


C. STAVEBNÍ ČÁST

1. Objekty pozemních komunikací

ZODP. PROJEKTANT		Ing. Lucie Dvořáková		PROJEKTOVALI		Ing. Lucie Dvořáková		 S4A, s.r.o., www.s4a.cz , info@s4a.cz	
KRAJ		Severočeský		MĚSTO		Litvínově			
TECHNICKÉ MÍSTO				OZNAČENÍ DOK.:					
NÁZEV		K1608 Stavební úpravy komunikací a VO v ul. Janáčkova a Skalní							
DATUM		10/2016		STUPEŇ		DSP a PS		MĚŘÍTKO	
ČÁST		C. STAVEBNÍ ČÁST							
INVESTOR		Město Litvínov		ČÍSLO ZAK. INV.:					

Obsah

1. Objekty pozemních komunikací.....	3
1.1. Technická zpráva.....	3
1.2. Výkresy.....	12
1.2.1. Situace pozemní komunikace.....	12
1.2.2. Podélný profil.....	13
1.2.3. Vzorové příčné řezy.....	13
1.2.4. Charakteristické příčné řezy.....	13
1.2.5. Schematické řešení křižovatek.....	13
1.2.6. Výkresy obslužných zařízení.....	13
1.2.7. Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.....	13
1.2.8. Souřadnice hlavních bodů.....	13
1.2.9. Projektová dokumentace nového objektu pozemní komunikace nebo rozšíření stávajícího objektu pozemní komunikace, který má být umístěn na území památkové rezervace, památkové zóny nebo ochranného pásma nemovité kulturní památky, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace nebo památkové zóny se doplní o pohledy nebo zákresy objektu pozemní komunikace do fotografií a vizualizací.....	14

PŘÍLOHY

Výkresy:

- C-1 – Dopravní situace
- C-2a – Podélný řez – trasa č. 1
- C-2b – Podélný řez – trasa č. 2
- C-3 – Vzorový řez
- C-4a – Příčné řezy – trasa č.1
- C-4b – Příčné řezy – trasa č.2
- C-5 – Schématické řešení křižovatky a zastávky BUS
- C-6 – Uliční vpusti
- C-7 – Situace úpravy dopravního značení
- C-8 – Situace bouracích prací

Obsah jednotlivých stavebních objektů bez ohledu na jejich zařazení v konkrétní objektové skladbě

1. Objekty pozemních komunikací

1.1. Technická zpráva

a) identifikační údaje objektu,

Stavba řeší rekonstrukci stávající komunikace, autobusové zastávky a přilehlých sjezdů v ul. Janáčkova, Skalní a P.K.H v k. u. Chudeřín u Litvínova.

Jedná se o pozemek č.p. 680/2, č.p. 888/1 jako ostatní komunikace a ostatní plocha, č.p. 870/1 a č.p. 661/2 jako silnice a ostatní plocha, č.p. 870/1 a č.p. 661/2 jako silnice a ostatní plocha. Pozemky do kterých bude zasahováno jsou ve vlastnictví města Litvínov. Plochy ve vlastnictví soukromých osob č.p. 200/1 – jako zahrada v majetku Kalendové Aleny, č.p.197 jako zastavěná plocha a nádvoří v majetku Mareše Jiří, Jiří a Miroslav, č.p. 199 jako zastavěná plocha a nádvoří v majetku Kalendové Aleny a p.č. 888/5 jako ostatní plocha v majetku Moscato David, Dominik a Giuseppe, p.č.1126 jako zastavěná plocha a nádvoří v majetku p. Bukovana Borise, p.č. 1181 jako zastavěná plocha a nádvoří v majetku manželů Rusových

Komunikace se používá jako přístupová komunikace k řadovým a jednotlivým rodinným domům. V rámci rekonstrukce je řešeno i odvodnění ploch.

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení,

Komunikace je již v havarijním stavu, a proto je zapotřebí její rekonstrukce. Trasa komunikace zůstane zachována.

Komunikace se používá jako přístupová komunikace k jednotlivým rodinným domům.

V rámci rekonstrukce je řešeno i odvodnění ploch.

Pro lepší orientaci je komunikace rozdělena na trasu 1 a trasu 2 a dále na autobusovou zastávku.

