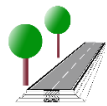


Náměstí Krále Jiřího 6, 350 02 Cheb, tel. 354 436 328, fax 354 535 179, email : info@dsva.cz, www.dsva.cz		
Zodpovědný projektant :	Technická kontrola :	Zhotovitel :
Ing. Jiří Ševčík	Ing. Petr Král	 <b>DOPRAVNÍ STAVBY A</b> <b>VENKOVNÍ ARCHITEKTURA s.r.o.</b>
Projektant :	Hlavní projektant :	
Jozef Turza	Ing. Jiří Ševčík	
MěÚ : Svatava	Kraj : Karlovarský	Datum : 09/2020
Stavebník : Městys Svatava, ČSA 277 PSČ 357 03		Číslo zakázky : 70/2018
Akce :		Úroveň :
<b>Řešení zpevněných ploch ulic Pohraniční stráže, S.K.Neumanna, Zelená</b>		Souprava :  PDPS
SO :		
SO 101 Řešení zpevněných ploch ulice Pohraniční stráže		
Výkres		
Technická zpráva		Část : D.1.1.1.1

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

**a) Identifikační údaje objektu****Název stavby**

Řešení zpevněných ploch, parkoviště a bus zastávek u školy, Svatava

**Místo stavby:**

Kraj: Karlovarský  
Město: Svatava  
Katastrální území: Svatava  
Pozemkové parcely: 698/2, 699/2, 699/1, 699/3, 699/4, 700, 237/2, 237/1

**Stavebník**

Název: Městys Svatava  
IČ: 00573141  
Adresa: ČSA 277, 357 03

**a) Projektant, nebo zhotovitel projektové dokumentace:**

Firma: Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o.  
IČ: 263 92 526  
Adresa: nám. Krále Jiřího z Poděbrad 6, 350 02 Cheb

Zodpovědný projektant: Ing. Jiří Ševčík, ČKAIT č.0301136  
Projektant: Jozef Turza  
Úroveň: PDPS  
Datum výstavby: neznámý  
Dodavatel stavby: Dle výběrového řízení

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

Návrh řeší úpravu ulice Pohraniční stráže jihovýchodním směrem od silničního mostu přes řeku až do konce stávajícího štěrkového parkoviště na p.p.č.237/1 a p.p.č.237/2 včetně jejího odvodnění, které je v současné době v nevyhovujícím stavu. Jedná se o částečnou opravu asfaltového souvrství komunikace a částečnou výměnu celé konstrukce s vybudováním autobusových zálivů místo zastávek na jízdnicích pruzích. Nově je také při levé hraně navrženo osm kolmých parkovacích stání, tři kolmo napojené sjezdy na přilehlé pozemky řešené jako chodníkové přejezdy a upravená křižovatka s ulicí Zelenou. Při pravé hraně je navrženo nové řešení křižovatky s ulicí S.K.Neumanna a čtyři sjezdy k okolním pozemkům. Návrh dále řeší oboustranný chodník pro bezpečný pohyb chodců.

