


SEZNAM PŘÍLOH

Číslo přílohy	Název přílohy
A	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
B	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
C.1	SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
C.2	KATASTRÁLNÍ SITUACE
C.3	KOORDINAČNÍ SITUACE
C.4.1	SITUACE PŘÍSTUPNOSTI
C.4.2	SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
D.1.101.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA
D.1.101.2	SITUACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ
D.1.101.3	VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY
E	DOKLADOVÁ ČÁST
R	ROZPOČTOVÁ ČÁST

REVIZE

Označení	Datum	Popis
Revize B	02/2025	Zrušení zatravněných ploch, nahrazení parkovacími místy
Revize A	11/2024	Původní verze PD

	Ing. Jiří Cihlář, aut. ing. ID00 dopravní inženýr, auditor bezpečnosti pozemních komunikací mail@jiricihlar.eu; +420 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	202134-3
Místo stavby	ulice Zborovská (Mistra Jaroslava Kociana → Královéhradecká); město Ústí nad Orlicí			Revize	B
Stavebník	Město Ústí nad Orlicí; IČ: 00279676			Stupeň	DPS
Objednatel dok.	Město Ústí nad Orlicí; IČ: 00279676			Datum	02/2025
Název akce	ÚSTÍ NAD ORLICÍ REKONSTRUKCE ULICE ZBOROVSKÁ			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	SO101 – POZEMNÍ KOMUNIKACE			Měřítko	---
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	D.1.101.1

1 **OBSAH**

1	Obsah	2
2	Identifikační údaje	3
2.1	Identifikační údaje stavby	3
2.2	Údaje o stavebníkovi (investor stavby)	3
2.3	Identifikační údaje projektu	3
3	Označení stavby	4
3.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění	4
4	Přehled výchozích podkladů a průzkumů	4
5	Vztahy k ostatním objektům dokumentace	4
5.1	Hlavní stavba	4
5.2	Související, stavbou vyvolané dílčí stavby	4
6	Vyhodnocení průzkumů a podkladů	4
7	Technický popis a návrh zpevněných ploch	4
7.1	Příprava staveniště	4
7.2	Stávající šterkové vrstvy	5
7.3	Úprava zemní pláně	5
7.4	Vozovka	5
7.5	Parkovací plochy	6
7.6	Chodníkové plochy	6
7.7	Chodníkový přejezd	7
7.8	Zklidňující prvky	7
7.9	Napojení nové a stávající konstrukce	7
7.10	Doporučené materiály	7
7.11	Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby	7
7.12	Vsakovací žebro	8
7.13	Veřejné osvětlení	8
8	Odvodnění	8
8.1	Odvodnění chodníku	8
8.2	Odvodnění parkovacích ploch	8
8.3	Odvodnění komunikace	8
8.4	Odvodnění zemní pláně	8
9	Dopravní značení	8
10	Přehled provedených výpočtů	8
10.1	Rozhledové poměry	8
10.2	Výpočet parkovacích stání	9
11	Podmínky a požadavky na postup výstavby	9
12	Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	9
12.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	9
12.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením	9
12.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením	9
12.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek	10
12.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení	10
12.6	Opatření v průběhu stavby	10
13	Požární bezpečnost	10
14	Závěr	10

2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Ústí nad Orlicí – Rekonstrukce ulice Zborovská
Místo stavby	ul. Zborovská, Ústí nad Orlicí Pardubický kraj
Příslušný stavební úřad	města Ústí nad Orlicí
Pozemky stavby	dle samostatných příloh (B, C.2 a E.3)
Druh stavby	Změna dokončené stavby – stavební úprava
Prohlášení	Práce na projektové dokumentaci byly zahájeny před datem 01. července 2024. Dokumentace je tedy zpracována dle přechodného období v souladu s §329 a §332a (nového) stavebního zákona č. 283/2021 Sb. v rozsahu dle vyhlášky 146/2008 Sb.

