


B.2.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

Změna č.1	10.1.21	Změna šířky cyklostezky	Ing. Veronika Šulková	
Index	Datum	Popis změny	Zpracoval	Podpis
Náměstí Krále Jiřího 6, 350 02 Cheb, tel. 354 436 328, fax 354 535 179, email : info@dsva.cz, www.dsva.cz				
Zodpovědný projektant :		Technická kontrola :		<div> DOPRAVNÍ STAVBY A VENKOVNÍ ARCHITEKTURA s.r.o.</div>
Ing. Petr Král		Ing. Jiří Ševčík		
Projektant :		Hlavní projektant :		
Ing. Veronika Šulková		Ing. Petr Král		
MěÚ :	Cheb	Kraj :	Karlovarský	Datum : 03/2021
Stavebník : Město Cheb, Náměstí Krále Jiřího 14, Cheb			Číslo zakázky : 54/2020	
Akce :			Úroveň :	Souprava :
Cyklostezka Cheb - Waldsassen, etapa III.b			PDPS	
SO :				
SO 101 Cyklostezka SO 103 ÚK k zahrádkářské kolonii				
Výkres			Měřítko :	
Technická zpráva			Část : B.2.1	

Dokumentaci lze užívat ve smyslu příslušné smlouvy o dílo, kopírování a rozšiřování bez předchozího souhlasu je zakázáno.

B.2.1.1 Identifikační údaje stavby

Název akce :	Cyklostezka Cheb - Waldsassen, etapa III.b
SO :	SO 101 Cyklostezka SO 103 ÚK k zahrádkářské kolonii
Místo :	Těleso bývalé železniční trati Cheb - Slapany a přilehlé okolí
MěÚ :	Cheb
Stavební úřad :	MěÚ Cheb, odbor stavebního úřadu
Stavebník :	Město Cheb nám. Krále Jiřího 14, 350 02 Cheb IČO: 00253979
Objednatel :	MěÚ Cheb, odbor investic
Projektant :	Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o. nám. Krále Jiřího 6, 350 02 Cheb IČO: 263 92 526
Zodpovědný projektant :	Ing. Petr Král, ČKAIT 0301080
Úroveň :	Projektová dokumentace pro provádění stavby
Datum realizace :	2021-2022
Dodavatel stavby :	není znám

B.2.1.2 Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Řešené komunikace a charakteristika stavby:

- Cyklostezka
- Účelová komunikace k zahrádkářské kolonii

Stávající stav



Povrch stávající komunikace tvoří štěrk, na začátku úseku se vyskytují betonové panely v délce cca 25 m. Štěrková komunikace začíná u OTV a pokračuje bývalým koridorem železniční trati kolem zahrádkářské kolonie až k MK směr Háje u Chebu, kde se návrh nové cyklostezky napojí na cyklostezku stávající. Podél štěrkové cesty se vyskytují náletové dřeviny a vzrostlé stromy. Komunikace je v minimálním podélném sklonu. Na trase se vyskytuje velký počet betonových pražců, které budou využity v rámci stavby. Zájmové území se nachází v extravilánu, nevyskytují se zde žádné obruby.

Příprava staveniště

Postup přípravy staveniště řešeno v SO 001.

SO 101 CYKLOSTEZKA

Směrové řešení

Začátek cyklostezky je napojen na komunikaci v ulici Dolní přes sníženou silniční obrubu. Šířka cyklostezky je 3,0 m, v napojení do stávajícího tunelu je cyklostezka rozšířena na šíři 4,0 m pomocí oblouků $R=25$ m a $R=50$ m. Od st. km 0,000 do 0,080 je po levé straně cyklostezky silniční obruba po pravé straně nezpevněná krajnice frakce 0/22. Od st. km 0,080 až na konec úseku je podél cyklostezky z obou dvou stran navržena nezpevněná krajnice šířky 0,50m. Ve st. km 0,23700 navazuje cyklostezka na realizovanou cyklostezku Háje - Podhrad. Na trase jsou navrženy ve st. km 0,00500;

0,33500; 0,54000 a 0,85500 místa, která budou sloužit jako odpočívadla. Ve st. km 0,56000 na pravé straně ve směru staničení není příznám stávající sjezd na pozemek p.č. 314/1. Ve st. km 1,13692 - 1,18924 je postaven nový přesýpaný mostní objekt nad stezkou. Na konci trasy, v prostoru napojení na stávající cyklostezku, bude provedena nová točna pro in-line bruslaře a také zde dojde k vytvoření manipulační plochy pro případné osobní automobily. Celková délka nové cyklostezky je 1300 m. Začátek účelové komunikace je napojen na vozovku v ulici Dolní v Hájích. Ve st. km 0,00000 - 0,08800 bude vozovka provedena jako zpevněná o proměnlivé šířce 5,25 - 6,39m. Vlevo ve směru staničení bude vybudován prostor pro kolmá parkovací stání v celkovém počtu 22 osobních vozidel o šířce 5,0m.

