


#### SEZNAM PŘÍLOH

Číslo přílohy	Název přílohy
A	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
B	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
C.1	SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
C.2.1	KATASTRÁLNÍ SITUACE – SO100 (plochy)
C.2.2	KATASTRÁLNÍ SITUACE – SO400 (VO)
C.3	KOORDINAČNÍ SITUACE
C.4	SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
D.1.100	SO100 – POZEMNÍ KOMUNIKACE A PARKOVIŠTĚ
D.1.100.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA
D.1.100.2.C	SITUACE CELKOVÉHO DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ
D.1.100.2.I	SITUACE – I. ETAPA
D.1.100.2.II	SITUACE – II. ETAPA
D.1.100.2.III	SITUACE – III. ETAPA
D.1.100.2.IV	SITUACE – IV. ETAPA
D.1.100.3	VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY
D.1.100.4	PŘÍČNÉ ŘEZY
D.1.100.5	SITUACE VÝPUSTNÍHO OBJEKTU
D.1.400	SO400 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ
D.1.400.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA
D.1.400.2	SITUACE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ
D.1.400.3	SVĚTELNĚ-TECHNICKÝ VÝPOČET
D.1.800	ZELENĚ
D.1.800.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA
D.1.800.2	SITUACE ZELENĚ
E.1	VYJÁDŘENÍ DOSS A SPRÁVCŮ SÍTÍ
E.2	ZPRÁVA O SPLNĚNÍ PODMÍNEK
E.3	SEZNAM DOTČENÝCH POZEMKŮ

#### REVIZE

Označení	Datum	Popis
[B]	02/2026	Aktualizace projektu v detailech bezbarierového řešení.
[A]	12/2023	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@jirichilar.eu; +420 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	201920-4
Místo stavby	komunikace podél T.G. Masaryka u rybníků, Lanškroun			Revize	[B]
Stavebník	Město Lanškroun; IČ: 00279102			Stupeň	PDPS
Objednatel dok.	Město Lanškroun; IČ: 00279102			Datum	02/2026
Název akce	LANŠKROUN – PARKOVIŠTĚ U KOUPALIŠTĚ			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	SO100 – POZEMNÍ KOMUNIKACE A PARKOVIŠTĚ			Měřítko	---
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	D.1.100.1

# 1 OBSAH

1	Obsah.....	2
2	Identifikační údaje.....	3
2.1	Identifikační údaje stavby.....	3
2.2	Údaje o stavebníkovi (investor stavby).....	3
2.3	Identifikační údaje projektu.....	3
3	Označení stavby.....	4
3.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění.....	4
4	Přehled výchozích podkladů a průzkumů.....	4
5	Vztahy k ostatním objektům dokumentace.....	4
5.1	Hlavní stavba.....	4
5.2	Související, stavbou vyvolané dílčí stavby.....	4
6	Vyhodnocení průzkumů a podkladů.....	5
7	Technický popis a návrh zpevněných ploch.....	5
7.1	Příprava staveniště.....	5
7.2	Stávající šterkové vrstvy.....	5
7.3	Úprava zemní pláně.....	5
7.4	Vozovka.....	5
7.5	Trvalá parkovací stání a jiné pojížděné plochy.....	6
7.6	Zpomalovací prvky.....	6
7.7	Chodnikové plochy.....	7
7.8	Sezónní parkovací stání a parkovištní vozovka.....	7
7.9	Napojení nové a stávající konstrukce.....	8
7.10	Doporučené materiály.....	8
7.11	Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby.....	8
7.12	Sadové úpravy.....	8
8	Odvodnění.....	9
9	Dopravní značení.....	10
10	Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	11
11	Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	11
11.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu.....	11
11.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	11
11.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	11
11.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek.....	11
11.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení.....	11
11.6	Opatření v průběhu stavby.....	12
12	Požární bezpečnost.....	12
13	Závěr.....	12

