředky pouze na nezbytné minimum. Dále není přípustné na pláni provádět jakékoliv ukládání stavebního materiálu nebo pláň využívat k parkování techniky. V případě poškození nebo znečištění se musí provést okamžitá oprava zejména tehdy, když poškození narušuje odvodnění zemní pláně.

Parapláň musí být pro odvedení srážkové vody provedena v požadované rovnosti a příčném sklonu podle ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, kap. 9. Parapláň je navržena ve sklonu 3,00 % ve směru sklonu shodném se zemní plání.

7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Součástí projektové dokumentace je návrh místní úpravy dopravního značení, jehož součástí je svislé i vodorovné dopravní značení.

Návrh svislého a vodorovného dopravního značení je patrný ze situačního řešení. Vyhrazená parkovací stání budou označena SDZ IP12+E13 a patřičným VDZ. Úsek s rychlostí omezenou na 30 km/h bude opatřen SDZ IZ8a a IZ8b. Jednosměrný úsek bude opatřen SDZ IP4+E12a, B2+E12a, B24b+E13 a VDZ V20. Na požadavek UMČ bude provoz v křižovatce ul. Komárovská a U Vlečky upraven pomocí SDZ P2 a P4.

Svislé DZ bude umístěno mimo prostor korun stromů i s ohledem na jejich boučí růst.

Nové SDZ bude v reflexní úpravě osazeno na pozinkovaném sloupku o průměru 60 mm pomocí objímek s ukončením sloupku plastovým víčkem. Sloupek bude vsazen do hliníkové patky, která bude ukotvena kotevními šrouby v provedení dle zvyklostí požadovaných BKOM, a. s. Pro montáž patky v místě nezpevněného povrchu – zeleň, se předem připraví pevný základ. SDZ budou realizovány v základních rozměrech.

Stávající vodorovné dopravní značení (dále jen VDZ), které není znázorněno ve výkresu a překáží instalaci nového VDZ, musí být před realizací tohoto projektu odstraněno. Nové VDZ bude provedeno jako dvouvrstvé – barvou + formou stěrkovacího plastu. Na méně dopravně zatěžované plochy (šikmé rovnoběžné čáry dopravního stínu atd.) bude postačující provedení jednovrstvé – nástřik jednosložkovou barvou.

Před zahájením stavby musí stavebník v součinnosti s dodavatelem v závislosti na harmonogramu prací a použitých technologiích požádat příslušný odbor dopravy o stanovení přechodného dopravního značení k zajištění bezpečnosti silničního provozu po dobu provádění stavby (dopravní označení pracovního místa a objízdných tras). Po skončení stavby bude provizorní dopravní značení pracovního místa ihned odstraněno.

Dopravní značení bude provedeno na základě stanovení místní úpravy Odborem dopravy MmB po odsouhlasení Policie ČR KŘP JMK SPDÍ.

8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Stavba bude probíhat dle dohody s objednatelem, tak aby byly dodrženy všechny technologické postupy a dle možností klimatických podmínek. Nejdříve budou provedeny bourací práce na stávajících konstrukcích, osazeny obrubníky a položeny nové konstrukční vrstvy. Na závěr budou položeny nové krycí vrstvy z asfaltobetonu, případně dlažby. Případná úprava inženýrských sítí bude realizována v předstihu před finální opravou komunikačních ploch.

Předmětná stavba musí být koordinována se stavbami v předmětném území dle harmonogramu výkopových prací města Brna. Koordinaci zajistí zhotovitel stavby v rámci zpracovaného časového harmonogramu. Plánované stavby dle harmonogramu výkopových prací města Brna (viz. *Dokladová část*). Přístup ke stavbě je zajištěn po stávajících komunikacích, ty jsou volně přístupné.

Bourací práce

Bourací práce zahrnují zejména vybourání stávajících obrub a zpevněných ploch.

V případě nahrazení stávající zpevněné plochy novou zelení bude stávající konstrukce vybourána až na pláň tj. včetně všech konstrukčních vrstev.

