

Zodpovědný projektant		Vypracoval	AVZ Architektnická kancelář Nemocniční 1897/49, 352 01, Aš	
Ing. arch. Václav Zůna		Petr Hradil		
Místo stavby	p.č. 2436/143, 2436/61 k.ú. Sokolov			
			Formát	A4
Investor	Město Sokolov, Rokycanova 1929, 35601 Sokolov		Datum	VIII/2017
Akce Chráněné dílny Sokolov - stavební úpravy objektu D 2.1. KOMUNIKACE			Měřítko	
			Účel	DSP+DPS
			Číslo zakázky	17-03-005
			Výkres TECHNICKÁ ZPRÁVA	

A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby: Chráněné dílny Sokolov – stavební úpravy objektu
Komunikace

Místo: ul. Gagarinova 2048

MěÚ: Sokolov

SÚ: Sokolov

Stavebník: Město Sokolov, Rokycanova 1929, 356 01 Sokolov

Objednatel: Město Sokolov, Rokycanova 1929, 356 01 Sokolov

Stupeň: dokumentace pro stavební povolení

Datum výstavby: 2017 - 2018

Dodavatel stavby: dle výběrového řízení

Generální projektant:

Ing. arch Václav Zůna
Nemocniční 49, 353 01

Stávající stav

Navrhovaná stavba je umístěna na pozemcích p.č. st. 2436/143 a 2436/61 k.ú. Sokolov. Oba tyto pozemky jsou majetkem investora. Staveniště se nalézá na západním okraji Sokolova, pod sídlištěm M. Majerové. Pozemek je mírně svažité jižním směrem ke komunikaci. V současnosti se na něm nalézá objekt chráněných dílen, částečně nevyužívaný.

Pozemek neleží v chráněném území, je zatravněný a rovinný, odtokové poměry dobré. Plánovaná stavba je v souladu s územním plánem obce. Požadavky dotčených orgánů a obecné požadavky na využití území jsou dodrženy, bez výjimek.

Stavební úpravy budou spočívat v doplnění stávající cestní sítě pro projektované zařízení. Dojde k rekonstrukci povrchu stávající komunikace, výstavbě nových parkovacích ploch, nové odvodnění, výstavbu veřejného osvětlení v lokalitě.

Plochy pro potřeby stavby jsou v katastru nemovitostí vedeny jako ostatní plocha. V současnosti se v této lokalitě nacházejí parkovací stání neuspořádaná. Pozemek je ve velmi mírném svahu ve směru sever - jih.

Pro potřeby stavby budou využity stávající zpevněné i nezpevněné (travnaté) plochy mezi stávající zástavbou.

U výstavby nové komunikace je počítáno s nutnou sanací aktivní zóny zemní plně tak, aby bylo dosaženo potřebných modulů deformace na pláni dle TP 170. Jestliže budou nalezena místa, kde bude modul deformace Edef,2 vyhovovat 45MPa, resp. 30MPa dle konkrétní konstrukční vrstvy, lze po dohodě s investorem, geologem a projektantem od sanace aktivní zóny zemní plně upustit. V opačném případě bude provedena sanace.

Dešťová voda bude likvidována pomocí vpustí v kanalizaci. Realizací úprav nebude výrazně navýšena intenzita dopravy v lokalitě, jedná se o zlepšení neúnosné situace dopravy v klidu.

Stavba se nachází v ochranném pásmu:

- sdělovacího kabelu ve správě CETIN a.s., které je stanoveno zákonem č. 151/2000Sb. 1,50 m od vnějšího kabelu na obě strany
- jednotná kanalizace ve správě VOSS s.r.o., 1,5 m na každou stranu
- vodovodního řádu ve správě VOSS s.r.o., do DN 500 1,5 m na každou stranu, nad DN 500 2,5 m na každou stranu
- Plyn NTL společnosti RWE 1 m na obě strany od půdorysu (zákon č. 458/200 Sb.)
- Veřejného osvětlení ve správě TSMS p.o., 1 m od krajního kabelu (zákon č. 458/2000 Sb.)
- podzemního vedení NN ve správě ČEZ a.s., 1,0 m od krajního kabelu (zákon č. 458/2000 Sb.)
- Podzemního teplovodního vedení v kolektorové šachtě ve správě ČEZ Parovody s.r.o. 2,5m od hrany kolektoru (zákon č. 458/2000 Sb.)

