

**DOPAS s.r.o.**

Mahenova 494/3  
150 00 Praha 5 - Košíře  
tel. : +420 737 649 724  
e-mail : info@dopas.net  
http: www.dopas.net

# **„MĚSTO DOBŘÍŠ - STAVEBNÍ ÚPRAVY KOMUNIKACE A CHODNÍKŮ V UL. PRAŽSKÁ (III/11628)“**

## **SO 102 – Chodníky a zpevněné plochy**

### **Technická zpráva**

**Dokumentace pro provádění stavby (DPS)**

Praha, 01/2023

Zpracoval : Ing. V. Černý  
Kontroloval : Ing. V. Juppá

<b>A.</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU: .....</b>	<b>3</b>
<b>B.</b>	<b>STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ: .....</b>	<b>3</b>
<b>C.</b>	<b>VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, ATD.: .....</b>	<b>3</b>
<b>D.</b>	<b>VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....</b>	<b>4</b>
<b>E.</b>	<b>NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ: .....</b>	<b>4</b>
<b>F.</b>	<b>REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE: .....</b>	<b>8</b>
<b>G.</b>	<b>NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU: .....</b>	<b>9</b>
<b>H.</b>	<b>ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU: .....</b>	<b>9</b>
<b>I.</b>	<b>VAZBA NA PŘÍPADNÁ TECHNOLOGICKÁ VYBAVENÍ: .....</b>	<b>13</b>
<b>J.</b>	<b>PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ: .....</b>	<b>13</b>
<b>K.</b>	<b>ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE: 14</b>	
	<b>Příloha č.1 .....</b>	<b>16</b>
	<b>Příloha č.2 .....</b>	<b>17</b>

## **A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU:**

Název objektu: SO 101 – *Chodníky a zpevněné plochy*

Stupeň projektové dokumentace:

Dokumentace pro provádění stavby (DPS)

Místo stavby: Město Dobříš [540111], ul. Pražská a Březová v k.ú. 627968

Investor:

Město Dobříš  
Mírové náměstí 119, 263 01 Dobříš  
a  
Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje p.o.  
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Zpracovatel:

DOPAS s.r.o., Mahenova 494/3, 150 00 Praha 5  
Ing. Vladimír Černý, tel.: 732 237 868  
Ing. Václav Juppa, tel.: 737 649 724, ČKAIT 0007755

## **B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:**

Tento stavební objekt přímo navazuje na SO 101 - Komunikace ul. Pražská III/11628 a dochází zde k rekonstrukci stávajících chodníků a vjezdu k jednotlivým objektům a k úpravám napojení vedlejších komunikací. V rámci rekonstrukce bude provedeno nové šířkové uspořádání komunikace, kde stávající šířka je cca 9,0 m. Stávající chodníkové plochy jsou ve špatném stavu a za těmito chodníkovými plochami jsou velké spády stávající zeleně. Z tohoto důvodu dochází k úpravě šířky komunikace na 8,0 m (2x jízdní pruhy o šířce 4,0 m) tak, aby bylo možné realizovat oboustranné chodníky o základní šířce 2,0 m s výjimkou pravostranného chodníku od křižovatky s ul. Nad Prachandou, který má základní šířku 1,5 m a bylo zároveň možné vybudovat za těmito chodníky lavičku zeleně bez nutnosti vytvářet výškové vyrovnávací prvky.

Chodníkové plochy navazují na stávající chodníky u železničního přejezdu a u křižovatky Na Prachandě a vytváří tak ucelené spojení oblasti Na Prachandě, a severní části území města, kde se nachází průmyslová zóna a také propojení s novým chodníkem, který je v současné době realizovaný v ul. Březová.

Jelikož vlevo ve směru staničení se v ul. Pražská nachází průmyslové areály, jsou jednotlivé vjezdy uzpůsobeny provozu nákladních vozidel.

## **C. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, ATD.:**

V rámci této akce byl proveden diagnostický průzkum vozovky v ul. Pražská a v rámci jiné investiční akce „MĚSTO DOBŘÍŠ - STAVEBNÍ ÚPRAVY KOMUNIKACE V ULICI BŘEZOVÁ“, která přímo na řešené území navazuje, byl proveden podrobný IGP (inženýrskogeologický průzkum) a hydrogeologický průzkum podmínek vsakování srážkových vod. Diagnostický průzkum vozovky byl předán objednateli a jeho závěry se promítají do návrhu řešeného území.

Bylo zpracováno zaměření stávajícího stavu včetně stanovení vlastnických hranic, společností Petr Veidenthaler-geodet v 10/2020.

Pro zpracování projektové dokumentace byla provedena i koordinace s navazující jinou investiční akcí „MĚSTO DOBŘÍŠ - STAVEBNÍ ÚPRAVY KOMUNIKACE V ULICI BŘEZOVÁ“.

## **D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Úpravy prováděné v tomto stavebním objektu přímo navazují na úpravy řešené v SO 101 – Komunikace ul. Pražská III/11628, SO 103 - Komunikace a ostatní plochy v ul. Březová a SO 401 – Veřejné osvětlení. Pro zpracování projektové dokumentace byla provedena i koordinace s navazující jinou investiční akcí „MĚSTO DOBŘÍŠ - STAVEBNÍ ÚPRAVY KOMUNIKACE V ULICI BŘEZOVÁ“.

Nepředpokládá se přeložení stávajících inženýrských sítí.

