

a) Identifikační údaje objektu:

název stavby: **PŘESTUPNÍ TERMINÁL CITADELA**

Údaje o stavebníkovi: **Město LITVÍNŮV**

Náměstí Míru 11

436 01 Litvínov

IČ: 00266027

Údaje o zpracovateli dokumentace:

jméno, příjmení, obchodní firma, identifikační číslo osob, místo podnikání (fyzická osoba podnikající) nebo obchodní firma nebo název, identifikační číslo osob, adresa sídla (právnícká osoba),

MESSOR s.r.o., Jana Švermy 11, 432 01 Kadaň, IČ : 28738217

Zodpovědný projektant: Ing. Marek RAPANT

-autorizovaný technik pro obor dopravní stavby nekolejová doprava u ČKAIT,
číslo autorizace: 03 01 522

Projektant: Vladimír ČECHURA

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení:

Projektová dokumentace řeší stavební úpravy dvou autobusových zastávek Citadela. Dále úpravu chodníků, vybudování nových parkovacích míst a úpravu křižovatky Podkrušnohorská & K Loučkám.

Projektová dokumentace řeší kompletní obměnu povrchů chodníků. Nově vzniknou parkovací zálivy pro podélné stání. Chodníkové plochy jsou doplněny o dva přechody, místo pro přecházení a bezbariérové prvky (vodící linie, příčné spády apod.)

V rámci akce bude přesunuto veřejné osvětlení. Bude nutné taktéž posunutí stožáru tramvajového vedení.

V rámci sadových úprav dojde k výsadbě nových stromů v počtu 5 stromů.

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.,

Nebylo provedeno

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby:

Netýká se.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů:

Konstrukce asfaltových vozovek:

Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení V a návrhový stupeň porušení vozovky D1.

Vozovka je navržena s netuhým živичným krytem v následující skladbě: **D1-N-2-V-PIII**

- ACO 11 – asfaltový beton střednězrný tl. 40 mm
- ACP16+ - asfaltový beton pro podkladní vrstvy střednězrný 80 mm
- ŠD(B)-štěrkodrt' frakce 0/32 mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=100$ MPa, tl. 15 cm
- ŠD(B)-štěrkodrt' frakce 0/63 mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=70$ MPa, tl. 20 cm
- hutněná a upravená zemní pláň, deformační modul $E_{def}=45$ MPa

Celková tloušťka skladby komunikace je 47 cm.

Konstrukce sjezdů přes chodník:

Konstrukce sjezdů je navržena pro třídu dopravního zatížení VI a návrhový stupeň porušení vozovky D2. Sjezdy jsou navrženy s netuhým dlážděným krytem v následující skladbě: **D2-D-1-VI-II**

- Betonová dlažba – 80 mm – ČSN 736131-1
- L – 40 mm – kladecí vrstva - štěrkodrt' fr. 0-4
- ŠD(B)-štěrkodrt' frakce 0/32 mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=80$ MPa, tl. 25 cm
- hutněná a upravená zemní pláň, deformační modul $E_{def}=30$ MPa

Celková tloušťka skladby komunikace je 37 cm.

Konstrukce chodníků:

Konstrukce chodníků je navržena s návrhový stupeň porušení vozovky D2. Chodník je navržen s netuhým dlážděným krytem v následující skladbě: **D2-D-1-CH-PIII**

- Betonová dlažba – 60 mm
- L – 40 mm – kladecí vrstva - štěrkodrt' fr. 0-4
- ŠD(B)-štěrkodrt' frakce 0/32 mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=50$ MPa, tl. 15 cm
- hutněná a upravená zemní pláň, deformační modul $E_{def}=30$ MPa

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

Stávající komunikace je navržena s oboustranným střešovitým příčným spádem do 2%. Parkovací zálivy jsou navrženy se spádem do komunikace 2% směrem ke komunikaci. Autobusové zálivy jsou navrženy se spádem 2% směrem do komunikace. Odvodnění bude realizováno stejně jako ve stávajícím stavu, tj. do uličních vpustí. (viz výkres D.1.3.4.a).

