



D.3.1 Technická zpráva

Obsah

| | | |
|-----------|--|----------|
| 1. | IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE | 3 |
| 1.1 | STAVEBNÍK (INVESTOR) | 3 |
| 1.2 | ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE (PROJEKTANT) | 3 |
| 1.3 | ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ | 3 |
| 2. | ÚVOD | 4 |
| 3. | PODKLADY | 4 |
| 4. | POPIS TECHNOLOGIE PROVÁDĚNÍ STAVEBNÍCH PRACÍ | 4 |
| 4.1 | MONTÁŽ STÁLÝCH SVISLÝCH DOPRAVNÍCH ZNAČEK STANDARDNÍCH | 5 |
| 4.2 | POPIS TECHNOLOGIE PROVÁDĚNÍ STAVEBNÍCH PRACÍ | 6 |
| 4.3 | POPIS PROVÁDĚNÝCH STAVEBNÍCH ÚPRAV | 6 |
| 5. | ZÁVĚR | 7 |

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Identifikační údaje o žadateli a zpracovateli dokumentace, označení stavby

1.1 Stavebník (investor)

Název: Univerzita Palackého v Olomouci
Sídlo: Křížkovského 511/8
779 00 Olomouc
IČO: 619 895 92
DIČ: CZ 619 895 92

1.2 Zpracovatel projektové dokumentace (projektant)

Název: MERIT GROUP a.s.
Sídlo: Březinova 7
779 00 Olomouc
IČO: 646 099 95
DIČ: CZ 699 000 785
Tel.: 739 684 235
e-mail: merit@merit.cz

1.3 Základní údaje o stavbě

Název stavby: **Vjezdový systém do areálu Sportovní haly UP**
Druh stavby: Instalace vjezdového systému na parkovací plochu před Sportovní halou UP včetně napojení na areálové rozvody, úprava rozvodů VO a vyznačení parkovacích míst
Místo stavby: Olomouc, k.ú. a parcelní čísla dotčených pozemků viz. tabulka v části 2. této zprávy
Stupeň dokumentace: dokumentace pro provádění stavby

2. ÚVOD

Předmětem této technické zprávy jsou stavební úpravy spojené s instalací vjezdového systému, vodorovné dopravní značení a svislé dopravní značení v areálu Sportovní haly UP v Olomouci.

Tato dokumentace je zpracována ve stupni pro provádění stavby ve smyslu § 134 odst. 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů. Dle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů, Společné zásady v úvodu Přílohy č. 13, se dokumentace pro provádění stavby zpracovává v podrobnostech umožňujících vypracovat soupis stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr. Jakékoli odsouhlasené změny během realizace díla je zhotovitel povinen zaznamenat v dokumentaci skutečného provedení.

3. PODKLADY

Požadavky investora

Poloha stávajících inženýrských sítí

Kapacita zpevněných ploch určených k parkování

Normy platné v době zpracování PD

4. Popis technologie provádění stavebních prací

Svislé dopravní značky retroreflexní typ GS-Zn standardní jsou kompletní certifikovanou sestavou podle ČSN EN 12899-1, sestávající ze základové betonové patky, kotevních šroubů, kotevní hliníkové patky, ocelového pozinkovaného sloupku, dopravní značky uchycené ke sloupku speciálními objímkami včetně potřebného spojovacího materiálu a plastové krytky sloupku.

Pevně zabudované svislé dopravní značky a pevně zabudovaná dopravní zařízení včetně základů, nosných konstrukcí a upevňovacích prvků jsou ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb. stanovený výrobek.

Před začátkem výroby značek a zařízení a jejich částí musí zhotovitel předložit následující doklady a dokumentaci v českém jazyce:

– na pevně osazené dopravní značky a dopravní zařízení ke každému typu výrobku certifikát výrobku vydaný notifikovanou osobou dle zákona č. 22/1997 Sb. a prohlášení o vlastnostech dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Všechny stálé svislé dopravní značky musí svým provedením a kvalitou materiálu odpovídat ČSN EN 12899-1, TP 65 a technickému předpisu výrobce.

4.1 Montáž stálých svislých dopravních značek standardních

Lisované dopravní značky typu GS-Zn se vyznačují svojí jednoduchostí a kvalitou provedení. Při správné instalaci a montáži je zaručena vysoká odolnost proti mechanickému poškození a povětrnostním vlivům.

Postup při montáži:

1. Proveďte se vyhloubení jámy v místě pro betonáž základových patek do hloubky a rozměrů určených schváleným TP výrobce (500x500x700 mm) Hloubení jam základových patek se provede ručním výkopem případně vyhloubením hydraulickým vrtákem a následným dočištěním do požadovaného tvaru a rozměru.
2. Jáma pro základovou patku se přímo do výkopu vyplní betonovou směsí z betonu tř. C 20/25, do které se umístí kotevní šrouby a betonová směs se následně zhutní. Po zatvrdnutí betonové směsi se ke kotevním šroubům pomocí podložek a matic M14 připevní AL kotevní patka, vyváží v horizontální i vertikální rovině a nechá se zatvrdnout po dobu nezbytnou pro zrání a vytvrzení betonové směsi.
3. Po zatvrdnutí betonové směsi se do kotevní patky osadí nosný sloupek, který se k patce připevní pomocí dvou šroubů M10x16 v bočních otvorech kotevní patky, čímž je zabráněno potočení nebo vychýlení sloupku.
4. Na upevněný sloupek se osadí vlastní dopravní značka – štít DZ s upevňovacími „C“ profily opatřené na líci činnou plochou z retroreflexní folie. Nejprve je však třeba odstranit obal ze smršťovací folie. Obal bude odstraněn těsně před montáží DZ, aby nedošlo při přepravě a manipulaci k poškození činné plochy DZ.
5. Štít dopravní značky se k nosnému sloupku upevní pomocí jedné či více objímek (podle typu a rozměru dopravní značky), matic M10 a šroubů M10x30, které se vsunou do upevňovacích „C“ profilů a přitáhnou maticemi M10 k objímce nasazené přes nosný sloupek
6. Na vrchol nosného sloupku se nasadí krycí plastové víčko průměru 60 mm
7. Umístění více dopravních značek na jednu nosnou konstrukci, kterou tvoří jedna patka a jeden sloupek je možné pouze pro počet DZ, jejichž součet ploch nepřesáhne 1 m². Dopravní značky, jejichž součet ploch přesáhne 1 m² se umísťují na 2 nosné sloupky.