Zohledněny byly i připomínky a požadavky objednatelů a také vlastníků přilehlých objektů a to hlavně požadavky společnosti YORK na velikost vjezdů do jejího areálu z důvodu průjezdu nákladní dopravy. Tento požadavek byl objednatelem akceptován.

## **E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:**

Zásady technického řešení jsou dány dodržováním příslušných státních technických norem, technických podmínek a také požadavky objednatele. Dispoziční řešení je dáno stávajícím stavem a snahou funkčního přerozdělení využívání zpevněných ploch i snahou vytvořit tak ucelený úsek bezpečný pro všechny účastníky provozu. Z pohledu stavebního stavu je řešení výstavby omezeno stávající konfigurací terénu, přilehlými objekty a napojeními na ně.

Jedná se o rekonstrukci stávajících chodníkových ploch, vjezdů, ale i doplnění chodníkových ploch, které v některých částech řešeného území chybí. Jedná se o úpravy v délce cca 350 m. V rámci rekonstrukce bude provedeno nové šířkové uspořádání komunikace, kde stávající šířka je cca 9,0 m. Stávající chodníkové plochy jsou ve špatném stavu a za těmito chodníkovými plochami jsou velké spády stávající zeleně. Z tohoto důvodu dochází k úpravě šířky komunikace na šířku 8,0 m (2x jízdní pruhy o šířce 4,0 m) tak, aby bylo možné realizovat oboustranné chodníky o základní šířce 2,0 m s výjimkou pravostranného chodníku od křižovatky s ul. Nad Prachandou, který má základní šířku 1,5 m a bylo zároveň možné vybudovat za těmito chodníky lavičku zeleně bez nutnosti vytvářet výškové vyrovnávací prvky.

Součástí objektu jsou silniční betonové obruby mezi komunikací a chodníkem, ale podchodníkové uliční vpusti jsou součástí SO 101. Na začátku řešeného území vpravo ve směru staničení dochází k navázání na stávající chodník od křižovatky Na Prachandě. Šířka tohoto chodníku navazuje na stávající stav tedy cca 2,5 m. Následně navazuje vjezd do areálu, kde se nachází ČSPH, a proto je vjezd upraven dle stávajících parametrů tak, aby byl umožněn průjezd nákladních vozidel. Dané místo i s ohledem na provoz nákladních vozidel je řešeno jako místo pro přecházení. Za tímto místem pro přecházení pak dochází k úpravě šířky chodníku na 2,0 m.

Cca ve staničení km 0.0195 00 se nachází stávající komunikace v bezejmenné ulici, která umožňuje příjezd k jednotlivým objektům. Dané místo bude opět řešeno jako místo pro přecházení. Stejným způsobem bude řešena křižovatka s ul. Nad Prachandou. Do této ulice

dochází k zajištění nákladních souprav pro zásobování stavebnin. Z tohoto důvodu jsou jednotlivá nároží uzpůsobena pro průjezd nákladních souprav. Za touto křižovatkou je nově doplněn chodník, který zde ve stávajícím stavu chybí a má základní šířku 1,5m. Tento chodník je ukončen v ul. Javorová.

Jelikož vlevo ve směru staničení se v ul. Pražská nachází průmyslové areály, jsou jednotlivé vjezdy uzpůsobeny provozu nákladních vozidel. Na začátku řešeného území se vlevo ve směru staničení se nachází rozlehlá plocha, která slouží jako manipulační plocha pro dřevařský průmysl a také jako vjezd pro zásobování betonárky. Z tohoto důvodu je daná plocha zachována pro stávající využití a chodníkové plochy jsou řešeny až za touto plochou.

Ve staničení cca km 0.115 00 se nachází stávající komunikace v bezejmenné ulici. Daná křižovatka bude řešena jako místo pro přecházení. Za touto křižovatkou pak navazují 3 vjezdy, které jsou řešeny cca ve stávajícím šířkovém uspořádání, jelikož jsou to vjezdy do průmyslových a výrobních areálů a je zde provoz nákladních vozidel. Tyto vjezdy budou řešeny se zesílenou konstrukcí oproti klasickým vjezdům do objektů. Pro zajištění bezbariérového provozu jsou v těchto vjezdech doplněny kromě standardních prvků pro slabozraké a nevidomé – varovné pásy i umělé vodící linie.

V severní části řešeného území se nachází ČSPH – MOL, kde výjezd je situován do ul. Pražská. Tento výjezd byl upraven tak, aby byl zajištěn průjezd nákladních souprav směrem na Prahu. V místech, kde není stavebně a technicky dodržet max. možnou délku pro přecházení, jsou v místech pro přecházení doplněny pásy přechodu.

Levostranný chodník je ukončen u přechodu pro chodce přes ul. Březová. V úseku mezi ul. Březová a Pražská je chodník řešen v šířkovém uspořádání 1,5 m a to s ohledem na vzrostlou zeleň.

Přes ul. Pražská u ČSPH MOL je navržen přechod pro chodce se středním dělicím ostrůvkem viz. SO 101.

Ve většině případu jsou chodníkové plochy zakončeny parkovou betonovou obrubou s výškou nášlapu +6 cm, která slouží jako přirozená vodící linie. Za touto obrubou pak dochází k úpravě zeleně.

Situačně jsou jednotlivé prvky zřejmé z přiložených výkresů, např. č. 2 – situace.

