

RUDÍKOV
OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“
IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Označení stavby: RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“

Označení stavebního objektu: **IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Všeobecné údaje.

Dokumentace řeší vybudování nových úseků místních komunikací (IO 01.1 – celkem 5 úseků), chodníku (IO 01.2) a stezek pro pěší (IO 01.3) za účelem zajištění obslužnosti plánované lokality rodinných domů v obci Rudíkov, obytný soubor rodinných domů „Nade vsí“ v severozápadní části obce. Nové místní komunikace jsou prostřednictvím úseku A-B napojeny na stávající místní komunikaci, chodníky a stezky pro pěší doplňují komunikační systém řešeného obytného souboru.

Členění stavby na stavební objekty.

V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je stavba rozdělena na následující základní objekty:

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

IO 01.2 CHODNÍK

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

Technický popis.

Celkový projektovaný rozsah

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

| | | |
|--|----------------|-----------------------|
| Úsek A-B | délka 103,50 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 70,00 m ² – 5 parkovacích stání a plochy pro kontejnery 20,50 m ²) | | |
| Úsek C-D | délka 190,30 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek E-F | délka 165,00 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 91,00 m ²) | | |
| Úsek G-H | délka 195,00 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek I-J | délka 172,00 m | základní šířka 5,50 m |

IO 01.2 CHODNÍK

| | | |
|----------|-------------------------|-----------------------|
| Chodníky | souhrnná délka 268,55 m | základní šířka 2,00 m |
|----------|-------------------------|-----------------------|

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

| | | |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Stezky pro pěší (pěšiny) | souhrnná délka 104,55 m | základní šířka 2,00 m |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|

Součástí úprav je dopravní značení, sjezdy na pozemky a vegetační úpravy (zatravnění).

Základní technické parametry

Nově navržené místní komunikace jsou ve smyslu ČSN 73 6110 vzhledem k účelu, uspořádání a poloze komunikace funkční skupiny C (obslužné komunikace bez chodníků, dopravním značením je určena ZÓNA 30), návrhová rychlost je 30 km/h. Chodníky jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a splňují požadavky na bezbariérové uspořádání. Pěšiny jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a nejsou určeny jako bezbariérové trasy.

Základní dopravní řešení

Nové úseky místních komunikací tvoří uzavřený okruh, který je na stávající místní komunikaci připojen prostřednictvím úseku A-B. Všechny nové místní komunikace jsou navrženy pro obousměrný provoz, což je umožněno jejich šířkou 5,50 m. Středem obytného souboru je navržen chodník šířky 2,00 m a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny) rovněž šířky 2,00 m. Podél nových místních komunikací jsou rozvrženy pozemky pro umístění nových rodinných domů. Součástí

RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ, LOKALITA „NADE VSÍ“

DSP

Vypracoval: Ing. Martin Pohanka

květen 2017 / číslo zakázky: 105/14
TECHNICKÁ ZPRÁVA

komunikací jsou dvě parkovací plochy, každá s kapacitou 5 stání pro osobní automobily (z toho vždy 1 stání pro tělesně postižené) a plocha pro umístění kontejnerů. Po stranách místní komunikace jsou navrženy zelené pásy, šířka je proměnná dle uspořádání jednotlivých pozemků. Zelené pásy jsou přerušeny sjezdy na jednotlivé pozemky.

Z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se v celém rozsahu obytného souboru uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Šířky veřejného prostranství a hranice nových pozemků pro rodinné domy byly určeny tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (dopravním značením je určena ZÓNA 30). V začáteční části úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85, na dalších úsecích (C-D, E-F, G-H a I-J) jsou navrženy krátké zpomalovací prahy dle TP 85. V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Základní dispoziční řešení, stavební a technologické řešení

Dispozice místních komunikací je dána polohou pozemků pro rodinné domy, které komunikace obsluhují a polohou stávající místní komunikace. Středem obytného souboru je navržen chodník a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny).

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

Úsek A-B

- Směrové vedení - délka úseku 103,50 m, směrový oblouk o poloměru 38,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,40 %, stoupá +8,30 %, stoupá +6,00 %, stoupá +8,30 %, zaoblení lomů oblouky 300 m, 200 m a 200 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,007 80 je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85. Délka prahu je 5,00 m (3,00 m + 2x rampová část délky 1,00 m ve sklonu 1:12).
- Na levé straně navržena plocha pro kontejnery délky 8,50 m a šířky 2,50 m, ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m.
- Na levé straně je dále navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 5,00 m s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,074 75 je napojen úsek C-D (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Na konci úseku je napojena stávající nepevněná cesta, napojení se provede plynule na délce 10,00 m štěrkodrtí v tloušťce min. 300 mm.

Úsek C-D

- Směrové vedení - délka úseku 190,30 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 24,00 m, resp. 45,00 m, na konci úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +2,90 %, stoupá +4,80 %, stoupá +4,00 %, stoupá +5,05 %, stoupá +4,00 %, stoupá +3,77 %, zaoblení lomů oblouky 2500 m, 500 m, 400 m a 400 m.

- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,072 50 a 0,145 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,109 91 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Na konci je úsek napojen na úsek I-J.

Úsek E-F

- Směrové vedení - délka úseku 165,00 m, na začátku úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m, dále směrový oblouk o poloměru 45,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +4,00 %, stoupá +2,60 %, zaoblení lomu obloukem 1400 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Na levé straně je navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 6,50 m (rozměr navržen s ohledem na zásah rozhledového pole a plánované polohy podzemního vedení NN) s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,035 00 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,133 76 je napojen úsek G-H (úhel křížení 90,00 ° v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (31,24 m za napojením úseku G-H).

Úsek G-H

- Směrové vedení - délka úseku 195,00 m, směrový oblouk o poloměru 30,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +5,50 %, stoupá +3,80 %, stoupá +6,00 %, stoupá +6,80 %, zaoblení lomů oblouky 1250 m, 1000 m a 600 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,032 50 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.

- V km 0,131 06 je napojen úsek I-J (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Úsek končí slepě (63,94 m za napojením úseku I-J).

Úsek I-J

- Směrové vedení - délka úseku 172,00 m, směrový oblouk o poloměru 60,00 m.
- Výškové uspořádání – klesá -2,50 %, klesá -5,20 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 750 m a 1500 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,035 00 a 0,115 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,142 81 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (29,19 m za napojením úseku E-F).

Sjezdy

- Sjezdy na nové pozemky určené pro rodinné domy jsou navrženy v jednotné šířce 4,50 m, poloha sjezdů je určena v situaci.
- Ohraničení - zahradní obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.2 CHODNÍK

Úsek CH1-CH2

- Směrové vedení - délka úseku 235,16 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 250,00 m, resp. 800,00 m, úsek je přerušen v místech křížení s úseky E-F a I-J.
- Výškové uspořádání – stoupá +12,50 % (rampová část chodníku), stoupá +8,33 %, stoupá +3,50 %, stoupá +7,50 %, stoupá +5,22 %, stoupá +5,50 %.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V místech parkovacích ploch je vždy zajištěn bezbariérový přístup z místa pro tělesně postižené na chodník. Dále je zajištěn bezbariérový přístup na plánované dětské hřiště (plánováno v prostoru mezi úseky C-D a E-F a chodníkem CH1-CH2).
- V km 0,051 24, resp. v km 0,074 44 je napojen úsek CH3-CH4.
- Úsek končí slepě.

Úsek CH3-CH4

- Směrové vedení - délka úseku 43,56 m, směrové oblouky o poloměrech 21,00 m, 5,00 m, 21,00 m a 12,50 m.
- Výškové uspořádání – stoupá +8,00 %, stoupá +3,50 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 100 m a 75 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m, ve středové části chodník na délce 11,00 m rozšířen o 1,50 až 2,10 m (prostor pro lavičky).
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Úsek tvoří okruh začínající a končící napojením na úsek CH1-CH2.

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

- Jsou navrženy 2 krátké úseky v prostoru plánovaného pro budoucí umístění dětského hřiště (úsek délky 14,09 m a úsek délky 10,39 m) a 2 delší úseky (úsek délky 38,85 m odbočující z úseku C-D a úsek délky 41,22 m odbočující z úseku G-H).
- Výškové uspořádání – pěšiny jsou vedeny v úrovni terénu.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (pravostranný).
- Ohraničení chodníku – zahradní obrubníky nepřevýšené.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum, atd.)

Pro potřeby projektových prací byla pořízena digitální účelová technická mapa zájmového území (polohopis a výškopis) s orientačním zákresem situační polohy inženýrských sítí (**vyznačení sítí je pouze orientační a jejich polohu nelze odměřovat z výkresové dokumentace, před započítáním zemních prací je nutno zajistit vytýčení veškerých sítí**). Byl pořízen podklad se zákresem pozemků dle katastru nemovitostí včetně údajů o dotčených pozemcích. Byla provedena prohlídka dotčeného území.

V rámci předprojektové přípravy (ve fázi územního rozhodnutí) bylo provedeno hydrogeologické posouzení lokality za účelem ověření možnosti zasakování srážkových vod do půdních vrstev. Pro potřeby návrhu konstrukce vozovky byly z průzkumu převzaty údaje týkající se druhu zemin v podloží vozovky – viz následující:

Geologická charakteristika

Kopané sondy byly realizovány traktorbagrem dodaným obcí. Pozice průzkumných prací byla zaměřena ruční GPS Garmin (příloha č. I a).

Geologická dokumentace průzkumných kopaných sond s uvedením třídy a symbolu dle ČSN 73 1001 je uvedena v příloze II. Údaje o hloubkách jsou vztaženy k současnému terénu.

Průzkumné práce byly vedeny do maximální hloubky 2,20 m. Skalní podloží bylo zastiženo u všech sond v hloubkovém rozmezí od 1,50 m (K2) do 2,20 m (K4) pod úrovní současného terénu. Skalní podloží je zde tvořeno zvětřalými melanokrátními amfibol biotitickými granity až křemennými syenity - (třída **R4**).

Nad skalním podložím byla zastižena eluvia - hlinitý štěrk s příměsí písku, rezatohnědý, středně uhlý, zvlhlý (**G4 GM**). V sondě K3 se v nadloží hlinitých štěrků vyskytovaly polohy jílu písčitého (**F4 CS**). V sondách K1, K2 a K4 nebyly polohy jílu zastiženy.

Nad eluvii byla zastižena vrstva hlín písčitých, světle hnědých, tuhých s nízkou plasticitou (**F3 MS**) v mocnosti od 0,25 m do 0,60 m.

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K1 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 2,10 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,10 | skalní podloží tvořené zvětřalými rozvolněnými kameny, ojediněle balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,10 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K2 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 1,50 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,50 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,50 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K3 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,60 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,60 – 1,10 | jíl písčitý, šedohnědý, tuhý, vysoká plasticita | F4 CS | 4 |
| 1,10 – 1,70 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,70 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,70 m. Hladina podzemní vody: ustálená po 24 h byla v 1,00 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K4 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,25 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,25 – 2,20 | eluvium - štěrky hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,20 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,20 m. Hladina podzemní vody: ustálená hladina po 24 h byla v 1,77 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

Závěr - pro účely návrhu konstrukce vozovky se v podloží vozovky (aktivní zóně) uvažují podmíněčně vhodné zeminy. Tloušťka úpravy podloží vozovky se pro zeminy F3 MS, G4 GM a F4 CS uvažuje v souladu s ČSN 73 6133 (Tabulka 5) v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační (vychází z výsledků získaných v místech čtyř provedených sond). Skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušebním úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláň.

Další průzkumy nebyly objednatelem požadovány.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Před výstavbou komunikace bude provedeno zasíťování území - zasíťování (rozsah, podmínky pro zásah, ochrana) je řešeno v jiné části projektové dokumentace. Návrh komunikace ve vztahu k inženýrským sítím byl proveden v koordinaci a inženýrské sítě neovlivňují negativně stavebně technické řešení komunikace.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh konstrukcí vozovek vychází z TP 170 + Dodatek TP 170. Vstupní údaje – návrhová úroveň porušení a třída dopravního zatížení je uvedena pod navrženou konstrukcí vozovky, podloží typu P III, index mrazu 523 °C.

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

MÍSTNÍ KOMUNIKACE – ASFALTOVÝ KRYT

| | | | |
|--|--------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| - asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11 | 40 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik spojovací – kat. asf. emulze | PS-E | 0,35 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP 16+ | 50 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik infiltrační – kat. asf. emulze | PI-E | 0,60 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$, podkladní vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 90 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPOMALOVACÍ PRÁH - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 170-250 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | 470-550 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPEVNĚNÉ PLOCHY - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 120 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

SJEZDY – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 250 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 370 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 70 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení O (TP 170)

IO 01.2 CHODNÍK**CHODNÍK – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY**

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 60 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 290 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)**STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY) - NESTMELENÝ KRYT**

| | | | |
|--|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - uzavření povrchu drobným kamenivem – drcené kamenivo fr. 2/4 (4/8) | | 20 mm | |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 250 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

Všeobecné technologické požadavky

Požadovaná únosnost zemní pláně vyjádřená minimálním modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ je 30 MPa. Na základě výsledků provedeného hydrogeologického posouzení lokality se uvažuje tloušťka úpravy podloží vozovky v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační, skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušební úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláně. Minimální požadované zhutnění zemní pláně je 100 % PS.

Násypy a zásypy budou provedeny z vhodných materiálů (dle klasifikace ČSN 73 3133), které budou ukládány po vrstvách max. 300 mm s průběžným hutněním (minimálně 100 % PS).

Pokládka konstrukčních vrstev ze šterkodrti se řídí ČSN 73 6126-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržením rovnosti vrstev. Požadované únosnosti nestmelených vrstev ze šterkodrti vyjádřené minimálním požadovaným modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ jsou uvedeny v jednotlivých skladbách konstrukcí vozovek – viz výše.

Pokládka podkladní vrstvy ze směsi stmelené cementem se řídí ČSN 73 6124-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržením rovnosti vrstev. S ohledem na charakter materiálu (cementem stmelená vrstva) se zdůrazňuje nutnost včasného zpracování a následného řádného ošetřování vrstvy (vlhké uložení) tak, aby byly splněny požadavky na pevnost vrstvy. Pro zajištění dlouhodobé životnosti vozovky je v souladu s TP 170 bezpodmínečně nutné zajistit odvodnění propustných vrstev vozovky (dlažba a lože dlažby) provedených na méně propustné vrstvě (směs stmelená cementem), tohoto se dosáhne volbou vhodného technického řešení - uspořádání dle TP 192.

Provedení asfaltových vrstev se řídí ČSN 73 6121, zejména je nutné dbát na řádné zhutnění vrstev a finální rovnost povrchu. Obrusná vrstva je navržena z asfaltové směsi ACO 11 (nemodifikovaný asfalt), případné nahrazení jiným druhem asfaltové směsi by mělo být projednáno s projektantem (důrazně se nedoporučuje použití asfaltové vrstvy ACO 11S). Veškeré pracovní spáry v úrovni obrusné vrstvy je nutné v co nejkratší době po pokládce obrusné vrstvy řádně utěsnit (asfaltovou záplivkou aplikovanou za horka) tak, aby do vozovky nepronikala v místě spár voda.

Provedení dlážděných povrchů se řídí ČSN 73 6131, kdy je třeba dbát zejména na finální rovnost povrchu a rovněž na tloušťku lože dlažby (projektová tloušťka 40 mm, resp. 30 mm, při realizaci nesmí být tloušťka lože větší než 50 mm, jinak hrozí tvorba trvalých deformací na povrchu dlažby).

Obrubníky, případně další betonové prvky budou kladeny na podkladní beton s boční opěrou (beton C16/20 XF1, minimální tloušťka 100 mm, uspořádání dle vzorových příčných řezů - viz detaily). Dělení obrubníků a dalších betonových prvků bude prováděno zásadně řezáním na požadovaný rozměr, oblouky budou vytvořeny ze segmentů přiměřených délek nebo ze speciálních kusů požadovaného poloměru.

Při realizaci budou v plném rozsahu dodržovány příslušné ČSN, ČSN-EN a TP pro stavbu pozemních komunikací ve znění platném v době zpracování projektové dokumentace.

Kontrolní zkoušky

Nedílnou součástí stavebních prací musí být v rámci realizace stavby ze strany zhotovitele rovněž provedení příslušných kontrolních zkoušek dle požadavků příslušných ČSN, případně ČSN EN pro jednotlivé rozhodující technologie (přejímka podloží vozovky, ochranná a podkladní vrstva, asfaltové hutněné vrstvy, dlážděné kryty). Právem objednatele stavby je provádění nezávislé kontrolní činnosti.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Režim povrchových a podzemních vod. Pro účely návrhu konstrukce vozovky se uvažuje pendulární vodní režim podloží vozovky.

