


C.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ		Bc. Michal Pašava Projektová činnost ve výstavbě Inženýrské, dopravní a gabionové stavby		Otisk autorizačního razítka:		
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:		Stavební úpravy komunikace v ulici Valdštejnova, Cheb			Datum:	03/2018
					Číslo zakázky:	2017-15
					Měřítko:	
		Číslo přílohy:			C.1.1	
SO:	Dopravní řešení				Stupeň:	Paré číslo:
Příloha:	Technická zpráva				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: Stavební úpravy komunikace v ulici Valdštejnova, Cheb

SO: Dopravní řešení

Místo: ul. Valdštejnova a Palackého, 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: dokumentace pro provedení stavby

Datum výstavby: 2018-2019

Dodavatel stavby: dle výběrového řízení

Účel stavby: Záměrem investora je rekonstrukce stávajících zpevněných ploch. Vymezení parkovacích stání, vysazení chodníkových ploch. Snahou investora je řešit zhoršující se situaci ohledně dopravy v klidu, vozidel a pěších v této lokalitě, dále pak vymezit nepřehlednou křižovatku ulic Valdštejnova a Palackého.

C.1.1.2 TECHNICKÝ POPIS

Stávající stav

Stavba se nachází v centrální části města Chebu v ulici Valdštejnova a Palackého, na pozemcích p.č. 220/19, 1633/26, 3489, 1700/47, 1700/3 a 1703/7 v k.ú. Cheb

Povrch stávající komunikace v řešeném území je tvořen z kamenných kostek a částečně asfaltovou komunikací s parkovacím stáním a chodníky z betonové dlažby či asfaltu. Komunikaci lemují kamenné obrubníky OP2 a betonové obrubníky ABO 15/25. Ulice Valdštejnova je obousměrná s podélným parkovacím stáním. Ulice je z jedné strany lemována zástavbou BD a ze strany druhé pak areálem zimního stadionu. Území se svažuje jižním směrem k centru města.

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
- podzemního vedení NN ve správě Cetin a.s. 1,00 m od krajního kabelu (zákon č. 458/2000 Sb.)
- 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 a STL spol. GasNet, s.r.o. 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.)
- Zemního optického sdělovacího kabelu ve správě UPC a.s., které je stanoveno zákonem č. 458/2000 Sb. 1,50 m od vnějšího kabelu na obě strany
- podzemního vedení NN a VN ve správě ČEZ Distribuce a.s., 1,00 m od krajního kabelu (zákon č. 458/2000 Sb.)
- podzemního vedení NN ve správě CHETES s.r.o., 1,00 m od krajního kabelu (zákon č. 458/2000 Sb.)
- Podzemního optického kabelu ve správě T-mobile, které je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb. 1,50 m od vnějšího kabelu na obě strany.
- Rozvod teplovodu ve správě Terea Cheb, 2,5m od kraje trubního vedení (zákon č. 458/2000 Sb.)
- vzdušného vedení sdělovacího kabelu ve správě Cetin a.s., je bez ochranného pásma
- Rozvod teplovodu a komunikačního kabelu v majetku a správě města Cheb, 2,5m od kraje trubního vedení (zákon č. 458/2000 Sb.)
- **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.

Projektant upozorňuje zhotovitele stavby na to, aby stavbu vytyčovala stejná geodetická kancelář, která prováděla polohopisné a výškopisné zaměření v rámci před-projektové přípravy. Důvodem tohoto upozornění, je aby nedošlo k nesouladu navrženého a vytyčeného stavu použitím rozdílných bodových polí a geodetických metod.

Bude zřízeno zařízení staveniště na p.p.č 1700/47 a 1631/1 v k.ú. Cheb. Budou provedeny pracovní řezy v asfaltových konstrukcích. Bude provedeno rozebrání a vyjmutí stávajících kamenných kostek. Bude provedeno rozebrání a uložení na mezideponii stávající betonové dlažby. Bude provedeno vyjmutí kamenných obrubníků a vybourání obrubníků betonových. Bude provedeno vybourání ostatních betonových konstrukcí. Bude provedeno vybourání poklopů šachet a nepotřebných UV. 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 nebyl proveden inženýrsko-geologický průzkum pro potřeby posouzení aktivní zóny zemní pláně v místě komunikace a 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 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.**