## 2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Lanškroun – Parkoviště u koupaliště	
Místo stavby	Plocha u koupaliště dle přehledné mapy, město Lanškroun	Pardubický kraj
Příslušný stavební úřad	města Lanškroun	
Příslušný speciální stavební úřad	města Lanškroun	
Pozemky stavby	dle samostatných příloh (B, C.2 a E.3)	
Druh stavby	Nová stavba	

### 2.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ (INVESTOR STAVBY)

Město	Lanškroun		
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
Bankovní spojení	19-2725611/0100 (Komerční banka)		

### 2.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	DPS – Dokumentace pro provedení stavby
--------------------	--

#### OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Lanškroun		
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
Bankovní spojení	19-2725611/0100 (Komerční banka)		

#### ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	Ing. Jiří Cihlář, 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	BRE Bank S.A. (mBank), č. účtu: 670100-2208803004/6210		

### 3 OZNAČENÍ STAVBY

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

Hlavním účelem tohoto stavebního objektu je technická specifikace výstavby nového parkoviště ve městě Lanškroun.

### 4 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- |      |  |
|------|--|
| [1]  | Geodetické zaměření lokality   |
| [2]  | Pokyny objednatele a investora   |
| [3]  | Jednání dne 31.03.2023 – účastníci: stavebník, zástupce Policie ČR a SUS Pk, projektant            |
| [4]  | Fotodokumentace  |
| [5]  | Místní šetření   |
| [6]  | Studie; DUSP „Lanškroun – Parkoviště u koupaliště“, zpracovatel Ing. Jiří Cihlář, 04/2020; 08/2022 |
| [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 zabezpečující bezb. užívání staveb           |
| [14] | 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích              |
| [15] | TP085 Zpomalovací prahy  |
| [16] | TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací   |
| [17] | TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních kom.                     |

### 5 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE

#### 5.1 HLAVNÍ STAVBA

SO100 – Pozemní komunikace a parkoviště

Pro účely povolení akce souhrnně označující celou zájmovou lokalitu a veškeré záměry, které budou v realizační fázi záměru prováděny dle definovaných etap.

- Parkoviště, I. etapa  
Přeložka místní komunikace (nové připojení na silnici III/31514), chodník v celé délce, parkovací stání ze skladebné dlažby, zvýšená plocha na vjezdu do ulice K. Čapka, výpustní objekt a nový propustek a zemní práce pro II. etapu.
- Parkoviště, II. etapa  
Parkovací stání ze zatravnovacích prvků mezi I. etapou a silnicí III/31514
- Parkoviště, III. etapa  
Parkovací stání mezi novým připojením a křižovatkou ulic T.G. Masaryka a K. Čapka.
- Úprava křižovatky T.G. Masaryka x K. Čapka  
Zřízení děleného místa pro přecházení v ulici T.G. Masaryka a související úpravy prostoru křižovatky.

#### 5.2 SOUVISEJÍCÍ, STAVBOU VYVOLANÉ DÍLČÍ STAVBY

SO400 – Veřejné osvětlení

Pro účely povolení akce (související úpravy veřejného osvětlení) souhrnně označující všechny řešené úseky, které budou v realizační fázi záměru prováděny dle definovaných úseků.

- Veřejné osvětlení, silnice III/31514  
Řešení výstavbu nového veřejného osvětlení podél stávající silnice III/31514.
- Veřejné osvětlení, parkoviště  
Řešení rekonstrukci veřejného osvětlení v prostoru nového parkoviště a chodníku v celé jeho délce.

SO800 – Zeleň

Souvisejícím záměrem je výsadba vzrostlé zeleně a celkové vegetační úpravy.

## 6 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

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

Jiné průzkumy stavba nevyžaduje.

## 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 posouzení zjištěných stávajících (předpokládá se šterkových) podkladních vrstev, spočívající ve vyhodnocení typu kameniva a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, mohou být stávající šterkové vrstvy ponechány a bude započato s výstavbou vlastních zpevněných ploch.

