

## TECHNICKÁ ZPRÁVA


**Stavba:** Ulice Habrová, ul. Topolová, Třinec, Sosna –  
rekonstrukce – část ulice Topolová


**Část:** Dokumentace objektů a technických a technologických  
zařízení


**Objekt:** SO 102 – Rekonstrukce ulice Topolová  
SO 135 – Chodníky na ulici Topolová  
SO 136 – Zpevněné plochy pro odpadní nádoby  
SO 191 – Dopravní značení na ulici Topolová

**Stupeň:** Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

**Objednatel:** Statutární město Třinec  
Jablunkovská 160  
739 61 Třinec

**Vypracoval:** Bc. Jiří Ptáček 

**Schválil:** Ing. Bohumír Michal 

**HIP:** Bc. Jiří Ptáček 

**Datum:** 06/2025

**Číslo zakázky:** 54 049

**Archivní číslo:** PRO-12256-D.2.1

**OBSAH**

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje objektu .....</b>	<b>3</b>
1.1	Údaje o stavbě.....	3
1.2	Údaje o stavebníkovi .....	3
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace .....	3
<b>2</b>	<b>Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Vztahy k ostatním objektům stavby .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů .....</b>	<b>5</b>
5.1	Směrové vedení .....	5
5.2	Výškové vedení .....	5
5.3	Šířkové uspořádání.....	6
5.4	Konstrukce vozovky.....	8
5.5	Zemní těleso.....	9
<b>6</b>	<b>Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana POZEMNÍ KOMUNIKACE.....</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Návrh dopravních značek, dopravního zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....</b>	<b>10</b>
7.1	Svislé dopravní značení.....	11
7.2	Vodorovné dopravní značení .....	13
<b>8</b>	<b>Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu.....</b>	<b>14</b>
<b>9</b>	<b>Vazba na případné technologické vybavení .....</b>	<b>16</b>
<b>10</b>	<b>Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů .....</b>	<b>16</b>
<b>11</b>	<b>Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....</b>	<b>16</b>

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

### 1.1 Údaje o stavbě

**Název stavby:** Ulice Habrová, ul. Topolová, Třinec, Sosna – rekonstrukce – část ulice Topolová

**Název objektu:** SO 102 – Rekonstrukce ulice Topolová  
SO 135 – Chodníky na ulici Topolová  
SO 136 – Zpevněné plochy pro odpadní nádoby  
SO 191 – Dopravní značení na ulici Topolová

**Místo stavby:**

Kraj: Moravskoslezský  
Obec: Třinec [598810]  
Katastrální území: Dolní Líštná [771091]  
Označení PK: MK ulice Topolová, Třinec – Dolní Líštná

**Předmět stavebního objektu:** Rekonstrukce jízdních pásů, parkovacích pruhů a pásů, chodníků a ploch pro odpady na ulici Topolová

### 1.2 Údaje o stavebníkovi

Statutární město Třinec, Jablunkovská 160, 739 61 Třinec

IČ: 00297313

DIČ: CZ00297313

Zastoupena: RNDr. Věra Palkovská, primátorka

### 1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Projekt 2010, s.r.o., Ruská 43, 703 00 Ostrava – Vítkovice

IČ: 48391531

DIČ: CZ48391531

Zastoupena: Jakub Nevyjel, ředitel společnosti

tel: 596 693 720

e-mail: projekt2010@projekt2010.cz

www.projekt2010.cz

**Hlavní projektant:** Ing. Bohumír Michal – autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb, ČKAIT 1103712

**Projektant objektu:** Bc. Jiří Ptáček

## 2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem této části projektové dokumentace je rekonstrukce uličního prostoru na ulici Topolová se zvýšeným důrazem na řešení problémů s odvodněním srážkových vod, kdy dochází ke stékání

srážkových vod na soukromé pozemky v okolí komunikací. Rekonstrukce zahrnuje celou délku komunikace mezi oběma křižovatkami s ulicí Sosnovou, kdy zůstává zachováno jednopruhové řešení komunikace s levostranným parkovacím pruhem a pásem a také boční komunikace před panelovými domy. Stávající chodník vedoucí od ulice Sosnová není rekonstrukcí dotčen, ale je navrženo jeho prodloužení až před panelové bytové domy na jižní části ulice. Chodník mezi bytovými domy č. p. 405 a 406 je doplněn o stojany na kola. Zároveň je v rámci rekonstrukce uličního prostoru redukován počet míst pro umístění kontejnerů odpadového hospodářství, kdy je vytvořena jedna velká a jedna malá plocha s návrhem nových polopodzemních kontejnerů doplněných nadzemními kontejnery.

Vzhledem k charakteru uličního prostoru, rekonstrukcí zůstává zachováno funkční využití jednotlivých zpevněných ploch, šířkové uspořádání, směrové i výškové řešení.

### **3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI**

Při návrhu stavebních objektů této části dokumentace byly využity zejména následující průzkumy a podklady:

- Mapové podklady – katastrální mapa a geodetické zaměření zájmové oblasti
- Vyjádření správců technické infrastruktury o existenci inženýrských sítí, zákresy tras inženýrských sítí. Stavba je v ochranném pásmu inženýrských sítí.
- Diagnostický průzkum vozovky
- Dendrologický průzkum
- Hydrogeologický průzkum

Byl proveden průzkum podzemního a nadzemního zařízení inženýrských sítí, jehož výsledkem jsou zákresy v situaci. Stavbou budou respektována ochranná pásma inženýrských sítí. Při stavebních pracích budou respektovány všechny podmínky pro práci v ochranném pásmu a podmínky pro křížení tras tak, jak je stanoví jednotliví správci zařízení. Zhotovitel stavby se musí s těmito podmínkami seznámit.

Diagnostickým průzkumem vozovky byly zjištěny tyto poruchy: síťové trhliny, trhliny příčné i podélné rozvětvené, hloubková koroze, plošné deformace, vysprávký. Vozovka je za hranicí své životnosti v havarijním stavu s četnými konstrukčními poruchami. Tloušťky asfaltového betonu jsou velmi proměnlivé od 26 mm do 210 mm. V konstrukčních vrstvách se střídá penetrační makadam, hrubé kamenivo a šterkodrt'. Podloží je tvořeno převážně hlínou se střední plasticitou. Přestože je materiál v podloží dle ČSN 73 6133 nevhodný, dle výsledků laboratorních zkoušek má příznivou pevnou konzistenci.