Pro montážní práce spojené s instalací dopravních značek na pozemních komunikacích platí „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích – TP 65“ II. vydání schválené Ministerstvem dopravy ČR. Kontrola dodržení všech zásad pro umístění dopravních značek na pozemní komunikaci se provádí před předáním souboru umístěných značek na komunikaci investorovi a za správné osazení dopravních značek odpovídá pracovník pověřený společností GS PLUS řízením montážních prací.

4.2 Popis technologie provádění stavebních prací

Vodorovné dopravní značení bude pokládáno značkovacími stroji, pokládka bude v rozsahu a souladu s projektovou dokumentací. VDZ bude zhotoveno certifikovanou barvou.

Pracovní postup

- teplota podkladu musí být v rozmezí 5 – 40 °C, optimální +20°C
- relativní vlhkost vzduchu je max. 70%
- podklad musí být suchý a čistý

Pro všechny materiály následně platí:

Prováděné VDZ musí být vhodným způsobem zabezpečeno proti pojíždění, a to po dobu 30 minut, kdy provoz nové značení nepoškodí.

Samotné provedení vodorovného dopravního značení musí být v souladu s ČSN EN 1436, TP 70, TP 133, VL 6.2, TKP Kap. 14

4.3 Popis prováděných stavebních úprav

Součástí vybudování vjezdového je i provedení nejnutnějších stavebních úprav spočívajících v:

-úpravě nároží vjezdu a výjezdu z parkoviště z důvodu zvýšení bezpečnosti při odbočení na parkoviště a následné vrácení zpět na komunikaci U Sportovní haly, nově do asfaltované plochy budou provedeny včetně podkladních vrstev dle čsn, rušené asfaltované plochy budou odstraněny do hloubky min 0,5m a vyplněny černozezemí a následně osety travním osivem

-instalaci svislého dopravního značení u vjezdu i výjezdu z parkoviště

-zaslepení komunikace z parkoviště směrem ke kolejím E. Rošického zeleným pásem 1m širokým osazeným dvěma smrky, rušená asfaltovaná plocha bude odstraněna do hloubky min 0,5m a vyplněna černozezemí a následně oseta travním osivem, ponechaná spojovací komunikace bude nově zakončena obrubníky

-zarovnání nerovnosti v severní části parkoviště spočívající v odstranění cca 6m obrubníku s lemování žulovými kostkami, vybráním do hloubky 0,5m, zasypáním a zhutněním makadamem s finální 10cm vrstvou asfaltu

-bude provedeno nové vodorovné značení parkovacích míst:

- 99x veřejnost
- 14x zaměstnanci UP
- 2x invalidé

-bude vyznačeno vodorovné značení směru průjezdu a vyhrazených prostor

5. ZÁVĚR

Na staveništi se vyskytují inženýrské sítě. Před započítím veškerých výkopových prací je nutné zajištění a koordinace s mapovými podklady veškerých inženýrských sítí!

Nedílnou součástí projektové dokumentace jsou finální vyjádření správců dotčených sítí, bez kterých není možné zahájit jakékoli práce v ochranném pásmu sítí.

Před zahájením výkopových prací je nutné seznámit se se všemi body vyjádření a vzít na vědomí veškeré připomínky a upozornění uvedená ve vyjádření správců inženýrských sítí. Tyto připomínky a upozornění bezpodmínečně dodržet! V případě jakýchkoli nejasností ihned kontaktovat správce sítě, nebo projektanta a to ještě před zahájením prací.

Před zahájením veškerých zemních prací je nutné zajistit vytýčení všech inženýrských sítí (stávajících i nově navržených) jejich správcí přímo na staveništi a dozor správců sítí při provádění výkopových a ostatních prací! V místech výskytu stávajících zemních rozvodů je nutné veškeré výkopové práce provádět výhradně ručně a se zvýšenou opatrností!

Při jakémkoliv poškození nebo i náznaku poškození, je nutné ihned kontaktovat správce sítě k prohlídce místa a zajištění odborné opravy.

Prostorové uspořádání řešených kabelů ve výkopu musí být řešeno tak, aby vyhovovalo veškerým požadavkům všech předmětných ČN a všem bodům všeobecných podmínek pro provádění prací v blízkosti inženýrských sítí uvedených ve vyjádření o existenci podzemních inženýrských sítí od všech provozovatelů zúčastněných vedení.

Projektová dokumentace stanoví technické a uživatelské standardy staveb. Konkrétní materiály a výrobky uvedené v projektové dokumentaci určují specifikaci (viz. technické listy výrobků), jež musí splňovat případné alternativy. Záměny materiálů a výrobků jsou akceptovatelné za předpokladu, že budou tyto vlastnosti dodrženy bez vyvolání zásadních změn v projektovém řešení (bod 6 §48 zákona 40/2004sb.). Veškeré změny je nutno konzultovat s projektantem a autorem architektonického návrhu.

V Olomouci dne 30.12.2019

Michal Svoboda
projektant
MERIT GROUP a.s.