

## **a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

Název stavby:	<b>CHODNÍK – DOLNÍ PIHEL</b>
Místo stavby:	p.p.č. 1319; p.p.č. st. 273; p.p.č. 1388/1; p.p.č. 9; p.p.č. 14; p.p.č. 1 p.p.č. 1408; p.p.č. 695/1; p.p.č. 695/5
Katastrální území:	Pihel 720585 Bukovany u Nového Boru 615897
Okres:	Česká Lípa
Kraj:	Liberecký
Objednatel:	Město Nový Bor, nám. Míru 1 473 01 Nový Bor IČO 260 771
Zhotovitel projektu:	SaM silnice a mosty a.s., Česká Lípa Máchova 1129 470 01 Česká Lípa IČO 250 180 94 DIČ CZ 250 180 94
Stupeň dokumentace:	Dokumentace ke stavebnímu povolení (DSP)
Datum zpracování:	Září 2009
Číslo zakázky:	109532
Hlavní inženýr projektu:	Ing.Ladislav Štěpánek Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ( aut.osvědčení č.0400404) SaM silnice a mosty a.s., Česká Lípa Máchova 1129 470 01 Česká Lípa
Vypracoval:	Bc. Jan Čapek SaM silnice a mosty a.s., Česká Lípa Máchova 1129 470 01 Česká Lípa

## **b) SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS**

SO 101 - Chodník

I. Větev - bez kilometráže (podél stávající budovy v návaznosti na stávající asfaltový chodník)

II. Větev – km 0,000 – 0,654

Jedná se o návrh nových chodníků v obci Pihel cca 4 km od Nového Boru. Chodníky jsou navrženy podél stávajících místních komunikací. Součástí návrhu je dopravní řešení křižovatky v Dolním Pihelu, včetně vyřešení autobusových stání.

### **Směrové vedení**

Směrové vedení chodníku kopíruje přilehlou místní komunikaci a nedojde k jeho úpravě.

### **Výškové vedení**

#### **I. Větev**

Chodník klesá podél stávající silnice III/26845 ve sklonu 1,8 % v délce přibližně 19,5 m, na který navazuje klesání ve sklonu 1,3 % v délce cca 14 m.

#### **II. Větev**

Podélné sklony kopírují v celém úseku v km 0,000 – 0,654 stávající silnici III/26845 a nově navržený chodník plynule navazuje na přilehlou silnici. V km 0,000 – 0,023 chodník klesá ve sklonu 1,5 – 1,8 %, v km 0,023 – 0,039 klesá ve sklonu 0,5 %, od km 0,039 – 0,1064 stoupá ve sklonu 4,1 %, v km 0,1064 – 0,1337 stoupá ve sklonu 2,1 %, v km 0,1337 – 0,155 stoupá ve sklonu 1,0 %, od km 0,155 – 0,253 klesá ve sklonu 0,5 % - 0,72 %, v km 0,253 – 0,280 stoupá ve sklonu 0,5 %, v km 0,280 – 0,308 stoupá ve sklonu 2,0 %, od km 0,308 – 0,323 stoupá ve sklonu 4,72 %, od km 0,323 – 0,422 stoupá ve sklonu 5,7 % – 5,77 %, v km 0,422 – 0,450 stoupá ve sklonu 0,5 %, od km 0,450 – 0,472 klesá ve sklonu 2,0 %, od km 0,472 – 0,500 klesá ve sklonu 3,0 %, od km 0,500 – 0,569 klesá ve sklonu 3,8 % - 3,9 %, od km 0,568 – 0,585 klesá ve sklonu 2,78 %, v km 0,585 – 0,611 klesá ve sklonu 0,62 %, od km 0,611 – 0,654 stoupá ve sklonu 1,5 %.

### **Šířkové uspořádání a příčné klopení**

#### **I. Větev**

Chodník je v místě napojení na stávající chodník široký 1,5 m a v místě autobusového stání je rozšířen na 2,50 m. Ve zbývajících částech je rozšířen až na 5,0 m. Příčný sklon chodníku je navržen v celé úpravě jako jednostranný směrem do komunikace s hodnotou 2,0 %.

#### **II. Větev**

Chodník je navržen o šířce 1,5 m. Příčný sklon chodníku je navržen v celé úpravě jako jednostranný směrem do komunikace s hodnotou 2,0 %.

Součástí stavebních úprav v oblasti křižovatky silnic III/26845 a III/2622 je zřízení 1 místa pro přecházení, které je vybaveno ochranným ostrůvkem šířky 1,5 m (norma ČSN 736110 udává šířku 2,5 m až 3 m). Z prostorových důvodů v oblasti křižovatky a vzhledem k nízké intenzitě provozu na komunikacích by měla být šířka dostačující.

### **Betonové obruby a opěrné zdi**

Chodník bude na straně místní komunikace lemován betonovou silniční obrubou 150/250/1000. Hrana obruby je umístěna 12 cm nad povrchem vozovky. V místech pro přecházení (včetně ochranného ostrůvku) popř. v místech přejezdu přes chodník je obruba umístěna 2 cm nad povrchem komunikace. V místě autobusového stání je hrana obruby umístěna 20 cm nad povrchem komunikace. Z druhé strany bude tvořen chodníkovou betonovou obrubou tloušťky 80 mm a sadovou betonovou obrubou tloušťky 50 mm.

V některých místech bude chodník ohraničen opěrnou zdí z tvárnic GEOSTONE o tloušťce 0,5 m (týká se II. větve). Na tvárnici je navržena monolitická římsa s ocelovým zábradlím výšky 1,1 m. Betonový základ je navržen z betonu třídy C 25/30 o šířce 0,8 m. Hloubka základové spáry je min. 1 m pod upravený terén. Zídka je pro zvýšení únosnosti vyztužena čtyřmi profily výztuže o průměru 14 mm na 1 m délky opěrné zdi. Výztuž je zatažena do základové konstrukce. viz příloha č. C3 – Vzorové příčné řezy.

### **c) VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ**

- katastrální mapa
- konzultace s investorem
- výškopisné a polohopisné zaměření
- místní šetření a měření

V rámci realizace projektové dokumentace ke stavebnímu povolení nebyly požadovány žádné geologické a hydrologické průzkumy a měření. Předpokládá se, že podloží je stejného charakteru vzhledem k oblasti a hladina podzemní vody má konstantní výšku. Byla provedena pouze vizuální prohlídka místa a průběžné konzultace s investorem.

### **d) VZTAH KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Neobsazeno

### **e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH**

#### **Konstrukce chodníku**

Zámková dlažba	DL	tl. 60 mm
Drť (2/5)		tl. 40 mm
Kamenivo zpevněné cementem	C8/10	tl. 100 mm
Štěrkodrt' ( 32/63)	ŠD	tl. 150 mm
Celkem		tl. 350 mm

#### **Konstrukce chodníku v místě přejezdu přes chodník**

Zámková dlažba	DL	tl. 80 mm
Drť (2/5)		tl. 40 mm
Kamenivo zpevněné cementem	C8/10	tl. 150 mm
Štěrkodrt' ( 32/63)	ŠD	tl. 180 mm
Celkem		tl. 450 mm

### Konstrukce komunikace v místě doplnění

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	tl. 50 mm
Spojovací postřík emulzní	SPE	0,2 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton hrubozrný	ACL 16	tl. 50 mm
Spojovací postřík emulzní	SPE	0,2 kg/m <sup>2</sup>
Obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+	tl. 50 mm
Kamenivo zpevněné cementem	C8/10	tl. 150 mm
Štěrkodrt' ( 32/63)	ŠD	tl. 200 mm
Celkem		500 mm

### Konstrukce chodníku na mostě v km 0,611 – 0,623

Zámková dlažba	DL	tl. 60 mm
Drt' (2/5)		tl. 40 mm
Vyrovnávací spádový beton	C20/25	tl. 150 - 177 mm
Ochranný pás Globeglas No.8		tl. 0,3 mm
Asfaltový hydroizolační membrána	Bakor 790-11	tl. 3 mm
Polyester Fabric		
Asfaltový hydroizolační membrána	Bakor 790-11	tl. 3 mm
Penetrační nátěr	Bakor 910 01	0,1 – 0,2 l/m <sup>2</sup>
Celkem		tl. 256 - 273 mm

### Konstrukce komunikace autobusového zálivu

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11+	tl. 50 mm
Spojovací postřík emulzní	SPE	0,2 kg/m <sup>2</sup>
Obalované kamenivo střednězrné	ACL 16	tl. 70 mm
Spojovací postřík emulzní	SPE	0,2 kg/m <sup>2</sup>
Kamenivo zpevněné cementem	C8/10	tl. 150 mm
Štěrkodrt' ( 32/63)	ŠD	tl. 200 mm
Celkem		470 mm

## f) ODVODNĚNÍ

### I. větev

Odvodnění povrchu chodníku bude zajištěno podélným a příčným spádem do místní komunikace, odkud bude odvedena do stávající směrově upravené uliční vpusti UV4. Tato vpust' bude zaústěna do stávající dešťové kanalizace. Z povrchu zemní pláň bude voda odvedena podélným a příčným spádem k navrženému plastovému trativodu DN 100 o délce cca 42 m, který bude zaústěn do stávající dešťové kanalizace viz **příloha č. B2 - Situace**.

### II. větev

V místě, kde bude chodník zřízen místo stávajícího příkopu, bude nutné příkop před zasypáním zatrubnit plastovým potrubím DN 250, které bude ukončeno betonovým čelem šířky 0,3 m z betonu C 30/37 a vyvedeno ke stávajícímu podélnému propustu. Celková délka potrubí je cca 79 m.

Odvodnění povrchu chodníku bude zajištěno podélným a příčným spádem do místní komunikace, odkud bude odvedena do navržených uličních vpustí (UV5, UV6, UV7, UV8, UV9). Tyto vpusti budou připojeny na navržené zatrubnění příkopu, popř. vyvedeny do volného terénu potrubím DN 250. Z povrchu zemní pláně bude voda odvedena podélným a příčným spádem. Součástí úpravy je prodloužení stávajícího podélného propustu DN 400 v km 0,000 a zřízení nového ŽB čela z betonu C 30/37 viz **příloha č. B2 - Situace, příloha č. C3 – Vzorové příčné řezy**

**g) Návrh dopravních značek**

Viz příloha PD č. C-4 – Situace dopravního značení křižovatky.

**h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby**

Neobsazeno

**i) Vazba na technologické vybavení**

Neobsazeno

**j) Přehled provedených výpočtů**

Neobsazeno

**k) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU PLOCH STAVENIŠTĚ OSOBAMI  
S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Bude zajištěna minimální průchozí šířka 1,5 m bezbariérové trasy. V případě zemních prací bude výkop zajištěn lávkou širokou 900 mm s výškovým rozdílem max. 20 mm, která bude na obou stranách vybavena zařízením proti sjetí vozíku (sokl výšky min. 100 mm). Dále musí být důsledně zajištěna vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace a to ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou.

Září 2009

Bc. Jan Čapek