Délky rozhledu

Bylo řešeno v DÚR.

Výškové řešení

Maximální podélný sklon cyklostezky je 2,85 % a to pouze na začátku a konci celé stavby. Ve zbylé části úseku jsou podélné sklony v rozmezí 0,03 - 0,50 %. Důvodem těchto sklonů je kopírování nivelety původní železniční trati. Příčný sklon bude jednostranný 2 %. Ve st. km 1,19000 - 1,21000 dojde k překlopení příčného sklonu cyklostezky na druhou stranu. Na konci cyklostezky bude příčný sklon plynule napojen na příčný sklon stávající cyklostezky.

Z důvodu maximálního respektování stávajícího terénu nedojde ke změně výšky nadzemního vedení elektrických kabelů ve st. km 0,65155 a 1,27572.

Zemní práce

Po provedení SO 001 budou zemina a původní kolejové lože odtěženy na úroveň zemní pláně nové cyklostezky, parkovacích míst a vozovky.

Od staničení km 0,000 do st. km 0,879 bude zemní pláň zpevněna stabilizací, tj. zemní frézou se promísí stávající zemina s pojivem v hloubce cca. 30 cm při pracovní šířce záběru 3,5 m. Zemní pláň bude upravená, rovná a zhutněná dle ČSN 72 1006. Modul deformace zemní pláně vozovky a parkovacích míst bude $E_{def,2} = 45$ MPa, modul deformace zemní pláně cyklostezky bude $E_{def,2} = 45$ MPa. Moduly deformace jednotlivých vrstev jsou uvedeny v kapitole *Konstrukce*.

Při provádění zemního tělesa bude zabezpečen odtok srážkové vody mimo staveniště.

Před zahájením pokládky vrstvy z ŠD budou provedeny **kontrolní zkoušky** únosnosti, míry zhutnění a rovinatosti zemní pláně v rozsahu dle TKP kap. 4. Přejímka bude za účasti stavebního dozoru a dozoru investora a zaznamená se písemně do SD, **bez ní nelze pokračovat v další pokládce**. Zemní pláň musí být provedena s příčným sklonem min. 3 %.

V rámci výstavby nové cyklostezky bude aktivní zóna zemní pláně ve st. km 0,000 – 0,879 upravena stabilizací.

Postup provedení stabilizační vrstvy:

Stabilizace aktivní zóny zemní pláně bude provedena 3,5 % Dorosolem C50 v tl. 0,30 m technologií zemní frézou.

Nejprve se strhne humusová část na zemní pláň, pláň se upraví grejdrem, pak frézou se stabilizací.

Pod cyklostezkou bude provedena stabilizace zeminy v tl. 0,30 cm. Dále bude doplněna ŠDA 0/32 jako kostra pro zřízení podkladu upraveného zemní frézou.

Pod vozovkou bude provedena stabilizace zeminy v tl. 0,35 cm.

Druhy povrchů

Povrch cyklostezky - asfalt

Povrch parkovacích stání - asfalt

Chodník - betonová dlažba tl. 60mm, barva přírodní, rozměry 200x100x60 mm.

Povrch odpočívky - asfalt

Hmatné úpravy

Hmatné úpravy jsou řešeny pouze na začátku projektovaného úseku, v Hájích u Chebu. Místa snížené obruby na +2 cm jsou opatřena reliéfní dlažbou 200x100x60mm ve formě varovného pásu tl. 0,40m v červené barvě.

Obrubníky

V rámci stavby budou provedeny silniční betonové obruby 150x250 mm, parkové obruby 80x250 mm.

Silniční betonová obruba bude osazena ve st. km 0,00000 - 0,08800 pro oddělení nové vozovky a cyklostezky s horní hranou +12 cm. V místech snížené horní hrany obruby na +2 cm budou použity betonové obruby 150x250 mm.