### Výškové řešení

Výškové řešení je dáno stávajícím podélným spádem komunikace, napojením na sousední komunikace, dále pak okolními budovami a jejich napojením a napojením na stávající terén. Příčné i podélné sklony jsou navrženy tak, aby nevznikala neodvodnitelná místa. Zároveň jsou respektovány a navrženy úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Základní výška nášlapu na záhonové obrubě je +6 cm (slouží jako vodící linie). Základní výška nášlapu na silniční obrubě je +15 cm. V místech vjezdů je potom výška nášlapu navržena na +3-5 cm a v místech umožňující přecházení na + 2 cm.

### Příčné uspořádání a sklonové poměry

Jednotlivé spády jsou navrženy tak, aby bylo vytvořeno plynulé napojení na ostatní komunikace i objekty, dále, aby bylo zajištěno odvedení srážkových vod a v neposlední řadě, aby nevznikala neodvodnitelná místa.

Sklonové poměry jsou odvislé od stávající konfigurace terénu a stávající komunikace a od napojení na okolní nemovitosti. Podélné sklony se pohybují do 5,5% a v místě chodníkových ramp do 12,5%. Příčné sklony na chodníku jsou odvislé od stávající konfigurace terénu a nivelety komunikace. Příčné sklony na chodníkových plochách se pohybují od 0% do 2,0%.

Šířkové parametry jsou popsány výše.

#### Konstrukce zpevněných ploch

**Konstrukce vozovky komunikace** má asfaltobetonový kryt. Jedná se o vozovku navrženou dle katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 – D0-N-3-II-PIII, mírně upravenou se stmelovou podkladní vrstvou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 1 – plná konstrukce (napojení či doplnění konstrukce)**

Posyp předobaleným kamenivem	HDK 2/4 1,5 kg/m <sup>2</sup>		ČSN EN 13242+A1, 736129
Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, 736121
Spojovací postřík kation. asf. emulzí	PS-C50 BP 5	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808; 736129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+ 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1, 736121
Spojovací postřík kation. asf. emulzí	PS-C50 BP 5	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808; 736129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S 50/70	70 mm	ČSN EN 13108-1, 736121
Posyp drceným kamenivem	HDK 2/4	3,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13242+A1; 736129
Infiltrační postřík asf. emulzí	PI-C	0,6-0,7 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808; 736129
Kamenivo zpevněné cementem (Směs stmelená cementem)	SC 0-32 C <sub>8/10</sub>	170 mm	ČSN 73 61 24*
Štěrkodrt'	ŠDA0-63(0-45)	min.250 mm	ČSN EN 13285
(Geotextilie)			

**Celkem** min.590 mm

\* ČSN 736124 je nahrazena ČSN 73 6124-1 (736124), ČSN 73 6124-2 (736124), ČSN EN 14227-1 (736156), ČSN EN 14227-10 (736156), ČSN EN 14227-11 (736156), ČSN EN 14227-12 (736156), ČSN EN 14227-13 (736156), ČSN EN 14227-14 (736156), ČSN EN 14227-2 (736156), ČSN EN 14227-3 (736156), ČSN EN 14227-4 (736156), ČSN EN 14227-5 (736156).

V úsecích, kde dochází k úpravám obrusné a ložné vrstvy, dojde k úpravě stávající asfaltové komunikace. Vozovka bude v místě řešení odfrézovaná a následně doplněná o kryt. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností. Konstrukce má v těchto místech tuto skladbu: **SKLADBA 1 – oprava obrusné a ložné vrstvy (fréza).**

Posyp předobaleným kamenivem	HDK 2/4 1,5 kg/m <sup>2</sup>		ČSN EN 13242+A1, 736129
Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, 736121
Spojovací postřík kation. asf. emulzí	PS-C50 BP 5	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808; 736129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+ 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1, 736121
Spojovací postřík kation. asf. emulzí	PS-C50 BP 5	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808; 736129
<b>Celkem</b>		<b>100 mm</b>	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii např. gramáž 400 g/m<sup>2</sup> či geomříž, jejich specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby. V místech průběhů inženýrských sítí bude v případě potřeby provedeno vyztužení pomocí geomříže a výztužné mřížoviny. Vrstva ŠD může být nahrazena jinou frakcí, avšak je nutné to projednat na KD.

Napojení nové asfaltové plochy na stávající asfaltové plochy bude provedeno přes přiznanou spáru s pružnou zálivkou a přes odskoky spodních vrstev. Napojení na jednotlivé prvky např. odvodnění, obruby, apod. bude provedeno rovněž přes upravené říznutí a pružnou zálivku. Napojení na stávající plochy bude provedeno plynule v posledním 0,5 – 1,0 m širokém pásu upravované komunikace. Obrusná vrstva ACO je přetažena ještě min. 0,2 m do stávající komunikace. Hrana stávající obrusné vrstvy se nařízne a zalije asfaltovou modifikovanou zálivkou za tepla.

Před pokládkou živičných vrstev se provede nalití hrany obrubníků včetně jejich obetonované části asfaltovou zálivkou za tepla na tloušťku pokládaných asfaltových vrstev. Napojení na jednotlivé prvky např. odvodnění, obruby apod. bude provedeno rovněž přes upravené říznutí a pružnou zálivku.