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 převímce staveniště!

SO 001 – PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ A HTÚ

Příprava staveniště a bourací práce

V rámci přípravy staveniště bude průběh komunikace polohově a výškově geodeticky vytyčen. Tato kontrola bude probíhat za účasti investora a zhotovitele. Kontrola vytyčení stavby a její schválení bude provedena před zahájením stavebních prací.

Bude zřízeno zařízení staveniště na pozemku p.č. 2436/61. Bude provedena skrávka ornice. Budou provedeny pracovní řezy v asfaltu. Bude provedeno vybourání stávajících asfaltových a štěrkových vrstev. Bude provedeno vybourání obrubníků. Bude provedena demontáž svislého dopravního značení, které bude odvezeno do skladu investora.. Bude provedeno rozebrání betonové plochy. Bude provedeno frézování, bourací práce na opěrné zdi.. Následně budou provedeny HTÚ viz. níže. Příprava staveniště bude prováděna dle TKP kap. 2.

Zemní práce

Po provedení bouracích prací a skrávky ornice budou provedeny HTÚ. Ornice bude deponována v rámci stavby pouze v množství potřebném pro ozelenění nezpevněných ploch při dokončovacích pracích. Přebytečnou ornici a vybouraným materiálem bude postupováno dle zákona č.

185/2001 Sb., o odpadech resp. ustanovení §9 – „hierarchie způsobu nakládání s odpady.“

Budou provedeny výkopy rýh pro přípojky UV a sorpčních vpustí. Ty budou prováděny jako pažené.

Současně s výkopovými pracemi pro přípojky budou provedeny výkopové práce pro odhalení inženýrských sítí jednotlivých správců. Výkopek bude deponován v místě stavby na pozemku p.č. 1742/1 v množství potřebném pro zásypy rýh a obsypy. S přebytečným výkopkem bude nakládáno dle zákona č. 185/2001 Sb., viz. výše.

Po provedení přípojek uličních a sorpčních vpustí budou provedeny HTÚ na úroveň zemní pláň. Následně budou provedeny kontrolní zkoušky únosnosti zemní pláň a bude přizván geotechnik, který zemní pláň posoudí. V rámci PD je navržena sanace aktivní zóny zemní pláň v celém rozsahu nových ploch. Jestliže budou nalezena místa, kde bude modul deformace $E_{def,2}$ vyhovovat 45MPa, resp. 30MPa dle konkrétní konstrukční vrstvy, lze po dohodě s investorem, geologem a projektantem od sanace aktivní zóny zemní pláň upustit. V opačném případě bude provedena sanace. Ta bude provedena odtěžením nevhodné zeminy v tl. cca 300mm na úroveň parapláň a nahrazena vrstvou z HDK fr. 63/125 o tl. 250mm uzavřenou vrstvou ŠD fr. 0/16 o tl. 50mm. Sanace bude oddělena od parapláň netkanou separační geotextilií o plošné hmotnosti 400g/m². Zároveň bude provedeno odvodnění zemní pláň, resp. parapláň podélnými drenážemi PVC DN 100. Ty budou napojena do nejbližší uliční vpustí. Drenážní rýha bude separována netkanou geotextilií o plošné hmotnosti 400g/m² (zároveň s paraplání) a rýha bude vysypána HDK fr. 16/32. Dno rýhy bude utěsněno vrstvou jílu.

Zároveň s HTÚ bude provedeno odkopání stávajících napájecích kabelů VO a jejich demontáž.

Rýhy budou zasypány vhodným výkopkem.

Následně budou provedeny rýhy pro kabaly VO a chráničky elektro NN a NTL plynovodu viz. níže.

Před zahájením pokládky vrstvy z ŠD budou provedeny kontrolní zkoušky únosnosti, míry zhutnění a rovinatosti zemní pláň v rozsahu dle TKP kap. 4 a ČSN 73 6133. Zemní pláň bude upravená, rovná a zhutněná dle ČSN 72 1006. Min. příčný sklon je 3,0%. Míra zhutnění aktivní zóny podloží bude splňovat předepsané hodnoty dle ČSN. Modul deformace $E_{def,2} = 45\text{MPa}$, resp. 30MPa dle konkrétní konstrukce. Přejímka bude za účasti stavebního dozoru investora 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.

Ochrana při křížení s plynovodem

V případě křížení s plynovodem bude postupováno následovně. Před zahájením realizace budou provedeny kopané sondy pro ověření hloubky uložení potrubí v místě nových konstrukcí. Pokud by byla hloubka krytí menší jak 1,0m, dojde k provedení obnažení potrubí a provedení chráničky v délce cca 5,0m. Následně bude chránička obetonována a označena výstražnou folií. Před záhozem bude provedena přejímka pověřeným pracovníkem RWE Distribuce a.s. V místě chodníku zůstává krytí stávající. V ostatních částech zájmového území je předpokládáno, že je potrubí NTL plynovodu uloženo dle ČSN 73 6005 (Prostorové uspořádání sítí).

Ochrana podzemního elektro kabelu NN ve správě ČEZ Distribuce a.s.

V ostatních částech zájmového území je předpokládáno, že je podzemní kabelové vedení NN uloženo dle ČSN 73 6005 (Prostorové uspořádání sítí).

Kabelové vedení ve správě CETIN a.s.

V zájmovém prostoru stavby se nachází i funkční vedení, které nebude dotčeno, ani u něj nebude snižováno krytí.

SO 101 – DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Směrové řešení

Stavba řeší napojení pozemku p.č. 2636/61, k.ú. Sokolov na stávající místní komunikaci – p.p.č. 1525/234 a 1525/235, k.ú. Sokolov. Sjezd je stávající navržen o rozměrech, š = 5,1 m.

Sjezd bude sloužit jako příjezd pro OA. Oplocení je stávající mimo rozhledová pole komunikace, vjezdová brána nebude osazena.

Dopravně- inženýrské údaje

Pro plánovanou stavbu není potřeba stanovit výhledové intenzity dopravy. Návrh byl proveden pro OA vozidla podskupiny O2. Průjezdy vozidel nebylo nutno prověřovat simulací obalových křivek a vlečnými křivkami dle VL 3.

Délky rozhledu

Byly prověřeny délky rozhledů v místech napojení plánovaného sjezdu na MK.

Délky rozhledu jsou navrženy dle ČSN 73 6102 (Změna Z1 ze srpna 2011) pro vozidlo skupiny 1 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.

- rozhled pro zastavení vozidla vlevo: Vn = 50 km/h, Dz = 65 m.
- rozhled pro zastavení vozidla vpravo: Vn = 50 km/h, Dz = 70 m, byla vynesena vzdálenost pro mezní rychlost Vm = 38,9 km/h, Dz = 54 m.
- rozhledový bod řidiče z vedlejší komunikace je od hrany jízdního pruhu ve vzdálenosti 3,0 m.
- **Rozhledové trojúhelníky musí být prosty všech překážek bránících rozhledu (oplocení bude realizováno tak, aby nezasahovalo do rozhledových polí, viz situace). Výškově musí být bezbariérový prostor nad spojnici očí řidičů, výška oka (rozhledový bod) se uvažuje 0,75 m nad hranou vozovky. Výškově jsou podélné profily rozhledů součástí této dokumentace. Do rozhledového pole řidiče nezasahují žádné pevné překážky. Výšková nerovnost terénu pozemku bude výškově upravena tak, aby nezasahovala do bezbariérového prostoru nad spojnici očí řidičů. Bude odstraněn pařez.**

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

Osa 1

Dojde ke stavebním úpravám stávající příjezdové komunikace z ulice Sokolovská.