Po vybourání asfaltových vrstev projektant navrhuje prověřit stav stávajících konstrukčních vrstev vozovky a parkoviště a provést zatěžovací zkoušky únosnosti za účasti TDI, zhotovitele a investora. V případě nevhodnosti nebo neúplnosti stávajících konstrukčních vrstev bude postupováno následovně:

- 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 plášť zhutnit** na požadované hodnoty, bude provedena sanace aktivní zóny zemní pláň v místech, kde nebylo dosaženo příslušných hodnot $E_{def,2}$.
- **Technologii zlepšení zeminy, její rozsah a tloušťka budou definovány geotechnikem (geologem) stavby na základě podrobných IG zkoušek a zjištěných charakteristik zeminy před zahájením stavby.**
- Případná 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 pláň.
- Zhutnění 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 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 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. Niveleta vozovky a parkoviště bude změněna pouze v řádu několika cm. Přeložky ani ochrany nejsou navrženy.

Plyn NTL a STL společnosti RWE a.s. – krytí bude zachováno. Niveleta vozovky a parkoviště bude změněna pouze v řádu několika cm. Přeložky ani ochrany nejsou navrženy.

Veřejného osvětlení ve správě CHETES s.r.o. – krytí bude zachováno. V místech křížení s pojezdovými 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.

Podzemního vedení NN ve správě CHETES s.r.o. – krytí bude zachováno. V místech křížení s pojezdovými 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.

Podzemního vedení NN a VN ve správě ČEZ Distribuce a.s. – krytí bude zachováno. V místech křížení s pojezdovými 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 optického kabelu ve správě T-mobile – krytí bude zachováno. V místech křížení s pojezdovými 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 optického kabelu ve správě UPC. – krytí bude zachováno. V místech křížení s pojezdovými 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 optického a metalického kabelu a podzemního vedení NN ve správě Cetin. – krytí bude zachováno. V místech křížení s pojezdovými 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.

Rozvod teplovodu a komunikačního kabelu v majetku a správě města Cheb. – krytí bude zachováno. Niveleta vozovky a parkoviště bude změněna pouze v řádu několika cm. Přeložky ani ochrany nejsou navrženy.

Teplovodu ve správě Tereza.

V komunikaci Valdštejnova a přilehlém chodníku je uložen topný rozvod – předizolované potrubí 2xDN100/225, majetek firmy TEREZA s.r.o. Cheb. Topný rozvod zásobuje celoročně teplem zimní stadión. Dodávané teplo je použito k vytápění objektu a k přípravě teplé vody.

Stávající stav:

Potrubí je uloženo v pískovém obsypu. (lože tl.150mm, dále zásyp pískem do výše 200mm nad horní hranu potrubí). Dále je pískový zásyp zasypán štěrkopískem do výše konstrukčních vrstev komunikace s kamennou dlažbou, nebo chodníku s asfaltovým povrchem. Povrch – konstrukční vrstvy komunikace a chodníku s povrchovými vrstvami. Ochrana při stavbě nové komunikace a chodníku. Ochrana je nutná z důvodů zatížení potrubí při stavbě stavebními mechanismy. Při stavbě budou odstraněny stávající povrchy včetně konstrukčních vrstev a provedeny nové konstrukční vrstvy a povrchy. Tím dojde ke snížení stávajícího krytí potrubí a možnosti poškození plastové izolace potrubí.

Před započítáním níže uvedených prací bude zjištěna skutečná hloubka uložení potrubí a to sondami v místě st.2,7m, st.8,5m, v lomu L1 a lomu L2 a v polovině úseku L1-L2. Po vyhodnocení hloubky bude případně upřesněn níže navržený postup řešení ochrany.

Řešení:

Úsek b.č.1-L1, rozvod v chodníku a komunikaci.

Před započítáním stavby (demontáže stávajícího povrchu) budou nad potrubí uloženy nové silniční panely IZD 300/150/22 20t a IZD 200/150/22 20t. Panely budou uloženy na pískový zásyp potrubí, který bude v dané délce snížen z původních 200mm na nových 150mm. Okraje panelů budou uloženy do rostlé zeminy - pro roznesení zatížení do stávajícího terénu. Nad panely bude položena ochranná fólie zelené barvy, min. šíře 250mm. Fólie bude uložena na panel, nad každé potrubí. Poté bude rýha zasypána do úrovně stávající komunikace minerálobetonem, který bude hutněn. Po zásypu může dojít k zahájení stavby komunikace - odstraněním komunikace stávající. V místě uložení panelů budou nové konstrukční vrstvy komunikace a chodníku sníženy a osazeny na panely.