**Foto stávajícího stavu:**





### Směrové řešení

Řešená část ulice Pohraniční stráže je dlouhá necelých 136m. Šířka komunikace je navržena 6,0m (2\*3,0m) s rozšířením ve směrovém oblouku na 6,87m. V místě napojení u silničního mostu je asfaltová vozovka široká 5,07m. Ve staničení km 0,00500 je navržen sjezd na st.p.č. 244. Ve staničení km 0,00827 je navržena křižovatka s ulicí S.K.Neumanna v kolmém napojení. Při levé hraně jsou navržena čtyři kolmá parkovací místa o rozměru 2,5\*5,0m. Krajní parkovací stání jsou navržena o šíři 2,75m. Stání jsou při jihovýchodních hranách definována opěrným systémem formou ŽB úhelníku se zatížením do 16kN/m<sup>2</sup> do betonového lože C30/37 n XF1. Rozměr jednotlivých segmentů je 800/500/1000mm v rohové části (hrany řešeného rohu jsou 4/4m) a 600/500/1000mm v délce 6m s tloušťkou stěny 150mm. Ve staničení km 0,02350 je navržen přechod pro chodce v šířce 3,0m. Ve staničení km 0,02793 a km 0,04265 jsou navrženy sjezdy na st.p.č. 242 a p.p.č. 241/1 formou chodníkového přejezdu. Mezi těmito sjezdy jsou navržena dvě parkovací stání o rozměru 2,75\*5,0m. Za sjezdem ve staničení km 0,04265 jsou navržena další dvě parkovací stání o rozměru 2,75\*5,0m. Ve staničení km 0,06410 je navržena kolmá křižovatka s ulicí Zelenou. Mezi parkovací stání a sjezdy jsou navrženy zelené ostrůvky. Za těmito ostrůvky a parkovacími stáními je situován chodník podél přilehlých pozemků. Chodník za opěrným systémem je navržen v šíři 1,5m a postupně se ve směru staničení rozšiřuje na 2,0m až k místu pro přecházení přes ulici Zelenou. Dále chodník pokračuje podél levé hrany komunikace až do KÚ v šířce 2,0m. Při pravé hraně je navržen autobusový záliv šířky 3,0m s délkou nástupní hrany 14,0m a s nájezdovým a výjezdovým klínem o délce 10,0m. Přístřešek autobusové zastávky je řešen s bočními stěnami a podestou zpevněnou po obvodě palisádami pro výškový rozdíl. Přilehlý chodník šířky 2,00 m. Nájezdová hrana je tvořena obloukem R40,0m. Výjezdová hrana je tvořena obloukem R20,0m. V nájezdové hraně autobusového zálivu je z důvodu stísněných podmínek situován sjezd na st.p.č. 255 formou chodníkového přejezdu. Podél pravé obruby komunikace je navržen chodník o šířce 2,0m od křižovatky s ulicí S.K.Neumanna až k sjezdu ve st. km 0,10640. Přístup k brance na p.p.č. 257 je zajištěn chodníkem šířky 1,5m a dvěma výškovými stupni o šířce 0,4m a výškou náslapu 0,14m. Přístup k brance na p.p.č. 251 je zajištěn chodníkem šířky 1,5m a dvěma výškovými stupni o šířce 0,4m a výškou náslapu 0,14m. Sjezdy ve staničení km 0,07600 a km 0,08780 a km 0,10640 jsou

navrženy jako kolmé formou chodníkových přejezdů. Při levé hraně je navržen autobusový záliv šířky 3,0m s délkou nástupní hrany 14,0m a s nájezdovým a výjezdovým klínem o délce 12,0m. Autobusový přístřešek je navržen s bočnicemi tak, aby byl zajištěn průchozí prostor po chodníku 2,0m. Hrany zpevněných ploch jsou navrženy plynulé složené z prostých kružnicových oblouků bez přechodnic a přímých tečných úseků.

#### Výškové řešení

Niveleta MK Pohraniční stráže je navržena s ohledem na stávající stav, tak aby bylo možné zachovat v co největší možné míře stávající konstrukční vrstvy vozovky. V příloze C.2 a D.1.1.1.2 je patrné v jakém rozsahu bude provedeno pouze nové asfaltové souvrství a v jakém rozsahu bude nutná výstavba nové konstrukce. V příčném sklonu je vozovka navržena se střechovitým sklonem 2,5%. Ve směrovém oblouku je navržen dostředný sklon 4,0%. V KÚ je navrženo napojení na stávající vozovku v dostředném sklonu 3,5%. V podélném sklonu je vozovka navržena 0,54-4,15%. Sклон parkoviště je navržen 3,3% od osy MK. Příčný sklon chodníků je navržen 2,0%, podélný sklon chodníků kopíruje niveletu MK. Autobusové zálivy jsou navrženy v příčném sklonu 2,5% k ose MK. Chodníky jsou navrženy v příčném uspořádání +0,12m nad asfaltovou vozovkou. Sjezdy jsou navrženy v příčném uspořádání +0,05m nad asfaltovou vozovkou. Přechod pro chodce a místo pro přecházení je navrženo v příčném uspořádání +0,02m nad asfaltovou vozovkou. Parkovací stání jsou navržena v příčném uspořádání -0,10m pod dlážděnou plochu chodníku. Nástupní plochy autobusových zastávek jsou navrženy v příčném uspořádání +0,18m nad asfaltovou vozovkou. Přirozené vodící linie (vnější obruby chodníků) jsou navrženy v příčném uspořádání +0,06m nad dlážděnou plochu chodníku. Podrobně jsou podélné a příčné sklony řešeny v přílohách D.1.1.1.3 a D.1.1.1.5.

