

Akce : Malometrážní byty Tachov, Bělojarská ulice,  
Dopravní infrastruktura, oplocení  
Stavební objekt : SO 101 Zpevněné plochy, TÚ  
Investor : Město Tachov

## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **(PDPS)**

Projektant : Ing. Václav Lacyk  
Datum : únor 2017

## **a) Identifikační údaje objektu**

### **Označení stavby**

Název stavby : Malometrážní byty Tachov, Bělojarská ulice,  
Dopravní infrastruktura, oplocení

Místo stavby : k.ú. Tachov

Silnice : MK

Kraj : Plzeňský

Charakter stavby: novostavba

### **Stavebník**

Název investora: Město Tachov

Adresa: Hornická 1695, 347 01 Tachov

IČ: 002 60 231

### **Projektant**

Zhotovitel : D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o.

Adresa: Koterovská 177, 326 00 Plzeň

IČO: 26388791

Vedoucí projektu: Ing. Václav Lacyk

Zodpovědný  
projektant: Ing. Karel Nedvěd, ČKAIT 0200110 - AI v oboru dopravní  
stavby

IČ: 263 88 791

## **b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

Stavební objekt řeší realizaci kolmých parkovacích stání, navrhovaných v souvislosti s výstavbou malometrážních bytů při hraně stávající místní komunikace Bělojarská ul.

Vedle ploch pro motorovou dopravu je navržena rovněž dopravní infrastruktura pro dopravu pěší, je navržen chodník v celém rozsahu úprav na jižní straně ulice, součástí trasy pro pěší je i posun přechodu pro pěší do nové polohy.

SO zahrnuje rovněž návrh svislého a vodorovného dopravního značení. Komunikační plochy jsou řešeny včetně návrhu odvodnění se svedením dešťových vod do stávajících, resp. jedné doplňované uliční vpusti.

Důvodem stavebních úprav je splnění požadavků na zajištění bilancovaného počtu parkovacích stání pro objekt s malometrážními byty, jehož výstavba je připravována v bezprostřední návaznosti.

Dokumentace je zpracována v souladu se zákonem 13/1997 Sb. v platném znění a vyhláškou 104/1997 Sb, v souladu s ČSN 73 6110 a ČSN 73 6102 včetně navazujících TP a v souladu s požadavky vyhlášky 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

### **c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů**

Návrh SO je zpracován do polohopisného a výškopisného zaměření stávajícího stavu zpracovaného firmou Geodezie Český západ s.r.o. v 05/2015 pro DÚR. V průběhu přípravných prací před zpracováváním projektové dokumentace byly zajištěny a potvrzeny jednotlivými správci podklady o průběhu stávajících podzemních inženýrských sítí, jejichž trasy jsou patrné z koordinační situace stavby. Stavba nevyvolává žádné úpravy TI.

V rámci stavby nedojde ke kácení stávající zeleně, během stavebních prací je nicméně nutné respektovat okolní stromy a keře, nepoškozovat je skládkováním stavebního materiálu, najížděním mechanizací a pod. V průběhu prací budou celkem 4 stromy chráněny ochranným bedněním.

Území není chráněno podle zákona č. 114/1992 Sb., např. jako památné stromy, NATURA 2000, přírodní památka a pod.

### **d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**

Realizace dopravní infrastruktury je zahrnuta jako celek v jediném stavebním objektu. Před zahájením prací bude realizován SO 151 DIO a SO 111 Oplocení.

### **e) Návrh zpevněných ploch**

Je navrženo celkem 22 kolmých parkovacích stání, která jsou navržena v šířce 2,60m a délky 4,5m. Krajní parkovací stání budou provedena v šířce 2,75m. Čtyři parkovací stání jsou navržena pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené v šířce 3,5m. Příčné sklony jsou navrženy do úžlabí mezi parkovací místa a vozovku, v základní hodnotě 2,0%, podélný sklon odpovídá spádu MK Bělojarská v hodnotách cca 3 – 3,5%.

Povrch parkovacích stání je navržen s krytem dlážděným betonovou dlažbou, celková tl. konstrukce 45cm, skladby jednotlivých vrstev viz. př. B.1.3. Vzorové příčné řezy. O případném zlepšování aktivní zóny bude rozhodováno přímo na stavbě, v závislosti na zjištěných parametrech podloží. Konstrukce je navržena pro třídu dopravního zatížení V a návrhovou úroveň porušení D1 dle TP170.

Parkovací stání budou ve vztahu k přilehlému chodníku lemována kamennou obrubou OP3 25/20cm, opracovanou, tř.2 (EN 1343), uloženou do lože z cementového potěru EN 13813-CT-C16-F4 (S2), obruba zvýšena +10cm, s navázáním na stávající stav na obou koncích úprav. V nárožích parkovacích stání budou uplatněny obruby o R1m. Chodníková obruba bude navázána na obou koncích úprav na stávající stav. Z grafické přílohy B.1.2. je patrný směrový průběh obruby v celém rozsahu, v hraně MK Bělojarská je pak celá trasa staničena. Celková délka úprav podél Bělojarské, která zahrnuje jak chodníkovou obrubu, tak podél parkovacích stání kamennou přídlažbu, dosahuje celkové délky 98,23m. Směrově je od začátku úprav navázána po přímém úseku dl.1m levostranným prostým kruhovým obloukem o R100m a dále přímým úsekem až do konce úprav.

V km 0,013 95 je navrženo připojení stávajícího sjezdu přes obrubu zvýšenou +5cm, s přejížděním chodníku pro pěší. Sjezd je navržen s rozjezdovými oblouky o R4m, lemování sjezdu bude provedeno kamennými obrubami OP6 15/25cm, opracovanými, tř.2 (EN 1343), uloženými do lože z cementového potěru EN 13813-CT-C16-F4 (S2), obruba zvýšena +10cm, v místě křížení sjezdu a chodníku v úrovni chodníku.

V celé délce úprav bude na hraně mezi stávající vozovkou a parkovacími stáními osazena v úrovni UT linka z kostky žulové vel.12, tř.2 (EN 1342), osazená do lože z cementového potěru EN 13813-CT-C16-F4 (S2). Rovněž v celé délce úprav

bude provedena v šířce 0,75m úprava stávající vozovky Bělojarské ulice, s krytem asfaltovým, celková tl. konstrukce 45cm, skladby jednotlivých vrstev viz. př. B.1.3. Vzorové příčné řezy.

Plán bude odvodněna příčným sklonem do podélné drenáže pod linkou mezi vozovkou a parkovacími stáními, drenáž DN 160 bude napojena na přípojku nové uliční vpusti, resp. do jedné vpusti stávající.

Navázání na stávající krycí živičnou vrstvu bude opatřeno živičnou zálivkou provedenou do vyfrézované a napenetrované styčné spáry.

Podél jižní strany parkovacích stání je navržen chodník pro pěší v šířce 2,50m, s navázáním na stávající průběžný chodník pro pěší, resp. navazující na stávající vstupy do sousedního objektu. Lemování chodníku ve styku s navazujícími terénními úpravami bude provedeno betonovým parkovými obrubníky 5/20/50cm, s doprovodnou linkou z betonových krajníků 12,5/10/25cm, osazené do společného lože z cementového potěru EN 13813-CT-C16-F4 (S2). Obruba bude jednostranně zvýšena +6cm.

Chodníkové plochy jsou navrženy s živičným krytem ACO 8 CH 70/100 v tl. 40mm, celková tloušťka konstrukce 25cm.

Podélné sklony chodníku kopírují podélné spády souběžných parkovacích stání, příčné sklony se navrhuje se spádem cca 2% k chodníkové obrubě.

V souvislosti s návrhem parkovacích stání je nezbytné posunout stávající přechod pro pěší o cca 21m východním směrem. V místě přechodu pro pěší bude oboustranně provedeno snížení chodníkových obrub na úroveň +2cm nad UT vozovky, upraveny chodníky pro pěší a provedeny varovné a signální pásy pro navádění osob se sníženou schopností orientace. Signální pás bude rovněž proveden podél chodníku v místě křížení se sjezdem v km 0,013 95.

S úpravou zpevněných ploch je nezbytné provést současně výškovou úpravu hydrantu a krycích hrnců na TI.