2.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ (INVESTOR STAVBY)

Město	Ústí nad Orlicí
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí
Kontaktní osoba	Michal Nezdařil (odborný referent) Telefon: +420 777 736 551 Email: nezdaril@muuo.cz
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676 DIČ: CZ00279676 ISDS: bxcbwmg
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)

2.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	DPS – Dokumentace pro provedení stavby
--------------------	--

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Ústí nad Orlicí
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí
Kontaktní osoba	Michal Nezdařil (odborný referent) Telefon: +420 777 736 551 Email: nezdaril@muuo.cz
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676 DIČ: CZ00279676 ISDS: bxcbwmg
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	Ing. Jiří Cihlář, dopravní inženýr, projektant dopravních staveb
Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář
Autorizace v oboru	ČKAIT, Dopravní stavby, 0701407
Vysokoškolské vzdělání	ČVUT Fakulta dopravní, program „dopravní inženýrství a spoje“
Další vzdělání	Auditor bezpečnosti pozemních komunikací, číslo povolení 0126
Kontaktní údaje	tel.: 604 982 826, e-mail: mail@jiricihar.eu, web: www.jiricihar.eu
Sídlo firmy	Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň
Sídlo provozovny	Vlastina 889/23, 161 00 Praha 6
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 74598716 DIČ: CZ8112123701 ISDS: t4kauhs
Bankovní spojení	mBank S.A., organizační složka, č. účtu: 670100-2208803004/6210

3 OZNAČENÍ STAVBY

3.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ

Tento stavební objekt řeší rekonstrukci stávajících zpevněných ploch v ulici Zborovská ve městě Ústí nad Orlicí v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Mistra Jaroslava Kociána (Husova) a Královéhradecká.

Cílem je rekonstrukce povrchu v celém uličním prostoru.

4 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- [1] Geodetické zaměření lokality
- [2] Pokyny objednatele a stavebníka
- [3] Fotodokumentace
- [4] Prohlídka lokality
- [5] IG průzkum pro rekonstrukci vozovek, RNDr. Medřík, 04/2023
- [6] Protokol o zkoušce, ALS Czech Republic, s.r.o., 03/2023
- [7] Studie: Ústí nad Orlicí – Rekonstrukce ulice Husova, Zborovská, Mývaltova, Ježkova a Zahradní;
Zpracovatel Ing. Jiří Cihlář, 08/2023
- [8] Realizovaná I. etapa, připravovaná II. etapa rekonstrukce ulice Husova
- [9] ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- [10] ČSN 73 6101/Z1 Projektování silnic a dálnic
- [11] ČSN 73 6102/Z1 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [12] ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)
- [13] 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích
- [14] 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- [15] 398/2009 Sb. Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečující bezb. užívání staveb
- [16] 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [17] TP 85 Zpomalovací prahy
- [18] TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích
- [19] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- [20] TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních kom.

5 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE

5.1 HLAVNÍ STAVBA

SO101 – Pozemní komunikace

Obsahem tohoto stavebního objektu jsou stavební úpravy ulice Zborovská v úseku Mistra Jaroslava Kociána – Královéhradecká.

5.2 SOUVISEJÍCÍ, STAVBOU VYVOLANÉ DÍLČÍ STAVBY

Související nebo stavbou vyvolané dílčí stavby (nutné pro realizaci daného záměru) nejsou známy.

Koordinovanými stavbami jsou stavební úpravy parku a okolních ploch kolem divadla a dále ulic Zahradní, Ježkova, Zborovská a Husova.

6 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

V zájmové oblasti byl proveden zevrubný stavebně-technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost provedení stavby.

Situace stávajícího stavu byla získána z podkladů technické mapy.

Jiné průzkumy stavba nevyžaduje.

7 TECHNICKÝ POPIS A NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

7.1 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

Staveniště bude připraveno označením pracovního místa a zajištěním zařízení staveniště.

7.2 STÁVAJÍCÍ ŠTĚRKOVÉ VRSTVY

Po vybourání stávajících zpevněných ploch bude provedeno ověření zjištěných stávajících podkladních vrstev, spočívající ve vyhodnocení typu kameniva a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, mohou být stávající štěrkové vrstvy ponechány a bude započato s výstavbou vlastních zpevněných ploch. S touto variantou technický návrh PD počítá, neb byl zjištěn v rámci provedených předprojektových sond (vizte doklad 01).

Pokud nebudou zjištěné parametry vyhovující, musí dojít k odtěžení konstrukčních vrstev až na úroveň zemní pláň.

Toto bude vyhodnoceno v průběhu stavby na základě aktuálně zjištěných skutečností.

7.3 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁŇ

Po odtěžení zemin/štěrkových vrstev na úroveň zemní pláň, bude provedeno její posouzení, spočívající ve vyhodnocení typu zeminy (zkouška metodou CBR) a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, bude zemina ponechána a bude započato s výstavbou vlastních zpevněných ploch.