Ulice Janáčkova je označena jako trasa č. 1 a ulice Skalní jako trasa č. 2. V trase č. 1 se v pruhu šířky cca 2,5 m propadá komunikace což vede k častým opravám a k špatnému odvodnění komunikace. Zbytek komunikace jeví drobné poruchy. V trase č. 2 je mnoho překopů a poruch, které povedou ke kompletní rekonstrukci komunikace.

Na ul. PKH dojde k zúžení přechodu pro chodce pomocí vysazených ploch a tím k nutnosti prodloužení stávající zastávky.

V průběhu rekonstrukce komunikace je plánována výměna stávajícího VO, výstavba nového VO, kanalizace a vodovodu. Tato výměna není součástí této projektové dokumentace.

Navrhovaná komunikace bude využívána v souladu s dosavadním využitím jako místní komunikace zatížení V.

Skladba komunikace ul. Janáčkova, která byla nejvíce poškozena - asfaltový koberec tl. 5 cm byl položen na stávající zeminu. Pak zde byl překop, kde bylo asi 5 cm šterku a 5 cm asfaltu. Vedle překopu je stávající komunikace se šterkovým podložím. Hloubka šterkového podloží již nebyla zjišťována. Tato část asfaltové plochy však nevykazovala zjevné poruchy či propady (pouze drobné praskliny způsobené stářím asfaltu).

Skladba komunikace ul. Skalní je tvořena dle informací firmy SVS, která zde prováděla zemní

práce taková: AB nestejně tloušťky uložená na vrstvě zahliněné šterkodrtě, pod šterkodrtí už byla zemní pláň.

Po realizaci stavby (reko kanalizace a vodovodu) bude skladba taková: 40 mm recyklát, 70 mm podkladní AB, 2x150 mm šterkodrt' – tato skladba bude vzhledem k malé šíři komunikace ve většině plochy.

Komunikace respektuje stávající trasu, niveletu a šířku.

Trasa 1 – Je označena komunikace ul. Janáčkova. Hlavní dopravní prostor je šířky 9 m a 6m . Šířka jízdního pruhu je 2,75 m. Komunikace je dlouhá 203,13 m. Nejsou zde chodníky, a proto je zde smíšený provoz. Vozovka je dvoupruhová obousměrná. Svým charakterem a užitím se jedná o místní komunikaci obslužnou s připojením na místní obslužnou komunikaci křižovatkou tvaru T. Na začátku úseku se napojuje na ulici Skalní a na konci úseku končí křižovatkou s ulicí Martinů. Projektovanou komunikaci lze ve smyslu platné ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“ považovat za místní komunikaci funkční skupiny C a zatížení V. Komunikace je hlavně určena pro lidi, kteří zde bydlí.

Trasa 2 – Je označena ulice Skalní. Hlavní dopravní prostor je 9 m. Šířka jízdního pruhu u obousměrné komunikace s chodníkem je 2,5 m. Šířka komunikace jednopruhé komunikace je pak 4,5 m a 3,5 m. Chodník je šířky 1,5 m. Provoz vozidel je velice nízký. Vozovka je dvoupruhová obousměrná a přechází od křižovatky s ulicí Janáčkovana na jednopruhou obousměrnou a od staničení 0,00040 km na jednopruhou jednosměrnou. Vozovka je v současnosti jednopruhá, obousměrná. Svým charakterem a užitím se jedná o místní komunikaci obslužnou s připojením na místní sběrnou komunikaci průsečnou křižovatkou. Projektovanou komunikaci lze ve smyslu platné ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“ považovat za místní komunikaci funkční skupiny C a zatížení V. Komunikace je hlavně určena pro lidi, kteří zde bydlí.

Autobusová zastávka – z důvodu zvýšení bezpečnosti, byl stávající přechod zkrácen na 7 m pomocí vysazených ploch. Tím došlo k posunu a prodloužení stávající autobusové zastávky, která byla přímo vedle přechodu pro chodce. Šířka nástupiště bude zachována. Šířka autobusového zálivu je 3,5 m a délka nástupní plochy je 13 m. Odsazení zastávky je 10 m .