Pokud nebudou zjištěné parametry vyhovující, musí dojít k odtěžení konstrukčních vrstev až na úroveň zemní pláně.

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

### 7.3 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁNĚ

Po odtěžení zemin/šterkových 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.

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

S ohledem na skutečnost, kde stavba bude probíhat, se odborným odhadem uvažuje (a na základě zjištění kopané sondy pro účely skrývky zemědělské půdy), že v dané trase budou zastíženy nevyhovující podmínky. Projektově se tak uvažuje se odstraněním paraplaně mocností 30 cm a nahrazení vhodným materiálem.

### 7.4 VOZOVKA

Směrové uspořádání vozovky je dáno stávajícími komunikacemi a návrhem úprav. Rozsah vozkových částí je patrný ze situace.

Jedná se o především o nové propojení místní komunikace a silnice III. třídy a rozšíření vozovky v okolí navrženého dělicího ostrůvku.

Sklonové poměry těchto částí jsou dány územními podmínkami, které jsou v prostoru stavby.

Ostatní vozkové plochy pak spočívá především v dopojení navrhovaných ploch na stávající asfaltové vozovky.

Podrobněji prostorové řešení zpevněných ploch vizte situační přílohy.

#### 7.4.1 Technické provedení

Povrch vozovky ploch bude z asfaltového betonu upnutého do navržených opěrných prvků.

Veškeré opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s boční opěrou.

#### 7.4.2 Konstrukce vozovky

Konstrukce ploch je navržena tak, aby odpovídala dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogovému listu D1–N–6–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D1.

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

#### KONSTRUKCE A

asfaltový beton ACO 11	40 mm
asfaltový beton ACP 16+	60 mm
kamenivo zpevněné cementem SC C <sub>8/10</sub>	120 mm
šterkodrt' ŠD <sub>A</sub>	min. 200 mm

celkem

min. 420 mm

Na úrovni zemní pláň se předpokládá dosažení modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = 45$  MPa, na povrchu vrstvy štěrkodrti pak 70 MPa.

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

## 7.5 TRVALÁ PARKOVACÍ STÁNÍ A JINÉ POJÍŽDĚNÉ PLOCHY

### 7.5.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání trvalých parkovacích stání je patrné ze situačních příloh. Parkovací stání budou vyznačena kombinací skladebné a vsakovací dlažby – cílem je provedení obdobné, jako by bylo vyznačení parkovacího stání pomocí vodorovného dopravního značení (vzorová skladebnost bude upřesněna v rámci koordinačních dnů).

Obdobnou konstrukční skladbou budou provedeny pojezdové plochy (napojení sousedních pozemků a jiné pojezdové plochy mimo vozovku).

Podrobněji prostorové řešení zpevněných ploch vizte situační přílohy.

### 7.5.2 Technické provedení

Povrch trvalých parkovacích stání bude z kombinace skladebné a vsakovací dlažby upnuté do navržených opěrných prvků (dle vzorového spárořezu).

Povrchy chodníkových přejezdů a připojení sousedních pozemků budou ze skladebné dlažby upnutých do navržených opěrných prvků.

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

### 7.5.3 Konstrukce ploch

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

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

#### KONSTRUKCE B

skladebná/zatrávňovací dlažba	80 mm
ložná vrstva	40 mm
štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>	min. 200 mm
celkem	min. 320 mm

Na úrovni zemní pláň se předpokládá dosažení modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = 45$  MPa, na povrchu vrstvy štěrkodrti pak 70 MPa.

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

## 7.6 ZPOMALOVACÍ PRVKY

### 7.6.1 Prostorové uspořádání

Zpomalovací prvky budou provedeny ve formě zvýšených ploch, které budou umístěny dle situace – v prostoru křižovatky ulic T.G. Masaryka x K. Čapka a u vjezdu do areálu koupaliště.

Zvýšená plocha bude obsahovat oboustranné rampy (každá délky 1,50 m, včetně opěrných prvků pak 1,70 m) a zvýšenou plochu délky min. 3,00 m (vč. opěrných prvků pak min. 3,20 m). Podrobněji je řešení rozkresleno ve vzorových řezech.

V případě nejasností je nutné kontaktovat zpracovatele projektové dokumentace.

### 7.6.2 Technické provedení

Povrch ramp bude z kamenné dlažby drobné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků. Vlastní zvýšené plochy budou z betonové skladebné dlažby.

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

### 7.6.3 Konstrukce zpomalovacích prvků

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

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

Tato konstrukce bude provedena na rampách.

#### KONSTRUKCE C

skladebná dlažba/kamenná kostka drobná	80/120 mm
ložná vrstva	40 mm
šterkodrt' ŠD <sub>A</sub>	200 mm
<u>šterkodrt' ŠD<sub>A</sub></u>	<u>min. 150 mm</u>
celkem	min. 510 mm

Na úrovni zemní pláň se předpokládá dosažení modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = 45$  MPa, na povrchu spodní vrstvy šterkodrti 60 MPa a vrchní pak 80 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).

V závislosti na kvalitě zemin v aktivní zóně bude nutné upravovat prováděnou mocnost vrstvy ŠD.

## 7.7 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

### 7.7.1 Prostorové uspořádání

V situačních přílohách je patrný rozsah řešených chodníkových ploch – jedná se jak o hlavní navrženou trasu, tak i úpravy dotčených částí stávajících chodníků.

Příčné sklony musí být provedeny vždy do maximální hodnoty 2 %, podélné pak do 8 %. Výjimkou jsou rampové části chodníkových ploch (při změně podsádek silničních obrubníků), kdy může být podélný sklon do 12 % avšak v délce maximálně 3 m.

### 7.7.2 Technické provedení

Povrch chodníku bude ze skladebné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

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–PII, třída dopravního zatížení CH, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

#### KONSTRUKCE D

kamenná kostka	60 mm
ložná vrstva	30 mm
<u>šterkodrt' ŠD<sub>B</sub></u>	<u>min. 200 mm</u>
celkem	min. 290 mm

Na úrovni zemní pláň se předpokládá dosažení modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = 45$  MPa, na povrchu spodní vrstvy šterkodrti 60 MPa a vrchní pak 80 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).

## 7.8 SEZÓNÍ PARKOVACÍ STÁNÍ A PARKOVIŠTNÍ VOZOVKA

### 7.8.1 Prostorové uspořádání

Součástí stavby bude zpevnění travnatých ploch, které budou celosezónně travnaté, avšak zpevněné vhodnými výrobky (uvažují se plastové rošty). Tyto plochy budou sloužit pouze po dobu zvýšené poptávky po parkování a budou tak umožňovat parkování vozidel na zpevněné zatravněné ploše. Vyznačení jednotlivých stání bude provedeno vložením parkovacích značek do zpevňovacích plastových prvků (systémové řešení výrobce).

Podrobněji prostorové řešení ploch je patrné ze situační přílohy.

#### 7.8.2 Technické provedení

Povrch sezónních parkovacích stání bude z vhodných výrobků (uvažuje se plastová zatravnovací dlažba) upnutých do navržených opěrných prvků.

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

#### 7.8.3 Konstrukce ploch

Konstrukce je navržena dle doporučení výrobce této plastové zatravnovací dlažby. Konkrétní provedení konstrukce pak musí být přizpůsobeno doporučení konkrétního zvoleného výrobce, který bude plastovou zatravnovací dlažbu na stavbu dodávat.

Celkově musí být provedené dílo vhodné pro pojezd osobních automobilů a občasným pojezdem nákladního vozidla držby.

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

##### KONSTRUKCE E

plastová zatravnovací dlažba	50 mm
ložná vrstva	40 mm
úrodné podloží *)	230 mm
šterkodrt' ŠDA	min. 170 mm
celkem	min. 490 mm

\*) směs 30-35 % humusu a 65-70 % šterku 30/60

Na úrovni zemní pláň se předpokládá dosažení modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = 45$  MPa, na povrchu vrstvy šterkodrti pak 60 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).

#### 7.9 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

Napojení konstrukcí bude provedeno k říznuté spáře (pro vybourání vozovky). 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. investorem 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.

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

Opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou 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 min. 7 denní 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.

#### 7.12 SADOVÉ ÚPRAVY

##### 7.12.1 Příprava

Plochy zeleně, které jsou projektem řešeny (a to jak stávající tak i nové), bude provedeny tak, aby bylo vytvořeno úžlabí, které bude mít dno vždy níže (min. cca. 3-5 cm) jak okolní zpevněné plochy. Tím bude zajištěno, aby nedošlo k vytékání vody z ploch zeleně do ploch zpevněných.



Stávající zeleň, pokud bude v kolizi se stavbou, bude vykácena. Nahrazena bude novou výsadbou. Z celého území bude sejmuta ornice a uložena na deponii ke zpětnému ohumusování.

Před zahájením ohumusování je třeba zbavit veškeré plochy určené k ozelenění postavebních zbytků a zhutněné podloží rozrušit z důvodu navázání půdní kapilarity. Všechny upravované plochy budou důkladně obdělány a vyrovnané. Ohumusování bude provedeno kvalitní zeminou v mocnosti min. 15 cm do výšky 2 cm pod horní hranu obruby.

Před založením trávníku budou plochy odpleveleny. Založení trávníku bude provedeno vysetím semene a jeho zalitím.

#### 7.12.2 Materiál pro setí

V plochách pro parkování a ostatních poježděných bude použita dlažba se širokými spárami (cca. 3 cm), která umožní dlouhodobý vsak vody do podloží. Spáry budou vyplněny hlínou, do které bude vyseto travní semeno vhodné do daných ploch.

Pro vysetí do zatravněných ploch je navržena vhodná směs travního semena.

#### 7.12.3 Pokyny pro výsev

Základním předpokladem úspěchu je důkladné odplevelení pozemku. Je doporučeno dvojí pletí – cca. začátkem dubna a pak před výsadbou od druhé poloviny dubna, když se na pozemku objeví případně nový plevel.

Pro setí je třeba vyčkat, až bude půda dobře prohřátá – teplota by měla přesáhnout 8° C v noci a 18° C přes den. V našich klimatických podmínkách je možno set už od poloviny dubna do začátku léta. Není doporučeno set na pozemek již porostlý, jako např. na louku nebo trávník. Semínko potřebuje maximální kontakt s vlhkou zeminou a pro správné vzklíčení musí být do ní lehce vnořeno.

Pro setí jsou potřeba rycí vidle/kultivátor, hrábě, válec a konev/hadici s přívodem vody pro kropení. Zryjte pozemek do hloubky cca. 15 – 20 cm pomocí rycích vidlí nebo kultivátoru v závislosti na velikosti osevní plochy. Nakypřete zeminu, zjemněte její strukturu a srovnejte ji pomocí hrábí.

Dvojí pletí:

- zryjte parcelu a zalijte ji
- nechte vyrůst nový plevel – cca 10 dní
- vyhrabte jej, odstraňte jej

Nejvhodnější je ruční setí:

- před výsevem dobře promíchejte směs semen
- sejte ručně rozhozem a dbejte na rovnoměrnost
- vhodné je setí diagonálním postupem s křížením
- plná dlaň promíchané směsi odpovídá rozhozu na 1 – 2 m<sup>2</sup>
- sejete-li na velkou plochu, rozdělte parcelu na stejné, menší části a dbejte na rovnoměrné rozdělení secí směsi
- osetou plochu srovnejte hráběmi a uválcujte
- práci ukončete zalitím pozemku jemným dešťovým kropením

Naplánujte časté zalití během prvních 15-ti dní po výsevu (podle počasí), abyste podpořili dobré klíčení semen. Osetou plochu můžete pokrýt netkanou textilií jako ochranu i před mlsnými ptáky i pro lepší zadržení vody.