Pokud zeminy aktivní zóny nebudou vyhovující, pak dojde k jejich úpravě – buď vyměněním, nebo zlepšením.

Toto bude vyhodnoceno v průběhu stavby na základě aktuálně zjištěných skutečností.

S ohledem na skutečnost, že stavba bude probíhat v trase stávající komunikace, která nevykazuje známky celkové degradace, která by byla způsobena vadami v aktivní zóně, stavební zásahy do zemní pláň se nepředpokládají. Tento předpoklad je podpořen zjištěními v rámci geologického průzkumu (doklad 01).

7.4 VOZOVKA

7.4.1 Prostorové uspořádání

Vozovka v předmětném úseku bude provedena v základní šířce 3,20 m, resp. 3,50 m a to z důvodu zavedení jednosměrného provozu nebo slepého úseku a dostatečnosti takového řešení. Vyhnutí protisměrně jedoucích vozidel bude možné v místě křižovatky, kde bude šířka vozovky pro dva protisměrné jízdní pruhy, nebo v místech rozšířených ploch sjezdů na pozemky.

Základní příčný sklon bude jednostranný se sklonem 2,5 %. Podélné sklony pak budou respektovat stávající stav a budou do max. sklonu 11 % v úvodním úseku délky cca. 40 m, ve zbylé části pak 0,5 – 3 %.

7.4.2 Technické provedení

Povrch vozovky bude z asfaltového betonu upnutého do opěrných prvků dle situace.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

7.4.3 Konstrukce vozovky

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–A–6–V–PIII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D1.

Pozn.: Skladbu je možné zaměnit za jinou dle těchto TP v závislosti na možnostech dodavatele stavby. Pouze však na základě souhlasu a konzultace se zhotovitelem projektové dokumentace.

KONSTRUKCE A

asfaltový beton ACO 11	40 mm
(spojovací postřík PS-A 0,4 kg/m ²)	
asfaltový beton ACP 16+	60 mm
(infiltrační postřík PI-A 1,0 kg/m ²)	
kamenivo zpevněné cementem SC C _{3/4}	120 mm
štěrkodrt' ŠD _A	min. 200 mm
celkem	min. 420 mm

(Na úrovni zemní pláň se předpokládá dosažení modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45$ MPa, na povrchu vrstvy štěrkodrti pak 65 MPa.

Dosažení vyšších hodnot není závadou, naopak je doporučeno. Budou-li zjištěné podmínky odlišné, pak je doporučeno zjištěné konzultovat se zpracovatelem této dokumentace (či jinou odborně způsobilou osobou.)

Spojovací a infiltrační postříky budou aplikovány pouze v případě, kdy jejich použití bude potřeba.

7.5 PARKOVACÍ PLOCHY

7.5.1 Prostorové uspořádání

Parkovací stání budou spočívat v parkovacím pruhu s podélným řazením vozidel. Šířka pruhu, včetně obruby šířky 100 mm, bude 2,30 m.

Příčný sklon bude jednostranný s proměnlivým sklonem dle situace v závislosti na výškových poměrech stávajícího stavu. Příčný sklon by však neměl překročit 5 %.

Podélný sklon bude respektovat podélný sklon vozovky.

Délky jednotlivých stání jsou patrné ze situačních příloh.

7.5.2 Technické provedení

Povrch parkovacích ploch bude z betonové vsakovací a skladebné dlažby vhodné pro motorovou dopravu upnuté do obrub s podsádkami dle situace. Skladebná dlažba bude použita pro definování parkovacího pruhu a jednotlivých parkovacích míst.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

7.5.3 Konstrukce parkovacích ploch

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PIII, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

KONSTRUKCE B

betonová dlažba	80 mm
ložná vrstva	40 mm
<u>vyrovnávací štěrkodrt' ŠD_B</u>	<u>cca. 100 mm</u>
celkem	min. 220 mm

Na úrovni ploše vyrovnávací vrstvy ŠD se předpokládá dosažení modulu přetvárnosti $E_{def,2} = 80$ MPa.

Dosažení vyšších hodnot není závadou, naopak je doporučeno. Budou-li zjištěné podmínky odlišné, pak je doporučeno zjištění konzultovat se zpracovatelem této dokumentace (či jinou odborně způsobilou osobou).

Betonová dlažba bude typu a skladby dle situační přílohy D.1.101.2.

7.6 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

7.6.1 Prostorové uspořádání

Chodníkové plochy budou zachovány po obou stranách uličního prostoru. Šířky jednotlivých profilů a úseků jsou patrné ze situačních příloh.

