

101.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

Dopravní část

				<i>Otisk autorizačního razítka:</i>	
Projektant:		Zodpovědný projektant:		HIP projektant:	
Michael Šťastný		Bc. Michal Pašava		Ing. Pavel Kodýtek	
Kraj: Plzeňský		OÚ: Staré Sedliště			
Objednatel: Obec Staré Sedliště, č.p. 359, Staré Sedliště 348 01				Datum: 01/2019	
Akce:		Pečovatelské byty Staré Sedliště na parc. č. st. 194/2, 197 a 4016 v k.ú. Staré Sedliště			
		Měřítko:			
		Číslo přílohy: 101.1			
SO:		Dopravní řešení		Stupeň: PDPS	
Příloha:		Technická zpráva		Paré číslo:	
<small>Office: Březínova 18/13, 350 02 Cheb, mob: 774 406 860, email: info@idgpro.cz, iDGDesign-IC: 06497381, DiČ: CZ06497381 / Bc. Michal Pašava-IC: 73794775, DiČ: CZ8308311825</small>					

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

- Název stavby: Pečovatelské byty Staré Sedliště na parc. č. st. 194/2, 197 a 4016 v k.ú. Staré Sedliště
- SO: Komunikace a zpevněné plochy
- Místo: Pozemek na parc. č. st. 194/2, 197 a 4016 v k.ú. Staré Sedliště, se nachází severovýchodním směrem od obecního úřadu Staré Sedliště.
- OÚ: Staré Sedliště
- SÚ: Tachov
- Stavebník: Obec Staré Sedliště, č.p. 359, Staré Sedliště 348 01
- Objednatel: Obec Staré Sedliště, č.p. 359, Staré Sedliště 348 01
- Zodpovědný projektant komunikace:
Bc. Michal Pašava - ČKAIT 0301379
Březinova 18/13, 350 02, Cheb, IČ: 737 94 775
- Generální projektant a hlavní inženýr projektu:
Ing. Pavel Kodýtek
- Projektant: Michael Šťastný
- Stupeň: dokumentace pro provedení stavby
- Datum výstavby: 2019
- Dodavatel stavby: Dle výběrového řízení
- Účel stavby: Záměrem je vybudování části účelové komunikace a parkovacích stání k budoucím pečovatelským bytům v obci Staré Sedliště a dále vymezení prostoru podél místní komunikace novými chodníkovými plochami s úpravami stávajících sjezdů.

TECHNICKÝ POPIS

Stávající stav

Pozemek na parc. č. st. 194/2, 197 a 4016 v k.ú. Staré Sedliště, se nachází severovýchodním směrem od obecního úřadu Staré Sedliště. Stávající stav je tvořen zatravněnou plochou se vzrostlými stromy. Na jižní straně se nachází budova k rekonstrukci pro nové seniorské byty. Staveniště se nachází na pozemku investora. Dále se zde nachází rozšířená místní komunikace s absencí chodníkových ploch se stávajícími s částí zpevněnými sjezdy.

V řešeném území se nachází inženýrské sítě, které jsou zakresleny v koordinační situaci generálního projektanta.

Při výstavbě je nutné respektovat vyjádření správců podzemních vedení a těchto dbát. Trasy sítí zakreslené v situaci jsou pouze orientační podle podkladů poskytnutých správcem příslušné sítě. Skutečný průběh trasy bude vytyčen na stavbě, zhotovitel provede vizuální kontrolu tras s projektem, na možné odchylky upozorní při přejímce staveniště!

Autor PD nepřebírá zodpovědnost za případné kolize se zařízením v zájmovém území stavby v případě, že stávající inženýrské sítě nebudou uloženy dle ČSN 76 6005 a dle zaslaných zákresů vydaných jednotlivými správci.

Příprava staveniště a bourací práce

V rámci přípravy staveniště bude stavba polohově a výškově geodeticky vytyčena. Tato kontrola bude probíhat za účasti investora, zhotovitele, generálního projektanta, hlavního inženýra projektu a TDI. Kontrola vytyčení stavby a její schválení bude provedena před zahájením stavebních prací.

Bude zřízeno zařízení staveniště na předem schváleném místě - (řešeno generálním projektantem v části ZOV). Budou provedeny HTÚ. Příprava staveniště bude prováděna dle TKP kap. 2. Postup prací bude probíhat dle TKP a zásad organizace výstavby.

Zemní práce - technické poznámky

V rámci před-projektové přípravy nebyl proveden geologický průzkum pro potřeby posouzení aktivní zóny zemní pláně v místě stávajícího parkoviště. Po provedení celkových bouracích prací konstrukce komunikace, provedení a zhutnění zásypů rýh nových inženýrských sítí budou provedeny kontrolní zkoušky únosnosti zemní pláně v rozsahu dle TKP kap. 4 a ČSN 73 6133.

- Projektant upozorňuje na nutnost dodržení požadavků na kvalitu zemní pláně a jejího řádného odvodnění. Při kontrole zemní pláně se postupuje dle ČSN 72 1006. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podloží zeminy je stanovena v tabulkách konstrukcí - viz níže. Projektant upozorňuje, že **faktické hodnoty podloží je potřeba určit na stavbě v koordinaci s geologem či geotechnikem stavby na základě podrobných IG zkoušek.**
- V případě, že z výsledků zkoušek bude patrné, že je zemní pláň možné hutnit na požadované hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def,2}$ dle příslušné konstrukce (viz *tabulky konstrukčních vrstev*), budou provedeny HTÚ na úroveň zemní pláně. Zemní pláň bude

upravená, rovná a zhutněná dle ČSN 72 1006. Míra zhutnění aktivní zóny podloží bude splňovat předepsané hodnoty dle ČSN. Min. příčný sklon je 3,0%.

- V případě, že z výsledků zkoušek bude patrné, že není možné zemní pláň zhutnit na požadované hodnoty, bude provedena sanace aktivní zóny zemní pláně v místech, kde nebylo dosaženo příslušných hodnot $E_{def,2}$.
- **Technologii zlepšení zeminy, její rozsah a tloušťka budou přesně definovány geologem či geotechnikem stavby na základě podrobných IG zkoušek a zjištěných charakteristik zeminy před zahájením stavby.** V místě stávajících pojižděných ploch není dle IGP sanace nutná.
- **Sanace bude v rozpočtu uvažována jako rezerva, včetně položek s ní souvisejících. Realizována bude na základě zmíněných zkoušek a po odsouhlasení geologem či geotechnikem, investorem resp. TDI. Následně bude fakturována dle skutečného množství.** Sanace bude provedena po dokončení bouracích prací, HTÚ na úroveň parapláně a po provedení a zhutnění zásypů rýh nových inženýrských sítí a chrániček inženýrských sítí. Po provedení sanace bude provedena úprava pláně.
- Hutnění pláně se nesmí provádět, pokud je zemina rozbředlá nebo zmrzlá. K zamezení dlouhodobě deformace povrchu vozovky je nutné zhutnění důsledně kontrolovat. Projektant požaduje, aby byla věnována zvýšená pozornost zásypům rýh inženýrských sítí a zásypy byly provedeny s dostatečnou mírou zhutnění dle příslušných ČSN.
- Po odstranění stávajících vrstev komunikace je třeba budoucí pláň komunikace i nově rozšířené části urovnat a intenzivně dohutnit. Pokud budou v pláni zastiženy zeminy s trvale zvýšenou vlhkostí, která by neumožňovala zhutnění, je třeba je odstranit a nahradit vhodnější zeminou nebo stabilizovat.
- **Projektant požaduje, aby dohutněnou pláň před prováděním stavby převzal geotechnik. Dodavatel stavebních prací vyzve geotechnika k přejímce.**

Míra zhutnění aktivní zóny podloží bude splňovat předepsané hodnoty dle ČSN. Modul deformace $E_{def,2}$ je uveden v tabulkách konstrukčních vrstev.

Při provádění zemního tělesa bude zabezpečen odtok srážkové vody mimo staveniště. To bude zajištěno staveništní drenáží PVC DN 100, která bude napojena do nejbližší uliční vpusti. Drenážní rýha bude separována netkanou geotextilií a rýha bude vysypána HDK fr. 16/32. Dno rýhy bude utěsněno jílovou vrstvou.

Před zahájením pokládky vrstvy ze ŠD budou provedeny kontrolní zkoušky únosnosti, míry zhutnění a rovinatosti zemní pláně dle TKP kap. 4. Přejímka bude za účasti stavebního dozoru investora a zhotovitele a zaznamená se písemně do SD, bez ní nelze pokračovat v další pokládce. Zemní práce budou prováděny dle TKP kap. 4 a ČSN 73 6133.

Komunikace

Návrh půdorysu vychází ze vstupních údajů investora a dispozičního řešení budoucího provozovatele.

Obousměrná místní komunikace, na kterou se parkoviště napojuje, má šířku 6,50 až 9,50 m. Komunikace na parkovišti je navržena v šířce 5,00 m. Nová parkovací stání jsou situována na pozemku investora o rozměrech 6x 6,00 x 2,50 m a 2x 6,00 x 3,50 m vyhrazeným stáním pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Celkový počet parkovacích stání na p.p.č. 4016 a 194/2 činí 8 míst pro OA. Sjednocený sjezd k p.p.č. 4016, 194/2 a 193/1 bude v šířce

5,00 + 5,00m a šířkou místní komunikace 6,50m. Upravený stávající sjezd k pozemku na p.p.č. s.t. 4025 bude ve stávající šířce 4,00m. Dále vznikne kolem místní komunikace chodník v šířce 2,30 až 2,50m.

Povrch vozovky, sjezdů, plochy pro parkovací stání a chodníku bude tvořen z betonové dlažby.

Návrh situace včetně stísněných míst byl prověřen obalovými křivkami vozidel skupiny 1 (OA) a vozidel skupiny 2 (hasič, popelář, vozidla zimní údržby). Šířkové uspořádání vyhovuje bezkoliznímu průjezdu všech zmíněných vozidel. Vzhledem k charakteru stavby nebyly stanoveny výhledové intenzity dopravy. **Veškeré uspořádání nově navržených ploch bude respektovat napojení na okolní stávající stav.**

Výpočet kapacity parkovacích míst	
dle ČSN 73 6110 :	
Název akce :	Pečovatelské byty Staré Sedliště na parc. č. st. 194/2, 197 a 4016 v k.ú. Staré Sedliště
Místo :	Staré Sedliště
Investor :	Obec Staré Sedliště, č.p. 359, Staré Sedliště 348 01
1. Vstupní údaje	
O ₀ počet bytů do 100m ² :	7
Staré Sedliště - počet obyvatel:	1244
Stupeň automobilizace k _a :	1:2,5
dle ČSN 73 6110 je při tomto stupni automobilizace součinitel = 1,00	
2. Stanovení základních jednotek stání	
odstavná stání (dlouhodobá) :	O ₀ <input type="text" value="7"/> * <input type="text" value="1"/> = 7,00 míst O _{celkem} = 7 míst
parkovací stání :	P ₀ <input type="text" value="0"/> : <input type="text" value="0"/> = 0,0 míst P _{celkem} = 0 míst
3. Součinitele zohledňující územní a okolní vlivy	
součinitel vlivu stupně automobilizace:	k _a = <input type="text" value="1,00"/>
součinitel polohy řešeného území:	k _p = <input type="text" value="1,0"/>
4. Výpočet kapacity parkovacích míst	
N = O ₀ * k _a + P ₀ * k _a * k _p	
N = 7,00 * 1,00 + 0 * 1,00 * 1,0 = 7 + 0 = 7 stání	
Celkový počet navržených parkovacích stání činí 8 míst. Celkem pro 2 byty jsou 2 stání vyhrazena pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.	
5. Závěr	
Požadovaná minimální kapacita činí 7 míst. V návrhu je celkem 8 parkovacích stání. Z tohoto počtu jsou 2 stání vyhrazena pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Výpočtem je prokázáno, že počet parkovacích stání splňuje požadované minimum 7 stání pro OA.	

Opatření pro pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu.

Místa pro přecházení jsou řešena se sníženou obrubou na +2cm. Snížení bude provedeno na vzdálenosti 1,00 m. Za obrubníkem bude vytvořena šikmá plocha ve sklonu max. 8,33 % v podrobnostech dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. - obr. 107 a 108. V případě menší šířky chodníku než 1,50 m nutno dodržet minimální průjezdný profil pro osoby upoutané na vozíček (0,90

m). Za obrubníkem bude založen varovný hmatný pás „z reliéfní dlažby“ v šířce 0,40 m a v délce kdy bude horní hrana obrubníku do +8 cm nad vozovkou. Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Výškové řešení

Výškový návrh zpevněných ploch parkoviště a chodníků vychází z míst dopravních napojení a stávajícího terénu. Parkovací stání jsou řešena podélným sklonem 3,00 % směrem do vozovky, do nové UV a liniového žlabu na pozemku investora. Příčný sklon vozovky ČINÍ MAX 5,5% a chodníkových ploch jsou 2,00%. Podélné sklony všech zpevněných ploch na pozemku investora jsou od 0,06 až 6,5%. Zdvojený sjezd je řešen příčným sklonem 1,30 – 3,00% směrem k pozemku investora do nově navrženého liniového žlabu. Nové chodníkové plochy jsou řešeny příčným směrem 2,00% směrem k místní komunikaci.

Silniční obrubníky podél komunikace na pozemku a parkoviště investora budou ABO 15/25 +10 (+12) a, resp. ABO 15/15 +5 cm v místě sjezdů a +2 cm v místě snížení pro chodce. Silniční obrubníky podél místní komunikace budou ABO 15/25 +12 cm, respektive ABO 15/15 +5cm v místech sjezdů. Chodníkové obrubníky budou ABO 8/25 +0 cm, resp. +6 cm tam kde budou tvořit vodící linii pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

V případě, že při realizaci stavby dojde ke zjištění nesouladu navrženého výškového řešení se stávajícím stavem či jiné výškové kolize (jedná se převážně o vjezdy či vstupy) budou stavební práce zastaveny a bude neprodleně přizván projektant, který navrhne nové úpravy výškového řešení v PD.

Délky rozhledu

Byly prověřeny délky rozhledů v místech napojení plánovaného sjezdu na přilehlou komunikaci. Délky rozhledu jsou navrženy dle ČSN 73 6102 pro vozidlo skupiny 2 a uspořádání A (Stůj, dej přednost) pro dvoupruhovou komunikaci dle tabulky 19:

Tabulka 19 – Délky stran rozhledových trojúhelníků v m s předností v jízdě podle uspořádání A, typická příčná uspořádání komunikace (a) až (d) a skupiny vozidel 1 až 4 podle 5.2.9.2.2

Rychlost ^{*)} [km/h]	Strany rozhledového trojúhelníku v m							
	Vozidla skupiny 1		Vozidla skupiny 2		Vozidla skupiny 3		Vozidla skupiny 4	
	X _B	X _C	X _B	X _C	X _B	X _C	X _B	X _C
20	30	25	35	25	45	40	50	40
30	40	35	45	35	55	45	60	50
40	55	50	60	50	75	65	80	70
50	70	65	80	65	100	85	110	95
60	90	80	100	85	125	110	140	125
70	110	100	125	105	160	140	170	155
80	135	120	150	130	195	170	210	190
90	160	145	180	160	230	210	250	230

^{*)} Dovolena rychlost na hlavní komunikaci.
Vrchol rozhledového trojúhelníku na vedlejší pozemní komunikaci je umístěn do osy přední části vozidla ve vzdálenosti 3 m od vnějšího okraje vozítkového proužku (vnějšího okraje zpevnění, pokud není vozítkový proužek na pozemní komunikaci vyznačen). Pro šířku jízdních i přídatných pruhů a příčná uspořádání podle 5.2.9.2.2 platí: uspořádání (a) – Y_B = 8,5 m, uspořádání (b) – Y_B = 12,0 m, uspořádání (c) – Y_B = 16,0 m a uspořádání (d) – Y_B = 19,0 m; pro všechna uspořádání Y_C = 5,0 m.

- Intravilán obce, Vn = 50 km/h (vpravo) - Rozhled vpravo → Dz = 80,00 m
- Intravilán, Vn = 50 km/h (vlevo)- Rozhled vlevo → Dz = 65,00 m

- **ROZHLEDOVÉ POMĚRY VYHOVUJÍ**

- rozhledový bod řidiče z vedlejší komunikace je od hrany jízdního pruhu ve vzdálenosti 2,5 m.
- **Rozhledové trojúhelníky musí být prosty všech překážek bránících rozhledu. Výškově musí být bezbariérový prostor nad spojnicí očí řidičů, výška oka (rozhledový bod) se uvažuje 0,75 m, resp. 1,75 m nad hranou vozovky.**
- Výškově jsou podélné profily rozhledů součástí této dokumentace.

Odvodnění

Odvodnění chodníkových ploch a parkovacích stání je řešeno podélným a příčným sklonem do nově navržené UV. Odvodnění účelové komunikace, zdvojeného sjezdu, místa pro kontejnery a s části chodníků a parkovacích stání je řešeno podélným a příčným sklonem do nového liniového žlabu tř. D v délce 10,00 m. Odvodnění nových chodníkových ploch podél místní komunikace a stávajícího sjezdu je řešeno podélným a příčným sklonem do stávajících UV. Dále bude zřízena jedna pod-obrubníková vpust v místě, kde nově povede chodník. UV a LŽ se napojí do stávající dešťové kanalizace.

UV, LŽ a materiál budou přebírány zhotovitelem dle smlouvy o dílo a dle TKP kap. 1. Veškeré zkoušky a převímky materiálu budou zaznamenány do SD. Vlastnosti betonu budou vyhovovat ČSN EN 206-1.

Technické předpoklady žlabu a UV

Liniový žlab je navržen včetně vpustového dílu. Žlab je s integrovaným spádem dna. Mříž bude litinová pro zatížení D 400 kN. Žlaby se ukládají dle kladečního plánu. Je nutné bezpodmínečně dodržet projektantem nebo dodavatelem předepsaný detail uložení, který je nedílnou součástí výkresové části. V průběhu stavby doporučujeme zakrýt (prknem, lepenkou ...) žlaby s rošty, aby před předáním nedošlo ke znečištění stavebním materiálem. Na betonové lože se vpustí uloží a obetonuje podle schémat platných pro žlaby.

Nová uliční vpust je navržena s vnitřním průměrem DN 450 mm s možným napojením potrubí DN 150 a 200 mm. Sestavená vpust je samonosná. Je včetně koše na zachytávání splavenin a kalového prostoru. Osazena bude litinovou mříží 500 x 500mm potaženou PVC, pro zatížení D 400 kN.

Nově realizované přípojky k LŽ a UV budou z KG PVC DN 150, Sn8. Potrubí bude uloženo do pískového podsypu (10 cm při rovném podkladu, 15 cm při kamenitém) a hutněného štěrkopískového obsypu fr. 0/16 tl. 30 cm. Zásyp se provede vytěženou zeminou bez velkých kamenitých částic, ve vozovce je nutno zásyp provést tak, aby splňoval únosnost pláň pod komunikací. Pokud je nutné použít menší hloubku krytí než 0,80 m je nutné potrubí obetonovat v minimální tloušťce 15 cm betonem C20/25, pod potrubím se vytvoří betonové lože (bet. C20/25) v tl. min. 15 cm s vyztužením kari sítí 150/150/6 mm s krytím min. 30 mm. Při obetonování se hrdla potrubí obalí geotextilií nebo Miralonem. Kanalizační přípojky budou prováděny dle TKP kap. 3.

Obrubníky

Silniční obrubníky budou ABO 15/25 +10 cm budou lemovat účelovou komunikaci včetně v místech parkovacích stání, resp. ABO 15/15 +5 cm v místě sjezdů a +2 cm v místě snížení pro chodce a v místě napojení plochy pro kontejnery na účelovou komunikaci. Chodníkové obrubníky budou ABO 8/25 +0 cm, resp. +6 cm tam kde budou tvořit vodící linii pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Obruby podél místní komunikace budou ABO 15/25 +12 cm. Všechny obrubníky budou uloženy do betonového lože tl. min. 0,10 m, beton C12/15. Všechny obrubníky budou kladeny na sraz, bez viditelných mezer nutných spárovat. Při pokládání konstrukčních vrstev nesmí být obrubníky poškozeny, v opačném případě budou nahrazeny novými. Při osazování obrubníků ABO bude postup prováděn dle ČSN 73 6131 (obruby s opěrou) a budou prováděny průkazní a kontrolní zkoušky dle TKP kap. 10. Přípustné odchylky pro uložení obrubníků stanovuje TKP kap. 10 a ČSN 73 6131. Obrubníky budou přebírány zhotovitelem dle smlouvy o dílo a dle TKP kap. 1. Veškeré zkoušky a přejímky materiálu budou zaznamenány do SD.

Konstrukce

Nové konstrukce jsou navrženy dle TP 170.

Vstupní údaje pro návrh konstrukce:

- **Klimatické podmínky:** a) Klimatická oblast II.
 - b) Nadmořská výška 498 -501,00 m.n.m.
 - c) Průměrná teplota vzduchu v této oblasti je = 6,1 -7,0 °C
 - d) Území se nachází v mírně teplé klimatické oblasti MT 3
 - e) Návrhová hodnota indexu mrazu Imd = 400 – 500 °C den
 - f) Roční úhrn srážek cca 350-450 mm vodního sloupce

Návrhová úroveň porušení vozovky = D2

- **Třída dopravního zatížení TDZ = VI a CH**
- **Spolehlivost stanovení charakteristické hodnoty poměru únosnosti CBR v závislosti na třídě dopravního zatížení = 75 a 60%.**
- **Požadované minimální moduly přetvárnosti** na pláni vozovky v závislosti na druhu zeminy a zlepšení podloží vozovky (aktivní zóně) = **45 resp. 30 Mpa.**
- **Namrzavost zemín – v úrovni aktivní zóny zemní pláň budou použity vhodné nenamrzavé zeminy**
- **Vodní režim - nezjištěno**
- **Požadovaná minimální tloušťka nenamrzavých vrstev netuhé vozovky činí 500 mm**

Komunikace a parkovací stání – povrch betonová dlažba v tl. 80mm – Nová konstrukce je navržena dle TP 170 katalogového listu D2-D-1 modifikovaná pro konkrétní podmínky stavby

80 mm	Bet. dlažba tl. 80 mm	DL 80 (ČSN 73 6131-1)	
40 mm	Lože ze ŠD 5/8	L 5/8	
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _A 0/32 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =90MPa
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/63	ŠD _B 0/63 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =60MPa
520 mm	Celková vrstva		↑ E _{def,2} =30MPa

Sjezdy – povrch betonová dlažba v tl. 80mm – Nová konstrukce je navržena dle TP 170 katalogového listu D2-D-1 modifikovaná pro konkrétní podmínky stavby

80 mm	Bet. dlažba tl. 80 mm	DL 80 (ČSN 73 6131-1)	
40 mm	Lože ze ŠD 5/8	L 5/8	

200 mm	Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD _A 0/32 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =90MPa
200 mm	Štěrkodrt' fr. 0/63	ŠD _B 0/63 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =60MPa
520 mm	Celková vrstva		↑ E _{def,2} =30MPa

Chodník a plocha pro kontejnery – povrch betonová dlažba v tl. 60mm - Nová konstrukce je navržena dle TP 170 katalogového listu D2-D-1 modifikovaná pro konkrétní podmínky stavby

60 mm	Bet. dlažba tl. 60 mm	DL 60 (ČSN 73 6131)	
30 mm	Lože ze ŠD 5/8	L 5/8	
200 mm	Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD _A 0/32 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =50MPa
290 mm	Celková vrstva		↑ E _{def,2} =30MPa

V místech, kde bude provedeno doplnění konstrukčních vrstev vozovky bude spojení původních a nových vrstev zajištěno výztužnou geomříží, (doporučený výrobce Polyfelt PGM-G 50/50), která bude položena na spojovací postřík po pokládce ACP v šířce 1 m, pevnost v tahu podélná i příčná 50 kN/m².

V místě napojení stávajících asfaltových a nových ploch bude tento (přechod) spoj ošetřen asfaltovou zálivkou.

Poznámka: uvedené hodnoty E_{def,2} jsou myšleny na horní hraně příslušné konstrukční vrstvy po ztuhnutí. V místech pracovních spár na stávajících konstrukcích bude provedeno doplnění konstrukčních vrstev dle TP 146, resp. dle stávajících konstrukčních vrstev. Pracovní spáry budou ošetřeny asfaltovou zálivkou.

Při provádění podkladních vrstev budou provedeny průkazní a kontrolní zkoušky v rozsahu dle TKP kap. 5.

Při provádění postříků budou provedeny průkazní a kontrolní zkoušky v rozsahu dle TKP kap. 26 a dle ČSN 73 6129.

Při provádění asfaltových vrstev budou provedeny průkazní a kontrolní zkoušky v rozsahu dle TKP kap. 7, TP 109 kap. 6 a dle ČSN 73 6121.

Při provádění vrstev dlážděných krytů budou provedeny průkazní a kontrolní zkoušky dle TKP kap. 9 a ČSN EN 1342 (požadavky, hodnocení shody, kritéria pro přejímku). Dlažby budou přebírány zhotovitelem dle smlouvy o dílo a dle TKP kap. 1.

Průkazní zkoušky musí být provedeny laboratoří se způsobilostí podle metodického pokynu MP SJ-PK č.j. 20840/01-120 část II/3 – Zkušebnictví. Laboratoř musí být odsouhlasena objednatelem/správcem stavby. Veškeré zkoušky a přejímky materiálu budou zaznamenány do SD.

Spárování dlažby bude provedeno křemičitým pískem (mokrým procesem) s max. velikostí zrna 2 mm. Dle potřeby bude písek cca po půl roce doplněn.

Druhy povrchů

Povrch účelové komunikace, sjezdů a parkoviště bude z betonové dlažby 200*200mm, tl. 80 mm. Jednotlivá parkovací stání budou oddělena řadou dlažby 100*200mm, tl. 80 mm odlišné barvy. Bude tak vytvořeno VDZ V10b.

Povrch chodníkové plochy bude z betonové dlažby 100x200mm, tl. 60mm.

Povrch varovného pásů pro slepce bude z betonové napované zámkové dlažby 100x200mm o tl. 60mm (80 mm - pojížděná), povrch standart, barva červená. (popř. v odlišné barvě dlažby u chodníků). Stávající povrchy budou uvedeny do původního stavu dle TP 146. Dlažba bude přebírána zhotovitelem dle smlouvy o dílo a dle TKP kap. 1. Veškeré zkoušky a přejímky materiálu budou zaznamenány do SD.

Trvalé dopravní značení (TDZ)

Svislé dopravní značení:

Nové SDZ je řešeno dle návrhu v situaci. Materiál značek bude pozinkovaný plech nebo hliníkový plech. Okraje s dvojitým ohybem nebo rámečkem. Uchycení na ocelové pozinkované sloupky o průměru min. 60 mm. Upevnění sloupků do kotvících patek z hliníkové slitiny. Patky kotveny do komunikace pomocí šroubů.

Pro SDZ platí: ČSN EN 12899-1, TP 65, TP 66, TP 84, TP 100, TP 108, TP 117, TP 141, TP 142, TP 165, TP 169, TKP 14, TKP 18, TKP 19, VL 6.1.

Všechny navržené značky budou vyrobeny podle ČSN EN 12899-1 z retroreflexního materiálu třídy 1 (R 1). Použití značek z nereflexního materiálu, nebo značek prosvětlených se neuvažuje.

Rozměry značek:

V celém rozsahu stavby budou výstražné, příkazové a zákazové značky v základní velikosti. Velikost významového symbolu bude tedy 100%. Pouze značky provozní a dodatkové budou ve zmenšené velikosti.

Konstrukce značky:

Z hlediska mechanických vlastností musí konstrukce značky vyhovovat požadavkům a třídám dle ČSN EN 12899-1:

- poloměr zaoblení rohů štítů značky musí být nejméně 20 mm
- hrany štítu značky musejí být chráněny
- největší deformace štítu značky ohybem vzhledem k podpěrné konstrukci může být nejvíce:
 - o při zatížení větrem 50 mm/m (třída TBD 5)
 - o při zatížení vodorovnou silou 100 mm/m (třída TBD 6)
 - o při zatížení svislou silou 25 mm/m (třída TBD 4) přičemž bodové zatížení pro značky A 32b, IS 19a až IS 19c 0,15 kN (třída PL 1); pro značky IS 2a až IS 22f, IS 24a IS 24c není požadavek stanoven (třída PL 0); pro ostatní značky je bodové značení 0,30 kN (třída PL 2).
- pro odolnost proti dynamickému zatížení od odklizení sněhu, může být největší deformace štítu značky krutem k podpěrné konstrukci 1,15 °/m (třída TDT 6)

Konstrukce podpěry

Sloupky budou z pozinku, ukotveny budou do kovové patky. Podpěrná konstrukce značky (sloupek) musí vyhovovat TP 118 a ČSN EN 12767.

Schvalovací podmínky

Na žádost a náklady výrobce nebo výhradního dovozce bude ministerstvem dopravy a spojů schváleno provedení a používání značek dle § 124 odst. 2 písm. C) zákona č. 361/2000 sb.

Posouzení bude provedeno podle § 5 nařízení vlády č. 163/2002 sb. K dodávaným značkám je požadován certifikát výrobku a prohlášení o shodě.

Základní zásady umístění SDZ

Boční umístění – značka ani nosná konstrukce nesmí zasahovat do vymezené části dopravního prostoru. Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky od vnějšího okraje vozovky (zpevněné krajnice) je 0,50 m. Ve výjimečných případech v obci lze tuto vzdálenost zmenšit na 0,30 m. Max. vzdálenost je 2,00 m.

Výškové umístění – spodní okraj nejnižší umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) je nejméně 1,20 m nad úrovní vozovky. V místě průchozího prostoru pro chodce je tato vzdálenost 2,20 m. Max. vzdálenost spodního okraje značky nad terénem je 2,50 m. Směrové umístění – značky se umísťují kolmo ke směru provozu. U reflexních značek s ohledem na maximální účinek odrazu světelných paprsků reflektorů vozidel je to v obci 50 m.

Ostatní

Na jednom sloupku mohou být umístěny max. 2 značky (nezapočítávají se dodatkové tabulky), kromě výjimek viz TP 65 bod 8.5.

Vodorovné dopravní značení:

Pro VDZ platí: ČSN EN 1436, ČSN EN 1790, TP 65, TP 66, TP 133, TKP 14, VL 6.2, katalog hmot pro VDZ. VDZ bude splňovat požadavky uvedené ČSN 01 8020 „Dopravní značky na pozemních komunikacích“ a dále specifikované v ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení požadavky na dopravní značení.“

Použité hmoty budou dle TP 70, schválené pro VDZ jsou uvedeny v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky. Navržené VDZ bude provedeno oddělením jednotlivých parkovacích stání pomocí dlažby odlišné barvy (VDZ V10b).

Přechodné dopravní značení (PDZ)

Provádění stavebních prací dotýkajících se veřejných komunikací bude v souladu s TP 65, TP 66 a zákona 13/1997 Sb. Vlastní stavební práce budou probíhat z přilehlé MK. Za osazení PDZ dle příslušných TP zodpovídá zhotovitel, resp. stavbyvedoucí. PDZ bude po celou dobu realizace stavby správně osazeno a bude dobře viditelné. V případě odcizení, či neúplnosti PDZ bude bezprostředně obnoveno. Některé stávající SDZ je nutno upravit, popř. zakrýt či pozměnit. Chodníky a přístupy k nemovitostem budou zachovány, výkopy budou dle své hloubky označeny v souladu s TP 66 (zábrany, plotové zábrany viz strana 29 a 30).

Před zahájením stavebních prací provede zhotovitel stavby AKTUALIZACI PDZ (DIO), které nechá odsouhlasit na DI Policie ČR – Tachov.

Sadové úpravy podél zpevněných ploch

Plochy za hranou obrub budou dosypány vhodným výkopkem a po vyrovnání terénu se založí trávnik parkovým výsevem. Před započítím výsevu trávniku se provede chemické odplevelení ploch určených k osetí. Dále bude provedena úprava plochy s urovnáním a odstraněním nežádoucích předmětů. Stávající půda bude doplněna ornici dle potřeby o tl. 15 cm. Na plochách pro zakládání trávniku se provede přihnojení granulovaným kombinovaným hnojivem. Při provádění sadových úprav bude postupováno dle TKP kap. 13. Přejímka materiálu bude zaznamenána do SD.

Specifikace rizik a možných příčin navýšení rozsahu prací při realizaci stavby

- výskyt inženýrských sítí, které nejsou správně zaznamenány jednotlivými správci podzemních zařízení a výskyt nefunkčních inženýrských sítí.
- výskyt nefunkčních inženýrských sítí
- nečekané výskyty různorodosti tříd zeminy, skály a spodní vody při výkopových pracích
- místa lokálně nestabilní, pro vyšší nutnost sanace zemní pláně než navrhované
- místa vyžadující silné bourací mechanismy v případě výskytu skalního podloží
- eventuální základy starých budov, zasypané sklepy
- místa nálezů historických památek, vyžadující pozastavení stavby a eventuální archeologický průzkum včetně nákladů s tím spojených
- vícepráce při křížení nových UV s inženýrskými sítěmi, které nejsou správně zaznamenány jednotlivými správci podzemních zařízení

V Chebu, 01/2019

Vypracoval: Michael Šťastný