Podle vyhlášky č. 283/2023 Sb. Se znovuzískaná asfaltová směs zařazuje takto:

- obrusná vrstva – kvalitativní třída ZAS-T3
- penetrační makadam – kvalitativní třída ZAS-T4

Materiál vyhovuje. V místě výskytu penetračního makadamu se provede jeho odtěžení a dalších materiálů, které se navezou a rozprostřou v úseku, kde byly odtěženy vrstvy z nestmeleného kameniva. Obrusná vrstva bude odfrézována a bude odvezena jako odpad na obalovnu, kde bude

podle § 7 vyhlášky zpracována jako vedlejší produkt. Příslušná obalovna musí mít podle § 21 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech v platném znění povolení pro nakládání s tímto odpadem.

Podrobné informace viz přímo diagnostický průzkum, který byl objednateli stavby předán samostatně.

Zákonem č. 334/1992 Sb. je nařízeno při stavební činnosti skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvu půdy, popř. i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy na celé dotčené ploše a postarat se o jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace, anebo zajistit na vlastní náklad jejich odvoz a rozprostření na plochy určené orgánem ochrany ZPF. Z tohoto důvodu je nutné na pozemcích, které jsou evidovány jako zemědělská půda, provést skrývku humusového horizontu v tloušťce 30 cm, jak vyplývá z archivních geologických vrtů, které byly v území prováděny. Veškerá zemina určená ke skrývce odpovídá I. třídě těžitelnosti dle ČSN 73 6133. Zeminu navrhovanou na skrývku představuje ornice, humózní zemina drnového horizontu a z části zemina přechodných horizontů. Veškerou zeminu navrhovanou na skrývku je zapotřebí skrýt a uložit odděleně od ostatních deponií. Získanou zeminu je možné použít jako finální vrstvu pro biologickou rekultivaci nezastavěných ploch na řešeném území a pro rekultivace v blízkém okolí. Deponie skrytých vrstev půdy je nutné ošetřovat a chránit před znehodnocením a ztrátou, a to v souladu s postupy uvedenými ve vyhlášce č. 271/2019 Sb.

## **4 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Před zahájením prací na objektech řady SO 100 bude provedeno dopravně inženýrské opatření (DIO), které je součástí Zásad organizace výstavby. Před zahájením prací budou rovněž provedeny nezbytné činnosti přípravy území dle SO 002 a také objekty inženýrských sítí SO 302, SO 401 a SO 402. Trvalé dopravní značení SO 191 bude provedeno po dokončení ostatních stavebních objektů. Při práci na objektu SO 191 budou aplikována operativní pracovní místa.

## **5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ**

### **5.1 Směrové vedení**

Směrové vedení je shodné se stávajícím stavem. Na začátku úseku je komunikace vedena ve směrové přímé délky 16,76 m, na kterou navazuje pravostranný prostý kružnicový oblouk o poloměru 75 m. Po směrové přímé délky 14,26 m následuje levostranný prostý kružnicový oblouk o poloměru 65 m. Po směrové přímé délky 23,91 m následuje pravostranný prostý kružnicový oblouk o poloměru 90 m. Po směrové přímé délky 11,17 m následuje složený pravostranný prostý kružnicový oblouk o poloměru 40 m, respektive 25 m. Po směrové přímé délky 9,17 m následuje pravostranný prostý kružnicový oblouk o poloměru 20 m. Po směrové přímé délky 11,70 m následuje pravostranný prostý kružnicový oblouk o poloměru 42 m. Po směrové přímé délky 54,48 m následuje složený protisměrný prostý kružnicový oblouk o poloměru 75 m, respektive 115 m. Na konci úseku se nachází směrová přímá délky 14,48 m. Návrhová rychlost je uvažována 30 km/h.

### **5.2 Výškové vedení**

Niveleta všech os komunikací kopíruje stávající stav. Vyduté a vypuklé výškové oblouky jsou navrhovány pro návrhovou rychlost 30 km/h.

Dle čl. 5.1.3 ČSN 73 6056 u parkovacích pruhů pro podélné parkování nesmí podélný sklon stání překročit 6 %. Na ulici Topolové jsou parkovací místa 1 až 8 a místa 50 až 53 navržena v místech, kde podélný sklon komunikace, a tedy i parkovacích stání, překračuje podélný sklon 6 %. Protože dochází v rámci tohoto projektu k rekonstrukci stávajícího stavu, kdy kvůli návaznostem na okolí stavby (stávající výsadba, stávající uložení inženýrských sítí, navázání na okolní chodníky které jsou na soukromých pozemcích) nelze zásadně měnit výškové řešení uličního prostoru, a protože je ČSN 73 6056 dle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích normou doporučenou (zároveň také vyhláška č. 146/2024 Sb. nezezávazuje ani se na ČSN 73 6056 indikativně neodkazuje), není v projektu tento konkrétní požadavek normy respektován.

Vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou navržena v místech, kde je dodržen podélný sklon kolmých a šikmých stání maximálně 2,0 % a příčný sklon kolmých a šikmých stání maximálně 2,5 %.

Na rekonstruovaných a nově navržených chodnících na ulici Topolové jsou chodníky navrženy v podélném sklonu maximálně 3,15 %.

### 5.3 Šířkové uspořádání

#### SO 102 – Rekonstrukce ulice Topolová

Šířkové uspořádání komunikace respektuje stávající stav. Na začátku úseku je podél stávajícího silničního obrubníku oddělujícího chodník od vozovky osazena přídlažba ve formě dvouřádku žulových kostek, kdy do samotného silničního obrubníku nebude zasahováno. Chodník je umístěn na parcele č. 450/124 a historicky hranice této parcely zcela nekopíruje trasování silničního obrubníku, který odděluje vozovku místní komunikace ve vlastnictví Statutárního města Třince a chodníku na parcele ve vlastnictví CPI BYTY a.s. V rámci rekonstrukce vozovky na ulici Topolová proto dochází k dotčení té části parcely č. 450/124, na které se v současnosti nachází asfaltový kryt místní komunikace a rekonstrukcí se tato situace nemění. Protože nebude zasahováno do silničního obrubníku mezi vozovkou a chodníkem, nedojde tímto projektem ke změně stávajícího stavu.