Je možné, že ve stávající komunikaci, před lomem L1, jsou již panely uloženy – ze stavby rozvodu. Tyto budou demontovány a nahrazeny panely novými.

Úsek L1-L2, rozvod v chodníku

Stávající chodník, včetně konstrukčních vrstev, bude odstraněn - do úrovně nové pláně. Poté budou nad potrubí osazeny silniční panely IZD 200/100/15 6t. Panely budou uloženy nad potrubí, do nové rýhy tak, aby horní hrana panelu byla v úrovni pláně nového chodníku. Hloubka uložení vyjde asi na pískový zásyp potrubí (stávající výška 200mm). Pokud to bude nutné, pro uložení horní hrany panelu do úrovně pláně, lze pískový zásyp potrubí snížit na 150mm (nepředpokládám). Okraje panelů budou uloženy do rostlé zeminy - pro roznesení zatížení do stávajícího terénu. Nad panely bude položena ochranná fólie zelené barvy, min. šíře 250mm. Fólie bude uložena na panel, nad každé potrubí. Poté bude provedena stavba nového chodníku.

POJEZD VOZIDEL STAVBY PO POTRUBÍ V CHODNÍKU JE MOŽNÝ AŽ PO POLOŽENÍ PANELŮ.

Při odstraňování starého chodníku je nutné, aby se montážní technika pohybovala po stávajícím chodníku. Nesmí se pohybovat po pláni – nad potrubím, které není chráněno panely.

Šachta ŠO:

Součástí stavby bude provedení nové šachty odvětrání ŠO. Stávající šachta bude demontována včetně základu. Bude osazena šachta nová, na nový betonový základ. Opatřena na boku vyzdívkou z KZ bloků, které budou vyplněny betonem s voděodolnou přísadou. KZ bloky budou vyztuženy ocelí $\varnothing 10\text{mm}$, 4x v každém bloku. Na tyto stěny budou

osazeny dva překlady RZP, na které bude osazeny přechodová skruž 1000/600. Skruž bude opatřena litinovým poklopem s betonovou výplní pro zatížení B125. Poklop bude osazen v úrovni nového chodníku. Přechodová skruž a celá šachta bude přizpůsobena stávající hloubce potrubí a dále odvzdušňovacím uzávěrům. Kolem uzávěru musí být místo – pro posun potrubí. Vnitřní $\varnothing 1000$ přechodové skruže bude vůči uzávěrům vystředěn.

Potrubí bude uvnitř šachty vysypáno pískem, 150mm pískové lože, zásyp do výše 200mm nad potrubí. Svislé dířky odvzdušnění budou obaleny dilatačním polštářem tl.40mm. Potřebná velikost jednoho obalení 500x500mm (lze složit z několika kusů).

V rámci stavby šachty proběhne výměna kulového uzávěru DN25, který je již zkorodovaný (provede si majitel sítě).

V úseku L1-L2 bude uložen i nový kabel VO. Ten bude uložen napravo od potrubí – mezi obrubníkem chodníku a nově osazenými lampami VO. Spolu s kabele VO budou uloženy i dvě chráničky D40 pro možné sítě telekomunikací. Křížení přes teplovod – položením pod teplovod, pro vzdálenost hran 200mm – viz dokumentace.

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 rekonstrukce stávajících zpevněných ploch, vymezení parkovacích stání, vysazení chodníkových ploch a odvodnění. Snahou investora je řešit zhoršující se situaci ohledně dopravy v klidu, vozidel a pěších v této lokalitě.

Obousměrná komunikace v ulici Valdštejnova je navržena v základní šířce $s = 6,50$ m a v celkové délce 177,73 m. Po obou stranách vozovky jsou navržena podélná parkovací stání pro OA. Podélná stání jsou navržena jako podélný parkovací pruh o rozměrech 2,00 x 5,75 m. Parkoviště je navrženo pro osobní vozidla (OA skupiny 2). Celkový počet parkovacích stání v rámci stavebních úprav činí celkem cca 35 míst. V rámci PD je předpokládáno s kompletními novými konstrukčními vrstvami ploch vozovky, parkoviště, sjezdu a chodníků vedoucí k přilehlým nemovitostem a dále pak zřízení nových UV a SV.

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 linií chodníků tvoří přilehlé domy a nové obruby ABO 8/25+6cm.

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 v podrobnostech dle vyhlášky č. 398/2009 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 +8cm nad vozovkou. V místě pro přecházení bude dále

doplněn signálním pásem o $\bar{s} = 0,80$ m, odsazeným o 0,40 m od varovného pásu a vedeným až k vodící linii. Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Výškové řešení

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

Podélný sklon komunikace větve A činí 1,87 až 9,71 %, příčný sklon vozovky je navržen střežovitý 2,00 % v místě křižovatek pak jednostranný. Příčný sklon parkovacích stání je navržen jednostranný 2,00 %. Příčný sklon chodníku je 2,00 směrem do vozovky.

Silniční obrubníky budou v celém rozsahu stavby kamenné OP2 30/20 +12 cm, resp. OP2 30/20 + 10 cm v místě parkoviště, resp. OP 2 30/20 +5 cm v místě sjezdu, resp. OP 2 30/20 +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 a sorpčních vpustí. UV a SV jsou napojeny do stávající kanalizace. „Pláň“ bude odvodněna do drenáží. Pláň i drenážní rýhy budou separovány netkanou geotextilií. UV, SV 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 UV

Nová uliční vpust 1-5 je navržena s vnitřním průměrem DN 450 mm s možným napojením potrubí DN 150 a 200 mm. Sestavená vpust je samonosná. Je včetně koše na zachytávání splavenin a kalového prostoru. Osazena bude litinovou mříží 500 x 500mm potaženou PVC, pro zatížení D 400 kN.

Skladba vpusti podle hloubky vtoku bude následující:

dno vpusti s kalovou jímkou \varnothing 450/300 mm bude uloženo na podkladní desku z betonu tř., C8/10 tl. 100 mm s rozměry 1,0 x 1,0 m,

středová skruž \varnothing 450/200 mm,

středová skruž s výtokovým otvorem (PVC DN150) \varnothing 450/350 mm,

středová skruž \varnothing 450 výšky 200-300-570 mm v závislosti na hloubce vtoku,

vyrovnávací prstenec,

vtoková mříž litinová 500 x 500 mm tř. D400 – kalový koš.

Vpusti č S1-S6 jsou navrženy jako sorpční samonosné s vtokovou litinovou mříží pro zatížení D 400 kN. Sorpční vpusti budou napojeny pomocí přípojek dešťové kanalizace PVC DN 150 do nejbližší šachty či stoky jednotné kanalizace ve správě CHEVAK. Sorpční vpust bude sloužit k čištění povrchových vod ze zpevněných ploch znečištěných nepolárními extrahovatelnými látkami o hustotě do 950 kg/m^3 . Maximální koncentrace ropných látek v povrchové vodě na výstupu bude činit 5 mg NEL/l, maximální kapacita bude 4 l/s. Sorpční vpust představuje jeden kompletně vybavený montážní celek v jednonádržovém provedení se železobetonovou zákrytovou ŽB deskou osazenou vtokovou mříží třídy zatížení D400. Vlastní nádrž sorpční

vpusti je monolitická, vyrobená z vodostavebního betonu třídy C30/37 XF 4. Uvnitř je nádrž rozdělena mezistěnou na dvě komory. V první, přítokové komoře, je osazena vtoková mříž s kalovým košem na zachycení hrubých nečistot a dále je zde vytvořen prostor pro sedimentaci pevných látek. Ve druhé, odtokové komoře, je osazena sorpční vložka z FIBROILU pro zachycení ropných látek a výtokové potrubí DN 150.