Trasa č. 1

Obousměrná dvoupruhová – MO2 9/6/30

Jednosměrná jednopruhá – MO1 6,5/3/30

Trasa č. 2

Obousměrná dvoupruhová – MO2 9/6,5/30

Jednosměrná jednopruhá – MO1 6/4,5/30

Při návrhu konstrukce vozovky se vycházelo z předpokládané intenzity dopravního zatížení odpovídající TDZ V .

Z hlediska předpokládaného způsobu využití komunikace je vozovka navržena pro doporučenou návrhovou úroveň porušení D 1.

Vozovka byla navržena jako netuhá s nestmelenými podkladními vrstvami. Navržena byla dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací D1-N-2 a PIII a dle jeho dodatku č.1 v této skladbě :

Vozovka

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík asfalt. emulzí	PS:EK ⁴⁾		ČSN 73 6129
Obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík asfalt. emulzí	PI:EK ⁵⁾		ČSN 73 6129
Štěrkoдр' 0-63	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285
Štěrkoдр' 0-63	ŠDB	150 mm	ČSN EN 13285

Celkem

410 mm

Edef 2 = min 45 MPa

V ulici Skalní, kde po výměně vodovodu a kanalizace bude z povrchu sejmuta vrstva asfaltového recyklátu, bude položena krytová vrstva ACO 11 v tl. 40 mm v celé ploše komunikace.

Při návrhu konstrukce chodníku a nástupiště se vycházelo z předpokládané intenzity zatížení odpovídající TDZ CH . Bez pojíždění.

Z hlediska předpokládaného způsobu využití komunikace je chodník a nástupiště navržen pro doporučenou návrhovou úroveň porušení D 2.

Chodník byl navržen jako netuhý s nestmelenými podkladními vrstvami. Navržena byla dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací D2-D-1 a PIII a dle jeho dodatku č.1 v této skladbě :

Chodník, nástupiště

Dlažba	DL	60 mm (80)	ČSN 736131
Lože	L	30 mm (40)	ČSN EN 13285
Štěrkoдр' 0-63	ŠDB	150 mm (250)	ČSN EN 13285

Celkem

240 mm (370)

Edef 2 = min 30 MPa

() hodnoty v závorce jsou u vjezdů.

– Oprava ploch

cementový beton CB III 150 mm

ŠD B 150 mm

Beton CB III může být nahrazen CB II nebo betonem C 25/30 XF4 podle ČSN EN 206-1.

4)) Spojovací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 0,5 kg/m²

5)) Infiltrační postřík kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 1,0 kg/m²

Při návrhu konstrukce autobusového zálivu se vycházelo z předpokládané intenzity dopravního zatížení odpovídající TDZ III.

Z hlediska předpokládaného způsobu využití komunikace je vozovka navržena pro doporučenou návrhovou úroveň porušení D 1.

Vozovka byla navržena jako netuhá s nestmelenými podkladními vrstvami. Navržena byla dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací D1-N-2 a PIII a dle jeho dodatku č.1 v této skladbě :

Záliv autobusový

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11S	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík asfalt. emulzí	PS:EK ⁴⁾		ČSN 73 6129
Asfaltový beton ložní	ACL 16S	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík asfalt. emulzí	PS:EK ⁴⁾		ČSN 73 6129
Asfaltový beton podkladní	ACP 22S	90 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík asfalt. emulzí	PI:EK ⁵⁾		ČSN 73 6129
Štěrkodrt' 0-63	ŠDA	200 mm	ČSN EN 13285
Štěrkodrt' 0-63	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285

Celkem

540 mm

Edef 2 = min 45 MPa

Obruba

Navržena byla obruba nájezdová 1000/500,150,(150) a přechodová. Výšky uložení obrub je 2 cm nad povrch vozovky. Tato obruba bude pouze u stávajícího chodníku. Dále obruba silniční 1000/500, 250, 150 a 1000/500/250/100 a obruba chodníková 500/250/80. Obruba bude uložena do betonového lože s opěrkou C20/25nXF3. Požadavek na obrubu je vibrolisovaný beton XF4.

Dlažba

Vibrolisovaná zámková dlažba tvar I, beton XF4. Barva šedá. Použití červené barvy u slepecké (reliéfní) dlažby.