**Konstrukce vjezdů** má dlážděný kryt. Jedná se o vozovku navrženou dle katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 – D1-D-1-VI-PIII, mírně upravenou, se stmelanou podkladní vrstvou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 2**

Dlažba betonová	DL	80 mm	ČSN 73 61 31
Štěrkodrt' ložná	ŠD	40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
Kamenivo zpevněné cementem (Směs stmelaná cementem)	SC 0-32 C <sub>8/10</sub>	120 mm	ČSN 73 61 24*
Štěrkodrt' (Geotextilie)	ŠDA0-45	min.150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
<b>Celkem</b>		<b>min.390 mm</b>	

\* ČSN 736124 je nahrazena ČSN 73 6124-1 (736124), ČSN 73 6124-2 (736124), ČSN EN 14227-1 (736156), ČSN EN 14227-10 (736156), ČSN EN 14227-11 (736156), ČSN EN 14227-12 (736156), ČSN EN 14227-13 (736156), ČSN EN 14227-14 (736156), ČSN EN 14227-2 (736156), ČSN EN 14227-3 (736156), ČSN EN 14227-4 (736156), ČSN EN 14227-5 (736156).

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m<sup>2</sup> či geomříž. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

**Konstrukce vjezdů do průmyslových a výrobních areálů** má dlážděný kryt. Jedná se o vozovku navrženou dle katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 – D1-D-2-V-PIII, mírně upravenou, se stmelanou podkladní vrstvou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 2A**

Dlažba betonová	DL	100 mm	ČSN 73 61 31
Cementový beton C 25/30 XF2	CB +	100 mm	ČSN EN 206-1
KARI síť Ø8 mm, 100 x 100 mm			
Kamenivo zpevněné cementem (Směs stmelaná cementem)	SC 0-32 C <sub>8/10</sub>	150 mm	ČSN 73 61 24*
Štěrkodrt' (Geotextilie)	ŠDA0-45	min.160 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
<b>Celkem</b>		<b>min.510 mm</b>	

\* ČSN 736124 je nahrazena ČSN 73 6124-1 (736124), ČSN 73 6124-2 (736124), ČSN EN 14227-1 (736156), ČSN EN 14227-10 (736156), ČSN EN 14227-11 (736156), ČSN EN 14227-12 (736156), ČSN EN 14227-13 (736156), ČSN EN 14227-14 (736156), ČSN EN 14227-2 (736156), ČSN EN 14227-3 (736156), ČSN EN 14227-4 (736156), ČSN EN 14227-5 (736156).

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m<sup>2</sup> či geomříž. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

**Spáry dlažby budou zality polymercementovou maltou.**

**Konstrukce chodníku** má dlážděný kryt. Jedná se o vozovku navrženou dle katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 – D2-D-1-CH-PIII, mírně upravenou, s nestmelanou podkladní vrstvou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 3**

Dlažba betonová	DL	60 mm	ČSN 73 61 31
Štěrkodrt' ložná	ŠD	30 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
Štěrkodrt' (Geotextilie)	ŠDA0-45	min.150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
<b>Celkem</b>		<b>min.240 mm</b>	

*Pokud bude použita dlažba se zaoblenými hranami, bude nutno vložit mezi běžnou dlažbu a hmatnou dlažbu, hladkou přídlažbu.*

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m<sup>2</sup> či geomříž. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

**Konstrukce chodníku v místě úpravy pro slabozraké u křižovatky s ul. Březvá** je navržena pro vyloučenou automobilovou dopravu a stupeň porušení D2. Jedná se o modifikovaný typ konstrukce navrženou dle TP 170 navrhování vozovek pozemních komunikací D2-N-3-CH-PIII. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností. Předpokládá se, že stávající vrstva ze ŠD je vyhovující.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 2**

Posyp drobným kamenivem	HDK 2/4	2,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13242+A1; 73 6129
Litý asfalt	MA	30 mm	ČSN EN 13108-6 73 61 40
Separční vrstva	NAIP		
Kamenivo zpevněné cementem	SC 0-32 C <sub>8/10</sub>	100 mm	ČSN 73 61 24'
Celkem		250 mm	-

\* ČSN 736124 je nahrazena ČSN 73 6124-1 (736124), ČSN 73 6124-2 (736124), ČSN EN 14227-1 (736156), ČSN EN 14227-10 (736156), ČSN EN 14227-11 (736156), ČSN EN 14227-12 (736156), ČSN EN 14227-13 (736156), ČSN EN 14227-14 (736156), ČSN EN 14227-2 (736156), ČSN EN 14227-3 (736156), ČSN EN 14227-4 (736156), ČSN EN 14227-5 (736156).

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby. Mezi vrstvu MA a podkladový beton bude vložena separční vrstva, např. lepenkový pás.

V rámci plochy u výjezdu z ČSPH bude i vysypán kačírek z kameniva těženého fr.16-32 v tl 100 mm. Tento bude případně nahrazen zeminou a osázen. Řešeno bude v rámci RDS.

Komunikace je zakončena silničními betonovými obrubami tl. 150 mm. Rozhraní chodníků a kačírku je pak řešeno parkovým betonovým obrubníkem tl. 50 mm. V místě vjezdů a je pak navržen parkový betonový obrubník tl. 80 mm nebo 100 mm. Kromě řešeného středního dělicího ostrůvku jsou obruby součástí SO 102.

Všechny typy obrub budou uloženy do betonového lože s opěrou (-ami) ČSN 73 61 31 - „Dlažby a dílce“ třídy betonu C25/30-XF2.

**Obruby v obloucích nebudou provedeny z přímých kusů, ale z obloukových, aby byl zajištěn plynulý přechod. Napojení obrubníků v kolmých rozích bude provedeno rovněž přes tvarovky.** U typů, které nejsou k dispozici, se provede napojení s proběhnutím zadní strany. Obruby budou osazovány na sraz bez výplní mezer. Šíře mezer se předpokládá max. 3 mm. Rovněž v místech výškových změn budou použity tvarovky (přechodové obruby).