Nádrž vpusti bude osazena na podkladní desku z betonu prostého tř. C 12/15 tl. 100 mm s rozměry 1,5 x 1,5 m. Zemní pláň pod podkladní deskou bude upravena a vyrovnaná hutněnou vrstvou ze štěrkodrti fr. 0 ÷ 63 tl. 100 mm. Výtokový otvor nádrže bude z výroby vystrojen vložkou odpovídající materiálu potrubí. Výtokové potrubí budou zajištěno obsypem a krycím zásypem z netříděného ŠTP fr. 0 ÷ 32. Obsyp a krycí zásyp potrubí budou hutněny, avšak pro hutnění vrstvy tl. 300 mm přímo nad potrubím musí být použito pouze lehké hutnicí techniky. Po osazení šachetní zákrytové přechodové desky Ø1000/Ø600/200 bude nádrž vpusti obsypána výkopovou zeminou s minimálním zhutněním $D \geq 98$ PCS. Spoje prefabrikovaných dílců budou těsněny typovým pryžovým těsněním. Zhlaví vpusti bude ukončeno vtokovou mříží Ø600 třídy zatížení D400. Konstrukce vpusti viz výkres č. C.2.6.

Nově realizované přípojky k UV či SV 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. Kanalizační přípojky budou prováděny dle TKP kap. 3.

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 kanalizačních přípojek UV či SV.

Stávající UV a kanalizační přípojky budou vybourány až k napojení na stoku. Prostup do stoky bude zaslepen betonem.

Investor bude samostatně jednat s vlastníky okolních nemovitostí ohledně odizolování spodních staveb a rekonstrukcí přípojek od dešťových svodů. V případě, že nebudou mít vlastníci těchto nemovitostí zájem provést tyto práce v koordinaci s touto stavbou, budou stávající gajgry výškově upraveny do nové nivelety chodníku včetně nejnutnějšího rozsahu kanalizační přípojky.

Obrubníky

Silniční obrubníky budou v celém rozsahu stavby kamenné OP2 30/20 +12 cm, resp. OP2 30/20 + 10 cm v místě parkoviště, resp. OP 2 30/20 +5 cm v místě sjezdu, resp. OP 2 30/20 +2 cm v místě vstupu chodce do vozovky. 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

200 mm	Mechanicky zpevněné kamenivo 0/45	MZK 0/45 (ČSN 73 6126-1)	$\hat{E}_{def,2}=140\text{MPa}$
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/63	ŠD _A 0/63 (ČSN 73 6126-1)	$\hat{E}_{def,2}=80\text{MPa}$
520 mm	Celková vrstva		$\hat{E}_{def,2}=45\text{MPa}$

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 ze ŠD 5/8	L 5/8	
200 mm	Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _A 0/32 (ČSN 73 6126-1)	$\hat{E}_{def,2}=50\text{MPa}$
290 mm	Celková vrstva		$\hat{E}_{def,2}=30\text{MPa}$

V místech, kde bude provedeno doplnění konstrukčních vrstev vozovky bude spojení původních a nových vrstev zajištěno výztužnou geomříží. Napojení jednotlivých vrstev bude provedeno po vrstvách stupňovitě, napojení obrusné vrstvy bude za použití pásu skelné geomříže šířky 2,00 m. V místě napojení stávajících a nových asfaltových ploch bude tento (přechod) spoj ošetřen modifikovanou 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 a část parkoviště bude asfaltový.

Povrch parkoviště a sjezdů 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 případné VDZ V10b.

Povrch chodníkových ploch bude z betonové dlažby 100x200mm, tl. 60mm či doplněno z asfaltu. V rámci návrhu je v křižovatce ul. Valdštejnova a Palackého navržena okrasná dlažba - přesný typ a rozměr dlažby určí investor.

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:

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 zatížením 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 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 01 8020 „Dopravní značky na pozemních komunikacích“ a dále specifikované v ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení požadavky na dopravní značení.“

Použité hmoty budou dle TP 70, schválené pro VDZ jsou uvedeny v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky. Navržené VDZ bude provedeno 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)

Je řešeno v části Zásady organizace výstavby.

Sadové úpravy podél zpevněných ploch

Plochy za hranou obrub budou dosypány vhodným výkopkem a po vyrovnaní terénu se založí trávník parkovým výsevem. Před započítáním 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 hnojivem. Při provádění sadových úprav bude postupováno dle TKP kap. 13. Přejímka materiálu bude zaznamenána do SD.

Specifikace rizik a možných příčin navýšení rozsahu prací při realizaci stavby

- výskyt inženýrských sítí, které nejsou správně zaznamenány jednotlivými správci podzemních zařízení a výskyt nefunkčních inženýrských sítí.
- 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 nálezu 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, 03/2018

Vypracoval: Bc. Michal Pašava a Ing. Petr Ontko