Navázání na stávající asfaltový kryt na začátku a konci úseku je realizováno odstupňovanou spárou. Podél celé levé strany vozovky jsou navrženy parkovací pruhy, respektive parkovací pás, který je vždy v místě vyústění chodníku přerušen vysazenou chodníkovou plochou, aby se zabránilo nežádoucímu parkování v místě vyústění chodníku do vozovky. Parkovací pruhy jsou navrženy v šířce 2,0 m a délkou krajních stání 6,75 m a délkou vnitřních stání 5,75 m. Vozovka ulice Topolové je navržena z asfaltového krytu a povrch jednotlivých stání je navržen z betonové drenážní dlažby 200 × 200 mm šedé barvy. Povrch bezbariérových parkovacích stání je navržen z betonové dlažby 200 × 200 mm bez fazety (bez zkosených hran) šedé barvy. Společný manipulační prostor pro dvě sousedící bezbariérová stání je navržen z betonové dlažby 200 × 200 mm bez fazety (bez zkosených hran) červené barvy. Na rozhraní vozovky a parkovacího pásu a parkovacích pruhů je navržena přídlažba ve formě dvouřádku žulových kostek 10/12 uložených do betonu C20/25 nXF3.

Na úrovni samostatného sjezdu k domu č. p. 253 je na pravé straně vozovky navržen betonový silniční obrubník 150 × 250 mm s výškou nášlapu 120 mm uložený do lože z betonu C20/25 nXF3, který vede až na konec úseku, kde se napojuje na ulici Sosnovou. Kolem parkovacích pruhů a pásů je navržen betonový silniční obrubník s výškou nášlapu 100 mm.

Na začátku úseku je vozovka navržena v šířce 3,5 m, která je v místech směrových oblouků o malém poloměru rozšířena na 3,9 m dle ČSN 73 6110, aby byla zajištěna průjezdnost návrhového směrodatného vozidla N2 (velký třínápravový nákladní automobil). Na jižním okraji ulice Topolové, před panelovými domy č. p. 406, 407 a 408 je vozovka rozšířena na 4,0 m a navazuje tak na šířku odbočné větve vedoucí k sjezdům garáží panelových domů. V navazujícím úseku je vozovka navržena v šířce 3,25 m, která je lokálně rozšířena na 3,5 m v obloucích malého poloměru. Před napojením na ulici Sosnovou je vozovka rozšířena na 4,0 m a nárožími o poloměru 5,0 m je napojena na ulici Sosnová.

Boční ulice před bytovými domy je navržena v šířce 4,0 m, kdy v místě ramp ke garážím, které zasahují do prostoru komunikace je asfaltový kryt komunikace přizpůsoben betonovému povrchu těchto ramp.

Na ulici Topolová je navrženo celkem 53 parkovacích stání, z toho 3 stání jsou bezbariérová (všechna šikmá). Z bezbariérových parkovacích stání je zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce.

### **SO 135 – Chodníky na ulici Topolová**

Na začátku úseku je prodloužen chodník vedoucí od parkovacího pruhu z ulice Sosnové až na úroveň nového nároží, kde je ukončen sníženou hranou. Do stávajícího asfaltového chodníku na pravé straně není tímto projektem zasahováno, pouze v místě vyústění chodníku do samostatného sjezdu k domu č. p. 253 je zasaženo v nezbytně nutném rozsahu pro návrh snížené silniční obruby. V navazujícím úseku za samostatným sjezdem k domu č. p. 253 je navrženo pokračování chodníku v šířce 1,5 m, lokálně zúženém na 1,1 m. Chodník je ukončen v místě nároží boční ulice. Stávající chodník před panelovými domy na jižní části ulice Topolová je rekonstruován, kdy je v novém stavu navržen v šířce 2,15 m s plochou pro dva stojany na kola o délce 3,6 m a šířce 2,7 m. Protože se plocha se stojany na kola nachází na zemním tělese, který je ohraničen opěrnou zdí bez zábradlí, je navrženo osazení nového dopravně-bezpečnostního zábradlí výšky 1,1 m se zarážkou pro slepeckou hůl.

Všechny nové chodníky na ulici Topolové jsou navrženy s povrchem z betonové zámkové dlažby 200 × 100 mm šedé barvy s reliéfními prvky v barvě červené. Příčný sklon chodníku je vždy směrován směrem do vozovky je sklonu 2,0 % mimo úseku rampové plochy ke sníženému silničnímu obrubníku, kde příčný sklon nabývá hodnot až 12,5 %.

Na vnější straně jsou chodníky lemovány betonovým chodníkovým obrubníkem 80 × 250 mm s výškou nášlapu 60 mm uloženým do lože z betonu C20/25 nXF3 s opěrou.

### **SO 136 – Zpevněné plochy pro odpadní nádoby**

Na ulici Topolové jsou stávající plochy pro kontejnery odpadového hospodářství zredukovány do dvou ploch a stávající nadzemní kontejnery jsou převážně nahrazeny polopodzemními kontejnery. Na ulici Topolové jsou celkem navrženy dva polopodzemní kontejnery na komunální odpad, jeden polopodzemní kontejner na plasty, kovy a nápojové kartony, jeden polopodzemní kontejner na sklo a jeden polopodzemní kontejner na papír. Dále je zde navržen jeden nadzemní kontejner na bioodpad, jeden nadzemní kontejner na kuchyňský odpad a jeden nadzemní kontejner na kuchyňský olej.

