

TUCHLOVICE, OPRAVA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ LOKALITA JIH

SO 101 - Komunikace a zpevněné plochy

D.1.1.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

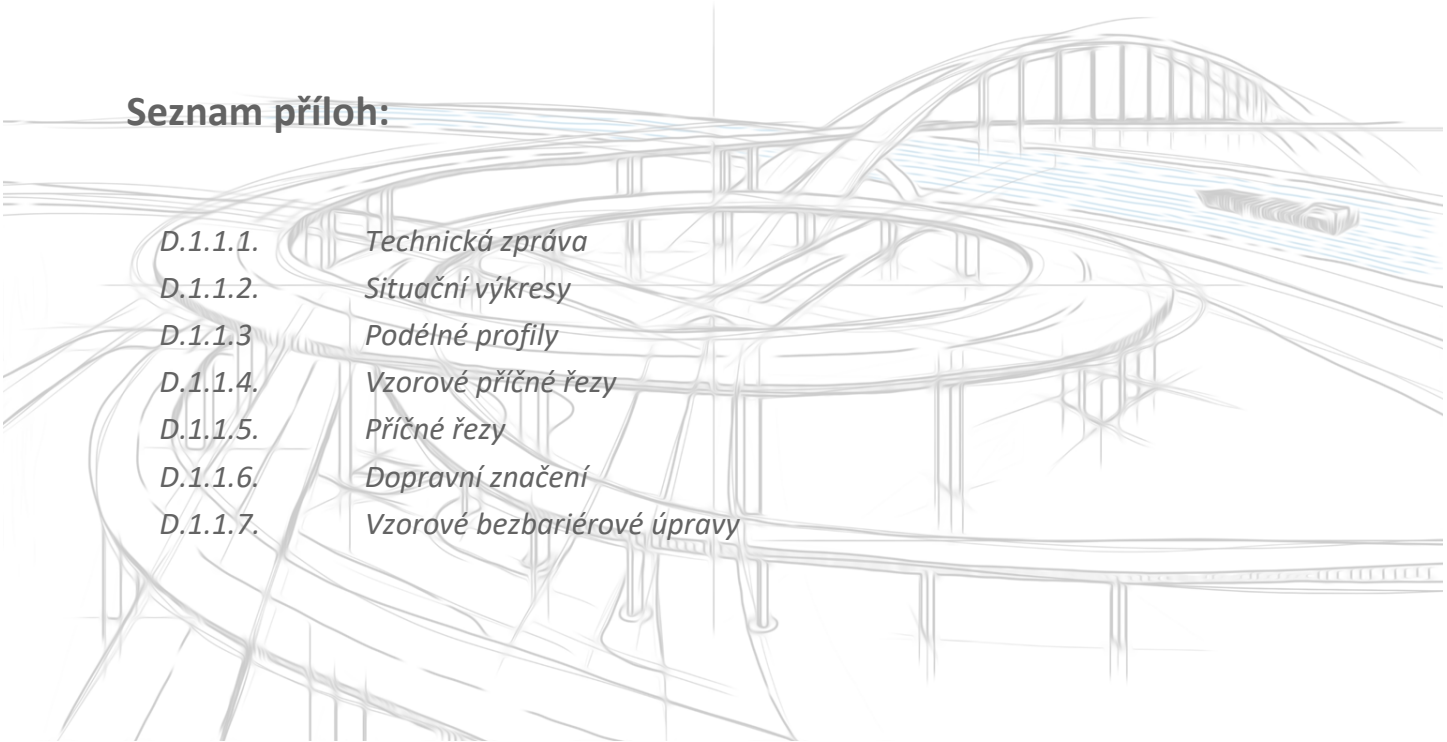
Stupeň: PDPS

Vypracoval: Ing. Pavel Barnat

Kontroloval: Ing. Petr Fojt

REVIZE 07/2025

Seznam příloh:

- 
- | | |
|----------|-----------------------------|
| D.1.1.1. | Technická zpráva |
| D.1.1.2. | Situační výkresy |
| D.1.1.3. | Podélné profily |
| D.1.1.4. | Vzorové příčné řezy |
| D.1.1.5. | Příčné řezy |
| D.1.1.6. | Dopravní značení |
| D.1.1.7. | Vzorové bezbariérové úpravy |

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	3
1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ	3
1.3	GENERÁLNÍ PROJEKTANT	3
1.4	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	3
2	STRUČNÝ POPIS, JEHO FUNKČNOST A TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
2.1	STÁVAJÍCÍ STAV	5
2.2	NAVRŽENÉ SITUAČNÍ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ	7
3	TECHNOLOGIE DOPRAVY A DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	11
4	ZEMNÍ PRÁCE, DEMOLICE A PŘÍPRAVA ÚZEMÍ	12
5	VZOROVÝ ŘEZ, ODVODNĚNÍ, OSVĚTLENÍ	13
5.1	VZOROVÝ ŘEZ – KONSTRUKCE CHODNÍKU A ZPEVNĚNÝCH PLOCH	13
5.2	ODVODNĚNÍ	15
5.3	OSVĚTLENÍ	16
6	ŘEŠENÍ Z HLEDISKA PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	17
7	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA	17
8	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	17
8.1	SEZNAM POUŽITÝCH NOREM:	18
8.2	PLATNÉ ZÁKONY A JEJICH PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠKY, ZEJMÉNA:	19
8.3	TECHNICKÉ PRŮVODCE:	19
9	VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	19
10	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	20

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Tuchlovice, oprava místních komunikací lokalita JIH
Místo stavby:	Obec Tuchlovice, ulice Školní, Za Humny I, Za Humny II a Pod Školou poz. parc. č. 696,1328,1338 a 1339 v k.ú. Tuchlovice (okres Kladno) 771317
Předmět dokumentace:	Rekonstrukce uličního prostoru místních komunikací v obci Tuchlovice včetně řešení odvodnění a osvětlení

1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Jméno:	Obec Tuchlovice
Adresa:	U Staré Školy 83, 273 02 Tuchlovice
IČ:	00235041

1.3 GENERÁLNÍ PROJEKTANT

Hlavní projektant:	PFProjekt s.r.o.
Sídlo:	Soukenická 64/22, 274 01 Slaný
IČ:	07071353
Tel:	+420 603 891 857
@:	petr.fojt@pfprojekt.cz

1.4 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Projektant:	PFProjekt s.r.o.
Sídlo:	Soukenická 64/22, 274 01 Slaný
IČ:	07071353
Tel:	+420 603 891 857
@:	petr.fojt@pfprojekt.cz
HIP:	Ing. Petr Fojt
Projektant:	Ing. Pavel Barnat, Ing. Petr Fojt (ČKAIT: 0013761)

2 STRUČNÝ POPIS, JEHO FUNKČNOST A TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Tato část projektová dokumentace (SO 101) řeší návrh rekonstrukce stávajících místních obslužných komunikací III. třídy a na ně navazujících zpevněných ploch v uličním prostoru dotčených ulic, v rezidenční lokalitě v jižní části obce Tuchlovice, vymezené ulicemi Školní, Za Humny I, _Za Humny II a Pod Školou. Účelem návrhu řešení je rekonstrukce stávajících komunikací, přilehlých chodníků, vjezdů k přilehlým nemovitostem a výstavba nových parkovacích ploch pro osobní automobily a pásů zeleně, včetně ploch pro výsadbu vzrostlé zeleně v dané lokalitě.

Navržené řešení se snaží maximálně respektovat stávající šířkové a výškové uspořádání uličního prostoru dotčených ulic. Snahou je nově uspořádat plochy komunikací zredukováním šířky vozovky, což umožní nejen zpomalit a usměrnit dopravu v dané lokalitě, ale také podél komunikací nově navrhnout parkovací stání pro osobní automobily, rozšířit chodníky a pomocí vložených zpomalovacích prvků do křížení jednotlivých ulic tak celkově zklidnit dopravní režim v dané lokalitě. Smyslem návrhu je také zpřístupnit oblast pro pěší návrhem ucelené sítě chodníků, včetně realizace předepsaných bezbariérových úprav. Rovněž je snaha zachovat a rozšířit plochy zeleně a vyřešit odvodnění zpevněných ploch částečně vsakem do podloží a částečně odvodem do nově navržené dešťové kanalizace.

V rámci navrženého řešení dojde k částečné změně dopravního uspořádání dotčených místních komunikací v dané oblasti. Celá dotčená rezidenční oblast bude i nadále zařazena do zóny s celoplošným omezením nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h (Zóna 30). Komunikace uvnitř zóny budou zachovány jako místní obslužné komunikace III.třídy s tím, že budou zúženy na šířku 5,00-6,00m pro obousměrný provoz, případně na 3,50 m s vloženým výhybními.

Dotčené ulice jsou nově řešeny s asfaltovou komunikací uprostřed uličního prostoru s přilehlým chodníkem z dlažby na straně jedné a pásem zeleně s vloženým podélným parkovacím stáním z vegetační (vsakovací dlažby) na straně druhé. V rámci stavby se předpokládá výměna celé konstrukce vozovek a chodníků. Parkovací stání jsou od fasády domu/líce oplocení odděleny bezpečnostním odstupem v šířce min. 0,50m. Chodníkové trasy jsou navrženy jako celistvé, navazující na stávající chodníky v dané lokalitě, s bezbariérovými úpravami. Stávající vjezdy na sousední pozemky budou zachovány v plném rozsahu.

Členění na jednotlivé úseky:

1. úsek	ulice školní	délka	234,69m	šířka vozovky	6,00m / 4,50m
2. úsek	ulice Za Humny I		243,39m		3,50m / 5,00m
3. úsek	ulice Za Humny II		241,00m		5,00m
4. úsek	ulice Pod Školou		137,88m		3,50m / 5,50m

V rámci rekonstrukce komunikace a výstavby nových zpevněných ploch bude zajištěn plynulý a bezproblémový odvod dešťových vod. Odvodnění nově navržených komunikací a přilehlých zpevněných ploch bude realizováno částečně vsakem do podloží v místech provedených z vegetační (vsakovací) dlažby, a dále nově navrženými odvodňovacími prvky (uliční vpusti a žlaby) s odvodem do nově navržené dešťové kanalizace (viz SO 301). Veřejné osvětlení nově navržených zpevněných ploch řeší SO 401.

2.1 STÁVAJÍCÍ STAV

Řešené území se nachází na jižním okraji obce Tuchlovice, v lokalitě s obytnou zástavbou jižně od páteřní komunikace II/606 (ulice Karlovarská) procházející obcí ve směru východ-západ. Dotčená oblast je tvořena soustavou čtyř vzájemně propojených ulic (Školní, Za Humny I, Za Humny II a Pod Školou), které obsluhují přilehlou zástavbu rodinných domů a jsou napojeny na stávající síť místních komunikací v obci (ulice Na Hradčanech a Národního Odboje). Ulice Za Humny I, Za Humny II a Pod Školou vedou paralelně s ulicí Na Hradčanech ve směru sever-jih. Ulice Školní vede ve směru západ-východ, přičemž výše zmíněné ulice vzájemně propojují a napojují se v západní části na sběrnou komunikaci v ulici Na Hradčanech. Dotčené ulice jsou součástí souvislé intravilánové zástavby se všemi náležitostmi a technickou infrastrukturou a lze je klasifikovat jako místní obslužné komunikace III.třídy s obousměrným provozem a návrhovou rychlostí 50 km/h. Všechny komunikace jsou průjezdné, s výjimkou ulice Pod Školou, která je ukončena na hranici souvislé zástavby.

Obecně je uliční prostor všech ulic v dané lokalitě tvořen jízdním pásem místní komunikace uprostřed, na který po obou stranách navazují neuspořádané plochy zeleně, případně úzké chodníky šířkově nevyhovující normovým požadavkům (do 1,50m), to vše na hranici stávající zástavby, tvořené fasádou přilehlých rodinných domů nebo oplocením. Uliční prostor není nijak rozdělen, fyzicky ani vodorovným dopravním značením, vozidla rezidentů tak parkují živelně po obou stranách vozovky, z části na chodnících nebo pásích zeleně. Z obou stran se do ulic připojují samostatné nebo sloučené vjezdy k přilehlým nemovitostem, přičemž stávající úroveň vjezdů je někdy v úrovni nebo dokonce i pod niveletou stávající komunikace, což činí problém pro správné výškové vedení chodníků v místě vjezdů.

Uliční prostor jednotlivých dotčených ulic se liší jak šířkově, tak stávajícím uspořádáním, a je proto pro každou z ulic rozdílný:

Ulice Školní odbočující z ulice Na Hradčanech (hlavní příjezdová komunikace)

Uliční prostor je v první části od místa křížení s ulicí Na Hradčanech je zúžen oboustrannou přilehlou zástavbou na šířku cca 7,50 – 8,00m, v druhé delší části pak pravostranná zástavba chybí, uliční prostor je rozšířen na cca 8,00-9,00m a vozovku zde od přilehlého pole odděluje zatravněný příkop, který končí před koncem úseku horskou vpustí s odvodem do kanalizace. Asfaltová vozovka proměnné šířky 4,50-6,50m je obou stranách lemována pásy zeleně k přilehlé zástavbě, případně nezpevněnou krajnicí a zatravněným příkopem. Chodníky v ulici zcela chybí. Řešený úsek končí v místě křížení s ulicemi Pod Školou a Za Humny III, kde se napojuje na navazující část ulice Školní, již dříve zrekonstruovanou (komunikace a oboustranné chodníky).

Směrové vedení stávající komunikace kopíruje hranice uličního prostoru a v první části je proto tvořené navazujícími protisměrnými směrovými oblouky o malých poloměrech ($R_{min}=15m$), v druhé části je pak vedeno převážně v přímém směru. Niveleta komunikace klesá v celém úseku ve směru od ulice Na Hradčanech v proměnném sklonu cca 1,0-9,5 %. Příčný sklon vozovky je proměnný, převážně jednostranný směrem k přilehlému pásu zeleně podél pravostranné zástavby.

Ulice Za Humny I odbočující vpravo z ulice Školní

Uliční prostor šířky cca 7,50-8,00m je v celém úseku dotčené ulice lemován oboustrannou přilehlou zástavbou. Asfaltová vozovka šířky cca 5,00m je po levé straně lemována nově zrekonstruovaným chodníkem šířky 1,50m s krytem z betonové zámkové dlažby, po pravé straně pak pásem zeleně proměnné šířky na hranici zástavby, který je bez vzrostlé zeleně. Ulice končí v severní části kolmým napojením na ulici Národního Odboje.

Směrové vedení stávající komunikace kopíruje hranice uličního prostoru a je vedeno v celém úseku prakticky v přímém směru bez vložených směrových oblouků. Niveleta komunikace klesá v celém úseku ve směru od ulice Školní v proměnném sklonu cca 4,5 %. Příčný sklon vozovky je proměnný, převážně jednostranný, přičemž prakticky celý úsek dotčené komunikace včetně pásu zeleně je vlivem stávajícího výškového uspořádání ve značném příčném sklonu směrem k pravostranné zástavbě, v první části dosahuje tento sklon až 10 %.

Ulice Za Humny II odbočující vpravo z ulice Školní

Uliční prostor šířky cca 9,50-10,00m je v celém úseku dotčené ulice lemován oboustrannou přílehlou zástavbou. Asfaltová vozovka šířky cca 6,50-7,00m je po obou stranách lemována chodníky šířky 1,00-1,50m s krytem z betonové velkoformátové dlažby na hranici zástavby. Ulice končí v severní části kolmým napojením na ulici Národního Odboje. Směrové vedení stávající komunikace kopíruje hranice uličního prostoru a je vedeno v celém úseku prakticky v přímém směru bez vložených směrových oblouků. Niveleta komunikace klesá v celém úseku ve směru od ulice Školní v proměnném sklonu cca 1,50-9,50 %. Příčný sklon vozovky je proměnný, převážně jednostranný, přičemž prakticky celý úsek dotčené komunikace včetně chodníků je vlivem stávajícího výškového uspořádání ve značném příčném sklonu směrem k pravostranné zástavbě, v první části dosahuje tento sklon až 6 %.

Ulice Pod Školou odbočující vlevo z ulice Školní

Uliční prostor šířky cca 7,50-8,00m je v celém úseku dotčené ulice lemován oboustrannou přílehlou zástavbou. Asfaltová vozovka šířky cca 5,00m je po obou stranách lemována pásy zeleně proměnné šířky na hranici zástavby, které jsou bez vzrostlé zeleně. Ulice končí v jižní části slepým ukončením na hranici stávající zástavby. Směrové vedení stávající komunikace kopíruje hranice uličního prostoru a je vedeno v celém úseku prakticky v přímém směru bez vložených směrových oblouků. Niveleta komunikace stoupá v celém úseku ve směru od ulice Školní v proměnném sklonu cca 8,50 %. Příčný sklon vozovky je proměnný, převážně jednostranný směrem k pravostranné zástavbě.

Na povrchu všech dotčených stávajících asfaltových vozovek s nezjištěnou skladbou konstrukce jsou patrné nerovnosti lokálního charakteru, vzniklé především v důsledku pokládky podzemních sítí a různých oprav v průběhu času, následkem čehož stávající systém odvodnění neplní řádně svou funkci. Podloží nevykazuje výrazné geologické poruchy nebo propady. Chodníky vykazují taktéž známky velkého opotřebení, jsou se zvlněným a rozlámaným povrchem, z části zarostlým travou, bezbariérové úpravy zcela chybí nebo nejsou provedeny dle platných norem (vyjma již zrekonstruovaného chodníku v ulici Za Humny I). V celém území se rovněž nachází velké množství inženýrských sítí. Nadzemní vedení NN a VO je umístěno na betonových stožárech, které zasahují do prostoru chodníků. V ulici se dále nachází podzemní vedení plynovodu, vodovodu, podzemní vedení NN a sdělovacích sítí a také kanalizace, do které jsou zaústěné uliční vpusti ve vozovce a taktéž část domovních okapových svodů. Tato není ale obsažena v digitálních podkladech, a tak je nutné její průběh odhadovat pouze dle stávajících vpustí.

Celkový stávající stav v řešeném území tak neumožňuje funkční a plynulé dopravní uspořádání a obsluhu stávajících nemovitostí, včetně nedostatečného počtu vymezených parkovacích stání pro osobní automobily. Neumožňuje taktéž bezpečný pohyb pěších v dané lokalitě, neboť zde souvislá síť komunikací pro pěší napojená na stávající chodníky v obci. V neposlední řadě zde chybí vhodná místa pro možnou výsadbu vzrostlé zeleně v uličním prostoru jednotlivých ulic

2.2 NAVRŽENÉ SITUAČNÍ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Situační řešení návrhu místních komunikací, parkovacích stání a chodníků vychází z pozemku pro stavbu vymezených, z okolních pozemků a přilehlých nemovitostí a s maximální měrou se jim přizpůsobuje.

Místní komunikace s asfaltovým krytem vozovky jsou nově navrženy v poloze zhruba uprostřed uličního prostoru dotčených ulic tak, aby k nim bylo možné vhodným způsobem přidružit přilehlé chodníky, parkovací pásy a pásy zeleně.

1. úsek, ulice Školní

Komunikace odbočující z páteřní komunikace (ulice Na Hradčanech) s délkou úpravy 234,69m, je hlavní komunikací obsluhující dotčenou lokalitu. Komunikace pokračuje od ZÚ v místě kolmého napojení na ulici Na Hradčanech východním směrem až do KÚ v km 0,23469 v místě křížení s ulicí Za Humny III, kde se přímo napojuje na již zrekonstruovanou část komunikace v pokračování ulice Školní. Základní šířka obousměrné komunikace je 6,00m s tím, že v začátku úseku (km 0,000 – 0,05134) v místě zúženého uličního prostoru je šířka komunikace 4,50m. Osa komunikace je vedena uprostřed jízdního pásu a vede v přímém směru s vloženými směrovými oblouky především v začátku úseku ($R_{min}=15,0m$ z důvodů stísněných poměrů uličního prostoru).

Součástí nově navrženého dopravního prostoru je jednostranný chodník šířky min 1,50m na hranici zástavby vlevo podél komunikace a pás zeleně proměnné šířky vpravo na hranici zástavby, resp. ke stávajícímu zatravněnému příkopu v nezastavěné části, který bude zachován. V začátku úseku je v pásu zeleně navržena opěrná zídka z důvodu vyrovnání výškového rozdílu rozšířené komunikace ke stávajícímu terénu, resp. oplocení přilehlé zástavby. Zídka bude provedena z betonových palisád 1200/200/200, s maximální výškou 0,7m nad úroveň povrchu. V pásu zeleně jsou navrženy samostatné vjezdy k přilehlým nemovitostem.

V konci úseku před křížením s ulicemi Za Humny III a Pod školou v km 0,19786 je do vozovky vložen zvýšený zpomalovací práh s integrovaným místem pro přecházení s cílem zklidnění automobilové dopravy ve směru ke škole.

2. úsek, ulice Za Humny I

Komunikace odbočující vlevo z ulice Školní v km 0,11595, s délkou úpravy 243,39m. Komunikace pokračuje v přímém směru severním směrem do KÚ (km 0,24100) kde se kolmo napojuje na stávající komunikaci v ulici Národního odboje. Základní šířka obousměrné komunikace je 3,50m v celém úseku s tím, že na obou koncích je komunikace rozšířena na šířku 4,50m, pro umožnění vzájemného vyhnutí vozidel. Dále jsou v komunikaci na vhodných místech navrženy další dvě výhybny v šířce 5,00 a délce 8,50m/10,00m. V těchto místech se vozovka rozšíří jednostranným náběhovým klínem v délce 3,00m. Na obou koncích jsou do vozovky vložené zpomalovací zvýšené prahy s místy pro přecházení.

Součástí nově navrženého dopravního prostoru je stávající jednostranný chodník šířky min 1,50m na hranici zástavby (vpravo), který byl již rekonstruován a bude zachován, včetně obrubníku na styku s vozovkou. Pás zeleně šířky min 2,50m je nově navržen vlevo podél vozovky na hranici zástavby. V pásu zeleně jsou vloženy samostatné vjezdy ke stávajícím nemovitostem v šířce min 6,00m (možnost krátkodobého stání OA rezidentů) a samostatné zálivy s podélným parkovacím stáním pro OA. V ostrůvcích zeleně mezi vjezdy a parkovacími zálivy se předpokládá výsadby vzrostlé zeleně. Osa komunikace je vedena v odstupu min 2,25m od stávajícího chodníku a vede v podstatě v přímém směru s jedním vloženým obloukem o velkém poloměru.

V KÚ je nově navrženo místo pro přecházení přes vozovku v přilehlé ulici Národního odboje, který propojí chodník v ulici Za Humny I se stávajícím protilehlým chodníkem v ulici Národního odboje. V protilehlém chodníku se osadí bezbariérový obrubník a provede se předláždění, včetně provedení hmatových úprav.

3. úsek, ulice Za Humny II

Komunikace odbočující vlevo z ulice Školní v km 0,17247, s délkou úpravy 241,00m. Komunikace pokračuje v přímém směru severním směrem do KÚ (km 0,24100) kde se kolmo napojuje na stávající komunikaci v ulici Národního odboje. Základní šířka obousměrné komunikace je 5,00m v celém úseku. Na obou koncích jsou do vozovky vloženy zpomalovací zvýšené prahy s místy pro přecházení. Osa komunikace je vedena uprostřed jízdního pásu a vede v přímém směru bez vložených směrových oblouků.

Součástí nově navrženého dopravního prostoru je jednostranný chodník šířky min 1,75m na hranici zástavby (vpravo), a pás zeleně šířky min 2,50m na hranici zástavby (vlevo), V pásu zeleně jsou vloženy samostatné vjezdy ke stávajícím nemovitostem v šířce min 6,00m (možnost krátkodobého stání OA rezidentů) a samostatné zálivy s podélným parkovacím stáním pro OA. V ostrůvcích zeleně mezi vjezdy a parkovacími zálivy se předpokládá výsadby vzrostlé zeleně.

V KÚ je nově navrženo místo pro přecházení přes vozovku v přilehlé ulici Národního odboje, který propojí chodník v ulici Za Humny II s plánovaným prodloužením protilehlého chodníku v ulici Národního odboje. Místo pro přecházení se realizuje v koordinaci s výstavbou tohoto chodníku.

4. úsek, Pod Školou

Komunikace odbočující vpravo z ulice Školní v km 0,22616, s délkou úpravy 137,88m. Komunikace pokračuje jižním směrem až do KÚ (km 0,13788) u domu čp.452, kde končí. Obratiště není vzhledem k délce neprůjezdné komunikace a k šířkovému uspořádání stávajícího uličního prostoru navrženo. Základní šířka obousměrné neprůjezdné komunikace je 3,50m s tím, že na vjezdu z ulice Školní a na konci úseku je komunikace rozšířena na šířku 5,50m, pro umožnění vzájemného vyhnutí resp. otočení vozidel. Dále je v komunikaci uprostřed úseku navržena další výhybna v šířce 5,50 a délce 6,50m. V těchto místech se vozovka rozšíří náběhovým klínem v délce 3,00m. Osa komunikace je vedena uprostřed jízdního pásu a vede v přímém směru bez vložených směrových oblouků.

Součástí nově navrženého dopravního prostoru jsou oboustranné pásy zeleně na hranici zástavby s vloženými vjezdy ke stávajícím nemovitostem s tím, že pás zeleně vpravo podél komunikace je rozšířen na šířku min 2,50m pro vložení zálivů s podélným parkovacím stáním pro OA a umožnění krátkodobého podélného stání OA rezidentů ve vjezdech. Samostatný chodník není vzhledem k úzkému uličnímu prostoru a množství vjezdů po obou stranách nově navrhován.

Zklidňovací prvky (zvýšené zpomalovací prahy)

V místech napojení komunikací na páteřní komunikace (ulice Školní a Národního Odboje) budou do asfaltové vozovky osazeny zvýšené zpomalovací prahy provedené z betonové dlažby.

Zvýšené prahy jsou navrženy v délce min 5,00m přes celou šířku vozovky. Pomocí nájezdových ramp délky 1,50m se sklonem 1:20 (max 1:15) je docíleno výškové úrovně těchto zvýšených ploch +0,08m nad úroveň nivelety vozovky. Součástí takto navržených zvýšených ploch jsou místa pro přecházení (viz dále).

Na styku nájezdových ramp zvýšených prahů s povrchem z betonové dlažby s přilehlou asfaltovou vozovkou bude osazen obrubník 100/250 zapuštěný v úrovni povrchu vozovky, v betonovém loži z betonu

B35/45 XF4. Povrch zvýšených prvků bude proveden v odlišném barevném odstínu od přilehlých navazujících chodníků z dlažby.

Parkovací pásy (pásy zeleně)

Podél navržených komunikací v dotčených ulicích jsou nově navržena podélná parkovací stání pro osobní automobily s krytem z betonové dlažby, a to vždy ve volných prostorech mezi stávajícími vjezdy, které je třeba respektovat a zachovat. Parkovací stání jsou navržena v samostatných parkovacích zálivech pro 1-4 osobní automobily. Jednotlivé zálivy a vjezdy jsou od sebe odděleny zvýšenými pásy/ostrůvky zeleně proměnné délky (min 2,00m), ve kterých se předpokládá výsadba vzrostlých stromů. (viz SO 801 Sadové úpravy).

Délka parkovacích stání v zálivech je minimálně 5,75m s tím, že krajní stání je prodloužené na 6,75m tam, kde to umožňuje volný prostor mezi vjezdy. Šířka parkovacích stání/zálivů je 2,00m s tím, že od fasády přilehlé zástavby/líce oplocení jsou odděleny zvýšeným bezpečnostním pásem zeleně/kačírku v minimální šířce 0,50m. Na styku parkovacích stání a přilehlé vozovky bude osazen obrubník zapuštěný v úrovni povrchu, z důvodu odtoku vody z vozovky na plochu parkovacích stání provedenou z vegetační (vsakovací) dlažby. Na styku parkovacích stání s ostrůvky zeleně bude osazen klasický silniční obrubník se sníženou výškou nášlapu +0,10m, z důvodu možnosti převisu parkujících osobních automobilů.

Celková kapacita takto nově navržených parkovacích stání v dané lokalitě činí 23 stání pro osobní automobily s tím, že další krátkodobé stání rezidentů je možné ve vjezdech k přilehlým nemovitostem.

Chodníky pro pěší

Podél komunikací ve všech dotčených ulicích jsou nově navrženy jednostranné chodníky pro pěší s povrchem z betonové dlažby v minimální šířce 1,50m až k fasádě přilehlé zástavby. Chodníky budou vzájemně propojené místy pro přecházení (převážně navrženými v rámci zvýšených prahů) a budou rovněž napojeny na stávající chodníky v přilehlých navazujících ulicích (Národního Odboje, Za Humny III a pokračování ulice Školní).

Chodníky jsou od přilehlé vozovky odděleny zvýšeným obrubníkem (+0,10m), přičemž v místě vjezdů bude osazen snížený přejezdový obrubník (+0,05m). Podél sníženého obrubníku na styku s komunikací bude proveden varovný pás š.0,40m z kontrastní reliéfní dlažby.

V ulici Za Humny I byl již v minulosti rekonstruován pravostranný chodník z betonové dlažby, který zůstane dle požadavku investora zachován.

Místa pro přecházení

Součástí navrhovaného řešení jsou nově navržená místa pro přecházení v místech křížení pěších tras, tj. chodníků podél jednotlivých komunikací v dané lokalitě. Místa pro přecházení jsou navržena v šířce min 3,0m, délka je max 6,50m.

Většina míst pro přecházení uvnitř dané lokality bude součástí navržených zvýšených zpomalovacích prahů (+0,08m nad úrovní nivelety). Na styku s přilehlým chodníkem (s výškou nášlapu +0,02m nad úrovní vozovky resp. zvýšené plochy) budou za obrubníkem provedeny předepsané úpravy z reliéfní kontrastní dlažby, tzn. varovný pás šířky 0,40m a na něj kolmo navazující (odsazený) signální pás v šířce š.0,80m ve směru osy místa pro přecházení až k vodící linii na vnější hraně chodníku (fasáda/líc oplocení).

Místa pro přecházení, která nejsou navržena v rámci zvýšených prahů, budou provedena klasicky v úrovni vozovky. Na styku chodníku s vozovkou zde proto bude osazen snížený přejezdový obrubník 150/150mm s výškou nášlapu +0,02m v celé šířce místa pro přecházení, který bude na obou koncích pomocí přechodových

kusů v délce 1,0m navázán na klasický silniční obrubník 150/250mm s výškou nášlapu +0,10m nad stávající vozovku.

Vyrovnaní povrchu chodníku ke sníženému obrubníku bude provedeno pomocí rampy v potřebné délce se sklonem max. 12,50% tak, aby na rubu chodníku zůstal zachován pruh šířky min. 0,90m se základním příčným sklonem 2,0%. V místech s nedostatečnou šířkou chodníku bude provedeno snížení povrchu v celé šířce chodníku pomocí podélné rampy podél přechodového obrubníku.

Vjezdy k přilehlým nemovitostem

Návrh nových komunikací a přilehlých chodníků respektuje všechny stávající vjezdy k přilehlým nemovitostem v dané lokalitě. V místech vjezdů bude na styku s vozovkou osazen snížený přejezdový obrubník 150/150mm s výškou nášlapu +0,05m, tento bude pak na obou koncích pomocí přechodových kusů v délce 1,0m navazovat na klasický silniční obrubník. V místech, kde by vložení takto zvýšeného obrubníku nebylo možné s ohledem na stávající výškové poměry ve vjezdech (směrem k vozovce by nevycházel min sklon 0,50%) se osadí přejezdový obrubník s výškou nášlapu +0,02m. Podél sníženého obrubníku bude proveden varovný pás š.0,40m z kontrastní reliéfní dlažby v délce vjezdu s přesahem do výšky nášlapu +0,08m. Ve vjezdech, které jsou součástí chodníku, bude použita zesílená konstrukce chodníku/vjezdu ve skladbě dle vzorového příčného řezu, s krytem z betonové dlažby stejného tvaru i barvy jako v navazujících chodnících. Vyrovnaní povrchu chodníku ke sníženému obrubníku bude provedeno pomocí nájezdové rampy se sklonem max. 12,50% tak, aby na rubu chodníku zůstal zachován pruh šířky min. 0,90m se základním příčným sklonem 2,0%. V místech s nedostatečnou šířkou chodníku bude provedeno snížení povrchu v celé šířce chodníku pomocí podélné rampy podél přechodového obrubníku.

Samostatné vjezdy v pásu zeleně, které nejsou součástí chodníku, jsou navrženy pokud možno v šířce 6,00m tak, aby bylo umožněno krátkodobé podélné parkování rezidentů ve vjezdech a usnadnil se vjezd/výjezd z úzkých jednosměrných komunikací. V místech vjezdů bude na styku s vozovkou osazen snížený přejezdový obrubník 150/150mm s výškou nášlapu +0,05m. V místech, kde by vložení takto zvýšeného obrubníku nebylo možné s ohledem na stávající výškové poměry ve vjezdech (směrem k vozovce by nevycházel min sklon 0,50%) se osadí přejezdový obrubník s výškou nášlapu +0,02m, případně obrubník 100/250m zapuštěný v úrovni povrchu.

Rubová strana vjezdů směrem do vrat přilehlých nemovitostí bude plynule napojena na stávající zpevněnou plochu na soukromém pozemku, v případě nezpevněného povrchu bude nový vjezd ukončen zapuštěným obrubníkem 100/250mm v úrovni povrchu na hranici vrat/pozemku.

Ve výjimečných případech, kdy nelze dodržet příčný sklon vjezdu směrem k vozovce, bude navržen sklon vjezdu opačný (směrem do vrat) a na rubové straně vjezdu na hranici pozemku osazen odvodňovací žlab s mříží DN100.

Navržené situační řešení a šířkové uspořádání viz přílohy D.1.1.2 Situační výkres a D.1.1.4. Vzorové příčné řezy této části dokumentace.

Výškové řešení

Výškové řešení je navrženo s ohledem na minimalizaci zemních prací, maximální se přizpůsobení okolnímu terénu včetně stávajících vjezdů a plynulé napojení na stávající povrch navazujících místních komunikací.

Nově navržená niveleta všech dotčených komunikací v celém průběhu maximálně kopíruje stávající stav tak, aby byly zachovány výškové vazby na stávající vjezdy a vstupy k přilehlým nemovitostem. Niveleta

komunikace v ulici Školní klesá ve směru staničení (směrem od ulice Na Hradčanech) proměnným sklonem v hodnotě 0,84 - 9,71 % s maximálním sklonem uprostřed úseku. Niveleta komunikace v ulici Za Humny I klesá ve směru staničení (směrem od ulice Školní) proměnným sklonem v hodnotě 3,16 – 5,275 %. Niveleta komunikace v ulici Za Humny II klesá ve směru staničení (směrem od ulice Školní) proměnným sklonem v hodnotě 0,92 – 8,26 %. Niveleta komunikace v ulici Pod Školou stoupá ve směru staničení (směrem od ulice Školní) v proměnném sklonu 4,44 – 9,65 %.

Poloměry výškových zakružovacích oblouků jsou navrženy s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/hod, s minimálním poloměrem vypuklého i vydutého oblouku $R=400\text{m}$, resp. $R=160\text{m}$ v místech napojení na stávající komunikace. Základní příčný sklon komunikací je navržen jako jednostranný v hodnotě 2,0 – 2,5 % tak, aby plynule a co nejrychleji odváděl vodu z povrchu vozovky do nově navržených odvodňovacích prvků, případně do míst určených pro vsakování povrchové vody (parkovací zálivy podél vozovky). V ulicích Za Humny I a Za Humny II je příčný sklon komunikace vlivem stávajícího výškového uspořádání uličního prostoru navržen v hodnotách 6,0 – 8,0 % směrem k pravostrannému chodníku podél zástavby. V začátku úseku jednotlivých komunikací se příčný sklon přizpůsobí tak, aby se plynule napojil na povrch navazujících komunikací.

Přilehlá parkovací stání podél komunikace jsou navržena v podélném sklonu kopírujícím niveletu komunikace a v příčném sklonu max. 3,0 % směrem k vozovce, od které budou oddělena přejezdovým obrubníkem s výškou +0,05m nad úrovní vozovky, případně obrubníkem 100/250 zapuštěným v úrovni vozovky.

Výškové řešení nově navržených chodníků přilehlých ke komunikacím je dané výškovým uspořádáním nově navržené vozovky, a déle výškou náslapu nově navrženého obrubníku nad hranou přilehlé vozovky. Podélný sklon nově navržených chodníků v ulici Školní v délce cca 150 m a v ulicích Za Humny I a II v krátkých úsecích v napojení na ulici Školní přesahuje proto přípustnou hodnotu 8,33 % a bude požádáno o výjimku z vyhlášky 398/2009 Sb. (viz dokladová část). Chodníky podél nově navržených komunikací jsou navrženy v příčném sklonu 2,0 % směrem k vozovce, od které bude oddělen obrubníkem s výškou náslapu +0,10m.

Samostatné vjezdy v pásu zeleně jsou navrženy ve sklonu 2,0 – 5,0 % směrem k přilehlé vozovce, ve výjimečných případech je max sklon 10 % (ulice Za Humny I a II). V ojedinělých případech, kdy s ohledem na stávající výškové poměry budou vjezdy vyspádované směrem k přilehlé nemovitosti, bude na hranici vjezdu osazen odvodňovací žlab.

Navržené výškové řešení viz přílohy D.1.1.3. Podélný profily a D.1.1.5. Příčné řezy této části projektové dokumentace.

3 TECHNOLOGIE DOPRAVY A DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V rámci navrženého řešení nedojde ke změně dopravního uspořádání dotčených místních komunikací v dané oblasti. Celá dotčená rezidenční oblast bude i nadále zařazena do zóny s celoplošným omezením nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h (Zóna 30), která je ohraničena a vyznačena SDZ na vjezdech z ulic Karlovarská, Ke Stráži a Spojná. Dojde k dalšímu zklidnění dopravy v dané lokalitě kombinací dopravních a stavebních opatření (zavedení/zachování přednosti zprava a realizace stavebních zklidňovacích prvků).

Komunikace uvnitř zóny budou zúženy na šířku 5,00m, resp. na 3,50m s vloženými výhybnami šířky min 5,00m, čímž dojde ke zklidnění dopravy a navíc umožní návrh nových parkovacích stání podél vozovky.

V místech napojení komunikací na páteřní komunikace (ulice Školní a Národního Odboje) budou do vozovky osazeny fyzické zpomalovací prahy s integrovanými místy pro přecházení.

Dopravní značení

V rámci výstavby komunikací a parkovacích stání bude upraveno stávající a doplněno nové svislé a vodorovné DZ. Jedná se především o vyznačení slepé komunikace v ulici Pod Školou. Svislé a vodorovné dopravní značení bude provedeno v souladu s vyhláškou č.294/2015 Sb. Vyznačení jednotlivých parkovacích stání bude provedeno pruhem z dlažby s odlišným barevným odstínem. Návrh dopravního značení viz příloha D.1.1.6. v této části PD.

Doprava v klidu

Předloženým návrhem řešení dojde k vytvoření nových parkovacích stání pro osobní automobily, a to v samostatných zálivech podél jednotlivých komunikací šířky min 2,00m s podélným stáním délky min 5,75m, přičemž krajní stání budou prodloužena na 6,75m (s výjimkou míst s nedostatečným prostorem mezi vjezdy). Další možné krátkodobé stání rezidentů je možné v samostatných vjezdech na přilehlé nemovitosti, které nejsou součástí chodníků, proto jsou tyto navrženy v šířce min 6,00m. Vyhrazené stání pro osoby ZTP nejsou nově navrhována, jelikož se jedná o parkovací místa pro rezidenty.

Počet navržených stání pro osobní automobily v jednotlivých ulicích:

Školní	parkovací stání nejsou nově navrhována	
Za Humny I	08 podélných stání	10 stání ve vjezdech
Za Humny II	14 podélných stání	13 stání ve vjezdech
Pod Školou	01 podélných stání	10 stání ve vjezdech
Celková kapacita	23 podélných stání	33 stání ve vjezdech

Pěší a cyklistické stezky

V rámci navrženého řešení jsou navrženy chodníky pro pěší navazující na stávající chodníky v dotčené lokalitě podél přilehlých ulic. Ve všech dotčených ulicích jsou nově navrženy jednostranné chodníky minimální šířky 1,5 – 2,0m. Výjimku tvoří ulice Za Humny I, kde byl již v minulosti chodník rekonstruován, a tento bude dle požadavku investora zachován. Chodníky budou vzájemně propojené místy pro přecházení navrženými částečně v rámci zvýšených křižovatkových ploch. Pěší trasy tak nově tvoří ucelený celek a budou opatřeny předepsanými bezbariérovými prvky.

4 ZEMNÍ PRÁCE, DEMOLICE A PŘÍPRAVA ÚZEMÍ

Navrženou stavbou nebude vynucena demolice žádných stávajících objektů ani kácení vzrostlé zeleně. Bude odstraněna náletová zeleň v uličním prostoru dotčených ulic. Vzrostlé stromy v prostoru stavby je nezbytné je po celou dobu výstavby chránit proti mechanickému poškození stavební činností, a to včetně kořenového prostoru.

V rámci přípravy území bude provedena skrývka ornice v tl. 0,20m ze stávajících ploch zeleně, a to v celém rozsahu výstavby nových zpevněných ploch, a její prozatímní deponie v místě stavby pro případné zpětné použití. Dále bude provedena skrývka zeminy na úroveň zemní pláň nově navržených zpevněných ploch.

V rámci demoličních prací budou odstraněny stávající zpevněné a částečně zpevněné plochy dotčených vozovek s krytem z asfaltu, R-materiálu a ŠD, chodníků a vjezdů s krytem z asfaltu nebo z betonové dlažby, a to včetně obrubníků a podkladních vrstev.

V místě napojení na stávající asfaltovou vozovku přilehlých ulic (Na Hradčanech, Národního Odboje a Školní) bude provedeno odfrézování stávajícího asfaltového krytu dotčené silnice v šířce min. 0,50m tak, aby došlo k plynulému napojení krytu s přesahem konstrukčních vrstev min 0,15m.

Zemní práce sestávají z výkopu rostlé zeminy a dosypání zeminy, a to na úroveň zemní pláně nově navržených komunikací. Přebytečná a nevhodná zemina bude odvezena na místo dle určení investora, případně bude zpětně využita pro dosypání v místě násypů a zásypů. Část ornice bude zpětně využita k úpravám okolního terénu za obrubníky se zatravněním.

Vybourané asfaltové směsi budou odvezeny do recyklačního centra, stejně tak bude naloženo i s betonovou sutí. Vybourané podkladní vrstvy ze štěrku a štěrkopísku budou odvezeny na skládku, případně je lze využít jako zeminu při úpravě zemní pláně. V místě inženýrských sítí je třeba dbát zvýšené opatrnosti při provádění zemních prací a dodržovat stanovené odstupné vzdálenosti.

Upravenou zemní pláň (stejně jako další konstrukční vrstvy) je nutno pečlivě zhutnit a chránit před dlouhodobým působením nepříznivých klimatických podmínek před pokládkou dalších vrstev. Při úpravě pláně je nezbytně nutné dosáhnout její zhutnění na 100% PS a únosnosti minimálně $E_{def,2}=30$ Mpa pro chodníky, resp. 45MPa pro pojezděné konstrukce. Pokud nebude na zemní pláni dosažena předepsaná hodnota modulu přetvárnosti, bude o zlepšení vlastností podloží rozhodnuto na stavbě za účasti geologa a projektanta. Po provedení odkopávek na úroveň zemní pláně dojde k zjištění jejího zhutnění a únosnosti a stanovení míst, kde bude nutné provést sanaci. Případná výměna podloží bude provedena v hloubce aktivní zóny zemní pláně 0,30m.

Konečné terénní úpravy zajistí dosypání a dorovnání zemního tělesa a rubových stran (za obrubníkem) zpevněných ploch. Narušený rostlý terén (výkopy, svahování) je nutno bezodkladně ozelenit, jedině tak lze zamezit zbytečnému splavování zeminy.

5 VZOROVÝ ŘEZ, ODVODNĚNÍ, OSVĚTLENÍ

5.1 VZOROVÝ ŘEZ - KONSTRUKCE CHODNÍKU A ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Konstrukce vozovek, parkovacích stání, vjezdů a chodníků byly stanoveny dle TP 170 - Katalogu vozovek pozemních komunikací s ohledem na budoucí intenzitu a maximální zatížení a navrhovanou úroveň porušení. Na upravenou a zhutněnou zemní pláň budou položeny nové konstrukce ve skladbách dle vzorových příčných řezů. Upravenou zemní pláň (stejně jako další konstrukční vrstvy) je nutno pečlivě zhutnit a chránit před dlouhodobým působením nepříznivých klimatických podmínek před pokládkou dalších vrstev. Pokud nebude na zemní pláni dosažena předepsaná hodnota modulu přetvárnosti, bude o zlepšení vlastností podloží rozhodnuto na stavbě za účasti geologa a projektanta. Před pokládkou nových konstrukčních vrstev budou provedeny demolice a příprava území (viz bod 4. zprávy).

Případná výměna podloží v aktivní zóně zemní pláně bude provedena z materiálu vhodného do podloží PK dle ČSN 73 6133, případně z recyklovaného materiálu dle TP210 v tloušťce min 0,3 m. Tloušťka bude přesně stanovena na základě parametru CBR dle laboratorního rozboru zemin.

Konstrukční vrstvy vozovek lze v případě nedostupnosti kameniva nahradit jednodruhovým betonovým recyklátem stejné frakce, MZK nebo vrstvami stmelenými hydraulickými pojivy (SC apod.) Návrhy změn budou před použitím předloženy písemně ke schválení projektantovi v rámci autorského dozoru.

Konstrukce komunikace bude provedena jako vozovka s asfaltovým krytem v celkové tl.430 mm ve skladbě dle vzorového příčného řezu, přičemž napojení asfaltového souvrství vozovky na stávající vozovku přilehlých ulic bude provedeno s přesahem konstrukčních vrstev minimálně 0,15m. Spáry mezi novým a stávajícím asfaltovým krytem budou utěsněny asfaltovým těsněním, a to buď zálivkou za horka typu N2 do proříznuté spáry nebo použitím speciálních asfaltových těsnění před provedením nových vrstev. Na styku vozovky s přilehlým chodníkem a pásem zeleně bude osazen zvýšený betonový silniční obrubník 150/250 s výškou nášlapu +0,10m nad úrovní povrchu, do betonového lože s boční opěrou.

Zvýšené zpomalovací prahy v úrovni +0,08m nad úrovní nivelety vozovky budou provedeny betonové dlažby. Na styku s přilehlým pásem zeleně/chodníkem/vjezdem bude osazen silniční obrubník 150/250 (+0,02m), tzn průběžný obrubník z navazující komunikace. Na styku nájezdových ramp s navazující vozovkou bude osazen obrubník 100/250 zapuštěný v úrovni vozovky.

Konstrukce parkovacích stání bude provedena jako vozovka s krytem z betonové dlažby plné tl.80mm, v celkové tl. min 420 mm ve skladbě dle vzorového příčného řezu, s barevným odlišením povrchu pro komunikace, parkovací stání a vjezdy. Pro parkovací stání plnící vsakovací funkci bude použita vegetační (vsakovací) dlažba plná s distančními nálsky 30 mm a distanční spáry šířky 30 mm budou vyplněny drceným kamenivem pro umožnění vsakování srážkových vod. Na styku parkovacích ploch s přilehlou komunikací bude osazen přejezdový obrubník 150/150 se zaoblenou hranou s výškou nášlapu +0,05m, v případě parkovacích ploch s vsakovací funkcí pak betonový obrubník 100/250 zapuštěný na úroveň vozovky. Na styku parkovacích stání s přilehlou zelení bude osazen betonový obrubník 100/250 s výškou nášlapu +0,10m. Jednotlivá parkovací stání budou vyznačena pruhem z dlažby odlišné barvy.

Konstrukce chodníků bude provedena jako chodník s krytem z betonové dlažby tl.60 mm v celkové tl.290 mm. Na styku chodníku s vozovkou bude osazen nový betonový silniční obrubník 150/250 s výškou nášlapu +0,10m nad úrovní vozovky, v místech vjezdů a přechodů pro pěší bude osazen snížený přejezdový betonový obrubník 150/150 s výškou nášlapu +0,05m, resp. +0,02m. Chodník bude na vnější rubové straně ohraničen betonovým chodníkovým obrubníkem 80/250 s výškou nášlapu +0,06 m nad úrovní chodníku (vodící linie), přičemž v místě vjezdů bude tento obrubník zapuštěný na úroveň chodníku. Úpravy pro nevidomé budou provedeny z betonové reliéfní dlažby kontrastní barvy. Na ukončení chodníku budou provedeny předepsané bezbariérové úpravy povrchu směrem ke sníženému obrubníku a doplněn varovný pás š.0,4m z reliéfní kontrastní dlažby.

Konstrukce vjezdů k přilehlým nemovitostem bude provedena jako konstrukce vozovky s krytem z betonové dlažby plné tl.80 mm v celkové tl.420 mm, přičemž pro vjezdy v chodníku bude použita dlažba stejného tvaru i barvy jako v navazujícím chodníku. Na styku s vozovkou bude osazen betonový přejezdový obrubník 150/150 s výškou nášlapu +0,05m, na rubové straně vjezdu na hranici přilehlých parcel bude osazen zapuštěný obrubník 100/250 v úrovni povrchu.

Prostor za obrubníkem nově navržených zpevněných ploch bude dosypán zeminou na úroveň stávajícího terénu a ohumusován v tl. 0,15m. Narušený rostlý terén po výkopech a svahování je nutno bezodkladně ozelenit, aby nedocházelo k nadbytečnému splavování zeminy. Jedná se zejména o začátek úseku v ulici Školní

v místech za opěrnou zídou. Nebude-li v tomto úseku možné dodržet sklon svahu max 1:2, je třeba svah opatřit geomříží, zabraňující splavování zeminy.

Lože obrub budou provedena z betonu C20/25 XF3, v případě přejížděných obrub z betonu C35/45 XF4. Boční opěra musí mít výšku minimálně do poloviny výšky obruby na protější straně ve směru nárazu. Pojížděné obruby z obou stran, např. ve vjezdech, budou mít opěru na obou stranách. Tloušťka betonového lože pod obrubou bude minimálně 10 cm, doporučujeme 15 cm. V místech zaoblení obrubníku s malým poloměrem budou použity obrubníky zaoblené ($R=0,5$ a $1,0m$), v místech změny výšky budou použity obrubníky nájezdové (přechodové).

Přehled navržených obrub podle druhu a účelu použití:

150/250 mm	Klasický silniční obrubník na styku vozovky a chodníku/zeleně Výška nášlapu +0,10m
150/150 mm se zaoblenou hranou	Přejezdový silniční bezbariérový obrubník. Výška nášlapu +0,05m v místě vjezdů a parkovacích stání +0,02m v místě přechodů pro chodce, resp. ukončení chodníku.
100/250 mm	Obrubník na styku vozovky a parkovacího stání s vsakovací funkcí, a na rubu vjezdů z dlažby na styku s terénem. Výška nášlapu +0,00m (zapuštěný v úrovni povrchu).
80/250 mm	Záhonový obrubník na styku chodníku a ploch zeleně. Výška nášlapu +0,06 v případě, že se jedná o vodicí linii.

Stávající objekty na hranici uličního prostoru je nutno ochránit proti vlhkosti, z toho důvodu budou fasády domů případně líc podezdívky oplocení při obnažení ochráněny nopovou fólií, která bude přetažena o několik centimetrů nad nově navržený povrch zeleně, kačírku, chodníku či jiné zpevněné plochy a po jejím dokončení seříznuta, tak aby vizuálně lícovala s novým povrchem.

Skladby veškerých konstrukcí jsou uvedeny v grafické části dokumentace ve výkrese vzorových příčných řezů, viz příloha D.1.1.4. Vzorové příčné řezy této části dokumentace.

5.2 ODVODNĚNÍ

V dané lokalitě se v současné době nachází stávající dešťová kanalizace s přesně nezjištěným průběhem trasy, do které jsou napojeny stávající uliční vpusti odvodňující komunikaci a většina okapových svodů z přilehlých nemovitostí. Tato kanalizace bude rekonstruována v rámci SO 301 – Dešťová kanalizace, viz samostatná část D.1.2. této PD.

Nově navržené zpevněné plochy komunikací jsou navrženy v proměnném podélném a příčném sklonu tak, aby byl zajištěn plynulý odtok vody z povrchu zpevněných ploch směrem ke zvýšenému obrubníku, a dále do nově navržených odvodňovacích prvků (uličních vpustí a žlabů). Stávající vpusti budou zrušeny, případně nahrazeny novými, které jsou navrženy v poloze blízké stávajícím vpustem tak, aby nedocházelo ke kolizím s inženýrskými sítěmi. Dle potřeby byly doplněny nové uliční vpusti, které budou připojeny do nově navrženého kanalizačního řadu. Uliční vpusti budou použity v případě, že nebude docházet ke kolizím se sítěmi. V případě

předpokládaných kolizí je nutné použít obrubníkových vpustí umístěných v přilehlém chodníku, případně odvodňovacích žlabů se spádem dna a se systémovou umístěnou na vhodném místě. Vzhledem k přesnosti digitálních podkladů je nutné provést toto rozhodnutí přímo na stavbě po odkrytí konstrukcí.

Nově navržené plochy parkovacích stání budou provedeny s povrchem z vegetační (vsakovací) dlažby z důvodu zabránění nadměrného odtoku povrchových vod do stávající dešťové kanalizace. Bude použita dlažba plná s distančními nálsky 30mm, distanční spáry šířky 30mm budou vyplněny drceným kamenivem pro umožnění vsakování srážkových vod. Na styku s přilehlou vozovkou bude osazen zapuštěný obrubník 100/250 v úrovni povrchu tak, aby byl umožněn vsak povrchové vody z přilehlých komunikací.

Odvodnění nově navržených chodníků je zajištěno příčným sklonem 2,0% směrem k vozovce. Odvodnění vjezdů k přilehlým nemovitostem je zajištěno příčným sklonem min 0,50% směrem k vozovce. V místech, kde tento sklon není možné dodržet z důvodu sníženého povrchu stávajících vjezdů, bude na rubu vjezdu osazen odvodňovací žlab DN100 s mříží přes celou šířku vjezdu. Tento bude přes systémovou vpust napojen do nově navržené stoky dešťové kanalizace.

V ulici Školní bude zachován a upraven stávající zatravněný příkop (vpravo ve směru staničení), který zachycuje povrchovou vodu z přilehlých polností. Příkop bude v celé délce vyčištěn, v konci úseku bude v délce cca 30m upraven profil a na konci bude v čele příkopu obnovena horská vpust s přípojkou do nově navržené stoky DK.

Stávající volné okapové svody ze střech přilehlých nemovitostí (nezaústěné do dešťové kanalizace) ústící do nově navržených zpevněných ploch, budou opatřeny lapačem střešních splavenin (gaiger) a připojeny do nově navržené dešťové kanalizace.

Uliční vpusti s rozměrem mříže 500/500 mm osazeny tak, aby otvory v mříži byly kolmo na směr jízdy. Uliční vpust bude opatřena košem pro usazování splavenin. Únosnost vpustí a žlabů osazených ve vozovce musí vyhovovat pojezdu nákladní dopravy D400 dle EN 124, ve vjezdech pak pojezdu osobních automobilů – třída zatížení C250. Všechny nově navržené odvodňovací prvky (vpusti, žlaby) budou vždy osazeny s výškou mříže - 0,02m pod úrovní nového povrchu přilehlé vozovky. Odvodňovací prvky (uliční vpusti) a lapače střešních splavenin (gaigery) jsou součástí SO 101 - komunikace.

Odvodnění zemní pláň zpevněných ploch bude zajištěno jejím příčným sklonem v hodnotě min 3,0 %, přičemž v nejnižším místě pláň je navržená podélná drenáž v rýze zaústěná do šachet nově navržených vpustí.

Rozmístění nově navržených uličních vpustí a žlabů viz příloha D.1.1.2. Situační výkres této části dokumentace, podrobné řešení odvodnění viz SO 301 – Dešťová kanalizace v samostatné části D.1.2. PD.

5.3 OSVĚTLENÍ

Navržené komunikace a zpevněné plochy budou osvětleny novými svítidly veřejného osvětlení umístěnými na ocelových sloupech ve vzdálenosti líce sloupu od hrany pojižděné vozovky min 0,50m. Samostatně budou osvětleny nově navržená místa pro přecházení, a to svítidly s prodlouženým výložníkem. Nové podzemní kabelové trasy VO budou připojeny na stávající rozvody v obci.

Předpokládané umístění svítidel VO podél komunikací viz příloha příloha D.1.1.2. – Situační výkres v této části PD. Podrobné řešení osvětlení je řešeno v rámci SO 401 v samostatné části dokumentace (D.1.3. Rozvody NN a VO).

6 ŘEŠENÍ Z HLEDISKA PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ČSN 73 6110 a 73 6425-1 a trasa je celistvá. Materiál bezbariérových úprav bude použit v souladu s NV č. 163/2002 Sb. a s ním spojenými TN TZÚS.

Chodníky pro pěší jsou v místech napojení na vozovku opatřeny předepsanými bezbariérovými úpravami povrchu, a dále varovným pásem z kontrastní reliéfní dlažby. Do povrchů z šedé betonové dlažby (chodníky, vjezdy, přechody) bude použita betonová černá nebo červená reliéfní dlažba pro nevidomé. Šířka nově navržených chodníků je minimálně 1,50m s příčným sklonem 2,00%, výškové rozdíly nejsou na komunikaci pro chodce vyšší než 20 mm.

Podélný sklon nově navrženého chodníku v ulici Školní přesahuje v úseku délky cca 120 m hodnotu 8,33 %, a to z důvodu stávajícího výškového uspořádání uličního prostoru. Proto bude zažádáno o výjimku z vyhlášky 398/2009 Sb. (viz dokladová část). V ostatních parametrech stavba vyhovuje platným předpisům.

Přirozená vodící linie je tvořena podezdívkou oplocení, průčelím domu, silničním zábradlím se zarážkou a sadovým obrubníkem s výškou 60 mm. V místech, kde je tato přirozená vodící linie přerušena v délce větší než 8,00m, je navržena umělá vodící linie v šířce 0,40m.

Varovný pás označuje místo, které je pro osoby se zrakovým postižením nebezpečné a hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě obrubníku sníženého na méně než 80 mm. Varovný pás je zřízen vždy v šířce 400 mm. Signální pás označuje přístup k přechodu pro chodce. Signální pás má šířku 800 mm a délku nejméně 1,50 m.

Délka nově navržených míst pro přecházení je max 6,50m, šířka je min 3,00m.

7 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMATA

- V širším zájmovém území se vodovod, splašková a dešťová kanalizace, sdělovací podzemní vedení a podzemní vedení NN.
- Ochranná a bezpečnostní pásma budou respektována s ohledem na stanoviska jednotlivých dotčených správců sítí.
- Před zahájením prací na objektu je zhotovitel povinen zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí u jejich správců v místě křížení s trasou objektu. Bez tohoto vytyčení nesmí být zahájeny zemní práce a je nutné udržovat je po celou dobu stavby!!!
- Sítě budou v případě potřeby uloženy do chráničky po dohodě s majetkovým správcem.
- Poklady, mřížky nebo zakrytí šachtic kanálů, šoupát, uzávěrů všech sítí nacházejících se v zájmovém prostoru budou výškově vyrovnány s novým krytem komunikací a řešených ploch. Podrobnější podmínky určí jednotliví správci sítí při vytyčování a předávání.

8 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Geodetické zaměření
- Základní katastrální údaje
- Inženýrsko geologický průzkum (neobsazeno)

- Pochozí průzkum na místě stavby
- Informace o průběhu sítí poskytnuté jednotlivými správci

8.1 SEZNAM POUŽITÝCH NOREM:

- ČSN 736100 Názvosloví silničních komunikací
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silnicích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 3050 Zemní práce
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy
- ČSN 30 0026 Rozměry vozidel
- ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích
- ČSN 01 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky,
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení

8.2 PLATNÉ ZÁKONY A JEJICH PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠKY, ZEJMÉNA:

- | | |
|----------------------------|--|
| • zákon č. 268/2015 Sb. | o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, |
| • Vyhláška č.338/2015 Sb. | kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích |
| • Vyhláška č.398/2009 Sb. | o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb |
| • zákon č. 48/2016 Sb. | o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, |
| • vyhláška č. 294/2015 Sb. | kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, |
| • Vyhláška č. 146/2008 Sb. | o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb |
| • Vyhláška č. 341/2002 Sb. | o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na poz. komunikacích, ve znění pozdějších předpisů |

8.3 TECHNICKÉ PŘŮVODCE:

- | | |
|----------|--|
| • TP 65 | Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, |
| • TP 66 | Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, |
| • TP 83 | Odvodnění pozemních komunikací, |
| • TP 192 | Dlažby pro konstrukce PK |
| • TP 100 | Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích |
| • TP 117 | Zásady pro informační orientační značení na pozemních komunikacích |
| • TP 133 | Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích |
| • TP 170 | Navrhování vozovek pozemních komunikací |

9 VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Stavba v cílové podobě nemá negativní vlivy. Pouze při provádění stavebních prací je nutno dodržovat základní předpisy a pravidla daná platnou legislativou.

Zejména prašnost a hluchost je nutno omezit na minimum a zbytečně neobtěžovat okolí.

Ochrana proti hluku je dána tím, že stroje a pracovní postupy užívané při výstavbě musí splňovat podmínky, za nichž byly schváleny do provozu a užívání.

Stavební práce je nutno rozvrhnout tak, aby hlučné činnosti časově nezasahovaly do ranních nebo naopak večerních hodin.

Nakládání s odpady

S nově vzniklými odpady bude nakládáno podle zákona o odpadech č. 541/2020 Sb., v platném znění a podle jeho prováděcí vyhlášky. Původce odpadu zajistí přednostní využití odpadu před jeho uložením na skládku a předá odpad pouze fyzickým či právnickým osobám, které jsou oprávněny s ním nakládat.

Ukládání odpadu musí být prováděno na skládkách odpovídající kategorie. Odpad nesmí být svévolně ukládán zhotovitelem na místech, která k tomu nejsou určena smluvním vztahem s investorem. Celkové množství odpadu bude zhotovitelem prokázáno fakturami, vážními lístky či jinými dokumenty. Bez těchto dokumentů nemůže být vznesen nárok na proplacení nákladů.

Součástí dokumentace je i zařídění odpadu podle vyhlášky č. 273/2021 Sb., a vyhotovení "Katalog odpadů" dle č. 8/2021 Sb. K nalezení v dokladové části v souhrnné části PD.

10 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a případných překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší nebo stanovit trasy, které umožní obejít daného nebezpečného prostoru dotčeného stavbou).

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze (což je často problém).

V běžném užívání nemá stavba, sama o sobě, negativní vlivy na vnější prostředí.

Požárně bezpečnostní řešení

Stavba svým charakterem nevyžaduje řešit speciální protipožární zabezpečení. Nově navržené komunikace budou svými parametry (šířkové uspořádání, poloměry, průjezdní profily a konstrukce vozovky) splňovat podmínky pro přístup vozidel HZS a IZS. Stávající hydranty nebudou polohově dotčeny, v případě potřeby dojde k jejich výškovému dorovnání s nově navrženým povrchem.

Bezpečnost při užívání

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší).

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze.

Řešení přístupu pro ZTP

Stavba ve své konečné podobě bude splňovat platnou legislativu z pohledu řešení bezbariérových přístupů (výšky nášlapů obrubníků, varovné a signální pásy apod.) v souladu vyhl.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a ČSN 736110, podrobný popis viz odstavec 6 této zprávy.

V Slaném, červenec 2025

Ing. Pavel Barnat