Základní příčný sklon bude 2% směrem do vozovky.

Podél sklon bude respektovat podélný sklon vozovky (podrobněji vizte bezbariérové řešení).

7.6.2 Technické provedení

Povrch chodníku bude ze zámkové dlažby vhodné pro pochozí plochy, upnuté do opěrných prvků tvořených obrubami a podezdívkami oplocení.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

7.6.3 Konstrukce chodníkových ploch

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–CH–PIII, třída dopravního zatížení CH, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

KONSTRUKCE C

zámková dlažba	60 mm
ložná vrstva	30 mm
<u>vyrovnávací štěrkodrt' ŠD_A</u>	<u>min. 100 mm</u>
celkem	min. 190 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 50$ MPa a na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{def,2} = 30$ MPa.

7.7 CHODNÍKOVÝ PŘEJEZD

7.7.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání chodníkových přejezdů je dáno situací – stávající polohou připojení a trasou chodníku.

Chodníkové přejezdy budou v jedné výškové úrovni s chodníkovými plochami. V místech nájezdů na chodníky budou použity obruby se zkosenou hranou s podsádkou na straně chodníku +9 cm, případně bude výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem vyrovnán v prodlouženém parkovacím pásu. Výjimkou jsou sjezdy do podzemních garáží, u kterých je nutné z územně-technických důvodů snížit celou plochu chodníkového přejezdu.

7.7.2 Technické provedení

Povrch bude ze skladebné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

7.7.3 Konstrukce chodníkového přejezdu

Konstrukce je shodná se konstrukcí B (D2–D–1–VI–PIII) řešení v kapitole 7.5.3 této zprávy.

7.8 ZKLIDŇUJÍCÍ PRVKY

7.8.1 Prostorové uspořádání

Zklidňujícím prvkem použitým v návrhu je zvýšená křižovatková plocha v prostoru křižovatky ulic Zborovská x Mývaltova.

Zklidnění je zajištěno rampou na zvýšenou plochu délky 1,70 m s relativním podélným (proti)sklonem 10 % ku podélnému sklonu nivelety.

Prostorové uspořádání je dáno situací.

7.8.2 Technické provedení

Povrch bude ze skladebné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

7.8.3 Konstrukce prvků

Konstrukce je shodná se konstrukcí B (D2–D–1–VI–PIII) řešení v kapitole 7.5.3 této zprávy.

7.9 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

Napojení konstrukcí bude provedeno k říznuté spáře. Odfrézování musí být provedeno v jednotlivých vrstvách v odstupu tak, aby vznikly ložné spáry délky alespoň 0,25, ideálně 0,5 m.

Ložné spáry budou ošetřeny spojovacím postříkem. Po pokládce asfaltové vrstvy dojde k utěsnění styčné spáry asfaltovou zálivkou.

Případně bude postupováno odlišně vhodně s ohledem na aktuální situaci.

7.10 DOPORUČENÉ MATERIÁLY

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. stavebníkem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce, barevné provedení). Nutnou podmínkou je zachování shodných rozměrů a barevných kontrastů a shodné kvality doložené certifikáty. Konkrétní prvky budou specifikovány ve výkazu výměr.

Základní podmínkou je maximální využití stávajících kamenných obrubníků, doplněných o náhradní kusy, případně kusy na míru vyrobené (skosené nájezdové obruby, obloukové kusy, apod.).

7.11 PODMÍNKY PRO UPEVNĚNÍ OBRUB A ULOŽENÍ DLAŽBY

Opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou dle požadavků ČSN 73 6131, tedy do betonové opěrky C16/20 n XF1 (C20/25 n XF3). Styk jednotlivých obrubníků, ale i dlažeb a vodicích proužků se provádí na sraz. V případě potřeby (např. u řezaných obrubníků) bude spára zatažena betonem (C16/20 n XF1).

Z technologického hlediska je nutné dodržet 7 denní lhůtu pro vytvrzení (vyzrání) betonového lože, během které nesmí být obruby ani kostky vystaveny jakémukoliv namáhání, vzniklému průjezdem vozidel. V opačném případě se riskuje brzké porušení tohoto lože a ztráta stability obrubníků.

7.12 VSAKOVACÍ ŽEBRO

V souladu s technickým doporučením geo- a hydrologického posudku bude v trase „jižního“ parkovacího pruhu provedeno podélné vsakovací žebro z drenážního potrubí uloženého v rýze a obsypané vhodným kamenivem obaleným do separační geotextilie.

