


ČÍSLO REVIZE	DATUM REVIZE	POPIS REVIZE
2.		
1.		

<div>GENERÁLNÍ PROJEKTANT:</div> <div><div><b>PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP S.R.O.</b> Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem tel.: 416 831 624 IČO: 28714792, DIČ: CZ28714792  HIP: Ing. Milan Tesař</div></div>		<div>OTISK RAZÍTKA:</div>
Investor: Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 415 95 Teplice		
KÚ: Teplice - Trnovany (766259), Teplice (766003)		

Zodpovědný projektant: Ing. Josef Filip, Ph.D.		<div>ZPRACOVATEL ČÁSTI:</div> <div><div><b>PROJEKCE DOPRAVNÍ</b></div></div>
Vypracoval: Ing. Milan Tesař		

Datum: 01/2026	Číslo zakázky: 23-033-4	Formátů A4:	Stupeň: DUSP
Zakázka: TEPLICE - NAVÝŠENÍ KAPACITY PARKOVACÍCH STÁNÍ V UL. TRNOVANSKÁ			Měřítka: Paré:
Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy: D.101.1

## OBSAH

A	Identifikační údaje .....	3
B	Stručný technický popis.....	4
C	Vyhodnocení průzkumů a podkladů.....	4
D	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....	4
E	Návrh zpevněných ploch .....	5
F	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění .....	14
G	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....	15
H	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby .....	16
I	Vazba na případné technologické vybavení .....	17
J	Přehled provedených výpočtů.....	17
K	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami se sníženou schopností orientace a pohybu.....	17
L	Závěr .....	17



## A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### Stavba

Název stavby: Teplice – navýšení kapacity parkovacích stání v ul. Trnovanská  
Místo stavby: ul. Trnovanská  
Katastrální území: Teplice – Trnovany (766259), Teplice (766003)  
Charakter stavby: novostavba, rekonstrukce  
Stupeň dokumentace: dokumentace pro provádění/zadání stavby – dle přílohy č.6 k vyhlášce č. 146/2008 Sb.

Vypracování dokumentace bylo zahájeno po uzavření smlouvy o dílo č. 316/OD/2024, podepsané dne 20.5.2024. Zpracování dokumentace tak bylo provedeno dle právních a prováděcích předpisů platných k datu podpisu smlouvy, v souladu s §329 a §332a nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb.

### Stavebník / Objednatel

Stavebník: Statutární město Teplice  
Náměstí Svobody 2/2  
415 95 Teplice  
IČO: 00 266 621

### Zhotovitel dokumentace

Generální projektant: Projekce dopravní Filip s.r.o.  
Švermova 1338  
413 01 Roudnice nad Labem  
IČO: 287 14 792

Autorizovaná osoba: Ing. Josef Filip, Ph.D., Kollárova 2776, 413 01 Roudnice n. L.  
Autorizace číslo – 0401915 (ID00 dopr. stavby; II00 městské inženýrství)

Část dopravní: Projekce dopravní Filip s.r.o.  
(objektová řada 100) Švermova 1338  
413 01 Roudnice nad Labem  
IČO: 287 14 792

Autorizovaná osoba: Ing. Josef Filip, Ph.D., Kollárova 2776, 413 01 Roudnice nad Labem  
Autorizace číslo – 0401915 (ID00 dopr. stavby; II00 městské inženýrství)

Část elektro: Společnost pro poradenství, projekci a design, s.r.o.  
(objektová řada 400) TRI-IN  
Karlovo náměstí 290/16  
120 00 Praha 2  
IČO: 24177741

Autorizovaná osoba: Jiří Šuk, Americká 960/1, 350 02 Cheb  
Autorizace číslo – ČKAIT 0301039 (TE03 elektrotechnická zařízení)

Krajinářská část: krajinářská architektura M<sup>2</sup>  
(objektová řada 800) Martina Imramovská, vedená v živnostenském rejstříku  
u MÚ Roudnice nad Labem pod čj. ŽU95020193  
Sladkovského 430, 413 01 Roudnice nad Labem  
IČO: 046 983 98

Autorizovaná osoba: Ing. Martina Imramovská, Ph.D.,  
Sladkovského 430, 413 01 Roudnice nad Labem  
Autorizace ČKA č. 04586 (KA Krajinářská architektura A.3)

## B STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Stavba je navržena jako stavba dopravní infrastruktury, řešící kompletní rekonstrukci uličního profilu ul. Trnovanská ve východní části města Teplice za účelem navýšení kapacity parkovacích stání.

Z hlediska nového příčného uspořádání komunikace zachovává stávající obousměrný, dvoupruhový dopravní režim. S ohledem na stav, kdy se nově uvažuje oboustranné, převážně kolmé parkování vozidel, však dochází k návrhu nové základní šířky vozovky na 6,0 m, s adekvátním rozšířením ve směrových obloucích. Dvojice křižovatek je navržena ve zvýšené formě, k podpoře režimu zóny TEMPO30. V případě dvojice přechodů pro chodce na začátku a konci řešeného úseku dochází k jejich integraci do dlouhého zpomalovacího prahu. Parkovací stání jsou navržena v základní šířce 2,5 m a délce 4,5 m v kolmém uspořádání a v šířce 2,0 – 2,15 m a délce 5,75 m v případě podélného uspořádání. Celkový nový počet parkovacích stání dosahuje 135.

Na navržená parkovací stání posléze navazují podélně trasované chodníky, respektující cca stávající trasování, v základní návrhové šířce 2,0 m, a to jak podél průběžné vozovky, tak podél bytových domů č.p. 1286 – 1301. Součástí návrhu je posléze doplnění 5-ti příčných propojení, v šíři 4,0 m, mezi průběžnou vozovkou a uvedenými bytovými domy, k zajištění možnosti příjezdu IZS. Přidružený prostor je pak doplněn o nová stanoviště na sběr odpadu, která jsou řešena ve formě kontejnerů se svislými zástěnami.

Z důvodu zcela nového technického řešení dotčené komunikace je součástí návrhu také komplexní rekonstrukce rozvodu veřejného osvětlení, řešeného v rámci objektu SO401.

Stavba dále s ohledem na rozšíření nových zpevněných ploch vyžaduje výraznější zásah do vně situované vegetace, vyžadující kácení několika vzrostlých stromů. Tyto jsou uvažovány nahradit novou stromovou výsadbou. Tato je řešena samostatným objektem SO801. Nové vegetační plochy s vhodnými rostlinami jsou navrženy v plochách mezi stánými, místy pro přecházení, kontejnerovými stánými a nástupními plochami. Ty recipročně nahradí stávající keřovou výsadbou, která bude odstraněna.

Stavba se celým svým rozsahem nachází na katastrálním území: Teplice – Trnovany (766259), Teplice (766003).

GPS předmětné lokality je: 50°38'45.918"N, 13°51'13.425"E.

## C VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

V zájmové oblasti byl za účasti zástupce objednatele a zhotovitele této PD proveden zevrubný stavebně technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost stavbu provést. Pro zpracování PD, vzhledem k charakteru stavby, byly použity následující podklady:

- Místní šetření (podzim 2024), průzkum lokality, pořízení fotodokumentace.
- PD studie: Teplice – navýšení kapacity parkovacích stání v ul. Trnovanská, zpracovatel - Projekce dopravní Filip, s.r.o. (12/2023)
- PD DUSP: Teplice – navýšení kapacity parkovacích stání v ul. Trnovanská, zpracovatel - Projekce dopravní Filip, s.r.o. (12/2024, revize 1 06/2025)
- Povolení záměru Z/2025/131279 s č.j. R/2025/133117/7 vydané dne 13.10.2025 s nabytím právní moci č.j. R/2025/133117/9
- Vstupní jednání se zástupci investora.
- Jednání s dotčenými orgány.
- Geodetické výškopisné a polohopisné zaměření – dodavatel Geodézie-LT s.r.o., 07/2023
- Diagnostický průzkum Teplice – ulice Trnovanská – dodavatel Pavepro s.r.o., 06/2024
- Podrobný inženýrskogeologický průzkum – dodavatel Mgr. Jeroným Lešner, 07/2024

## D VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Tato technická zpráva obsahuje souhrnně jeden základní stavební objekt:

- SO101 – Komunikace a zpevněné plochy => investor město Teplice

Součástí stavby jsou dále v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb. tyto stavební objekty:

- SO401 – Veřejné osvětlení => investor město Teplice

- SO801 – Krajinářské úpravy => investor město Teplice

## E NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Komunikace jsou navrženy podle platných ČSN a TP, jejich mechanická odolnost a stabilita je zajištěna.

Konstrukce i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly předpokládanému dopravnímu zatížení.

Hutnění zemní pláň pod zpevněnými plochami je požadováno provést v souladu s ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108-1, nestmelené vrstvy budou provedeny dle ČSN 73 6126-1 a ČSN 73 6126-2, specifikace materiálů dle ČSN EN 13285. Vrstvy stmelené hydraulickými pojivy budou provedeny v souladu s ČSN 73 6124-1, specifikace materiálů dle ČSN EN 14227-1. Dílčedě kryty budou provedeny v souladu s ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev, použít spojovací živичné postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Povrch vozovky po odstranění stávající obrusné vrstvy musí být před realizací nové vrstvy řádně očištěn, osušen a ošetřen příslušnými spojovacími postřiky.

### Příčné uspořádání, celková koncepce návrhu

Dokumentace navrhuje úpravu profilu komunikace tak, aby nová parkovací stání byla situována i po západní, pravé straně vozovky (ve směru staničení). Celkově se tak profil komunikace logicky rozšiřuje. Základní návrhová šířka vozovky je stanovena na 6,0 m, s rozšířením ve směrových obloucích. Posunut je i východní, levý, okraj parkovacích stání, aby vozidla nezasahovala při parkování do průběžné vozovky a zároveň nestála na navazující vegetaci. Parkovací stání jsou navržena převážně v kolmém uspořádání.

Na severní straně, v úseku mezi ulicemi Antonína Sochora a Kosmonautů, je pravá část komunikace (ve směru staničení) navržena v uspořádání vozovka – stání – zeleň – chodník. Na levé straně je chodník pro pěší přimknutý ke kolmým parkovacím stáním, která jsou rozšířena až ke křižovatce s ulicí Kosmonautů.

Od této křižovatky až na konec řešeného úseku se uspořádání prostoru komunikace příliš nemění. Na pravé straně jsou navržena kolmá či podélná parkovací stání, k nimž je přimknut chodník pro pěší. Tento chodník je od plochy pro pěší vedené při bytových domech oddělený pásem zeleně se stromy. Na levém okraji komunikace jsou navržena kolmá parkovací stání, za nimiž se nachází zeleň. Zde je uspořádání podobné, jako ve stávajícím stavu. Parkovací stání jsou ale na několika místech zrušena, ať už z důvodu zajištění požadovaných rozhledových poměrů na křižovatkách, nebo kvůli bezpečnému pěšímu napojení komunikací pro pěší s chodníkem na pravé straně vozovky.

Na pravé straně komunikace je navrženo celkem 70 parkovacích stání, z toho 3 stání vyhrazená. Na levé straně komunikace je navrženo 65 parkovacích stání, z toho 3 pro osoby se sníženou schopností pohybu. Celkem je tak v ulici Trnovanská navrženo 135 parkovacích stání.

Příčný pohyb pěších přes dotčenou komunikaci je řešen formou 3 přechodů pro chodce. Ve zbytku trasy není bezpečné přecházení zajištěno, přičemž z hlediska vyšlapaných pěšin je patrné, že k přecházení chodců dochází ještě minimálně ve 3 místech ve vazbě na navazující bytový dům na levé straně komunikace, č.p. 1332 - 1337. Tato místa jsou stavebně upravena tak, aby v případě navazující rekonstrukce chodníků ve směru těchto bytových domů bylo umožněno vytvoření míst pro přecházení, vč. požadovaných rozhledových poměrů.

S ohledem na stav, kdy jsou bytové domy č.p. 1286 – 1301 situovány poměrně daleko od průběžné vozovky a není k nim umožněn příjezd IZS, je rámci stavby navrženo celkem 5 nových přístupových ploch, které budou sloužit pro zásah vozidel IZS a dále pro občasné zásobování bytových domů, například při stěhování. Plochy jsou navrženy na pravé straně kolmo ke komunikaci

a jsou vedeny zelení až k chodníku při bytových domech. Šířka ploch je 4 m. Nástupní plochy jsou rozmístěny rovnoměrně v celém úseku tak, aby ev. zásah IZS byl rychlý a bezproblémový.

Návrh dále uvažuje s rekonstrukcí a přesunem ploch pro kontejnery na odpad. Je navrženo celkem 5 nových stání, 4 na pravé straně komunikace a 1 na levé. Plochy jsou navrženy v systému standardních kontejnerů SKO + TO o objemu 1100 l + 240 l se zástěnami.

#### Směrové a výškové řešení

S ohledem na umístění komunikace do prostoru stávající zástavby musí výškové řešení kopírovat stávající stav s ohledem na situování jednotlivých křížení a navazujících vstupů. Délka řešeného úseku dosahuje cca 373 metrů. Komunikace je ve směru od křižovatky s ulicí Antonína Sochora vedena v přímé s délkou cca 62 m, poté se stočí mírným levým směrovým obloukem o poloměru 150 m. V tomto směrovém oblouku se nachází křižovatka s ulicí Kosmonautů. Následuje přímá s délkou cca 110 m, za kterou se nachází pravotočivý směrový oblouk o poloměru 135 m a 156 m.

Výškově komunikace směrem ze severu na jih nejdříve stoupá sklonem do 0,5 % až do staničení km 0,117 68, kde se nachází výškový vrchol. Poté následuje klesání až na úroveň staničení km 0,141 52 kde se nachází jediná údolnice na trase. Odtud až na konec řešeného úseku komunikace stoupá. Maximální sklon tohoto stoupání je 4,56 %.

Z pohledu příčného sklonu se v návrhu uvažuje s několika druhy klopení. V přímých úsecích je navrženo střechovité klopení vozovky. Ve směrových obloucích pak jednostranné klopení vždy směrem k vnitřnímu okraji komunikace.

#### Dopravně – provozní řešení

V řešené lokalitě je v současném stavu povolena rychlost 30 km/h. Tato rychlost je ve velmi malé míře podpořena fyzickými opatřeními, v zásadě v místě existují pouze 2 krátké zpomalovací prahy, které jsou umístěny před dvěma přechody pro chodce. V návrhu jsou navržena nová stavební opatření, která lépe podpoří existenci zóny TEMPO 30. V místě severního přechodu pro chodce je navržen dlouhý zpomalovací práh, který má délku 5 m. Bude tak tvořit hranici vjezdu do zóny. Dále je upravena křižovatka ulic Trnovanská x Kosmonautů a také křižovatka Trnovanská x vjezd na centrální parkoviště, kde jsou navrženy zvýšené křižovatkové plochy. Na zvýšené ploše křižovatky Trnovanská x Kosmonautů jsou do této plochy integrovány 2 stávající přechody pro chodce a to 1 přes hlavní a 1 přes vedlejší komunikaci. Poslední opatření k podpoření zóny je navrženo na jižním přechodu pro chodce, délky 5 m, opět ve formě dlouhého zpomalovacího prahu.

Rozhledové poměry na křižovatce Trnovanská x Kosmonautů a na výjezdu z centrálního parkoviště nejsou v současnosti dodrženy a jsou řešeny dopravními zrcadly. V návrhu bylo při umisťování parkovacích stání na toto myšleno a rozhledové poměry jsou v křižovatkách, přechodech pro chodce i na místech pro přecházení dodrženy. Na křižovatce Trnovanská x Kosmonautů a také na křižovatce s vjezdem na parkoviště je díky integraci nájezdových ramp do prostoru křižovatkového zvýšení uvažováno s rychlostí 20 km/h. Rampy jsou navrženy v maximálním sklonu, vozidla tedy budou muset snížit svoji rychlost, aby je mohla bezpečně překonat.

### **E.1) Vozovka – asfaltobeton, plná konstrukce**

#### Prostorové provedení:

Z hlediska příčného uspořádání je základním stavebním kamenem v prostoru průběžná asfaltobetonová vozovka v základní šířce 6,0 m v celkové délce cca 372 m (vč. délky dlážděných ploch zvýšených křižovatek a dlouhých zpomalovacích prahů). Vozovka je ve směrových obloucích rozšířena o cca 0,4 m na obě strany. Základní příčný sklon je navržen jako střechovitý, 2,5 %. Ve směrových obloucích dochází k překlopení sklonu na jednostranný, 2,5%.

#### Technické provedení:

Povrch nové vozovky bude proveden z asfaltobetonu s upnutím do betonových silničních obrub. V rámci konstrukce vozovky se uvažuje zpětné využití stávajícího betonu, který byl v konstrukci vozovky zjištěn provedenou diagnostikou. Předpokládá se vybourání betonu, jeho podrcení na odpovídající frakci ŠD<sub>B</sub> a zpětné navedení buď do podkladní vrstvy, nebo jako materiál pro sanaci aktivní zóny (bude-li sanace třeba).



Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky (konstrukce A) v místech realizace plného souvrství je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–A–1–V–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D1 a je následující:

Skladba povrchu vozovky – KONSTRUKCE A:

Asfaltový beton ohrusný	ACO 11	tl. 40 mm
Postřik spojovací	PS	0,4 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	tl. 70 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	tl. 150 mm
Štěrkodrt'	ŠDB	tl. 200 mm
Celkem		tl. 460 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy z mechanicky zpevněného kameniva je  $E_{\text{def},2} = 95 \text{ MPa}$ .
- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = 65 \text{ MPa}$ .
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ .

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláně.

Vrstvu ze štěrkodrti ŠDB lze v souladu s TP 170 (článek 6) nahradit MZ (mechanicky zpevněná zemina) podle ČSN 73 6126-1. Požadavky na MZ podle ČSN 73 6126-1 obvykle splňují některé recyklované stavební demoliční materiály.

**E.2) Vozovka – rekonstrukce asfaltových vrstev**Prostorové provedení:

Na začátku a konci řešeného úseku, v místě napojení řešené stavby na stávající stav, dojde k rekonstrukci ohrusné a podkladní asfaltové vrstvy.

Technické provedení:

Povrch rekonstruované vozovky bude proveden z asfaltobetonu s upnutím do betonových silničních obrub.

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky (konstrukce B) v místech rekonstrukce asfaltových vrstev je následující:

Skladba povrchu vozovky – KONSTRUKCE B:

Asfaltový beton ohrusný	ACO 11	tl. 40 mm
Postřik spojovací	PS	0,4 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	tl. 70 mm
Postřik spojovací	PS	0,4 kg/m <sup>2</sup>
Stávající konstrukce		
Celkem		tl. 110 mm

**E.3) Vozovka, příčné přejezdy – betonová dlažba, plná konstrukce**Prostorové provedení:

Vozovka s krytem z betonové dlažby je navržena v prostoru dvou zvýšených křižovatek a dále v místě dvojice dlouhých zpomalovacích prahů na začátku a konci úseku. Obdobně bude řešen i příčný přejezd v rámci chodníků, v místě křížení chodníků s vjezdy pro vozidla IZS. Dlažďená vozovka bude šířkovými parametry navazovat na průběžnou vozovku, v prostoru křižovatek pak na navazující vedlejší komunikace. Celková takto řešená plocha se uvažuje ve výměře cca 431 m<sup>2</sup>.

Technické provedení:

Povrch vozovky v prostoru zvýšených křižovatek a dlouhých zpomalovacích prahů bude proveden z betonové dlažby, rozměru 80/165/200, tvaru kost, barvy šedé – přírodní. V místě příčných přejezdů pro vozidla IZS bude povrch proveden z betonové dlažby 80/100/200, tvaru cihla, vhodné pro pochozí plochy, barvy šedé – přírodní. Dlažba bude upnuta do betonových silničních obrub.



**Konstrukce vozovky:**

Konstrukce dlážděné vozovky (konstrukce C) v místech realizace plného souvrství je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–D–1–V–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D1 a je následující:

**Skladba povrchu vozovky – KONSTRUKCE C:**

Betonová dlažba	DL	tl. 80 mm
Ložní vrstva DDK fr. 4-8	L	tl. 40 mm
Směs stmelená cementem	SC S <sub>8/10</sub>	tl. 170 mm
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	tl. 200 mm
Celkem		tl. 490 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = 65$  MPa.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní plně je  $E_{\text{def},2} = 45$  MPa.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní plně.

Vrstvu ze štěrkodrti ŠD<sub>B</sub> lze v souladu s TP 170 (článek 6) nahradit MZ (mechanicky zpevněná zemina) podle ČSN 73 6126-1. Požadavky na MZ podle ČSN 73 6126-1 obvykle splňují některé recyklované stavební demoliční materiály.

**E.4) Rampy****Prostorové provedení:**

V místě nájezdu na zvýšené plochy budou provedeny adekvátní nájezdové rampy pro nájezdovou rychlost (a požadované zpomalení) na 20 km/h se sklonem 1:10.

**Technické provedení:**

Povrch vozovky v místě nájezdových ramp bude s ohledem na jejich exponované zatížení proveden s cementobetonovým krytem CB III s upnutím do betonových obrub. Finální povrch rampových částí bude po pokládce betonu zdrsňen k zajištění lepších adhezních vlastností.

**Konstrukce ramp:**

Konstrukce betonové vozovky (konstrukce D) v místech realizace plného souvrství je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–CB–1–V–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 a je následující:

**Skladba povrchu ramp – KONSTRUKCE D:**

Cementobetonový kryt	CB III	tl. 170 mm
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	tl. 250 mm
Celkem		tl. 440 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = 60$  MPa.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní plně je  $E_{\text{def},2} = 30$  MPa.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní plně.

Vrstvu ze štěrkodrti ŠD<sub>B</sub> lze v souladu s TP 170 (článek 6) nahradit MZ (mechanicky zpevněná zemina) podle ČSN 73 6126-1. Požadavky na MZ podle ČSN 73 6126-1 obvykle splňují některé recyklované stavební demoliční materiály.

**E.5) Vjezd IZS****Prostorové provedení:**

V rámci nového prostorového uspořádání je navrženo celkem 5 nových příčných příjezdů pro vozidla ISZ mezi průběžnou vozovkou a bytovými domy č.p. 1286 – 1301. Tyto příjezdy, primárně určené pro IZS mohou být využity i jednotlivými rezidenty pro případ stěhování, nebo jiné přepravy rozměrnějšího nákladu. Základní šířka vjezdů je navržena 4,0 m, délka a podélný sklon kopíruje stávající terén, přičemž nikde nepřesáhne požadovaných 8,0 %.

Technické provedení:

Povrch vozovky v místě příčných příjezdů bude proveden z betonové drenážní dlažby, rozměru 120/200/400, tvaru obdélník, s distančníky šířky 35 mm, barvy šedé – přírodní. Dlažba bude upnuta do betonových silničních obrub.

Konstrukce vjezdů IZS:

Konstrukce dlážděné vozovky (konstrukce E) v místech realizace plného souvrství je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 a je následující:

Skladba povrchu vjezdů IZS – KONSTRUKCE E:

Betonová dlažba drenážní	DL	tl. 120 mm
Ložní vrstva DDK fr. 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkoďř	ŠD <sub>A</sub>	tl. 150 mm
Štěrkoďř	ŠD <sub>B</sub>	tl. 200 mm
Celkem		tl. 510 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkoďř A je  $E_{\text{def},2} = 70$  MPa.
- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkoďř B je  $E_{\text{def},2} = 50$  MPa.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je  $E_{\text{def},2} = 30$  MPa.

Tloušťka vrstvy ze štěrkoďř je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláně.

Vrstvu ze štěrkoďř ŠD<sub>B</sub> lze v souladu s TP 170 (článek 6) nahradit MZ (mechanicky zpevněná zemina) podle ČSN 73 6126-1. Požadavky na MZ podle ČSN 73 6126-1 obvykle splňují některé recyklované stavební demoliční materiály.

**E.6) Vjezdy, vyhrazené parkovací stání**Prostorové provedení:

Vyhrazená parkovací stání pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou jsou navržena celkem v 6-ti pozicích, rovnoměrně rozmístěných v celém řešeném území. Základní šířka těchto stání je navržena v kolmém uspořádání 3,5 m a délka 4,5 m.

Standartní vjezd jakožto příjezd k objektu je v rámci stavby navržen pouze jeden a to na začátku řešeného úseku jako chodníkový přejezd u objektu místní večerky, v základní délce 2,4 m a šířce 5,0 m.

Technické provedení:

Povrch ploch vyhrazených stání na bude dlážděn z betonové dlažby, rozměru 80/200/200, tvaru čtverec, barvy červené. Dlažba bude upnuta do betonových silničních obrub.

Povrch chodníkových ploch v místě vjezdů bude dlážděn z betonové dlažby, rozměru 80/100/200, tvaru cihla, barvy šedé – přírodní. Dlažba bude upnuta do betonových silničních obrub.

Varovný pás v místech vjezdů s podsádkou nižší než-li 8 cm bude proveden z betonové dlažby, tvaru obdélník, rozměru 80/100/200, kontrastní barvy červené, s reliéfní úpravou. K zajištění dostatečného hmatného kontrastu budou signální a varovné pásy lemovány betonovou dlažbou, tvaru čtverec, rozměru 80/200/200, barvy šedé – přírodní, bez sražených hran v minimální šíři 250 mm.

Konstrukce vjezdů a vyhrazených stání:

Konstrukce vjezdů a vyhrazených stání (konstrukce F) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–O–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 a je následující:

Skladba povrchu vjezdů – KONSTRUKCE F:

Betonová dlažba	DL	tl. 80 mm
Ložní vrstva DDK fr. 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkoďř	ŠD <sub>B</sub>	tl. 200 mm
Celkem		tl. 320 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkoďř je  $E_{\text{def},2} = 50$  MPa.
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně je  $E_{\text{def},2} = 30$  MPa.

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláň.

Vrstvu ze štěrkodrti ŠD<sub>B</sub> lze v souladu s TP 170 (článek 6) nahradit MZ (mechanicky zpevněná zemina) podle ČSN 73 6126-1. Požadavky na MZ podle ČSN 73 6126-1 obvykle splňují některé recyklované stavební demoliční materiály.

### E.7) Parkovací stání

#### Prostorové provedení:

Ve vazbě na průběžnou šířku vozovky jsou navržena stání pouze v kolmém a podélném uspořádání. Stání jsou navržena v následujících parametrech:

- kolmá stání, základní šířka 2,5 m, délka 4,5 m (převís přidě 0,5 m), rozšíření krajních stání o 0,25 m
- podélná stání, základní šířka 2,0 - 2,15 m, délka 5,75 m, rozšíření krajních stání o 1,0 m

Návrh rozmístění jednotlivých stání v areálu sídliště viz grafické přílohy.

#### Technické provedení:

Povrch ploch stání na bude dlážděn z betonové drenážní dlažby, rozměru 80/200/200, tvaru čtverec, barvy šedé – přírodní. Vyznačení stání bude provedeno z betonové dlažby, rozměru 80/100/200, tvaru cihla, barvy černé. Dlažba bude upnuta do betonových silničních obrub.

V místě parkovacích stání, které jsou tvořeny v principu propustné dlažby, dojde na zemní pláni k umístění netkané geotextilie pro záchyt ropných látek z vodního prostředí. Textilie bude voděpropustná, se zachycením ropných látek na povrchu. Z geotextilie bude vždy vytvořena „vana“ v celé ploše pod jednotlivými stáními.

#### Konstrukce stání:

Konstrukce parkovacích stání (konstrukce G) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–O–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 a je následující:

#### Skladba povrchu stání – KONSTRUKCE G:

Betonová dlažba drenážní	DL	tl. 80 mm
Ložní vrstva DDK fr. 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	tl. 200 mm
Celkem		tl. 320 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = 50 \text{ MPa}$ .
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláň je  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláň.

Vrstvu ze štěrkodrti ŠD<sub>B</sub> lze v souladu s TP 170 (článek 6) nahradit MZ (mechanicky zpevněná zemina) podle ČSN 73 6126-1. Požadavky na MZ podle ČSN 73 6126-1 obvykle splňují některé recyklované stavební demoliční materiály.

### E.8) Chodník

#### Prostorové provedení:

Řešené chodníky jsou navrženy v celé délce jako bezbariérové, v základní šířce min. 1,75 m, základního příčného sklonu 1,0 – 2,0 %. Podélný sklon bude kopírovat stávající niveletu podél vozovky, vedle níž jsou chodníky situovány, přičemž nikde nepřesáhne maximálních 8,33 %.

Přehled základních navrhovaných parametrů chodníků:

Podélný sklon chodníku	< 8,33 %
Příčný sklon chodníku	max. 2,0 %
Rampová část chodníků (sklon)	max. 12,5 %
Výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem mimo místa pro přecházení, vjezdy a přechody	12 cm

Výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem při vstupu do vozovky (přechod pro chodce, místi pro přecházení)	2 cm
Varovný pás	Šířka pásu je <u>40 cm</u> , pás je fyzicky vyznačen v místech, kde je výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem <u>menší než 8 cm</u> . Pás je proveden ze speciální dlažby pro nevidomé s povrchovou úpravou. Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění pozdějších změn a příslušným technickým návodům TZÚS.
Signální pás	Šířka pásu je <u>80 cm</u> . Pás je proveden ze speciální dlažby pro nevidomé s povrchovou úpravou. Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění pozdějších změn a příslušným technickým návodům TZÚS. Pokud není možné signální pás umístit je takové místo posouzeno na základě ČSN 73 4001, odst. 8.4.4.
Použitá vodící linie	Obruba s převýšením +6 cm.

Technické provedení:

Povrch chodníkových ploch bude z betonové dlažby, rozměru 60/100/200, tvaru cihla, vhodný pro pochozí plochy, barvy šedé – přírodní. Dlažba bude ve styku s vozovkou / stáními upnuta do betonových silničních obrub, vně do obrub parkových.

Signální a varovný pás bude proveden z betonové dlažby, tvaru obdélník, rozměru 60/100/200, kontrastní barvy červené, s reliéfní úpravou. K zajištění dostatečného hmatného kontrastu budou signální a varovné pásy lemovány betonovou dlažbou, tvaru čtverec, rozměru 60/200/200, barvy šedé – přírodní, bez sražených hran v minimální šíři 250 mm.

Konstrukce chodníku:

Konstrukce chodníku z betonové dlažby (konstrukce H) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–CH–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 v úpravě na místní podmínky a je následující:

Skladba povrchu chodníkových ploch – KONSTRUKCE H:

Betonová dlažba	DL	tl. 60 mm
Ložní vrstva DDK 4-8	L	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	tl. 200 mm
Celkem		tl. 300 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = 50 \text{ MPa}$ .
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní plně je  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

Tloušťka vrstvy ze štěrkodrti je uvedena jako základní, konkrétní tloušťky budou provedeny dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní plně.

Vrstvu ze štěrkodrti ŠD<sub>B</sub> lze v souladu s TP 170 (článek 6) nahradit MZ (mechanicky zpevněná zemina) podle ČSN 73 6126-1. Požadavky na MZ podle ČSN 73 6126-1 obvykle splňují některé recyklované stavební demoliční materiály.

**E.9) Schodiště**Prostorové provedení:

V místech, kde bylo nutné překonání větších výškových rozdílů pro pěší došlo k návrhu nových schodišť. Jedná se zejména o místa propojení nových stání po pravé straně vozovky s chodníkem průběžným podél bytových domů č.p. 1286 – 1301. Vně schodiště bude posléze umístěno oboustranné madlo s výškou min. 900 mm.

**Technické provedení:**

Povrch pochozích ploch schodišťových stupňů v bodě bude tvořen z prefabrikovaných betonových prvků rozměru 160(60)/300/370 pokládaných na cementovou maltu M25 XF4. Madlo bude zámečnickým výrobkem, bude vyhotoveno z jeklu čtvercového průřezu 50x50 mm, o síle stěny 5 mm. Povrch madla bude práškově lakován v odstínu RAL DB 703 (antracitová šedá). Madlo bude kotveno do betonových patek s přesahem 0,5 m do země.

**Skladba konstrukce schodiště – KONSTRUKCE CH:**

Prefabrikovaný prvek betonový prvek	tl. 70 mm
Cementová malta M25 XF4	tl. 30 mm
Výplň z prostého betonu C16/20	
Nosná konstrukce: betonová deska C30/37 XA1, SC4, XF1 vyztužení 2x kari sítí 6x100 (krytí 50 mm)	tl. 200 mm
Podkladní beton C16/20	tl. 100 mm
Štěrkodrt' ŠDB	tl. 100 mm
<b>Celkem</b>	<b>tl. 500 mm</b>

**E.10) Kontejnerová stanoviště****Prostorové provedení:**

Stávající stanoviště kontejnerů jsou nově upravena a doplněna o systém kontejnerových zástěn. Nových stanovišť bude celkem 5, postupně, ve směru staničení, s těmito parametry:

- KS č. 1. pro domy č.p. 1286-1288
  - 4 x 1100 l na SKO
  - 1 x 1100 l na PAPÍR
  - 1 x 1100 l na PLAST
  - 1 x 1100 l na SKLO
  - 2 x 240 l BIODPAD
- KS č. 2. pro domy č.p. 1289-1291
  - 4 x 1100 l na SKO
  - 1 x 1100 l na PAPÍR
  - 1 x 1100 l na PLAST
  - 1 x 1100 l na SKLO
  - 2 x 240 l BIODPAD
- KS č. 3. pro domy č.p. 1292-1296
  - 4 x 1100 l na SKO
  - 1 x 1100 l na PAPÍR
  - 1 x 1100 l na PLAST
  - 1 x 1100 l na SKLO
  - 2 x 240 l BIODPAD
- KS č. 4. pro domy č.p. 1297-1301
  - 4 x 1100 l na SKO
  - 1 x 1100 l na PAPÍR
  - 1 x 1100 l na PLAST
  - 1 x 1100 l na SKLO
  - 2 x 240 l BIODPAD
- KS č. 5. pro domy č.p. 1332-1337
  - 6 x 1100 l na SKO
  - 2 x 1100 l na PAPÍR
  - 2 x 1100 l na PLAST
  - 1 x 1100 l na SKLO
  - 2 x 240 l BIODPAD
  - 1 x 240 l KOVY

### Technické provedení:

Stanoviště kontejnerů budou zastíněna systéme zástěn z recyklovaných profilů s aretačními prvky pro jednotlivé kontejnery. Systém bude osazen na nosné betonové prefabrikáty, není tak nutné zřízení podzemního betonového základu. Lze ho tak kdykoli ze stanoviště odstranit, bez nutnosti zásahu do podzemní části.

### **E.11) Doporučené materiály**

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. investorem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce, barevné provedení). Nutnou podmínkou je zachování shodné kvality (doložené certifikáty), rozměrů a barevných kontrastů.

Základní upínací prvky jsou zvoleny:

- betonová silniční obruba rozměru 120-150/250/1000
- betonová snížená silniční obruba rozměru 150/150/1000 vč. přechodových kusů
- betonová silniční obruba rozměru 100/250/1000
- betonová parková obruba vně chodníku rozměru 80/250/1000
- betonová silniční sklopená obruba rozměru 195/300/600
- betonová palisáda rozměru 160/160/400-1000
- ocelová pásovina 10/100

Základní prvky pro tvorbu jednotlivých krytů jsou:

- betonová dlažba vozovky v místě zvýšených křižovatek a dlouhých zpomalovacích prahů je navržena rozměru 80/165/200, tvaru kost, barvy šedé – přírodní
- betonová dlažba v místě příčných přejezdů pro vozidla IZS je navržena rozměru 80/100/200, tvaru cihla, vhodné pro pochozí plochy, barvy šedé – přírodní
- betonová drenážní dlažba v místě příjezdů pro vozidla IZS je navržena rozměru 120/200/400, tvaru obdélník, s distančníky šířky 35 mm, barvy šedé – přírodní
- betonová dlažba v místě vyhrazených stání je navržena rozměru 80/200/200, tvaru čtverec, barvy červené
- betonová dlažba v místě vjezdů je navržena rozměru 80/100/200, tvaru cihla, barvy šedé – přírodní
- betonová drenážní dlažba v místě parkovacích stání je navržena rozměru 80/200/200, tvaru čtverec, s distančníky šířky 30 mm, barvy šedé – přírodní
- vyznačení stání bude provedeno z betonové dlažby, rozměru 80/100/200, tvaru cihla, barvy černé
- betonová dlažba v místě chodníků je navržena rozměru 60/100/200, tvaru cihla, barvy šedé – přírodní
- schodišťové stupně tvořené prefabrikovanými betonovými prvky jsou navrženy rozměru 160(60)/300/370

Materiál použitý pro hmatové úpravy (signální a varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatové a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06 a ČSN EN1338.

V rámci této PD jsou navrženy následující výrobky:

- na zhotovení varovných a signálních pásů v místě betonových povrchů je navržena betonová reliéfní dlažba (200/100/60-80) pro nevidomé v kontrastní červené barvě
- k zajištění dostatečného hmatného kontrastu budou betonové reliéfní prvky lemovány betonovou dlažbou (200/100/60-80-100) bez sražených hran v minimální šíři 250 mm, v šedé – přírodní barvě

### **E.12) Ochrana inženýrských sítí**

Před zahájením stavby budou provedeny sondy vedoucí ke zjištění krytí a způsobu ochrany inženýrských sítí. Zejména je důležité ověření hloubky a polohy přípojných bodů stávajících uličních vpustí, do nichž mají být zaústěny přípojky nové. Pokud by při výstavbě došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízení.



Zákres sítí je proveden orientačně, dle elektronických podkladů poskytnutých jednotlivými správci.

Dotčené povrchové znaky inženýrských sítí budou zachovány ve stávající poloze a výškově rektifikovány. V rámci stavby se uvažuje lokální doplnění dělených chrániček DN110, jedná se zejména o vedení CETIN a VODAFONE, kde je třeba věnovat zvýšenou pozornost ochraně sítě v místě příčného přechodu komunikace.

Zpracování projektové dokumentace záměru vyvolává vybrané přeložky vedení inženýrských sítí, které je s projektovou dokumentací koordinováno. Jedná se o:

- vedení SEK společnosti TepNet a.s. => Vedení je ve stávajícím stavu vedeno vzduchem, po stožárech veřejného osvětlení. S ohledem na to, že rozvod VO bude řešen zcela nově, bylo dohodnuto, že stávající vedení TepNet a.s. bude přeloženo do země, jako přípolož k nové podzemní trase VO
- jako součást trasy VO bude na základě dohody mezi investorem a firmou AmiCom řešena přípolož chráničky pro optický kabel a chráničky pro napájecí kabel; součástí přípožky bude dále umístění ventilových šachet v definovaných místech
- díky úpravě veřejného osvětlení dojde k přesunu stávající bezpečnostní kamery městské policie a to ze stožáru VO na samostatný stožár (bude řešeno jako součást přeložky TepNet a.s.)

### E.13) Sanace zemní pláň

V případě negativního výsledku požadované únosnosti bude provedeno odtěžení aktivní zóny zemního tělesa. Na parapláň bude uložena separační geotextilie 300 g/m<sup>2</sup> a odtěžený materiál bude nahrazen vybranou náhradou (v souladu s odstavcem 4, ČSN 73 6133). Doporučujeme přehloubenou parapláň vysypávat v jednotném sklonu 3,0 % vně, bez drenážního prvku. Parapláň doporučujeme dohutnit a překrýt separační geotextilií s těsnící funkcí. Na takto upravený podklad teprve poté doporučujeme provést násyp, kvalitně hutněný ve vrstvách nejvýše á 15 cm. Při požadavku Edef,2 ≥ 30 MPa doporučujeme náhradu v mocnosti 40 cm, při požadavku Edef,2 ≥ 45 MPa doporučujeme náhradu v mocnosti 50 cm.

Kvalitu pláň před návozem šterku i kvalitu hutnění prací doporučujeme kontrolovat geotechnickým dozorem – adekvátními zatěžovacími zkouškami statickou či dynamickou deskou.

V rámci bouracích prací stávající vozovky bude zastiženo pod stávajícím AC krytem původní CB kryt v mocnosti 220 – 265 mm (dle diagnostického průzkumu). Ten kryt bude vybourán a dojde k jeho kompletní recyklaci v recyklačním centru. CB kryt bude podrcen na frakci 0/64 dle ČSN 73 6126-1 a tato bude použita zpět k sanaci zemní pláň, primárně vozovky. Pokud bude v rámci stavby vyhodnoceno, že sanace není třeba, recyklovaný materiál bude využit jako náhrada konstrukční vrstvy ŠD v rámci chodníkových ploch, v souladu s TP170, článek 6.

### E.14) Příprava území

**Před zahájením pracovní činnosti bude oficiální zahájení stavby neprodleně oznámeno jednotlivým správcům sítí, dle požadavků v jednotlivých vyjádřeních. Veškeré inženýrské sítě budou před zahájením stavby vytyčeny a tato trasa bude po celou dobu stavby zřetelně udržována.**

**Výkopové práce v místě inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně, bez použití mechanizace.**

## F REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

### F.1) Odvodnění zpevněných ploch

Princip odvodnění zůstane v lokalitě zachován přibližně ve stávajícím stavu. Povrch chodníkových ploch bude parametry příčného sklonu odvodněn v místě souběhu s nově navrženými vegetačními úpravami primárně do zeleně, která bude zarovnána cca 2 - 5 cm pod vrškem obruby k umožnění bezproblémového odtoku. Tam, kde souběh se zelení není, dojde k odvodnění do prostoru parkovacích stání, která jsou na celém řešeném úseku navržena v principu drenážní dlažby, aby došlo k částečnému vsaku dešťové vody v místě. Odvodnění parkovacích stání se uvažuje v místě, skrz betonovou dlažbu a sorpční textilií. Teprve v místech, kde nelze využít ani jeden z výše uvedených preferovaných principů odvodnění chodníkových a parkovacích ploch, dojde k odtoku srážkové vody na vozovku.



Odvodnění vozovky je posléze řešeno ve stávajícími principu, tedy do prostoru uličních vpustí. V celém řešeném prostoru se uvažuje kompletní osazení nových uličních vpustí, třídy dopravního zatížení D400. Napojení vpustí bude provedeno přípojkami DN150, primárně do míst napojení vpustí stávajících.

Návrh upravuje v konečném důsledku stávající způsob odvodnění pouze tím způsobem, že je navrženo více uličních vpustí, které ale zachytávají v porovnání se stávajícím stavem méně povrchové vody, jelikož v navazujících plochách je využito odvodnění buď do přilehlé zeleně, nebo je použito více propustných materiálů. Důvod pro úpravu umístění uličních vpustí a žlabů je několik:

- Dochází k mírné úpravě sklonů vozovek
- Návrh upravuje polohu některých obrub, ke kterým jsou přisazeny vpusti
- Návrh se v co největší míře snaží o zachycení vod v dané konkrétní ploše.
- Návrh mění materiály zpevněných ploch za více propustné - asfalt => betonová dlažba

## F.2) Odvodnění zemní pláň

V místě zpevněných ploch bude provedena zemní pláň v základním 3,0 % sklonu. V místě, kde se předpokládá provádění plné konstrukce vozovky, tedy celého souvrství, bude v místě nejnižšího bodu zemní pláň umístěna podélná drenáž DN160 HDPE profilovaná, kruhová pevnost SN 8, perforovaná s plným dnem. Tato bude napojena do prostoru uličních vpustí. Při sklonu přes 1 % do písku nebo štěrkodrti frakce 0/22 tl. 0,10 m, při sklonu do 1% na lože z podkladního betonu, který zajišťuje stejnosměrný sklon. Je třeba dbát na to, aby sklon trativodu v žádném případě neklesl pod 0,5 %. Napojení trativodu bude provedeno do šachet uličních vpustí. Obsyp HDK 16/32, obalení netkanou geotextilií (filtrační a separační funkce) dle TP 97.

V místě parkovacích stání, které jsou tvořeny z propustné, vegetační dlažby, dojde na zemní pláni k umístění netkané geotextilie pro zachyt ropných látek z vodního prostředí. Textile bude voděpropustná, zachycení ropných látek na povrchu. Z geotextilie bude vždy vytvořena „vana“ v celé ploše pod jednotlivými stáními.

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

Dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou č. 294/2015 Sb. v aktuálním znění.

### Svislé dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace tohoto nového SDZ:

- 1x **P2** Hlavní pozemní komunikace (přesun stávajícího SDZ)
- 1x **P4** Dej přednost v jízdě
- 5x **B29 + E13** Zákaz stání + Text „V CELÉM PROSTORU“
- 1x **B29** Zákaz stání (demontáž)
- 1x **B29 + E4** Zákaz stání + délka úseku (demontáž)
- 1x **B29 + E8b** Zákaz stání + Průběh úseku (demontáž)
- 4x **IP2** Zpomalovací práh (1x přesun stávajícího SDZ ze spol. sloupku **IP2+IP6**, 1x doplnění k **P4**)
- 1x **IP6** Přejod pro chodce (přesun stávajícího SDZ ze spol. sloupku **IP2+IP6**)
- 6x **IP6 + IP2** Přejod pro chodce + Zpomalovací práh (3x přesun stávajícího SDZ)
- 6x **IP12** Vyhrazené parkoviště (2x přesun stávajícího SDZ)
- 1x **IS22c** Označení názvu ulice nebo jiného veřejného prostranství (přesun stávající SDZ)
- 1x **IZ8a** Zóna s dopravním omezením (přesun stávající SDZ)
- 1x **IZ8b** Konec zóny s dopravním omezením (přesun stávající SDZ)

Stávající SDZ bude v lokalitě zachováno, ev. přesazeno, symbol šipky znázorňuje umístění v nové poloze. Rušené SDZ je označeno symbolem červeného křížku.

### Vodorovné dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá nástřik tohoto nového VDZ dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích:

- **V2b** (1,5/1,5/0,25) Podélná čára přerušovaná
- **V5** (0,5) Příčná čára souvislá
- 4x **V7a** Přejížděcí pro chodce
- **V10a** Stání podélné (vyznačeno řádkou kontrastní dlažby)
- **V10b** Stání kolmé (vyznačeno řádkou kontrastní dlažby)
- 6x **V10f** Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou
- **V12b** Žluté zkřížené čáry
- **V12c** Zákaz zastavení

Vodorovné dopravní značení bude provedeno technologií plastu taženého za studena.

#### Dopravní zařízení

- 4x demontáž dopravního zrcadla

## H ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Pro provádění stavby budou dodrženy následující podmínky:

- Stavba bude prováděna v souladu s platnými technickými normami ČSN, jejich změnami, technickými podmínkami (TP), platnými zákony a vyhláškami.
- Při realizaci je nutno zohlednit stanoviska dotčených orgánů státní správy a správců sítí, viz příloha E – Doklady v PD DUSP.
- Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména vyhl. č. 363/2005 Sb. O bezpečnosti práce a technické zařízení při stavebních pracích a všechny předpisy s tím související.
- Stavební práce zasáhnou do hloubky maximálně 1,0 m pod úroveň stávající vozovky. Při provádění výkopových prací v pásmu technologického vedení nebude použito strojní techniky.
- **Zákres inženýrských sítí je orientační, dle podkladů jednotlivých správců.** Před započítím stavby **je nutné polohy veškerých sítí vytyčit příslušnými správci** a po celou dobu stavby udržovat. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace a za dodržení dalších podmínek správce.
- Pokud by došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízení.
- Veškeré povrchové znaky stávajících inženýrských sítí budou výškově upraveny dle nové nivelety rekonstruovaných ploch.
- Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší než 3 m.
- Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu.
- Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.
- Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.
- Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou.
- Vyrobený beton je nutné podle možnosti ihned uložit – zejména v horkých letních měsících – aby bylo zabráněno rychlému vysychání čerstvého betonu. Před započítím betonování je nutné se přesvědčit, že místo pokládky betonu je čisté, případné bednění dostatečně pevné i těsné (jakmile je beton uložený do bednění, je třeba dbát na správné ztuhnutí, a to buď ručně, nebo pomocí vibrátorů). Nezbytná je ochrana betonu před slunečním zářením, silným větrem nebo prudkým deštěm, což lze provést pomocí plachet, textilie či fólie. Správným ošetřováním zatvrdnutého betonu vodou, zvýšíme jeho trvanlivost.
- Technologická lhůta vyzrání (vytvrzení) betonu je 28 dní, během které nesmí být veškerá konstrukce vystavena jakémukoliv namáhání vzniklému např. průjezdem

vozidel či manipulační technikou stavby. V opačném případě se riskuje brzké porušení konstrukce a ztrátě stability díla.

- Veškeré ložné spáry stávající vozovky budou před položením nové vrstvy asfaltu ošetřeny spojovacím postřikem. Veškeré styčné spáry, které jsou namáhány vnějším prostředím, budou certifikovaně zality trvale pružnou zálivkou, ošetřeny živičnou emulzí a zasypány křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové konstrukce.
- Napojení nových asfaltových krytů vozovek a stávajících, bude provedeno „zazubením“ vrstev v předepsané šířce a tloušťce dle tloušťky navrhovaných vrstev.
- Sejmutí ornice bude provedeno podle skutečné potřeby v okamžiku provádění stavby.
- Vzniklé plochy vhodné pro výsadby a výsevy se budou řídit dle SO801 – Krajinářské úpravy.
- Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.
- Napojení obrub bude provedeno seříznutím obou konců obrub pod patřičným úhlem.

Projektová dokumentace byla v průběhu zpracování projednána se zástupci objednatele, všechny připomínky a požadavky byly zapracovány do dokumentace. Projektovou dokumentaci vypracovaly oprávněné osoby, tj. projektant s potřebnou autorizací.

## **I VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Předmětný SO není vázán na žádné technologické vybavení.

## **J PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

Pro stavbu nebylo nutné provádět žádné výpočty.

## **K ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE A POHYBU**

Výstavba bude probíhat tak, aby byla vždy zachována pěší trasa v okolí stavby a byl zajištěn zejména přístup do jednotlivých domů vně stavby. Vzhledem k umístění stavby a stávajícímu stavu navazujících pěších komunikací, není možné během stavby stanovit náhradní obchodní bezbariérovou trasu. Pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace se tak uvažuje pouze v doprovodu druhé osoby.

Staveniště bude řádně zabezpečeno, aby nedošlo ke vstupu nepovolaných osob do jeho prostoru. Podrobněji část B – Souhrnná technická zpráva, kapitola B.8 – Zásady organizace výstavby.

## **L ZÁVĚR**

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru.

V Praze

Ing. Josef Filip, Ph.D.  
Ing. Milan Tesař