

„V projektové dokumentaci popsané specifikace představují minimální požadované kvalitativní nároky a určují charakteristický vzhled výrobků s ohledem na jejich technickou a estetickou funkci v projektu. Jednotlivé rozměry i parametry dodaných prvků mohou vykazovat oproti specifikaci přiměřené odlišnosti. Přes takové odlišnosti musí být zachován soulad zhotovené stavby s příslušnými právními předpisy a technickými normami a celková technická funkčnost stavby. Za případnou závadu v celkové technické funkčnosti stavby, pakliže je důsledkem odlišnosti dodaného prvku oproti specifikaci, odpovídá dodavatel – zhotovitel stavby. Před zabudováním je dodavatel – zhotovitel stavby povinen v předepsaných případech v termínech dle smlouvy o dílo předložit osobě vykonávající autorský dozor vzorek ke schválení.“

|                         |                                                                                                                                                    |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ZN: <b>MOR</b>          |                                                                                                                                                    |
| PROJEKT:                | <b>Rozšíření parku u muzea</b><br>Moravská Třebová                                                                                                 |
| STAVEBNÍK               | <b>Město Moravská Třebová</b><br>náměstí T. G. Masaryka 32/29,<br>571 01 Moravská Třebová                                                          |
| ARCHITEKT               | Rusina Frei, s.r.o.<br>Blanická 845/9<br>120 00 Praha 2<br>www.rusinafrei.cz                                                                       |
| PROJEKTANT              | Ing. arch. MgA. Martin Rusina, Ph.D.<br>rusina@rusinafrei.cz   +420 603 156 101<br>Ing. arch. Martin Frei<br>frei@rusinafrei.cz   +420 604 555 631 |
| STUPEŇ                  | <b>Dokumentace pro provedení<br/>stavby</b>                                                                                                        |
| OBJEKT:                 | <b>SO 01 – exteriérové plochy</b>                                                                                                                  |
| ČÁST                    | D.1.4. Dopravní část                                                                                                                               |
| DOKUMENT                | <b>Technická zpráva</b>                                                                                                                            |
| DATUM                   | 01/2025                                                                                                                                            |
| OZNAČENÍ <b>D.1.4.a</b> |                                                                                                                                                    |

## Obsah

|                                                                                                                                |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1.Stručný technický popis.....                                                                                                 | 3 |
| 2.Vyhodnocení průzkumů a podkladů.....                                                                                         | 3 |
| 3.Vztahy pozemní komunikace ke stavebním objektům.....                                                                         | 3 |
| 4.Návrh zpevněných ploch .....                                                                                                 | 3 |
| 5.Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění.....                                                                    | 7 |
| 6.Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku..... | 8 |
| 7.Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu.....                                                       | 9 |

## 1. Stručný technický popis

Stavební pozemek se nachází v zastavěném území v ochranném pásmu městské památkové rezervace vzdušnou čarou cca 400m severo-západně od náměstí T. G. Masaryka. Pozemek má tvar přibližného čtverce o rozměrech cca 105x115m a je přístupný z veřejné komunikace v ulici Jiráskova. Pozemek je převážně rovinatý, pouze s mírným svahem směrem k ulici Jiráskova.

Pozemek a stavby na něm je uzavřeným průmyslovým areálem firmy Miltra (dříve Hedva), který je v současnosti uzavřen a bez využití. Projektová dokumentace řeší vybudování veřejného prostranství navazující na park u muzea a zpřístupnění lokality pro veřejnost.

Areál je v současnosti dopravně napojen na ulici Jiráskova. Tento vjezd zůstane zachován, ale dojde k jeho úpravě.

## 2. Vyhodnocení průzkumů a podkladů

Dokumentace byla zpracována na základě následujících podkladů:

- jednání se zástupci investora
- podklady od správců technické infrastruktury
- fotodokumentace a prohlídka místa
- podrobný inženýrsko-geologický průzkum ( 2G geolog, s.r.o., 08/2023)
- podrobný inženýrsko-geologický průzkum ( Mgr. Martin Štancl, 12/2025)
- 

## 3. Vztahy pozemní komunikace ke stavebním objektům

Stavební objekt SO01 – exteriérové plochy je součástí stavebního záměru „Rekonstrukce parku u muzea v Moravské Třebové“. Záměr se skládá ze 6 stavebních objektů – SO01 – exteriérové plochy, SO02 – vnitřní zahrada, SO03 – komín, SO04 – sklad, SO05 – trafostanice a SO06 – stage.