Na plochy chodníků, resp. na záhonové obruby navazují doprovodné TÚ, které budou upraveny rozprostřením nakoupené ornice. Plochy budou následně osety travním semenem.

Rozsah veškerých ploch je patrný z grafické přílohy B.1.2. Situace zpevněných ploch a TÚ.

#### **f) Zásady odvodnění**

Odvodnění zpevněných ploch bude zajištěno v souladu se stávajícím stavem povrchově, s napojením do stávajících vpustí. Vzhledem k jejich velké vzdálenosti je návrhem doplněna jedna uliční vpust v km 0,062 40. Dle doporučení Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, pracoviště Stříbro, je uliční vpust navrhována bez koše na zachycení nečistot a se zvětšeným usazovacím prostorem (0,05 – 0,1m<sup>3</sup>). Vpust bude napojena na stávající kanalizační řad přípojkou PVC KG DN 150, na nově vysazenou odbočku na stávajícím kanalizačním řadu (DN250). Napojení bude provedeno vložením odbočky na stávající řad (včetně výměny dvou dalších ks kanalizačních trub). Celková délka nové přípojky cca 3m, spád max. 20%. Potrubí přípojky bude uloženo do štěrkopískového lože frakce 8 – 16mm, na dno bez vad, vyrovnané do předepsaného sklonu. Pokládka potrubí bude prováděna dle technologického předpisu výrobce. Obsyp trub lze provádět až po úspěšné zkoušce vodotěsnosti potrubí. Zásyp potrubí bude prováděn po vrstvách, lze použít pouze zhutnitelný materiál tak, aby na úrovni zemní pláně vozovky bylo dosaženo úrovně Edef,2≥45MPa. Při zhutňování rýhy nesmí dojít ke směrovému, nebo výškovému vybočení trub z původní polohy. Detail vpusti včetně způsobu uložení a schéma připojení jsou patrné z přílohy B.1.6., poloha pak ze situace, př. č. B.1.2.

### **g) Návrh dopravních značek**

Dopravní značení bude provedeno v souladu s ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – část 1: Stálé dopravní značky (včetně změny Z1 z 05/2006), s ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení, dále pak v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (s účinností od 1.8.2013) a v souladu se zákonem 361/2000 Sb. a s jeho prováděcí vyhláškou 30/2001 Sb.

Budou užity značky základní velikosti dle Národní přílohy ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – část 1: Stálé dopravní značky (včetně změny Z1 z 05/2006), nelze užívat značek zmenšené velikosti.

Návrh jednotlivých vodorovných i svislých dopravních značek včetně jejich základního umístění je patrný z přílohy č. B.1.5. Situace dopravního značení, zpracované v měř. 1:250. Přesná poloha značek pak bude upřesněna realizační dokumentací případně za účasti DI v průběhu provádění stavby.

Součástí dopravního značení bude i osazení betonových svodidel (CITYBLOC) v dl.10m pro zaslepení plochy užívané pro parkování v poloze nového přechodu pro pěší.

Svislé dopravní značení bude provedeno v reflexní úpravě, veškeré vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem, stříkaný strukturovaný plast dvousložkový, při splnění funkčních a kvalitativních požadavků na dopravní značení dle změn ČSN EN 1436 a TP 65 a po odsouhlasení správcem komunikace, oddělení parkovacích míst bude provedeno odlišným odstínem dlažby.

Před definitivním osazením dopravních značek nutno respektovat obsah výše popsaných odstavců včetně uložených podzemních vedení, nad nimiž DZ nelze umisťovat.

Před objednáním DZ bude typ značek, sloupků, způsob kotvení a uchycení značek projednán a odsouhlasen se správcem komunikace v rámci homogenizace DZ na komunikační síti.

### **h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby**

Zvláštní podmínky nejsou požadovány, postup prací je uveden v části PD A.3 Zásady organizace výstavby.

Během provádění prací je v případě kontaktu se zařízeními správců, resp. vlastníků technické infrastruktury nutná účast zástupce vlastníků TI.

Při provádění prací bude zejména dodržena ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

### **i) Vazba na případné technologické vybavení**

Technologické vybavení není součástí SO 101.

### **j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Není předmětem SO 101.

### **k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Viz. kap. e)