Z bezpečnostních důvodů bude toto žebro napojeno do prvků kanalizace, resp. jejich přípojek.

Podpovrchový (též i ten povrchový) přepad do kanalizace bude využit pouze v případě náhlých intenzivních, při kterých nebude docházet v plném vsaku, nebo v případě dlouhotrvajících srážek, při kterých dojde k nasycení zemin.

7.13 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Při stavbě bude provedena údržba a prověření technického stavu stávajících lamp veřejného osvětlení.

Světelná výzbroj však již byla změněna na moderní svítidla, zásah do systému veřejného osvětlení se tak neočekává.

8 ODVODNĚNÍ

8.1 ODVODNĚNÍ CHODNÍKU

Odvodnění chodníku bude zajištěno z menší části vsakem spárami dlažby, z větší pak odvodem do vozovky nebo parkovacího pruhu.

8.2 ODVODNĚNÍ PARKOVACÍCH PLOCH

Odvodnění parkovacích ploch bude zajištěno převážně vsakem a to díky použité vsakovací dlažbě. Nevsáknutá voda bude odvedena odvodňovacími prvky do kanalizace.

8.3 ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění komunikace bude zajištěno svedením do parkovacího pruhu, kde vlivem použité vsakovací dlažby dojde ke vsaku vody do podloží. Nevsáknutá srážková voda pak bude odvedena do odvodňovacích prvků a dále do kanalizace. Celkově dojde k ponížení množství odváděné vody.

8.4 ODVODNĚNÍ ZEMNÍ PLÁŇ

Odvodnění zemní pláň bude řešeno vsakem do podloží.

9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V rozsahu a provedení dle přílohy C.4 Situace dopravního značení.

V situaci je vyznačeno veškeré dopravní značení, které bude provedené po dokončení veškerých stavebních záměrů v ulicích Husova, Zahradní, Ježkova, Mývaltova a Zborovská.

Během rekonstrukce ulice Zborovská bude provedeno značení potřebné pouze pro dopravní režim v ulici Zborovská (značení vyznačeno v červených kruzích). Ostatní dopravní značení (modré kruhy) budou instalovány v závislosti na pokračujících etapách (stavebních úprav jednotlivých ulic). Po dohodě s Policií bude stanoven rozsah zamýšlené dopravní zóny s dopravním omezením Zóny 30 (proto ostatní značky IZ8 označeny modře; konkrétní rozsah Zóny bude dle zamýšleného harmonogramu rekonstrukcí jednotlivých ulic).

Pozice jednotlivých značek bude upravována dle možností (vysazená plocha, montáž na lampu VO,...), vždy však v daných prostorech.

Jednotlivá parkovací stání budou vyznačena materiálově – řádkou kostky kontrastní barvy od povrchu stání. Kontrastní barvou dlažby budou provedeny jak jednotlivé dělicí čáry stání, tak i přerušovaná čára vyznačující parkovací pruh/pás.

Dopravní značky budou umístěny dle pravidel TP65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích s ohledem na trasy podzemních inženýrských sítí.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

10.1 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

V rámci projektové přípravy byly posuzovány rozhledové poměry upravovaných míst pro přecházení přes ulici Zborovská a to dle metodiky ČSN 736110/Z1, kapitoly 10.1.4.2.

Podmínky kladené normou na zajištění rozhledů jsou zajištěny.

Ostatní rozhledy jsou zachovány stávající bez ovlivnění navrženými úpravami.

10.2 VÝPOČET PARKOVACÍCH STÁNÍ

Počet parkovacích stání není stanoven výpočtem – nejsou řešena v rámci nové výstavby, ale v rámci rekonstrukce stávajícího stavu. Počty a polohy stání jsou určeny tak, aby žádné parkující vozidlo nebránilo výjezdu ze sousedních pozemků.

11 PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Před započítáním zemních prací je třeba nechat vytýčit všechna podzemní vedení a jejich polohu zřetelně stabilizovat v terénu. V případě jejich kolize se stavbou zajistit ochranu.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Zemní pláň je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN DIN 18920.