Na tuto komunikaci jsou napojena nově zřízená parkoviště. Šířka komunikace 6,0 m, délka 61,40 m. Příčný sklon je jednostranný, podélný sklon respektuje stávající sklon komunikace.

Osa 2

Navazuje na Osu 1. Na tuto komunikaci jsou napojena nově zřízená parkoviště. Šířka komunikace 6,0 m, délka 61,40 m. Příčný sklon je jednostranný, podélný sklon respektuje stávající sklon komunikace.

Komunikace pro pěší

Chráněné dílny Sokolov – stavební úpravy objektu
 Komunikace

V lokalitě dojde k rekonstrukci stávající cestní sítě pro pěší. Povrch bude z betonové dlažby. Podélný sklon bude respektovat stávající chodníky nebo terén. Příčný sklon je jednostranný 2%.

V celé lokalitě bude nově zřízeno 37 parkovacích stání pro OA, z toho 3 stání pro zdravotně postižené. V objektu je 17 bytových jednotek o velikosti 2+kk a podlahové ploše maximálně 44m². Ostatní parkovací stání budou sloužit pro potřeby chráněných dílen.

Parkoviště nejsou rozlišena na část pro zaměstnance a pro vlastníky bytů..

Stání jsou v souladu s ČSN 73 6110 a ČSN 73 6056.

Parkovací stání jsou řešena jako kolmá, parkovací stání pro tělesně postižené respektují příslušnou vyhlášku a ČSN 73 6056.

Chodníky pro pěší jsou řešeny z betonové dlažby a respektují současně používanou cestní síť.

V celém vnitrobloku jsou rekonstruovány stávající chodníky pro pěší, případně jsou přeloženy v nových trasách. Šířky chodníků jsou 1,65 – 2,16m.

Opatření pro pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu.

V projektu jsou navrženy vodící linie pro slabozraké a nevidomé s využitím přirozených i umělých hmatových vodících linií. Přirozenou hmatovou vodící linii chodníků tvoří obrubník ABO 8/25 +6cm. Umělá vodící linie je tvořena vodícím pruhem o šířce 0,4m z reliéfní dlažby a to v místech, kde je přirozená vodící linie přerušena na vzdálenost víc jak 8,0m, nebo kde je vhodné nasměrovat osobu s omezenou schopností orientace na přirozenou vodící linii.

Přechody navrženy nejsou. Dále je navrženo několik snížené místo při vstupu na parkoviště.

Místa snížení obruby při vstupu do vozovky budou řešena se sníženou obrubou na +2cm. Snížení bude provedeno na vzdálenosti 1,0m. Za obrubníkem bude vytvořena šikmá rampička se sklonem max. 8,33% dle obr. 107 přílohy č. 2 vyhlášky č. 398/2009 Sb., resp. obr. 108 téže vyhlášky při šířce chodníku menší jak 1,5m (musí být dodržen min. průjezdný profil 900mm pro osoby upoutané na vozíček).

V rámci snížených míst při vstupu do vozovky budou navrženy pouze varovné pásy o šířce 0,4m dle podmínek viz. výše.

Veškeré hmatové úpravy budou provedeny dle situace. Veškeré varovné, signální i vodící pásy budou z napované betonové dlažby kontrastní barvy viz. odstavec *Druhy povrchů* viz. níže.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Výškové řešení

Max. podélný sklon komunikace Osa 1 bude ve vzdálenostech 0,00 – 49,16m zachován

Dále zůstane zachován příčný sklon 0,5% - 2,5%.

Max. podélný sklon komunikace Osa 2 bude ve vzdálenostech 0,00 – 49,16m zachován

Dále zůstane zachován příčný sklon 0,5% - 2,5%.

Nová parkovací stání budou mít podélný sklon totožný s přilehlou komunikací, příčný sklon bude 2% do stávající komunikace.

Chodníkové plochy budou kopírovat podélný sklon komunikace. Příčný sklon bude 2,0%. Max. podélný sklon nikde nepřesáhne 8,33%.

Silniční obruby budou v celém rozsahu stavby ABO 15/25 +10cm

V místech pro přecházení a v místech vstupu pro chodce do komunikace bude obruba ABO 15/25 +2cm.

U chodníkových ploch budou osazeny obruby ABO 8/25 +0cm, resp. +6cm v místech, kde budou tvořit umělou vodící linii pro osoby s omezenou schopností orientace.

Rozhledy

Jedná se o vnitroareálové komunikace. Není zasahováno do napojení na silnici Sokolovská.

Odvodnění

Odvodnění všech zpevněných ploch je řešeno příčným a podélným sklonem do stávajících uličních vpustí, které jsou přesunuty na nová místa, parkovací plochy jsou odvodněny přes sorpční vpusti, chodníky jsou dále odvodněny vsakem do přilehlých zelených ploch. Vpusti budou řešeny jako nové. Nové vpusti jsou navrženy 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. Osazeny budou litinovou mříží 500x500mm potaženou PVC, pro zatížení D 400kN.

Přesunuté uliční vpusti využívají pro napojení do kanalizace stávající přípojky. Sorpční vpusti SV 1, SV 2 jsou napojeny novými přípojkami DN 100 do stávající kanalizace. Napojení bude provedeno navrtávkou na stávající řad.

Kanalizační přípojky budou prováděny dle TKP kap. 3.

Obrubníky

Silniční obrubníky budou ABO 15/25 + 10cm), resp. ABO 15/15 +2cm (v místě snížení pro chodce), resp. +3cm a +0cm (v místech sjezdů na parkoviště přes dlouhý zpomalovací práh). Snížení silničního obrubníku z +12cm, resp. +10cm na +5cm, resp. +3cm, resp. +2cm, resp. +0cm bude provedeno vždy na délce 1,0m. Chodníkové obrubníky budou ABO 8/25 +0cm, resp. +6cm (v místě přirozené vodící linie pro osoby s omezenou schopností orientace). V místech styku obrubníků ABO 15/25 a ABO 8/25 s asfaltem bude provedena přídlažba z kamenné kostky 9/10cm +0cm.

Všechny obrubníky a přídlažba z kamenných kostek budou uloženy do betonového lože tl. min. 0,10m, 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 budou prováděny průkazní a kontrolní zkoušky dle TKP kap. 10. Příпустné odchylky pro uložení obrubníků stanovuje TKP kap. 10. 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 458 m.n.m.

c) Průměrná teplota vzduchu v této oblasti je = 5,7 - 6,2 °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 800 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 = 60%.**

- **Požadované minimální moduly přetvárnosti** na pláni vozovky v závislosti na druhu zeminy a zlepšení podloží vozovky (aktivní zóně) = **45MPa, resp. 30 MPa.**
- **Namrzavost zemin – nebezpečně namrzavé**
- **Vodní režim – pendulární až difuzní**
- **Požadovaná minimální tloušťka nenamrzavých vrstev netuhé vozovky** se pro návrhovou úroveň porušení vozovky D2 nestanovuje

Parkoviště – podélná a šikmá stáním povrch betonová dlažba. Nová konstrukce je navržena dle TP 170

80mm	Betonová dlažba	Bet. dlažba tl. 80 mm	
40mm	Lože ze ŠD 5/8	L 5/8	
	Hydrofobní textilie		
250mm	Štěrkodrt' fr. 0/63	ŠDB 0/63 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =70MPa
370mm	Celková vrstva		↑ E _{def,2} =30MPa

Komunikace nová – povrch asfalt

40mm	Asfaltový beton střednězrný	ACO 11 (ČSN EN 13 108-1)	
	Asfaltový spojovací postřik 0,3 kg/m ²	PS (ČSN 73 6129)	
50mm	Obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+ (ČSN EN 13 108-1)	
	Asfaltový infiltrační postřik 1,5 kg/m ²	PI (ČSN 73 6129)	
150 mm	Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠDA 0/32 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =80MPa
150 mm	Štěrkodrt' fr. 0/63	ŠDB 0/63 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =50MPa
390mm	Celkem		

Chodník – povrch dlažba – nová konstrukce navržena dle TP 170

60mm	Betonová dlažba	Bet. dlažba tl. 80 mm	
30mm	Lože ze ŠD 5/8	L 5/8	
	Hydrofobní textilie		
150mm	Štěrkodrt' fr. 0/63	ŠDB 0/63 (ČSN 73 6126-1)	
240mm	Celková vrstva		↑ E _{def,2} =45MPa

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. 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.

Druhy povrchů

Povrch komunikace s novou i stávající konstrukcí bude z asfaltu.

Povrch chodníků bude z betonových kostek. Signální a varovné pásy budou z reliéfní slepecké dlažby tl. 60mm, rozměr 100x200mm, barva červená, povrch standardní.

Povrch parkovacích stání bude z betonové dlažby 200x200mm, tl. 80mm, barva přírodní (doporučený výrobek Best Karo, povrch standard) a z betonové dlažby 100x200mm nebo 100x100mm, tl. 80mm, barva antracit (doporučený výrobek Best Klasiko nebo Best Mozaik, povrch standard), která tak bude tvořit VDZ oddělující jednotlivá parkovací stání.

U šikmých stání bude dlažba skládána rovnoběžně s VDZ V10c tak, že bude u kolmých stání 12 řad dlažby 200x200mm a 1 řada dlažby 100x200mm (na délku), která bude tvořit VDZ V10c. U obrub bude dlažba řezána do potřebného úhlu. Symbol vozíčkáře V10f bude vyskládán z dlažby 100x100mm tl. 80mm, barva antracit (doporučený výrobek Best Mozaik, povrch standard).

Signální a varovné pásy v pojižděných plochách budou z reliéfní slepecké dlažby tl. 60mm, rozměr 100x200mm, barva červená, povrch standardní.

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: je řešeno pomocí značek IP12, IP12 vyhrazující stání pro invalidy.

Stávající značení bude demontováno a odvezeno do skladu investora.

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 použity značky v základní velikosti. Velikost významového symbolu bude 100%.

Zvýraznění značek:

Nebude řešeno.

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:
 - při zatížení větrem 50 mm/m (třída TBD 5)
 - při zatížení vodorovnou silou 100 mm/m (třída TBD 6)
 - 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 úroveň vozovky. V místě průchozího prostoru pro chodce je tato vzdálenost 2,20 m. Max. vzdálenost spodního okraje značky nad terénem je 2,50 m. V místě umístění značky v průchozím prostoru pro cyklisty, či ve společném prostoru pro cyklisty a chodce, je spodní okraj nejnižší umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) ve výšce 2,50 m. Značky C3a, C3b, C4a a C4b se v místě ostrůvku umísťují ve výšce nejméně 0,60 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 mimo obec na vzdálenost 100 m a 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: Nové VDZ bude řešit oddělení podélných a šikmých parkovacích stání pomocí V10b a V10c. Dále bude řešeno vyznačení parkovacích stání pro invalidy pomocí symbolu vozíčkáře. VDZ bude vytvořeno v rámci dlážděných ploch z betonové zámkové dlažby viz. odstavec *Druhy povrchů* viz. výše. VDZ bude provedeno bez reflexní úpravy. VDZ bude realizováno dle návrhu v situaci.

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 nebude provedeno z reflexní barvy, jeho provedení bude odpovídat VL 6.2 a TP 133.

Přechodné dopravní značení (PDZ)

VC rámci stavby není třeba řešit.

Specifikace rizik a možných příčin navýšení rozsahu prací při realizaci stavby

- výskyt inženýrských sítí, které nejsou správně zaznamenány jednotlivými správci podzemních zařízení
- vícepráce při výškovém křížení navrhované kanalizace a přeložek kabelových vedení s jiným podzemním zařízením, pokud není uloženo dle ČSN 73 6005
- 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
- eventuelní základy starých budov, zasypané sklepy

- místa nálezů historických památek, vyžadující pozastavení stavby a eventuelní archeologický průzkum včetně nákladů s tím spojených
- zbytky materiálů ze stavby sídliště

Cheb VIII/2017

Petr Hradil