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

Skladba komunikace ul. Janáčkova, která byla nejvíce poškozena - asfaltový koberec tl. 5 cm byl položen na stávající zeminu. Pak zde byl překop, kde bylo asi 5 cm štěrku a 5 cm asfaltu. Vedle překopu je stávající komunikace se štěrkovým podložím. Hloubka štěrkového podloží již nebyla zjišťována. Tato část asfaltové plochy však nevykazovala zjevné poruchy či propady (pouze drobné praskliny způsobené stářím asfaltu).

Skladba komunikace ul. Skalní je tvořena dle informací firmy SVS, která zde prováděla zemní

4) Spojovací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 0,5 kg/m²

4) Spojovací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 0,5 kg/m²

5) Infiltrační postřík kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 1,0 kg/m²

práce taková: AB nestejně tloušťky uložená na vrstvě zahliněné šterkodrtě, pod šterkodrtí už byla zemní pláň.

Po realizaci stavby (reko kanalizace a vodovodu) bude skladba taková: 40 mm recyklát, 70 mm podkladní AB, 2x150 mm šterkodrt' – tato skladba bude vzhledem k malé šíři komunikace ve většině plochy.

V pruhu ulice Janáčkova, který je nejvíce poškozen vyšla orientační zkouškou zjištěna únosnost na 25 MPa a má být 45 MPa. Ostatní části komunikace nevykazovaly zjevné poruchy, který by neodpovídali stáří komunikace. Z informací od místních občanů se jedná o plochu, která byla špatně zhutněna po pokládce inženýrských sítí, a proto její stav je špatný.

Dle geotechnického průzkumu v ul. Janáčkova by se dala zemní pláň po překopech přehutnit do hloubky 30 cm. Důvodem nízké únosnosti může být právě nedostatečně zhutněná zemní pláň. Zemina na zemní pláni by se dala zařadit jako zemina vhodná pro aktivní zónu. Mezi starou komunikací a novou komunikací by se dala pod asfalt roznášecí geomříž, aby zde pak nevznikla podélná prasklina z nerovnoměrného sedání.

V ulici Skalní byly provedeny výkopové práce na položení VO a vedení ČEZ. Nově je zde plánováno s rekonstrukcí vodovodu a kanalizace. Vzhledem k charakteru podloží je předpoklad, že i zde bude postačovat přehutnění zemní pláně.

V ulici Janáčkova dojde k rekonstrukci vodovodu.

Z geologické mapy bylo zjištěno, že podloží je tvořeno kamenitým až hlinitokamenitým podložím. Je zde možnost i výskytu větších balvanů.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby,

Rekonstruovaná komunikace bude využívána v souladu s dosavadním využitím a ve stejné trase tak, aby celkový dopad stavby na dotčené území byl díky tomu pozitivní. Navrhované řešení co nejvíce respektuje stávající stísněný stav území, aby zásah do okolí byl minimální vzhledem ke stávající zástavbě. Stávající stav je nevyhovující jak z hlediska technického, tak i provozního, což byl důvod proč se investor rozhodl požadovat opravu stávajícího stavu. Povrch komunikace je v havarijním stavu. Zásah do okolního terénu bude minimální. Dojde k pouze nezbytným úpravám terénu. Z obou stran komunikace jsou rodinné domy a k nim jsou vybudované sjezdy.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů,

Při návrhu konstrukce vozovky se vycházelo z předpokládané intenzity dopravního zatížení odpovídající TDZ V .

Z hlediska předpokládaného způsobu využití komunikace je vozovka navržena pro doporučenou návrhovou úroveň porušení D 1.

Vozovka byla navržena jako netuhá s nestmelenými podkladními vrstvami. Navržena byla dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací D1-N-2 a PIII a dle jeho dodatku č.1 v této skladbě :

Vozovka

Asfaltový beton střednězrný
Spojovací postřík asfalt. emulzí

ACO 11
PS:EK ⁴⁾

40 mm

ČSN EN 13108-1
ČSN 73 6129

4) Spojevací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 0,5 kg/m²

Obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asfalt. emulzí	PI:EK ⁵⁾		ČSN 73 6129
Štěrkoдрť 0-63	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285
Štěrkoдрť 0-63	ŠDB	150 mm	ČSN EN 13285

Celkem

410 mm

Edef 2 = min 45 MPa

V ulici Skalní, kde po výměně vodovodu a kanalizace bude z povrchu sejmuta vrstva asfaltového recyklátu, bude položena krytová vrstva ACO 11 v tl. 40 mm v celé ploše komunikace.

