

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## Dopravní část

 <b>PROJEKČNÍ KANCELÁŘ</b>		<b>Bc. Michal Pašava</b> Projektová činnost ve výstavbě Inženýrské, dopravní a gabionové stavby		<i>Otisk autorizačního razítka:</i>	
Projektant: <b>Michael Šťastný</b>		Zodpovědný projektant: <b>Bc. Michal Pašava</b>		HIP projektant: <b>Ing. Pavel Kodýtek</b>	
Kraj: <b>Plzeňský</b>		MěÚ: <b>Planá</b>			
Objednatel: <b>Město Planá, nám. Svobody 1, 348 15 Planá</b>				Datum: <b>12/2024</b>	
Akce:		<b>Stavební úpravy - nová škola v objektu bývalé sokolovny v Revoluční ulici, Planá</b>		Číslo zakázky: <b>2024-21</b>	
Měřítko:					
Číslo přílohy: <b>101.1</b>					
SO: <b>101 Zpevněné plochy</b>		Stupeň:		Paré číslo:	
Příloha: <b>Technická zpráva</b>		<b>DSP+PDPS</b>			
Office: Březinova 18/13, 350 02 Cheb, mob: 774 406 860, email: pasava@idgdesign.cz, iDGDesign-IČ: 06497381, DiČ: CZ06497381 / Bc. Michal Pašava-IČ: 73794775, DiČ: CZ8308311825					

**IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY**

Název stavby: Stavební úpravy - nová škola v objektu bývalé sokolovny v Revoluční ulici, Planá

SO: Zpevněné plochy

Místo: Nová škola v objektu bývalé sokolovny v revoluční ulici, Planá, parc. č. st. 527, p.č. 360/7, 363/1, 363/3, 363/4, 363/5, 363/10, 363/11, 363/12, 363/14 a 363/19 v k.ú. Planá u Mar. Lázní

MěÚ: Planá

SÚ: Planá

Stavebník: Město Planá, nám. Svobody 1, 348 15 Planá

Objednatel: MěÚ Planá, nám. Svobody 1, 348 15 Planá

Generální projektant a hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Kodýtek

Projektant: Michael Šťastný

Zodp. projektant: Bc. Michal Pašava – ČKAIT 0301379  
Projektová činnost ve výstavbě – IDG Design s.r.o.  
Březinova 18/13, 350 02, Cheb, IČ: 06497381/DiČ: CZ06497381

Stupeň: Dokumentace pro povolení a provádění stavby

Datum výstavby: 2025

Dodavatel stavby: Dle výběrového řízení

Účel stavby: Záměrem investora je se stavebními úpravami nové školy Leela vybudovat parkovací stání, vnitroareálovou komunikaci, sjezdy, chodník a rekultivaci stávajících ploch. Snahou investora je zajistit v dostatečném počtu parkovací plochy pro budoucí uživatele a návštěvníky demokratické školy Leela.

## TECHNICKÝ POPIS

### *Stávající stav*

Terén v prostoru plánované výstavby vnitroareálové komunikace a parkovacích stání je mírně či v jižní části více svažité směrem ke stávající ploše Skateparku. Stávající stav je tvořen zatravněnou plochou včetně svahu, betonovou dlažbou napojující se z ulice Revoluční přes poježděný chodník, betonovými obrubami, vyžilou asfaltovou plochou u stávajícího objektu a asfaltovou plochou v místě Skateparku.

**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 převímce 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 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 inženýrsko-geologický průzkum pro potřeby posouzení aktivní zóny zemní pláně v místě stávajícího parkoviště. Po provedení celkových bouracích prací, 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 geotechnikem (geologem) stavby na základě podrobných IG zkoušek. Geotechnik (geolog) určí posouzení únosnosti aktivní zóny zemní pláně, případně určí přesný způsob sanace. Dále bude proveden záznam o statické zatěžovací zkoušce – Na povrchu aktivní zóny (zemní pláni) pak doporučuji ověřit modul přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu ( $E_{def,2}$ ) kontrolními statickými zatěžovacími zkouškami.**

- 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 pláň. 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 pláň v místech, kde nebylo dosaženo příslušných hodnot  $E_{def,2}$ .
- Z důvodu lokálního propadu podloží bude pro aktivní zónu zemní pláň provedena výměna této aktivní zóny zemní pláň vhodným ne-namrzavým a hutnitelným materiálem, resp. její sanace.
- V rámci PD je předpokládána sanace v tl. 300 mm pod úrovní pláň z HDK fr. 32/63 ve 100% plochy všech pojížděných ploch v kombinaci se separační geotextilií. Skladba navržené sanace bude tedy takto: HDK 150 mm + HDK 150 mm + geotextilie 500 g/m<sup>2</sup>. **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. Projektant požaduje přizvat geotechnika (geologa) již k výkopovým pracím vodohospodářské části, aby se tyto zkoušky provedly v časovém předstihu.**
- **Přesný návrh výměny aktivní zóny zemní pláň či rozsah sanace bude poté geotechnikem předložen k odsouhlasení investorem, resp. TDI a po odsouhlasení bude proveden. Výměna aktivní zóny zemní pláň, resp. navržená sanace bude následně fakturována dle skutečného rozsahu.** Výměna aktivní zóny zemní pláň či sanace bude provedena po dokončení bouracích prací, HTÚ na úroveň paraplaně a po provedení a zhutnění zásypů rýh nových inženýrských sítí a chrániček inženýrských sítí. Po provedení výměny aktivní zóny zemní pláň či sanace bude provedena následná finální úprava pláň.
- Hutnění pláň 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 geolog (geotechnik). Dodavatel stavebních prací vyzve geologa (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 či vpusti liniového žlabu, nebo stáv. dešťové areálové stoky. 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 pláň 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.

#### Souběh a křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi

V rámci stavby dojde k zásahu do ochranného pásma inženýrských sítí:

Je řešeno v rámci PD generálního projektanta a je předpokládáno, že jsou všechny inženýrské sítě uloženy dle ČSN 73 6005 (Prostorové uspořádání sítí). **Autor PD nepřebírá zodpovědnost za případné kolize s výše uvedeným zařízením v případě, že zmíněné inženýrské sítě nebudou uloženy dle ČSN 76 6005 a dle zaslaných zákresů vydaných jednotlivými správci.**

#### Komunikace, parkovací stání – jiné zpevněné plochy

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

Nová výstavba začíná u napojení stávajícího sjezdu přes pojížděný chodník z ulice Revoluční. Napojení vnitroareálové komunikace zůstane stávající při konstantní šířce 5,00 m, která bude dále pokračovat podél stávajícího objektu po celé jižní straně, kde bude na konci ukončena sjezdem taktéž v šířce 5,00 m. Nová komunikace je navržena v šířce 5,00 až 7,39 m a délce 50,00 m s příčným sklonem 2,00 % a podélným sklonem 0,00 až 6,60 %.

Ze severní strany podél komunikace je navržen chodník v šířce 1,00 až 2,15 m s příčným sklonem 2,00 %.

V rámci stavebních úprav bývalé sokolovny bude nově v jižní části zřízeno 12 kolmých parkovacích stání pro OA, která jsou navržena o rozměrech 2,50 x 5,00 m, 1x boční o rozměrech 2,75 x 5,00 m a součástí nového parkoviště bude vyhrazeno i jedno místo pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace o rozměrech 3,50 x 5,00 m. Parkovací stání jsou situována podél nové vnitroareálové komunikace s příčným sklonem 2,00 %, směrem ke stávajícímu Skateparku a podélnými sklony 0,0 až 2,9 % (ve střední části směrem k výjezdu na ul. Revoluční). Při západní straně parkoviště je nově situován sjezd v šířce 2,50 m pro techniku obsluhující plochu Skateparku. Tento sjezd-rampa, bude oddělena mezi parkovacím stáním pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace betonovými palisádami, které budou eliminovat stávající výškový rozdíl oproti stávajícímu stavu.

#### Ostatní

Návrh situace včetně stísněných míst byl prověřen obalovými křivkami vozidel skupiny 1 (OA) popř. vozidel sk.2 (hasič, popelář), Šířkové uspořádání vyhovuje bez-koliznímu průjezdu zmíněných vozidel. **Veškeré uspořádání nově navržených ploch bude respektovat napojení na okolní stávající stav.**

Výpočtem je prokázáno, že návrh splňuje požadované minimum.

Výpočet kapacity parkovacích míst			
dle ČSN 73 6110 :			
Název akce :	Deomokratická škola Leela, Planá		
Místo :	Objektu bývalé sokolovny v Revoluční ulici, Planá		
Investor :	Město Planá, nám. Svobody 1, 348 15 Planá		
1. Vstupní údaje			
O <sub>0</sub> počet bytů do 100 m <sup>2</sup> :	0		
P <sub>0</sub> Zaměstnanci celkem os.	5		
P <sub>1</sub> Základní škola - počet dětí	50		
Planá u Mr.L. - počet obyvatel:	5700		
Stupeň automobilizace k <sub>a</sub> :	1:2,5	dle ČSN 73 6110 je při tomto stupni automobilizace součinitel = 1,00	
2. Stanovení základních jednotek stání			
odstavná stání ( dlouhodobá ) :	O <sub>0</sub> 0	* 1	= 0,00 míst
	O <sub>celkem</sub>		= 0 míst
parkovací stání :	P <sub>0</sub> 5	: 4	= 2,0 míst
	P <sub>1</sub> 50	: 5	= 10,0 míst
	P <sub>celkem</sub>		= 12 míst
3. Součinitele zohledňující územní a okolní vlivy			
součinitel vlivu stupně automobilizace:	k <sub>a</sub> =	1,00	
součinitel polohy řešeného území:	k <sub>p</sub> =	1,0	
4. Výpočet kapacity parkovacích míst			
N = O <sub>0</sub> * k <sub>a</sub> + P <sub>0</sub> * k <sub>a</sub> * k <sub>p</sub>			
N = 0,00 * 1,00 + 12 * 1,00 * 1,0 = 0 + 12 = 12 stání			
Celkový počet parkovacích stání činí 12 míst. Dle vyhlášky 146/2024 Sb. resp. zákona 283/2021 Sb. bude z celkového počtu vyhrazeno celkem 1 stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.			
5. Závěr			
z 12 stání pro ZŠ bude - 80% krátkodobá stání typu K+R a 20% dlouhodobá stání			

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 chodníku tvoří z části přilehlý BD a nové obruby ABO 8/25+6 cm.

Místo snížení obruby při vstupu do vozovky bude řešena se sníženou obrubou na +2 cm. Snížení bude provedeno na vzdálenosti 1,00 m. Za obrubníkem bude vytvořena rovinná plocha se sklonem 1,00 % pro bezpečné zastavení osob s omezenou schopností pohybu (osoby upoutané na vozíček) v šířce 1,00 m za obrubníkem a až následně bude provedeno snížení v podrobnostech dle vyhlášky č. 146/2024 Sb. 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*

Viz odstavec – Komunikace, parkovací stání – jiné zpevněné plochy

Výškový návrh v maximální možné míře respektuje stávající stav terénu, a to především v místě stávajících inženýrských sítí.

**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 a vstupy) budou stavební práce zastaveny a bude neprodleně přizván projektant, který navrhne nové úpravy výškového řešení v PD.**

#### *Odvodnění*

Odvodnění všech zpevněných ploch na st. 527, p.č. 360/7, 363/1, 363/3, 363/4, 363/5, 363/10, 363/11, 363/12, 363/14 a 363/19 v k.ú. Planá u Mar. Lázní, bude zajištěno příčným sklonem do nového liniového žlabu či vsakem do okolních zatravněných ploch. LŽ bude přes novou kanalizační přípojku vyústěn do stávajícího koryta. Vyústění bude obloženo lomovým kamenem do betonu.

„Pláň“ bude odvodněna do drenáží. Pláň i drenážní rýhy budou separovány netkanou geotextilií.

Odvodnění zemní pláň bude řešeno podélnou drenáží PVC DN 100. Rýha bude vyplněna HDK fr. 16/32 a separována netkanou geotextilií. Dno rýhy bude utěsněno vrstvou jílu. Drenáž bude napojena do liniových žlabů.

Žlab 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*

V PD je uvažováno s jedním liniovým žlabem. Jedná se o LŽ v délce: 31,25 m. Žlab je včetně vpustového dílu a s integrovaným spádem dna. V místě poježděných ploch bude mříž litinová pro zatížení D 400kN. Je nutné bezpodmínečně dodržet projektantem nebo dodavatelem předepsaný detail uložení. V průběhu stavby doporučujeme zakrýt (prknem, lepenkou ...) žlaby s rošty, aby před předáním nedošlo ke znečištění stavebním materiálem.

#### *Obrubníky*

Silniční obrubníky budou v celém areálu betonové ABO 15/25 +12 cm, resp. ABO 15/25 +10 cm v místech parkovacích stání, resp. ABO 15/15 +5 cm u vjezdů/sjezdů, resp. ABO 15/15 +2 cm v místě snížení pro chodce, resp. ABO 8/25 +0 cm v místech oddělujících parkovací stání od vozovky. 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 C16/20 n XF1. 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 (obrubby 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 mírně teplá.  
 b) Nadmořská výška 501,61- 503,15 m.n.m.  
 c) Průměrná teplota vzduchu v této oblasti je = 6,4 °C  
 d) Území se nachází v mírně teplé klimatické oblasti MT 4-5  
 e) Návrhová hodnota indexu mrazu Imd = 400–500 °C den  
 f) Roční úhrn srážek 601-800 mm vodního sloupce

### Návrhová úroveň porušení vozovky = D1

- **Třída dopravního zatížení TDZ = IV a V**
- **Spolehlivost stanovení charakteristické hodnoty poměru únosnosti CBR v závislosti na třídě dopravního zatížení = 75%.**
- **Požadované minimální moduly přetvárnosti** na pláni vozovky v závislosti na druhu zeminy a zlepšení podloží vozovky (aktivní zóně) = **45 MPa pro jízdní pruhy a 30 MPa pro parkovací stání a chodníky.**
- **Namrzavost zemin – nezjištěno**
- **Vodní režim - nezjištěno**
- **Požadovaná minimální tloušťka nenamrzavých vrstev netuhé vozovky včetně podloží z nenamrzavých materiálů = 550mm** (je předpokládáno nebezpečně namrzavé podloží a kapilární vodní režim).

**Vozovka/Parkoviště/Sjezdy – povrch betonová dlažba** – Nová konstrukce je navržena dle TP 170 katalogového listu D2-D-3-PIII-V modifikovaná pro konkrétní podmínky stavby

80 mm	Bet. dlažba tl. 80 mm	DL 80 (ČSN 73 6131)	
40 mm	Lože z DDK 5/8	L 5/8	
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD <sub>A</sub> 0/32 (ČSN 73 6126-1)	↑ E <sub>def,2</sub> =100MPa
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/63	ŠD <sub>B</sub> 0/63 (ČSN 73 6126-1)	↑ E <sub>def,2</sub> =70MPa
<b>520 mm</b>	<b>Celková vrstva</b>		↑ E <sub>def,z</sub> =45MPa

**Chodník – povrch betonová dlažba** – Nová konstrukce je navržena dle TP 170 katalogového listu D2-D-1-PIII-CH modifikovaná pro konkrétní podmínky stavby

60 mm	Bet. Dlažba tl. 60 mm	DL 60 (ČSN 73 6131)	
30 mm	Lože z DDK 5/8	L 5/8	
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD <sub>A</sub> 0/32 (ČSN 73 6126-1)	↑ E <sub>def,2</sub> =50Mpa
<b>290 mm</b>	<b>Celková vrstva</b>		↑ E <sub>def,z</sub> =30Mpa

Poznámka: uvedené hodnoty E<sub>def,2</sub> jsou myšleny na horní hraně příslušné konstrukční vrstvy po zhutnění. V místech pracovních spár na stávajících konstrukcích bude provedeno doplnění konstrukčních vrstev dle TP 146, resp. dle stávajících konstrukčních vrstev.