#### Rozhledy:

##### **Rozhledy na čekací plochy přechodu pro chodce:**

Jsou navrženy 1m od obruby v délce 50m od kraje přechodu pro návrhovou rychlost 50km/h. Rozhledy jsou navrženy dle ČSN 73 6110.

##### **Rozhledy pro výjezd autobusu:**

Jsou navrženy pro výjezd autobusů z autobusového zálivu. Rozhledy jsou vyneseny na zpětné zrcátko v úhlu 12° od hrany karoserie v délce 35m od zádi autobusu pro návrhovou rychlost 50km/h. Rozhledy jsou navrženy dle ČSN 73 6102.

##### **Rozhledy pro křižovatku MK Pohraniční stráže a MK Zelená:**

Rozhledy jsou navrženy pro vozidla skupiny 2. Délky stran rozhledových trojúhelníků v m s předností v jízdě podle uspořádání A (ČSN 73 6102 ed. 2 – změna Z1, tabulka 19).

- Rozhled je určen pro sk. vozidel 2 (řešen pomocí dopravního zrcadla)
- návrhová rychlost zleva  $v_n=50$  km/h
- Délka rozhledu zleva  $X_c=65$ m
  
- Rozhled je určen pro sk. vozidel 2
- návrhová rychlost zprava  $v_n=50$  km/h
- Délka rozhledu zprava  $X_b=70$ m

##### **Rozhledy pro křižovatku MK Pohraniční stráže a MK S.K. Neumanna:**

Rozhledy jsou navrženy pro vozidla skupiny 2. Délky stran rozhledových trojúhelníků v m s předností v jízdě podle uspořádání A (ČSN 73 6102 ed. 2 – změna Z1, tabulka 19).

- Rozhled je určen pro sk. vozidel 2
- \*\*\*návrhová rychlost zleva  $v_n=30$  km/h pro  $r=20$ m
- Délka rozhledu zleva  $X_c=35$ m
- Rozhled je určen pro sk. vozidel 2
- návrhová rychlost zprava  $v_n=50$  km/h
- Délka rozhledu zprava  $X_b=70$ m

Navržené rozhledy vyhovují dle ČSN 73 6102. Rozhledové trojúhelníky musí být prosty všech překážek. Rozhledový bod vozidla na vedlejší komunikaci reprezentující oči řidiče je umístěn v ose vozidla ve vzdálenosti 2,0 m od okraje přilehlého jízdního pruhu ve výšce 0,75m nad vozovkou a musí z něj být vidět část vozidla přijíždějící po hlavní komunikaci ve výšce alespoň 0,75m nad vozovkou. Rozhledový bod vozidla na hlavní komunikaci je bod přídě vozidla v jeho ose ve výšce 0,75m nad vozovkou.

*\*\*\*návrhová rychlost je snížena z důvodu nemožnosti průjezdu směrových oblouků rychleji než 20km/h vzhledem ke vztahu mezi poloměrem, návrhovou rychlostí/směrodatnou rychlostí a dostředným sklonem směrových kružnicových oblouků podle ČSN 73 6101, příloha C.1. Vzhledem k tomu, že za zatáčkou je část úseku rovný, kde může vozidlo zrychlovat je posuzovaná rychlost navýšena na 30km/h.*