Při návrhu konstrukce chodníku a nástupiště se vycházelo z předpokládané intenzity zatížení odpovídající TDZ CH . Bez pojíždění.

Z hlediska předpokládaného způsobu využití komunikace je chodník a nástupiště navržen pro doporučenou návrhovou úroveň porušení D 2.

Chodník byl navržen jako netuhý s nestmelenými podkladními vrstvami. Navržena byla dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací D2-D-1 a PIII a dle jeho dodatku č.1 v této skladbě :

Chodník, nástupiště

Dlažba	DL	60 mm (80)	ČSN 736131
Lože	L	30 mm (40)	ČSN EN 13285
Štěrkoдрť 0-63	ŠDB	150 mm (250)	ČSN EN 13285

Celkem

240 mm (370)

Edef 2 = min 30 MPa**() hodnoty v závorce jsou u vjezdů. D2-D-1 PIII, VI***– Oprava ploch*

cementový beton CB III 150 mm

ŠD B 150 mm

Beton CB III může být nahrazen CB II nebo betonem C 25/30 XF4 podle ČSN EN 206-1.

Při návrhu konstrukce autobusového zálivu se vycházelo z předpokládané intenzity dopravního zatížení odpovídající TDZ III .

Z hlediska předpokládaného způsobu využití komunikace je vozovka navržena pro doporučenou návrhovou úroveň porušení D 1.

Vozovka byla navržena jako netuhá s nestmelenými podkladními vrstvami. Navržena byla dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací D1-N-2 a PIII a dle jeho dodatku č.1 v této skladbě :

5) Infiltrační postřik kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 1,0 kg/m²

Záliv autobusový

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11S	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfalt. emulzí	PS:EK ⁴⁾		ČSN 73 6129
Asfaltový beton ložní	ACL 16S	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfalt. emulzí	PS:EK ⁴⁾		ČSN 73 6129
Asfaltový beton podkladní	ACP 22S	90 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asfalt. emulzí	PI:EK ⁵⁾		ČSN 73 6129
Štěrkodrt' 0-63	ŠDA	200 mm	ČSN EN 13285
Štěrkodrt' 0-63	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285

Celkem

540 mm

Edef 2 = min 45 MPa
f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace,

Odvodnění povrchů vozovky, která bude celkově rekonstruována bude min 2 % a více příčným sklonem do stávajících uličních vpustí a do vsaku. V ulici Janáčkova se nachází i kanalizace dešťová a zde bude dodatečně vytvořena jedna uliční vpust, pro zlepšení odvodnění plochy. Plocha na odvodnění jedné uliční vpusti nepřekročí 400 m².

Protože stav jednotlivých uličních vpustí je neznámí, předpokládá se, že bude zapotřebí jejich výměna. Uliční vpusti, které budou napojeny na kanalizaci splaškovou, budou opatřeny sifonem vytvořeným z PVC kanalizačních trubek. Nová přípojka bude uložena v nezámrazné hloubce. PVC DN 150. Bude podsypána štěrkopískem a obsypána do výšky 30 cm nad potrubí. Zásyp bude proveden stávající zeminou. Dojde také k posunutí 3 uličních vpustí na vhodnější místo.

Chodník bude odvodněn na komunikaci min 0,5% spádem. Zemní plán 3% k vsakovacímu pruhu.

Pojížděná vrstva bude tvořena živčným krytem.

Drenáž bude tvořena štěrkodrtí frakce 16-32.

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

Dopravní řešení se mění. Místo obytné zóny zde bude zóna s omezením rychlosti na 30 km/h a upozornění na děti a to v celé oblasti. Jedná se o zrušení dopravního značení 3xIP26a a 3xIP26b „obytná zóna“ a osazení 3xIP25a a 3xIP25b „zóna s dopravním omezením“. Dále se osadí dopravní značení 1xIP6 „přechod pro chodce“, jedno stávající IP6 se přemístí na sloup VO. Ostatní značení bude stávající. V rámci rekonstrukce ještě dojde k posunutí stávajícího dopravního značení IJ4c „zastávka autobusu“. Aby na komunikaci v ul. Skalní neparkovala vozidla a byl zachován průjezd HZS bude osazeno dopravní značení 2x B28 „zákaz zastavení“.