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



zkoušky dle TKP kap. 9 a ČSN EN 1342 ED.2. 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 areálové komunikace – povrch betonová dlažba v tl. 80 mm.
- Povrch parkoviště bude z betonové dlažby tl. 80 mm. Jednotlivá parkovací stání budou oddělena řadou dlažby tl. 80 mm odlišné barvy. Bude tak vytvořeno případné VDZ V10b. popř. bude proveden nátěr v bílé barvě dle TP pro VDZ.
- Povrch chodníkových ploch bude z betonové dlažby 100x200 mm, tl. 60 mm
- Povrch varovného pásu pro slepce bude z betonové napované zámkové dlažby 100x200mm o tl. 60 mm, povrch standart, barva červená. (popř. v odlišné barvě dlažby u chodníků).
- Povrch napojení sjezdu-rampy na stávající betonovou plochu, asfaltový recyklát.

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.

Dlažba bude přebírána zhotovitelem dle smlouvy o dílo a dle TKP kap. 1. Veškeré zkoušky a přejímky materiálu budou zaznamenány do SD.

Poznámka: uvedené hodnoty  $E_{def,2}$  jsou myšleny na horní hraně příslušné konstrukční vrstvy po zhutnění. V místě pracovních řezů (napojení na stávající plochu Skateparku) bude provedeno doplnění konstrukce dle stávajících konstrukčních vrstev.

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

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.

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.

#### ***Sadové úpravy podél zpevněných ploch***

Plochy za hranou obrub budou dosypány vhodným výkopkem a po vyrovnaní 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 orníci dle potřeby o tl. 15 cm. Na plochách pro zakládání trávniku se provede přihnojení granulovaným kombinovaným

#### *Trvalé dopravní značení (TDZ)*

##### ***Svislé dopravní značení:***

Dopravní značení v řešeném úseku bude částečně demontováno či pozměněno. Nové SDZ je řešeno dle návrhu v situaci.

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 (VDZ)**

VDZ bude provedeno bez reflexní úpravy. VDZ bude realizováno dle návrhu v situaci DZ. 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 12899-1 a dále specifikované v ČSN EN 1436. Použité hmoty budou dle TP 70, schválené pro VDZ jsou uvedeny v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky. Jednotlivá parkovací stání budou oddělena řadou dlažby 200\*200 mm, tl. 80 mm odlišné barvy. Bude tak vytvořeno VDZ V10b. Ostatní navržené VDZ bude provedeno v barvě bílé ze stříkaného plastu za studena (nebo termoplastické značení), jeho provedení bude odpovídat VL 6.2 a TP 133.

#### **Přechodné dopravní značení (PDZ)**

Provádění stavebních prací dotýkajících se veřejných komunikací bude v souladu s TP 65, TP 66 a zákona 13/1997 Sb.

Stavební práce budou prováděny mimo dopravně veřejný provoz. Provoz chodců bude částečně omezen, ale zajištěn v dostatečné míře pro nejnnutnější přístup k nemovitostem. Doprava bude řízena pomocí odpovědných pracovníků zhotovitele. Zhotovitel zajistí, aby případné úplné omezení provozu trvalo po co nejkratší dobu.

**Před zahájením stavby provede zhotovitel stavby podrobné zpracování PDZ – DIO, které nechá odsouhlasit na DI Policie ČR.**

#### **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.
- 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 nálezu historických památek, vyžadující pozastavení stavby a eventuelní archeologický průzkum včetně nákladů s tím spojených
- vícepráce při výškovém křížení navrhované kanalizace s jiným podzemním zařízením, pokud není uloženo dle ČSN 73 6005
- vícepráce při křížení nových UV s inženýrskými sítěmi, které nejsou správně zaznamenány jednotlivými správci podzemních zařízení

V Chebu, 2. prosince 2024

Vypracoval: Michael Šťastný