Zásady odvodnění. Vozovky místních komunikací a zpevněných ploch jsou odvodněny příčným sklonem na okraj a dále do uličních vpustí (nové uliční vpusti - rozměr 500 x 500 mm, třída zatížení minimálně D400, zaústění do kanalizace, v úrovni povrchu komunikace se vpusti osadí mřížemi – žebra mříží musí být z důvodu bezpečnosti cyklistů osazena kolmo na směr jízdy).

Zemní pláň - odvodněna příčným sklonem 3,0 % do podélné drenáže umístěné pod úrovní zemní pláně (drenáž PE-HD průměru 100 mm, obsyp drenáže – šterkopísek), zaústění do šachet vpustí.

Odvodnění chodníků a pěšin je uvažováno vsakem na okolní zelené plochy.

Ochrana pozemní komunikace. Není řešeno.

g) návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh dopravního značení:

- Na začátku úseku A-B se osadí dopravní značka IZ 8a ZÓNA S DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH. V opačném směru se osadí dopravní značka IZ 8b KONEC ZÓNY S

DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH.

- Na parkovacích plochách se vyznačí kolmá parkovací stání – značka V 10b STÁNÍ KOLMÉ. V místech parkovacích stání vyhrazených pro tělesně postižené se osadí značka IP 12 VYHRAZENÉ PARKOVIŠTĚ + SYMBOL O1 a doplní se vodorovným značením – symbol O1.
- Přímou v obytném souboru se uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Koncové části úseků A-B, E-F, G-H a I-J jsou uspořádány jako křižovatky, a to s ohledem na budoucí návaznost místních komunikací (výhledová návaznost je vyznačena v situaci). I v těchto místech jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (je v celém rozsahu obytného souboru je dopravním značením určena ZÓNA 30).

Dopravní zařízení:

- V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je dle požadavku Policie ČR v koncových částech úseků A-B, E-F, G-H a I-J požadováno trvalé umístění dopravního zařízení Z 2 ZÁBRANA PRO OZNAČENÍ UZAVÍRKY.
- Dle požadavku Policie ČR musí být pro zajištění dodržování maximální povolené rychlosti umístěny prvky pro regulaci rychlosti. V úsecích C-D, E-F, G-H a I-J jsou navrženy dopravní zařízení Z 12 KRÁTKÝ PŘÍČNÝ PRAH.

Poznámka: V úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací prah.

- V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku – není navrženo.

- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu** - nejsou známy.
- i) vazba na případné technologické vybavení** - stavba neobsahuje žádné technologie.
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů** - vzhledem k charakteru stavby není řešeno.
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Při zpracování projektové dokumentace byly zohledněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. S ohledem na charakter stavby (exteriér) a navržené uspořádání místní komunikace (místní obslužná komunikace bez chodníku) se jedná o požadavky stanovené v příloze 1 a v příloze 2 uvedené vyhlášky.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu, zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením (včetně použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení):

- Šířka tras splňuje požadavek na minimální šířku 1,5 m (chodníky 2,0 m), do trasy nezasahují žádné překážky (sloupy, stožáry, apod.).
- Podélný sklon nepřesahuje v žádném místě dovolenou hodnotu 8,33 %. Podélný sklon není v žádné části větší než 5,0 % na délce větší než 200 m - není třeba navrhovat odpočívadla.
- V místě napojení chodníku na úsek A-B je nepřesahuje sklon rampové části chodníku 12,5 % (včetně započítání podélného sklonu chodníku).
- Příčný sklon chodníků je navržen 1,5 %.
- Přirozená vodící linie - obrubník převýšený min. +0,06 m, přirozená vodící linie není nikde přerušena na délku větší než 8,00 m.
- V místech ukončení chodníků jsou navrženy varovné pásy (šířka 0,40 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).

- V místech pro přecházení (přes úseky E-F a I-J) a rovněž v místě bezbariérového přístupu k plánovanému dětskému hřišti jsou navrženy signální pásy (šířka 0,80 m, délka minimálně 1,50 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).
- Stání pro tělesně postižené – je splněn požadavek na počet stání pro tělesně postižené (z celkového počtu 10 stání jsou 2 vyhrazena pro tělesně postižené), rovněž je splněn požadavek na rozměr parkovacího stání (kolmé stání o šířce 3,50 m) a uspořádání.
- Povrch je rovný, pevný a upravený proti skluzu (tyto požadavky zajišťuje navržený materiál – asfaltový kryt, případně kryt z dlažby).

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- V návaznosti na požadavky vyhlášky nejsou v rámci projektového řešení navrženy úpravy pro osoby se sluchovým postižením (stavba místa, které by bylo nutné vybavit zvukovou signalizací).

Řešení během výstavby - pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

- V současném uspořádání je území nepřístupné pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

RUDÍKOV
OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“
IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Označení stavby: RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“

Označení stavebního objektu: **IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Všeobecné údaje.

Dokumentace řeší vybudování nových úseků místních komunikací (IO 01.1 – celkem 5 úseků), chodníku (IO 01.2) a stezek pro pěší (IO 01.3) za účelem zajištění obslužnosti plánované lokality rodinných domů v obci Rudíkov, obytný soubor rodinných domů „Nade vsí“ v severozápadní části obce. Nové místní komunikace jsou prostřednictvím úseku A-B napojeny na stávající místní komunikaci, chodníky a stezky pro pěší doplňují komunikační systém řešeného obytného souboru.

Členění stavby na stavební objekty.

V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je stavba rozdělena na následující základní objekty:

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

IO 01.2 CHODNÍK

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

Technický popis.

Celkový projektovaný rozsah

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

| | | |
|--|----------------|-----------------------|
| Úsek A-B | délka 103,50 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 70,00 m ² – 5 parkovacích stání a plochy pro kontejnery 20,50 m ²) | | |
| Úsek C-D | délka 190,30 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek E-F | délka 165,00 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 91,00 m ²) | | |
| Úsek G-H | délka 195,00 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek I-J | délka 172,00 m | základní šířka 5,50 m |

IO 01.2 CHODNÍK

| | | |
|----------|-------------------------|-----------------------|
| Chodníky | souhrnná délka 268,55 m | základní šířka 2,00 m |
|----------|-------------------------|-----------------------|

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

| | | |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Stezky pro pěší (pěšiny) | souhrnná délka 104,55 m | základní šířka 2,00 m |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|

Součástí úprav je dopravní značení, sjezdy na pozemky a vegetační úpravy (zatravnění).

Základní technické parametry

Nově navržené místní komunikace jsou ve smyslu ČSN 73 6110 vzhledem k účelu, uspořádání a poloze komunikace funkční skupiny C (obslužné komunikace bez chodníků, dopravním značením je určena ZÓNA 30), návrhová rychlost je 30 km/h. Chodníky jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a splňují požadavky na bezbariérové uspořádání. Pěšiny jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a nejsou určeny jako bezbariérové trasy.

Základní dopravní řešení

Nové úseky místních komunikací tvoří uzavřený okruh, který je na stávající místní komunikaci připojen prostřednictvím úseku A-B. Všechny nové místní komunikace jsou navrženy pro obousměrný provoz, což je umožněno jejich šířkou 5,50 m. Středem obytného souboru je navržen chodník šířky 2,00 m a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny) rovněž šířky 2,00 m. Podél nových místních komunikací jsou rozvrženy pozemky pro umístění nových rodinných domů. Součástí

RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ, LOKALITA „NADE VSÍ“

DSP

Vypracoval: Ing. Martin Pohanka

květen 2017 / číslo zakázky: 105/14
TECHNICKÁ ZPRÁVA

komunikací jsou dvě parkovací plochy, každá s kapacitou 5 stání pro osobní automobily (z toho vždy 1 stání pro tělesně postižené) a plocha pro umístění kontejnerů. Po stranách místní komunikace jsou navrženy zelené pásy, šířka je proměnná dle uspořádání jednotlivých pozemků. Zelené pásy jsou přerušeny sjezdy na jednotlivé pozemky.

Z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se v celém rozsahu obytného souboru uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Šířky veřejného prostranství a hranice nových pozemků pro rodinné domy byly určeny tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (dopravním značením je určena ZÓNA 30). V začáteční části úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85, na dalších úsecích (C-D, E-F, G-H a I-J) jsou navrženy krátké zpomalovací prahy dle TP 85. V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Základní dispoziční řešení, stavební a technologické řešení

Dispozice místních komunikací je dána polohou pozemků pro rodinné domy, které komunikace obsluhují a polohou stávající místní komunikace. Středem obytného souboru je navržen chodník a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny).

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

Úsek A-B

- Směrové vedení - délka úseku 103,50 m, směrový oblouk o poloměru 38,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,40 %, stoupá +8,30 %, stoupá +6,00 %, stoupá +8,30 %, zaoblení lomů oblouky 300 m, 200 m a 200 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,007 80 je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85. Délka prahu je 5,00 m (3,00 m + 2x rampová část délky 1,00 m ve sklonu 1:12).
- Na levé straně navržena plocha pro kontejnery délky 8,50 m a šířky 2,50 m, ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m.
- Na levé straně je dále navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 5,00 m s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,074 75 je napojen úsek C-D (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Na konci úseku je napojena stávající nepevněná cesta, napojení se provede plynule na délce 10,00 m štěrkodrtí v tloušťce min. 300 mm.

Úsek C-D

- Směrové vedení - délka úseku 190,30 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 24,00 m, resp. 45,00 m, na konci úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +2,90 %, stoupá +4,80 %, stoupá +4,00 %, stoupá +5,05 %, stoupá +4,00 %, stoupá +3,77 %, zaoblení lomů oblouky 2500 m, 500 m, 400 m a 400 m.

- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,072 50 a 0,145 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,109 91 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Na konci je úsek napojen na úsek I-J.

Úsek E-F

- Směrové vedení - délka úseku 165,00 m, na začátku úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m, dále směrový oblouk o poloměru 45,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +4,00 %, stoupá +2,60 %, zaoblení lomu obloukem 1400 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Na levé straně je navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 6,50 m (rozměr navržen s ohledem na zásah rozhledového pole a plánované polohy podzemního vedení NN) s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,035 00 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,133 76 je napojen úsek G-H (úhel křížení 90,00 ° v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (31,24 m za napojením úseku G-H).

Úsek G-H

- Směrové vedení - délka úseku 195,00 m, směrový oblouk o poloměru 30,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +5,50 %, stoupá +3,80 %, stoupá +6,00 %, stoupá +6,80 %, zaoblení lomů oblouky 1250 m, 1000 m a 600 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,032 50 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.

- V km 0,131 06 je napojen úsek I-J (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Úsek končí slepě (63,94 m za napojením úseku I-J).

Úsek I-J

- Směrové vedení - délka úseku 172,00 m, směrový oblouk o poloměru 60,00 m.
- Výškové uspořádání – klesá -2,50 %, klesá -5,20 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 750 m a 1500 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,035 00 a 0,115 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,142 81 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (29,19 m za napojením úseku E-F).

Sjezdy

- Sjezdy na nové pozemky určené pro rodinné domy jsou navrženy v jednotné šířce 4,50 m, poloha sjezdů je určena v situaci.
- Ohraničení - zahradní obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.2 CHODNÍK

Úsek CH1-CH2

- Směrové vedení - délka úseku 235,16 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 250,00 m, resp. 800,00 m, úsek je přerušen v místech křížení s úseky E-F a I-J.
- Výškové uspořádání – stoupá +12,50 % (rampová část chodníku), stoupá +8,33 %, stoupá +3,50 %, stoupá +7,50 %, stoupá +5,22 %, stoupá +5,50 %.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V místech parkovacích ploch je vždy zajištěn bezbariérový přístup z místa pro tělesně postižené na chodník. Dále je zajištěn bezbariérový přístup na plánované dětské hřiště (plánováno v prostoru mezi úseky C-D a E-F a chodníkem CH1-CH2).
- V km 0,051 24, resp. v km 0,074 44 je napojen úsek CH3-CH4.
- Úsek končí slepě.

Úsek CH3-CH4

- Směrové vedení - délka úseku 43,56 m, směrové oblouky o poloměrech 21,00 m, 5,00 m, 21,00 m a 12,50 m.
- Výškové uspořádání – stoupá +8,00 %, stoupá +3,50 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 100 m a 75 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m, ve středové části chodník na délce 11,00 m rozšířen o 1,50 až 2,10 m (prostor pro lavičky).
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Úsek tvoří okruh začínající a končící napojením na úsek CH1-CH2.

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

- Jsou navrženy 2 krátké úseky v prostoru plánovaného pro budoucí umístění dětského hřiště (úsek délky 14,09 m a úsek délky 10,39 m) a 2 delší úseky (úsek délky 38,85 m odbočující z úseku C-D a úsek délky 41,22 m odbočující z úseku G-H).
- Výškové uspořádání – pěšiny jsou vedeny v úrovni terénu.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (pravostranný).
- Ohraničení chodníku – zahradní obrubníky nepřevýšené.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum, atd.)

Pro potřeby projektových prací byla pořízena digitální účelová technická mapa zájmového území (polohopis a výškopis) s orientačním zákresem situační polohy inženýrských sítí (**vyznačení sítí je pouze orientační a jejich polohu nelze odměřovat z výkresové dokumentace, před započítáním zemních prací je nutno zajistit vytýčení veškerých sítí**). Byl pořízen podklad se zákresem pozemků dle katastru nemovitostí včetně údajů o dotčených pozemcích. Byla provedena prohlídka dotčeného území.

V rámci předprojektové přípravy (ve fázi územního rozhodnutí) bylo provedeno hydrogeologické posouzení lokality za účelem ověření možnosti zasakování srážkových vod do půdních vrstev. Pro potřeby návrhu konstrukce vozovky byly z průzkumu převzaty údaje týkající se druhu zemin v podloží vozovky – viz následující:

Geologická charakteristika

Kopané sondy byly realizovány traktorbagrem dodaným obcí. Pozice průzkumných prací byla zaměřena ruční GPS Garmin (příloha č. I a).

Geologická dokumentace průzkumných kopaných sond s uvedením třídy a symbolu dle ČSN 73 1001 je uvedena v příloze II. Údaje o hloubkách jsou vztaženy k současnému terénu.

Průzkumné práce byly vedeny do maximální hloubky 2,20 m. Skalní podloží bylo zastiženo u všech sond v hloubkovém rozmezí od 1,50 m (K2) do 2,20 m (K4) pod úrovní současného terénu. Skalní podloží je zde tvořeno zvětřalými melanokrátními amfibol biotitickými granity až křemennými syenity - (třída R4).

Nad skalním podložím byla zastižena eluvia - hlinitý štěrk s příměsí písku, rezatohnědý, středně uhlý, zavlhlý (G4 GM). V sondě K3 se v nadloží hlinitých štěrků vyskytovaly polohy jílu písčitého (F4 CS). V sondách K1, K2 a K4 nebyly polohy jílu zastiženy.

Nad eluvii byla zastižena vrstva hlín písčitých, světle hnědých, tuhých s nízkou plasticitou (F3 MS) v mocnosti od 0,25 m do 0,60 m.

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K1 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 2,10 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,10 | skalní podloží tvořené zvětřalými rozvolněnými kameny, ojediněle balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,10 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K2 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 1,50 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,50 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,50 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K3 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,60 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,60 – 1,10 | jíl písčitý, šedohnědý, tuhý, vysoká plasticita | F4 CS | 4 |
| 1,10 – 1,70 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,70 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,70 m. Hladina podzemní vody: ustálená po 24 h byla v 1,00 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K4 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,25 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,25 – 2,20 | eluvium - štěrky hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,20 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,20 m. Hladina podzemní vody: ustálená hladina po 24 h byla v 1,77 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

Závěr - pro účely návrhu konstrukce vozovky se v podloží vozovky (aktivní zóně) uvažují podmíněčně vhodné zeminy. Tloušťka úpravy podloží vozovky se pro zeminy F3 MS, G4 GM a F4 CS uvažuje v souladu s ČSN 73 6133 (Tabulka 5) v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační (vychází z výsledků získaných v místech čtyř provedených sond). Skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušebním úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláň.

Další průzkumy nebyly objednatelem požadovány.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Před výstavbou komunikace bude provedeno zasíťování území - zasíťování (rozsah, podmínky pro zásah, ochrana) je řešeno v jiné části projektové dokumentace. Návrh komunikace ve vztahu k inženýrským sítím byl proveden v koordinaci a inženýrské sítě neovlivňují negativně stavebně technické řešení komunikace.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh konstrukcí vozovek vychází z TP 170 + Dodatek TP 170. Vstupní údaje – návrhová úroveň porušení a třída dopravního zatížení je uvedena pod navrženou konstrukcí vozovky, podloží typu P III, index mrazu 523 °C.

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

MÍSTNÍ KOMUNIKACE – ASFALTOVÝ KRYT

| | | | |
|--|--------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| - asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11 | 40 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik spojovací – kat. asf. emulze | PS-E | 0,35 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP 16+ | 50 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik infiltrační – kat. asf. emulze | PI-E | 0,60 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$, podkladní vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 90 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPOMALOVACÍ PRÁH - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 170-250 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | 470-550 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPEVNĚNÉ PLOCHY - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 120 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

SJEZDY – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 250 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 370 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 70 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení O (TP 170)

IO 01.2 CHODNÍK**CHODNÍK – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY**

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 60 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 290 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)**STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY) - NESTMELENÝ KRYT**

| | | | |
|--|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - uzavření povrchu drobným kamenivem – drcené kamenivo fr. 2/4 (4/8) | | 20 mm | |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 250 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

Všeobecné technologické požadavky

Požadovaná únosnost zemní pláně vyjádřená minimálním modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ je 30 MPa. Na základě výsledků provedeného hydrogeologického posouzení lokality se uvažuje tloušťka úpravy podloží vozovky v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační, skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušebním úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláně. Minimální požadované zhutnění zemní pláně je 100 % PS.

Násypy a zásypy budou provedeny z vhodných materiálů (dle klasifikace ČSN 73 3133), které budou ukládány po vrstvách max. 300 mm s průběžným hutněním (minimálně 100 % PS).

Pokládka konstrukčních vrstev ze šterkodrti se řídí ČSN 73 6126-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržением rovnosti vrstev. Požadované únosnosti nestmelených vrstev ze šterkodrti vyjádřené minimálním požadovaným modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ jsou uvedeny v jednotlivých skladbách konstrukcí vozovek – viz výše.

Pokládka podkladní vrstvy ze směsi stmelené cementem se řídí ČSN 73 6124-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržáním rovnosti vrstev. S ohledem na charakter materiálu (cementem stmelená vrstva) se zdůrazňuje nutnost včasného zpracování a následného řádného ošetřování vrstvy (vlhké uložení) tak, aby byly splněny požadavky na pevnost vrstvy. Pro zajištění dlouhodobé životnosti vozovky je v souladu s TP 170 bezpodmínečně nutné zajistit odvodnění propustných vrstev vozovky (dlažba a lože dlažby) provedených na méně propustné vrstvě (směs stmelená cementem), tohoto se dosáhne volbou vhodného technického řešení - uspořádání dle TP 192.

Provedení asfaltových vrstev se řídí ČSN 73 6121, zejména je nutné dbát na řádné zhutnění vrstev a finální rovnost povrchu. Obrusná vrstva je navržena z asfaltové směsi ACO 11 (nemodifikovaný asfalt), případné nahrazení jiným druhem asfaltové směsi by mělo být projednáno s projektantem (důrazně se nedoporučuje použití asfaltové vrstvy ACO 11S). Veškeré pracovní spáry v úrovni obrusné vrstvy je nutné v co nejkratší době po pokládce obrusné vrstvy řádně utěsnit (asfaltovou záplivkou aplikovanou za horka) tak, aby do vozovky nepronikala v místě spár voda.

Provedení dlážděných povrchů se řídí ČSN 73 6131, kdy je třeba dbát zejména na finální rovnost povrchu a rovněž na tloušťku lože dlažby (projektová tloušťka 40 mm, resp. 30 mm, při realizaci nesmí být tloušťka lože větší než 50 mm, jinak hrozí tvorba trvalých deformací na povrchu dlažby).

Obrubníky, případně další betonové prvky budou kladeny na podkladní beton s boční opěrou (beton C16/20 XF1, minimální tloušťka 100 mm, uspořádání dle vzorových příčných řezů - viz detaily). Dělení obrubníků a dalších betonových prvků bude prováděno zásadně řezáním na požadovaný rozměr, oblouky budou vytvořeny ze segmentů přiměřených délek nebo ze speciálních kusů požadovaného poloměru.

Při realizaci budou v plném rozsahu dodržovány příslušné ČSN, ČSN-EN a TP pro stavbu pozemních komunikací ve znění platném v době zpracování projektové dokumentace.

Kontrolní zkoušky

Nedílnou součástí stavebních prací musí být v rámci realizace stavby ze strany zhotovitele rovněž provedení příslušných kontrolních zkoušek dle požadavků příslušných ČSN, případně ČSN EN pro jednotlivé rozhodující technologie (přejímka podloží vozovky, ochranná a podkladní vrstva, asfaltové hutněné vrstvy, dlážděné kryty). Právním objednatelem stavby je provádění nezávislé kontrolní činnosti.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Režim povrchových a podzemních vod. Pro účely návrhu konstrukce vozovky se uvažuje pendulární vodní režim podloží vozovky.

Zásady odvodnění. Vozovky místních komunikací a zpevněných ploch jsou odvodněny příčným sklonem na okraj a dále do uličních vpustí (nové uliční vpusti - rozměr 500 x 500 mm, třída zatížení minimálně D400, zaústění do kanalizace, v úrovni povrchu komunikace se vpusti osadí mřížemi – žebra mříží musí být z důvodu bezpečnosti cyklistů osazena kolmo na směr jízdy).

Zemní pláň - odvodněna příčným sklonem 3,0 % do podélné drenáže umístěné pod úrovní zemní pláně (drenáž PE-HD průměru 100 mm, obsyp drenáže – šterkopísek), zaústění do šachet vpustí.

Odvodnění chodníků a pěšin je uvažováno vsakem na okolní zelené plochy.

Ochrana pozemní komunikace. Není řešeno.

g) návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh dopravního značení:

- Na začátku úseku A-B se osadí dopravní značka IZ 8a ZÓNA S DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH. V opačném směru se osadí dopravní značka IZ 8b KONEC ZÓNY S

DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH.

- Na parkovacích plochách se vyznačí kolmá parkovací stání – značka V 10b STÁNÍ KOLMÉ. V místech parkovacích stání vyhrazených pro tělesně postižené se osadí značka IP 12 VYHRAZENÉ PARKOVIŠTĚ + SYMBOL O1 a doplní se vodorovným značením – symbol O1.
- Přímě v obytném souboru se uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Koncové části úseků A-B, E-F, G-H a I-J jsou uspořádány jako křižovatky, a to s ohledem na budoucí návaznost místních komunikací (výhledová návaznost je vyznačena v situaci). I v těchto místech jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (je v celém rozsahu obytného souboru je dopravním značením určena ZÓNA 30).

Dopravní zařízení:

- V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je dle požadavku Policie ČR v koncových částech úseků A-B, E-F, G-H a I-J požadováno trvalé umístění dopravního zařízení Z 2 ZÁBRANA PRO OZNAČENÍ UZAVÍRKY.
- Dle požadavku Policie ČR musí být pro zajištění dodržování maximální povolené rychlosti umístěny prvky pro regulaci rychlosti. V úsecích C-D, E-F, G-H a I-J jsou navrženy dopravní zařízení Z 12 KRÁTKÝ PŘÍČNÝ PRAH.

Poznámka: V úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací práh.

- V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku – není navrženo.

- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu** - nejsou známy.
- i) vazba na případné technologické vybavení** - stavba neobsahuje žádné technologie.
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů** - vzhledem k charakteru stavby není řešeno.
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Při zpracování projektové dokumentace byly zohledněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. S ohledem na charakter stavby (exteriér) a navržené uspořádání místní komunikace (místní obslužná komunikace bez chodníku) se jedná o požadavky stanovené v příloze 1 a v příloze 2 uvedené vyhlášky.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu, zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením (včetně použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení):

- Šířka tras splňuje požadavek na minimální šířku 1,5 m (chodníky 2,0 m), do trasy nezasahují žádné překážky (sloupy, stožáry, apod.).
- Podélný sklon nepřesahuje v žádném místě dovolenou hodnotu 8,33 %. Podélný sklon není v žádné části větší než 5,0 % na délce větší než 200 m - není třeba navrhovat odpočívadla.
- V místě napojení chodníku na úsek A-B je nepřesahuje sklon rampové části chodníku 12,5 % (včetně započítání podélného sklonu chodníku).
- Příčný sklon chodníků je navržen 1,5 %.
- Přirozená vodící linie - obrubník převýšený min. +0,06 m, přirozená vodící linie není nikde přerušena na délce větší než 8,00 m.
- V místech ukončení chodníků jsou navrženy varovné pásy (šířka 0,40 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).

- V místech pro přecházení (přes úseky E-F a I-J) a rovněž v místě bezbariérového přístupu k plánovanému dětskému hřišti jsou navrženy signální pásy (šířka 0,80 m, délka minimálně 1,50 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).
- Stání pro tělesně postižené – je splněn požadavek na počet stání pro tělesně postižené (z celkového počtu 10 stání jsou 2 vyhrazena pro tělesně postižené), rovněž je splněn požadavek na rozměr parkovacího stání (kolmé stání o šířce 3,50 m) a uspořádání.
- Povrch je rovný, pevný a upravený proti skluzu (tyto požadavky zajišťuje navržený materiál – asfaltový kryt, případně kryt z dlažby).

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- V návaznosti na požadavky vyhlášky nejsou v rámci projektového řešení navrženy úpravy pro osoby se sluchovým postižením (stavba místa, které by bylo nutné vybavit zvukovou signalizací).

Řešení během výstavby - pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

- V současném uspořádání je území nepřístupné pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

RUDÍKOV
OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“
IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Označení stavby: RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“

Označení stavebního objektu: **IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**Všeobecné údaje.**

Dokumentace řeší vybudování nových úseků místních komunikací (IO 01.1 – celkem 5 úseků), chodníku (IO 01.2) a stezek pro pěší (IO 01.3) za účelem zajištění obslužnosti plánované lokality rodinných domů v obci Rudíkov, obytný soubor rodinných domů „Nade vsí“ v severozápadní části obce. Nové místní komunikace jsou prostřednictvím úseku A-B napojeny na stávající místní komunikaci, chodníky a stezky pro pěší doplňují komunikační systém řešeného obytného souboru.

Členění stavby na stavební objekty.

V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je stavba rozdělena na následující základní objekty:

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**IO 01.2 CHODNÍK****IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)****Technický popis.**Celkový projektovaný rozsah**IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**

| | | |
|--|----------------|-----------------------|
| Úsek A-B | délka 103,50 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 70,00 m ² – 5 parkovacích stání a plochy pro kontejnery 20,50 m ²) | | |
| Úsek C-D | délka 190,30 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek E-F | délka 165,00 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 91,00 m ²) | | |
| Úsek G-H | délka 195,00 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek I-J | délka 172,00 m | základní šířka 5,50 m |

IO 01.2 CHODNÍK

| | | |
|----------|-------------------------|-----------------------|
| Chodníky | souhrnná délka 268,55 m | základní šířka 2,00 m |
|----------|-------------------------|-----------------------|

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

| | | |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Stezky pro pěší (pěšiny) | souhrnná délka 104,55 m | základní šířka 2,00 m |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|

Součástí úprav je dopravní značení, sjezdy na pozemky a vegetační úpravy (zatravnění).

Základní technické parametry

Nově navržené místní komunikace jsou ve smyslu ČSN 73 6110 vzhledem k účelu, uspořádání a poloze komunikace funkční skupiny C (obslužné komunikace bez chodníků, dopravním značením je určena ZÓNA 30), návrhová rychlost je 30 km/h. Chodníky jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a splňují požadavky na bezbariérové uspořádání. Pěšiny jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a nejsou určeny jako bezbariérové trasy.

Základní dopravní řešení

Nové úseky místních komunikací tvoří uzavřený okruh, který je na stávající místní komunikaci připojen prostřednictvím úseku A-B. Všechny nové místní komunikace jsou navrženy pro obousměrný provoz, což je umožněno jejich šířkou 5,50 m. Středem obytného souboru je navržen chodník šířky 2,00 m a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny) rovněž šířky 2,00 m. Podél nových místních komunikací jsou rozvrženy pozemky pro umístění nových rodinných domů. Součástí

RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ, LOKALITA „NADE VSÍ“

DSP

Vypracoval: Ing. Martin Pohanka

květen 2017 / číslo zakázky: 105/14
TECHNICKÁ ZPRÁVA

komunikací jsou dvě parkovací plochy, každá s kapacitou 5 stání pro osobní automobily (z toho vždy 1 stání pro tělesně postižené) a plocha pro umístění kontejnerů. Po stranách místní komunikace jsou navrženy zelené pásy, šířka je proměnná dle uspořádání jednotlivých pozemků. Zelené pásy jsou přerušeny sjezdy na jednotlivé pozemky.

Z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se v celém rozsahu obytného souboru uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Šířky veřejného prostranství a hranice nových pozemků pro rodinné domy byly určeny tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (dopravním značením je určena ZÓNA 30). V začáteční části úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85, na dalších úsecích (C-D, E-F, G-H a I-J) jsou navrženy krátké zpomalovací prahy dle TP 85. V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Základní dispoziční řešení, stavební a technologické řešení

Dispozice místních komunikací je dána polohou pozemků pro rodinné domy, které komunikace obsluhují a polohou stávající místní komunikace. Středem obytného souboru je navržen chodník a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny).

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

Úsek A-B

- Směrové vedení - délka úseku 103,50 m, směrový oblouk o poloměru 38,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,40 %, stoupá +8,30 %, stoupá +6,00 %, stoupá +8,30 %, zaoblení lomů oblouky 300 m, 200 m a 200 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,007 80 je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85. Délka prahu je 5,00 m (3,00 m + 2x rampová část délky 1,00 m ve sklonu 1:12).
- Na levé straně navržena plocha pro kontejnery délky 8,50 m a šířky 2,50 m, ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m.
- Na levé straně je dále navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 5,00 m s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,074 75 je napojen úsek C-D (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Na konci úseku je napojena stávající nepevněná cesta, napojení se provede plynule na délce 10,00 m štěrkodrtí v tloušťce min. 300 mm.

Úsek C-D

- Směrové vedení - délka úseku 190,30 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 24,00 m, resp. 45,00 m, na konci úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +2,90 %, stoupá +4,80 %, stoupá +4,00 %, stoupá +5,05 %, stoupá +4,00 %, stoupá +3,77 %, zaoblení lomů oblouky 2500 m, 500 m, 400 m a 400 m.

- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,072 50 a 0,145 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,109 91 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Na konci je úsek napojen na úsek I-J.

Úsek E-F

- Směrové vedení - délka úseku 165,00 m, na začátku úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m, dále směrový oblouk o poloměru 45,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +4,00 %, stoupá +2,60 %, zaoblení lomu obloukem 1400 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Na levé straně je navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 6,50 m (rozměr navržen s ohledem na zásah rozhledového pole a plánované polohy podzemního vedení NN) s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,035 00 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,133 76 je napojen úsek G-H (úhel křížení 90,00 ° v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (31,24 m za napojením úseku G-H).

Úsek G-H

- Směrové vedení - délka úseku 195,00 m, směrový oblouk o poloměru 30,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +5,50 %, stoupá +3,80 %, stoupá +6,00 %, stoupá +6,80 %, zaoblení lomů oblouky 1250 m, 1000 m a 600 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,032 50 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.

- V km 0,131 06 je napojen úsek I-J (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Úsek končí slepě (63,94 m za napojením úseku I-J).

Úsek I-J

- Směrové vedení - délka úseku 172,00 m, směrový oblouk o poloměru 60,00 m.
- Výškové uspořádání – klesá -2,50 %, klesá -5,20 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 750 m a 1500 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,035 00 a 0,115 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,142 81 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (29,19 m za napojením úseku E-F).

Sjezdy

- Sjezdy na nové pozemky určené pro rodinné domy jsou navrženy v jednotné šířce 4,50 m, poloha sjezdů je určena v situaci.
- Ohraničení - zahradní obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.2 CHODNÍK

Úsek CH1-CH2

- Směrové vedení - délka úseku 235,16 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 250,00 m, resp. 800,00 m, úsek je přerušen v místech křížení s úseky E-F a I-J.
- Výškové uspořádání – stoupá +12,50 % (rampová část chodníku), stoupá +8,33 %, stoupá +3,50 %, stoupá +7,50 %, stoupá +5,22 %, stoupá +5,50 %.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V místech parkovacích ploch je vždy zajištěn bezbariérový přístup z místa pro tělesně postižené na chodník. Dále je zajištěn bezbariérový přístup na plánované dětské hřiště (plánováno v prostoru mezi úseky C-D a E-F a chodníkem CH1-CH2).
- V km 0,051 24, resp. v km 0,074 44 je napojen úsek CH3-CH4.
- Úsek končí slepě.

Úsek CH3-CH4

- Směrové vedení - délka úseku 43,56 m, směrové oblouky o poloměrech 21,00 m, 5,00 m, 21,00 m a 12,50 m.
- Výškové uspořádání – stoupá +8,00 %, stoupá +3,50 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 100 m a 75 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m, ve středové části chodník na délce 11,00 m rozšířen o 1,50 až 2,10 m (prostor pro lavičky).
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Úsek tvoří okruh začínající a končící napojením na úsek CH1-CH2.

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

- Jsou navrženy 2 krátké úseky v prostoru plánovaného pro budoucí umístění dětského hřiště (úsek délky 14,09 m a úsek délky 10,39 m) a 2 delší úseky (úsek délky 38,85 m odbočující z úseku C-D a úsek délky 41,22 m odbočující z úseku G-H).
- Výškové uspořádání – pěšiny jsou vedeny v úrovni terénu.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (pravostranný).
- Ohraničení chodníku – zahradní obrubníky nepřevýšené.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum, atd.)

Pro potřeby projektových prací byla pořízena digitální účelová technická mapa zájmového území (polohopis a výškopis) s orientačním zákresem situační polohy inženýrských sítí (**vyznačení sítí je pouze orientační a jejich polohu nelze odměřovat z výkresové dokumentace, před započítáním zemních prací je nutno zajistit vytýčení veškerých sítí**). Byl pořízen podklad se zákresem pozemků dle katastru nemovitostí včetně údajů o dotčených pozemcích. Byla provedena prohlídka dotčeného území.

V rámci předprojektové přípravy (ve fázi územního rozhodnutí) bylo provedeno hydrogeologické posouzení lokality za účelem ověření možnosti zasakování srážkových vod do půdních vrstev. Pro potřeby návrhu konstrukce vozovky byly z průzkumu převzaty údaje týkající se druhu zemin v podloží vozovky – viz následující:

Geologická charakteristika

Kopané sondy byly realizovány traktorbagrem dodaným obcí. Pozice průzkumných prací byla zaměřena ruční GPS Garmin (příloha č. I a).

Geologická dokumentace průzkumných kopaných sond s uvedením třídy a symbolu dle ČSN 73 1001 je uvedena v příloze II. Údaje o hloubkách jsou vztaženy k současnému terénu.

Průzkumné práce byly vedeny do maximální hloubky 2,20 m. Skalní podloží bylo zastiženo u všech sond v hloubkovém rozmezí od 1,50 m (K2) do 2,20 m (K4) pod úrovní současného terénu. Skalní podloží je zde tvořeno zvětřalými melanokrátními amfibol biotitickými granity až křemennými syenity - (třída **R4**).

Nad skalním podložím byla zastižena eluvia - hlinitý štěrk s příměsí písku, rezatohnědý, středně uhlý, zavlhlý (**G4 GM**). V sondě K3 se v nadloží hlinitých štěrků vyskytovaly polohy jílu písčitého (**F4 CS**). V sondách K1, K2 a K4 nebyly polohy jílu zastiženy.

Nad eluvii byla zastižena vrstva hlín písčitých, světle hnědých, tuhých s nízkou plasticitou (**F3 MS**) v mocnosti od 0,25 m do 0,60 m.

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K1 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 2,10 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,10 | skalní podloží tvořené zvětřalými rozvolněnými kameny, ojediněle balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,10 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K2 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 1,50 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,50 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,50 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K3 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,60 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,60 – 1,10 | jíl písčitý, šedohnědý, tuhý, vysoká plasticita | F4 CS | 4 |
| 1,10 – 1,70 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,70 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,70 m. Hladina podzemní vody: ustálená po 24 h byla v 1,00 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ, LOKALITA „NADE VŠÍ“

Vypracoval: Ing. Martin Pohanka

DSP

květen 2017 / číslo zakázky: 105/14
TECHNICKÁ ZPRÁVA

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K4 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,25 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,25 – 2,20 | eluvium - štěrky hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,20 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,20 m. Hladina podzemní vody: ustálená hladina po 24 h byla v 1,77 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

Závěr - pro účely návrhu konstrukce vozovky se v podloží vozovky (aktivní zóně) uvažují podmíněčně vhodné zeminy. Tloušťka úpravy podloží vozovky se pro zeminy F3 MS, G4 GM a F4 CS uvažuje v souladu s ČSN 73 6133 (Tabulka 5) v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační (vychází z výsledků získaných v místech čtyř provedených sond). Skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušebním úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláně. Další průzkumy nebyly objednatelem požadovány.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Před výstavbou komunikace bude provedeno zasíťování území - zasíťování (rozsah, podmínky pro zásah, ochrana) je řešeno v jiné části projektové dokumentace. Návrh komunikace ve vztahu k inženýrským sítím byl proveden v koordinaci a inženýrské sítě neovlivňují negativně stavebně technické řešení komunikace.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh konstrukcí vozovek vychází z TP 170 + Dodatek TP 170. Vstupní údaje – návrhová úroveň porušení a třída dopravního zatížení je uvedena pod navrženou konstrukcí vozovky, podloží typu P III, index mrazu 523 °C.

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

MÍSTNÍ KOMUNIKACE – ASFALTOVÝ KRYT

| | | | |
|--|--------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| - asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11 | 40 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik spojovací – kat. asf. emulze | PS-E | 0,35 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP 16+ | 50 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik infiltrační – kat. asf. emulze | PI-E | 0,60 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$, podkladní vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 90 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPOMALOVACÍ PRÁH - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelena cementem | SC, C _{8/10} | 170-250 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | 470-550 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPEVNĚNÉ PLOCHY - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 120 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

SJEZDY – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 250 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 370 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 70 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení O (TP 170)

IO 01.2 CHODNÍK**CHODNÍK – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY**

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 60 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 290 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)**STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY) - NESTMELENÝ KRYT**

| | | | |
|--|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - uzavření povrchu drobným kamenivem – drcené kamenivo fr. 2/4 (4/8) | | 20 mm | |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 250 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

Všeobecné technologické požadavky

Požadovaná únosnost zemní pláně vyjádřená minimálním modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ je 30 MPa. Na základě výsledků provedeného hydrogeologického posouzení lokality se uvažuje tloušťka úpravy podloží vozovky v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační, skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušebním úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláně. Minimální požadované zhutnění zemní pláně je 100 % PS.

Násypy a zásypy budou provedeny z vhodných materiálů (dle klasifikace ČSN 73 3133), které budou ukládány po vrstvách max. 300 mm s průběžným hutněním (minimálně 100 % PS).

Pokládka konstrukčních vrstev ze šterkodrti se řídí ČSN 73 6126-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržením rovnosti vrstev. Požadované únosnosti nestmelených vrstev ze šterkodrti vyjádřené minimálním požadovaným modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ jsou uvedeny v jednotlivých skladbách konstrukcí vozovek – viz výše.

Pokládka podkladní vrstvy ze směsi stmelené cementem se řídí ČSN 73 6124-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržením rovnosti vrstev. S ohledem na charakter materiálu (cementem stmelená vrstva) se zdůrazňuje nutnost včasného zpracování a následného řádného ošetřování vrstvy (vlhké uložení) tak, aby byly splněny požadavky na pevnost vrstvy. Pro zajištění dlouhodobé životnosti vozovky je v souladu s TP 170 bezpodmínečně nutné zajistit odvodnění propustných vrstev vozovky (dlažba a lože dlažby) provedených na méně propustné vrstvě (směs stmelená cementem), tohoto se dosáhne volbou vhodného technického řešení - uspořádání dle TP 192.

Provedení asfaltových vrstev se řídí ČSN 73 6121, zejména je nutné dbát na řádné zhutnění vrstev a finální rovnost povrchu. Obrusná vrstva je navržena z asfaltové směsi ACO 11 (nemodifikovaný asfalt), případné nahrazení jiným druhem asfaltové směsi by mělo být projednáno s projektantem (důrazně se nedoporučuje použití asfaltové vrstvy ACO 11S). Veškeré pracovní spáry v úrovni obrusné vrstvy je nutné v co nejkratší době po pokládce obrusné vrstvy řádně utěsnit (asfaltovou záplivkou aplikovanou za horka) tak, aby do vozovky nepronikala v místě spár voda.

Provedení dlážděných povrchů se řídí ČSN 73 6131, kdy je třeba dbát zejména na finální rovnost povrchu a rovněž na tloušťku lože dlažby (projektová tloušťka 40 mm, resp. 30 mm, při realizaci nesmí být tloušťka lože větší než 50 mm, jinak hrozí tvorba trvalých deformací na povrchu dlažby).

Obrubníky, případně další betonové prvky budou kladeny na podkladní beton s boční opěrou (beton C16/20 XF1, minimální tloušťka 100 mm, uspořádání dle vzorových příčných řezů - viz detaily). Dělení obrubníků a dalších betonových prvků bude prováděno zásadně řezáním na požadovaný rozměr, oblouky budou vytvořeny ze segmentů přiměřených délek nebo ze speciálních kusů požadovaného poloměru.

Při realizaci budou v plném rozsahu dodržovány příslušné ČSN, ČSN-EN a TP pro stavbu pozemních komunikací ve znění platném v době zpracování projektové dokumentace.

Kontrolní zkoušky

Nedílnou součástí stavebních prací musí být v rámci realizace stavby ze strany zhotovitele rovněž provedení příslušných kontrolních zkoušek dle požadavků příslušných ČSN, případně ČSN EN pro jednotlivé rozhodující technologie (přejímka podloží vozovky, ochranná a podkladní vrstva, asfaltové hutněné vrstvy, dlážděné kryty). Právním objednatelem stavby je provádění nezávislé kontrolní činnosti.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Režim povrchových a podzemních vod. Pro účely návrhu konstrukce vozovky se uvažuje pendulární vodní režim podloží vozovky.

Zásady odvodnění. Vozovky místních komunikací a zpevněných ploch jsou odvodněny příčným sklonem na okraj a dále do uličních vpustí (nové uliční vpusti - rozměr 500 x 500 mm, třída zatížení minimálně D400, zaústění do kanalizace, v úrovni povrchu komunikace se vpusti osadí mřížemi – žebra mříží musí být z důvodu bezpečnosti cyklistů osazena kolmo na směr jízdy).

Zemní pláň - odvodněna příčným sklonem 3,0 % do podélné drenáže umístěné pod úrovní zemní pláně (drenáž PE-HD průměru 100 mm, obsyp drenáže – šterkopísek), zaústění do šachet vpustí.

Odvodnění chodníků a pěšin je uvažováno vsakem na okolní zelené plochy.

Ochrana pozemní komunikace. Není řešeno.

g) návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh dopravního značení:

- Na začátku úseku A-B se osadí dopravní značka IZ 8a ZÓNA S DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH. V opačném směru se osadí dopravní značka IZ 8b KONEC ZÓNY S

DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH.

- Na parkovacích plochách se vyznačí kolmá parkovací stání – značka V 10b STÁNÍ KOLMÉ. V místech parkovacích stání vyhrazených pro tělesně postižené se osadí značka IP 12 VYHRAZENÉ PARKOVIŠTĚ + SYMBOL O1 a doplní se vodorovným značením – symbol O1.
- Přímě v obytném souboru se uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Koncové části úseků A-B, E-F, G-H a I-J jsou uspořádány jako křižovatky, a to s ohledem na budoucí návaznost místních komunikací (výhledová návaznost je vyznačena v situaci). I v těchto místech jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (je v celém rozsahu obytného souboru je dopravním značením určena ZÓNA 30).

Dopravní zařízení:

- V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je dle požadavku Policie ČR v koncových částech úseků A-B, E-F, G-H a I-J požadováno trvalé umístění dopravního zařízení Z 2 ZÁBRANA PRO OZNAČENÍ UZAVÍRKY.
- Dle požadavku Policie ČR musí být pro zajištění dodržování maximální povolené rychlosti umístěny prvky pro regulaci rychlosti. V úsecích C-D, E-F, G-H a I-J jsou navrženy dopravní zařízení Z 12 KRÁTKÝ PŘÍČNÝ PRAH.

Poznámka: V úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací prah.

- V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku – není navrženo.

- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu** - nejsou známy.
- i) vazba na případné technologické vybavení** - stavba neobsahuje žádné technologie.
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů** - vzhledem k charakteru stavby není řešeno.
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Při zpracování projektové dokumentace byly zohledněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. S ohledem na charakter stavby (exteriér) a navržené uspořádání místní komunikace (místní obslužná komunikace bez chodníku) se jedná o požadavky stanovené v příloze 1 a v příloze 2 uvedené vyhlášky.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu, zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením (včetně použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení):

- Šířka tras splňuje požadavek na minimální šířku 1,5 m (chodníky 2,0 m), do trasy nezasahují žádné překážky (sloupy, stožáry, apod.).
- Podélný sklon nepřesahuje v žádném místě dovolenou hodnotu 8,33 %. Podélný sklon není v žádné části větší než 5,0 % na délce větší než 200 m - není třeba navrhovat odpočívadla.
- V místě napojení chodníku na úsek A-B je nepřesahuje sklon rampové části chodníku 12,5 % (včetně započítání podélného sklonu chodníku).
- Příčný sklon chodníků je navržen 1,5 %.
- Přirozená vodící linie - obrubník převýšený min. +0,06 m, přirozená vodící linie není nikde přerušena na délku větší než 8,00 m.
- V místech ukončení chodníků jsou navrženy varovné pásy (šířka 0,40 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).

- V místech pro přecházení (přes úseky E-F a I-J) a rovněž v místě bezbariérového přístupu k plánovanému dětskému hřišti jsou navrženy signální pásy (šířka 0,80 m, délka minimálně 1,50 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).
- Stání pro tělesně postižené – je splněn požadavek na počet stání pro tělesně postižené (z celkového počtu 10 stání jsou 2 vyhrazena pro tělesně postižené), rovněž je splněn požadavek na rozměr parkovacího stání (kolmé stání o šířce 3,50 m) a uspořádání.
- Povrch je rovný, pevný a upravený proti skluzu (tyto požadavky zajišťuje navržený materiál – asfaltový kryt, případně kryt z dlažby).

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- V návaznosti na požadavky vyhlášky nejsou v rámci projektového řešení navrženy úpravy pro osoby se sluchovým postižením (stavba místa, které by bylo nutné vybavit zvukovou signalizací).

Řešení během výstavby - pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

- V současném uspořádání je území nepřístupné pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

RUDÍKOV
OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“
IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Označení stavby: RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“

Označení stavebního objektu: **IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**Všeobecné údaje.**

Dokumentace řeší vybudování nových úseků místních komunikací (IO 01.1 – celkem 5 úseků), chodníku (IO 01.2) a stezek pro pěší (IO 01.3) za účelem zajištění obslužnosti plánované lokality rodinných domů v obci Rudíkov, obytný soubor rodinných domů „Nade vsí“ v severozápadní části obce. Nové místní komunikace jsou prostřednictvím úseku A-B napojeny na stávající místní komunikaci, chodníky a stezky pro pěší doplňují komunikační systém řešeného obytného souboru.

Členění stavby na stavební objekty.

V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je stavba rozdělena na následující základní objekty:

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**IO 01.2 CHODNÍK****IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)****Technický popis.**Celkový projektovaný rozsah**IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**

| | | |
|--|----------------|-----------------------|
| Úsek A-B | délka 103,50 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 70,00 m ² – 5 parkovacích stání a plochy pro kontejnery 20,50 m ²) | | |
| Úsek C-D | délka 190,30 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek E-F | délka 165,00 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 91,00 m ²) | | |
| Úsek G-H | délka 195,00 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek I-J | délka 172,00 m | základní šířka 5,50 m |

IO 01.2 CHODNÍK

| | | |
|----------|-------------------------|-----------------------|
| Chodníky | souhrnná délka 268,55 m | základní šířka 2,00 m |
|----------|-------------------------|-----------------------|

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

| | | |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Stezky pro pěší (pěšiny) | souhrnná délka 104,55 m | základní šířka 2,00 m |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|

Součástí úprav je dopravní značení, sjezdy na pozemky a vegetační úpravy (zatravnění).

Základní technické parametry

Nově navržené místní komunikace jsou ve smyslu ČSN 73 6110 vzhledem k účelu, uspořádání a poloze komunikace funkční skupiny C (obslužné komunikace bez chodníků, dopravním značením je určena ZÓNA 30), návrhová rychlost je 30 km/h. Chodníky jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a splňují požadavky na bezbariérové uspořádání. Pěšiny jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a nejsou určeny jako bezbariérové trasy.

Základní dopravní řešení

Nové úseky místních komunikací tvoří uzavřený okruh, který je na stávající místní komunikaci připojen prostřednictvím úseku A-B. Všechny nové místní komunikace jsou navrženy pro obousměrný provoz, což je umožněno jejich šířkou 5,50 m. Středem obytného souboru je navržen chodník šířky 2,00 m a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny) rovněž šířky 2,00 m. Podél nových místních komunikací jsou rozvrženy pozemky pro umístění nových rodinných domů. Součástí

RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ, LOKALITA „NADE VSÍ“**DSP**

Vpracoval: Ing. Martin Pohanka

květen 2017 / číslo zakázky: 105/14
TECHNICKÁ ZPRÁVA

komunikací jsou dvě parkovací plochy, každá s kapacitou 5 stání pro osobní automobily (z toho vždy 1 stání pro tělesně postižené) a plocha pro umístění kontejnerů. Po stranách místní komunikace jsou navrženy zelené pásy, šířka je proměnná dle uspořádání jednotlivých pozemků. Zelené pásy jsou přerušeny sjezdy na jednotlivé pozemky.

Z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se v celém rozsahu obytného souboru uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Šířky veřejného prostranství a hranice nových pozemků pro rodinné domy byly určeny tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (dopravním značením je určena ZÓNA 30). V začáteční části úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85, na dalších úsecích (C-D, E-F, G-H a I-J) jsou navrženy krátké zpomalovací prahy dle TP 85. V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Základní dispoziční řešení, stavební a technologické řešení

Dispozice místních komunikací je dána polohou pozemků pro rodinné domy, které komunikace obsluhují a polohou stávající místní komunikace. Středem obytného souboru je navržen chodník a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny).

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

Úsek A-B

- Směrové vedení - délka úseku 103,50 m, směrový oblouk o poloměru 38,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,40 %, stoupá +8,30 %, stoupá +6,00 %, stoupá +8,30 %, zaoblení lomů oblouky 300 m, 200 m a 200 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,007 80 je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85. Délka prahu je 5,00 m (3,00 m + 2x rampová část délky 1,00 m ve sklonu 1:12).
- Na levé straně navržena plocha pro kontejnery délky 8,50 m a šířky 2,50 m, ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m.
- Na levé straně je dále navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 5,00 m s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,074 75 je napojen úsek C-D (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Na konci úseku je napojena stávající nepevněná cesta, napojení se provede plynule na délce 10,00 m štěrkodrtí v tloušťce min. 300 mm.

Úsek C-D

- Směrové vedení - délka úseku 190,30 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 24,00 m, resp. 45,00 m, na konci úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +2,90 %, stoupá +4,80 %, stoupá +4,00 %, stoupá +5,05 %, stoupá +4,00 %, stoupá +3,77 %, zaoblení lomů oblouky 2500 m, 500 m, 400 m a 400 m.

- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,072 50 a 0,145 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,109 91 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Na konci je úsek napojen na úsek I-J.

Úsek E-F

- Směrové vedení - délka úseku 165,00 m, na začátku úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m, dále směrový oblouk o poloměru 45,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +4,00 %, stoupá +2,60 %, zaoblení lomu obloukem 1400 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Na levé straně je navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 6,50 m (rozměr navržen s ohledem na zásah rozhledového pole a plánované polohy podzemního vedení NN) s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,035 00 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,133 76 je napojen úsek G-H (úhel křížení 90,00 ° v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (31,24 m za napojením úseku G-H).

Úsek G-H

- Směrové vedení - délka úseku 195,00 m, směrový oblouk o poloměru 30,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +5,50 %, stoupá +3,80 %, stoupá +6,00 %, stoupá +6,80 %, zaoblení lomů oblouky 1250 m, 1000 m a 600 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,032 50 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.

- V km 0,131 06 je napojen úsek I-J (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Úsek končí slepě (63,94 m za napojením úseku I-J).

Úsek I-J

- Směrové vedení - délka úseku 172,00 m, směrový oblouk o poloměru 60,00 m.
- Výškové uspořádání – klesá -2,50 %, klesá -5,20 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 750 m a 1500 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,035 00 a 0,115 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,142 81 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (29,19 m za napojením úseku E-F).

Sjezdy

- Sjezdy na nové pozemky určené pro rodinné domy jsou navrženy v jednotné šířce 4,50 m, poloha sjezdů je určena v situaci.
- Ohraničení - zahradní obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.2 CHODNÍK

Úsek CH1-CH2

- Směrové vedení - délka úseku 235,16 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 250,00 m, resp. 800,00 m, úsek je přerušen v místech křížení s úseky E-F a I-J.
- Výškové uspořádání – stoupá +12,50 % (rampová část chodníku), stoupá +8,33 %, stoupá +3,50 %, stoupá +7,50 %, stoupá +5,22 %, stoupá +5,50 %.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V místech parkovacích ploch je vždy zajištěn bezbariérový přístup z místa pro tělesně postižené na chodník. Dále je zajištěn bezbariérový přístup na plánované dětské hřiště (plánováno v prostoru mezi úseky C-D a E-F a chodníkem CH1-CH2).
- V km 0,051 24, resp. v km 0,074 44 je napojen úsek CH3-CH4.
- Úsek končí slepě.

Úsek CH3-CH4

- Směrové vedení - délka úseku 43,56 m, směrové oblouky o poloměrech 21,00 m, 5,00 m, 21,00 m a 12,50 m.
- Výškové uspořádání – stoupá +8,00 %, stoupá +3,50 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 100 m a 75 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m, ve středové části chodník na délce 11,00 m rozšířen o 1,50 až 2,10 m (prostor pro lavičky).
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Úsek tvoří okruh začínající a končící napojením na úsek CH1-CH2.

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

- Jsou navrženy 2 krátké úseky v prostoru plánovaného pro budoucí umístění dětského hřiště (úsek délky 14,09 m a úsek délky 10,39 m) a 2 delší úseky (úsek délky 38,85 m odbočující z úseku C-D a úsek délky 41,22 m odbočující z úseku G-H).
- Výškové uspořádání – pěšiny jsou vedeny v úrovni terénu.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (pravostranný).
- Ohraničení chodníku – zahradní obrubníky nepřevýšené.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum, atd.)

Pro potřeby projektových prací byla pořízena digitální účelová technická mapa zájmového území (polohopis a výškopis) s orientačním zákresem situační polohy inženýrských sítí (**vyznačení sítí je pouze orientační a jejich polohu nelze odměřovat z výkresové dokumentace, před započítáním zemních prací je nutno zajistit vytýčení veškerých sítí**). Byl pořízen podklad se zákresem pozemků dle katastru nemovitostí včetně údajů o dotčených pozemcích. Byla provedena prohlídka dotčeného území.

V rámci předprojektové přípravy (ve fázi územního rozhodnutí) bylo provedeno hydrogeologické posouzení lokality za účelem ověření možnosti zasakování srážkových vod do půdních vrstev. Pro potřeby návrhu konstrukce vozovky byly z průzkumu převzaty údaje týkající se druhu zemin v podloží vozovky – viz následující:

Geologická charakteristika

Kopané sondy byly realizovány traktorbagrem dodaným obcí. Pozice průzkumných prací byla zaměřena ruční GPS Garmin (příloha č. I a).

Geologická dokumentace průzkumných kopaných sond s uvedením třídy a symbolu dle ČSN 73 1001 je uvedena v příloze II. Údaje o hloubkách jsou vztaženy k současnému terénu.

Průzkumné práce byly vedeny do maximální hloubky 2,20 m. Skalní podloží bylo zastiženo u všech sond v hloubkovém rozmezí od 1,50 m (K2) do 2,20 m (K4) pod úrovní současného terénu. Skalní podloží je zde tvořeno zvětřalými melanokrátními amfibol biotitickými granity až křemennými syenity - (třída **R4**).

Nad skalním podložím byla zastižena eluvia - hlinitý štěrk s příměsí písku, rezatohnědý, středně uhlý, zvlhlý (**G4 GM**). V sondě K3 se v nadloží hlinitých štěrků vyskytovaly polohy jílu písčitého (**F4 CS**). V sondách K1, K2 a K4 nebyly polohy jílu zastiženy.

Nad eluvii byla zastižena vrstva hlín písčitých, světle hnědých, tuhých s nízkou plasticitou (**F3 MS**) v mocnosti od 0,25 m do 0,60 m.

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K1 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 2,10 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,10 | skalní podloží tvořené zvětřalými rozvolněnými kameny, ojediněle balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,10 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K2 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 1,50 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,50 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,50 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K3 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,60 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,60 – 1,10 | jíl písčitý, šedohnědý, tuhý, vysoká plasticita | F4 CS | 4 |
| 1,10 – 1,70 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,70 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,70 m. Hladina podzemní vody: ustálená po 24 h byla v 1,00 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K4 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,25 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,25 – 2,20 | eluvium - štěrky hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,20 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,20 m. Hladina podzemní vody: ustálená hladina po 24 h byla v 1,77 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

Závěr - pro účely návrhu konstrukce vozovky se v podloží vozovky (aktivní zóně) uvažují podmíněčně vhodné zeminy. Tloušťka úpravy podloží vozovky se pro zeminy F3 MS, G4 GM a F4 CS uvažuje v souladu s ČSN 73 6133 (Tabulka 5) v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační (vychází z výsledků získaných v místech čtyř provedených sond). Skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušebním úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláně. Další průzkumy nebyly objednatelem požadovány.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Před výstavbou komunikace bude provedeno zasíťování území - zasíťování (rozsah, podmínky pro zásah, ochrana) je řešeno v jiné části projektové dokumentace. Návrh komunikace ve vztahu k inženýrským sítím byl proveden v koordinaci a inženýrské sítě neovlivňují negativně stavebně technické řešení komunikace.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh konstrukcí vozovek vychází z TP 170 + Dodatek TP 170. Vstupní údaje – návrhová úroveň porušení a třída dopravního zatížení je uvedena pod navrženou konstrukcí vozovky, podloží typu P III, index mrazu 523 °C.

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

MÍSTNÍ KOMUNIKACE – ASFALTOVÝ KRYT

| | | | |
|--|--------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| - asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11 | 40 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik spojovací – kat. asf. emulze | PS-E | 0,35 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP 16+ | 50 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik infiltrační – kat. asf. emulze | PI-E | 0,60 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$, podkladní vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 90 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPOMALOVACÍ PRÁH - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 170-250 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | 470-550 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPEVNĚNÉ PLOCHY - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 120 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

SJEZDY – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 250 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 370 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 70 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení O (TP 170)

IO 01.2 CHODNÍK**CHODNÍK – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY**

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 60 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 290 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)**STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY) - NESTMELENÝ KRYT**

| | | | |
|--|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - uzavření povrchu drobným kamenivem – drcené kamenivo fr. 2/4 (4/8) | | 20 mm | |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 250 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

Všeobecné technologické požadavky

Požadovaná únosnost zemní pláně vyjádřená minimálním modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ je 30 MPa. Na základě výsledků provedeného hydrogeologického posouzení lokality se uvažuje tloušťka úpravy podloží vozovky v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační, skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušební úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláně. Minimální požadované zhutnění zemní pláně je 100 % PS.

Násypy a zásypy budou provedeny z vhodných materiálů (dle klasifikace ČSN 73 3133), které budou ukládány po vrstvách max. 300 mm s průběžným hutněním (minimálně 100 % PS).

Pokládka konstrukčních vrstev ze šterkodrti se řídí ČSN 73 6126-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržением rovnosti vrstev. Požadované únosnosti nestmelených vrstev ze šterkodrti vyjádřené minimálním požadovaným modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ jsou uvedeny v jednotlivých skladbách konstrukcí vozovek – viz výše.

Pokládka podkladní vrstvy ze směsi stmelené cementem se řídí ČSN 73 6124-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržením rovnosti vrstev. S ohledem na charakter materiálu (cementem stmelená vrstva) se zdůrazňuje nutnost včasného zpracování a následného řádného ošetřování vrstvy (vlhké uložení) tak, aby byly splněny požadavky na pevnost vrstvy. Pro zajištění dlouhodobé životnosti vozovky je v souladu s TP 170 bezpodmínečně nutné zajistit odvodnění propustných vrstev vozovky (dlažba a lože dlažby) provedených na méně propustné vrstvě (směs stmelená cementem), tohoto se dosáhne volbou vhodného technického řešení - uspořádání dle TP 192.

Provedení asfaltových vrstev se řídí ČSN 73 6121, zejména je nutné dbát na řádné zhutnění vrstev a finální rovnost povrchu. Obrusná vrstva je navržena z asfaltové směsi ACO 11 (nemodifikovaný asfalt), případné nahrazení jiným druhem asfaltové směsi by mělo být projednáno s projektantem (důrazně se nedoporučuje použití asfaltové vrstvy ACO 11S). Veškeré pracovní spáry v úrovni obrusné vrstvy je nutné v co nejkratší době po pokládce obrusné vrstvy řádně utěsnit (asfaltovou záplivkou aplikovanou za horka) tak, aby do vozovky nepronikala v místě spár voda.

Provedení dlážděných povrchů se řídí ČSN 73 6131, kdy je třeba dbát zejména na finální rovnost povrchu a rovněž na tloušťku lože dlažby (projektová tloušťka 40 mm, resp. 30 mm, při realizaci nesmí být tloušťka lože větší než 50 mm, jinak hrozí tvorba trvalých deformací na povrchu dlažby).

Obrubníky, případně další betonové prvky budou kladeny na podkladní beton s boční opěrou (beton C16/20 XF1, minimální tloušťka 100 mm, uspořádání dle vzorových příčných řezů - viz detaily). Dělení obrubníků a dalších betonových prvků bude prováděno zásadně řezáním na požadovaný rozměr, oblouky budou vytvořeny ze segmentů přiměřených délek nebo ze speciálních kusů požadovaného poloměru.

Při realizaci budou v plném rozsahu dodržovány příslušné ČSN, ČSN-EN a TP pro stavbu pozemních komunikací ve znění platném v době zpracování projektové dokumentace.

Kontrolní zkoušky

Nedílnou součástí stavebních prací musí být v rámci realizace stavby ze strany zhotovitele rovněž provedení příslušných kontrolních zkoušek dle požadavků příslušných ČSN, případně ČSN EN pro jednotlivé rozhodující technologie (přejímka podloží vozovky, ochranná a podkladní vrstva, asfaltové hutněné vrstvy, dlážděné kryty). Právem objednatele stavby je provádění nezávislé kontrolní činnosti.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Režim povrchových a podzemních vod. Pro účely návrhu konstrukce vozovky se uvažuje pendulární vodní režim podloží vozovky.

Zásady odvodnění. Vozovky místních komunikací a zpevněných ploch jsou odvodněny příčným sklonem na okraj a dále do uličních vpustí (nové uliční vpusti - rozměr 500 x 500 mm, třída zatížení minimálně D400, zaústění do kanalizace, v úrovni povrchu komunikace se vpusti osadí mřížemi – žebra mříží musí být z důvodu bezpečnosti cyklistů osazena kolmo na směr jízdy).

Zemní pláň - odvodněna příčným sklonem 3,0 % do podélné drenáže umístěné pod úrovní zemní pláně (drenáž PE-HD průměru 100 mm, obsyp drenáže – šterkopísek), zaústění do šachet vpustí.

Odvodnění chodníků a pěšin je uvažováno vsakem na okolní zelené plochy.

Ochrana pozemní komunikace. Není řešeno.

g) návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh dopravního značení:

- Na začátku úseku A-B se osadí dopravní značka IZ 8a ZÓNA S DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH. V opačném směru se osadí dopravní značka IZ 8b KONEC ZÓNY S

DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH.

- Na parkovacích plochách se vyznačí kolmá parkovací stání – značka V 10b STÁNÍ KOLMÉ. V místech parkovacích stání vyhrazených pro tělesně postižené se osadí značka IP 12 VYHRAZENÉ PARKOVIŠTĚ + SYMBOL O1 a doplní se vodorovným značením – symbol O1.
- Přímě v obytném souboru se uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Koncové části úseků A-B, E-F, G-H a I-J jsou uspořádány jako křižovatky, a to s ohledem na budoucí návaznost místních komunikací (výhledová návaznost je vyznačena v situaci). I v těchto místech jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (je v celém rozsahu obytného souboru je dopravním značením určena ZÓNA 30).

Dopravní zařízení:

- V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je dle požadavku Policie ČR v koncových částech úseků A-B, E-F, G-H a I-J požadováno trvalé umístění dopravního zařízení Z 2 ZÁBRANA PRO OZNAČENÍ UZAVÍRKY.
- Dle požadavku Policie ČR musí být pro zajištění dodržování maximální povolené rychlosti umístěny prvky pro regulaci rychlosti. V úsecích C-D, E-F, G-H a I-J jsou navrženy dopravní zařízení Z 12 KRÁTKÝ PŘÍČNÝ PRAH.

Poznámka: V úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací prah.

- V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku – není navrženo.

- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu** - nejsou známy.
- i) vazba na případné technologické vybavení** - stavba neobsahuje žádné technologie.
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů** - vzhledem k charakteru stavby není řešeno.
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Při zpracování projektové dokumentace byly zohledněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. S ohledem na charakter stavby (exteriér) a navržené uspořádání místní komunikace (místní obslužná komunikace bez chodníku) se jedná o požadavky stanovené v příloze 1 a v příloze 2 uvedené vyhlášky.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu, zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením (včetně použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení):

- Šířka tras splňuje požadavek na minimální šířku 1,5 m (chodníky 2,0 m), do trasy nezasahují žádné překážky (sloupy, stožáry, apod.).
- Podélný sklon nepřesahuje v žádném místě dovolenou hodnotu 8,33 %. Podélný sklon není v žádné části větší než 5,0 % na délce větší než 200 m - není třeba navrhovat odpočívadla.
- V místě napojení chodníku na úsek A-B je nepřesahuje sklon rampové části chodníku 12,5 % (včetně započítání podélného sklonu chodníku).
- Příčný sklon chodníků je navržen 1,5 %.
- Přirozená vodící linie - obrubník převýšený min. +0,06 m, přirozená vodící linie není nikde přerušena na délku větší než 8,00 m.
- V místech ukončení chodníků jsou navrženy varovné pásy (šířka 0,40 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).

- V místech pro přecházení (přes úseky E-F a I-J) a rovněž v místě bezbariérového přístupu k plánovanému dětskému hřišti jsou navrženy signální pásy (šířka 0,80 m, délka minimálně 1,50 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).
- Stání pro tělesně postižené – je splněn požadavek na počet stání pro tělesně postižené (z celkového počtu 10 stání jsou 2 vyhrazena pro tělesně postižené), rovněž je splněn požadavek na rozměr parkovacího stání (kolmé stání o šířce 3,50 m) a uspořádání.
- Povrch je rovný, pevný a upravený proti skluzu (tyto požadavky zajišťuje navržený materiál – asfaltový kryt, případně kryt z dlažby).

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- V návaznosti na požadavky vyhlášky nejsou v rámci projektového řešení navrženy úpravy pro osoby se sluchovým postižením (stavba místa, které by bylo nutné vybavit zvukovou signalizací).

Řešení během výstavby - pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

- V současném uspořádání je území nepřístupné pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

RUDÍKOV
OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“
IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Označení stavby: RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“

Označení stavebního objektu: **IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Všeobecné údaje.

Dokumentace řeší vybudování nových úseků místních komunikací (IO 01.1 – celkem 5 úseků), chodníku (IO 01.2) a stezek pro pěší (IO 01.3) za účelem zajištění obslužnosti plánované lokality rodinných domů v obci Rudíkov, obytný soubor rodinných domů „Nade vsí“ v severozápadní části obce. Nové místní komunikace jsou prostřednictvím úseku A-B napojeny na stávající místní komunikaci, chodníky a stezky pro pěší doplňují komunikační systém řešeného obytného souboru.

Členění stavby na stavební objekty.

V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je stavba rozdělena na následující základní objekty:

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

IO 01.2 CHODNÍK

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

Technický popis.

Celkový projektovaný rozsah

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

| | | |
|--|----------------|-----------------------|
| Úsek A-B | délka 103,50 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 70,00 m ² – 5 parkovacích stání a plochy pro kontejnery 20,50 m ²) | | |
| Úsek C-D | délka 190,30 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek E-F | délka 165,00 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 91,00 m ²) | | |
| Úsek G-H | délka 195,00 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek I-J | délka 172,00 m | základní šířka 5,50 m |

IO 01.2 CHODNÍK

| | | |
|----------|-------------------------|-----------------------|
| Chodníky | souhrnná délka 268,55 m | základní šířka 2,00 m |
|----------|-------------------------|-----------------------|

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

| | | |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Stezky pro pěší (pěšiny) | souhrnná délka 104,55 m | základní šířka 2,00 m |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|

Součástí úprav je dopravní značení, sjezdy na pozemky a vegetační úpravy (zatravnění).

Základní technické parametry

Nově navržené místní komunikace jsou ve smyslu ČSN 73 6110 vzhledem k účelu, uspořádání a poloze komunikace funkční skupiny C (obslužné komunikace bez chodníků, dopravním značením je určena ZÓNA 30), návrhová rychlost je 30 km/h. Chodníky jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a splňují požadavky na bezbariérové uspořádání. Pěšiny jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a nejsou určeny jako bezbariérové trasy.

Základní dopravní řešení

Nové úseky místních komunikací tvoří uzavřený okruh, který je na stávající místní komunikaci připojen prostřednictvím úseku A-B. Všechny nové místní komunikace jsou navrženy pro obousměrný provoz, což je umožněno jejich šířkou 5,50 m. Středem obytného souboru je navržen chodník šířky 2,00 m a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny) rovněž šířky 2,00 m. Podél nových místních komunikací jsou rozvrženy pozemky pro umístění nových rodinných domů. Součástí

RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ, LOKALITA „NADE VSÍ“

DSP

Vypracoval: Ing. Martin Pohanka

květen 2017 / číslo zakázky: 105/14
TECHNICKÁ ZPRÁVA

komunikací jsou dvě parkovací plochy, každá s kapacitou 5 stání pro osobní automobily (z toho vždy 1 stání pro tělesně postižené) a plocha pro umístění kontejnerů. Po stranách místní komunikace jsou navrženy zelené pásy, šířka je proměnná dle uspořádání jednotlivých pozemků. Zelené pásy jsou přerušeny sjezdy na jednotlivé pozemky.

Z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se v celém rozsahu obytného souboru uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Šířky veřejného prostranství a hranice nových pozemků pro rodinné domy byly určeny tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (dopravním značením je určena ZÓNA 30). V začáteční části úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85, na dalších úsecích (C-D, E-F, G-H a I-J) jsou navrženy krátké zpomalovací prahy dle TP 85. V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Základní dispoziční řešení, stavební a technologické řešení

Dispozice místních komunikací je dána polohou pozemků pro rodinné domy, které komunikace obsluhují a polohou stávající místní komunikace. Středem obytného souboru je navržen chodník a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny).

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

Úsek A-B

- Směrové vedení - délka úseku 103,50 m, směrový oblouk o poloměru 38,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,40 %, stoupá +8,30 %, stoupá +6,00 %, stoupá +8,30 %, zaoblení lomů oblouky 300 m, 200 m a 200 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,007 80 je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85. Délka prahu je 5,00 m (3,00 m + 2x rampová část délky 1,00 m ve sklonu 1:12).
- Na levé straně navržena plocha pro kontejnery délky 8,50 m a šířky 2,50 m, ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m.
- Na levé straně je dále navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 5,00 m s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,074 75 je napojen úsek C-D (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Na konci úseku je napojena stávající nepevněná cesta, napojení se provede plynule na délce 10,00 m štěrkodrtí v tloušťce min. 300 mm.

Úsek C-D

- Směrové vedení - délka úseku 190,30 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 24,00 m, resp. 45,00 m, na konci úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +2,90 %, stoupá +4,80 %, stoupá +4,00 %, stoupá +5,05 %, stoupá +4,00 %, stoupá +3,77 %, zaoblení lomů oblouky 2500 m, 500 m, 400 m a 400 m.

- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,072 50 a 0,145 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,109 91 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Na konci je úsek napojen na úsek I-J.

Úsek E-F

- Směrové vedení - délka úseku 165,00 m, na začátku úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m, dále směrový oblouk o poloměru 45,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +4,00 %, stoupá +2,60 %, zaoblení lomu obloukem 1400 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Na levé straně je navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 6,50 m (rozměr navržen s ohledem na zásah rozhledového pole a plánované polohy podzemního vedení NN) s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,035 00 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,133 76 je napojen úsek G-H (úhel křížení 90,00 ° v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (31,24 m za napojením úseku G-H).

Úsek G-H

- Směrové vedení - délka úseku 195,00 m, směrový oblouk o poloměru 30,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +5,50 %, stoupá +3,80 %, stoupá +6,00 %, stoupá +6,80 %, zaoblení lomů oblouky 1250 m, 1000 m a 600 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,032 50 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.

- V km 0,131 06 je napojen úsek I-J (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Úsek končí slepě (63,94 m za napojením úseku I-J).

Úsek I-J

- Směrové vedení - délka úseku 172,00 m, směrový oblouk o poloměru 60,00 m.
- Výškové uspořádání – klesá -2,50 %, klesá -5,20 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 750 m a 1500 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,035 00 a 0,115 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,142 81 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (29,19 m za napojením úseku E-F).

Sjezdy

- Sjezdy na nové pozemky určené pro rodinné domy jsou navrženy v jednotné šířce 4,50 m, poloha sjezdů je určena v situaci.
- Ohraničení - zahradní obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.2 CHODNÍK

Úsek CH1-CH2

- Směrové vedení - délka úseku 235,16 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 250,00 m, resp. 800,00 m, úsek je přerušen v místech křížení s úseky E-F a I-J.
- Výškové uspořádání – stoupá +12,50 % (rampová část chodníku), stoupá +8,33 %, stoupá +3,50 %, stoupá +7,50 %, stoupá +5,22 %, stoupá +5,50 %.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V místech parkovacích ploch je vždy zajištěn bezbariérový přístup z místa pro tělesně postižené na chodník. Dále je zajištěn bezbariérový přístup na plánované dětské hřiště (plánováno v prostoru mezi úseky C-D a E-F a chodníkem CH1-CH2).
- V km 0,051 24, resp. v km 0,074 44 je napojen úsek CH3-CH4.
- Úsek končí slepě.

Úsek CH3-CH4

- Směrové vedení - délka úseku 43,56 m, směrové oblouky o poloměrech 21,00 m, 5,00 m, 21,00 m a 12,50 m.
- Výškové uspořádání – stoupá +8,00 %, stoupá +3,50 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 100 m a 75 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m, ve středové části chodník na délce 11,00 m rozšířen o 1,50 až 2,10 m (prostor pro lavičky).
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Úsek tvoří okruh začínající a končící napojením na úsek CH1-CH2.

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

- Jsou navrženy 2 krátké úseky v prostoru plánovaného pro budoucí umístění dětského hřiště (úsek délky 14,09 m a úsek délky 10,39 m) a 2 delší úseky (úsek délky 38,85 m odbočující z úseku C-D a úsek délky 41,22 m odbočující z úseku G-H).
- Výškové uspořádání – pěšiny jsou vedeny v úrovni terénu.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (pravostranný).
- Ohraničení chodníku – zahradní obrubníky nepřevýšené.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum, atd.)

Pro potřeby projektových prací byla pořízena digitální účelová technická mapa zájmového území (polohopis a výškopis) s orientačním zákresem situační polohy inženýrských sítí (**vyznačení sítí je pouze orientační a jejich polohu nelze odměřovat z výkresové dokumentace, před započítáním zemních prací je nutno zajistit vytýčení veškerých sítí**). Byl pořízen podklad se zákresem pozemků dle katastru nemovitostí včetně údajů o dotčených pozemcích. Byla provedena prohlídka dotčeného území.

V rámci předprojektové přípravy (ve fázi územního rozhodnutí) bylo provedeno hydrogeologické posouzení lokality za účelem ověření možnosti zasakování srážkových vod do půdních vrstev. Pro potřeby návrhu konstrukce vozovky byly z průzkumu převzaty údaje týkající se druhu zemin v podloží vozovky – viz následující:

Geologická charakteristika

Kopané sondy byly realizovány traktorbagrem dodaným obcí. Pozice průzkumných prací byla zaměřena ruční GPS Garmin (příloha č. I a).

Geologická dokumentace průzkumných kopaných sond s uvedením třídy a symbolu dle ČSN 73 1001 je uvedena v příloze II. Údaje o hloubkách jsou vztaženy k současnému terénu.

Průzkumné práce byly vedeny do maximální hloubky 2,20 m. Skalní podloží bylo zastiženo u všech sond v hloubkovém rozmezí od 1,50 m (K2) do 2,20 m (K4) pod úrovní současného terénu. Skalní podloží je zde tvořeno zvětřalými melanokrátními amfibol biotitickými granity až křemennými syenity - (třída R4).

Nad skalním podložím byla zastižena eluvia - hlinitý štěrť s příměsí písku, rezatohnědý, středně uhlý, zavlhlý (G4 GM). V sondě K3 se v nadloží hlinitých štěrťů vyskytovaly polohy jílu písčitého (F4 CS). V sondách K1, K2 a K4 nebyly polohy jílu zastiženy.

Nad eluvii byla zastižena vrstva hlín písčitých, světle hnědých, tuhých s nízkou plasticitou (F3 MS) v mocnosti od 0,25 m do 0,60 m.

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K1 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 2,10 | eluvium - štěrť hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,10 | skalní podloží tvořené zvětřalými rozvolněnými kameny, ojediněle balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,10 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K2 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 1,50 | eluvium - štěrť hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,50 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,50 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K3 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,60 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,60 – 1,10 | jíl písčitý, šedohnědý, tuhý, vysoká plasticita | F4 CS | 4 |
| 1,10 – 1,70 | eluvium - štěrť hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zavlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,70 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,70 m. Hladina podzemní vody: ustálená po 24 h byla v 1,00 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K4 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,25 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,25 – 2,20 | eluvium - štěrky hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,20 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,20 m. Hladina podzemní vody: ustálená hladina po 24 h byla v 1,77 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

Závěr - pro účely návrhu konstrukce vozovky se v podloží vozovky (aktivní zóně) uvažují podmíněčně vhodné zeminy. Tloušťka úpravy podloží vozovky se pro zeminy F3 MS, G4 GM a F4 CS uvažuje v souladu s ČSN 73 6133 (Tabulka 5) v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační (vychází z výsledků získaných v místech čtyř provedených sond). Skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušebním úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláň.

Další průzkumy nebyly objednatelem požadovány.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Před výstavbou komunikace bude provedeno zasíťování území - zasíťování (rozsah, podmínky pro zásah, ochrana) je řešeno v jiné části projektové dokumentace. Návrh komunikace ve vztahu k inženýrským sítím byl proveden v koordinaci a inženýrské sítě neovlivňují negativně stavebně technické řešení komunikace.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh konstrukcí vozovek vychází z TP 170 + Dodatek TP 170. Vstupní údaje – návrhová úroveň porušení a třída dopravního zatížení je uvedena pod navrženou konstrukcí vozovky, podloží typu P III, index mrazu 523 °C.

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

MÍSTNÍ KOMUNIKACE – ASFALTOVÝ KRYT

| | | | |
|--|--------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| - asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11 | 40 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik spojovací – kat. asf. emulze | PS-E | 0,35 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP 16+ | 50 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik infiltrační – kat. asf. emulze | PI-E | 0,60 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$, podkladní vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 90 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPOMALOVACÍ PRÁH - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelena cementem | SC, C _{8/10} | 170-250 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | 470-550 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPEVNĚNÉ PLOCHY - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 120 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

SJEZDY – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 250 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 370 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 70 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení O (TP 170)

IO 01.2 CHODNÍK**CHODNÍK – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY**

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 60 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 290 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)**STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY) - NESTMELENÝ KRYT**

| | | | |
|--|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - uzavření povrchu drobným kamenivem – drcené kamenivo fr. 2/4 (4/8) | | 20 mm | |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 250 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

Všeobecné technologické požadavky

Požadovaná únosnost zemní pláně vyjádřená minimálním modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ je 30 MPa. Na základě výsledků provedeného hydrogeologického posouzení lokality se uvažuje tloušťka úpravy podloží vozovky v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační, skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušební úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláně. Minimální požadované zhutnění zemní pláně je 100 % PS.

Násypy a zásypy budou provedeny z vhodných materiálů (dle klasifikace ČSN 73 3133), které budou ukládány po vrstvách max. 300 mm s průběžným hutněním (minimálně 100 % PS).

Pokládka konstrukčních vrstev ze šterkodrti se řídí ČSN 73 6126-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržением rovnosti vrstev. Požadované únosnosti nestmelených vrstev ze šterkodrti vyjádřené minimálním požadovaným modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ jsou uvedeny v jednotlivých skladbách konstrukcí vozovek – viz výše.

Pokládka podkladní vrstvy ze směsi stmelené cementem se řídí ČSN 73 6124-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržením rovnosti vrstev. S ohledem na charakter materiálu (cementem stmelená vrstva) se zdůrazňuje nutnost včasného zpracování a následného řádného ošetřování vrstvy (vlhké uložení) tak, aby byly splněny požadavky na pevnost vrstvy. Pro zajištění dlouhodobé životnosti vozovky je v souladu s TP 170 bezpodmínečně nutné zajistit odvodnění propustných vrstev vozovky (dlažba a lože dlažby) provedených na méně propustné vrstvě (směs stmelená cementem), tohoto se dosáhne volbou vhodného technického řešení - uspořádání dle TP 192.

Provedení asfaltových vrstev se řídí ČSN 73 6121, zejména je nutné dbát na řádné zhutnění vrstev a finální rovnost povrchu. Obrusná vrstva je navržena z asfaltové směsi ACO 11 (nemodifikovaný asfalt), případné nahrazení jiným druhem asfaltové směsi by mělo být projednáno s projektantem (důrazně se nedoporučuje použití asfaltové vrstvy ACO 11S). Veškeré pracovní spáry v úrovni obrusné vrstvy je nutné v co nejkratší době po pokládce obrusné vrstvy řádně utěsnit (asfaltovou záplivkou aplikovanou za horka) tak, aby do vozovky nepronikala v místě spár voda.

Provedení dlážděných povrchů se řídí ČSN 73 6131, kdy je třeba dbát zejména na finální rovnost povrchu a rovněž na tloušťku lože dlažby (projektová tloušťka 40 mm, resp. 30 mm, při realizaci nesmí být tloušťka lože větší než 50 mm, jinak hrozí tvorba trvalých deformací na povrchu dlažby).

Obrubníky, případně další betonové prvky budou kladeny na podkladní beton s boční opěrou (beton C16/20 XF1, minimální tloušťka 100 mm, uspořádání dle vzorových příčných řezů - viz detaily). Dělení obrubníků a dalších betonových prvků bude prováděno zásadně řezáním na požadovaný rozměr, oblouky budou vytvořeny ze segmentů přiměřených délek nebo ze speciálních kusů požadovaného poloměru.

Při realizaci budou v plném rozsahu dodržovány příslušné ČSN, ČSN-EN a TP pro stavbu pozemních komunikací ve znění platném v době zpracování projektové dokumentace.

Kontrolní zkoušky

Nedílnou součástí stavebních prací musí být v rámci realizace stavby ze strany zhotovitele rovněž provedení příslušných kontrolních zkoušek dle požadavků příslušných ČSN, případně ČSN EN pro jednotlivé rozhodující technologie (přejímka podloží vozovky, ochranná a podkladní vrstva, asfaltové hutněné vrstvy, dlážděné kryty). Právem objednatele stavby je provádění nezávislé kontrolní činnosti.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Režim povrchových a podzemních vod. Pro účely návrhu konstrukce vozovky se uvažuje pendulární vodní režim podloží vozovky.

Zásady odvodnění. Vozovky místních komunikací a zpevněných ploch jsou odvodněny příčným sklonem na okraj a dále do uličních vpustí (nové uliční vpusti - rozměr 500 x 500 mm, třída zatížení minimálně D400, zaústění do kanalizace, v úrovni povrchu komunikace se vpusti osadí mřížemi – žebra mříží musí být z důvodu bezpečnosti cyklistů osazena kolmo na směr jízdy).

Zemní pláň - odvodněna příčným sklonem 3,0 % do podélné drenáže umístěné pod úrovní zemní pláně (drenáž PE-HD průměru 100 mm, obsyp drenáže – šterkopísek), zaústění do šachet vpustí.

Odvodnění chodníků a pěšin je uvažováno vsakem na okolní zelené plochy.

Ochrana pozemní komunikace. Není řešeno.

g) návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh dopravního značení:

- Na začátku úseku A-B se osadí dopravní značka IZ 8a ZÓNA S DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH. V opačném směru se osadí dopravní značka IZ 8b KONEC ZÓNY S

DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH.

- Na parkovacích plochách se vyznačí kolmá parkovací stání – značka V 10b STÁNÍ KOLMÉ. V místech parkovacích stání vyhrazených pro tělesně postižené se osadí značka IP 12 VYHRAZENÉ PARKOVIŠTĚ + SYMBOL O1 a doplní se vodorovným značením – symbol O1.
- Přímě v obytném souboru se uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Koncové části úseků A-B, E-F, G-H a I-J jsou uspořádány jako křižovatky, a to s ohledem na budoucí návaznost místních komunikací (výhledová návaznost je vyznačena v situaci). I v těchto místech jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (je v celém rozsahu obytného souboru je dopravním značením určena ZÓNA 30).

Dopravní zařízení:

- V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je dle požadavku Policie ČR v koncových částech úseků A-B, E-F, G-H a I-J požadováno trvalé umístění dopravního zařízení Z 2 ZÁBRANA PRO OZNAČENÍ UZAVÍRKY.
- Dle požadavku Policie ČR musí být pro zajištění dodržování maximální povolené rychlosti umístěny prvky pro regulaci rychlosti. V úsecích C-D, E-F, G-H a I-J jsou navrženy dopravní zařízení Z 12 KRÁTKÝ PŘÍČNÝ PRAH.

Poznámka: V úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací prah.

- V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku – není navrženo.

- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu** - nejsou známy.
- i) vazba na případné technologické vybavení** - stavba neobsahuje žádné technologie.
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů** - vzhledem k charakteru stavby není řešeno.
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Při zpracování projektové dokumentace byly zohledněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. S ohledem na charakter stavby (exteriér) a navržené uspořádání místní komunikace (místní obslužná komunikace bez chodníku) se jedná o požadavky stanovené v příloze 1 a v příloze 2 uvedené vyhlášky.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu, zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením (včetně použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení):

- Šířka tras splňuje požadavek na minimální šířku 1,5 m (chodníky 2,0 m), do trasy nezasahují žádné překážky (sloupy, stožáry, apod.).
- Podélný sklon nepřesahuje v žádném místě dovolenou hodnotu 8,33 %. Podélný sklon není v žádné části větší než 5,0 % na délce větší než 200 m - není třeba navrhovat odpočívadla.
- V místě napojení chodníku na úsek A-B je nepřesahuje sklon rampové části chodníku 12,5 % (včetně započítání podélného sklonu chodníku).
- Příčný sklon chodníků je navržen 1,5 %.
- Přirozená vodící linie - obrubník převýšený min. +0,06 m, přirozená vodící linie není nikde přerušena na délku větší než 8,00 m.
- V místech ukončení chodníků jsou navrženy varovné pásy (šířka 0,40 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).

- V místech pro přecházení (přes úseky E-F a I-J) a rovněž v místě bezbariérového přístupu k plánovanému dětskému hřišti jsou navrženy signální pásy (šířka 0,80 m, délka minimálně 1,50 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).
- Stání pro tělesně postižené – je splněn požadavek na počet stání pro tělesně postižené (z celkového počtu 10 stání jsou 2 vyhrazena pro tělesně postižené), rovněž je splněn požadavek na rozměr parkovacího stání (kolmé stání o šířce 3,50 m) a uspořádání.
- Povrch je rovný, pevný a upravený proti skluzu (tyto požadavky zajišťuje navržený materiál – asfaltový kryt, případně kryt z dlažby).

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- V návaznosti na požadavky vyhlášky nejsou v rámci projektového řešení navrženy úpravy pro osoby se sluchovým postižením (stavba místa, které by bylo nutné vybavit zvukovou signalizací).

Řešení během výstavby - pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

- V současném uspořádání je území nepřístupné pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

RUDÍKOV
OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“
IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Označení stavby: RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ
LOKALITA „NADE VSÍ“

Označení stavebního objektu: **IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE**
IO 01.2 CHODNÍK
IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Všeobecné údaje.

Dokumentace řeší vybudování nových úseků místních komunikací (IO 01.1 – celkem 5 úseků), chodníku (IO 01.2) a stezek pro pěší (IO 01.3) za účelem zajištění obslužnosti plánované lokality rodinných domů v obci Rudíkov, obytný soubor rodinných domů „Nade vsí“ v severozápadní části obce. Nové místní komunikace jsou prostřednictvím úseku A-B napojeny na stávající místní komunikaci, chodníky a stezky pro pěší doplňují komunikační systém řešeného obytného souboru.

Členění stavby na stavební objekty.

V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je stavba rozdělena na následující základní objekty:

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

IO 01.2 CHODNÍK

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

Technický popis.

Celkový projektovaný rozsah

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

| | | |
|--|----------------|-----------------------|
| Úsek A-B | délka 103,50 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 70,00 m ² – 5 parkovacích stání a plochy pro kontejnery 20,50 m ²) | | |
| Úsek C-D | délka 190,30 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek E-F | délka 165,00 m | základní šířka 5,50 m |
| (včetně parkovací plochy 91,00 m ²) | | |
| Úsek G-H | délka 195,00 m | základní šířka 5,50 m |
| Úsek I-J | délka 172,00 m | základní šířka 5,50 m |

IO 01.2 CHODNÍK

| | | |
|----------|-------------------------|-----------------------|
| Chodníky | souhrnná délka 268,55 m | základní šířka 2,00 m |
|----------|-------------------------|-----------------------|

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

| | | |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Stezky pro pěší (pěšiny) | souhrnná délka 104,55 m | základní šířka 2,00 m |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------|

Součástí úprav je dopravní značení, sjezdy na pozemky a vegetační úpravy (zatravnění).

Základní technické parametry

Nově navržené místní komunikace jsou ve smyslu ČSN 73 6110 vzhledem k účelu, uspořádání a poloze komunikace funkční skupiny C (obslužné komunikace bez chodníků, dopravním značením je určena ZÓNA 30), návrhová rychlost je 30 km/h. Chodníky jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a splňují požadavky na bezbariérové uspořádání. Pěšiny jsou navrženy dle ČSN 73 6110 a nejsou určeny jako bezbariérové trasy.

Základní dopravní řešení

Nové úseky místních komunikací tvoří uzavřený okruh, který je na stávající místní komunikaci připojen prostřednictvím úseku A-B. Všechny nové místní komunikace jsou navrženy pro obousměrný provoz, což je umožněno jejich šířkou 5,50 m. Středem obytného souboru je navržen chodník šířky 2,00 m a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny) rovněž šířky 2,00 m. Podél nových místních komunikací jsou rozvrženy pozemky pro umístění nových rodinných domů. Součástí

RUDÍKOV, OBYTNÝ SOUBOR 32 RODINNÝCH DOMŮ, LOKALITA „NADE VSÍ“

DSP

Vypracoval: Ing. Martin Pohanka

květen 2017 / číslo zakázky: 105/14
TECHNICKÁ ZPRÁVA

komunikací jsou dvě parkovací plochy, každá s kapacitou 5 stání pro osobní automobily (z toho vždy 1 stání pro tělesně postižené) a plocha pro umístění kontejnerů. Po stranách místní komunikace jsou navrženy zelené pásy, šířka je proměnná dle uspořádání jednotlivých pozemků. Zelené pásy jsou přerušeny sjezdy na jednotlivé pozemky.

Z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se v celém rozsahu obytného souboru uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Šířky veřejného prostranství a hranice nových pozemků pro rodinné domy byly určeny tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (dopravním značením je určena ZÓNA 30). V začáteční části úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85, na dalších úsecích (C-D, E-F, G-H a I-J) jsou navrženy krátké zpomalovací prahy dle TP 85. V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Základní dispoziční řešení, stavební a technologické řešení

Dispozice místních komunikací je dána polohou pozemků pro rodinné domy, které komunikace obsluhují a polohou stávající místní komunikace. Středem obytného souboru je navržen chodník a z něj odbočující stezky pro pěší (pěšiny).

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

Úsek A-B

- Směrové vedení - délka úseku 103,50 m, směrový oblouk o poloměru 38,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,40 %, stoupá +8,30 %, stoupá +6,00 %, stoupá +8,30 %, zaoblení lomů oblouky 300 m, 200 m a 200 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,007 80 je navržen dlouhý zpomalovací práh dle TP 85. Délka prahu je 5,00 m (3,00 m + 2x rampová část délky 1,00 m ve sklonu 1:12).
- Na levé straně navržena plocha pro kontejnery délky 8,50 m a šířky 2,50 m, ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m.
- Na levé straně je dále navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 5,00 m s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,074 75 je napojen úsek C-D (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Na konci úseku je napojena stávající nepevněná cesta, napojení se provede plynule na délce 10,00 m štěrkodrtí v tloušťce min. 300 mm.

Úsek C-D

- Směrové vedení - délka úseku 190,30 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 24,00 m, resp. 45,00 m, na konci úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +2,90 %, stoupá +4,80 %, stoupá +4,00 %, stoupá +5,05 %, stoupá +4,00 %, stoupá +3,77 %, zaoblení lomů oblouky 2500 m, 500 m, 400 m a 400 m.

- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,072 50 a 0,145 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,109 91 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Na konci je úsek napojen na úsek I-J.

Úsek E-F

- Směrové vedení - délka úseku 165,00 m, na začátku úseku směrový oblouk o poloměru 27,00 m, dále směrový oblouk o poloměru 45,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +4,00 %, stoupá +2,60 %, zaoblení lomu obloukem 1400 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (pravostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na pravé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na levé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Na levé straně je navržena parkovací plocha délky 14,00 m a šířky 6,50 m (rozměr navržen s ohledem na zásah rozhledového pole a plánované polohy podzemního vedení NN) s kapacitou 5 kolmých parkovacích stání (4 stání šířky 2,50 m + 1 stání pro tělesně postižené šířky 3,50 m, krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m), ohraničení nájezdovými obrubníky převýšenými +0,05 m (v místě přístupu ze stání pro tělesně postižené na chodník obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule).
- V km 0,035 00 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,133 76 je napojen úsek G-H (úhel křížení 90,00 ° v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (31,24 m za napojením úseku G-H).

Úsek G-H

- Směrové vedení - délka úseku 195,00 m, směrový oblouk o poloměru 30,00 m.
- Výškového uspořádání – stoupá +2,50 %, stoupá +5,50 %, stoupá +3,80 %, stoupá +6,00 %, stoupá +6,80 %, zaoblení lomů oblouky 1250 m, 1000 m a 600 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,032 50 a 0,100 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.

- V km 0,131 06 je napojen úsek I-J (úhel křížení 90,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 6,00 % - odůvodněno uspořádáním terénu).
- Úsek končí slepě (63,94 m za napojením úseku I-J).

Úsek I-J

- Směrové vedení - délka úseku 172,00 m, směrový oblouk o poloměru 60,00 m.
- Výškové uspořádání – klesá -2,50 %, klesá -5,20 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 750 m a 1500 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 5,50 m.
- Příčný sklon – jednostranný 2,5 % (levostranný).
- Ohraničení komunikace – nájezdové obrubníky, na levé straně převýšené v základním uspořádání +0,05 m (v místech sjezdů obrubník snížený na +0,02 m, přechod se provede plynule), na pravé straně obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V km 0,035 00 a 0,115 00 jsou navrženy krátké zpomalovací prahy.
- V km 0,142 81 je napojen úsek E-F (úhel křížení 80,00 °, v místě křižovatky dodržen požadavek na maximální podélný sklon 4,00 %).
- Úsek končí slepě (29,19 m za napojením úseku E-F).

Sjezdy

- Sjezdy na nové pozemky určené pro rodinné domy jsou navrženy v jednotné šířce 4,50 m, poloha sjezdů je určena v situaci.
- Ohraničení - zahradní obrubník nepřevýšený.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.2 CHODNÍK

Úsek CH1-CH2

- Směrové vedení - délka úseku 235,16 m, protisměrné směrové oblouky o poloměru 250,00 m, resp. 800,00 m, úsek je přerušen v místech křížení s úseky E-F a I-J.
- Výškové uspořádání – stoupá +12,50 % (rampová část chodníku), stoupá +8,33 %, stoupá +3,50 %, stoupá +7,50 %, stoupá +5,22 %, stoupá +5,50 %.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- V místech parkovacích ploch je vždy zajištěn bezbariérový přístup z místa pro tělesně postižené na chodník. Dále je zajištěn bezbariérový přístup na plánované dětské hřiště (plánováno v prostoru mezi úseky C-D a E-F a chodníkem CH1-CH2).
- V km 0,051 24, resp. v km 0,074 44 je napojen úsek CH3-CH4.
- Úsek končí slepě.

Úsek CH3-CH4

- Směrové vedení - délka úseku 43,56 m, směrové oblouky o poloměrech 21,00 m, 5,00 m, 21,00 m a 12,50 m.
- Výškové uspořádání – stoupá +8,00 %, stoupá +3,50 %, klesá -3,50 %, zaoblení lomu oblouky 100 m a 75 m.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m, ve středové části chodník na délce 11,00 m rozšířen o 1,50 až 2,10 m (prostor pro lavičky).
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (levostranný).
- Ohraničení chodníku – parkové příp. chodníkové obrubníky, na pravé straně převýšené +0,06 m, na levé straně obrubník nepřevýšený (umožňuje odvodnění).
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).
- Úsek tvoří okruh začínající a končící napojením na úsek CH1-CH2.

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)

- Jsou navrženy 2 krátké úseky v prostoru plánovaného pro budoucí umístění dětského hřiště (úsek délky 14,09 m a úsek délky 10,39 m) a 2 delší úseky (úsek délky 38,85 m odbočující z úseku C-D a úsek délky 41,22 m odbočující z úseku G-H).
- Výškové uspořádání – pěšiny jsou vedeny v úrovni terénu.
- Šířkové uspořádání - základní šířka 2,00 m.
- Příčný sklon – jednostranný 1,5 % (pravostranný).
- Ohraničení chodníku – zahradní obrubníky nepřevýšené.
- Konstrukce vozovky – viz odstavec e).
- Odvodnění – viz odstavec f).

Vegetační úpravy

- Zatravnění - určené pásy a plochy se zatravní (ohumusování v tloušťce 100 mm a zatravnění).

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum, atd.)

Pro potřeby projektových prací byla pořízena digitální účelová technická mapa zájmového území (polohopis a výškopis) s orientačním zákresem situační polohy inženýrských sítí (**vyznačení sítí je pouze orientační a jejich polohu nelze odměřovat z výkresové dokumentace, před započítáním zemních prací je nutno zajistit vytýčení veškerých sítí**). Byl pořízen podklad se zákresem pozemků dle katastru nemovitostí včetně údajů o dotčených pozemcích. Byla provedena prohlídka dotčeného území.

V rámci předprojektové přípravy (ve fázi územního rozhodnutí) bylo provedeno hydrogeologické posouzení lokality za účelem ověření možnosti zasakování srážkových vod do půdních vrstev. Pro potřeby návrhu konstrukce vozovky byly z průzkumu převzaty údaje týkající se druhu zemin v podloží vozovky – viz následující:

Geologická charakteristika

Kopané sondy byly realizovány traktorbagrem dodaným obcí. Pozice průzkumných prací byla zaměřena ruční GPS Garmin (příloha č. I a).

Geologická dokumentace průzkumných kopaných sond s uvedením třídy a symbolu dle ČSN 73 1001 je uvedena v příloze II. Údaje o hloubkách jsou vztaženy k současnému terénu.

Průzkumné práce byly vedeny do maximální hloubky 2,20 m. Skalní podloží bylo zastiženo u všech sond v hloubkovém rozmezí od 1,50 m (K2) do 2,20 m (K4) pod úrovní současného terénu. Skalní podloží je zde tvořeno zvětřalými melanokrátními amfibol biotitickými granity až křemennými syenity - (třída R4).

Nad skalním podložím byla zastižena eluvia - hlinitý štěrk s příměsí písku, rezatohnědý, středně uhlý, zvlhlý (G4 GM). V sondě K3 se v nadloží hlinitých štěrků vyskytovaly polohy jílu písčitého (F4 CS). V sondách K1, K2 a K4 nebyly polohy jílu zastiženy.

Nad eluvii byla zastižena vrstva hlín písčitých, světle hnědých, tuhých s nízkou plasticitou (F3 MS) v mocnosti od 0,25 m do 0,60 m.

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K1 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 2,10 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,10 | skalní podloží tvořené zvětřalými rozvolněnými kameny, ojediněle balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,10 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K2 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|--|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,40 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,40 – 1,50 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,50 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,50 m. Hladina podzemní vody nebyla naražena. Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K3 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,60 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,60 – 1,10 | jíl písčitý, šedohnědý, tuhý, vysoká plasticita | F4 CS | 4 |
| 1,10 – 1,70 | eluvium - štěrk hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 1,70 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 1,70 m. Hladina podzemní vody: ustálená po 24 h byla v 1,00 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

| Metráž (m) | Geologická dokumentace kopané sondy K4 | ČSN 72 1001 | ČSN 73 3050 |
|---|---|-------------|-------------|
| 0,00 – 0,25 | hlína písčitá, světle hnědá, tuhá s nízkou plasticitou | F3 MS | 1 |
| 0,25 – 2,20 | eluvium - štěrky hlinitý, rezatohnědý, střednězrný, středně uhlý, zvlhlý | G4 GM | 3 |
| 2,20 | skalní podloží tvořené rozvolněnými kameny a balvany, horniny odpovídají granitům až syenitům | R4 | 4 |
| Sonda byla ukončena v hloubce 2,20 m. Hladina podzemní vody: ustálená hladina po 24 h byla v 1,77 m Vzorkování: bez vzorkování. | | | |
| Zpracováno podle: Prvotní geologické dokumentace Dokumentoval: Mgr. Ondřej Vodehnal | | | |

Závěr - pro účely návrhu konstrukce vozovky se v podloží vozovky (aktivní zóně) uvažují podmíněčně vhodné zeminy. Tloušťka úpravy podloží vozovky se pro zeminy F3 MS, G4 GM a F4 CS uvažuje v souladu s ČSN 73 6133 (Tabulka 5) v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační (vychází z výsledků získaných v místech čtyř provedených sond). Skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušebním úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláně. Další průzkumy nebyly objednatelem požadovány.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Před výstavbou komunikace bude provedeno zasíťování území - zasíťování (rozsah, podmínky pro zásah, ochrana) je řešeno v jiné části projektové dokumentace. Návrh komunikace ve vztahu k inženýrským sítím byl proveden v koordinaci a inženýrské sítě neovlivňují negativně stavebně technické řešení komunikace.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh konstrukcí vozovek vychází z TP 170 + Dodatek TP 170. Vstupní údaje – návrhová úroveň porušení a třída dopravního zatížení je uvedena pod navrženou konstrukcí vozovky, podloží typu P III, index mrazu 523 °C.

IO 01.1 MÍSTNÍ KOMUNIKACE VČ. DRENÁŽE

MÍSTNÍ KOMUNIKACE – ASFALTOVÝ KRYT

| | | | |
|--|--------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| - asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11 | 40 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik spojovací – kat. asf. emulze | PS-E | 0,35 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP 16+ | 50 mm | ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 |
| - postřik infiltrační – kat. asf. emulze | PI-E | 0,60 kg/m ² | ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$, podkladní vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 90 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPOMALOVACÍ PRÁH - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 170-250 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - štěrkodrt' | Š _{DA} G _E | min. 180 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | 470-550 mm | |

zhuťněná zemní pláň, $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze štěrkodrti – $E_{def,2} = \min. 50 \text{ MPa}$
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

ZPEVNĚNÉ PLOCHY - KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby - drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - směs z kameniva stmelená cementem | SC, C _{8/10} | 120 mm | ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 470 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI (TP 170)

SJEZDY – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 250 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 370 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 70 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení O (TP 170)

IO 01.2 CHODNÍK**CHODNÍK – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY**

| | | | |
|---|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 60 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drcené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 290 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

IO 01.3 STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY)**STEZKY PRO PĚŠÍ (PĚŠINY) - NESTMELENÝ KRYT**

| | | | |
|--|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| - uzavření povrchu drobným kamenivem – drcené kamenivo fr. 2/4 (4/8) | | 20 mm | |
| - šterkodrt' | ŠD _A G _E | min. 230 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 250 mm | |

zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (úprava podloží vozovky – aktivní zóny 300 – 400 mm), min. 100 % PS
ochranná vrstva ze šterkodrti – $E_{def,2}$ = min. 60 MPa
návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH (TP 170)

Všeobecné technologické požadavky

Požadovaná únosnost zemní pláně vyjádřená minimálním modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ je 30 MPa. Na základě výsledků provedeného hydrogeologického posouzení lokality se uvažuje tloušťka úpravy podloží vozovky v rozsahu 300 až 400 mm. Uvedené hodnoty jsou orientační, skutečná hodnota nutné tloušťky úpravy podloží vozovky bude ověřena při realizaci stavby na zkušební úseku a bude optimalizována pro dosažení požadované únosnosti zemní pláně. Minimální požadované zhutnění zemní pláně je 100 % PS.

Násypy a zásypy budou provedeny z vhodných materiálů (dle klasifikace ČSN 73 3133), které budou ukládány po vrstvách max. 300 mm s průběžným hutněním (minimálně 100 % PS).

Pokládka konstrukčních vrstev ze šterkodrti se řídí ČSN 73 6126-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržением rovnosti vrstev. Požadované únosnosti nestmelených vrstev ze šterkodrti vyjádřené minimálním požadovaným modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ jsou uvedeny v jednotlivých skladbách konstrukcí vozovek – viz výše.

Pokládka podkladní vrstvy ze směsi stmelené cementem se řídí ČSN 73 6124-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržením rovnosti vrstev. S ohledem na charakter materiálu (cementem stmelená vrstva) se zdůrazňuje nutnost včasného zpracování a následného řádného ošetřování vrstvy (vlhké uložení) tak, aby byly splněny požadavky na pevnost vrstvy. Pro zajištění dlouhodobé životnosti vozovky je v souladu s TP 170 bezpodmínečně nutné zajistit odvodnění propustných vrstev vozovky (dlažba a lože dlažby) provedených na méně propustné vrstvě (směs stmelená cementem), tohoto se dosáhne volbou vhodného technického řešení - uspořádání dle TP 192.

Provedení asfaltových vrstev se řídí ČSN 73 6121, zejména je nutné dbát na řádné zhutnění vrstev a finální rovnost povrchu. Obrusná vrstva je navržena z asfaltové směsi ACO 11 (nemodifikovaný asfalt), případné nahrazení jiným druhem asfaltové směsi by mělo být projednáno s projektantem (důrazně se nedoporučuje použití asfaltové vrstvy ACO 11S). Veškeré pracovní spáry v úrovni obrusné vrstvy je nutné v co nejkratší době po pokládce obrusné vrstvy řádně utěsnit (asfaltovou záplivkou aplikovanou za horka) tak, aby do vozovky nepronikala v místě spár voda.

Provedení dlážděných povrchů se řídí ČSN 73 6131, kdy je třeba dbát zejména na finální rovnost povrchu a rovněž na tloušťku lože dlažby (projektová tloušťka 40 mm, resp. 30 mm, při realizaci nesmí být tloušťka lože větší než 50 mm, jinak hrozí tvorba trvalých deformací na povrchu dlažby).

Obrubníky, případně další betonové prvky budou kladeny na podkladní beton s boční opěrou (beton C16/20 XF1, minimální tloušťka 100 mm, uspořádání dle vzorových příčných řezů - viz detaily). Dělení obrubníků a dalších betonových prvků bude prováděno zásadně řezáním na požadovaný rozměr, oblouky budou vytvořeny ze segmentů přiměřených délek nebo ze speciálních kusů požadovaného poloměru.

Při realizaci budou v plném rozsahu dodržovány příslušné ČSN, ČSN-EN a TP pro stavbu pozemních komunikací ve znění platném v době zpracování projektové dokumentace.

Kontrolní zkoušky

Nedílnou součástí stavebních prací musí být v rámci realizace stavby ze strany zhotovitele rovněž provedení příslušných kontrolních zkoušek dle požadavků příslušných ČSN, případně ČSN EN pro jednotlivé rozhodující technologie (přejímka podloží vozovky, ochranná a podkladní vrstva, asfaltové hutněné vrstvy, dlážděné kryty). Právním objednatelem stavby je provádění nezávislé kontrolní činnosti.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Režim povrchových a podzemních vod. Pro účely návrhu konstrukce vozovky se uvažuje pendulární vodní režim podloží vozovky.

Zásady odvodnění. Vozovky místních komunikací a zpevněných ploch jsou odvodněny příčným sklonem na okraj a dále do uličních vpustí (nové uliční vpusti - rozměr 500 x 500 mm, třída zatížení minimálně D400, zaústění do kanalizace, v úrovni povrchu komunikace se vpusti osadí mřížemi – žebra mříží musí být z důvodu bezpečnosti cyklistů osazena kolmo na směr jízdy).

Zemní pláň - odvodněna příčným sklonem 3,0 % do podélné drenáže umístěné pod úrovní zemní pláně (drenáž PE-HD průměru 100 mm, obsyp drenáže – šterkopísek), zaústění do šachet vpustí.

Odvodnění chodníků a pěšin je uvažováno vsakem na okolní zelené plochy.

Ochrana pozemní komunikace. Není řešeno.

g) návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh dopravního značení:

- Na začátku úseku A-B se osadí dopravní značka IZ 8a ZÓNA S DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH. V opačném směru se osadí dopravní značka IZ 8b KONEC ZÓNY S

DOPRAVNÍM OMEZENÍM (SYMBOL B 20a NEJVYŠŠÍ DOVOLENÁ RYCHLOST „30“) + dopravní značka IP 2 ZPOMALOVACÍ PRAH.

- Na parkovacích plochách se vyznačí kolmá parkovací stání – značka V 10b STÁNÍ KOLMÉ. V místech parkovacích stání vyhrazených pro tělesně postižené se osadí značka IP 12 VYHRAZENÉ PARKOVIŠTĚ + SYMBOL O1 a doplní se vodorovným značením – symbol O1.
- Přímě v obytném souboru se uvažuje přednost zprava, tj. bez dopravního značení. Koncové části úseků A-B, E-F, G-H a I-J jsou uspořádány jako křižovatky, a to s ohledem na budoucí návaznost místních komunikací (výhledová návaznost je vyznačena v situaci). I v těchto místech jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro uvažovanou rychlost 30 km/h (je v celém rozsahu obytného souboru je dopravním značením určena ZÓNA 30).

Dopravní zařízení:

- V návaznosti na dokumentaci pro územní rozhodnutí je dle požadavku Policie ČR v koncových částech úseků A-B, E-F, G-H a I-J požadováno trvalé umístění dopravního zařízení Z 2 ZÁBRANA PRO OZNAČENÍ UZAVÍRKY.
- Dle požadavku Policie ČR musí být pro zajištění dodržování maximální povolené rychlosti umístěny prvky pro regulaci rychlosti. V úsecích C-D, E-F, G-H a I-J jsou navrženy dopravní zařízení Z 12 KRÁTKÝ PŘÍČNÝ PRAH.

Poznámka: V úseku A-B je navržen dlouhý zpomalovací prah.

- V místě napojení úseku A-B na stávající místní komunikaci je pro zajištění rozhledových poměrů na stávajících místních komunikacích navrženo dopravní zrcadlo dle TP 119.

Světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku – není navrženo.

- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu** - nejsou známy.
- i) vazba na případné technologické vybavení** - stavba neobsahuje žádné technologie.
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů** - vzhledem k charakteru stavby není řešeno.
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Při zpracování projektové dokumentace byly zohledněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. S ohledem na charakter stavby (exteriér) a navržené uspořádání místní komunikace (místní obslužná komunikace bez chodníku) se jedná o požadavky stanovené v příloze 1 a v příloze 2 uvedené vyhlášky.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu, zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením (včetně použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení):

- Šířka tras splňuje požadavek na minimální šířku 1,5 m (chodníky 2,0 m), do trasy nezasahují žádné překážky (sloupy, stožáry, apod.).
- Podélný sklon nepřesahuje v žádném místě dovolenou hodnotu 8,33 %. Podélný sklon není v žádné části větší než 5,0 % na délce větší než 200 m - není třeba navrhovat odpočívadla.
- V místě napojení chodníku na úsek A-B je nepřesahuje sklon rampové části chodníku 12,5 % (včetně započítání podélného sklonu chodníku).
- Příčný sklon chodníků je navržen 1,5 %.
- Přirozená vodící linie - obrubník převýšený min. +0,06 m, přirozená vodící linie není nikde přerušena na délce větší než 8,00 m.
- V místech ukončení chodníků jsou navrženy varovné pásy (šířka 0,40 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).

- V místech pro přecházení (přes úseky E-F a I-J) a rovněž v místě bezbariérového přístupu k plánovanému dětskému hřišti jsou navrženy signální pásy (šířka 0,80 m, délka minimálně 1,50 m, slepecká dlažba s výstupky, barva červená).
- Stání pro tělesně postižené – je splněn požadavek na počet stání pro tělesně postižené (z celkového počtu 10 stání jsou 2 vyhrazena pro tělesně postižené), rovněž je splněn požadavek na rozměr parkovacího stání (kolmé stání o šířce 3,50 m) a uspořádání.
- Povrch je rovný, pevný a upravený proti skluzu (tyto požadavky zajišťuje navržený materiál – asfaltový kryt, případně kryt z dlažby).

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- V návaznosti na požadavky vyhlášky nejsou v rámci projektového řešení navrženy úpravy pro osoby se sluchovým postižením (stavba místa, které by bylo nutné vybavit zvukovou signalizací).

Řešení během výstavby - pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

- V současném uspořádání je území nepřístupné pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.