


C.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ		Bc. Michal Pašava Projektová činnost ve výstavbě Inženýrské, dopravní a gabionové stavby		<i>Otisk autorizačního razítka:</i>	
Projektant:		Zodpovědný projektant:		HIP projektant:	
Bc. Michal Pašava		Bc. Michal Pašava		Bc. Michal Pašava	
Kraj: Karlovarský		MěÚ: Cheb			
Objednatel: Město Cheb, Náměstí Krále Jiřího 1/14, 350 20 Cheb					
Akce:		Parkoviště v ul. Na Vyhlídce, Cheb			Datum: 08/2016
					Číslo zakázky: 2016-02
					Měřítko:
		Číslo přílohy: C.1.1			
SO:		101 - Komunikace			Stupeň:
Příloha:		Technická zpráva			DÚR+DSP +PDPS
Office: Březinova 18/13, 350 02 Cheb, mob: 774 406 860, email: info@idgpro.cz, www.IDGpro.cz - IČ: 737 94 775, DiČ: CZ8308311825					

C.1.1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Akce:	Parkoviště v ul. Na Vyhlídce, Cheb
SO:	Dopravní řešení
Místo:	p.p.č. 441/29 v k.ú. Cheb
MěÚ:	Cheb
SÚ:	Cheb
Stavebník:	Město Cheb, Náměstí Krále Jiřího 1/14, 350 20 Cheb
Objednatel:	Město Cheb, Náměstí Krále Jiřího 1/14, 350 20 Cheb
Projektant:	Bc. Michal Pašava – IDGpro - ČKAIT 0301379 Březinova 18/13, 350 02, Cheb, IČ: 737 94 775
Zodpovědný projektant komunikace:	Bc. Michal Pašava – IDGpro - ČKAIT 0301379 Březinova 18/13, 350 02, Cheb, IČ: 737 94 775
Stupeň:	sloučená dokumentace pro vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení
Datum výstavby:	2016 resp. 2017
Dodavatel stavby:	dle výběrového řízení
Účel stavby:	Záměrem investora je vybudování nových parkovacích stání, chodníkových ploch, rekultivace ploch a výsadba nové zeleně v prostoru mezi ulicí Na Vyhlídce a panelovými domy. Snahou investora je řešit zhoršující se situaci ohledně dopravy v klidu v této lokalitě a navýšit tak počet parkovacích stání.

C.1.1.2 TECHNICKÝ POPIS

Stávající stav

Stavba se nachází mezi ul. Na Vyhlídce a panelovými domy, podél MK v ul. Na Vyhlídce, na pozemcích p.č. 441/29, 441/4 a 2295/1 v k.ú. Cheb

Stávající stav v místě plánovaného parkoviště je tvořen travnatou plochou, kterou lemuje ze severu a východu MK. Zatrávněnou plochu dále lemuje po jižní straně panelový dům a ze strany západní pak RD. Území v místě plánovaného parkoviště je prudce svažité a klesá jižním směrem. Povrch stávající místní komunikace na kterou bude parkoviště připojeno je tvořen asfaltovou komunikací s přilehlým asfaltovým chodníkem.

Z hlediska ochrany inženýrských sítí dle vyjádření jejich správců a v souladu s platnými právními předpisy se stavba nachází v ochranném pásmu:

- Zemního optického a metalického sdělovacího kabelu ve správě Cetin a.s., které je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb. 1,50 m od vnějšího kabelu na obě strany
- Kanalizace jednotná ve správě CHEVAK a.s., 1,50 m na každou stranu
- Vodovodního řádu ve správě CHEVAK a.s., do DN 500 1,50 m na každou stranu, nad DN 500 2,5 m na každou stranu
- Plyn NTL spol. RWE a.s. 1,00 m na obě strany od půdorysu (zákon č. 458/2000 Sb.)
- Veřejného osvětlení ve správě CHETES s.r.o., 1,00 m od krajního kabelu (zákon č. 458/2000 Sb.)
- podzemního vedení NN a VN ve správě ČEZ Distribuce a.s., 1,00 m od krajního kabelu (zákon č. 458/2000 Sb.)
- Rozvod ÚV a TÚV ve správě Terea Cheb, 2,50 m od krajního kabelu (zákon č. 458/2000 Sb.)
- Sdělovacího kabelu ve správě UPC a.s., které je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb. 1,50 m od vnějšího kabelu na obě strany
- **Projektant upozorňuje na nutnost řádného vytyčení všech sítí v zájmové oblasti.**

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 a zhotovitele. Kontrola vytyčení stavby a její schválení bude provedena před zahájením stavebních prací.

Bude zřízeno zařízení staveniště bude na p.p.č 441/29 v k.ú. Cheb. V průběhu přípravy staveniště nejprve bude provedeno sejmutí ornice. Bude provedeno kácení. Budou provedeny pracovní řezy v asfaltových konstrukcích. Bude provedeno vybourání obrubníků a betonové zídky v místě vjezdu. Bude provedeno vybourání ostatních betonových konstrukcí. Bude provedeno vybourání poklopů šachet. Bude provedeno vybourání asfaltových a

šterkových konstrukcí. V rámci případné ochrany inženýrských sítí bude provedeno obnažení stávajících vedení. Poté budou provedeny zemní práce. Postup prací bude probíhat dle zásad organizace výstavby.

Zemní práce - technické poznámky

V rámci před-projektové přípravy byl proveden inženýrsko-geologický průzkum pro potřeby posouzení aktivní zóny zemní pláně v místě stávajícího parkoviště. **Na základě tohoto zjištění je v PD uvažováno se sanací aktivní zóny zemní pláně v tl. 300 mm.** 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 tak jak je uvedeno v IGP - 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 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 činí 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 $E_{def,2}$.
- V rámci PD je předpokládána sanace v tl. 250 mm pod úrovní pláně z HDK fr. 32/63 ve 100% nových ploch (vyjma nepojížděných chodníků) v kombinaci se separační geotextilií, která bude ve šterkopískovém obsypu drobné frakce v tl. 50 mm . **Technologii zlepšení zeminy, její rozsah a tloušťka budou definovány geotechnikem (geologem) stavby na základě podrobných IG zkoušek a zjištěných charakteristik zeminy před zahájením stavby.**
- **Sanace bude v rozpočtu uvažována jako rezerva, včetně položek s ní souvisejících. Realizována bude na základě zmíněných zkoušek a po odsouhlasení investorem resp. TDI nebo geotechnikem. Následně bude fakturována dle skutečného množství.** Sanace bude provedena po dokončení bouracích prací, HTÚ na úroveň parapláně a po provedení a zhutnění zásypů rýh nových inženýrských sítí a chrániček inženýrských sítí. Po provedení sanace bude provedena úprava pláně.
- Hutnění pláně se nesmí provádět, pokud je zemina rozbředlá nebo zmrzlá. K zamezení dlouhodobě deformace povrchu vozovky je nutné zhutnění důsledně kontrolovat. Projektant požaduje, aby byla věnována zvýšená pozornost zásypům rýh inženýrských sítí a zásypy byly provedeny s dostatečnou mírou zhutnění dle příslušných ČSN.

- Po odstranění stávajících vrstev komunikace je třeba budoucí pláň komunikace i nově rozšířené části urovnat a intenzivně dohutnit. Pokud budou v pláni zastiženy zeminy s trvale zvýšenou vlhkostí, která by neumožňovala zhutnění, je třeba je odstranit a nahradit vhodnější zeminou nebo stabilizovat.
- **Projektant požaduje, aby dohutněnou pláň před prováděním stavby převzal geotechnik (geolog). Dodavatel stavebních prací vyzve geotechnika (geologa) 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 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 následujících inženýrských sítí:

Kanalizace ve správě CHEVAK a.s. – krytí bude zachováno. Nově navržené vpusti budou pomocí nových přípojek napojeny přes ORL a retenční nádrž do této kanalizace. Nové přípojky jsou navrženy dle ČSN 73 6005. Přeložky ani ochrany nejsou navrženy.

Vodovodního řádu ve správě CHEVAK a.s. - krytí bude zachováno. Přeložky ani ochrany nejsou navrženy.

Plyn NTL společnosti RWE a.s. – krytí bude zachováno. Přeložky ani ochrany nejsou navrženy.

Veřejného osvětlení ve správě CHETES s.r.o. – krytí bude zachováno. V rámci stavby bude v místě sjezdu položena chránička. V případě neexistence bude doplněna chránička Kopohalf DN 100 vč. obetonování. Bude označena výstražnou folií a před záhozem bude převzata správcem sítě. Přeložky nejsou řešeny. Chráničky jsou navrženy dle ČSN 73 6005.

Podzemního vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s. – krytí bude zachováno. V místech křížení s pojížděnými plochami budou provedeny kopané sondy pro ověření existence chrániček. V případě neexistence budou prodlouženy nebo doplněny chráničky Kopohalf DN 100 vč. obetonování. Budou označeny výstražnou folií a před záhozem budou převzaty správcem sítě. Chráničky jsou navrženy dle ČSN 73 6005.

Zemního kabelu ve správě UPC, a.s. – krytí bude zachováno. V místech křížení kabelu s retenční nádrží a betonové palisády budou provedeny kopané sondy pro ověření existence chrániček. V případě neexistence budou prodlouženy nebo doplněny chráničky Kopohalf DN 100 vč. obetonování. Budou označeny výstražnou folií a před záhozem budou převzaty správcem sítě. Chráničky jsou navrženy dle ČSN 73 6005.

Teplovodní potrubí ve správě Terea s.r.o. – krytí bude zachováno. V místech křížení s poježděnými plochami bude provedena tohoto potrubí pomocí silničních panelů 2*3m v počtu 8ks a celkové délce 16m. Budou použity silniční panely 215 mm IZD 300/200/22 DP (20t). Panely budou uloženy na podsypu ze ŠP v tl. 150 mm. Trasa teplovodního potrubí na silničními panely bude vyznačena výstražnou folií a před záhozem bude tato ochrana převzata správcem sítě.

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

Směrové řešení

Záměrem investora je vybudování nových parkovacích stání, chodníkových ploch, rekultivace ploch a výsadba nové zeleně v prostoru mezi ulicí Na Vyhlídce a panelovými domy. Snahou investora je řešit zhoršující se situaci ohledně dopravy v klidu v této lokalitě a navýšit tak počet parkovacích stání.

Obousměrná komunikace je navržena v základní šířce $s = 5,50$ m v celkové délce cca 49 m. Napojení na MK v ul. Na Vyhlídce je řešeno přes nový chodníkový přejezd. Celkový počet parkovacích stání nového parkoviště činí celkem 24 míst.

V rámci stavby budou provedeny kompletní nové konstrukční vrstvy ploch vozovky, parkoviště, sjezdu a chodníků vedoucí k přilehlým nemovitostem a dále pak zřízení nových UV. Po obou stranách nové komunikace jsou navrženy kolmá parkovací stání pro OA o rozměrech 2,50 x 5,00 m. Parkoviště je navrženo pro osobní vozidla (OA skupiny 2). Podél levé strany parkovacího stání bude provedena opěrná zídka z betonových palisád BEST Masiv v délce 38 m a výšce 1,50 m. Palisády budou uloženy do betonového lože s opěrou s umístěním min. 1/3 v zemi do betonu c 20/25 - X0, barva přírodní, povrch standard

Schodiště

V návrhu je počítáno s novým samonosným schodištěm mezi parkovištěm a chodníkem v ulici Na Vyhlídce.

Schodiště je navrženo ze schodišťových stupňů BEST - Faldo o rozměrech 350/150/1000 mm s výškou nášlapné hrany (výška stupně) 150 mm. Schodiště tvoří celkem 18 schodišťových stupňů tak, aby bylo dosaženo úrovně chodníku.

Schodiště bude založeno na betonové desce o tl. 150mm z betonu C20/25 vyztužené kari sítěmi 150x150/8x8mm. Základová deska bude opřena do základového pasu o rozměrech 400x600mm z betonu C20/25 vyztuženého betonářskou ocelí 10 505 R10, třmínky R6. Obě hrany základového pasu budou oddrenážovány. Schodišťové stupně budou osazovány na takto připravený základ. Ukládány budou do prostého betonu C20/25, případně na lepidlo.

Schodiště bude lemováno betonovými palisádami. Jsou navrženy palisády BEST - Kadent 180*120 mm, výšky 600 mm do bet. lože s opěrou do výšky min. 1/3 výšky palisády. palisády budou osazeny do betonu C 20/25 - X0. Palisády budou v přírodní barvě s povrchem standard. Podél schodiště bude umístěno nové bezpečnostní zábradlí výšky 1100 mm s madly ve výšce 800 mm a 500 mm. Zábradlí bude provedeno z ocelových trubek Ø 60/4 mm, žárově zinkované, 100 µm.

Ostatní

Mezi panelovými domy a novým parkovištěm je navržena nízká palisádová opěrná zídka pro vyrovnání výškového rozdílu mezi nově navrženým parkovacím stáním a stávajícím terénem. Zídka je navržena v délce 37 m. - viz situace. Opěrná zídka je navržena z palisád $v = 1,00$ m - viz situace. Jedná se o palisády BEST Masiv $v=1000$ mm, $d=175$ mm, $\varnothing 200$ mm uložené do betonu C20/25 + podsyp ze ŠP v tl. 0,15 m. Za palisády bude osazeno nové bezpečnostní zábradlí výšky 1100 mm madla výšky 800 mm a 500 mm z ocelových trubek $\varnothing 60/4$ mm, žárově zinkované, 100 μ m, sloupky po 2 m. Délka zábradlí činí 40 m.

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 nové obruby ABO 8/25+6 cm. Místa snížení obruby při vstupu do vozovky budou 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. 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

Podélný sklon příjezdové komunikace činí -1,37 až + 3,74 %. Výškový návrh v maximální možné míře respektuje stávající stav terénu a to především v místě stávajících inženýrských sítí. Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 3,00 %. Příčný sklon parkovacích stání je navržen jednostranný 3,00 %. Příčný sklon chodníku je 2,00 %, směrem do vozovky. Silniční obrubníky v celém rozsahu stavby budou ABO 15/25 +12 cm, resp. ABO 15/15 +5 cm v místě sjezdu, resp. ABO 15/15 +10 cm v místě parkoviště, resp. ABO 15/25 +2 cm v místě vstupu chodce do vozovky. **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 komunikace, parkoviště a chodníků bude řešeno podélným a příčným sklonem do nově navržených uličních vpustí. UV jsou napojeny do nové dešťové kanalizace viz samostatné SO. „Pláň“ bude odvodněna do drenáží. Pláň i drenážní rýhy budou separovány netkanou geotextilií. Nové uliční 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 500 x 500 mm, pro zatížení D 400 kN. Nově realizované přípojky k UV budou z KG PVC DN 150, Sn8. Potrubí bude uloženo do pískového podsypu (10 cm při rovném podkladu, 15 cm při kamenitém) a hutněného štěrkopískového obsypu fr. 0/16 tl. 30 cm. Zásyp se provede vytěženou zeminou bez velkých kamenitých částic, ve vozovce je nutno zásyp provést tak, aby splňoval únosnost pláň pod komunikací. Pokud je nutné použít menší hloubku krytí než 0,80 m je nutné potrubí obetonovat v minimální tloušťce 15 cm betonem C20/25, pod potrubím se vytvoří betonové lože (bet. C20/25) v tl. min. 15 cm s vyztužením kari sítí 150/150/6 mm s krytím min. 30 mm. Při obetonování se hrdla potrubí obalí geotextilií nebo Miralonem. Odvodnění zemní pláň a palisád 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 kanalizačních přípojek UV. Vpusti 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. Kanalizační přípojky budou prováděny dle TKP kap. 3.

Obrubníky

Silniční obrubníky budou ABO 15/25 +12 cm, resp. +10 cm v místě parkoviště, resp. ABO 15/15 + 5 cm v místě sjezdu, resp. ABO 15/15 +2 cm v místě snížení pro chodce.

Snížení silničního obrubníku z +12 (10) cm na +2 (5cm) cm bude provedeno vždy na délce 1,00 m. Všechny obrubníky budou uloženy do betonového lože tl. min. 0,10 m, beton C12/15. 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. 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 454 - 460 m.n.m.
 - c) Průměrná teplota vzduchu v této oblasti je = 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 650 mm vodního sloupce

Návrhová úroveň porušení vozovky = D2

- **Třída dopravního zatížení TDZ = V**
- **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) = **45 MPa.**
- **Namrzavost zemin – nezjištěno**
- **Vodní režim – difuzní**
- **Požadovaná minimální tloušťka nenamrzavých vrstev netuhé vozovky** = u návrhové úrovně porušení vozovky D2 se nestanovuje.

Komunikace – povrch asfalt – oprava obrusné a podkladní vrstvy. Nová kce je navržena dle TP 170 katalogového listu D1-N-2 modifikovaná pro konkrétní podmínky stavby.

40 mm	Asfaltový beton střednězrný	ACO 11 (ČSN EN 13 108-1)	
	Asfaltový spojovací postřik 0,7 kg/m ²	PS (ČSN 73 6129)	
70 mm	Obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+ (ČSN EN 13 108-1)	
	Asfaltový infiltrační postřik 1,5 kg/m ²	PI (ČSN 73 6129)	
110mm	Celková vrstva		↑ E _{def,2} =100MPa

Komunikace – povrch asfalt – Nová konstrukce je navržena dle TP 170 katalogového listu D1-N-2 modifikovaná pro konkrétní podmínky stavby.

40 mm	Asfaltový beton střednězrný	ACO 11 (ČSN EN 13 108-1)	
	Asfaltový spojovací postřik 0,7 kg/m ²	PS (ČSN 73 6129)	
70 mm	Obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+ (ČSN EN 13 108-1)	
	Asfaltový infiltrační postřik 1,5 kg/m ²	PI (ČSN 73 6129)	
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _A 0/32 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =100MPa
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/63	ŠD _B 0/63 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =70MPa
510mm	Celková vrstva		↑ E _{def,2} =45MPa

Parkovací stání a sjezd – 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	
190 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
510 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

Chodník – povrch asfalt - Nová konstrukce je navržena dle TP 170 katalogového listu D2-N-3 modifikovaná pro konkrétní podmínky stavby

50 mm	Asfaltový beton jemně-zrný	ACO 8 CH (ČSN EN 13 108-1)	
	Asfaltový spojovací postřik 0,3 kg/m ²	PS (ČSN 73 6129)	
50 mm	R-materiál	R-mat.	
	Asfaltový infiltrační postřik 1,5 kg/m ²	PI (ČSN 73 6129)	
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _A 0/32 (ČSN 73 6126-1)	↑ E _{def,2} =90MPa
300 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 postřik 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.

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 (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 bude asfaltový.

Povrch parkoviště a sjezdu 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 chodníkových ploch bude z betonové dlažby 100x200mm, tl. 60mm či asfaltu.

Povrch varovných a signálních pásů 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: není navrženo

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. VDZ bude provedeno oddělení jednotlivých parkovacích stání pomocí dlažby (VDZ V10b).

Přechodné dopravní značení (PDZ)

Je řešeno v části Zásady organizace výstavby.

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
- eventuální základy starých budov, zasypané sklepy
- místa nálezů historických památek, vyžadující pozastavení stavby a eventuální 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, 08/2016

Vypracoval: Bc. Michal Pašava