Dále dojde k odstranění stávajícího vodorovného dopravního značení a vytvoření nového vodorovného dopravního značení 2xV7, V4, V4(0,5/0,5/0,25), V2b (3/1,5/0,125) a V2b(1,5/1,5/0,25).

4) Spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 0,5 kg/m²

4) Spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 0,5 kg/m²

5) Infiltrační postřik kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 1,0 kg/m²

V rámci projektu výstavby vozovky je dopravní značení navrženo tak, aby odpovídalo požadavkům a doporučením platných předpisů, a to zejména

- a) Zákon č. 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- b) Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- c) Technické podmínky TP 65 "Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích"

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

Křížení s inženýrskými sítěmi musí být provedeno v souladu s příslušnými ČSN a navrženo v chráničkách.

Při provádění stavebních prací musí být dodržovány bezpečnostní předpisy a nebude zhoršováno životní prostředí okolí stavby. Maximální snahou bude neznečišťovat příjezdové trasy ke staveništi především po dobu provádění bouracích a výkopových prací. Kola nákladních vozidel budou čištěna od bláta v deštivém období, a za sucha budou plochy kropeny, aby neprášily. Stavba bude zajištěna přechodným dopravním značením.

V průběhu výstavby nebudou do řešené oblasti zajiždět žádná vozidla, která nebudou sloužit pro účely výstavby s výjimkou vozidle HZS, Policie ČR a Záchrané služby. Odvodnění stavebního pozemku je řešeno vsakem a do stávajících uličních vpustí.

Při výstavbě montážních prací musí být dodrženy technologické postupy v souladu s technologickými pravidly dodavatele stavby.

Stavba musí být zabezpečena, aby nebyly ohroženi chodci a motorová vozidla pohybující se v blízkosti výkopu. Výkop musí být zajištěn proti pádu osob. V hodinách s nízkou nebo žádným přirozeným světlem budou výkopy a lávky osvětleny.

UPOZORNĚNÍ !

- a) Zhotovitel stavby zajistí při předávání staveniště vytýčení, případně ověření, všech stávajících podzemních zařízení příslušnými správci. Vytyčení bude řádně zaznamenáno ve stavebním deníku.
- b) Zhotovitel stavby nesmí zahájit výkopové práce zemními stroji dříve, než bude provedeno vytýčení podzemních zařízení a inženýrských sítí a na základě schváleného povolení práce od majitelů a správců těchto zařízení a sítí. Ověření skutečného stavu a polohy podzemních zařízení a sítí se provede ručně kopanými sondami.
- c) Při realizaci vlastní stavby se musí dodržet podmínky vyhlášky ČUBP č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení na stavbách, ve znění zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č.591/2006.
- d) K výstavbě se použijí materiály odpovídající vyhlášce MZ ČR č. 76/1991 Sb., o požadavcích na omezování ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů, které nevykazují hmotnostní aktivitu radia 226, větší než 120 Bq/kg. V tomto smyslu je nutno vyžadovat garance od dodavatelů stavebních materiálů.

Vlastník stavby je povinen udržívat stavbu po celou dobu její existence (§154 odst. 1 písm. a SZ). Náklady udržovacích prací nese vlastník stavby (§139 odst. 1 SZ).

Dopravní značení přechodná osadí a vyznačí zhotovitel stavby na náklady investora.

Zjištění vlastníci sítí:

ČEZ Distribuce a.s.

ČEZ ICT a.s.

GasNet, s.r.o. - potrubí
Cetin – kabel i nepoužívané sítě
Město Litvínov – osvětlení
SČVK – vodovodní řád, kanalizace
UPC - kabely

i) vazba na případné technologické vybavení,

Projekt neřeší nejsou známa

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

Projektovaná místní komunikace včetně navazujících dopravních ploch je navržena tak, aby vyhovovala platným ČSN 01 3466, ČSN 01 8020, ČSN 73 6005, ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110, ČSN 73 3050, ČSN 73 6425, ČSN 75 6101, ČSN 75 6101, ČSN EN 1610, ČSN 73 6114, ČSN 73 0039 a ČSN 73 6133, ČSN 736131, ČSN EN 13108-1, a na ně navazujícím technickým předpisům MD ČR TP- TP 51, TP 153, TP 65, TP 70, TP 76 A,B, TP 83, TP 132, TP 133, TP 105, TP 170, TP 171, resp. VL 1 – Vozovky a krajnice, VL 2.2 – Odvodnění – jejich změn a dodatků.

Při návrhu konstrukce vozovky se vycházelo z předpokládané intenzity dopravního zatížení odpovídající TDZ V .

Z hlediska předpokládaného způsobu využití komunikace je vozovka navržena pro doporučenou návrhovou úroveň porušení D 1.

Vozovka byla navržena jako netuhá s nestmelenými podkladními vrstvami. Navržena byla dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací D1-N-2 a PIII a dle jeho dodatku č.1 v této skladbě :

Vozovka

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík asfalt. emulzí	PS:EK ⁴⁾		ČSN 73 6129
Obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík asfalt. emulzí	PI:EK ⁵⁾		ČSN 73 6129
Štěrkoдрт 0-63	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285
Štěrkoдрт 0-63	ŠDB	150 mm	ČSN EN 13285

Celkem

410 mm

Edef 2 = min 45 MPa

V ulici Skalní, kde po výměně vodovodu a kanalizace bude z povrchu sejmuta vrstva asfaltového recyklátu, bude položena krytová vrstva ACO 11 v tl. 40 mm v celé ploše komunikace.

Při návrhu konstrukce chodníku a nástupiště se vycházelo z předpokládané intenzity zatížení odpovídající TDZ CH . Bez pojíždění.

4) Spojuvací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 0,5 kg/m²

5) Infiltrační postřík kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 1,0 kg/m²

Z hlediska předpokládaného způsobu využití komunikace je chodník a nástupiště navržen pro doporučenou návrhovou úroveň porušení D 2.

Chodník byl navržen jako netuhý s nestmelenými podkladními vrstvami. Navržena byla dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací D2-D-1 a PIII a dle jeho dodatku č.1 v této skladbě :

Chodník, nástupiště

Dlažba	DL	60 mm (80)	ČSN 736131
Lože	L	30 mm (40)	ČSN EN 13285
Štěrkoдр' 0-63	ŠDB	150 mm (250)	ČSN EN 13285

Celkem 240 mm (370)

Edef 2 = min 30 MPa

() hodnoty v závorce jsou u vjezdů dle D2-D-1 PIII, VI

– *Oprava ploch*

cementový beton CB III 150 mm

ŠD B 150 mm

Beton CB III může být nahrazen CB II nebo betonem C 25/30 XF4 podle ČSN EN 206-1.

Při návrhu konstrukce autobusového zálivu se vycházelo z předpokládané intenzity dopravního zatížení odpovídající TDZ III.

Z hlediska předpokládaného způsobu využití komunikace je vozovka navržena pro doporučenou návrhovou úroveň porušení D 1.

Vozovka byla navržena jako netuhá s nestmelenými podkladními vrstvami. Navržena byla dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací D1-N-2 a PIII a dle jeho dodatku č.1 v této skladbě :

Záliv autobusový

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11S	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asphalt. emulzí	PS:EK ⁴⁾		ČSN 73 6129
Asfaltový beton ložní	ACL 16S	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asphalt. emulzí	PS:EK ⁴⁾		ČSN 73 6129
Asfaltový beton podkladní	ACP 22S	90 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asphalt. emulzí	PI:EK ⁵⁾		ČSN 73 6129
Štěrkoдр' 0-63	ŠDA	200 mm	ČSN EN 13285
Štěrkoдр' 0-63	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285

4) Spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 0,5 kg/m²

4) Spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 0,5 kg/m²

5) Infiltrační postřik kationaktivní asfaltovou emulzí v množství cca 1,0 kg/m²

Celkem

540 mm

Edef 2 = min 45 MPa

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

Užívání komunikace po dobu výstavby bude řešeno podle vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a podle ČSN 736110. Vodicí linie bude zachována přirozená. Dále bude dodržen min. průchozí prostor. Výkopy budou zabezpečeny lávkami se zářezkou pro slepeckou hůl a s vodicí linií. Přístup k rodinným domům musí být zachován po celou dobu výstavby.