Zemní práce

Všechny práce musí být prováděny tak, aby nedošlo ke zhoršení životního prostředí v předmětném prostoru. Veškeré zemní práce je třeba provádět dle normy ČSN 73 30 50 Zemní práce a dle platných vyhlášek o bezpečnosti práce. Dále je třeba respektovat požadavky správců sítí na provádění prací v blízkosti jejich zařízení.

Přebytečný vytěžený materiál, který nelze využít v místě stavby, bude předán k dalšímu využití (např. na povrchu terénu nebo recyklace).

Při prováděných pracích se bude dodavatel řídit požadavky stanovenými par. 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění a NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Výše uvedená nařízení stanoví limitní hladinu hluku pro venkovní prostředí v obytné zástavbě 50 dB. Tato hladina nesmí být během stavby v žádném okamžiku překročena, a to za použití mechanismů, které splňují výše uvedené podmínky. Práce nebudou prováděny v době od 20:00h do 7:00h.

Provádění výstavby

Staveniště se nachází na ulici Komárovská v městské části Brno – Jih.

Plochy pro zařízení staveniště, skládku materiálů a hlavní nápojné body vody a el. energie si zajistí zhotovitel. Zařízení staveniště musí být odstraněno ihned po dokončení stavby.

Přístup ke stavbě je zajištěn po stávajících komunikacích, ty jsou volně přístupné. Dopravní trasy na staveniště určí správce komunikace. V průběhu stavby smí být komunikace pojížděny vozidly, jejichž celková hmotnost nepřesahuje mez povolenou místním dopravním značením.

Stavební práce budou prováděny s úplnou uzavírkou komunikace. Bude zajištěn plynulý průjezd dopravní obsluhy, pohotovostním vozidlům, vozidlům stavby a průchod chodcům.

Všechny práce musí být prováděny tak, aby nedošlo ke zhoršení životního prostředí v předmětném prostoru. Při provádění stavebních prací je nutné dbát na bezpečnost chodců, musí být zajištěn jejich průchod a přístup do domů.

9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není

10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Návrh konstrukcí vychází z TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací – dodatek.

11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Jako podklad dokumentace sloužila vyhláška MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích a jejich následných změn, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, jejíž zásady jsou v dokumentaci respektovány. Stavba je řešena ve všech směrech tak, aby byl s ohledem na místní prostorové podmínky umožněn bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Pro realizaci úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí být použity pouze schválené materiály s příslušnými atesty – viz NV č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.

Pro osoby nevidomé a slabozraké je orientace usnadňována přirozenými vodicími liniemi (zdi, oplocení, zahradní obrubníky s nášlapem vyšším než 6 cm) a varovnými a signálními pásy. V průchozím prostoru podél vodicí linie se neumísťují žádné překážky. Z prostorových důvodů nelze dodržet minimální volný prostor kolem vodicí linie o šířce 1,50 m. Prostorově vhodný průchod pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se nachází na protějším chodníku.

Varovné a signální pásy musí být z reliéfní dlažby v barvě černá/antracit. Hmatový prvek signálního a varovného pásu bude lemován rovinným prvkem v šířce 0,40 m (2 řady betonové skladebné dlažby formátu 200x200 mm kladené na stříh) při dodržení na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu či varovnému pásu vizuálně kontrastní. Přesah signálního pásu a umělé vodicí linie musí být alespoň 0,80 m. Varovné pásy budou v souladu s vyhláškou i podél snížených obrubníků na vjezdech a tam, kde je nášlap menší, než 8 cm. Signální pásy budou v šířce 0,80 m, varovné pásy budou mít šířku 0,40 m. Obrubník komunikace není součástí varovného pásu!

Tam, kde je přirozená vodící linie přerušena v délce větší, než 8,00 m, musí být nahrazena umělou vodící linií šířky 40 cm s podélnými drážkami.

V celé délce chodníku příčný sklon nepřesáhne 2,0 %.

V Brně, červenec 2023

Ing. Ondřej Kocourek