**Před vlastním zabudováním do díla budou veškeré materiály v dostatečném předstihu, min. však 3 týdny předem, předloženy k odsouhlasení objednateli a projektantovi. Jedná se zejména o prvky a materiály, které budou viditelné, jako jsou dlažby, obruby, záchytné prvky atd. Prostorové prvky jako dlažby budou za účelem vzorkování vyskládány v ploše cca. 1x2 m nebo bude proveden jeden ucelený úsek – nikoliv pouze jeden prvek.**

## F. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE:

Povrchová voda ze zpevněných ploch je odvedena pomocí příčných a podélných spádů k obrubám a přeroum do zeleně či do vpustí nebo liniových odvodňovacích prvků - žlabů. Uliční vpusti jsou součástí SO 101. Před vjezdem na p. č.1433/8 byl dle požadavku investora doplněn nový šterbinový žlab, který bude napojen na rekonstruovanou kanalizaci.



Voda z plání všech zpevněných ploch bude odvedena pomocí podélných drenáží DN 150 umístěných pod jednotlivými úžlabími o profilu rýhy 40/40 cm a více, drenáž bude napojena do uličních vpustí. Řešeno v SO 101.

## **G. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU:**

Dopravní značení je součástí SO 101 a 103.

Dopravní značení je navrženo podle platné legislativy, zejména pak se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů i vyhlášky č. 30/2001 Sb. v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích.

V případě, že bude nutné dojde k obnovení vodorovného dopravního značení u stávajícího přechodu pro chodce v ul. Březová – (V7a – přechod pro chodce). Nutnost obnovení VDZ bude řešeno na stavbě za účasti AD, TDI a stavby.

Nové svislé dopravní značky budou provedeny podle ČSN EN 12 899-1; velikost základní typ „pozink“ s dvojitým ohybem (rámečkem) a s retroreflexní folií třídy 2.

Před osazením dopravních značek bude provedena prohlídka stavby za účasti DI PČR, projektanta, objednatele a zástupce úřadu, jenž bude vydávat stanovení dopravního značení. Na této schůzce bude specifikováno přesné dopravní značení, zejména jeho poloha.

V době stavby bude dotčené území i jeho přilehlé okolí opatřeno dočasnými dopravními značkami, které budou součástí samostatného projektu. Ten bude zhotovitelem zpracován v dalším stupni PD, anebo jako samostatný projekt a bude předložen ke schválení min. 1 měsíc před započatím stavby.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zněním:

- Vyhláška MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 - Svislé dopravní značky část 6.2 – Vodorovné dopravní značky
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.

## **H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU:**

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat současný stav.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenu vrstvu položit co nejdříve.

#### Zemní práce

Zemní práce spočívají v odstranění konstrukcí veškerých zpevněných či nezpevněných ploch, kterých se stavba dotýká.

Veškeré odstraňované materiály budou tříděny, pokud je to možné. V případě možnosti dalšího použití budou uschovány, např. kamenné obrubníky, či kamenná dlažba, panely, v opačném případě budou odvezeny na skládku.

Pod komunikacemi a zpevněnými plochami bude v rámci HTÚ v případě nevyhovujícího podloží provedena výměna podloží na předpokládanou hloubku 0,5 m. Skutečně potřebnou hloubku určí na stavbě geotechnik zhotovitele. Nově dovezený materiál musí splňovat kritéria pro materiál do aktivní zóny, zejména nenamrzavost.

U všech zpevněných zatížených ploch (vozovka) se předpokládá únosnost na pláni min.  $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$ , resp.  $45 \text{ MPa}$  ( $45 \text{ MPa}$  – na vjezdech), u méně zatížených ploch - nepojížděných chodníků  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

Plán komunikací musí být v aktivní zóně dostatečně zhuťněna a upravena. Proces a zejména kvalita prací musí být průběžně kontrolovány akreditovanou laboratoří. Tyto vzorky se musí operativně posuzovat, zda splnily požadovaná kritéria. Materiál (výkopek) pro zpětné použití je nutno skladovat tak, aby nedošlo k jeho znehodnocení.

Při provádění je nutno přihlídnout ke skutečnému stavu zeminy dalšími odběry a zkouškami a upřesnit parametry jejího zhuťnění i úprav tak, aby nejmenší hodnota koeficientu zhuťnění  $D$  činila 102 % a požadovaný koeficient zhuťňovacího stroje  $C$  činil rovněž 100 %.

Postupy provádění a zhuťnění jsou předepsány zejména v TKP 4 - Zemní práce MD ČR, v ČSN 73 61 33 - „Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“ a v ČSN 72 10 06 - „Kontrola zhuťnění zemin“.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenu vrstvu položit co nejdříve.

Plochy budoucí zeleně budou ohumusovány. Na těchto plochách budou provedeny sadové úpravy spočívající v založení trávníku. Případné osázení stromy a keři bude součástí samostatného projektu.

Před vlastním započítáním prací na konstrukčních vrstvách je nutno změřit a vyhodnotit všechny důležité veličiny, např. únosnost. Pokud budou vyhovovat, pak se může pokračovat v dalších pracích, jinak je nutno provést příslušná opatření, např. dodatečné dohuťnění, zlepšení aktivní zóny (mechanicky, či chemicky) apod. Přesný postup bude definován na základě skutečnosti a výsledků provedených zkoušek během realizace.

Tyto postupy jsou platné pouze v případě, že příslušný orgán státní správy nerozhodne jinak, ovšem za předpokladu dodržení veškerých příslušných předpisů a norem.

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

#### Inženýrské sítě a jejich ochrana

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné mimo jiné respektovat ustanovení Zákona o elektronických komunikacích č. 127/2005 Sb., zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Správci inženýrských sítí musí být vyrozuměni nejméně 15 dní před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení, o jaké kabely se jedná.

Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovek a ploch musí být položeny veškeré chráničky a provedeny pokládky a úpravy inženýrských sítí, což musí být příslušnými správci zkontrolováno.

#### Dopravně inženýrská opatření během stavby

Dopravně inženýrská opatření (DIO) během stavby si vyžádají jistá omezení automobilového i pěšího provozu a zábory komunikačních ploch.

Vozidla vyjíždějící ze stavby budou řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy je třeba chránit zábradlím a v noci označit výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat příslušná ustanovení zákona o pozemních komunikacích.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zákonem č. 30/2001 Sb., práce prováděné na vozovkách budou řádně označeny přechodným dopravním značením, instalovaným podle TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Pokud výjimečně z prostorových důvodů není možné dodržet minimální odstupové vzdálenosti svislých značek, je třeba toto vyznačit v dokladovaných situacích. V těchto případech bude potřeba dbát zvýšené pozornosti při jejich osazování, aby nedocházelo k jejich vzájemnému zakrytí.

#### Bezpečnost práce a ochrana zdraví při práci

Upozorňujeme, že při případném překládání řadů, přípojek a vedení je třeba dodržet ČSN 73 60 05 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Při pracích je nutno dodržovat platné předpisy o bezpečnosti práce a všechny předpisy s tím související, zejména zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Pracovníci na stavbě budou poučeni o BOZP, zahraniční pracovníci budou mít platné pracovní povolení.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být předem vytýčena jejich správci a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele předem prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce nad 3,0 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musejí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím. Dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné písemné dohody o bezpečnosti práce na pracovišti.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy je nutné chránit zábradlím a v noci označit výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat zákon č. 361/2000 Sb.

Kvalifikované práce budou provádět pracovníci s patřičnou atestací nebo proškolením. Na stavbě budou dodržovány všechny NV, vyhlášky, zákony a platné ČSN. Na stavbě mohou pracovat jen pracovníci vyučení nebo alespoň částečně zaučení v daném oboru. Všichni pracovníci na stavbě musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce. Vybavení ochrannými prostředky a pomůckami pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé (Vybavovat dle NV č.495/2001 Sb.). V případě pracovního úrazu je třeba postupovat dle „Plánu péče o zraněné“. Během výstavby je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí. Po dobu prováděných prací se ve vymezeném prostoru smí zdržovat pouze pracovníci firmy provádějící stavební práce a další proškolení pracovníci, např. TDI, apod. Hranice staveniště budou označeny tabulkami vymezujícími prostor staveniště.

### Požární ochrana

Vzhledem k charakteru objektu nevzniká požární riziko a není třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany.

Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nutné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde k zasypaní ani poškození stávajících požárních hydrantů,
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel,
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušné hasičské záchranné stanici.

### Vliv stavby na životní prostředí

Při provádění bude mít stavba částečně nepříznivý vliv na okolí - zvýšení prachových emisí, určité nevýznamné znečištění ovzduší při zemních pracích, při dopravě materiálu a provozu stavebních strojů. Zvýšená bude rovněž hluchost, při realizaci stavby je nutno dodržet, aby hladina hluku ze stavební činnosti byla v souladu s § 10 a 11 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Stavební práce budou respektovat pracovní dobu schválenou příslušnými orgány (7.00 – 18.00 hodin). Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, byl na provoz blízkých objektů co nejmenší.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hluchost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 315/2012 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejných komunikací, zejména zeminou, betonovou směsí apod. Případné znečištění veřejných komunikací musí být pravidelně odstraňováno. Vozidla dopravující sypké materiály musí používat k zakrytí hmot plachty.

Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod.

### Některé základní legislativní předpisy:

Směrnice Rady Evropy č. 92/57/EHS ze dne 24. června 1992 o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo mobilních staveništích (osmá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst. 1 směrnice č. 89/391/EHS)

Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce – účinnost od 1. 1. 2007.

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 592/2006 Sb. – o podmínkách akreditace a provádění zkoušek odborné způsobilosti – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. – o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky – ze dne 15. 8. 2005.

Projektant upozorňuje na nezbytnost dodržení veškerých platných předpisů a norem při provádění stavby.

Zvláště je třeba dodržovat předpisy BOZ ve stavebnictví, nařízení vlády č. 591/2006 Sb., zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, zákon č. 30/2006 Sb.

## I. VAZBA NA PŘÍPADNÁ TECHNOLOGICKÁ VYBAVENÍ:

Objekt nevyžaduje žádná technologická vybavení.

### Inženýrské sítě

Průběh inženýrských sítí byl poskytnut objednatelem jakou součást technické mapy. Jednotlivá vyjádření o existenci inženýrských sítí jsou uložena v dokladové části. Stávající zařízení správců inženýrských sítí, která budou zachována, musejí být během provádění stavební činnosti chráněna před poškozením. V případě poškození stavbou musejí být za účasti správce opravena.

V projektu se neuvažuje s přeložkami ani ochráněním inženýrských sítí. Pouze v případě, kdy v rámci úpravy konstrukčních vrstev či sanace aktivní zóny dojde ke styku s inženýrskou sítí, pak bude tato ochráněna případně přeložena. V rámci stavby bude doplněná nová kanalizace pro odvodnění území a bude provedeno nové veřejné osvětlení.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací, v souladu s platnou legislativou, bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci (se zakreslením do PD), popř. aby byl předán písemný doklad o neexistenci vedení. Je třeba o tom učinit zápis do stavebního deníku.

Vytyčení inženýrských sítí nesmí být během stavby porušeno. Pracovníci dodavatele musejí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanismy. Správci inženýrských sítí musí být vyrozuměni o zahájení stavby nejméně 15 dnů před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení, o jaké kabely se jedná. Veškeré zaměřené a známé inženýrské sítě, které byly projektantovi předány, jsou uvedeny v celkové (koordinační) situaci. Celková (koordinační) situace je přiložena v projektu.

Předpokládá se na pláni zpevněných ploch shodná  $E_{\text{def},2} = 60$  (45) MPa, a to jak v místech výkopů inženýrských sítí, tak i v ostatních místech. Zásypy budou prováděny po vrstvách 20 - 30 cm mocných a hutněny deskou.

## J. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ:

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávající komunikace a doplnění chodníkové plochy a navrženy standardní a již použité prvky i materiály, nebyly výpočty provedeny.

### Specifika rizik a možných příčin pro navýšení nákladů stavby

Po odtěžení materiálů (odstranění zpevněných ploch a ploch zeleně) mohou vzniknout požadavky na další práce:

- 1) Na sanační práce (jedná se zejména o případné zásypy starých sklepů, studní, vymleté podzemí, či výkopy od stavby apod. Postupy sanací budou určeny přímo na stavbě za účasti TDI, geologa (geotechnika) stavby a projektanta objektu.
- 2) Případné přeložky či ochrana inženýrských sítí. V rámci podkladů byly od správců doloženy průběhy sítí a nebyly předány originální podklady od správců v souřadnicích, tudíž jejich zakreslení do podkladů nemusí přesně odpovídat skutečnosti. Z tohoto důvodu může vzniknout požadavek na nutnost ochrany či přeložení inženýrské sítě.
- 3) Jelikož od ukončení projektové dokumentace do zahájení stavby může dojít ke změnám, je nutné zkontrolovat, zda navržený výkaz a postupy provádění jsou v souladu se skutečností.

### Požadavky na provádění stavby:

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

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné mimo jiné respektovat ustanovení Zákona o elektronických komunikacích č. 252/2017 Sb, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Stávající vzrostlou zeleň, která bude zachována, je třeba chránit po celou dobu výstavby.

Povolení k zabudování materiálů a výrobků dává zhotoviteli na základě předložených podkladů TDI.

Při návrhu stavebního objektu bylo použito především následujících technických norem a předpisů v platném znění:

ČSN 72 10 06 -	„Kontrola zhutnění zemin“
ČSN 73 30 50 -	„Zemní práce“
ČSN 73 60 05 -	„Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“
ČSN 83 906 –	„Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech“
TP -	Technické podmínky schválené Ministerstvem dopravy ČR
TKP SPK -	Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací NAVRHOVÁNÍ A STAVBA VOZOVEK
ČSN 73 61 01 -	„Projektování silnic a dálnic“
ČSN 73 61 02 -	„Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“
ČSN 73 61 10 -	„Projektování místních komunikací“
ČSN EN 13108-1	Asfaltový beton
ČSN EN 13108-8	R-materiál
ČSN EN 13108-20	Zkoušky typu
ČSN EN 13108-21	Řízení výroby u výrobce
ČSN 73 6121 -	Hutněné asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody
ČSN 73 61 26-1,2 -	„Nestmelené vrstvy“ (Provádění a kontrola shody; Vrstva z vibrovaného šterku)
ČSN 73 61 29 -	„Postřiky a nátěry“
ČSN 73 61 31 -	„Dlažby a dílce – část 1 : Kryty z dlažeb“
ČSN 73 61 33 -	„Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“
TP 109 -	Asfaltové hutněné vrstvy se zvýšenou odolností proti tvorbě trvalých deformací

Zákon o elektronických komunikacích č. 252/2017 Sb.

Vyhl. č. 30/2001 Sb. - kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Při provádění musí být brán zřetel také na další související normy a předpisy v platném znění.

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

Všechny navrhované stavební úpravy komunikačních ploch budou vybaveny příslušným opatřením ve smyslu vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a rovněž příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Použitý materiál pro hmatové úpravy musí splňovat příslušná ustanovení nařízení vlády ČR č. 163/2002 Sb., ve znění nařízení vlády ČR č. 312/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a Technické návody TZÚS zejména ze dne 12.3.2004, 12.3.2005. 12.3.2006.

Na celém území, které je projektem zasaženo, jsou navrženy prvky pro bezbariérové užívání tak, aby plně vyhovovaly dopravnímu charakteru. Veškerá výšková napojení chodníkových ploch a vjezdů jsou navržena tak, aby byl umožněn pohyb i osobám se sníženou schopností pohybu (pohyb osob na invalidním vozíku bez pomoci ostatních osob) a byl usnadněn i pohyb osobám s dětským kočárkem nebo občanům pokročilého věku. Hrana obrubníku v místech pro přecházení je snížena z původní výšky, která se pohybuje v rozmezí + 8 až +15 cm, na +2 cm. Snížená obruba na nášlap + 2 cm je provedena u míst umožňujících bezpečné přecházení, tedy u míst pro přecházení, kde je zachován plynulý bezbariérový pohyb pro osoby s omezenou schopností pohybu.

V místech vjezdů je mezi vozovkou a samotným chodníkovým přejezdem nášlap +3 až + 5 cm, a proto je i v těchto místech provedeno řešení s varovným pásem.

Jelikož se jedná o rekonstrukci, tak je snahou, aby příčné sklony na chodnících nepřevyšovaly hodnotu 2,0%. V místech snížení obrubníku u míst pro přecházení mohou být sklonové poměry až 12,5% (dle vyhl. č. 398/2009 Sb., příloha č. 1). Sklony jsou dány dnešní konfigurací terénu a jejich hodnoty se částečně promítají do nového projektu.

Veškeré chodníkové plochy, které sousedí s hlavním dopravním prostorem a jejichž výškový rozdíl klesne pod hodnotu +8 cm, jsou opatřeny hmatnou dlažbou jako varovným pásem o šířce 0,4 m. U míst pro přecházení jsou doplněny varovné pásy o šířce 0,4 m a signální pásy o šířce 0,8 m v hmatné dlažbě, které jsou od varovného pásu u případného místa pro přecházení odsazeny o 0,3 - 0,5 m.

Vedení zrakově postižených podél komunikací je řešeno přirozenou vodící linií, kterou tvoří stávající přilehlé domy či podezdívky plotů a nová či doplněná parková betonová obruba. V místech rozhraní zeleň – chodník je vodící linie vytvořena zvýšeným betonovým parkovým obrubníkem. Výška nášlapu hrany parkové betonové obruby je min. +6 cm. V místech, kde je přirozená vodící linie přerušena na délku větší jak 8,0 m je navržena umělá vodící linie a u míst pro přecházení, kde není dodržena max. možná délka pro přecházení jsou doplněny vodící pásy přechodu.

Oblast není řešena z pohledu osob se sluchovým postižením, neboť nedochází ke změnám současného využívání a pouze se upravuje stávající nevyhovující stav a doplňují se chodníkové plochy, které splňují parametry pro bezbariérové užívání. Řešené území bude převážně sloužit ke stejným účelům jako dnes, tedy jako vozovka či chodníková plocha.

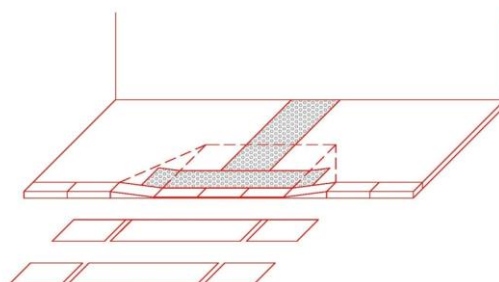
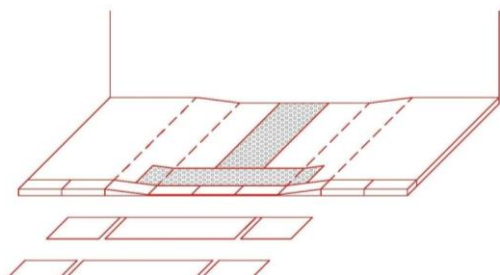
Řešená oblast je navržena ve dvou rozdílných površích, kdy na vozovce je asfaltový povrch a na navrhovaných chodníkových plochách, parkovacích stáních a vjezdech je dlážděný kryt (betonová dlažba). Prvky bezbariérového řešení jsou navrženy z betonové dlažby a budou obsahovat výstupky pravidelného tvaru. Jejich barva bude odlišná od barvy celé plochy.



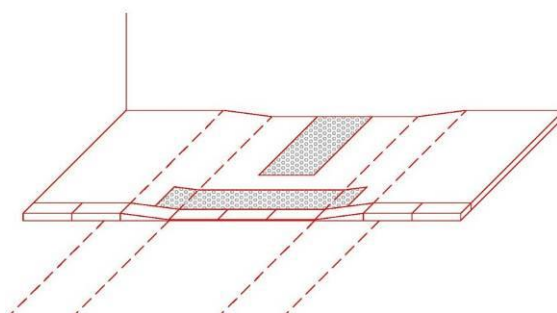
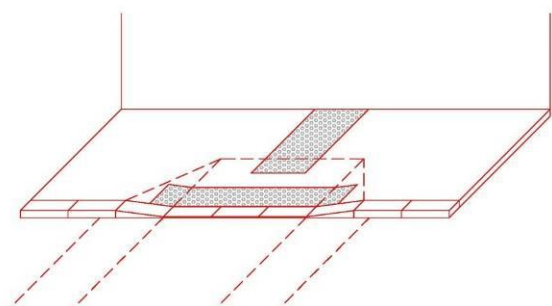
V Praze, 01/2023  
Ing. V. Černý  
Ing. V. Juppa

## Příloha č.1

1. Řešení přechodu pro chodce na dlážděném povrchu z betonové dlažby



2. Řešení místa pro přecházení na dlážděném povrchu z betonové dlažby





## **Příloha č.2**

Typové povrchové řešení v projektu:



(Komunikace – asfaltový povrch, silniční betonová obruba, chodníková plocha - dlážděný betonový povrch, úpravy pro slabozraké a nevidomé - kontraktní varovný pás)



(Prvky pro slabozraké a nevidomé – místo pro přecházení, přirozená vodící linie – parkový betonový obrubník nášlap + 6 cm)



(Úprava nároží - kačírek)