1.2. Výkresy

1.2.1. Situace pozemní komunikace

Situace všech objektů je uvedena v koordinační situaci stavby v části B. Tam, kde není dostatečně zřejmé řešení objektu z této situace, přiloží se samostatná situace objektu (výřez situace stavby) ve větším měřítku. Situace musí obsahovat schématický zakresl úprav pro samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Uvedeno ve výkrese v části C-1

1.2.2. Podélný profil

Vypracuje se zpravidla v délkovém měřítku situace pozemní komunikace a výškovém měřítku s desetinásobným převýšením. Obvykle se volí měřítko 1:1000/100 nebo 1:2000/200. Pro jednoduchá technická řešení je možno použít měřítko 1:5000/500.

Uvedeno ve výkrese č. C-2

1.2.3. Vzorové příčné řezy

Vykreslí se charakteristické, případně odlišné úseky pozemní komunikace (zářez, výkop, násyp, různý počet jízdních pruhů, větve křižovatek) v měřítku 1:50 nebo 1:100 s ohledem na šířku silniční koruny a místní podmínky. Zakreslí se umístění a druhy zpevnění příkopů, rigolů, bezpečnostního zařízení, oplocení, zdí a dalších typických detailů.

Uvedeno ve výkrese č. C-3

1.2.4. Charakteristické příčné řezy

Tyto příčné řezy mají zobrazit začlenění tělesa pozemní komunikace do terénu v charakteristických místech. Vypracují se v měřítku 1:100 nebo 1:200.

Uvedeno ve výkrese č. C-4

1.2.5. Schématické řešení křižovatek

Složitější křižovatky, jejichž podrobnější zakresl do situace pozemní komunikace (viz C - 1.2.1.) by byl nepřehledný, se vykreslí na samostatných výkresech v měřítku situace pozemní komunikace nebo větším. V případě, že je potřebné ověřit sklonové poměry větví křižovatek (složitý tvar křižovatek nebo nepříznivé terénní podmínky), vypracují se zjednodušené podélné profily kritických větví.

Uvedeno ve výkrese č. C - 5

1.2.6. Výkresy obslužných zařízení

Zpracují se v případech, jestliže jsou součástí objektu pozemní komunikace, jedná se o zastávky linkové osobní dopravy, parkoviště a jiné dopravní plochy a odpočívky. Výkresy musí zobrazovat jednoznačně stavebně technické

řešení. Měřítko volí projektant s přihlédnutím k povaze zařízení. Výkresy musí obsahovat údaje o bezbariérovém užívání stavby (objektu), včetně detailů vyhrazených míst pro vozidla O1 a sklonů u přechodů.

Projekt neřeší

1.2.7. Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Výkresy navržených dopravních značek a uvedených zařízení se vypracují v měřítku situace pozemní komunikace nebo jiném měřítku jako samostatné výkresy. Pouze u jednoduchých řešení se dopravní značení a všechna další dopravní zařízení vyznačí přímo na situaci pozemní komunikace. Výkresy musí obsahovat údaje o bezbariérovém užívání stavby (objektu), včetně detailů hmatového a akustického vedení a frází orientačních majáčků.

Součástí výkresu č. C-1 a C-7.

1.2.8. Souřadnice hlavních bodů

V této příloze se uvedou souřadnice všech důležitých bodů, které určují polohu objektu. Pokud nejsou tyto body vyznačeny v koordinační situaci, přiloží se samostatný geodetický výkres s jejich zákresem. Tato příloha se vypracuje, pokud uvedené údaje nejsou součástí geodetického koordinačního výkresu v části B.

Nemění se trasa, šířka ani niveleta, proto nebyl vyhotoven. Základní údaje jsou uvedeny ve výkrese č. B-2.

1.2.9. Projektová dokumentace nového objektu pozemní komunikace nebo rozšíření stávajícího objektu pozemní komunikace, který má být umístěn na území památkové rezervace, památkové zóny nebo ochranného pásma nemovité kulturní památky, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace nebo památkové zóny se doplní o pohledy nebo zákresy objektu pozemní komunikace do fotografií a vizualizaci.

Nejsou součástí projektové dokumentace

V Litvínově 1.1.2017

Ing. Lucie Dvořáková