Polopodzemní kontejnery jsou navrženy každý o objemu 3 000 l o vnějším průměru 1,5 m, celkové výšce 2,7 m a výšce nadzemní části 1,35 m a hloubky podzemní části taktéž 1,35 m. Nadzemní kontejner na bioodpad je navržen o objemu 1 100 l a dva nadzemní kontejnery na kuchyňský odpad



a olej budou zvoleny ze stejné designové řady jako kontejnery polopodzemní, do nichž bude umístěna běžná plastová popelnice o objemu 240 l.

Plochy pro odpadového hospodářství jsou s povrchem z betonové zámkové dlažby 200 × 100 mm s fazetou šedé barvy a jsou lemovány betonovým chodníkovým obrubníkem 80 × 250 mm s výškou nášlapu 60 mm uloženým do lože z betonu C20/25 nXF3 s opěrou.

## 5.4 Konstrukce vozovky

Návrh konstrukcí vozovek vychází z provedeného diagnostického průzkumu vozovky.

### SO 102 – Rekonstrukce ulice Topolová

#### Konstrukce vozovky – D1-A-3-VI-PIII

$N_{cd} = 2\,400\,000$  návrhových náprav (cca 1 500 TNV/den)

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1 ed.2, ČSN 73 6121	
Spojovací postřík kation. asf. emulzí	PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN 73 6132, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1 ed.2, ČSN 73 6121	▼ 70 MPa
Štěrkožtrť	ŠD <sub>A</sub> 0/63 G <sub>E</sub>	150 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1	▼ 50 MPa
Štěrkožtrť	ŠD <sub>B</sub> 0/63 G <sub>N</sub>	min. 200 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1	▼ 30 MPa
Netkaná separační geotextilie, CBR min. 3 kN			TP 97, ČSN EN 13249	

**Celkem**

**min. 450 mm**

#### Konstrukce parkovacích pruhů a pásů – D2-D-1-VI-PIII

Betonová „drenážní“ dlažba 200×200 šedá	DL	80 mm	ČSN 73 6131, TP 192	
Lože (kamenná drť)	L 4/8 G <sub>F</sub> 80	40 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1, ČSN 73 6131,	
			ČSN EN 13242+A1	▼ 70 MPa
Štěrkožtrť	ŠD <sub>B</sub> 0/32 G <sub>N</sub>	150 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1	▼ 50 MPa
Štěrkožtrť	ŠD <sub>B</sub> 0/32 G <sub>N</sub>	min. 200 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1	▼ 30 MPa
Netkaná separační geotextilie, CBR min. 3 kN			TP 97, ČSN EN 13249	

**Celkem**

**min. 470 mm**

#### Konstrukce bezbariérových parkovacích stání – D2-D-1-VI-PIII

Betonová dlažba 200×200 bez fazety, šedá	DL	80 mm	ČSN 73 6131, TP 192	
Lože (kamenná drť)	L 4/8 G <sub>F</sub> 80	40 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1, ČSN 73 6131,	
			ČSN EN 13242+A1	▼ 70 MPa
Štěrkožtrť	ŠD <sub>B</sub> 0/32 G <sub>N</sub>	150 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1	▼ 50 MPa
Štěrkožtrť	ŠD <sub>B</sub> 0/32 G <sub>N</sub>	min. 200 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1	▼ 30 MPa
Netkaná separační geotextilie, CBR min. 3 kN			TP 97, ČSN EN 13249	

**Celkem**

**min. 470 mm**

### SO 135 – Chodníky na ulici Topolová

#### Konstrukce chodníků – D2-D-1-CH-PIII

Betonová dlažba 200×100 s fazetou, šedá	DL	60 mm	ČSN 73 6131, TP 192	
Lože (kamenná drť)	L 4/8 G <sub>F</sub> 80	30 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1, ČSN 73 6131,	
			ČSN EN 13242+A1	▼ 45 MPa
Štěrkožtrť	ŠD <sub>B</sub> 0/32 G <sub>N</sub>	min. 150 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1	▼ 30 MPa
Netkaná separační geotextilie, CBR min. 3 kN			TP 97, ČSN EN 13249	

**Celkem**

**min. 240 mm**

#### Konstrukce dlážděných sjezdů a chodníkových přejezdů – D2-D-1-O-PIII

Betonová dlažba 200×100 s fazetou, šedá	DL	80 mm	ČSN 73 6131, TP 192	
---	----	-------	---------------------	--



## PDPS

Lože (kamenná drť)	L 4/8 G <sub>F</sub> 80	40 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1, ČSN 73 6131, ČSN EN 13242+A1	▼ 50 MPa
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32 G <sub>N</sub>	min. 200 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1	▼ 30 MPa
Netkaná separační geotextilie, CBR min. 3 kN		TP 97, ČSN EN 13249		
<b>Celkem</b>		<b>min. 320 mm</b>		

**SO 136 – Zpevněné plochy pro odpadní nádoby***Konstrukce ploch odpadového hospodářství – D2-D-1-O-PIII*

Betonová dlažba 200×100 s fazetou, šedá	DL	80 mm	ČSN 73 6131, TP 192	
Lože (kamenná drť)	L 4/8 G <sub>F</sub> 80	40 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1, ČSN 73 6131, ČSN EN 13242+A1	▼ 50 MPa
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32 G <sub>N</sub>	min. 200 mm	ČSN EN 13285 ed.2, ČSN 73 6126-1	▼ 30 MPa
Netkaná separační geotextilie, CBR min. 3 kN		TP 97, ČSN EN 13249		
<b>Celkem</b>		<b>min. 320 mm</b>		

Na začátku a konci úseku bude na obou ulicích provedeno napojení stávající a nové vozovky. Na šířce 0,75 m bude odfrézována pouze potřebná tloušťka vrstvy (40 mm) pro napojení obrusné vrstvy a v šířce 0,25 m bude odfrézována tloušťka pro podkladní vrstvu, kdy bude vytvořen odskok – příčná spára v obrusné a podkladní vrstvě nebude v jedné svislici. Po odfrézování asfaltové vozovky v požadované tloušťce bude povrch očištěn. Čištění vozovek bude mechanické zametením a umytím vodou. Povrch bude takto očištěn i před aplikací postřiků, aby následně došlo k dokonalému spojení vrstev, aby prach či jiné nečistoty na vozovce nezhoršily vzájemné spojení vrstev, které by po dokončení mělo za následek vytvoření trhlin a následných výtluků.