### **SO 01 – exteriérové plochy – součástí dopravní část**

SO 02 – vnitřní zahrada (rekonstrukce části stávající budovy haly)

SO 03 – komín (novostavba komínu – na vrcholu nádrží na dešťovou vodu)

SO 04 – sklad (část zachované budovy - rekonstrukce)

SO 05 – trafostanice (nová kiosková trafostanice)

SO 06 – stage (nový otevřený, zastřešený pavilon)

## 4. Návrh zpevněných ploch

Stávající povrchy komunikací jsou asfaltové a z betonových panelů. Parkovací plochy jsou ze zámkové dlažby. Ostatní plochy jsou nezpevněné travnaté. Všechny stávající povrchy budou v rámci stavby odstraněny a nahrazeny povrchy novými.

Nově navrhované pojížděné plochy jsou dlážděné z různých druhů žulové dlažby. Tyto plochy jsou odvodněny do dešťové kanalizace a částečně do okolních travnatých ploch. Nové parkovací plochy jsou ze žulové dlažby, betonové zatravněovací dlažby a částečně ze štěrkového trávníku. Pochozí plochy jsou dlážděné kamenné s různou propustností, typů dlažby a způsobu kladení. Tyto plochy jsou odvodněny do dešťové kanalizace, případně do přilehlých travnatých ploch- Ostatní plochy jsou travnaté.

Venkovní parkoviště je s kapacitou 65 parkovacích míst na různých typech povrchu. Součástí parkoviště jsou 4 místa vyhrazena pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Součástí parkoviště jsou místa vyhrazená pro nabíjení elektromobilů.

V areálu je navrženo několik typů povrchů – dlažby kamenné a betonové, pojížděné a nepojížděné, mlat, beton, trávník a záhon. Veškeré povrchy jsou ve spádu min. 0,5%. Jednotlivé povrchy jsou rozděleny obrubou kamennou, betonovou či ocelovými pásnicemi.

Nutno dodržet principy kladení a rozhraní obrub viz. kladecí listy - D.1.1.d Detaily a kladecí listy

Více viz. část D.1.5 – Vegetační úpravy včetně zpevněných ploch

## 1) Povrchy

### a) Plocha A1 – záhony – 1 293,2 m<sup>2</sup>

Záhony jsou navrženy v rámci vnitřní zahrady SO02, u ulice Jiráskova a uvnitř areálu mezi parkovacími plochami. Skladebně se jedná novou vegetační vrstvu uloženou na zhutněné pláni (směs kompostu a zeminy), na které je uložena vrstva mulču s osivem.

### b) Plocha A2 – travnaté plochy – 1 750,5 m<sup>2</sup>

Travnaté plochy plynule navazují na stávající park a okolní zelené plochy. Skladebně se jedná novou vegetační vrstvu uloženou na zhutněné pláni (směs kompostu a zeminy), na které je uložena vrstva mulču s osivem.

### c) Plocha B – mlatová plocha koef.vsa ku 0,3 – 390,0 m<sup>2</sup>

Mlatová plocha B nese název Piazzeta a nachází se v předprostoru stávající kotelny, komína, skladu a vnitřní zahrady. Tvoří tak potenciální středobod celého areálu. Je nutné zajistit koeficient vsaku na hodnotu 0,3. Skladebně se jedná o souvrství kalení (šotolina), která je uložena na souvrství šterku a šterkodrti na zhutněné pláni.

### d) Plocha C – mlatová plocha – 223,8 m<sup>2</sup>

Mlatová plocha C navazuje na stávající mlatové plochy v okolí a propojuje tak parkovou plochu s areálem. Skladebně se jedná o souvrství kalení (šotolina), která je uložena na souvrství šterku a šterkodrti na zhutněné pláni. Nutno během stavby pohlídat plynulé navázání na okolní mlatové plochy.

### e) Plocha D – šterkový trávník – 258,0 m<sup>2</sup>

V severozápadní části navazuje na vydlážděné parkovací plochy šterkový trávník, který je také určen na parkování osobních aut. Plocha, společně s parkovacími stáními je vymezena ocelovými pásnicemi. Skladebně se jedná o směs šterkodrti 0/32mm s kompostem a osivem, tato směs je uložena na vrstvě šterkodrti a zhutněné zemině.

### f) Plocha E – šterkový trávník – 246,6 m<sup>2</sup>

Mezi stávající kotelnou a halou vznikne po demolici meziprostor, kde bude jako pochozí vrstva šterk. Skladebně se jedná o kačírek (obložek 11mm na zpevňující rohoži, min. 40 mm nad horní hranou rohože). Rohož je uložena na souvrství šterkodrtě, která je na zhutněné zemině.

### g) Plocha F – štetová dlažba – 252,4 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Prostor po demolované jižní části haly, navazující na sklad SO04, bude vydlážděn štetovou dlažbou. Další plocha se štetovou dlažbou je v místě parkovacích stání na rozhraní vydlážděné plochy a zatravněvací dlažby. Stání bude vymezené ocelovými pásy. Skladebně se jedná o žulové odseky v ložné vrstvě, na souvrství šterkodrti, které je uloženo na zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

### h) Plocha G – asfaltová komunikace – 54,0 m<sup>2</sup>, dle D1-N-1-IV-PIII (TP170)

Nápojení areálu na stávající komunikaci Jiráskova bude z asfaltu. Skladebně se jedná o obrusnou asfaltobetonovou vrstvu na MZK, vrstvě šterkodrti a zhutněné zemině Edef,2 min. 45MPa.

### i) Plocha H – žulová dlažba, vějíř 8/10 – 247,5 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Část bezejmenné ulice z východu areálu je vydlážděna žulovou dlažbou 8/10 ve vějíři. Plocha bude pojížděna více nápravovým vozidlem max. 40t. Skladebně se jedná o žulovou kostku 8/10, uloženou v ložné vrstvě, souvrství šterkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

### j) Plocha I – žulová dlažba, řádek 10/16 – 217,9 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Část bezejmenné ulice z východu areálu je vydlážděna žulovou dlažbou 10/16 v řádku. Plocha bude pojížděna více nápravovým vozidlem max. 40t. Skladebně se jedná o žulovou kostku 10/16, uloženou v ložné vrstvě, souvrství šterkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

### k) Plocha J – žulová dlažba, řádek 20/20 – 1272,5 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-VI-PIII (TP170)

Hlavní parkovací plocha v areálu je vydlážděna žulovou dlažbou 20/20 v řádku. Plocha bude pojížděna více nápravovým vozidlem max. 40t. Skladebně se jedná o žulovou kostku 20/20, uloženou v ložné vrstvě, souvrství šterkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

l) Plocha K – žulová dlažba, řádek 20/20, zatravněná spára – 164,5 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-VI-PIII (TP170)

Část bezejmenné ulice z východu areálu je vydlážděna žulovou dlažbou 20/20 v řádku se zatravněnou spárou. Plocha bude pojížděna více nápravovým vozidlem max. 40t. Skladebně se jedná o žulovou kostku 10/16, uloženou v ložní vrstvě, souvrství štěrkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

m) Plocha L – žulová dlažba, řádek 8/10 – 474,6 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Chodník před stávající halou u ulice Jirásková, vjezdy na sousední pozemky u bezejmenné uličky a plocha u stage SO06, je vydlážděn žulovou dlažbou 8/10 v řádku. Skladebně se jedná o žulovou kostku 8/10, uloženou v ložní vrstvě, souvrství štěrkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

n) Plocha M – žulová dlažba, řádek 8/10, zatravněná spára – 80,6 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Část bezejmenné ulice z východu areálu je vydlážděna žulovou dlažbou 8/10 v řádku se zatravněnou spárou. Plocha bude pojížděna více. Skladebně se jedná o žulovou kostku 8/10, uloženou v ložní vrstvě, souvrství štěrkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

o) Plocha N – žulová dlažba, řádek 8/10, písková spára, koef.vs. 0,5 – 392,4 m<sup>2</sup>dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Chodník navazující na mlatovou plochu ze stávajícího parku je vydlážděn žulovou kostkou 8/10 s pískovou spárou. Další plochou je řást bezejmenné ulice z východu areálu. Nutno dodržet koeficient vsaku 0,5. Skladebně se jedná o žulovou kostku 8/10, uloženou v ložní vrstvě, souvrství štěrkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

p) Plocha O – betonová dlažba typ1, zatravněná spára – 219,5 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Parkovací stání v severozápadní části arálu jsou vydlážděny betonovou dlažbou se zatravněnou spárou, tvarovka jednoho dílu má rozměry 400 x 400 x 120mm. Skladebně se jedná o zatravněovací betonovou dlažbu, uloženou v ložní vrstvě, souvrství štěrkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.