Pro oddělení parkovacích stání a travnaté plochy na konci úseku bude použita 1x řada kamenné kostky 9/11 do betonu se zapuštěnou horní hranou +0 cm.

Na konci úseku bude manipulační plocha ohraničena kamennou kostkou 15/17 cm nášlapem + 0 cm.

Všechny druhy obrubníků budou uloženy do betonového lože tl. min. 0,15m, beton C16/20 – n XF1.

Snížení obruby z +12 cm na +0 cm, resp. na +2 cm bude provedeno vždy na délce 1,0m.

Odvodnění

Odvodnění cyklostezky je řešeno pomocí příčného sklonu přes krajnici, resp. obrubník do okolního terénu nebo vsakovacích rýh, kde se budou dešťové vody volně vsakovat. Odvodnění odpočívadel podél cyklostezky je řešeno pomocí příčného sklonu do okolního terénu.

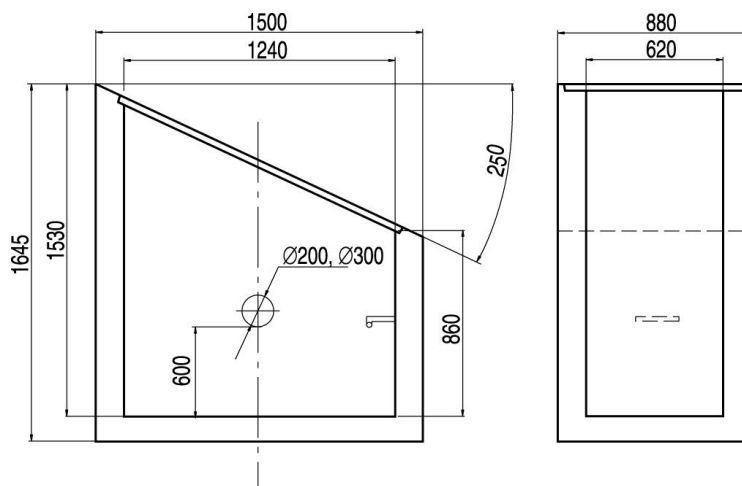
Jsou navrženy 3 vsakovací rýhy a 2 vsakovací jámy. První vsakovací rýhy odvodňuje stávající cestu a nové parkoviště dl. 52 m a šířky 0,35 hl. 1 m. Další vsakovací rýha začíná od st. km 0,660, délky 469 m, šířky 0,35 m a hl. 1 m rýha je zakončená vsakovací jámou o rozměrech 1,5x1,5x1,5 m. Třetí rýha začíná ve st. km 0,855 délky 276 m, šířky 0,5 hl. 1 m rýha je zakončena vsakovací jámou o rozměrech 1,5x2x1,5 m.

Horská vpust

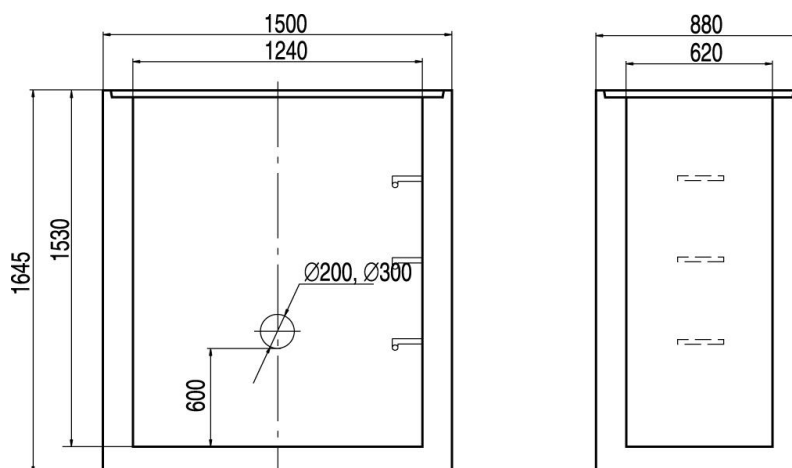
Ve st. km 1,21000 - 1,29000 je vlevo ve směru staničení navržen příkop, který řeší odvod dešťových vod do nové horské vpusti HV01. Horská vpust bude provedena jako prefabrikovaná betonová o rozměrech 1500/900 s rovnou mříží a bude napojena na potrubí z PVC DN 200; SN8, délka 8,50m.

Před tunelem jsou navrženy vsakovací rýhy a jámy. Ze vsakovacích jam je navržen přepad do horských vpustí HV02 a HV03 se zešíkmenou vtokovou mříží, které budou napojeny na stávající DK.

Veškeré horské vpusti budou položeny na podkladní beton tl. 0,10 m



Typová horská vpust se šikmou mříží



Typová horská vpust s rovnou mříží

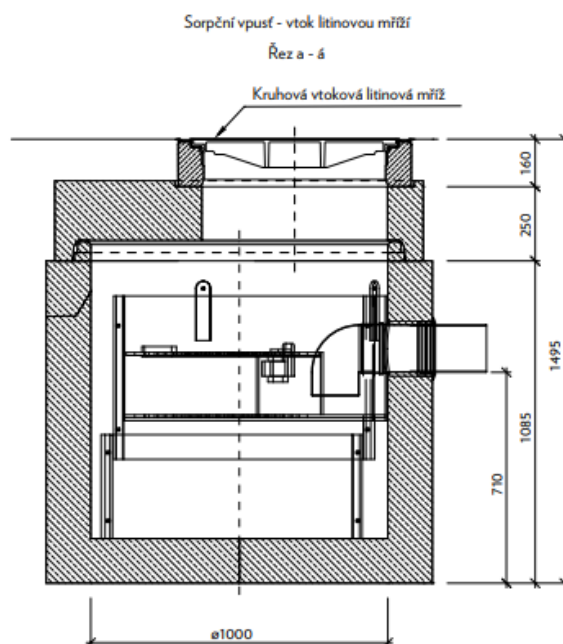
Odvodnění zpevněné části komunikace ve st. km 0,02500 - 0,08800 je řešeno pomocí odvodňovacího žlabu ze čtyř řad kostek do sorpčních vpustí UV1 a UV2, co nepoberou vpusti odeče do vsakovací rýhy, jejíž délka je cca 50 m. Odvodnění nezpevněné části účelové komunikace ve st. km 0,08800 - 0,85000 bude pomocí příčného sklonu do okolního terénu.

Sorpční vpust

Pro přečištění odváděných dešťových vod ze zpevněných ploch pro parkování na začátku řešeného úseku bude před vyústěním do stávajícího terénu osazena pojezdová sorpční vpust. Vpust se skládá z prefabrikátu s technologií, zákrytové desky a vtokové mříže.

Obě přípojky jsou délky 14 m DN 150. Konec přípojek bude zešikmen a zpevněn regulačním kamenem do betonu C25/30.

Mříž bude litinová hranata 500x500 mm.



Typová sorpční vpust

Posouzení nového příkopu dle Manningova vzorce:

Q = očekávané průtokové množství (l/s)

Q = plocha povodí * koef. odtokových poměrů * náhradní intenzita deště / 10000

$Q = ((350 \cdot 0,8) + (11650 \cdot 0,15)) \cdot 139 / 10000 = 28,2 \text{ l/s}$

drsnostní součinitel $n = 0,027$

plocha příčného řezu, kterou voda protéká $S = 0,3 \text{ m}^2$

omočený obvod $O = 2,02 \text{ m}$

hydraulický poloměr $R = 0,149 \text{ m}$

rychlostní součinitel $C = 26,95$

podélný sklon příkopu = 0,5%

průtok $Q = 220,3 \text{ l/s}$, což je větší, než-li očekávané průtokové množství 28,2 l/s → **NÁVRH VYHOVÍ.**

Nová horská HV01 vpust je napojena pomocí přípojky do stávající RŠ.

Posouzení stávajícího rigolu:

očekávaný průtok z potrubí $Q = 28,2 \text{ l/s}$

očekávaný průtok z povodí $Q = 20,9 \text{ l/s}$

celkový očekávaný maximální průtok $Q = 28,2 + 20,9 = 49,1 \text{ l/s}$

Dle Manningova vzorce vyjde pro rigol hloubky 0,15m

maximální průtok vody 117 l/s, což je téměř 1,5x víc než

maximální očekávaný průtok → **NÁVRH VYHOVÍ.**



Konstrukce

Nové konstrukce jsou navrženy dle TP 170.

Vstupní údaje pro návrh konstrukce:

- **Klimatické podmínky:**
 - a) Klimatická oblast mírně teplá
 - b) Nadmořská výška 467 – 469 m.n.m.
 - c) Území se nachází v mírně teplé klimatické oblasti MT 4
 - d) Návrhová hodnota indexu mrazu $I_{md} = 400-500 \text{ } ^\circ\text{C den}$
 - e) Roční úhrn srážek 500 – 600 mm vodního sloupce
- **Návrhová úroveň porušení vozovky = D1, CH**
- **Třída dopravního zatížení TDZ = VI**
- **Spolehlivost stanovení charakteristické hodnoty poměru únosnosti CBR v závislosti na třídě dopravního zatížení = 60%**
- **Požadované minimální moduly přetvárnosti** na pláni parkovacích stání v závislosti na druhu zeminy a zlepšení podloží (aktivní zóně) = **45 MPa**
- **Požadované minimální moduly přetvárnosti** na pláni cyklostezky a chodníku v závislosti na druhu zeminy a zlepšení podloží (aktivní zóně) = **45 MPa**

KONSTRUKCE TYP A

Konstrukce nové vozovky je navržena dle TP 170 katalogového listu D1-N-2-PIII

40 mm	ACO 11 50/70 (ČSN EN 13108-1)	ASF. BETON STŘEDNĚZRNNÝ	
	PS 0,30 kg/m ² (ČSN 73 6129)	SPOJOVACÍ POSTŘÍK	
70 mm	ACL 16+50/70 (ČSN EN 13108-1)	ASF. BETON HRUBOZRNNÝ	
	PI 2,0 kg/m ² (ČSN 73 6129)	INFILTRAČNÍ POSTŘÍK	
150 mm	ŠD 0/32 (ČSN 73 6126-1)	ŠTĚRKODRŤ	↓ $E_{def,2} = 70 \text{ MPa}$
150 mm	ŠD 0/63 (ČSN 73 6126-1)	ŠTĚRKODRŤ	↓ $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$
410 mm	KONSTRUKCE CELKEM		

Pod vozovkou bude provedena stabilizace zeminy v tl. 0,35 cm.

KONSTRUKCE TYP B

Konstrukce nové cyklostezky a odpočívky je navržena v souladu s PD „Cyklostezka Cheb - Waldsassen, II.etapa“

30 mm	ACO 8 CH (ČSN EN 13108-1)	ASF. BETON JEMNOZRNNÝ	
	PS 0,30 kg/m ² (ČSN 73 6129)	SPOJOVACÍ POSTŘÍK	
50 mm	ACP 16 + (ČSN EN 13108-1)	ASF. BETON HRUBOZRNNÝ	
	PI 2,5 kg/m ² (ČSN 73 6129)	INFILTRAČNÍ POSTŘÍK	
150 mm	ŠDA 0/32 (ČSN 73 6126-1)	ŠTĚRKODRŤ	↓ E _{def,2} =70 MPa
300 mm	SH (ČSN 73 6124-1)	STABILIZACE ZEMINY	↓ E _{def,2} =45 MPa
530 mm	KONSTRUKCE CELKEM		

Konstrukce typ B je uvažována v souběhu s účelovou komunikací ve st. km 0,00000 – 0,879.

KONSTRUKCE TYP C

Konstrukce nové cyklostezky v úseku již hotových a únosných podkladních vrstev

30 mm	ACO 8 CH (ČSN EN 13108-1)	ASF. BETON JEMNOZRNNÝ	
	PS 0,30 kg/m ² (ČSN 73 6129)	SPOJOVACÍ POSTŘÍK	
50 mm	ACP 16 + (ČSN EN 13108-1)	ASF. BETON HRUBOZRNNÝ	
	PI 2,5 kg/m ² (ČSN 73 6129)	INFILTRAČNÍ POSTŘÍK	
100 mm	ŠDA 0/32 (ČSN 73 6126-1)	ŠTĚRKODRŤ	↓ E _{def,2} =70MPa
180 mm	KONSTRUKCE CELKEM		

Konstrukce typ C je uvažována od st. km 0,879 až na konec úseku.

Vegetační úpravy

V prostoru za obrubou, resp. za krajnicí bude provedeno dosypání nové zeminy a ohumusování smísením dvou materiálů 0,20 m. Písečná zemina tl. 0,10 m se promíchá s kvalitním substrátem tl. 0,10 m. Materiál se rozdělí na dvě části a umístí se na zemníky jeden na začátku úseku a druhý za tubusem, zde se materiály promísí a budou se vždy rozprostírat z jednoho směru do druhého.

Zatravnění ve svazích bude pomocí hydroosevem a na rovinách ručním osetím. Použije se luční výsev.

Mobiliář

Kruhová lavice

V místě nové točny pro in-line bruslaře bude umístěna dřevěná dubová lavice ve tvaru šestiúhelníku, jejíž střed bude vyskládán z opracovaných kamenných bloků na sucho.

Vnější průměr lavice 4 m. šíře sezení 0,60 m

Dřevěné části jsou opatřeny 2 olejovými nátěry bez bezbarvých.

Kotvení je provedeno zabetonováním dřevěných stojin do betonových patek 0,5x0,5 m.



Příklad kruhové lavice.

Odpadkový koš

Součástí odpočívky jsou navrženy 4 odpadkové koše. Koš bude z masivního dubového dřeva, bude opatřen nátěrem (přírodní olejová glazura), průměr koše 35-50 cm, výška do 80 cm. Koš bude vyroben z 1 kmene, kde vnitřek bude řezbářský vydlabán. Dále bude vybaven ocelovým kroužkem pro upevnění odpadkového pytle.

Jedná se o řezbářskou uměleckou práci. (Možné návrhy by mohli poskytnout studenti z houslařské školy).

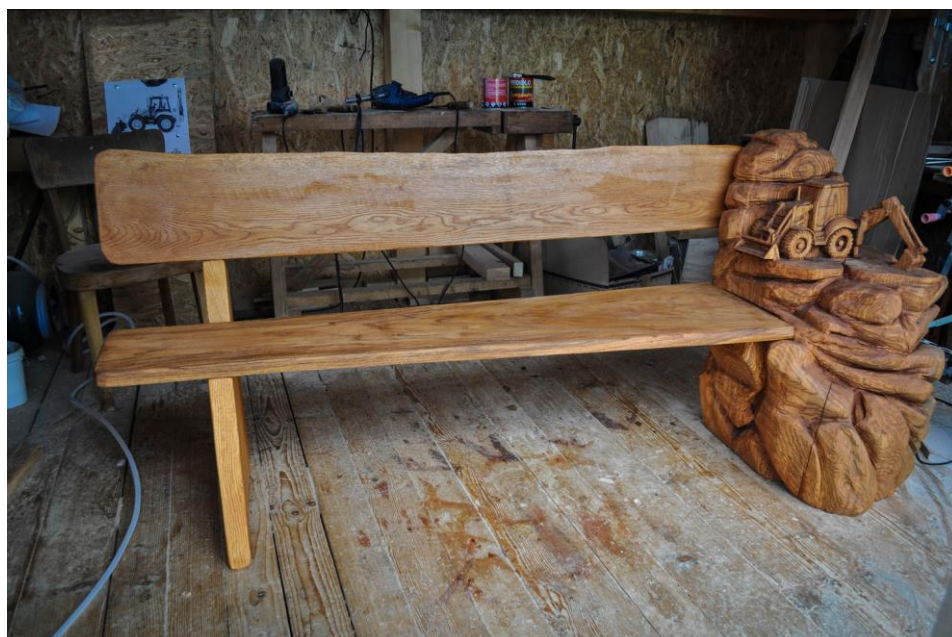
Koš bude ukotven pomocí zemního vrtu s ocelovou deskou do bet. patky. Deska bude uchycena vruty k dřevěnému koši. Betonová patka s ocelovou deskou bude vyčnívat 2 cm nad terénem.



Příklad odpadkového koše

Lavička

Součástí odpočívky jsou lavice z masivního dubového dřeva 4 ks. Lavice budou tematicky navazovat na bývalou železniční trat (s motivem lokomotivy). Šířka lavice 60 cm, výška 85 cm, délka lavice 200 cm.



Příklad dřevořezby s traktorem

Stojan na kola

Součástí odpočívek jsou stojany na kola v počtu 4 ks. Stojany budou z masivního dubového dřeva. Dřevěný stojan na kola. Z dubových kmenů průměru cca 35 – 50 cm, na čtyři kola.

Nejprve se provede betonový podklad, na to se uloží tvrzený polystyrén nebo gumový a pak kmen, aby neležel přímo na zemi. Nátěr bude z přírodního oleje, odstín přírodní.



Příklad masivního stojanu na kola

Sklopné sloupky

Na konci cyklostezky, v místě stávající asfaltové komunikace, budou osazeny nové sklopné sloupky, které budou bránit průjezdu motorových vozidel přes cyklostezku. Celkem budou osazeny 4 sklopné sloupky výšky 0,75m. Sloupek bude ze zinkované oceli, zámek na trojhranný klíč, žárově zinkování a lakování z červeno-bílé barvy, rozměr podlahové desky 140x160x10 mm, která je kotvena do bet. desky pomocí aretačními šrouby.



Příklad sklopného sloupku

Bariera mezi cyklostezkou a ÚK (SO 103)

Vzhledem k bezpečnosti chodců a cyklistů je navrženo oddělení cyklostezky a účelové komunikace k zahrádkářské kolonii. Tato bariera bude vytvořena betonovými silničními patníky a solitérními keři. Keře plní funkci fyzické zábrany proti možnému vjezdu na cyklostezku. Osová vzdálenost pro uložení

patníků bude 10 m. Vznikne tak přirozená hranice oddělení mezi motorovou a nemotorovou dopravou. Celková délka bariéry je mezi st. km 0,08800 - 0,85000, tj. 762 m.

Stávající 2 hektometrovníky budou vyjmuty, očištěny a použity zpět do stavby. Budou umístěny do původní vzdálenosti, ale přeloženy na pravou stranu cyklostezky. Hektometrovníky budou uloženy do bet. lože C16/20 n XF1.

Keře jsou navrženy ze tří druhů Latnatec křížený, Šeřík malolistý, Třezalka Kališní osová vzdálenost keřů je 1,3 m do jednoho pole, mezi patníky se vejde 5 ks. Keře budou sázeny dle osazovacího plánu. Při výsadbě je třeba zohlednit dosahovanou výšku keřů a možné omezení výhledů pro účastníky provozu. Po výsadbě se provede zamulčování kůrou. U všech výsadeb je nutné po dokončení provést dostatečnou zálivku.

Betonové silniční patníky budou o rozměru 1,20 x 0,20 x 0,20 m, barvy bílé, horní část bude ukončena do špičky. Patníky budou uloženy do bet. patky C16/20 nXF1, rozměr patky bude 0,40x0,40x0,30 m. Výška nad terénem bude max. 0,70 m. Patníky budou určovat vzdálenost po 100 m, tj. první patník za parkovištěm bude označen popiskem „0 m“, černou barvou. Každý desátý patník bude opatřen popiskem a bude určovat vzdálenost od prvního nultého patníku, tj. 100 m, 200 m až do 700 m.

Trvalé dopravní značení (TDZ)

Svislé dopravní značení

Umístění nového SDZ bude provedeno dle situace.

SDZ bude osazeno dle podmínek pro osazování v TP 65. SDZ bude v rozměru základním z pozinku, s reflexní úpravou činné plochy v třídě R1 a nebude nijak zvýrazněno. Z hlediska mechanických vlastností musí konstrukce značky vyhovovat požadavkům a třídám dle ČSN EN 12899-1. Podpěrná konstrukce značky (sloupek, patka) musí vyhovovat TP 118 a ČSN EN 12767. SDZ bude osazeno dle TP 65 min. 2,2m nad úroveň terénu a nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky od vnějšího okraje komunikace je 0,50 m tak, aby SDZ nezasahovalo do dopravního prostoru. Budou použity kovové pozinkované sloupky s patkou.

Na začátku úseku je navrženo na jednom sloupku C9b a C9a.

Na konci parkoviště ve st. 0,088 je navrženo SDZ na jednom sloupku B1 a E13 (mimo majitelů místních chat).

V místě křížení s cyklostezkou Podhrad – Háje je navržena SDZ na jednom sloupku C9b a C9a.

Vodorovné dopravní značení

Není řešeno.

Přechodné dopravní značení (PDZ)

Viz. část E. Zásady organizace výstavby

SO 103 ÚK k zahrádkářské kolonii

Směrové řešení

Ve st. km 0,088000 - 0,85000 bude upravena stávající účelová komunikace provedena jako nebezpečná o proměnlivé šířce 3 - 4,5m. Celková délka komunikace je 850 m. Komunikace bude sloužit pro příjezd ke stávající zahrádkářské kolonii.