$$20 = 0,3 \cdot v_{n(s)}^2 / 5$$

$$(r = 0,3 \cdot v_{n(s)}^2 / p) \text{ pro } v_{n(s)} \leq 80 \text{ km/h}$$

$r$  nejmenší poloměr směrového kružnicového oblouku v m

$v_{n(s)}$  návrhová/směrodatná rychlost v km/h

$p$  dostředný sklon vozovky ve směrovém oblouku v %

### Zemní práce

Po provedení bouracích a přípravných pracích budou provedeny hrubé terénní úpravy do výšky zemní pláň. Zemní pláň bude upravená, rovná a zhutněná dle ČSN 72 1006. Modul deformace  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ Mpa}$  pro pojížděné plochy (tzn. vozovka, sjezdy a parkovací stání). Modul deformace  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ Mpa}$  pro nepojížděné plochy (tzn. chodníky). Pro zajištění předepsaného modulu přetvárnosti bude dle potřeby provedena sanace AZ. Míra zhutnění aktivní zóny podloží bude splňovat předepsané hodnoty dle ČSN. Hodnoty míry zhutnění budou stanoveny v rámci stavby po provedení zemních prací do úrovně pláň. Sanace parapláně spočívá ve výkopku neúnosné zeminy a násypu včetně hutnění sanační vrstvy dobrého konstrukčního materiálu v tomto případě navržené 0,3m HDK 32/63 a 0,1m horní utažené vrstvy šterkodrti frakce 0/45. Na místě po odkrytí, viditelnosti zemní pláň a provedení jednoduchých kontrolních zkoušek únosnosti bude rozhodnuto o nutnosti sanaci parapláně. Zkoušky únosnosti se provádějí na sanační vrstvě před položením konstrukčních vrstev na suché parapláni.

Při provádění zemního tělesa bude zabezpečen odtok srážkové vody do drenážních rýh. Před zahájením pokládky ochranné vrstvy ze ŠD 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 minimálním příčným sklonem 3%.

#### Druhy povrchů

Povrchy vozovek budou asfaltové. Autobusové zálivy budou asfaltové. Parkovací stání budou z betonové dlažby 0,08m tvaru I. Chodníky budou z betonové dlažby tl. 0,06m čtvercového tvaru o rozměru hrany 0,2m. Sjezdy na st.p.č. 244 a p.p.č. 698/2 budou asfaltové. Ostatní sjezdy budou z betonové dlažby tl. 0,08m čtvercového tvaru o rozměru hrany 0,2m.

#### Obrubníky

Hrany autobusových zálivů budou řešeny pomocí kasselského bezbariérového betonového obrubníku 40/31 v příčném uspořádání +0,18m nad vozovkou s použitím přechodových obrub na obruby silniční 15/25. Na silniční obruby budou použity betonové obruby 15/25 v příčném uspořádání +0,12m nad asfaltovou vozovkou. V místech sjezdů budou obruby v příčném uspořádání +0,05m na asfaltovou vozovku. V místě přechodu pro chodce a místa pro přecházení budou obruby v příčném uspořádání +0,02m na asfaltovou vozovku. V místě styku asfaltové vozovky a parkovacích stání budou osazeny zapuštěné. Jako chodníkové obruby budou použity betonové obrubníky 8/25 s horní hranou +0,06m nad úroveň dlažby chodníku. Pro obruby v obloucích R0,5m a R1,0m (v případě chodníkových obrub) a R0,5m, R1,0m a R2,0m (v případě silničních obrub) budou použity obruby obloukové. Pro obruby v obloucích s většími poloměry budou použity obruby přímé se seříznutou styčnou plochou tak, aby mezi obrubníky nebyly klíny či mezery. Všechny obruby budou kladeny do betonového lože C16/20 n XF4 o min. tl. 0,1m.

### **c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci - dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.**

Na založení komunikace se podílejí:

- obrusná vrstva ACO, zrnitost 8 -11 mm
- ložní vrstva asfaltu ACL a podkladní vrstvy ACP zrnitost okolo 22 mm
- štěrk s asfaltovou hmotou a s příměsí písku a hlíny, tedy zeminy třídy G3 – G-FY (štěrky spříměsí jemnozrnné zeminy)
- štěrk s příměsí písku, hlíny a asfaltové hmoty, tedy zeminy třídy G3 – G-FY (štěrky s příměsí jemnozrnné zeminy)
- beton
- podkladní vrstva - makadam se štěrkem, hlínou a jílem, tedy zeminy G5 – GCY (štěrky jílovité)
- G4-GMY (štěrky hlinité)
- podkladní vrstva - štěrkopískový hlinitý až hlíný se štěrkem a pískem, tedy zeminy třídy G4 – GMY, F3 – MSY, F1 - MGY
- hlína písčitá se štěrkem tedy zeminy třídy F3 – MSY
- štěrk písčitý zahliněný, tedy zeminy třídy G3 – G-FY (štěrky s příměsí jemnozrnné zeminy)

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

- nadzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s.
- podzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s.
- vodovodního řádu ve správě Veolias.r.o.

- Plyn STL ve správě GasNet s.r.o.
- sdělovacího kabelu ve správě Cetin a.s.
- vedení VO ve správě městyse Svatava

**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 převěření staveniště.**

**Při výstavbě v ochranných pásmech je nutné respektovat podmínky uvedené ve vyjádření správců podzemních vedení! Realizace stavby bude probíhat v souladu s ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.**

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

Stavba bude dále koordinována s těmito stavebními objekty:

SO 102 ŘEŠENÍ ZPEVNĚNÝCH PLOCH ULICE S. K. NEUMANNA  
 SO 103 PARKOVIŠTĚ PRO OSOBNÍ AUTA NA p.p.č.237/1 ap.p.č.237/2  
 SO 201 STAVEBNÍ ÚPRAVY OPĚRNÉ STĚNY - ŘÍMSA  
 SO 301-1 DEŠTOVÁ KANALIZACE ULICE POHRANIČNÍ STRÁŽE  
 SO 301-2 DEŠTOVÁ KANALIZACE ULICE S. K. NEUMANNA  
 SO 301-3 DEŠTOVÁ KANALIZACE ULICE A PARKOVIŠTĚ na ppč. 237/1 a 237/2  
 SO 301-4 ELEKTROINSTALACE ČERPAČÍ STANICE ULICE ZELENÁ  
 SO 431 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ  
 SO 801 SADOVÉ ÚPRAVY  
 SO 901-1 AUTOBUSOVÉ PŘÍSTŘEŠKY  
 SO 902-2 OSTATNÍ MOBILÁŘ

#### e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Navržené konstrukce jsou navrženy dle TP170

MK Pohraniční stráž + BUS ZÁLIV, KCE - typ A

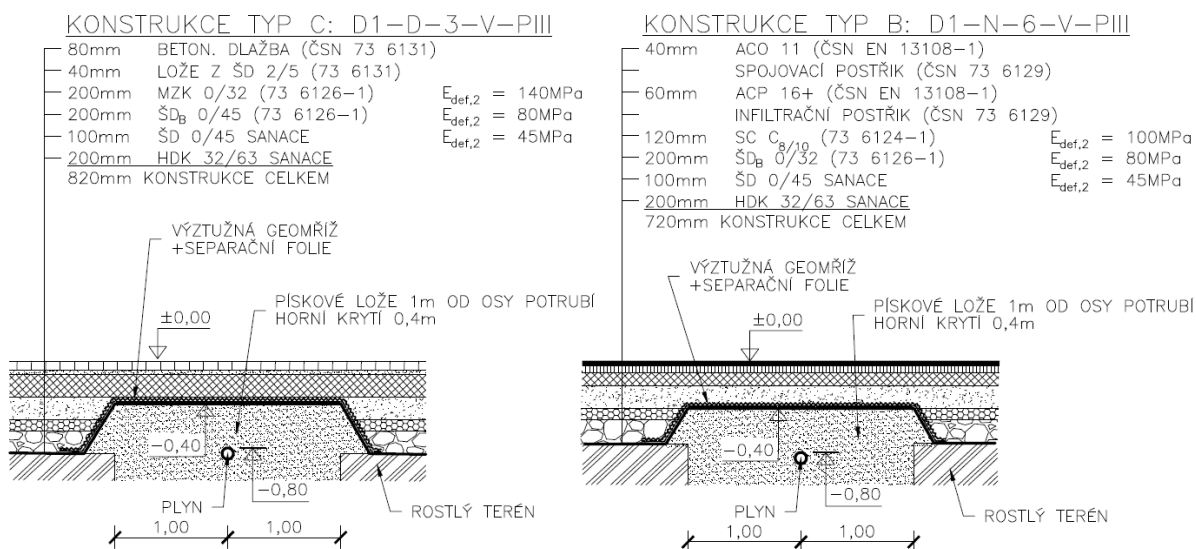
40mm	ASFALTOVÝ BETON OBRUSNÝ - modifikovaný	ACO 11+ PMB 45/80-55	ČSN EN 13 108-1	
	SPOJOVACÍ POSTŘIK 0,35kg/m <sup>2</sup>	C60 BP5	ČSN 73 6129	
60mm	ASFALTOVÝ BETON LOŽNÝ- modifikovaný	ACL 16+ PMB 25/55-60	ČSN EN 13 108-1	
	SPOJOVACÍ POSTŘIK	C60 BP5	ČSN 73 6129	
50mm	ASFALTOVÝ BETON PODKLADNÍ	ACP 16+	ČSN EN 13 108-1	
	INFILTRAČNÍ POSTŘIK 2,5kg/m <sup>2</sup>	C50 BP4	ČSN 73 6129	
150mm	ŠTĚRKODRŤ	ŠD <sub>A</sub> 0/32	ČSN 73 6126-1	↓ Edef,2 = 100MPa
150mm	ŠTĚRKODRŤ	ŠD <sub>A</sub> 0/63	ČSN 73 6126-1	↓ Edef,2 = 70MPa
100mm	ŠTĚRKODRŤ (SANACE)	ŠD 0/45		↓ Edef,2 = 45MPa
200mm	HRUBÉ DRCENÉ KAMENIVO (SANACE)	HDK 32/63		
750mm	KONSTRUKCE CELKEM			



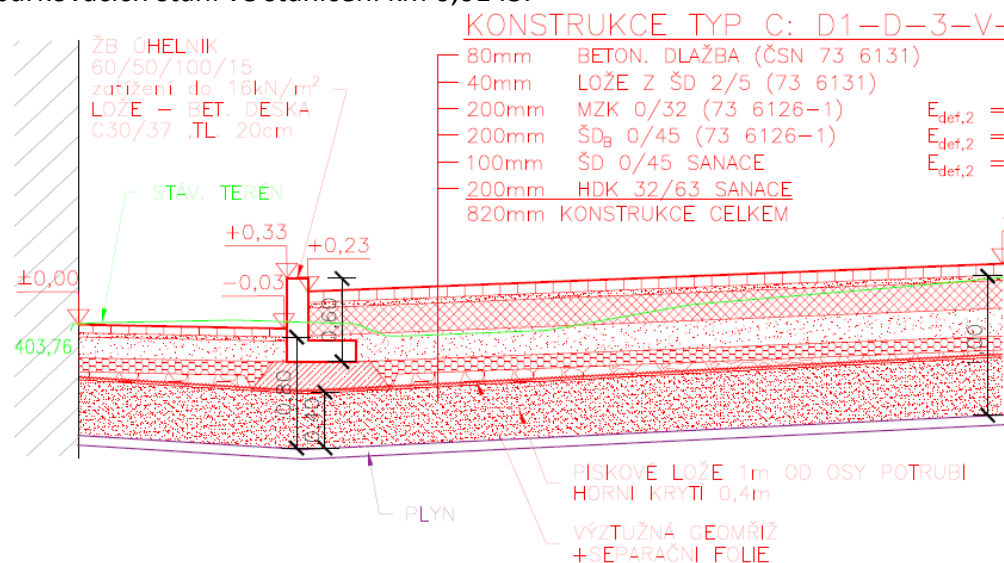
## PARKOVACÍ STÁNÍ, KCE - typ C

80mm	BETONOVÁ DLAŽBA	DL 80	ČSN 73 6131	
40mm	LOŽE	L 2/5	ČSN 73 6131	
200mm	MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK 0/32	ČSN 73 6126-1	↓ Edef,2 = 140MPa
200mm	ŠTĚRKODRŤ	ŠD <sub>B</sub> 0/45	ČSN 73 6126-1	↓ Edef,2 = 80MPa
100mm	ŠTĚRKODRŤ (SANACE)	ŠD 0/45		↓ Edef,2 = 45MPa
200mm	HRUBÉ DRCENÉ KAMENIVO (SANACE)	HDK 32/63		
820mm	KONSTRUKCE CELKEM			

## Vzorové příčné řezy konstrukcemi typu B a C v místech vedení plynu STL.



Železobetové opěrné úhelníky tvaru L v místě křížení plynovodu STL v oblasti kolmých parkovacích stání ve staničení km 0,0145.



Pozn.: Předpokládané hloubka uložení stávajícího plynového potrubí je v 0,8m pod terénem. Musí být zajištěno pískové lože 1,0m od osy potrubí a horní krytí min. 0,4m. Mezi novými konstrukčními vrstvami komunikace a pískovým ložem bude položena výztužná geomříž a separační fólie.

## CHODNÍKY, KCE - typ D

60mm	BETONOVÁ DLAŽBA	DL 60	ČSN 73 6131	
30mm	LOŽE	L 2/5	ČSN 73 6131	
150mm	ŠTĚRKODRŤ	ŠDB 0/32	ČSN 73 6126-1	↓ Edef,2 = 60MPa
100mm	ŠTĚRKODRŤ (SANACE)	ŠD 0/45		↓ Edef,2 = 30MPa
200mm	HRUBÉ DRCENÉ KAMENIVO (SANACE)	HDK 32/63		
540mm	KONSTRUKCE CELKEM			

## MK Pohraniční stráže + BUS ZÁLIV, KCE - typ E

40mm	ASFALTOVÝ BETON OBRUSNÝ - modifikovaný	ACO 11+ PMB 45/80-55	ČSN EN 13 108-1	
	SPOJOVACÍ POSTŘÍK 0,35kg/m <sup>2</sup>	C60 BP5	ČSN 73 6129	
60mm	ASFALTOVÝ BETON LOŽNÝ - modifikovaný	ACL 16+ PMB 25/55-60	ČSN EN 13 108-1	
	SPOJOVACÍ POSTŘÍK	C60 BP5	ČSN 73 6129	
50mm	ASFALTOVÝ BETON PODKLADNÍ	ACP 16+	ČSN EN 13 108-1	
	INFILTRAČNÍ POSTŘÍK 2,5kg/m <sup>2</sup>	C50 BP4	ČSN 73 6129	
150mm	KONSTRUKCE CELKEM			

**f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Odvod dešťových vod ze zpevněných ploch je zajištěn podélným a příčným sklonem do uličních vpustí a liniových žlabů. Vpustí a žlaby jsou napojeny na novou dešťovou kanalizaci, která je napojena do stávající dešťové kanalizace. Odvodnění zemní pláň je zajištěno jejím podélným a příčným sklonem do drenážních rýh s PVC drenáží DN100, které jsou vyvedeny do vsakovacích šachet. Detailněji je odvodnění této části stavby řešeno v SO 301.

**g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

**Svislé dopravní značení**

Podrobné řešení nových a ručených dopravních značení je patrné z přílohy C.4

Trvalé dopravní značení (TDZ)

Budou osazeny značky 2x IJ4a, 1x P6 a 1xP2. Dále budou osazeny dopravní zrcadlo. Stávající 2x IP6 budou přesunuty na nové VO přechodu pro chodce. SDZ bude umístěno na pozinkovaných sloupcích, které budou ukotveny aretačními šrouby na konzoly, nebo do patek, které budou zabetonovány. SDZ bude provedeno ve standardní velikosti dle ČSN EN 12899-1 a VL 6.1. Osazení bude odpovídat TP 65 s TP 179.

Přechodné dopravní značení (PDZ)

Bude doplněno do čístopisu STZ Zásady organizace výstavby – odstavec m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

**Vodorovné dopravní značení**

Hrany jízdních pruhů budou definovány V4(0,125). Středová dělicí čára bude V1a(0,125). Hrany křižovatek budou definovány V2b(1,5/1,5/0,25) V5(0,5). Středová dělicí bude v prostoru křižovatky s MK Zelená V2b(3/1,5/0,125). Parkovací stání budou definována V10b(0,125). Autobusové zálivy budou od jízdních pásů odděleny V4 (0,5/0,5/0,25) a V4(0,25). Místa pro zastavení autobusů je vyznačeno V11a a V12a VDZ bude splňovat požadavky 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 stříkaným plastem bílé barvy. Jeho provedení bude odpovídat VL 6.2 a TP 133.

- h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**  
Nebyly zjištěny.
- i) Vazba na případné technologické vybavení**  
Neřešeno.
- j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**  
Neřešeno.
- k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace**  
U místa pro přecházení přes MK Zelená jsou navrženy slepecké úpravy formou varovných a signálních pásů. U přechodu pro chodce přes MK Pohraniční stráž jsou navrženy slepecké úpravy formou varovných a signálních pásů. Sjezdy řešené jako chodníkové přejezdy jsou opatřeny varovnými pásy. Autobusové zastávky jsou opatřeny se signálními pásy a nástupní hrana je navržena z kontrastní dlažby.