q) Plocha P – betonová dlažba typ2 bez zatravněné spáry – 77,6 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Chodník v okolí přístřešku na odpad OV101 bude vydlážděn betonovou dlažbou, totožnou jako skladba Q, ale bez zatravněné spáry. Skladebně se jedná o betonovou dlažbu, uloženou v ložní vrstvě, souvrství štěrkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

r) Plocha Q – betonová dlažba typ2 zatravněná spára – 198,6 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Pojížděná ulička mezi parkovacími stání bude zatravněnou betonovou dlažbou. Skladebně se jedná o zatravněnou betonovou dlažbu, uloženou v ložní vrstvě, souvrství štěrkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.



s) Plocha R – betonová dlažba typ3, zámková 10x20 – 80,4 m<sup>2</sup>, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Chodník u Jiráskové ulice navazující na stávající chodník bude vydlážděn betonovou zámkovou dlažbou 10x20. Skladebně se jedná o zatravněnou betonovou dlažbu, uloženou v ložní vrstvě, souvrství štěrkodrtě a zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

t) Plocha S – betonová deska s prořezy – striážový beton – 466,8 m<sup>2</sup>, dle D1-T-1-IV-P II (TP170)

Betonová deska s prořezy je ve vnitřní zahradě objektu SO02. Nutno zpracovat DD pro přesnou geometrii prořezů a prostoru pro záhony. Skladebně se jedná o betonovou desku (striážovanou) uloženou na podkladním betonu, vrstvě štěrkodrti a podkladní zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

u) Plocha T – kamenný nášlap – cestička, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

Cestička bude diagonálně propojovat hlavní vydlážděnou plochu s přístřeškem na odpad, přes zatravněnou plochu se stromy. Skladebně se jedná o žulové obrubníky skládané na plochu do ložní vrstvy na souvrství štěrkodrti a podkladní zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.

v) Plocha T – signální dlažba, dle D2-D-1-V-PIII (TP170)

V místech přechodů komunikací a signálního pásu mezi parkovací plochou a chodníkem bude signální pás ze žulové signální dlažby 20x20. Skladebně se jedná o žulovou dlažbu do ložní vrstvy na souvrství štěrkodrti a podkladní zhutněné zemině Edef,2 min. 30MPa.



## 2) Obruby a lemování

V areálu je navrženo několik typů povrchů – dlažby kamenné a betonové, pojížděné a nepojížděné, mlat, beton, trávník a záhon. Jednotlivé povrchy budou lemovány různými typy obrub – kamenné, betonové do betonového lože, ocelové pásnice budou kotvené do zeminy přes roxorové tyče.

Značení ZTP v parkovacím stání bude ocelovou pásovinou OP1

Nutno dodržet principy kladení a rozhraní obrub viz. kladecí listy - D.1.1.d Detaily a kladecí listy

Více viz. část D.1.5 – Vegetační úpravy včetně zpevněných ploch

a) OP1 – ocelová pásovina tl. 12mm – ohraničení parkovacího stání, znak pro stání ZTP

Nutno zpracovat dílenskou dokumentaci



použít totožný princip pro znak ZTP

b) OP2 – ocelová pásovina tl. 8mm

c) ZK1 – žulová kostka – dvojřádek 20/20, do betonového lože

d) ZK2 – žulová kostka – dvojřádek 8/10, do betonového lože

e) ZK3 – žulová kostka – jednořádek 10/16

f) ZK4 – žulová kostka – jednořádek 8/10

g) ZO1 – žulový obrubník

h) ZO2 – žulový obrubník snižený

i) ZKR – žulový krajník

j) BO1 – betonový obrubník

k) BO2 – betonový obrubník snižený

### 3) Příprava území

Před zahájením pracovní činnosti bude oficiální zahájení stavby neprodleně oznámeno jednotlivým správcům sítí, dle požadavků v jednotlivých vyjádřeních. Veškeré inženýrské sítě budou před zahájením stavby vytyčeny a tato trasa bude po celou dobu stavby zřetelně udržována.

Výkopové práce v místě inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně, bez použití mechanizace.

Součástí přípravy území bude pokácení některých stromů (podrobněji viz D.1.5. - vegetační úpravy včetně spevněných povrchů), skryvka ornice, vybourání všech stávajících zpevněných ploch.

### 3) Ochrana inženýrských sítí

Stávající povrchové znaky inženýrských sítí (šoupata, hydranty, šachty) budou upraveny na novou výškovou úroveň zpevněných ploch.

## 5. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění

Maximum dešťových vod ze zpevněných povrchů je jímáno v akumulacích nádrží. Pojížděné parkovací plochy včetně komunikace jsou odvodňovány liniovými žlaby, které jsou napojené na areálovou dešťovou kanalizaci a jsou svedeny do akumulacích nádrží. Voda je následně přečerpána do nádrže na komínu, ze

kterého je zpětně využívána na zálivku vegetačních úprav. Bezejmenná ulička je odvodněna pomocí vpustí do veřejného řadu jednotné kanalizace.

Ostatní plochy jsou zasakovány plošně do svrchních vrstev podloží (zatravnovací dlažby) a nebo svedeny do okolních zatravněných ploch.

Podrobněji je řešeno v části D.1.2 - Vodohospodářská část

## **6. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem č. 268/2015, kterým je novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou č. 294/2015 Sb.

### **a) Svislé dopravní značení**

Navržené provedení a umístění značek bude odpovídat ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky – část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA 1. Provedení a umístění SDZ bude v souladu s TP 65, VL 6.1 a dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Činná plocha dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1, grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek budou odpovídat platné ČSN EN 12899-1, a platným Vzorovým listům pozemních komunikací – VL 6.1, „Svislé dopravní značky“.

Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z AL slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Činná plocha značek musí být z retroreflexní fólie třídy RA2.

Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 60 nebo 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu (C16/20-XF1) nebo do kotevní patky s kotevními šrouby. V případě možnosti osazení značky na sloup veřejného osvětlení je toto uvedeno v situaci dopravního značení.

Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace tohoto nového SDZ dle TP 65

Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích:

Informativní značky - provozní:

Nová 1x IP11a (Parkoviště) u vjezdu do řešené oblasti.

Nová 4x IP12 (Vyhrazené parkoviště) u parkovacích stání vyhrazených pro osoby se sníženou schopností pohybu.

### **b) Vodorovné dopravní značení**

Vodorovné dopravní značení na celé stavbě musí být provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na VDZ navazujících staveb.

Požadavky na vodorovné dopravní značení, rozměry, barvy a provedení vodorovných dopravních značek upravují Technické podmínky TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“, ČSN EN 1436+A1 „Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení“, Vzorové listy VL 6.2 „Vybavení pozemních komunikací. Vodorovné dopravní značky“.

Vodorovné dopravní značení bude v případě aplikace na nový asfaltový povrch provedeno ve dvou etapách. V první etapě se na nový koberec položí kompletní VDZ pouze jednosložkovou barvou, po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dvousložkových plastů. Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD.

V případě aplikace na stávající asfaltové povrchy se může provést aplikace ihned z plastu.

Na dlažbě bude proveden nástřik jednosložkovou barvou, pokud není uvedeno jinak (např. realizace pomocí dlažby odlišné barvy)

Nově navržené VDZ:

- 1x V10b (Stání kolmé) oddělující vyhrazená stání pro elektromobily.
  - 2x V15 – symbol 406 (Nápis na vozovce – symbol Dobíjecí stanice elektromobilů) na vyhrazených stáních pro elektromobily.
  - 6x V15 – symbol 225 (Nápis na vozovce – symbol Osoba na invalidním vozíku) na vyhrazených stáních pro osoby se sníženou schopností pohybu.
- Poloha, typ a podmínky umístění dopravního značení jsou patrné z předložené výkresové dokumentace.