Na trase jsou navrženy ve st. km 0,25000 a 0,41000 výhybny s vozovkou jsou šířky 5,5m, délky 19 m včetně náběhů. Náběhy jsou délky 4,50 m a rovný úsek 10 m. Ve st. km 0,560 bude zrušen sjezd na pozemek p.č. 314/1.

V místech, kde dojde k zúžení stávající cesty z důvodu stezky, je navrženo rozšíření cesty na min. 3,00 m. Jedná se o úsek st km 0,130 - 0,230.

Délky rozhledu

Bylo řešeno v DÚR.

Výškové řešení

Bude zachováno stávající výškové řešení účelové komunikace. Příčný sklon bude u zpevněné části ÚK pravostranný 2,5 %, tj. mezi st. km 0,00000 - 0,08800. U nezpevněné části účelové komunikace bude příčný sklon levostranný 2,0 %, tj. mezi st. km 0,08800 - 0,85000. Komunikace bude provedena bez krajnic, napojením na stávající terén.

Zemní práce

V rámci rozšíření komunikace se odstraní drn a zemina bude odtěžena na úroveň zemní pláň rozšířené komunikace.

Zemní pláň zemní pláň bude upravená, rovná a zhutněná dle ČSN 72 1006.

Při provádění zemního tělesa bude zabezpečen odtok srážkové vody mimo staveniště.

Před zahájením pokládky štěrkové vrstvy budou provedeny **kontrolní zkoušky** únosnosti, míry zhutnění a rovinatosti zemní pláň v rozsahu dle TKP kap. 4. Přejímka bude za účasti stavebního dozoru a dozoru investora a zaznamená se písemně do SD, **bez ní nelze pokračovat v další pokládce**. Zemní pláň musí být provedena s příčným sklonem min. 3 %.

Dle zpracované geologické zprávy je stávající zemina vhodná pro zapracování do podkladních vrstev.

Lokální rozšíření bude od st. km 0,220 do st. km 0,394. Další lokální rozšíření je mezi sjezdy k jednotlivým zahrádkám.

Druhy povrchů

Povrch komunikace – frézovaná asfaltová drť

Hmatné úpravy

Nejsou řešeny.

Konstrukce**KONSTRUKCE TYP D**

Konstrukce rozšíření účelové komunikace je navržena dle katalogu 170 D2-N-8-O-PII

50 mm	R – materiál (TP 210)	ASFALTOVÝ RECYKLÁT	
200 mm	ŠD 0/32 (ČSN 73 6126-1)	ŠTĚRKODRŤ	
250 mm	KONSTRUKCE CELKEM		

Tam, kde nebude třeba rozšíření, provede se na stávající štěrkovou vrstvu srovnávací vrstva z R-materiálu v tl. 0-50 cm. (Kvůli jednotnosti krytu)

Štěrkodrt tl. 0,2 bude z přebývajících materiálu z výškové úpravy stávajícího povrchu štěrkové cesty, chybějící materiál se dokoupí.

Odvodnění

Odvodnění nezpevněné části účelové komunikace ve st. km 0,08800 - 0,85000 bude pomocí příčného sklonu do okolního terénu.

Vegetační úpravy

V prostoru podél štěrkové komunikace bude provedeno dosypání vhodné zeminy a ohumusování v tl. 0,10-0,15m.

Dřevoocelové svodidlo

Pro zajištění bezpečnosti vozidel, která budou jezdit po účelové komunikaci (SO 103) bude vlevo ve směru staničení mezi km 0,24100 - 0,53800 osazeno nové dřevoocelové svodidlo 283 m. Začátek a konec svodidla bude opatřen náběhovým kusem. Výška svodidla bude 0,75m. Celková délka svodidla bude 283 m. Instalace svodidla bude v souladu s TP 140. Sloupky budou zabírány do terénu po 4 m. Nutné zkontrolovat, zda se na místě nevyskytují sítě.

Trvalé dopravní značení (TDZ)

Svislé dopravní značení

Není řešeno.

Vodorovné dopravní značení

Není řešeno.

Přechodné dopravní značení (PDZ)

Viz. část E. Zásady organizace výstavby

V Chebu, duben 2021

Vypracovali: Ing. Veronika Šulková
Ing. Petr Král