V projektu uvedené dávkování spojovacího postřiku jsou hodnoty zbytkového pojiva po vyštěpení asfaltové emulze.

Hutněné asfaltové vrstvy musí splňovat požadavky stanovené v související ČSN 73 6121, ČSN EN 13108, TKP 7. Předepsanou míru zhutnění a mezerovitost hotové vrstvy musí zhotovitel stavby zajistit v celé šířce (i na okraji zpevněné části vozovky). Toho lze dosáhnout například použitím válce s přítlačným zařízením k boku pokládané vrstvy.

Příčné spoje denních úseků (popř. při pracovních přestávkách) musí být zaříznuty. Asfaltová směs bude odstraněna, svislá hrana bude natřena a utěsněna zálivkou. Podélné spoje musí být ošetřeny stejným způsobem. Zálivková hmota musí vyhovovat parametrům dle TP 115.

**5.5 Zemní těleso**

S ohledem na charakter stavby není navrhováno nové zemní těleso.

Na úrovni zemní pláně dojde k ověření její únosnosti dle požadavků na hodnotu  $E_{def,2}$  a poměr  $E_{def,2} / E_{def,1}$ . V případě nedostatečné únosnosti na zemní pláni dojde k výměně zeminy v podloží v tloušťce 500 mm za zeminu vhodnou do aktivní zóny dle ČSN 73 6133 a ČSN 72 1006. Únosnost CRB této nové zeminy musí být větší nebo roven 15 % a její objemová hmotnost musí být minimálně 1 600 kg/m<sup>3</sup>. Zemina v podloží bude poté zhutněna na míru zhutnění minimálně 100 % PS. Poměr  $E_{def,2} / E_{def,1}$  bude poté odpovídat požadavkům ČSN 72 1006.

Zemní plán bude odvodněna podélnými trativody, které budou průběžně zaústěny do uličních vpustí. Rýha pro trativod musí být vyhloubena v šířce 0,5 m a horní hrana budoucího trativodu musí být minimálně 200 mm pod úrovní zemní pláně. Rýha pro trativod bude od rostlého terénu, a i od podkladních vrstev vozovky, oddělena netkanou filtrační a separační geotextilií s plošnou hmotností  $m_g$  minimálně 150 g/m<sup>2</sup> a mechanickou odolností proti protlačení  $F_p$  minimálně 1 kN. Na dno rýhy

trativodu bude rozprostřen štěrkopísek ŠP<sub>B</sub> 0/8 G<sub>N</sub> tloušťky 100 mm, na který bude položena podélná drenáž s neperforovaným dnem DN 160 SN8 220°. Drenáž bude obsypána, a zbytek rýhy vyplněn, kamenivem HK 8/16 G<sub>C</sub> 85-15 nebo štěrkodrtí ŠD<sub>B</sub> 8/16 G<sub>N</sub>.

## **6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE**

Protože ve stávajícím stavu dochází na obou ulicích při intenzivnějších srážkách k odtoku velkého množství srážkových vod na okolní soukromé pozemky, je v rámci objektu SO 102 optimalizováno rozmístění uličních vpustí a v úsecích s podélným sklonem nad 8 % jsou navrhovány dvojité uliční vpusti.

Na ulici Topolové došlo ke změně příčného sklonu vozovky z pravostranného na levostranný jednostranný sklon 2,5 %, kdy jsou srážkové vody podélně odvodněny vodicím proužkem s funkcí odvodňovacího proužku na rozhraní jízdního a parkovacího pruhu, který je pravidelně přerušován uličními vpustmi.

Uliční vpusti jsou navrženy jako betonové s rovnou litinovou mříží 500 × 500 mm D400 s pantem a zámkem s kalovým košem a kalovým prostorem. Uliční vpusti jsou vybaveny prefabrikovaným dílcem s otvorem DN 150 pro zaústění podélné drenáže, která odvodňuje zemní pláň. Uliční vpusti jsou uloženy na hutněný podsyp ze štěrkopísku 0/16 zhutněného na míru zhutnění *D* minimálně 95 % PS. Dvojité uliční vpusti jsou navrženy jako betonové s rovnou litinovou mříží 500 × 500 mm D400 s pantem a zámkem s kalovým košem a kalovým prostorem, kdy je horní uliční vpust navržena se dnem s výtokem DN 150, kdy je pomocí PP potrubí DN/OD 160 SN10 a kolena PP DN/OD 160 30° zaústěna do nižší uliční vpusti, která má již dno s kalovým prostorem. Tato nižší uliční vpust poté odvádí srážkové vody do nové oddílné dešťové kanalizace.

Uliční vpusti jsou na nové potrubí oddílné dešťové kanalizace napojeny potrubím PP DN/OD 160 SN10 s podélným sklonem minimálně 2,0 %.

Na boční ulici před sjezdu do garáží je podél silničního obrubníku navržen štěrbinový žlab s přerušovanou štěrbinou z betonu C45/55 XF4 pro třídu únosnosti D400, kdy jsou použity dílce bez sklonu dna – s ohledem na navržené výškové řešení této ulice bude dodržen minimální spád dna 0,5 %. Štěrbínový žlab je navržen v celkové délce 18 m, kdy je na jednom konci osazen čistící díl z betonu C45/55 XF4 ukončený záslepkou a osazen litinovou mříží pro třídu únosnosti D400 a na druhém konci je štěrbinový žlab ukončen výtokovým dílcem z betonu C45/55 XF4 ukončený záslepkou a osazen litinovou mříží pro třídu únosnosti D400. Výtokový díl je položen na před připravenou uliční vpust, která je tvořena dnem s výtokem DN150, horní skruží a vyrovnávacím kroužkem. Výtokový díl je osazen kalovým košem. Přípojka výtokového dílu je zaústěna do stávající jednotné kanalizace.

## **7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU**

Součástí stavebního objektu SO 191 je trvalé dopravní značení, mezi které spadá svislé dopravní značení (SDZ), vodorovné dopravní značení (VDZ) a dopravní zařízení. Pro užití dopravních značek a dopravního zařízení je rozhodující jejich význam, který je stanoven v zákonu č. 361/2000 Sb.,

o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ve vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Dopravní značení je navrženo v souladu s uvedenými předpisy. Cílem dopravního značení je zajistit bezpečnost provozu na pozemní komunikaci. Při realizaci bude nové trvalé dopravní značení oproti stávajícímu stavu dáno do souladu s legislativními požadavky, značení bude doplněno tak, aby byl podpořen bezpečný provoz na pozemní komunikaci. Obdobně je přistoupeno k návrhu VDZ. Dopravní značení bude prováděno v závěru stavebních prací. Při realizaci trvalého dopravního značení budou aplikována bezpečnostní dopravní opatření, která jsou specifikována v TP 66.

Grafické vyobrazení použitého dopravního značení viz příslušné situační výkresy, které jsou součástí této části projektové dokumentace.

## 7.1 Svislé dopravní značení

Sloupek standardních SDZ bude osazen do kovových patek. Požadují se patky s otvory pro šrouby upevňující sloupek umístěnými v úhlu 90 nebo 120 stupňů. Dolní hrana patky se osadí do úrovně okolního terénu. Na šrouby na patkách a na horní konce sloupků se osadí kryty nebo víčka. Patky budou s vhodnou protikorozií úpravou. Výkop pro základ sloupku SDZ bude prováděn ručně, před započítím prací bude prověřena existence inženýrských sítí v místě výkopu. Rozměry a konstrukce základů se provedou v souladu s TKP kap. 14. Rozměr betonového základu standardních značek se předpokládá min. 0,4×0,4×0,7 m (0,7 m je výška základu). Základové bloky standardních značek budou provedeny z betonu min. C25/30-XF2. Pro kvalitu a provedení základů platí TKP kap. 18. Horní hrana betonového základu bude v úrovni terénu, v žádném případě nebude vyčnívat nad terénem o více než 50 mm. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek. Použijí se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvíce 3 mm. Protikorozií ochrana viz TKP 14. Výška sloupku bude vyhovovat požadavkům na výškové umístění SDZ a bude zohledňovat počet značek umístěných na jednom sloupku. Výška osazení značky bude odsouhlasena zástupcem investora. Musí být dodrženy limity pro boční odstup značek od vozovky.

Značky na sloupky budou instalovány pomocí objímek. Spojovací materiál bude nekorodující. Všechny značky se provedou ocelové lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Veškeré materiály a prvky svislých značek a pevně osazených dopravních zařízení včetně retroreflexní fólie musí být před zahájením prací schváleny investorem. Některé značky jsou také navrženy k osazení na sloupky veřejného osvětlení, kdy budou využity odpovídající objímky.

SDZ bude provedeno dle VL 6.1. Pokud není uvedeno jinak, bude SDZ provedeno v základní velikosti. Optická účinnost značek dle tab. č. 3 v TP 65, tzn., že použité značky budou mít optickou účinnost činné plochy značky RA1 nebo RA2.

Značky musí být svislé a umístěny kolmo k vozovce. SDZ se osazují tak, aby byly viditelné z dostatečné vzdálenosti. Boční a výškové umístění i vzájemná vzdálenost značek budou v souladu s TP 65.

Zadní stěna všech značek a sloupky budou matné a barvy šedé nebo hliníkové. Matnost musí být taková, aby zařízení nevyvolávalo omezující nebo oslepující oslnění účastníků provozu.

Stávající odstraňované svislé dopravní značení bude demontováno a odvezeno na místo určené investorem. Odstraňované dopravní značení bude předáno investorovi, pokud smluvní vztah mezi

investorem a zhotovitelem stavby nestanoví jinak. Dopravní značky a zařízení se obecně považují za ostatní odpad dle Zákona o odpadech.

Návrh svislého dopravního značení je rovněž zkoordinován s návrhem kácení dřevin. Dřeviny podél silnice nebudou clonit pohled na dopravní značky.

Součástí odstranění a likvidace stávajících nevyhovujících sloupků bude i odstranění betonových základů a zasypání vzniklé díry vhodným materiálem se zhutněním. Jde o součást souvisejících položek.

V následujících tabulkách jsou vypsány svislé dopravní značky, které budou při realizaci na řešeném úseku osazeny či zrušeny. Ostatní SDZ neuvedené v tabulce bude ponecháno dle stávajícího stavu.

Nové SDZ – Topolová	Počet značek [ks]	Počet sloupků [ks]
IP 11b	1	1
IP 11c	2	1
IP 12	1	1
P 2	1	1
B 21a	2	1
B 24a	1	1
B 24b	1	1
E 2b	2	0
E 8d	1	0
<b>Celkem</b>	<b>12</b>	<b>7</b>

Rušené SDZ Topolová	Počet značek [ks]	Počet sloupků [ks]
IP 11g	1	1
B 29	1	0
<b>Celkem</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

Přemisťované SDZ Topolová	Počet značek [ks]	Počet sloupků [ks]
P 4	1	1
B 2	2	1
B 29	1	1

IP 11g	1	1
IP 12	1	1
E 13	1	0
<b>Celkem</b>	<b>7</b>	<b>5</b>

## 7.2 Vodorovné dopravní značení

VDZ bude provedeno dle TP 70, bude se jednat o typ I, tzn. vodorovné dopravní značení u kterého není zajištěna noční viditelnost v podmínkách za vlhka a za deště. Řešení dle TP 133 a VL 6.2. Provádění prací bude zejména dle TP 70, kap. 5. Vodorovné dopravní značení musí splňovat podmínky dle ČSN EN 1436.

Bude provedeno dvoufázové značení. VDZ bude provedeno nejprve v barvě a až po cca 3 měsících může být provedeno VDZ v druhé vrstvě. Na nově provedenou obrusnou vrstvu vozovky bude položeno kompletní vodorovné dopravní značení nejprve pouze jednosložkovou rozpouštědlovou barvou s obsahem sušiny min. 75 %. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky bude při teplotách vhodných pro pokládku provedena finální úprava dopravního značení. Termín provádění definitivního dopravního značení bude odsouhlasen zástupcem investora. Při provádění finální pokládky budou rovněž provedena nezbytná dopravně inženýrská opatření, jejich užití je součástí celého kompletu DIO v rámci tohoto projektu.

Materiál pro VDZ musí být uveden v aktuálním Katalogu schválených výrobků pro oblast vodorovného dopravního značení platném pro daný rok.

V následující tabulce jsou vypsány vodorovné dopravní značky, které budou při realizaci užity:

VDZ na ulici Topolová	Délka [m]	Počet [ks]	Plocha [m <sup>2</sup> ]
V 10f	-	4	$4 \cdot 0,45 = 1,8$
V 13	-	-	12,4
V 2b	13,5	-	$13,5 / 2 \cdot 0,25 = 1,69$
<b>Celkem</b>	-	3	15,89

Oddělení parkovacích míst v rámci nových dlážděných ploch je navrženo z dlažby odlišné barvy, než je barva parkovacích stání. Bude zajištěn vhodný kontrastní rozdíl mezi použitými barvami. Jedná se o řešení, které je v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., kde se v § 64 uvádí že VDZ je vyznačenou barvou nebo jiným srozumitelným způsobem, dále jde o řešení v souladu s TP 65, čl. 9.2.5.16, kde je uvedeno: „Vyznačení způsobu stání na ploše parkoviště se zpravidla provádí pouze vodorovným značením nebo jiným způsobem (odlišnou barvou nebo strukturou povrchu).“ Toto řešení je v souladu s ČSN 73 6056, kde je v čl. 8.2.1 uvedeno: „Jednotlivá parkovací stání na parkovišti se vyznačují vodorovným dopravním značením nebo jiným srozumitelným způsobem (dopravní knoflíky, dlažba apod.).“ Návrh řešení vyznačení odstavných a parkovacích ploch tedy nevychází z TP 133, kde je ostatně v čl. 1.1 uvedeno: „Obsahem těchto Zásad také není vyznačení odstavných a parkovacích ploch, které jsou předmětem např. ČSN 73 6056.“ Návrh vyznačení vychází z TP 65 a ČSN 73 6056. Norma ČSN 73 6056 na Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel je uvedena v příloze č. 1 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. mezi doporučenými českými

technickými normami. Rovněž v ČSN EN 1436 v úvodu je uvedeno: „Vodorovné dopravní značení má většinou bílou nebo žlutou barvu, avšak ve zvláštních případech jsou užity i jiné barvy.“ Výhodou oddělení parkovacích míst dlažbou jiné barvy je trvanlivost řešení, barevná stálost, bude zajištěn vizuální kontrast ploch, což je přínosné pro budoucí údržbu, nebude nutné obnovovat nátěr barvou.

## **8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU**

Nejsou kladeny zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu objektů SO 100. Předpokládají se standardní činnosti.

Pokládka asfaltových vrstev bude probíhat vždy na očištěný povrch za přijatelných klimatických podmínek (ČSN 73 6121). Před zahájením prací předá vybraný zhotovitel stavby investorovi k odsouhlasení časový harmonogram stavby a postup realizace.

Před realizací stavby budou vyznačeny trasy stávající technické infrastruktury. Práce v blízkosti vedení musí být prováděny poučenými pracovníky, zhotovitel stavby je odpovědný za dodržování norem a předpisů bezpečnosti práce.

Při výstavbě dojde na přechodnou dobu ke zvýšení hlučnosti a prašnosti. Hlučnost a prašnost bude eliminována vhodnými technologickými postupy a volbou strojního zařízení.

Nové trvalé dopravní značení bude provedeno po dokončení řešeného úseku stavby.

Obecně musí být splněny všechny požadavky dané jednotlivými správci technické infrastruktury a dalších dotčených orgánů, zhotovitel stavby se musí řídit jejich požadavky. Stejně tak musí být zhotovitelem stavby dodržovány všeobecné technologické postupy a legislativní předpisy spojené s realizací stavebního díla. Jde zejména o:

- TP 82 – Katalog poruch netuhých vozovek
- TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací
- TP 87 – Navrhování údržby a opravy netuhých vozovek
- TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace
- TP 105 – Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě, opravách a údržbě pozemních komunikací
- TP 115 – Opravy trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem
- TP 116 – Chemické rozmrazovací a posypové materiály, nakládání s biologickým odpadem ze silničních pozemků
- TP 147 – Užití asfaltových membrán a geosyntetik v konstrukci vozovky
- TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 192 – Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací
- TKP – Kapitola 1 – Všeobecně
- TKP – Kapitola 4 – Zemní práce
- TKP – Kapitola 7 – Hutněné asfaltové vrstvy



- TKP – Kapitola 11 – Svodidla, zábradlí a tlumiče nárazu
- TKP – Kapitola 26 – Postřiky, pružné membrány a nátěry vozovek
- TKP – Kapitola 31 – Opravy betonových konstrukcí
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích s aktuálními změnami, např. vyhl. č. 84/2016 Sb.
- ČSN EN 12899-1 Stále svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky
- ČSN EN 12899-3 Stále svislé dopravní značení – Část 3: Směrové sloupky a odrazky
- ČSN EN 12899-4 Stále svislé dopravní značení – Část 4: Systém řízení výroby
- ČSN EN 12899-5 Stále svislé dopravní značení – Část 5: Počáteční zkoušky typu
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení
- TKP 14 Dopravní značky a dopravní zařízení
- TP 58 Směrové sloupky a odrazky zásady pro používání
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích
- Vzorové listy VL 6.1 Svislé dopravní značky, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky a VL 6.3 Dopravní zařízení

Zhotovitel stavby je povinen zajistit soulad realizace s uvedenými předpisy. Realizace bude prováděna dle předpisů platných v době realizace.

A dále všechny další zákony, normy, technické podmínky (TP), vzorové listy (VL), technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP) a předpisy, které mohou mít vliv na technické, stavební a dopravní řešení. Vše v aktuálním znění platném v době realizace stavby.

