

**SPORTOVNĚ REKREAČNÍ AREÁL VEJSPLACHY - KRYTÝ  
BAZÉN VČ. INFRASTRUKTURY - 1.ETAPA –  
- INFRASTRUKTURA**

Z.č.: 181 566

A.č.: D1J/D/211

Počet stran: 11

## **Dokumentace pro provádění stavby**

Stavebník: MĚSTO VRCHLABÍ, Zámek č. 1, 543 01 Vrchlábí

Projektant: CENTROPROJEKT GROUP a.s., Štefánikova 167, 760 01 Zlín

## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **SO 103 – Páteřní komunikace**

#### **SO 103.1 – Chodník podél páteřní komunikace**

### **1. Seznam dokumentace:**

	<b>A.č./č.v.</b>
Technická zpráva	D1J/D/211
Situace	212
Podélné profily	213
Vzorové příčné řezy č.1	214
Vzorové příčné řezy č.2	215
Vzorové příčné řezy č.3	216
Vzorové příčné řezy č.4	217
Vzorové příčné řezy č.5	218
Vzorové příčné řezy č.6	219
Vzorové příčné řezy č.7	220
Trubní propustky	221
Šachta s oboustranným lapačem splavenin	222
Dopravní práh	223
Vytyčovací výkres	224

## **2. Všeobecné podklady:**

### **2.1 Projektové podklady**

Výchozími podklady pro zpracování projektové dokumentace DPS:

- Katastrální mapa
- Mapový podklad, ZPK spol. s.r.o., 2015
- Vyjádření správců a majitelů inženýrských sítí a kanalizace
- Vlastní průzkumy, 2018-2019
- Zadání a připomínky objednatele
- Inženýrsko – geologický a radonový průzkum (07/ 2017- . AECON CZ s.r.o),
- Schválený předchozí stupeň projektové dokumentace
- Připomínky dotčených orgánů státní správy k dokumentaci DSP.

### **2.2 Projednání projektu**

Projekt byl projednán formou konzultací se stavebníkem.

### **2.3 Rozsah projektu**

Stavba je navržena na pozemcích ve vlastnictví investora v katastrálním území Vrchlabí (č. KÚ 786306) v místní části Vejsplachy. Řešené území je vymezeno základními hranicemi, které jsou od severu tvořeny komunikací v ul. Valteřická (p.č. 1836/1), od východu ul. Pražská, od jihu rekreační vodní nádrží Vejsplachy a od západu silnicí II/ 295. Celková plocha dotčeného území představuje volné nezastavěné plochy zatravněné nebo osázené vzrostlou zelení s rekreační funkcí (nejedná se o pozemky s funkcí lesa). Malá část pozemků je využita jako cyklistické a pěší komunikace.

V současné době se na pozemku nachází louka a vzrostlá zeleň s občasným porostem stromů (skupinové nebo soliterní). Dále se na území nacházejí asfaltové komunikace pro pěší a cyklodopravu s omezeným přístupem pro osobní automobily. Řadu let bylo území využíváno jako rekreační kemp s možností koupání v rybníce. Postupně bylo území dovybaveno tenisovými dvorci, objekty pro občerstvení poblíž ulice Valteřická vznikla „benzínka“, příčná místní komunikace k „benzínce“ apod. Plochou prochází asfaltový chodník, část této komunikace je složena z betonových panelů. Převažují volné travnaté plochy. Se snižující se kvalitou vody rekreační význam území postupně klesá, nevyhovuje především koupání, které také jinde ve Vrchlabí chybí.

**Dopravní obsluha území** - je zajištěna novým způsobem - novou komunikací a výjezdem na veřejně přístupnou účelovou komunikaci naproti ČS Benzina a dále po komunikaci v ul. Valteřická nebo po silnici II/295.

### **3. Zemní práce**

Vytvarování zemního tělesa pod konstrukcí komunikace a chodníku je provedeno v rámci stavebního objektu **SO 108.1 – Hrubé terénní úpravy**. V tomto objektu (SO 108.1) je i řešeno dorovnání terénu a obsyp u obrubníků a travnatých ploch.

