

Obsah:

C. Stavební část.....	2
1. Objekty pozemních komunikací	2
a) identifikační údaje objektu.....	2
b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení.....	2
c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.).....	3
d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby.....	3
e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů.....	4
f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace...4	
g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.....	4
h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu.....	5
i) vazba na případné technologické vybavení.....	5
j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů.....	5
k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	5
2. Mostní objekty a zdi.....	7
3. Vodohospodářské objekty - odvodnění pozemní komunikace.....	7
3. Vodohospodářské objekty.....	7
4. Objekty osvětlení pozemní komunikace.....	7
5. Objekty pozemních staveb	7
6. Objekty zařízení pro provozní informace a telematiku.....	8
7. Objekty drah.....	8
8. Objekty pozemních staveb.....	8
9. Ostatní stavební objekty.....	8



C. Stavební část

1. Objekty pozemních komunikací

1.1. Technická zpráva

a) identifikační údaje objektu

Výstavba chodníků v obci Hořesedly, I. etapa – chodníky v ulici Karlovarská stavební objekt 01

Projekt řeší novostavbu chodníků v ulici Karlovarská a rekonstrukci existujících vjezdů z centra obce do směru na Prahu. Současně s novými chodníky samostatný projekt řeší též změnu odvodnění Karlovarské silnice rekonstrukcí stávajícího odvodňovacího systému a novou dešťovou kanalizací.

Stavba je umístěna na pozemcích 1166/6 a 1166/7. Pozemky se nachází v k.ú. Hořesedly

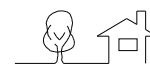
b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Zemní pláň

Požadavky na zemní pláň a její řádné odvodnění jsou specifikovány v TP 77. Konstrukční požadavky na zemní těleso stanovuje ČSN 73 3050 a ČSN 73 6133. Při kontrole hutnění zemní pláň se postupuje podle ČSN 72 1006. Modul přetvárnosti zemní pláň se kontroluje např. zatěžujícími zkouškami. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zemini $E_{def,2}$ je 45 MPa (pro jemnozrné zeminy), resp. 120 MPa (pro hrubozrné zeminy). V závislosti na druhu podloží zeminy a s přihlédnutím k místním podmínkám je vhodné upravit hladinu podzemní vody tak, aby vodní režim odpovídal podmínkám vyznačeným v tabulce. Není-li to z nějakého důvodu možné, je třeba nebezpečně namrzavé zeminy v případě kapilárního resp. pendulárního vodního režimu v podloží vhodným způsobem změnit nebo vyměnit. V ostatních případech se provede návrh podle TP 77.

Podloží

Konstrukce jsou navrženy pro podloží s hodnotou CBR 5%. Je-li hodnota CBR podloží větší než 10% je možné v souladu s technologickými normami snížit tloušťku ochranné vrstvy o 50 mm. Požadovaná minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def,2}$, předepsaná na ochranné vrstvě musí být zachována.



Je-li hodnota CBR podloží menší než 5%, je třeba vhodnou úpravou zemní pláně (výměnou, resp. zlepšením podložní zeminy ve smyslu připravované ČSN 73 6133) dosáhnout minimální požadované hodnoty CBR 5%.

Je-li zemina v podloží nenamrzavá nebo je-li její hodnota větší než 20%, je možné ochrannou vrstvu vypustit, jsou-li na zemní pláni dosaženy při zatěžovacích zkouškách minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def,2}$ požadované na ochranné vrstvě.

Pěší komunikace

Stávající výškové poměry zajišťují pěší komunikaci spád neklesající pod úroveň minimálního podélného spádu 0,03% a zároveň nepřesahuje maximum 5%. Nové chodníky mají příčný sklon 1,5%. Pro odvodnění pěší komunikace budou využity navržené uliční vpusti v motoristické komunikaci viz projekt vodohospodářských staveb.

Povrch dobalení komunikace bude živičný s obrusnou vrstvou ABS III. Chodníky budou provedeny z betonové zámkové dlažby tl.60 mm v přírodní barvě. Podkladní vrstvy chodníků tvoří ložní vrstva drobného kameniva tl.40 mm a hrubé kamenivo tl.150 mm. Podklad pojížděných vjezdů sestává z betonové zámkové dlažby tl.80 mm v přírodní barvě. Podkladní vrstvy tvoří ložní vrstva drobného kameniva tl.40 mm, cementové stabilizace tl.150 mm a hrubé kamenivo tl. 200 mm. Všechny podkladní vrstvy musí být řádně zhutněny. Hmatové prvky chodníků budou provedeny z kontrastní (červené) dlažby s výstupky dle NV č. 163/202 Sb. Obrubníky jsou betonové prefabrikované, kladené do betonového lože P300. Obrubníky budou zvýšené o 100 mm nad komunikaci. V místech vjezdů a přechodů budou obrubníky u chodníků sniženy do úrovně vozovky resp. +20 mm. Vodící linie je částečně tvořena stěnami budov, oplocení a v místech návaznosti chodníku na zelený pás bude chodník ukončen parkovým obrubníkem zvýšeným o 60 mm nad niveletu chodníku.

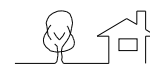
c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)

Pozemek byl geodeticky zaměřen s ověřením hranic pozemků a byla provedena prohlídka místa projektantem. Při návrhu zemních prací se musí přihlížet k výsledkům geotechnického průzkumu podle TP 76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace. Použití zemin pro zemní těleso a jeho návrh se řídí ČSN 72 1002, ČSN 73 3050, ČSN 73 6133 a TP 77.

Šířky chodníků byly navrženy v souladu s ČSN 73 6110. Výkonnost chodníků byla posouzena podle tab. 33 normy s ohledem na stávající poměry. Vzhledem k zanedbatelnému dopravnímu provozu nebyl pořizován dopravní průzkum lokality.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Do prostoru stavby zasahují ochranná pásma komunikací (15 m), ochranné pásmo přípojek vody, plynu a rozvodů elektro.



e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Stávající výškové poměry zajišťují pěší komunikaci spád neklesající pod úroveň minimálního podélného spádu 0,03% a zároveň nepřesahuje maximum 5%. Nové chodníky mají příčný sklon 1,5%. Pro odvodnění pěší komunikace budou využity navržené uliční vpusti v motoristické komunikaci viz projekt vodohospodářských staveb.

Povrch dobalení komunikace bude živičný s ohrubnou vrstvou ABS III. Chodníky budou provedeny z betonové zámkové dlažby tl.60 mm v přírodní barvě. Podkladní vrstvy chodníků tvoří ložní vrstva drobného kameniva tl.40 mm a hrubé kamenivo tl.150 mm. Podklad pojížděných vjezdů sestává z betonové zámkové dlažby tl.80 mm v přírodní barvě. Podkladní vrstvy tvoří ložní vrstva drobného kameniva tl.40 mm, cementové stabilizace tl.150 mm a hrubé kamenivo tl. 200 mm. Všechny podkladní vrstvy musí být řádně zhutněny. Hmatové prvky chodníků budou provedeny z kontrastní (červené) dlažby s výstupky dle NV č. 163/202 Sb. Obrubníky jsou betonové prefabrikované, kladené do betonového lože P300. Obrubníky budou zvýšené o 100 mm nad komunikaci. V místech vjezdů a přechodů budou obrubníky u chodníků sniženy do úrovně vozovky resp. +20 mm. Vodící linie je částečně tvořena stěnami budov, oplocení a v místech návaznosti chodníku na zelený pás bude chodník ukončen parkovým obrubníkem zvýšeným o 60 mm nad niveletu chodníku.

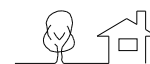
f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Současně s novými chodníky samostatný projekt řeší též změnu odvodnění Karlovarské silnice rekonstrukcí stávajícího odvodňovacího systému a novou dešťovou kanalizací.

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

V trase stavby je umístěn stávající přechod pro chodce. Stávající přechod je umístěn bez návaznosti na chodníky. Projekt stávající přechod respektuje a tam kde je to možné, navazuje chodníkem k tomuto přechodu. Provedení a dopravní značení přechodů zůstává nezměněno, pouze bude doplněn vodící pás přechodu. Projektová dokumentace neřeší stávající dopravní značení, které nesouvisí se stavbou.

Ve stavebním objektu 1 je umístěn nový přechod pro chodce v cca polovině trasy chodníku přes komunikaci ulice Karlovarská. Karlovarská ulice je mezinárodní silnicí I. třídy vedená v kategorii jako místní sběrná komunikace s minimální šíří 9 m. V místě přechodu je šířka komunikace 8,3 m a vzhledem k prostorovým možnostem a nákladům na stavbu bylo zvoleno řešení řízení přechodu světelnou signalizací. Komunikace bude vybavena z obou směrů světelnou signalizací S1, na chodnicích v ose signálního pásu budou umístěny sloupky s ovládním světelné signalizace a světelnou signalizací S9. Světelná signalizace bude doplněna akustickou signalizací. Světelná signalizace přechodu bude trvale vypnuta a bude se zapínat ovládacím tlačítkem na sloupku, které uvede signalizaci do chodu v otevřeném režimu pro vozidla (S1c) a v uzavřeném



pro chodce (S9a). Světelná signalizace potom obvyklým postupem uzavře cestu vozidlům a otevře cestu chodcům. Po časové prodlevě nastavené na čas bezpečného přejetí komunikace světelná signalizace obvyklým způsobem uzavře cestu chodcům a otevře cestu vozidlům. Po uplynutí další časové prodlevy se světelná signalizace opět vypne. Přejech pro chodce bude v místě přechodu označen z obou směrů svislým dopravním značením IP6 a před touto značkou bude jako předzvěst umístěno dopravní značení A10 a A11. Přejech pro chodce bude vyznačen vodorovným dopravním značením V7 s vodícím pásem. Před přechodem bude umístěna příčná čára V5 vymežující hranici zastavení vozidel.

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

Stavba nemá zvláštních podmínek a požadavků na postup výstavby a údržbu stavby. Investor musí zkoordinovat stavbu s provedením prověření a dobudování stávajících inženýrských sítí, aby nedocházelo k výkopovým pracím v novostavbě. Termín zahájení stavby bude přizpůsoben termínu dokončení prověření sítí.

Stavba bude prováděna po úsecích max. do sta metrů, na kterých bude provizorně svedena doprava na komunikaci do jednoho pruhu a střídání směrů bude zabezpečeno světelnou signalizací. Nebezpečná místa staveniště se podle potřeby zabezpečí nebo označí výstražnými nápisy a zajistí proti přístupu nepovolaných osob.

i) vazba na případné technologické vybavení

Stavba nemá technologické zařízení.

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

Pro mechanickou odolnost a stabilitu stavby je rozhodující kvalita podloží stavby.

Konstrukce jsou navrženy pro podloží s hodnotou CBR 5%. Je-li hodnota CBR podloží větší než 10% je možné v souladu s technologickými normami snížit tloušťku ochranné vrstvy o 50 mm. Požadovaná minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def,2}$, předepsaná na ochranné vrstvě musí být zachována.

Je-li hodnota CBR podloží menší než 5%, je třeba vhodnou úpravou zemní pláně (výměnou, resp. zlepšením podložní zeminy ve smyslu připravované ČSN 73 6133) dosáhnout minimální požadované hodnoty CBR 5%.

Je-li zemina v podloží nenamrzavá nebo je-li její hodnota větší než 20%, je možné ochrannou vrstvu vypustit, jsou-li na zemní pláni dosaženy při zatěžovacích zkouškách minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def,2}$ požadované na ochranné vrstvě.

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

Přístup na stavbu bude z ulice Karlovarská. Staveniště je vybaveno přísunovými cestami materiálu tak, aby se stavba mohla řádně provádět. Nesmí přitom docházet k ohrožování a



nadměrnému nebo zbytečnému obtěžování okolí a ke znečišťování komunikací. Stavba bude prováděna po úsecích max. do sta metrů, na kterých bude provizorně svedena doprava na komunikaci do jednoho pruhu a střídání směrů bude zabezpečeno světelnou signalizací. Nebezpečná místa staveniště se podle potřeby zabezpečí nebo označí výstražnými nápisy a zajistí proti přístupu nepovolaných osob. V místech kde není zřízen protilehlý chodník bude zřízen v rámci zabraného jízdního pruhu též oddělený pruh pro pěší o šířce 1,5 m.

Ze směru dokončeného chodníku bude do prostoru pěšího pruhu stavby instalována přenosná ocelová rampa se sklonem 12% a bude osazena vodící linie, navádějící do pěšího pruhu formou dřevěného trámu. S každým posunem dopravního opatření budou posunuty i tyto úpravy.

1.2. Výkresy

1.2.1. Situace pozemní komunikace

Z koordinační situace není dostatečně zřejmé řešení objektu je přiložena se samostatná situace objektu (výřez situace stavby) ve větším měřítku. Situace obsahuje schématický zákres úprav pro samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Podrobnosti viz příloha.

1.2.2. Podélný profil

je vypracován v délkovém měřítku situace pozemní komunikace a výškovém měřítku s desetinásobným převýšením měřítko výkresu bylo zvoleno 1:500/50. Podrobnosti viz příloha.

1.2.3. Vzorové příčné řezy

Jsou vykresleny se charakteristické a odlišné úseky pozemní komunikace v měřítku 1:50. Je zakresleno umístění a druhy zpevnění příkopů, rigolů, oplocení, zdí a dalších typických detailů. Podrobnosti viz příloha.

1.2.4. Charakteristické příčné řezy

Tyto příčné řezy zobrazují začlenění tělesa pozemní komunikace do terénu v charakteristických místech. Jsou vypracovány se v měřítku 1:100. Podrobnosti viz příloha.

1.2.5. Schématické řešení křižovatek

Projektová dokumentace neřeší křižovatky stávajících pozemních komunikací.

1.2.6. Výkresy obslužných zařízení

Projektová dokumentace neřeší obslužná zařízení.



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

Výkres navržených dopravních značek a uvedených zařízení je vypracován v měřítku situace pozemní komunikace jako samostatný výkres. Výkres obsahuje údaje o bezbariérovém užívání stavby (objektu), včetně detailů hmatového a akustického vedení. Podrobnosti viz příloha.

1.2.8. Souřadnice hlavních bodů

Viz příloha B3

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.

Stavba není umístěna na území památkové rezervace, památkové zóny nebo ochranného pásma nemovité kulturní památky, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace nebo památkové zóny.

2. Mostní objekty a zdi

Stavba neobsahuje mostní objekty.

3. Vodohospodářské objekty - odvodnění pozemní komunikace

Současně s novými chodníky samostatný projekt řeší též změnu odvodnění Karlovarské silnice rekonstrukcí stávajícího odvodňovacího systému a novou dešťovou kanalizací.

3. Vodohospodářské objekty

Současně s novými chodníky samostatný projekt řeší též změnu odvodnění Karlovarské silnice rekonstrukcí stávajícího odvodňovacího systému a novou dešťovou kanalizací.

4. Objekty osvětlení pozemní komunikace

Lokalita má vybudované stávající veřejné osvětlení.



5. Objekty pozemních staveb

Stavba neobsahuje objekty pozemních staveb.

6. Objekty zařízení pro provozní informace a telematiku

Stavba neobsahuje zařízení pro provozní informace.

7. Objekty drah

Stavba neobsahuje objekty drah.

8. Objekty pozemních staveb

Stavba neobsahuje objekty pozemních staveb.

9. Ostatní stavební objekty

Stavba neobsahuje ostatní stavební objekty.