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

Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značení bude provedeno dopravními značkami z pozinkovaného plechu s lisovanou s reflexní folií se životností min. 7 let. Značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných sloupcích o průměru 60 mm zaslepených víčkem. Sloupky budou osazeny do kotvicích patek zabetonovaných v základu 0,4x0,4x0,7m. Připevnění značek na sloupky pomocí objímek.

Provedení dopravního značení musí odpovídat TP 133 a TP 65.

Osazení značek musí splňovat zejména tyto podmínky:

Výškové umístění dopravního značení – spodní okraj nejnižší umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) jen nejméně 2,20 m nad úrovní vozovky. V místě, kde je nutno značku umístit do průchozího prostoru pro chodce, je spodní okraj nejnižší umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) ve výšce nejméně 2,20 m pro nově umístěné značky a pro stávající značky 2,00 m nad úrovní vozovky nebo chodníku.

Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky, dopravního zařízení včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice, případně od vozovky (u pozemní komunikace bez zpevněné části krajnice), je 0,50 m, největší vzdálenost je 2,00 m. Ve výjimečných případech je možno v obci (na pozemní komunikaci bez krajnice), nejmenší vzdálenost snížit na 0,30m.

Vodorovné dopravní značení:

Je navrženo vodorovné značení pro parkovací stání.

Vodorovné značení bude provedeno nástřikem plastem nehluchým. Tloušťka nástřiku a technologie provádění dle podkladů výrobce barvy.

Osazení dopravního značení musí provádět autorizovaná firma a musí být dodrženy zásady uvedené v TP 62 a TP 133.

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

- i) *vazba na případné technologické vybavení: Netýká se*
- j) *přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů:*

viz bod e)

- k) *řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace:*

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

- výškové rozdíly pochozích ploch nemají výškový rozdíl vyšší než 20 mm
- chodníky mají podélný sklon menší než 1:12 a příčný sklon 1:50
- chodníky nemají úseky se sklonem větším než 1:20 délku větší než 200 m, odpočívadla nejsou zřizována
- povrchy pochozích ploch jsou rovné, pevné a upraveny proti skluzu, součinitel smykového tření musí být vyšší než 0,5

Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace

- šířka chodníků je min. 1 500 mm
- místně zúžený prostor je min. 900 mm
- snížený obrubník nižší než 80 mm nad komunikací je opatřen barevně odlišeným varovným pásem šířky 400 mm s povrchem pro nevidomé
- přirozenou vodící linii tvoří (stěna okolních domů, podezdívka plotu, obrubní trávníku výšky 60 mm, zábradelní zarážka pro slepeckou hůl, jiné kompaktní prvky šířky min. 400 mm a výšky min. 300 mm)
- přirozená vodící linie je delší v jednotlivých částech než 1 500 mm a není – je přerušena na vzdálenost větší než 8 000 mm
- umělá vodící linie je tvořena dlažbou s povrchovou úpravou pro nevidomé a to pruhem šířky 400 mm, v místech křížení a odbočení je přerušena hladkou dlažbou. V oboustranné vzdálenosti 800 mm od osy umělé vodící linie nejsou umístěny žádné překážky.
- signální pás vyznačuje místo odbočení z vodící linie k přechodu pro chodce, kde současně určuje směr přecházení, (dále k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy, přístup ke schodům podchodu nebo nadchodu a určuje okraj obytné a pěší zóny). Signální pás má šířku 800 mm a délka jeho směrového vedení je min. 1 500 mm. Signální pás začíná u vodící linie. Povrch signálního pásu je navržen z dlažby s povrchovou úpravou pro nevidomé a je barevně odlišen od okolní hladké dlažby.
- vodící pás přechodu není navržen vzhledem k délce přechodu menší než 8 000 mm
- varovný pás šířky 400 mm je navržen v místech přechodů pro chodce s přesahem min. 800 mm na každou stranu signálního pásu a je proveden z barevně odlišené dlažby s povrchovou úpravou pro nevidomé.