Při použití vhodného materiálu dle TP 210 bude dosažena návrhová hodnota modulu převrtnosti zemní pláně  $E_{def,2} = 45,00\text{MPa}$  ( $30,00\text{MPa}$ ) – řeší SO 108.1.

#### **Upozornění:**

Před zahájením zemních prací musí zhotovitel zajistit vytyčení všech stávajících podzemních rozvodů, aby při výkopech nedošlo k jejich porušení. Veškeré výkopové práce v blízkosti stávajících rozvodů se musí provádět ručně. Při jejich odkrytí je nutné uvědomit správce těchto rozvodů a zajistit ochranu zařízení proti porušení a jiným vnějším účinkům. Odkrytá podzemní vedení a zařízení musí být zakreslena do dokumentace skutečného provedení stavby.

### **4. Základní technické údaje**

#### **SO 103 PÁTEŘNÍ KOMUNIKACE**

Dopravní napojení je navrženo na veřejně přístupnou účelovou komunikaci k areálu ČSPHM Benzina Valteřická, napojení je navrženo doplněním stávající stykové křižovatky v areálu proti výjezdu od čerpací stanice. Toto dopravní napojení bude realizováno v rámci 1. etapy a 1. stavby areálu Vejsplachy, komunikace je v této etapě navržena s omezením rychlosti na 30 km/h, jako zpomalovací prvky jsou navrženy dva zpomalovací retardéry ve formě příčných prahů délky 3,00m, převýšení prahů 8cm, sklon ramp 1:10. Podél jižní strany páteřní komunikace a navržených ploch pro parkování je dle požadavku Policie ČR DI navržen veřejný chodník šířky 1,50m resp. 2,00m po přístupovou silniční komunikaci (povrch z kamenných kostek) do sportovně rekreačního areálu.

Páteřní komunikace je navržena v souladu se schválenou dokumentací DSP. Hlavní náplní je zajištění přístupu do areálu Vejsplachy, od počátku je s ní uvažováno jako komunikací s velkou provozní a dopravní rezervou do budoucna, pro vyřešení hlavního příjezdu a hlavně kolizní a živelné dopravy v klidu.

V místech dotyku navrhované silniční komunikace se stávající vozovkou veřejně přístupné účelové komunikace k areálu ČSPHM Benzina Valteřická nutno stávající živičný povrch této vozovky silnice odříznout a to v takové vzdálenosti, aby bylo možno navázat novou konstrukci vozovky na stávající konstrukční vrstvy (nejméně 0,50m). Všechny podélné a příčné spáry budou před položením nového krytu řádně zaříznuty, očištěny a opatřeny spojovacím postříkem. Po pokládce nového asfaltového krytu budou vzniklé spáry zality asfaltovou zálivkou.

Navržené plochy pro parkování vozidel obsluhy nebo návštěvníků nově vznikajících objektů svojí kapacitou mají být perspektivně dostatečné a jejich výstavbou se má eliminovat jakáko-

liv další potřeba pro parkování v ostatním areálu Vejsplachy a stání vozidel jinde v areálu. Na urovnanou zemní pláň je umístěna středem asfaltová obousměrná směrově nerozdělená silniční komunikace volné šířky 6,00m. Režim motorové dopravy je zde regulován a omezen (maximální rychlost 30 km/hod, zpomalovací retardéry, pohyb chodců a cyklistů).

Vozidla jedoucí do stávajícího rekreačního kempu odbočí z páteřní asfaltové komunikace (SO 103) na dlážděnou obslužnou vozovku šířky 4,50m (SO 104) a následně se pak napojí na asfaltovou obslužnou (parkovou) komunikaci (řeší SO 104) – větev V2.

Na páteřní komunikaci (SO 103) v šířce předprostoru před krytým plaveckým bazénem je navržena kolmo na osu vozovky dvojice přístupových, popř. příjezdových komunikací v šíře minimálně 4,00m (řeší SO 106).

