

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
Údaje o stavbě	3
Údaje o stavebníkovi	4
Údaje o zpracovateli dokumentace	4
2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS	5
Kategorie komunikace	5
Parametry komunikací	6
Rozhledové poměry	8
3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ UŽITÍ V DOKUMENTACI.....	8
4. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	8
5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	9
Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	9
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	9
Dlažba	10
Lože pod dlažbu	10
Vrstva ze směsi stmelené cementem	11
Štěrkodrt'	11
ZLEPŠENÍ ZEMNÍ PLÁNĚ	12
6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ A OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	12
Ochrana inženýrských sítí	13
7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	13
Svislé dopravní značení	13
8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY	15
9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	16
10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	16
11. PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	17

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Zainvestování území pro RD v lokalitě Babka Litomyšl
Stavební objekt:	SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy
Kraj:	Pardubický
Okres:	Svitavy
Obec:	Litomyšl [578347]
Katastrální území:	Lány u Litomyšle [685682]
Předmět dokumentace:	Dokumentace pro provádění stavby (DPS)

ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Město Litomyšl

Bří Šťastných 1000, Litomyšl-Město, 570 01 Litomyšl

podatelna@litomysl.cz

+420 461 653 333

IČO: 00276944

Kontaktní osoba: Ing. Pavel Kubeš – vedoucí oddělení investic

Starosta obce Mgr. Daniel Brýdl

ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Generální projektant:

KIP spol. s.r.o.

Toulovcovo nám. 156, Litomyšl – Město

Litomyšl 570 01

kip@kip.cz

+420 461654830

IČO: 15036499

Projektant komunikací a zpevněných ploch:

Ing. Michal Střeštík

Trstěnická 532, Litomyšl – Město,

570 01 Litomyšl

pcdp.projekce@gmail.com

+420 736 509 792

IČO: 08280169

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Projektová dokumentace SO 101 zpracovává technický návrh nových místních komunikací spojující stávající dopravní infrastrukturu s novou výstavbou rodinných domů.

Součástí nově navržených komunikací je návrh nového veřejného osvětlení se zasítováním území inženýrskými sítěmi. Tyto návrhy jsou rozděleny do samostatných stavebních objektů.

Komunikace jsou rozděleny do několika samostatných větví, které se vzájemně propojují na úrovnových průsečcích, stykových, či vidlicových křižovatkách.

Zainvestování území pro RD v lokalitě Babka zahrnuje tyto větve:

Větev A km: 0.000 00 – 0.377 94

Větev B km: 0.000 00 – 0.252 41

Větev C km: 0.000 00 – 0.06032

Větev D km: 0.000 00 – 0.09029

Větev H km: 0.000 00 – 0.175 65

Nově vzniklé dopravní řešení je koncipováno z urbanisticko-dopravního hlediska do funkční skupiny D1: Obytná zóna.

KATEGORIE KOMUNIKACE

Větev A km: 0.000 00 – 0.377 94

MO 9.50/6.00/20

MO 9.75/6.50/20

Komunikace ve své délce mění šíři dopravního prostoru. Ve staničení km: 0.000 00 – 0.268 37 má komunikace šíři 5.00m. Komunikace je navržena jako obousměrná, s dvěma jízdními pruhy - jeden pruh pro každý směr. Šíře jízdního pruhu je 2.50 m. Ve staničení km: 0.268 37 – 0.377 94 má komunikace šíři dopravního prostoru 5.50 m. Komunikace je navržena jako obousměrná, s dvěma jízdními pruhy - jeden pruh pro každý směr. Šíře jízdního pruhu je 2.75 m. Část této větve je rozšířená z důvodů zajištění obslužnosti větve hasiči a svozu odpadů. V druhé části staničení je větev slepá, otáčení na konci není umožněno obratištěm, návrh řeší otočení vozidel na samostatných sjezdech, či couváním na větev H. Dopravní prostor je určen z charakteru obytné zóny jak chodcům, tak motorovým vozidlům za podmínek stanovených v zákoně 361/200 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.

Větev B km: 0.000 00 – 0.252 41

MO 9.50/6.00/20

Komunikace má v celém svém staničení jednotnou šíři dopravního prostoru. Šíře DP je 5.00 m, Komunikace je navržena jako obousměrná, s dvěma jízdními pruhy, jeden pruh pro každý směr. Šíře jízdního pruhu je 2.50 m. Dopravní prostor je určen z charakteru obytné zóny jak chodcům, tak motorovým vozidlům za podmínek stanovených v zákoně 361/200 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.

Větev C km: 0.000 00 – 0.06032

MO 9.50/6.00/20

Komunikace má v celém svém staničení jednotnou šíři dopravního prostoru. Šíře DP je 5.00 m, Komunikace je navržena jako obousměrná, s dvěma jízdními pruhy, jeden pruh pro každý směr. Šíře

jízdního pruhu je 2.50 m. Dopravní prostor je určen z charakteru obytné zóny jak chodcům, tak motorovým vozidlům za podmínek stanovených v zákoně 361/200 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.

Větev D km: 0.000 00 – 0.09029

MO 5.00/4.50/20

Komunikace má v celém svém staničení jednotnou šíři hlavního dopravního prostoru. Šíře DP je 3.50 m, Komunikace je navržena jako jednosměrná.. Šíře jízdního pruhu je 3.50 m. Dopravní prostor je určen z charakteru obytné zóny jak chodcům, tak motorovým vozidlům za podmínek stanovených v zákoně 361/200 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.

Větev H km: 0.000 00 – 0.175 65

MO 17.00/7.00/20

Komunikace má v celém svém staničení jednotnou šíři hlavního dopravního prostoru. Šíře Dopravního Prostoru je 6.00 m. Komunikace je navržena jako obousměrná, s dvěma jízdními pruhy, jeden pruh pro každý směr. Šíře jízdního pruhu je 3.00 m. Přidružený dopravní prostor po levé straně po směru staničení má šíři 5.50 m a skládá se ze zeleného pruhu šíře 3.00 m a stezky pro chodce/cyklisty šíře 2.50m. Dopravní prostor je určen z charakteru obytné zóny jak chodcům, tak motorovým vozidlům za podmínek stanovených v zákoně 361/200 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.

PARAMETRY KOMUNIKACÍ

Větev A km: 0.000 00 – 0.377 94

Šířkové uspořádání komunikace je patrné z kapitoly: „Kategorie komunikace“ a z výkresu D.1.2 Podrobná situace stavby. Příčný sklon je 2% a je neměnný v celém staničení větve. Na větvi A je navrženo 8 parkovacích podélných stání, které má šíři 2.00 m a délku 6.75 m. Příčný sklon parkoviště je navržen ve 2.00 % směrem ke komunikaci. Voda odtéká po levém okraji vozovky po směru staničení do uličních vpustí, které jsou dále svedeny do dešťové kanalizace. Podélný sklon je proměnný s měnícím se charakterem území. Výškové vedení nivelety větve A je patrné z výkresu: D.1.3.1 Podrobný podélný profil větev A. Minimální podélný sklon nivelety je 1.25 %, maximální sklon nivelety je 12.00%. V každém místě komunikace je zajištěn minimální výsledný sklon 0,5 %.

Bezbariérovost komunikace je zabezpečena pomocí snížené obruby na +0.00 m nad vozovku v místě parkovacích stání, a vodící linie podsádkou zvýšené obruby minimálně +0.06 cm nad povrch přilehlé vozovky. Při vjezdu a výjezdu do obytné zóny je obytná zóna napojena na chodník podél ulice Na Lánech. Bezbariérové vedení chodce je zajištěno přirozenou vodící linií, která je přerušena pouze v místě vjezdu do obytné zóny. Bližší specifikace viz. kapitola 11. Přístup a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Větev A se úrovněově kříží s větvemi H, C a D. S větvemi C, D tvoří stykovou křižovatku, s větví H křižovatku průsečnou. Přednost v jízdě je dána předností vozidel přijíždějících zprava.

Větev B km: 0.000 00 – 0.252 41

Šířkové uspořádání komunikace je patrné z kapitoly: „Kategorie komunikace“ a z výkresu D.1.2 Podrobná situace stavby. Příčný sklon je 2% a je neměnný v celém staničení větve. Na větvi B jsou navržena 4 parkovací podélná stání, které mají šíři 2.00 m a délku 6.75 m. Příčný sklon parkoviště je navržen ve 2.00 % směrem ke komunikaci. Voda odtéká po levém okraji vozovky po směru staničení do uličních vpustí, které jsou dále svedeny do dešťové kanalizace. Podélný sklon je proměnný s měnícím se charakterem území. Výškové vedení nivelety větve B je patrné z výkresu: D.1.3.2

Podrobný podélný profil větev B. Minimální podélný sklon nivelety je 0.50 %, maximální sklon nivelety je 8.33 %. V každém místě komunikace je zajištěn minimální výsledný sklon 0,5 %.

Bezbariérovost komunikace je zabezpečena pomocí snížené obruby na +0.00 m nad vozovku v místě parkovacích stání, a vodící linie podsádkou zvýšené obruby minimálně +0.06 cm nad povrch přilehlé vozovky. Při vjezdu a výjezdu do obytné zóny je obytná zóna napojena na chodník podél ulice Na Lánech. Bezbariérové vedení chodce je zajištěno přirozenou vodící linií, která je přerušena pouze v místě vjezdu do obytné zóny. Bližší specifikace viz. kapitola 11. Přístup a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Větev B se úrovnově kříží s větvemi H, C a D. S větvemi H, C, D tvoří stykovou křižovatku. Přednost v jízdě je dána předností vozidel přijíždějících zprava.

Větev C km: 0.000 00 – 0.06032

Šířkové uspořádání komunikace je patrné z kapitoly: „Kategorie komunikace“ a z výkresu D.1.2 Podrobná situace stavby. Příčný sklon je 2% a je neměnný v celém staničení větve. Voda odtéká po levém okraji vozovky po směru staničení do uličních vpustí, které jsou dále svedeny do dešťové kanalizace. Podélný sklon je proměnný s měnícím se charakterem území. Výškové vedení nivelety větve C je patrné z výkresu: D.1.3.4 Podrobný podélný profil větev C. Podélný sklon nivelety je 3.06 %. V každém místě komunikace je zajištěn minimální výsledný sklon 0,5 %.

Bezbariérovost komunikace je zabezpečena pomocí snížené obruby na +0.00 m nad vozovku v místě parkovacích stání, a vodící linie podsádkou zvýšené obruby minimálně +0.06 cm nad povrch přilehlé vozovky. Bezbariérové vedení chodce je zajištěno přirozenou vodící linií, která je přerušena pouze v místě křižovatek větve s jinou větví. Bližší specifikace viz. kapitola 11. Přístup a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Větev C se úrovnově kříží s větvemi A a B. S větví A tvoří stykovou křižovatku, s větví B tvoří vidlicovou křižovatku. Přednost v jízdě je dána předností vozidel přijíždějících zprava.

Větev D km: 0.000 00 – 0.09029

Šířkové uspořádání komunikace je patrné z kapitoly: „Kategorie komunikace“ a z výkresu D.1.2 Podrobná situace stavby. Příčný sklon je 2% a je neměnný v celém staničení větve. Voda odtéká po levém okraji vozovky po směru staničení do uličních vpustí, které jsou dále svedeny do dešťové kanalizace. Podélný sklon je proměnný s měnícím se charakterem území. Výškové vedení nivelety větve D je patrné z výkresu: D.1.3.5 Podrobný podélný profil větev D. Minimální podélný sklon nivelety je 1.90 %, maximální sklon nivelety je 4.25 %. V každém místě komunikace je zajištěn minimální výsledný sklon 0,5 %.

Bezbariérovost komunikace je zabezpečena pomocí snížené obruby na +0.00 m nad vozovku v místě parkovacích stání, a vodící linie podsádkou zvýšené obruby minimálně +0.06 cm nad povrch přilehlé vozovky. Bezbariérové vedení chodce je zajištěno přirozenou vodící linií, která je přerušena pouze v místě křižovatky větve s jinou větví. Bližší specifikace viz. kapitola 11. Přístup a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Větev D se úrovnově kříží s větvemi A a B. S větvemi A, B tvoří stykovou křižovatku. Přednost v jízdě je dána předností vozidel přijíždějících zprava.

Větev H km: 0.000 00 – 0.175 65

Šířkové uspořádání komunikace je patrné z kapitoly: „Kategorie komunikace“ a z výkresu D.1.2 Podrobná situace stavby. Příčný sklon je 2% a je neměnný v celém staničení větve. Voda odtéká po levém okraji vozovky po směru staničení do uličních vpustí, které jsou dále svedeny do dešťové kanalizace. Podélný sklon je proměnný s měnícím se charakterem území. Výškové vedení nivelety větve D je patrné z výkresu: D.1.3.3 Podrobný podélný profil větev H. Minimální podélný sklon

nivelety je 0.80 %, maximální sklon nivelety je 2.75 %. V každém místě komunikace je zajištěn minimální výsledný sklon 0,5 %.

Bezbariérovost komunikace je zabezpečena pomocí snížené obruby na +0.00 m nad vozovku v místě parkovacích stání, a vodící linie podsádkou zvýšené obruby minimálně +0.06 m nad povrch přilehlé vozovky. Bezbariérové vedení chodce je zajištěno přirozenou vodící linií, která je přerušena pouze v místě křižovatky větve s jinou větví. Bližší specifikace viz. kapitola 11. Přístup a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Větev H se úrovnově kříží s větvemi A a B. S větví A tvoří průsečnou křižovatku, s větví B tvoří stykovou křižovatku. Přednost v jízdě je dána předností vozidel přijíždějících zprava.

ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Rozhledové poměry byly posouzeny u všech paprsků křižovatek, u výjezdu z obytné zóny a u všech sjezdů k navrženým stavebním parcelám.

Délka pro zastavení byla stanovena pro rychlost 20 km/h na 15m. Tato vzdálenost byla použita u sjezdů z parcel.

Při výjezdu z obytné zóny na místní komunikaci byla použita vzdálenost rozhledu pro $V_n = 50$ km/h 35m. V rozhledových trojúhelnících nejsou žádné pevné překážky, či parkovací zálivy, které by bránily v rozhledu ze sjezdů. Podrobněji viz. výkres č. D.1.7.1 Situace rozhledových poměrů.

Posouzení rozhledových trojúhelníků u křižovatek v obytné zóně je na délku pro zastavení 35.00 m při návrhové rychlosti 20 km/hod.

V místech, kde není možné dodržet rozhledové poměry, jsou navržena dopravní zrcadla.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ UŽITÍ V DOKUMENTACI

Návrh konstrukčních vrstev vycházel z IG průzkumu poskytnutého projekční kanceláří GKIP Litomyšl s.r.o. IG.

4. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy

Navržené komunikace zajišťují dopravní obslužnost k nově navrženým stavebním parcelám. Návrh je situován v částečně zastavěném území, kde se muselo vycházet ze stávajících šířkových i výškových poměrů. Část je navržena v zastavitelném území. Srážková voda je svedena do uličních vpustí, které jsou následně svedeny do dešťové kanalizace. Součástí návrhu je i zasilování inženýrskými sítěmi, které jsou vedeny v prostoru pozemní komunikace.

Stavitel zachová přístup k sousedním nemovitostem po celou dobu stavby. Tím lze docílit rozdělení výstavby do dílčích etap po jednotlivých větvích.

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Návrh konstrukce vozovky proveden v příloze B.

Konstrukce vozovky:

D1-N-5-IV-PI

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 +	50 mm
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 +	70 mm
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C _{8/10}	110 mm
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C _{3/4}	120 mm
Stabilizovaná zemina		min. 400 mm
Celkem		min. 750 mm

Konstrukce parkovacích míst:

D1-D-1-V-PIII

Zatrávňovací dlažba	DL	80 mm
Lože	L	40 mm
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C _{8/10}	150 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	min. 250 mm
Celkem		min. 520 mm

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNÉ VRSTVY

ACO 11 +; 50 mm; ČSN EN 13108-1

Směs bude plynule rozprostírána finišerem, ruční rozprostírání směsi je nutno omezit na minimum s tím, že plocha musí být pečlivě upravena hrably a případné segregované části musí být z pokládané vrstvy odstraněny.

Spojovací postřík 0.25 kg/m² bude na podkladní vrstvu nanesen v předstihu, aby bylo zajištěno vyštěpení emulze. Těsně před pokládkou bude spojovací postřík klopen vodou, aby nedocházelo k lepení asfaltu na kola vozidel. Spojovací postřík nebude podrcován.

Přechod nových a stávajících živičných ploch musí být zhotoven jako plynulý s převýšením 0.000 m. Musí být zajištěn plynulý přejezd v rychlosti 20 km/hod – je nutné se vyvarovat prudkých napojení starého a nového krytu ve výškovém vedení. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové vozovky.

Před pokládkou musí být povrch dokonale očištěn od uvolněného materiálu, prachu a nečistot.

Minimální teplota při pokládce nesmí klesnout pod +5 °C a 24 hodin před pokládkou pod +3 °C. Zároveň nesmí rychlost větru přesáhnout 7.5 m/s.

Pokládku je vhodné provádět v celé šířce pokládané úpravy (v maximální možné šířce) bez vzniku podélných pracovních spár.

ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVY

ACP 16 +; 70 mm; ČSN EN 13108-1



Směs bude plynule rozprostírána finišerem, ruční rozprostírání směsi je nutno omezit na minimum s tím, že plocha musí být pečlivě upravena hrably a případné segregované části musí být z pokládané vrstvy odstraněny.

Infiltrační postřik 0.40 kg/m² bude na spodní podkladní vrstvu nanesen v předstihu, aby bylo zajištěno vyštěpení emulze. Těsně před pokládkou bude spojovací postřik krogen vodou, aby nedocházelo k lepení asfaltu na kola vozidel. Spojovací postřik nebude podrcován.

Před pokládkou musí být povrch dokonale očištěn od uvolněného materiálu, prachu a nečistot.

Minimální teplota při pokládce nesmí klesnout pod +5 °C a 24 hodin před pokládkou pod +3 °C. Zároveň nesmí rychlost větru přesáhnout 7.5 m/s.

Pokládku je vhodné provádět v celé šířce pokládané úpravy (v maximální možné šířce) bez vzniku podélných pracovních spár.

DLAŽBA

DL; zámková dlažba šedá; 60 mm; ČSN 73 6131

DL; zámková dlažba šedá; 80 mm; ČSN 73 6131

DL; zámková dlažba šedá; 100 mm; ČSN 73 6131

DL; zatravnovací dlažba šedá; čtvercový tvar; 80 mm; ČSN 73 6131

DL; zámková dlažba červená reliéfní; tvar obdélník; 80 mm; ČSN 73 6131

Dlažba použitá na bezbariérové prvky (signální a varovné pásy) bude tvaru obdélníku (parkety) o rozměrech 200x100x80 v barvě červené. Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06. Barva zámkové dlažby varovných a signálních pásů, musí být kontrastní barvy!

Dlažba použitá pro zpevněnou plochu musí být zdravá, bez viditelného navětrání a bez stop chemického nebo mechanického poškození. Při pokládce dlažby je nutno dodržovat požadavky příslušných norem a předpisů a zároveň dodržovat platných technických postupů výrobce.

Dlažba bude pokládána na ložní vrstvu tak, aby šířka spár mezi dlažebními prvky byla v rozmezí max. 2 mm – 5 mm. Podél okrajů (poklopů atd.) se prvky upraví řezáním nebo sekáním do příslušného tvaru. Dobetonování ploch se nesmí provádět. Spáry budou po položení vyplněny čistým těžkým křemičitým pískem frakce 0/2 mm. Před vyplněním spár musí být zajištěn suchý povrch krytu i spárovacího materiálu.

LOŽE POD DLAŽBU

L; drt' 4/8; 40 mm; ČSN 73 6131

Ložní vrstva bude z drceného kameniva frakce 4 – 8 mm v tloušťce min. 30 mm. Není vhodné použití frakce s velkým obsahem prachových částic. Lože bude před pokládkou dlažby navýšeno o 3 mm – 5 mm oproti projektu, jelikož konečným hutněním dlažby dojde k poklesu vrstvy.

Dlažba bude pokládána na ložní vrstvu tak, aby byla šířka spár mezi dlažebními prvky v rozmezí max. 2 mm – 5 mm.

VRSTVA ZE SMĚSI STMELENÉ CEMENTEM

Pro spodní podkladní vrstvu bude použito:

SC C_{8/10}; 110 mm; ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1

SC C_{3/4}; 120 mm; ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1

SC C_{8/10}; 150 mm; ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1

Optimální teplota ovzduší pro pokládku je v rozmezí +5 °C - +25 °C. Pokud teplota klesne pod 0 °C nebo stoupne nad 30 °C, je třeba provést zvláštní opatření. Zpracovávání směsi se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti.

Směs musí být vyrobena a dodána tak, aby její vlhkost při pokládce splňovala požadavky dle ČSN EN 14227-1.

Během dopravy z míchacího centra a při manipulaci směsí nesmí dojít k jejímu znečištění, segregaci a takové změně vlhkosti, při které by směs nebylo možno zhutnit na požadovanou míru zhutnění. Doprava směsi a její zpracování musí být ukončena do uplynutí doby zpracovatelnosti, aby nebylo narušeno tuhnutí.

Při pokládce je nutno počítat s nadvýšením tak, aby vrstva po zhutnění odpovídala projektové výšce. Nadvýšení a způsob hutnění se musí předem ověřit. Okraje podkladní vrstvy musí být zkoseny v předepsaném sklonu a urovnány tak, aby nevytvářely zvýšené hrázky.

Hutnění je ideální provádět vibračním tandemovým válcem s oběma hladkými běhouny. Při práci těchto malých rozměrů a v blízkosti šachet a obrubníků lze použít jinou vhodnou drobnou mechanizaci (vibrační desky, vibrační pěchy a ruční válce).

V případě poškození, musí být místo opraveno doplněním stejného materiálu, ze kterého je vrstva vyrobena a následně zhutněno a urovnáno. Vrstva musí být min. 7 dní udržována vlhká a nesmí být zbytečně pojižděna.

Po 7 dnech je doporučeno vrstvu přejet vibračním válcem na nejnižší vibrace a vytvořit ve vrstvě ze směsi stmelené cementem mikrotrhliny. Toto opatření zamezí vytváření velkých trhlin, které by se postupem času prokopírovaly do vyšších vrstev vozovky.

ŠTĚRKODRŤ

ŠDA GE; 250 mm, ČSN 73 6126-1

Před pokládkou musí být ověřena míra zhutnění a modul přetvárnosti podloží, které musí splňovat požadavky dle ČSN 73 6133.

Pokládka se neprovádí při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0 °C.

Při dopravě a manipulaci nesmí dojít ke znečištění a segregaci.

Hutnění je ideální provádět vibračním tandemovým válcem s oběma hladkými běhouny. Při práci těchto malých rozměrů a v blízkosti šachet a obrubníků lze použít jinou vhodnou mechanizaci, nebo pokládat ručně (vibrační desky, vibrační pěchy a ruční válce). Vrstva musí být provedena tak, aby byly dodrženy předepsané parametry celé konstrukční vrstvy a aby její vlastnosti byly co nejrovnoměrnější.

Při pokládce je nutno počítat s nadvýšením tak, aby vrstva po zhutnění odpovídala projektové výšce. Nadvýšení a způsob hutnění se musí předem ověřit.

Po rozprostření a urovnání povrchu je nutno začít ihned s jejím zhutněním.

V případě poškození, musí být místo opraveno doplněním stejného materiálu, ze kterého je vrstva vyrobena a následně zhutněno a urovnáno.

ZLEPŠENÍ ZEMNÍ PLÁNĚ

Z důvodů vysoké plasticity a nízkých hodnot CBR je navrženo zlepšení zeminy hydraulickými pojivy v tl. 400 mm dle tabulky č. 5 v TP 94. Zvolení hydraulického pojiva bude vyhodnoceno po laboratorních zkouškách. Modul přetvárnosti druhého zatěžovacího cyklu na zrecyklované zemině bude minimálně 60 MPa. Poměr mezi zatěžovacími cykly Edef 2 a Edef 1 bude maximálně 2,5 [TP 170]. Předpokládáno je množství do 5% (3%) v poměru 30/70

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

Odvodnění povrchu komunikací bude zajištěno pomocí sklonu směrem k obrubníku a následně do uličních vpustí (odvodňovacích žlabů).

Výpis odvodňovacího zařízení				
Číslo	Druh	Půdorysný rozměr	Větev	Staničení
[-]	[-]	[mm]	[-]	[km]
UV1	Uliční vpust'	500x500	B	0.029 97
UV2	Uliční vpust'	500x500	A	0.031 90
UV3	Uliční vpust'	500x500	B	0.059 12
UV4	Uliční vpust'	500x500	D	0.080 88
UV5	Uliční vpust'	500x500	A	0.062 54
UV6	Uliční vpust'	500x500	B	0.092 61
UV7	Uliční vpust'	500x500	A	0.098 09
UV8	Uliční vpust'	500x500	A	0.133 04
UV9	Uliční vpust'	500x500	B	0.135 14
UV10	Uliční vpust'	500x500	C	0.056 30
UV11	Uliční vpust'	500x500	A	0.171 07
UV12	Uliční vpust'	500x500	B	0.166 77
UV13	Uliční vpust'	500x500	A	0.207 16
UV14	Uliční vpust'	500x500	B	0.212 02
UV15	Uliční vpust'	500x500	A	0.242 16
UV16	Uliční vpust'	500x500	H	0.042 74
UV17	Uliční vpust'	500x500	H	0.064 41
UV18	Uliční vpust'	500x500	H	0.085 75
UV19	Uliční vpust'	500x500	H	0.115 34
UV20	Uliční vpust'	500x500	C	0.033 02
OŽ1	Odvodňovací žlab	5000x500	B	0.005 89
OŽ2	Odvodňovací žlab	5000x500	A	0.006 39
OŽ3	Odvodňovací žlab	2000x250	A	0.277 77
OŽ4	Odvodňovací žlab	2000x250	A	0.328 36
OŽ5	Odvodňovací žlab	5500x500	A	0.020 09

OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

V ochranných pásmech jednotlivých sítí bude stavitel postupovat podle vyjádření jednotlivých správců sítí.

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

Vodorovné dopravní značení, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace dopravní nejsou v tomto stavebním objektu řešeny.





SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Značky budou umístěné pomocí spojovacích materiálů na nové sloupky nebo konstrukci, které jsou pevně zabudované do terénu. Tyto značky jsou situovány vodorovně 0.5 m – 2.0 m od hrany koruny silniční komunikace nebo obrubníku k boku svislé dopravní značky a výškově tak, aby svislá vzdálenost spodní hrany značky ke hraně koruny silniční komunikace byla 1.20 – 2.70 m a v místech chodníků byl zajištěn průchozí prostor na výšku 2.20 m – 2.70 m.

Výpis svislého dopravního značení:

Zainvestování území pro RD v lokalitě Babka Litomyšl

Technická zpráva

Symbol	Označení	Název	Poznámka	Počet
[-]	[-]	[-]	[-]	[ks]
	B2	Zákaz vjezdu všech vozidel	-	1
	B24a	Zákaz odbočení vpravo	-	1
	B24b	Zákaz odbočení vlevo	-	1
	IP4b	Jednosměrný provoz	-	1
	IP12	Parkoviště pro držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P	-	1
	IZ5a	Obytná zóna	-	2
	IZ5b	Konec obytné zóny	-	2

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

Po uvedení do provozu nebude mít stavba negativní vliv na dopravu – vzhledem k uspořádání ploch a použitých materiálů dojde ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu.

Minimalizace účinků stavby na životní prostředí je zajištěna volbou materiálů šetrných k životnímu prostředí.

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

S ohledem na vliv stavby na životní prostředí během provádění stavebních prací, budou dodrženy hygienické limity hluku ze stavební činnosti dle NV o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací dle vyhlášky č. 272/2011 Sb. ze dne 24. října 2011.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. "Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů". Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečná odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prašení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Po převážnou dobu stavby bude umožněn průjezd vozidel složek integrovaného záchranného systému = bude umožněn průjezd stavbou.

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

Požární ochrana - nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Případné výstupy hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

Bezpečnost práce - během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci.

Civilní obrana - požadavky na civilní obranu nejsou.

Všeobecně:

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání nevhodné mechanizace. Kabely budou obnažovány vždy ručně bez použití větších mechanismů, poškozená výstražná folie bude obnovena a obnažené kabely budou zasypány pískem.. Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN 83 9061.

- V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,0 m od paty kmene stromů v souladu s příslušnými předpisy Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech a ČSN 839061
- Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle těchto norem bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).
- V případě reprofilace příkopů budou v místech stromů prováděny práce ručně v rozsahu průmětu koruny stromu, kořeny budou ručně seříznuty hladkým řezem a ošetřeny stromovým balzámem.
- Z důvodu zachování stability stromů není možné odřezávat kořeny o průměru větším než 2 cm.

Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není u stavby tohoto charakteru provedeno.

10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Není u stavby tohoto charakteru provedeno.

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

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm na pochozí plochou nebo sokl s výškou neméně 100 mm. Při nedodržení průchozího prostoru se navrhne bezpečná a vzdálenostně přiměřená náhradní bezbariérová trasa.

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06. Barva zámkové dlažby varovných a signálních pásů, musí být kontrastní barvy!

Komunikace pro chodce mají celkovou šířku min. 1.50 m. Výškové rozdíly na trasách pro chodce nejsou větší než 0.02 m.

Ojedinelé překážky jsou umístěny tak, aby byl vždy zachován průchod min. 0.90 m.

Ukončení chodníku přes sjezd mají obrubník s podsádkou +0.02 m, které navazují na chodník šikmými plochami. Ukončení chodníků jsou vybaveny varovnými pásy.

Varovný pás ohraničuje místa, které jsou pro osoby se zrakovým postižením trvale nebezpečné - především místa snížených obrubníků s podsádkou menší než +0.08 m. Varovné pásy mají šířku 0.40 m, povrch je z reliéfní dlažby a vizuálně kontrastní od okolí.

Přirozená vodící linie je tvořena obrubníky s podsádkou min. +0.06 m.