

| | | | | | |
|---------------------------------------------------------|-------------------|---------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| ZODP. PROJEKTANT | PROJEKTANT | STUPEŇ DOKUM. | DOS | Ing. Igor Hrazdil projekty, inženýrská činnost, provádění staveb Křely 81, 363 01 OSTROV tel.: +420 776 555 866, IDDS: se4jac2 e-mail: ing.igor.hrazdil@seznam.cz IČO: 10343237 DIČ: CZ5802180043 | |
| ING. IGOR HRAZDIL | ING. IGOR HRAZDIL | DATUM | 01/2018 | | |
| | | POČET STRAN | 11 | | |
| STAVEBNÍK : Město Ostrov, Jáchymovská 1, 363 20 Ostrov | | | | ČÍS.ZAKÁZKY | OZN.PŘÍL. |
| STAVBA: Hluboký východ, oprava místní komunikace | | | | 17-019 | B |
| OBSAH : SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA | | | | ČÍSLO KOPIE | |

a) Zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů:

a.. 1 Stávající stav:

Stavba začíná za napojením na sil. III/22128 u betonového dvojitého stožáru NN (viz obr. č. 1). Následující část je nyní zpevněna ze šterkodrti a živičného recyklátu v šířce cca 3,5 m. Pravá strana je lemována betonovými žlabovkami svádějícími povrchovou vodu z polí a komunikace do silničního příkopu (viz obr. č. 4 – 6). Zleva se na komunikaci napojují sjezdy účelových komunikací a samostatné sjezdy k pozemkům – zahradám a dvorům rodinných domů, zprava sjezdy polních cest.

a.. 2 Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady:

Pro zpracování DOS byly použity letecké snímky území společně s rastrovým podkladem hranic pozemků získané dálkovým přístupem. V PD je použit geodetický systém JTSK. V grafických přílohách je provedeno kótování v metrech.

a.. 3 Vyhodnocení průzkumů a pokladů:

Byla provedena rekognoskace vozovek. Dopravní, geotechnický, hydrologický ani diagnostický průzkum nebyl proveden.

Podle [2] ČSN 73 6114 byl stanoven index mrazu pro Ostrov $I_m = 600$ °C. Podle [5] čl. 6.2.1 se vozovky v návrhové úrovni porušení D2 neposuzují na odolnost proti mrazovým zdvihům.

Konstrukce vozovky byla stanovena v třídě dopravního zatížení V, tedy pro pojezd 90 těžkých nákladních vozidel za 24 hod v obou směrech, resp. 45 TNV při pomalé dopravě.

Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci a není v památkové zóně. Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního toku podle Zák. č. 254/2001 Sb. v platném znění. Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů. Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy, lesa, ani v jiném. Stavba se nenachází v přírodně chráněném území, v regionálním biocentru a ani biokoridoru. Území se nachází mimo chráněném území CHOPAV Krušné Hory. Stavba se nenachází v chráněném ložiskovém území. Stavba se nenachází v registrovaném zátopovém území.

Stavba nezasahuje pozemky vedené v ZPF.

Stavba neleží na pozemcích určených k plnění funkce lesa.

Geologický průzkum nebyl prováděn.

a.. 4 Fotodokumentace:

Obr. č. 1 – začátek úpravy:



Obr. č. 2 – poškozené západní čelo propustky:



Obr. č. 3 – opravované východní čelo propustku:



Obr. č. 4 – stávající odvodnění zůstává:



Obr. č. 5 – napojení polní cesty a účelové komunikace:



Obr. č. 6 – část stávající komunikace od silnice:



a.. 5 Relevantní právní a technické normy:

- [1] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 2005; Z1 02/2010
- [2] ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací, Základní ustanovení pro navrhování, 04/1995, Z1 05/2006
- [3] ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, Z4 07/2003
- [4] ČSN 73 6131 Stavba vozovek – Kryty z dlažeb a dílců, 02/2010
- [5] Navrhování vozovek pozemních komunikací TP 170, technické podmínky, Ministerstvo dopravy ČR, MD ČR OPK č.j. 517/04-120-RS/1, 23.11.2004
- [6] Zákon 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon) a zákon 670/2004 Sb., kterým se mění zákon 458/2000 Sb. ...
- [7] Zákon 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění
- [8] Zákon 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů v platném znění (viz např. zák. 76/2006 Sb.)
- [9] Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398 Sb. ze dne 05. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- [10] Zákon č. 13 Sb. ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích ve znění zák. č. 102/2000 Sb. v aktuálním znění
- [11] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104 Sb. ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích v aktuálním znění
- [12] Vyhláška č. 294/2015 Sb. ze dne 09. listopadu 2015, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [13] Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací TKP, MDS ČR - OPK č.j. 24610/97-120 platné od 01.01.1998
- [14] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

b) Technické řešení stavby:

b.. 1 Komunikace:

Opravovaná část komunikace má délku 246,14 m a začíná u betonového dvojitého stožáru NN (viz obr. č. 1). Úprava vlastního sjezdu není součástí této PD, neboť již dnes zasahuje do pozemku p.p.č. 11, který je ve vlastnictví ČR, Státního pozemkového úřadu a je zahrnut v ZPF. Aby sjezd vyhovoval průjezdu nákladním vozidlům – souprav NS, je nutno jeho rozšíření a prodloužení propustku na p.p.č. 51, který je ve vlastnictví Karlovarského kraje. Že je šířka nevyhovující, svědčí i poškození betonových čel propustku (viz obr. č. 2 a 3). Dále bude nutno při úpravě napojení na sil. III/22128 vyhodnotit rozhledové poměry (dnes nevyhovující), osadit dopravní značky upravující přednost v jízdě a případně osadit dopravní zrcadlo. Tyto práce jsou nad rámec předmětné dokumentace.

Šířka opravované vozovky je od ZU 4,0 m (rozšíření v obloucích), následně se v oblouku č. 2 zužuje na 3,50 m. Na konci se ve staničení 0,208 – 0,209 šířka snižuje na 3,0 m. Vozovka je navržena v rozsahu a pozici stávajícího zpevnění. Předpokládaná výšková změna nivelety je do 10 cm. Podélný spád zůstává stávající, příčné je navržen sklon pravostranný 2,5%.

Stávající zpevnění dotčené části vozovky ze šterkodrti a živičného recyklátu bude urovňováno do požadované pozice. Po celé délce a oboustranně na ukončení budou osazeny zapuštěné betonové chodníkové obrubníky 80/250/500 mm barvy přírodní, uložené do

betonového lože s oboustrannou betonovou opěrou ze zavhlhlého betonu C16/20 XF1. Předpokládá se ponechání stávajícího rigolu z betonových žlabovek. Následně bude položena podkladní vrstva z živičného recyklátu (frézovaná živičná drť), kterou bude provedeno případné další vyrovnaní. Aplikace spojovacího postřiku musí být provedena tak (v předstihu), aby nedocházelo k vytrhávání zrn při pojíždění vozidel navážejících živičnou směs k finišeru! Krajnice budou upraveny tak, aby byl umožněn přeliv dešťové vody do terénu. Sjezdy budou výškově upraveny živičným recyklátem.

b.. 2 Konstrukce vozovek:

Pro zpevnění je navržena částečná skladba dle [5] D2-N-3-V-PIII = 120 mm:

| | | | |
|--------------------------------|--------|--------------|-----------------------|
| 1. asfaltový beton hrubozrný | ABH II | ACO 16 50/70 | 60 mm |
| 2. postřik spojovací asfaltový | | PS EK | 0,5 kg/m ² |
| 3. R – materiál živičný | | R-mat | 60 mm |
| celkem | | | 120 mm |

Požadované hodnoty modulu přetvárnosti z druhé zatěžovací větve $E_{\text{def},2}$ (ČSN 72 1006):

- (na pláni: 30 MPa)
- na podkladu ze ŠD: 70 MPa

Předpokládá se využití stávajícího zpevnění jako ochranné vrstvy a provedení pouze pokládky živičných vrstev. Modul přetvárnosti bude prověřen. V případě, že modul nevyhoví, nebo podklad nebude v dostatečné tloušťce, bude tento podklad ze ŠDB frakce 0-32 mm v tl. 250 mm a tudíž **tl. konstrukce bude 370 mm!**

V případě, že plán nebude dosahovat parametrů uvedených výše, nebo že se v aktivní vrstvě pláň budou vyskytovat zeminy namrzavé nebo mírně namrzavé (spraše, jíly apod.) ve smyslu ČSN 73 6133, či nebudou splňovat ostatní parametry v této ČSN uvedené, bude provedena sanace pláň podle konkrétních podmínek (viz též j..2). O způsobu sanace rozhodne geolog s projektantem a s dodavatelem stavebních prací podle možností a nákladů na tyto práce.

b.. 3 Odolnost proti klimatickým vlivům:

Z hlediska odolnosti proti mrazovým zdvihům podle [5] odst. 6.2.1 se vozovky v návrhové úrovni porušení D2 neposuzují.

b.. 4 Odvodnění:

Způsob odvodnění zůstává stávající – přelivem na okolní terén do vsaku s využitím stávajícího žlabu.

b.. 5 Dopravní značení:

Není navrženo.

b.. 6 Ostatní:

V předstihu bude provedeno vytýčení vodovodního řádu a nalezení šoupat a hydrantů. Jejich poklopy budou rektifikovány. Dle podkladů VaK se jedná o 5 ks šoupat a 2 ks hydrantů.

c) Napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu:

Dopravně je komunikace napojena na jižním konci na průjezdní úsek sil. III/22128.

d) Vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků na životní prostředí:**d.. 1 Vliv stavby na dopravu:**

Stavba zlepšuje dopravní obslužnost a zvyšuje bezpečnost a plynulost silničního provozu. Umožňuje údržbu komunikace zejména v zimním období.

d.. 2 Vliv stavby na okolní pozemky:

Stávající sjezdy zůstávají zachovány, obrubník je v celé délce navržen zapuštěný (nadvýšení max. 10 mm).

d.. 3 Vliv stavby na životní prostředí:

Stavba nemá negativní vliv na životní prostředí.

Stavba si nevyžádá kácení mimolesní zeleně.

d.. 4 Ochrana krajiny a přírody:

Provádění stavby nesmí kontaminovat prostředí ropnými látkami. Na staveništi (v prostoru zařízení staveniště) musí být zajištěny potřebné prostředky pro likvidaci ropných havárií (Vapex apod.) a dále dostatečné množství prostředků pro likvidaci případných požárů (přenosné hasicí přístroje).

Při provádění prací se nepředpokládá znečišťování prostředí nadměrnou prašností. V případě zvýšeného výskytu polévatého prachu je zhotovitel povinen provádět skrápění vodní mlhou. Pro ochranu životního prostředí před výfukovými zplodinami je zhotovitel povinen dbát na to, aby technický stav strojů a mechanismů vyhovoval platným předpisům a aby v době nečinnosti neběžely motory naprázdno.

Musí být zajištěna ochrana stromů před poškozením vlivem provádění stavebních prací. Veškeré stromy na staveništi, v prostoru zařízení staveniště nebo v blízkém okolí stavby musí být ochráněny proti mechanickému poškození. Výkopové práce v blízkosti stromů provádět v souladu s ČSN 83 9061/2006 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Stavba nebude mít po dokončení negativní vliv na životní prostředí.

d.. 5 Hluk:

Z hlediska emisí hluku budou stroje, mechanismy a zařízení splňovat požadavky plynoucí z Nařízení vlády č. 9/2002 Sb. ve smyslu znění Nařízení vlády č. 342/2003 Sb. Dále budou vyloučeny práce v nočních hodinách, ve dnech pracovního klidu a ve dnech státem uznaných svátků.

d.. 6 Emise z dopravy:

Nebyly posuzovány.

d.. 7 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje:

V průběhu provádění stavby nesmí dojít ke znečištění vod a následně ke znečištění vodních toků.

d.. 8 Nakládání s odpady:

Základní právní rámec pro chování a jednání osob účastnících se přípravy a realizace stavby je dán Zák. č. 17/1992 Sb., zákonem o životním prostředí, ve znění Zák. č. 123/1998 Sb. V oblasti odpadového hospodářství a nakládání s odpady bude při přípravě a realizaci stavby postupováno dle Zák. 106/2005 Sb. resp. Zák. 185/2001 Sb., zákona o odpadech, především ve smyslu znění Vyhl. 93/2016 Sb. a Vyhl. 383/2001 Sb. MŽP vše v aktuálním znění.

Předpokládá se, že ve smyslu znění výše uvedeného zákona, vzniknou při realizaci stavby odpady skupiny Q1 dle Přílohy č. 1 Zák. 185/2001 Sb. – skupiny 17, dle Přílohy č. 1 k Vyhl. č. 93/2016 Sb., Katalogu odpadů, konkrétně pak odpady:

170107 Směsi nebo oddělené frakce betonu (vybourané podkladní betony, základy)

170504 Zemina a kamení neuvedené pod č. 170503

Množství odpadů skupiny 17 dle Přílohy č. 1 k Vyhl. č. 93/2016 Sb. je vyčísleno ve výkazu výměr.

Odpady budou přednostně využívány způsoby R5 (předrcené betonové sutě) dle Přílohy č. 3 Zák. 185/2001 Sb. a R13. Nadbytečná zemina z odkopávek a vykopávek bude odvezena na skládku pro využití k technické rekultivaci. Dočasné deponie odpadů se na stavbě nenacházejí.

e) Řešení požadavků na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby:**e.. 1 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí:**

Použité materiály a technologické postupy nesmí být v rozporu s hygienickými předpisy, předpisy BOZP a nesmí kontaminovat životní prostředí.

e.. 2 Bezpečnost při užívání:

Stavba splňuje požadavky na bezpečnost silničního provozu.

e.. 3 Užité vlastnosti stavby:

Návrh stavby (projektová dokumentace) předpokládá dodržení veškerých platných technických a právních norem včetně dodržení požadavků na výstavbu a to jak u použitých materiálů a technologií, tak i technických požadavků na provedení stavby, zejména specifikovaných ve Vyhl. 268/2009 Sb. v platném znění, ve Vyhl. 398/2009 Sb., v Technických kvalitativních podmínkách atd.

f) Zásady řešení bezbariérového užívání:

Pro návrh bezbariérového řešení byla použita kromě [11] také Metodika k vyhlášce Bezbariérové užívání staveb, Renata Zdařilová, 2011.

f.. 1 Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

Upravované plochy splňují požadavky pro přístup a užívání osobami s omezenou schopností pohybu definované ve Vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398 Sb. ze dne 05. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Plochy určené pro pohyb pěších jsou ve stejné rovině, resp. mají snížený silniční obrubník na nadvýšení max. 20 mm. Spády komunikací pro pěší dosahují max. hodnoty < 8,33%. Příčný sklon vozovky je navržen v hodnotě 2,5%.

Parkoviště nejsou předmětem této PD.

f.. 2 Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

Komunikace není určena pro pohyb osob se zrakovým postižením.

f.. 3 Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

Prvky pro osoby se sluchovým postižením nejsou použity.

f.. 4 Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení:

Není relevantní.

g) Podklady pro vytýčení stavby:

Vytýčení bude provedeno podle grafických příloh. Vodítkem může být výpis nivelety v JTSK, který je ale nutno brát jako orientační, získaný aproximací stávajícího stavu. Vozovka je navržena ve stávající pozici. Začátek úpravy je na úrovni dvojitého betonového stožáru NN. Předpokládá se ponechání stávajícího betonového žlabu.

TABULKA VYTÝČOVACÍCH HODNOT

Alignment Name: hluboky_V

| Point | Easting (X) | Northing (Y) | Station | Direction | Radius |
|-------|-------------|--------------|----------|------------|----------|
| 1ZU | -845900.789 | -1001269.286 | 0+000.00 | S3.9629 Z | 37.000 |
| 2 | -845900.063 | -1001259.343 | 0+010.00 | S13.2431 V | 37.000 |
| 3 | -845896.709 | -1001249.955 | 0+020.00 | S30.4490 V | 37.000 |
| 4KT1 | -845895.614 | -1001247.991 | 0+022.25 | S34.3186 V | 37.000 |
| 5TK2 | -845893.398 | -1001244.287 | 0+026.57 | S34.3186 V | -100.000 |
| 6 | -845891.686 | -1001241.309 | 0+030.00 | S32.1321 V | -100.000 |
| 7 | -845887.295 | -1001232.329 | 0+040.00 | S25.7659 V | -100.000 |
| 8 | -845883.823 | -1001222.956 | 0+050.00 | S19.3998 V | -100.000 |
| 9KT2 | -845883.367 | -1001221.463 | 0+051.56 | S18.4057 V | -100.000 |
| 10TK3 | -845882.203 | -1001217.550 | 0+055.64 | S18.4057 V | 151.750 |
| 11 | -845880.901 | -1001213.393 | 0+060.00 | S20.2334 V | 151.750 |
| 12 | -845877.465 | -1001204.003 | 0+070.00 | S24.4286 V | 151.750 |
| 13 | -845873.419 | -1001194.861 | 0+080.00 | S28.6238 V | 151.750 |
| 14 | -845868.779 | -1001186.004 | 0+090.00 | S32.8190 V | 151.750 |
| 15 | -845863.566 | -1001177.473 | 0+100.00 | S37.0142 V | 151.750 |
| 16KT3 | -845862.520 | -1001175.901 | 0+101.89 | S37.8062 V | 151.750 |
| 17TK4 | -845861.312 | -1001174.112 | 0+104.05 | S37.8062 V | -301.750 |
| 18 | -845858.029 | -1001169.146 | 0+110.00 | S36.5502 V | -301.750 |
| 19 | -845852.738 | -1001160.661 | 0+120.00 | S34.4405 V | -301.750 |
| 20KT4 | -845847.924 | -1001152.349 | 0+129.61 | S32.4139 V | -301.750 |
| 21 | -845847.731 | -1001152.005 | 0+130.00 | S32.4139 V | |
| 22 | -845842.857 | -1001143.273 | 0+140.00 | S32.4139 V | |
| 23 | -845837.982 | -1001134.542 | 0+150.00 | S32.4139 V | |
| 24 | -845833.108 | -1001125.810 | 0+160.00 | S32.4139 V | |
| 25TK5 | -845831.616 | -1001123.138 | 0+163.06 | S32.4139 V | 81.750 |
| 26 | -845827.981 | -1001117.229 | 0+170.00 | S37.8184 V | 81.750 |
| 27KT5 | -845822.918 | -1001110.508 | 0+178.42 | S44.3738 V | 81.750 |
| 28 | -845821.903 | -1001109.295 | 0+180.00 | S44.3738 V | |
| 29 | -845815.483 | -1001101.628 | 0+190.00 | S44.3738 V | |
| 30 | -845809.064 | -1001093.960 | 0+200.00 | S44.3738 V | |
| 31 | -845802.645 | -1001086.293 | 0+210.00 | S44.3738 V | |
| 32LOM | -845799.251 | -1001082.239 | 0+215.29 | S44.3738 V | |
| 33 | -845796.173 | -1001078.669 | 0+220.00 | S45.2941 V | |
| 34 | -845789.644 | -1001071.095 | 0+230.00 | S45.2941 V | |
| 35 | -845783.114 | -1001063.521 | 0+240.00 | S45.2941 V | |
| 36KU | -845779.104 | -1001058.870 | 0+246.14 | S45.2941 V | |