Zhotovitel stavby se bude řídit podmínkami, které jsou stanoveny ve vyjádřeních dotčených orgánů. Před osazením základu svislé dopravní značky bude prověřeno, že se v daném místě nevyskytuje podzemní vedení technické infrastruktury.

Před objednáním a realizací dopravního značení si zhotovitel stavby nechá odsouhlasit návrh trvalého dopravního značení zástupcem DI PČR, bude přihlédnuto k aktuálnímu stavu provozu na silnici a aktuálním předpisům vztahujícím se na dopravní značení, které budou platné v době realizace stavby, budou zohledněny případné legislativní změny.

Zhotovitel stavby jako součást realizace stavby zajistí projednání místní úpravy provozu na pozemní komunikaci v souladu s § 77 zákona č. 361/2000 Sb.



Nedílnou vnitřní součástí konstrukčních vrstev retroreflexní fólie musí být prvek (identifikační logo, symbol výrobce nebo definovaná struktura materiálu), který vyjadřuje optické vlastnosti a životnost.

Materiály určené pro vodorovné dopravní značení, dále pevně zabudované svislé dopravní značky a pevně zabudované dopravní zařízení včetně základů, nosných konstrukcí a upevňovacích prvků jsou ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb. stanovenými výrobky. Při realizaci budou použity pouze schválené materiály. V souladu s § 124 odst. 2c) zákona č. 361/2000 Sb. schvaluje Ministerstvo dopravy provedení a používání vodorovného a svislého dopravního značení, dopravních zařízení a další. Přehled výrobků, které splnily stanovené požadavky s odkazy na jejich katalogové listy a příslušné certifikáty / prohlášení shody, je dostupný na odkazech, které jsou uvedeny on-line na portálu [www.pjpk.cz](http://www.pjpk.cz).

## **9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Stavební objekty SO 100 nemají vazbu na technologické vybavení.

## **10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

Návrh byl proveden dle ČSN, TP, TKP a VL. Vzhledem k charakteru prací nebyly žádné výpočty prováděny.

Konstrukční skladby vychází z TP 170 a z návrhu v diagnostice vozovky, lze konstatovat, že konstrukce pro daný účel vyhoví, že odpovídá zatížení dané komunikace. Při realizaci budou použity certifikované a schválené materiály, řešené plochy budou řádně zhutněny. Z hlediska návrhu stavby lze konstatovat, že je návrh řešení vyhovující.

## **11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby.

Úseky komunikací pro pěší jsou navrženy s ohledem na požadavky ČSN 73 4001 a ČSN 73 6110. Při návrhu bylo přihlédnuto k prostorovým možnostem řešené lokality.

Parkovací a odstavné plochy pro osobní automobily obsahují vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené v počtu min. dle přílohy 1 vyhlášky č. 146/2024 Sb. Vyhrazená místa jsou označena vodorovným a svislým dopravním značením dle zákona č. 361/2000 Sb. a dle vyhlášky č. 294/2015 Sb. Piktogramy pro označení vyhrazených parkovacích stání jsou také uvedeny v ČSN 73 6056. Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené musí mít šířku nejméně 3,50 m, která zahrnuje manipulační plochu šířky nejméně 1,20 m. Dvě sousedící stání mohou využívat jednu manipulační plochu. Dle ČSN 73 6056, bod 6.6.2, je šířka tohoto dvojitého stání min. 5,80 m. V případě podélného stání při chodníku pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené musí být délka stání nejméně 7,00 m. Od vyhrazeného stání musí být zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce

s doplněním hmatového prvku – varovného pásu u sníženého obrubníku s výškou menší než 80 mm nad plochou vyhrazeného stání.

Chodníky mají minimálně šířku 1,50 m, lokálně 1,10 m. Příčný sklon chodníků je max. 2,0 %, min. průchozí šířka s příčným sklonem max. 2,0 % je zajištěna v min. šířce 900 mm.

Chodníky jsou v celé délce vybaveny přirozenou vodicí linií. Tato přirozená vodicí linie je ve formě vyvýšeného obrubníku min. 60 mm nad pochozí plochou. V místech přerušení přirozené vodicí linie na vzdálenost větší než 8 m je navržena umělá vodicí linie. Umělou vodicí linii tvoří podélné drážky a její šířka je v exteriéru 400 mm.

Varovné pásy budou provedeny v šířce 400 mm, budou podél celé délky snížené obruby, jejíž nášlap je  $\leq 80$  mm. Snížení chodníku bude realizováno na výšku nášlapu vůči okolní vozovce max. 20 mm. Signální pásy budou š. 800 mm, délky min. 1 500 mm. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodicí linie. Signální pásy budou umístěné v jedné ose. Přesah vedení podél přirozené vodicí linie je min. 800 mm. Signální pás u místa pro přecházení musí být odsazen od varovného pásu o 300–500 mm. V návrhu je uvažováno s odsazením signálního pásu od varovného pásu o 400 mm s ohledem na modulové rozměry dlažby.

Vodicí linie pro přecházení je navržena v šířce 550 mm z 2 × 3 podélných pásků šířky 25 až 35 mm a výšce nejméně 4 mm.

Varovný (signální) pás bude proveden z reliéfní dlažby s půlkulatými výběžky. Barva povrchu varovného (signálního) pásu bude barevně kontrastní vůči okolnímu povrchu, reliéfní dlažba (hmatová úprava nezaměnitelného charakteru a struktury) musí být vnímatelná nášlapem a bílou holí, povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému (signálnímu) pásu vizuálně kontrastní. Tzn., že na lemování reliéfní dlažby bude užito dlažby bez zkosených hran, tj. bez fazety.

Na základě požadavku § 156, odst. 1 stavebního zákona (183/2006 Sb.) mohou být pro stavbu použity jen takové výrobky, materiály a konstrukce, jejichž vlastnosti z hlediska způsobilosti stavby pro navržený účel zaručují, že stavba při správném provedení a běžné údržbě po dobu předpokládané existence splní základní požadavky na stavby. Použitý materiál pro "stanovené výrobky" ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů, bude vyhovovat podmínkám nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

V Ostravě 06/2025

Bc. Jiří Ptáček