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do šterkového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je nutno dodržet příčné sklony a rovinnost vrchní vrstvy, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

12 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

12.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Řešené chodníkové plochy budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 8,3 % (dáno stávajícím výškovým uspořádáním vozovky). Výjimkou jsou rampové úseky u snížených obrub, které budou do 12% podélného sklonu. Úvodní úsek ulice Zborovská od ulice Husova v délce cca. 35 m je ve stávajícím stavu s podélným sklonem větším jak 8,33 % (až 10 %). Podélný sklon však ve stávající zástavbě nelze jinak upravit a je tak nutné provést rekonstrukci (pro chodník vhodněji řečeno údržbu povrchu) ve stávajících územně-technických podmínkách

Ve vhodných místech jsou navrženy úseky se sníženou podsádkou obruby (do +2 cm), která umožní bezbariérový nášlap na chodníky.

V případě územních vhodných podmínek jsou sjezdy na soukromé pozemky řešeny nesníženým chodníkovým přejezdem využívající obrubník s šikmou nájezdovou hranou (ve sklonu větším jak 1:3) nebo s řešenou výškovou změnou v pruhu pro parkování.

Základní šířka chodníku je 1,5 m.

Pozn.: Chodník je navržen v jedné výškové úrovni – některé chodníkové přejezdy budou vybaveny obrubou se zkosenou hranou s podsádkou +9 cm, případně bude výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem vyrovnán v prodlouženém parkovacím pásu.

12.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Podél snížených obrub budou umístěny varovné pásy šířky 0,40 m a to podél těchto obrub s podsádkou menší jak 8 cm.

Místa pro přecházení a vstupy do vozovky budou bez signálních pásů (ČSN 736110/Z1, čl. 10.1.3.1.14).

Vodící linie budou zajištěny a to formou zvýšených hran obrubníků nebo kolem budov (plotových podezdívek), případně pak umělou vodící linií tvořenou speciální dlažbou s drážkami šířky 0,40 m.

Veškeré prvky pro nevidomé budou lemovány hladkou deskou bez fazety v šířce min. 25 cm.

12.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Není předmětem.

12.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

Není předmětem.

12.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS.

Varovné pásy budou zhotoveny z reliéfní dlažby pro nevidomé v kontrastní barvě oproti barvě okolních ploch.

12.6 OPATŘENÍ V PRŮBĚHU STAVBY

Staveniště bude řádně ohraničeno a zabezpečeno pro vstupu neoprávněných osob. Po dobu oprav bude zabezpečen přístup osob do přilehlých nemovitostí. Chodci budou značkami a příslušným i cedulemi upozorněny na stavby a příslušnými cedulemi budou vyzváni k použití alternativní trasy.

Výkopy budou zajištěny proti pádu. Případné lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pochozí rošt musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm. Zábradlí či jiné označení výkopu musí mít pevnou ochranu ve výši 1100 mm.

13 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

Vzhledem k charakteru stavby jako dopravní stavby nevzniká během výstavby požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany během výstavby.

Výška průjezdu na stávajících komunikacích není v žádném místě komunikace omezena a je minimálně 4,1 m. Šířka zpevněné pojezdné části vozovky je v každém místě min. 3,0 m. Únosnost vozovky je navržena na pojezd min. 15 těžkých nákladních vozidel za den (minimální únosnost vozovky 80 kN/nápravu je tak zajištěna).

Rastr komunikací zůstává zachován stávající.

Nástupní plochy pro požární techniku nejsou dotčeny. Stavbou nejsou dotčeny zdroje požární vody.

Podmínkou pro provádění stavby je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost průjezdu vozidel při požárním zásahu a vozidel zdravotní služby.

Z hlediska zákona č. 415/2021 Sb., který mění zákon 133/1985 Sb., o požární ochraně a vyhlášky č. 460/2021 Sb. o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva, kterými se mění postupy ve věci požární ochrany staveb, se předmětná stavba kategorizuje takto:

Místní komunikace je stavbou pozemní komunikace [kategorie 0, bod (1), písmeno e)], která však může plnit funkci přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku. Jedná se však o stavbu, která není budovou a je do výšky 9 m [kategorie I [bod (2), písmeno a)]. Z daných důvodů je tak daná stavba zatříděna na stranu bezpečnosti do kategorie I [bod (2), písmeno a)].

Pro kategorii I se dle výše uvedeného zákona státní požární dozor nevykonává.

14 ZÁVĚR

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru na telefonních číslech uvedených v zápatí.

Autor projektu si vyhrazuje právo kontroly skutečného stavu na stavbě. O nejasnostech v projektové dokumentaci, či nesouladu PD se skutečným stavem bude projektant bezprostředně informován.

Praha 18. února 2025

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář