


#### SEZNAM PŘÍLOH

Číslo přílohy	Název přílohy
A	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
B	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
C.1	SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
C.2	KATASTRÁLNÍ SITUACE
C.3	KOORDINAČNÍ SITUACE
C.4.1	SITUACE PŘÍSTUPNOSTI
C.4.2	SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
D.1.101.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA
D.1.101.2	SITUACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ
D.1.101.3	VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY
D.1.401.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA
D.1.401.2	SITUACE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ
D.1.401.3	SVĚTELNĚ-TECHNICKÝ VÝPOČET

#### REVIZE

Označení	Datum	Popis
[A]	08/2025	Původní verze PD

Podrobný popis vývoje revizí je uveden v příloze A Průvodní zpráva.

	Ing. Jiří Cihlář, aut. ing. ID00 dopravní inženýr, auditor bezpečnosti pozemních komunikací mail@jirichlar.eu; +420 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	202411-2
Místo stavby	ulice Seifertova, dle přehledné mapy – město Lanškroun			Revize	[A]
Stavebník	Město Lanškroun; IČ: 00279102			Stupeň	DPZ
Objednatel dok.	Město Lanškroun; IČ: 00279102			Datum	08/2025
Název akce	LANŠKROUN, ULICE SEIFERTOVA STAVEBNÍ ÚPRAVY, III. ETAPA			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	SO101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY			Měřítko	---
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	D.1.101.1

## 1 **OBSAH**

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

## 2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY A DOKUMENTACE

Název stavby	<b>Lanškroun, ulice Seifertova – Stavební úpravy, III. etapa</b>
Stupeň dokumentace	DPZ – Dokumentace pro povolení záměru
Místo stavby	dle přehledné mapy, ul. Seifertova, město Lanškroun      Pardubický kraj
Příslušný stavební úřad	města Lanškroun
Pozemky stavby	dle kapitoly 3. této zprávy
Druh stavby	Změna dokončené stavby – stavební úprava; Trvalá stavba

### 2.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ (INVESTOR STAVBY)

Město	<b>Lanškroun</b>
Sídlo	nám. J. M. Marků 12, 563 01 Lanškroun
Kontaktní osoba	Jiří Zatloukal (odbor investic a majetku) Telefon: +420 736 472 682 Email: jiri.zatloukal@lanskroun.eu
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279102      DIČ: CZ699003828      ISDS: 27tbq25

### 2.3 ÚDAJE O OBJEDNATELI DOKUMENTACE

Město	<b>Lanškroun</b>
Sídlo	nám. J. M. Marků 12, 563 01 Lanškroun
Kontaktní osoba	Jiří Zatloukal (odbor investic a majetku) Telefon: +420 736 472 682 Email: jiri.zatloukal@lanskroun.eu
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279102      DIČ: CZ699003828      ISDS: 27tbq25

### 2.4 ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

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

### **3 OZNAČENÍ STAVBY**

#### **3.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ**

Obsahem tohoto stavebního objektu jsou stavební úpravy komunikací v daném rozsahu (vozovka, parkování a chodník) na bezjmenných ulicích, které navazují na ulici Seifertova a jsou umístěny mezi objekty a řadovými garážemi ve městě Lanškroun.

### **4 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- |      |   |
|------|---|
| [1]  | Geodetické zaměření a technická mapa lokality   |
| [2]  | Pokyny objednatele a stavebníka   |
| [3]  | Fotodokumentace   |
| [4]  | Prohlídka lokality  |
| [5]  | Studie předmětného záměru, veřejné projednání s rezidenty                                       |
| [6]  | ČSN 73 4001      Přístupnost a bezbariérové užívání   |
| [7]  | ČSN 73 6056      Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel                                 |
| [8]  | ČSN 73 6101/Z1    Projektování silnic a dálnic  |
| [9]  | ČSN 73 6102/Z1    Projektování křižovatek na pozemních komunikacích                             |
| [10] | ČSN 73 6110/Z1    Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)                        |
| [11] | 13/1997 Sb.      Zákon o pozemních komunikacích   |
| [12] | 361/2000 Sb.      Zákon o provozu na pozemních komunikacích                                     |
| [13] | 398/2009 Sb.      Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezb. užívání staveb |
| [14] | 294/2015 Sb.      Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích      |
| [15] | TP 85              Zpomalovací prahy  |
| [16] | TP 132             Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích                |
| [17] | TP 153             Travnatá propustná parkoviště  |
| [18] | TP 170             Navrhování vozovek pozemních komunikací                                      |
| [19] | TP 171             Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních kom.      |

### **5 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE**

#### **5.1 HLAVNÍ STAVBA**

##### **5.1.1 SO101 – Pozemní komunikace**

Obsahem tohoto stavebního objektu jsou stavební úpravy komunikací v daném rozsahu (vozovka, parkování a chodník) na bezjmenných ulicích, které navazují na ulici Seifertova a jsou umístěny mezi objekty a řadovými garážemi ve městě Lanškroun.

#### **5.2 SOUVISEJÍCÍ, STAVBOU VYVOLANÉ DÍLČÍ STAVBY**

##### **5.2.1 SO401 – Veřejné osvětlení**

Společně s hlavní stavbou bude nutné stranově posunout dvě stávající lampy veřejného osvětlení a záměr se rozšíří i na dodatečné doplnění nasvícení předmětných ploch.

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

### **6 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

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

Situace stávajícího stavu byla získána poloho- a výškopisným geodetickým zaměřením.

### **7 TECHNICKÝ POPIS A NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH**

#### **7.1 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ**

Staveniště bude připraveno označením pracovního místa a zajištěním zařízení staveniště.

## 7.2 STÁVAJÍCÍ ŠTĚRKOVÉ VRSTVY

Po vybourání stávajících zpevněných ploch bude provedeno ověření zjištěných stávajících podkladních vrstev, spočívající ve vyhodnocení typu kameniva a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, mohou být stávající štěrkové vrstvy ponechány a bude započato s výstavbou vlastních zpevněných ploch.

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

## 7.3 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁNĚ

Po odtěžení zemin/štěrkových vrstev na úroveň zemní pláně, bude provedeno její posouzení, spočívající ve vyhodnocení typu zeminy (zkouška metodou CBR) a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, bude zemina ponechána a bude započato s výstavbou vlastních zpevněných ploch. Pokud zeminy aktivní zóny nebudou vyhovující, pak dojde k jejich úpravě – buď vyměněním, nebo zlepšením.

S ohledem na skutečnost, že stavba bude probíhat v trase stávající komunikace, která nevykazuje známky celkové degradace, která by byla způsobena vadami v aktivní zóně, stavební zásahy do zemní pláně se nepředpokládají.

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

Pro zlepšení podmínek se však projektově předpokládá zavibrování vrstvy štěrku fr. 63/125 tl. 150 do zemin aktivní zóny.

## 7.4 VOZOVKA

### 7.4.1 Prostorové uspořádání

Šířka vozovky bude v rámci úseků proměnná v závislosti na potřebách daného místa. Základní parametry jsou patrné ze situace.

Základní příčný sklon bude jednostranný se sklonem 2,0 %. Podélné sklony pak budou respektovat stávající stav a budou do max. sklonu 5 %.

### 7.4.2 Technické provedení

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

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

### 7.4.3 Konstrukce vozovky

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

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

#### KONSTRUKCE A

asfaltový beton ACO 11	40 mm
(spojovací postřík PS-A 0,4 kg/m <sup>2</sup> )	
asfaltový beton ACP 16+	60 mm
(infiltrační postřík PI-A 1,0 kg/m <sup>2</sup> )	
kamenivo zpevněné cementem SC C <sub>3/4</sub>	120 mm
štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>	prům. 230 mm
celkem	cca. 450 mm

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

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

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

Vrstva štěrkodrti bude realizována pouze v případě zjištěných zcela nevyhovujících podmínek stávajícího materiálu a nutnosti jeho výměny. Vzhledem k současnému technického stavu, který je uspokojivý a vykazuje pouze známky degradace asfaltové plochy se však nutnost výměny nepředpokládá. Vrstva bude také realizována v případě nových ploch.

## 7.5 VOZOVKA KOLEM GARÁŽÍ

### 7.5.1 Prostorové uspořádání

Šířka vozovky bude v rámci úseků proměnná v závislosti na potřebách daného místa. Základní parametry jsou patrné ze situace.

Základní příčný sklon bude jednostranný se sklonem 2,0 %. Podélné sklony pak budou respektovat stávající stav a budou do max. sklonu 5 %.

### 7.5.2 Technické provedení

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

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

### 7.5.3 Konstrukce vozovky

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

Konstrukce B bude použita v plochách, které jsou již v současném stavu zpevněny plochami.

#### KONSTRUKCE B

betonová dlažba	80 mm
ložná vrstva	40 mm
štěrkodrtí ŠD <sub>B</sub>	prům. 230 mm
celkem	cca. 350 mm

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

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

Vrstva štěrkodrti bude realizována pouze v případě zjištěných zcela nevyhovujících podmínek stávajícího materiálu a nutnosti jeho výměny. Vzhledem k současnému technickému stavu, který je uspokojivý a vykazuje pouze známky degradace asfaltové plochy se však nutnost výměny nepředpokládá. Vrstva bude také realizována v případě nových ploch.

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

## 7.6 PARKOVACÍ PLOCHY

### 7.6.1 Prostorové uspořádání

Parkovací stání budou spočívat v parkovacím pruhu s podélným nebo kolmým řazením vozidel. Šířky pruhu a pásů jsou patrné ze situace a vycházejí z normových doporučení.

Příčný sklon bude jednostranný s proměnlivým sklonem dle situace v závislosti na výškových poměrech stávajícího stavu. Příčné sklony stání by neměly překročit 2 %.

Rozměry jednotlivých stání jsou patrné ze situačních příloh.

### 7.6.2 Technické provedení

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

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

### 7.6.3 Konstrukce parkovacích ploch

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

Konstrukce B bude použita v plochách, které jsou již v současném stavu zpevněny plochami.

Skladba je popsána v kapitole 7.5.3 této zprávy.

## 7.7 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

### 7.7.1 Prostorové uspořádání

Chodníkové plochy budou zachovány dle stávajícího stavu. Základní šířka bude 1,55, resp. 2,0 m. Základní příčný sklon bude 2% směrem do vozovky nebo zeleně.

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

### 7.7.2 Technické provedení

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

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

### 7.7.3 Konstrukce chodníkových ploch

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

#### KONSTRUKCE C

zámková dlažba	60 mm
ložná vrstva	30 mm
štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>	prům. 200 mm
celkem	min. 290 mm

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

Vrstva štěrkodrti bude realizována pouze v případě zjištěných zcela nevyhovujících podmínek stávajícího materiálu a nutnosti jeho výměny. Vzhledem k současnému technického stavu, který je uspokojivý a vykazuje pouze známky degradace asfaltové plochy se však nutnost výměny nepředpokládá. Vrstva bude také realizována v případě nových ploch.

## 7.8 PLOCHA PŘED GARÁŽEMI

### 7.8.1 Prostorové uspořádání

Jedná se o plochy mezi zpevněnou plochou vozovky a vlastními garážemi. Šířka je proměnná dle situace. Výškově bude v přímé linii propojovat niveletu vozovky a prahy garáží.

### 7.8.2 Technické provedení

Povrch bude z hutněného asfaltového frézinku.

### 7.8.3 Konstrukce ploch

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–N–3–VI–PIII, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

#### KONSTRUKCE D

asfaltový frézink	150 mm
štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>	150 mm
celkem	min. 300 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně  $E_{\text{def},2} = 60$  MPa. Na povrchu odkryté podkladní štěrkové vrstvy se předpokládá hodnota  $E_{\text{def},2} = 40$  MPa.

## 7.9 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

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

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

Případně bude postupováno odlišně vhodně s ohledem na aktuální situaci.

### 7.10 DOPORUČENÉ MATERIÁLY

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

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

Veškeré vybrané materiály a kladečské plány musí být předloženy ke schválení zástupcům památkové péče.

#### **7.11 PODMÍNKY PRO UPEVNĚNÍ OBRUB A ULOŽENÍ DLAŽBY**

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

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

### **8 ODVODNĚNÍ**

#### **8.1 ODVODNĚNÍ CHODNÍKU**

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

#### **8.2 ODVODNĚNÍ PARKOVACÍCH PLOCH**

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

#### **8.3 ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE**

Odvodnění komunikace bude zajištěno svedením do parkovacího pruhu, kde vlivem použité vsakovací dlažby dojde ke vsaku vody do podloží, případně kde to není z výškových poměrů možné pak do odvodňovacích prvků a dále do kanalizace. Celkově dojde k ponížení množství odváděné vody.

#### **8.4 ODVODNĚNÍ ZEMNÍ PLÁNĚ**

Odvodnění zemní pláně bude řešeno vsakem do podloží.

### **9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Dopravní značení bude provedeno v rozsahu a provedení dle přílohy C.4.2 Situace dopravního značení.

Stávající značení bude zachováno bez úpravy. Nově je navrženo umístění značky IP10a Slepá pozemní komunikace na vjezdu do řešeného území.

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

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

Dopravní značky budou umístěny dle pravidel TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích s ohledem na trasy podzemních inženýrských sítí.

### **10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

#### **10.1 ROZHLEDOVÉ POMĚRY**

V rámci projektové přípravy byly posuzovány rozhledové poměry stávajících upravovaných chodníkových přejezdů to dle metodiky ČSN 736110/Z1, kapitoly 10.1.4.2 a dále rozhledy křižovatek dle ČSN 736102/Z1..

Podmínky kladené normou na zajištění rozhledů jsou zajištěny.

#### **10.2 VÝPOČET PARKOVACÍCH STÁNÍ**

Dopravu v klidu řeší projekt jak v místech stávajícího parkování, tak i v nových vhodných místech. Celkem záměr navrhuje umístění 38 parkovacích stání. Tato stání nejsou vázána ke konkrétní nové stavbě. Snahou záměru byla maximalizace jejich počtu na dostupném území, avšak bez zásadního zásahu do zatravněných ploch.

Vyhrazená stání pro osoby se sníženou schopností pohyby a orientace nejsou v daném území řešena, a to z důvodu, že v současné době na řešených plochách vyhrazená stání nejsou a také, že taková stání jsou řešena v rámci parkovacích stání podél (hlavní trasy) ulice Seifertova.

## **11 PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy.

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

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

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

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

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

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

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

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

### **12.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU**

Řešené chodníkové plochy budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 5 % (dáno stávajícím výškovým uspořádáním zpevněných ploch).

Ve vhodných místech jsou navrženy úseky se sníženou podsádkou obruby (do +2 cm), která umožní bezbariérový nášlap na chodníky. V místech s rampovými úseky chodníku budou tyto rampy do sklonu 12 %.

Základní šířka chodníku je (min.) 1,5 m, častěji pak 2,0 m.

Vyhrazená stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace nejsou v daném území řešena, a to z důvodu, že v současné době na řešených plochách vyhrazená stání nejsou a také, že taková stání jsou řešena v rámci parkovacích stání podél (hlavní trasy) ulice Seifertova.

### **12.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM**

Podél obrub s podsádkou nižší jak 8 cm budou umístěny varovné pásy šířky 0,40 m.

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

Vodící linie budou zajištěny a to formou zvýšených hran obrubníků na rozhraní chodníku a zeleně (s podsádkou +6 cm).

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

### **12.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM**

Není předmětem.

### **12.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK**

Není předmětem.

### **12.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ**

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

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

### **12.6 OPATŘENÍ V PRŮBĚHU STAVBY**

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

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

## **13 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST**

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

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

Rastr komunikací zůstává zachován stávající.

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

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

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

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

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

## **14 ZÁVĚR**

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

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

Praha 18. srpna 2025

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář