

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:	Chodová Planá
Objednatel:		Městys Chodová Planá, Pohraniční stráž 129, Chodová Planá 348 13	
Akce:	Novostavba seniorských bytů a objektu soc. služeb Chodová Planá na p.p.č. 3410/3, 3410/15-18 v k.ú. Chodová Planá		Datum: 09/2018
			Číslo zakázky 2018-63
			Měřítko:
			Číslo přílohy: 101.1
SO:	Dopravní řešení		Stupeň: Paré číslo:
Příloha:	Technická zpráva		DSP
Office: Březinova 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			

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby: Novostavba seniorských bytů a objektu soc. služeb Chodová Planá na p.p.č. 3410/3, 3410/15-18 v k.ú. Chodová Planá

SO: Komunikace a zpevněné plochy

Místo: Pozemek na p.p.č. 3410/3, 3410/15-18 v k.ú. Chodová Planá, se nachází východním směrem v městysu Chodová Planá v ulici Chodská.

MÚ: Chodová Planá

SÚ: Tachov

Stavebník: Městys Chodová Planá, Pohraniční stráž 129, 348 13 Chodová Planá

Objednatel: Městys Chodová Planá, Pohraniční stráž 129, 348 13 Chodová Planá

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 stavební povolení

Datum výstavby: 2018

Dodavatel stavby: Dle výběrového řízení

Účel stavby: Záměrem je vybudování části účelové komunikace a parkovacích stání k budoucí novostavbě seniorských bytů a objektu sociálních služeb.

TECHNICKÝ POPIS

Stávající stav

Pozemek na p.p.č. 3410/3 a 3410/15 v k.ú. Chodová Planá, se nachází v ulici Chodská, za výjezdovou jednotkou Sboru dobrovolných hasičů městyse Chodová Planá. Stávající stav je tvořen s částí dožilou asfaltovou plochou a zatravněnou plochou se vzrostlými stromy. Staveniště se nachází na pozemku investora.

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 poježděných 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.
- Zhutnění 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 5,00 m. Komunikace na parkovišti je navržena v šířce 3,00 - 6,00 m. Nová parkovací stání jsou situována na pozemku investora o rozměrech 12x 6,00 x 2,75 m a 4x 6,00 x 3,50 m vyhrazeným stáním pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Celkový počet parkovacích stání na p.p.č. 3410/15 činí 16 míst pro OA.

Povrch vozovky, 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 :	Novostavba seniorských bytů a objektu soc. služeb Chodová Planá na p.p.č. 3410/3, 3410/15-18 v k.ú. Chodová Planá
Místo :	Chodová Planá
Investor :	Městys Chodová Planá, Pohraniční stráž 129, Chodová Planá 348 13
1. Vstupní údaje	
O ₀ počet bytů do 100m ² :	8
P ₀ stacionář pro důchodce:	12
Chodová Planá - počet obyvatel:	1868
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) :	$O_0 \cdot 1 = 8,00 \text{ míst}$ $O_{\text{celkem}} = 8 \text{ míst}$
parkovací stání :	$P_0 : 5 = 3,0 \text{ míst}$ $P_{\text{celkem}} = 3 \text{ míst}$
3. Součinitele zohledňující územní a okolní vlivy	
součinitel vlivu stupně automobilizace:	k _a = 1,00
součinitel polohy řešeného území:	k _p = 1,0
4. Výpočet kapacity parkovacích míst	
$N = O_0 \cdot k_a + P_0 \cdot k_a \cdot k_p$	
$N = 8,00 \cdot 1,00 + 3 \cdot 1,00 \cdot 1,0 = 8 + 3 = 11 \text{ stání}$	
Celkový počet navržených parkovacích stání činí 16 míst. Celkem pro 4 byty je vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.	
5. Závěr	
Požadovaná minimální kapacita činí 11 míst. V návrhu je celkem 16 parkovacích stání. Z tohoto počtu jsou 4 stání vyhrazena pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Výpočtem je prokázáno, že počet parkovacích stání splňuje požadované minimum 11 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 s podélnými sklony 1,00 až 2,00 % směrem do vozovky a do nového liniového žlabu na pozemku investora. Příčné sklony sjezdu, vozovky, obratiště a parkovacích stání jsou cca od 0,0 až 6,2%.

Silniční obrubníky podél komunikace a parkoviště budou ABO 15/25 +10 a, resp. ABO 15/15 +2 cm v místě snížení pro chodce. 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

Strany rozhledového trojúhelníku v m								
Rychlost ^{a)} [km/h]	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

^{a)} Dovolená 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 vozíčního proužku (vnějšího okraje zpevnění, pokud není vozíční 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 = 41,00 m (Rozhled ukončen křižovatkou)
- Intravilán, Vn = 50 km/h (vlevo)- Rozhled vlevo → Dz = 40,00 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 účelové komunikace, obratiště, chodníků a parkovacích stání je řešeno podélným a příčným sklonem do nově navržené UV a liniového žlabu v délce 28,50 m. UV a LŽ se napojí do stávající splaškové kanalizace.

UV, LŽ a materiál budou přebírány zhotovitelem dle smlouvy o dílo a dle TKP kap. 1. Veškeré zkoušky a přejímky 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 kladecího 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 pláně 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 betonové ABO 15/25 +12 cm, resp. ABO 15/25 +10 cm v místě parkovacích stání, resp. ABO 15/15 +5 cm v místě sjezdů a +2 cm v místě snížení pro chodce. 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.

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 521-523,00 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 4
 - e) Návrhová hodnota indexu mrazu Imd = 400 – 500 °C den
 - f) Roční úhrn srážek cca 650-750 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 zemin – 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

Chodník – 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 postřiků 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 a parkoviště bude z betonové dlažby 200(100)*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 pásu pro slepce bude z betonové napované zámkové dlažby 100x200mm o tl. 60mm, 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 mimo veřejný dopravní prostor na MK v ulici Vilémovská. 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 vyrovnaní terénu se založí trávník parkovým výsevem. Před započítím výsevu trávníku 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 trávníku 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, 09/2018

Vypracoval: Michael Šťastný