## 7. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

c) Pro provádění stavby budou dodrženy následující podmínky:

- Stavba bude prováděna v souladu s platnými technickými normami ČSN, jejich změnami, technickými podmínkami (TP), platnými zákony a vyhláškami.
- Při realizaci je nutno zohlednit stanoviska dotčených orgánů státní správy a správců sítí, viz Dokladová část.
- Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména vyhl. č. 363/2005 Sb. O bezpečnosti práce a technické zařízení při stavebních pracích a všechny předpisy s tím související.
- Stavební práce zasáhnou do hloubky maximálně 1,5 m pod úroveň stávajícího terénu. Při provádění výkopových prací v pásmu technologického vedení nebude použito strojní techniky.
- Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat normu ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seismicitou a jejich odezva.
- Zákres inženýrských sítí je orientační, dle podkladů jednotlivých správců. Před započítím stavby je nutné polohy veškerých sítí vytyčit příslušnými správci a po celou dobu stavby udržovat. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace a za dodržení dalších podmínek správce.
- Pokud by došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízení.
- Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší než 3 m.
- Dotčené povrchové znaky inženýrských sítí budou zachovány ve stávající poloze a výškově rektifikovány.
- Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu.
- Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelovou vrstvu položit co nejdříve.
- Orientační hodnoty  $E_{def,2}/E_{def,1}$  pro kontrolu hutnění pomocí statické zatěžovací zkoušky:
  - Hrubozrné zeminy s podílem jemných částic  $f \leq 15\%$   $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,6$
  - Hrubozrné zeminy s podílem jemných částic  $f > 15\%$   $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 3,0$
  - Kamenitá sypanina  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 4,0$
  - Jemnozrná zemina (doporučuje se zkoušet přímou metodou)  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,0$
  - Nestmelené podkladní vrstvy  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$
- Doporučuje se ověřit zhutňovací zkouškou. Pokud  $E_{def,1}$  dosahuje minimálně 60 % požadovaného modulu  $E_{def,1}$ , přípouští se i vyšší hodnoty poměru  $E_{def,2}/E_{def,1}$ .
- Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.
- Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrrou.
- Vyrobený beton je nutné podle možnosti ihned uložit – zejména v horkých letních měsících – aby bylo zabráněno rychlému vysychání čerstvého betonu. Před započítím betonování je nutné se přesvědčit, že místo pokládky betonu je čisté, případné bednění dostatečně pevné i těsné (jakmile je beton uložený do bednění, je třeba dbát na správné zhutnění, a to buď ručně, nebo pomocí vibrátorů). Nezbytná je ochrana betonu před slunečním zářením, silným větrem nebo prudkým deštěm, což lze provést pomocí plachet, textilií či fólie. Správným ošetřováním zatvrdnutého betonu vodou, zvýšíme jeho trvanlivost.
- Technologická lhůta vyzrání (vytvrzení) betonu je 28 dní, během které nesmí být veškerá konstrukce vystavena jakémukoliv namáhání vzniklému např. průjezdem vozidel či manipulační technikou stavby. V opačném případě se riskuje brzké porušení konstrukce a ztráta stability díla.
- Veškeré ložné spáry stávající vozovky budou před položením nové vrstvy asfaltu ošetřeny spojovacím postřikem. Veškeré styčné spáry, které jsou namáhány vnějším prostředím, budou certifikovaně zalaty trvale pružnou zálivkou, ošetřeny asfaltovou emulzí a zasypány vápenným hydrátem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové konstrukce.

- Napojení nových asfaltových krytů vozovek a stávajících, bude provedeno „zazubením“ vrstev v předepsané šířce a tloušťce dle tloušťky navrhovaných vrstev.
- Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti.
- Napojení obrub bude provedeno seříznutím obou konců obrub pod patřičným úhlem.

d) Údržba

- Čištění odvodňovacích žlabů (alespoň 2x ročně – jaro a podzim)
  - Z odvodňovacích žlabů je třeba pravidelně odstraňovat nečistoty jako listí, pouliční smetí, posypový štěrk apod. Na základě vizuální kontroly zvážit nutnost sejmutí krytu či provést alespoň propláchnutí. Po provedení čištění musí být žlab zbaven veškerých nečistot.
  - V závislosti na poloze žlabu je nutné zvážit častější provádění čištění. Jedná se zejména o místa, kde se v zimním období intenzivně využívá posyp, místa kde hrozí riziko splavování nečistot z okolí nebo z přilehlé vegetace.

V Praze dne 01/25

Vypracoval: Ing. arch. Jiří Valenta, Ing. arch. Matyáš Vrtiška

Odpovědný projektant: Ing. arch. Martin Frei