### Technické parametry

typ komunikace	dvoupruhová obousměrná (směrově nerozdělená) místní komunikace obslužná
celková délka	363,00m
šířka	6,00m
povrch	zpevněná se živičným krytem
únosnost	třída dopravního zatížení V. (max. 90 TNV/24h)
podélný sklon	max. 8%
příčný sklon	jednostranný 2%
zemní těleso	sklon svahů max. 1:2
odvodnění	příčným sklonem přes zatr. parkovací pásy do otevřeného příkopu
další zařízení	dva trubní propustky – DN 1000 a DN 600 v návaznosti na navržený příkop

Šířka sjezdu v místě napojení na veřejně přístupnou účelovou silniční komunikace k areálu ČSPHM Benzina Valteřická je 24,00m a musí umožnit vjezd a výjezd nákladních vozidel. Od stávající asfaltové vozovky je oddělen nový sjezd dvouřádkem z kamenné kostky drobné kladené do betonového lože (ten se zapustí do nivelety stávající asfaltové vozovky MK). Podélný sklon vjezdu je 2,00% směrem od vozovky účelové komunikace.

Směrové napojovací oblouky byly navrženy kruhové složené s příslušnými parametry a jsou navrženy podle platných norem pozemních komunikací (ČSN 73 6110, včetně změn). Zaoblení lomů nivelety je provedeno pomocí výškových oblouků ( $R_{\min} = 200m$ ).

Bezpečnostním opatřením je stavební úprava dle TP 85 - Zpomalovací prahy, čímž se zvýraznil charakter dopravního režimu na silniční komunikaci. Je navržen lichoběžníkový příčný práh. Délka nájezdové rampy je 1,00m a podélný sklon této rampy 1:12,5 t.j. 8cm na 1,00m. Povrch pojížděné plochy rampy a rampy je zrealizován z kamenné kostky drobné.

Odvodnění projektované vozovky je přes zapuštěný betonový silniční obrubník 15/25cm volně do okolního terénu.

Řešená vozovka je navržena s bezprašným asfaltovým povrchem. Skladba konstrukce vozovky byla navržena na občasný pojezd nákladních a možný pojezd vozidel zásahové hasičské techniky. Konstrukce asfaltové vozovky bude navržena dle **TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací** a tak, aby s požadovanou spolehlivostí (ve vztahu k pořizovacím nákladům a k nákladům na údržbu) odolala zatížením a jiným vlivům, které lze během provádění a užívání očekávat). Konstrukce vozovky byla navržena na minimální požadovanou hodnotu modulu přetvárnosti podložní zeminy (zemní pláně)  $E_{def,2}=45,00\text{MPa}$  – bude zajištěno v rámci SO 108.1 HTU.

#### **Konstrukce asfaltobetonové vozovky:**

- |                                                    |                                   |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------|
| - Asfaltový beton ACO 11 (ABS II)                  | 40 mm                             |
| - Spojovací asf. postřik $0,35\text{kg/m}^2$       |                                   |
| - Obalované kamenino střednězrnné ACP16+ (OKS II)  | 100 mm                            |
| - Spojovací asf. postřik $1,50\text{kg/m}^2$ PI EK |                                   |
| - Štěrk částečně vyplněný cementovou maltou        | 150 mm                            |
| - Štěrkodrt' ŠD fr.0-63                            | min. <u>200 mm</u><br>min. 490 mm |
| - Únosnost pláně $E_{def,2} = 45\text{MPa}$        |                                   |

#### **Konstrukce dlážděné plochy dopravního prahu:**

- |                                             |                                   |
|---------------------------------------------|-----------------------------------|
| - Drobné kamenné kostky                     | 80-120 mm                         |
| - Kladecí lože DDK f. 4-8                   | 50 mm                             |
| - Štěrk částečně vyplněný cementovou maltou | 200 mm                            |
| - Štěrkodrt' ŠD fr.0-63                     | min. <u>200 mm</u><br>min. 540 mm |
| - Únosnost pláně $E_{def,2} = 45\text{MPa}$ |                                   |

Asfaltová vozovka je tedy ohraničena betonovým silničním obrubníkem 15/25cm, který bude ze strany travnatých ploch v celé délce zapuštěn, jen v místě chodníků a zpevněných ploch bude vyvýšen nad niveletu o 2cm. Betonové mrazuvzdorné prefa betonové obrubníky 15/25cm (barva přírodní šedá) se osazují do zavhlého monolitického betonu, na pevný, zhutněný podklad. Povrch podkladu má být tak vlhký, aby neodebíral vodu z pokládaného čerstvého betonu. Kladecí lože musí mít tloušťku nejméně 100mm. Po směrovém a výškovém osazení betonových prefa obrub se spáry vyplňují cementovou maltou podle 4.2.2.1 příslušné ČSN. Vyplnění spáry cementovou maltou se doporučuje ukončit 20mm pod horním lícem obrubníků. Spáry mezi čely obrubníků musí být široké 3 až 10mm. Osazení betonových prefa obrubníků musí být v jedné výšce. Při osazení těchto prefa obrubníků do betonového monolitického lože je potřeba dodržet ustanovení ČSN 73 6131 (únor 2010).

Skladba konstrukce asfaltové vozovky byla navržena na pojezd nákladních a možný pojezd vozidel zásahové hasičské techniky. Konstrukce vozovky byla navržena dle **TP 170 - Navrhování vozovky pozemní komunikaci:**

- návrhové období pro asfaltovou vozovku stanoveno na 25 let
- třída dopravního zatížení V. třída dopravního zatížení lehké
- předpoklad pojezdu těžkých nákladních vozidel (průměrná denní intenzita provozu těžkých nákladních vozidel)  $TNV_k/24hod$  15-100  $TNV_k$
- návrhová úroveň porušení D2
- klimatické podmínky Index mrazu  $I_{m,10} = 450^\circ C$
- hydrogeologické podmínky v případě provedených hrubých terénních úprav je uvažován vodní režim jako příznivý

### **Gabionová zeď**

Mezi stávající kurty a nově navrženou vozovku bude v délce cca. 110,00m vložena gabionová zeď – viz výkres situace, vzorový příčný řez (D1J\_D\_216).

Zeď je tvořena systémem drátěných košů dvou typů:

- gabion o rozměru dl. 2 000 x výška 1000 x šířka (hloubka) 1 000mm, okatosti 50\*50mm,
- gabion o rozměru délka 2 000 x výška 500 x šířka (hloubka) 500mm, okatosti 50\*50mm.

Navržený gabion je drátokamenný prvek ve tvaru krychle nebo kvádrů vyrobený z drátěné sítě se šestiúhelníkovými oky vyplněné přírodním drceným kamenivem. Pro výplň gabionů mohou být použity pouze pevné úlomky hornin nebo valouny fr. 63-125, které nepodléhají povětrnostním vlivům, neobsahují vodou rozpustné soli a nejsou křehké. Pohledové strany budou ručně vyskládány. Přednost mají horniny s vyšší měrnou hmotností a nízkou pórovitostí. Vhodným materiálem pro výplň je čedič, tufa, žula, tvrdý vápenec, teaclyt, pískovec. Prázdné otvory tvoří cca. 25-30% z celkového objemu drátokoše. Frakce výplňového materiálu musí být větší než průměr ok pletiva (okatost 50\*50mm), aby nedocházelo k vypadávání kamene. Z estetických důvodů je nutno pohledovou stranu vyskládat ručně, zbytek je možno zasypat strojově.

Gabion sestává ze dna, bočních stěn, víka a přepážek, toto vše je jeden kus. Gabion je ukloněn ve sklonu 10:1. Pletivové pásy jsou po krajích vyztuženy drátem, který má silnější průměr než drát sítě. Dle velikostí vybraných drátokošů je konstrukce rozdělena jednou a více příčkami po jednom metru buněk, které taktéž vyztužují celou konstrukci a spolu s pomocným materiálem zajišťují požadovaný tvar drátokoše. Pomocný spojovací materiál je stabilizační háček, vázací drát a na objednání zvlášť spirála či kroužky (sponky).

Jedná se o tzv. gabionovou zeď, která bude kladena na roznášecí vrstvu ze ztuhlé štěrku f. 0-63 a tl. min. 100mm - viz v.č. D1J\_D\_216. Po odkopání svahu 3:1 (bude se jednat o výkop dočasný a nepřezimující) bude provedena drenáž a následně podkladní hutněná vyrovnávací štěrková vrstva a na ni se pak budou osazovat jednotlivé drátěné koše, které se budou ihned plnit drceným kamenivem.

Pod gabionovou zdí je navržena drenáž PVC-U DN 160 s geofiltrem v obsypu ze štěrku f. 16-32 – viz v.č. D1J\_D\_217. Tato drenáž bude zaústěna útesem do propustků. Ještě před po-

kládkou této drenáže bude volný prostor mezi gabionem a odkopaným svahem překryt povovou fólií 400g/m<sup>2</sup> - viz v.č. D1J\_D\_216.

Rub gabionové konstrukce bude zasypán vhodnou zeminou získanou z přípravných prací.

Zásyp a hutnění se provádí současně s plněním gabionu kamenivem a to vibrační deskou či pěchy.

Pletivo gabionů je z žíhaných a žárově pozinkovaných nebo GALMAC-ovaných (slitina Zn+Al) ocelových drátů průměru 3,8mm. Síla pokovení se pohybuje v rozmezí 240 - 290g/m<sup>2</sup> dle průměru drátu. Pevnost drátu v tahu min. 380 - 500N/mm<sup>2</sup>. Průtažnost bude menší než 12% a tolerance průměru drátu 3% .

### **SPECIFIKACE**

Plocha asfaltové vozovky	cca. 2 195,00m <sup>2</sup>
Délka asfaltové zálivky spáry po odřezu	dl. cca. 26,50m
Plocha dlážděné vozovky – dopravní prahy (kamenná kostka drobná na betonové desce)	cca. 51,00m <sup>2</sup>
Betonový silniční obrubník 15/25cm do betonového lože	cca. 775,00m
Betonový zahradní obrubník 10/25cm do betonového lože	cca. 50,00m
Dvouřádek z kamenné kostky drobné	dl. cca. 24,00m
Délka gabionové zdi	dl. cca. 110,00m
Délka drenáže DN160 s geofiltrem v obsypu ze štěrkodrti f. 16-32	dl. cca. 115,00m

### **SO 103.1 CHODNÍK PODÉL PÁTEŘNÍ KOMUNIKACE**

Podél jižní strany páteřní komunikace a navržených ploch pro parkování je navržen veřejný chodník šířky 1,50m resp. 2,00m až po první přístupovou komunikaci do sportovně rekreačního areálu. Příčný sklon chodníku je navržen v hodnotě 2,00% .

Pochůzí plochy budou navrženy s povrchem z betonové prefa dlažby 200/100/80mm (barva přírodní šedá, povrch Standart).

Prostory, které budou určeny pro pohyb veřejnosti a současně i pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, budou splňovat podmínky vyhl. č. 398/2009Sb.

V místech vstupu chodců na asfaltovou vozovku místní komunikace je veřejný chodník řešen v souladu s vyhláškou č. 398/2009Sb. jako bezbariérový, tzn. že výškové rozdíly přechodů z asfaltové vozovky na dlážděný chodník jsou sníženy na 2cm. V místech přecházení chodců přes vozovku (MK nebo areálovou) a v místech možných vstupů chodců do vozovky budou zřízeny v dlážděném chodníku varovné pásy a signální pásy z reliéfní betonové dlažby kontrastní barvy – místo pro přecházení viz. obrázek 50 str.74a ČSN 736110. Je to zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku 15/25cm. Varovný pás má navrženou šířku 400mm a jeho po-

vrch má nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí - musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. V projektu je navržen z bet. prefa dlažby barvy červené, kontrastní s výstupky splňující požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č.163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06. V místě přecházení chodců přes vozovku je dlážděný veřejný chodník řešen s lichoběžníkovou rampou (obr. 3B, str. 19 vyhlášky č. 398/2009 Sb.).

Přístupový chodník je ohraničen ze strany zeleně betonovým chodníkovým obrubníkem 10/25cm, kladeným do betonového lože C 16/20. Chodníkový obrubník bude na jedné straně vysunut +60mm nad niveletu přilehlé chodníkové dlažby – tvoří vodící linie dle vyhlášky č.398/2009 Sb. - O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Odvodnění veřejného chodníku je přes zapuštěný obrubník volně do terénu.

## **SPECIFIKACE**

Plocha dlážděného chodníku – betonová dlažba 200/100/60mm (barva přírodní šedá)  
cca. 386,50m<sup>2</sup>

Plocha dlážděného chodníku – varovný a signální pás z reliéfní betonové dlažby  
200/100/60mm - kontrastní (červené) barvy  
cca. 4,50m<sup>2</sup>

Obrubník zahradní 10/25cm do betonového lože  
dl. cca. 455,00m

## **Odvodnění zpevněných ploch**

Povrchová voda z nově navržené asfaltové vozovky je odváděna pomocí příčných a podélných spádů volně do terénu.

Veřejný chodník má kryt dlážděný, takže část povrchové vody se dostane průsakem na zemní pláň a část je odvedena pomocí příčných a podélných spádů na okolní zatravněný terén.

Voda ze zemních plání silniční komunikace a zpevněných ploch se vsakuje do terénu. Voda ze zemní pláně dlážděných chodníků se vsakuje.

## **Trubní propustky č.1 a č.2**

V místě trasy páteřní komunikace bude potřeba převést vody ze zemního příkopu na druhou stranu zemního tělesa. Umístění propustků je patrné z výkresu situace č.v. D1J\_D\_212.

Jsou navrženy dva propustky:

- Trubní propustek č.1 DN 1000 dl. 28,00m
- Trubní propustek č.2 DN 600 dl. 15,45m.

Bude použito ž. beton. trub hrdlových kruhových pro konstrukci propustků DN1000 (DN600), délky 2,50m – použity speciální trouby vzhledem k zatížení potrubí (vysoký násyp a nebo nápravové tlaky od silniční dopravy).



Po vykopání rýhy pro potrubí propustků bude na hutněný podklad ze štěrkodrti f.0-63 tl. 150mm a podkladní beton C12/15-XO tl. 150mm urychleně do betonového monolitického lože na prefa pražce kladena kruhová trouba, která bude následně obetonována – monolitický beton ČSN EN 260-01 C30/37-XF4 (horní hrana obetonování bude vyztužena svařovanou sítí S 6/100-6/100).

Trubní propustky budou ukončeny betonovými monolitickými čely šířky 0,40m (beton ČSN EN 260-1 C30/37-XF4). Stávající zemní příkop bude potřeba na délku cca.20m výškově upravit.

Propustek č.2 bude doplněn na straně zemního příkopu monolitickou betonovou šachtou s oboustranným lapačem splavenin s ocelovou mříží – viz v.č. D1J\_D\_221 a 222.

<b>DÉLKA TRUBNÍHO PROPUSTKU DN1000</b>	<b>28,00m</b>
<b>DÉLKA TRUBNÍHO PROPUSTKU DN600</b>	<b>15,45m</b>
Betonová monolitická čela propustků 11,40m <sup>3</sup> + 5,10m <sup>3</sup>	cca. 16,50m <sup>3</sup>
Podsyp pod základ ze štěrkodrti f.0-63 a tl. 0,15m	cca. 1,35m <sup>3</sup>
Podsyp pod potrubí ze štěrkodrti f. 0-63 a tl. 0,15m	cca. 8,10m <sup>3</sup>
Podkladní beton pod potrubí v tl. 0,15m	cca. 12,50m <sup>3</sup>

## Dopravní značení

Značky byly navrženy dle zásad vydaných ve "Vyhlášce o pravidlech silničního provozu č. 30/2001Sb." a v technických podmínkách **TP 65** "Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích" nebo **TP 133** "Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,,. Tvar a provedení vodorovných a svislých dopravních značek určují technické normy ČSN EN 12899-1, ČSN EN 1436, VL (vzorové listy) 6.1 a VL 6.2.

Páteřní komunikace je pro tuto etapu označena jako slepá (IP10a) s omezením max. rychlosti na 30 km/h (B20a). V místě napojení komunikace do areálu ČSPHM je umístěna svislá dopravní značka STOP (P6). Křižovatkové větve na hlavní komunikaci příjezdu k ČSPHM jsou doplněny o značky hlavní (P2) a návěst před slepou (IP10b).

Zpomalovací reterdéry jsou označeny příslušnou svislou dopravní značkou (IP2).

Propojení areálu pro cyklo a pěší do křižovatky Valteřická/Bělopotocká je označeno zákazem pro motorová vozidla (B11), v místě napojení na Valteřickou je pro cyklisty umístěna značka upravující přednost (P4).

## Svislé dopravní značení

Umístění a typ svislého dopravního značení (dále jen SDZ) je patrné ze situace. Bude osazeno tak, aby účinná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace.

SDZ ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru. Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice, případně od vozovky (u pozemní komunikace bez zpevněné části krajnice) je 0,50m; největší vzdálenost je 2,00m.

Značky budou osazeny na Fe-Zn podpěrný sloupek průměru 60mm – sloupky budou osazeny do terénu za pomoci kotvicích patek např. AP 60 (čtyřkotevní). Tato kotvicí patka bude při betonáži osazena do monolitické patky 400/400/600mm – beton C20/25 –XF3–Cl 020–D<sub>max</sub> 22–S3.

Umístění SDZ v blízkosti inženýrských sítí (zejména elektrických vedení) musí být provedeno s ohledem na ochranná pásma těchto vedení a ohledem na bezpečnost práce při jejich instalaci.

Technické parametry svislých dopravních značek (denní a noční viditelnost, mechanická odolnost, provedení hran, korozivzdornost) a jejich nosné konstrukce musí být v souladu s ČSN EN 12899-1.

Technické provedení: reflexní značky FeZn, retroreflexní materiál třídy R1

Rozměry použitého značení: základní velikost

## **SPECIFIKACE**

Patky + nosné sloupky pro svislé značky	12ks
Svislé dopravní značky	15ks

Před zahájením prací musí zhotovitel předložit objednateli/správci stavby k odsouhlasení technologický předpis na osazování značek.

## **Ochrana inženýrských sítí**

Rezervní **chráničky PE 100+, SDR11 110x10** celková délka cca. 4 x 8,00m:

- vykopat rýhu pro chráničku,
- uložit rezervní chráničku PE do hloubky cca. 600mm pod niveletu zpevněných ploch, protáhnout ocelový drát, oboustranně zavíčkovat
- potom zasypat betonovým recyklátem do nivelety pláň vozovky a zhutnit.

## **5. Zvláštní pokyny pro bezpečnost zemních prací**

Výkopové práce je možno zahájit až po vytyčení všech podzemních vedení, aby nedošlo k jejich poškození. Vytyčení zajistí zhotovitel.

Při křížení nadzemních a podzemních vedení je nutno dodržovat ochranná pásma. V ochranném pásmu stávajících inženýrských rozvodů se zemní práce (zvláště u kabelů) musí provádět ručně. Při jejich odkrytí je nutné uvědomit správce těchto rozvodů a zajistit ochranu zařízení proti porušení a jiným vnějším vlivům (mráz, atd.). Odkrytá podzemní vedení a zařízení se musí zakreslit do dokumentace skutečného provedení stavby.

## **6. SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ VYTYČENÍ**

Základní vytyčení stavby se provede dle výkresu č. D1J/D/ 224.

Pro podrobné vytyčení projektant předá vybranému dodavateli digitální formu projektu.  
Výškový systém – Bpv. Souřadnicový systém - JTSK.

Listopad 2019

Vypracoval: ing. Vančura Josef