Hustota setí bude vyšší, pokud:

- plochu nemůžete zalít
- pokud je půda více propustná
- nebo pokud sejete před doporučeným termínem.

## 8 ODVODNĚNÍ

### 8.1.1 Odvodnění chodníku

Odvodnění ploch chodníku bude zajištěno svedením do plochy vozovky.

### 8.1.2 Odvodnění parkoviště

Základní odvodnění dotčených bude řešeno vsakem srážkových vod v místě jejich spadu, díky provedení zpevněných ploch ze skladebné dlažby se spárami, parkovacích stání ze skladebné dlažby se širokými spárami nebo se zpevněných zatravněným povrchem.

Veškeré zachycené srážkové vody budou odvedeny do nového retenčního vsakovacího objektu v poloze stávajícího příkopu, kde bude docházet k postupnému vsáknutí (zachování stávajícího stavu). V případě nasycení retence bude možné přepadem odvést vodu do nově zřízeného výpustního objektu do blízké vodoteče.

#### 8.1.3 Odvodnění zemní pláně

Odvodnění zemní pláně bude řešeno vsakem do podloží. Dále bude v nejnižším místě zemní pláně provedeno vsakovací žebro o rozměrech cca. 0,5 x 0,75 cm (spodní hrana min. 1 m pod úrovní nivelety), které bude vyplněné vhodným kamenivem nebo recyklátem s plynulou křivkou zrnitosti bez podílu namrzavých částic.

#### 8.1.4 Odvodňovací prvky

Bodové zachycení bude realizováno uličními vpustmi rozměrů 30x50 cm, šterbinových odvodňovacím žlabem a odvodňovacími obrubníky (z důvodu tras podzemních sítí není možné umístění vpustové šachty).

Odvodňovací prvky (jejich poklopy) musí být vhodné pro minimální třídu dopravního zatížení D400. Kanalizační přípojky budou PP DN150 a budou napojeny odbočkami nebo navrtávkami do vsakovacího objektu či kanalizace dle situačního návrhu. Bude-li to vhodné, budou využity již stávající připojovací body.

#### 8.1.5 Retenční objekt

V trase dna stávajícího (rušeného) příkopu bude provedeno zahloubení do stejné výškové úrovně. Na toto dno budou dle technických podmínek příslušného výrobce umístěny vsakovací boxy (dno celého tělesa tak bude v jedné výškové úrovni, čímž se zvyšuje efektivní kapacita celého objektu).

Do tohoto objektu budou dle situace napojeny jednotlivé odvodňovací prvky.

V místě stávající vtoku do propustku pod místní komunikací bude provedena sestava kontrolních šachet, do kterých bude napojen přepad ze vsakovacího objektu.

#### 8.1.6 Výústní objekt

Nový výústní objekt je navržen dle nerealizovaného záměru zpracovaného v projektové dokumentaci "Rekonstrukce plovárny u Rybníka Dlouhý".

Tento návrh byl v době zpracování PD schválen Povodím Moravy vyjádřeními PM08866/2009-203/No ze dne 16.04.2009 a PM20020/2009-ZHM/Sp. ze dne 05.05.2009.

Na akci bylo také vydání právoplatné stavební povolení.

Aktuálně řešený projekt přebírá z výše citovaného pouze technický návrh výpustního objektu. Jiné dříve řešené technologie a vedení kanalizace není platné.

Výústní objekt bude sloužit pro vyústění jak stávající dešťové kanalizace DN250 (z důvodu možných historických napojení do stávající kanalizace, které nejsou zdokumentovány/není možné je zdokumentovat), tak i nové trouby DN300 dešťové kanalizace, která bude náhradou za stávající propustek (tvořený právě stávající troubou DN250).

Začátek této trouby bude v místě stávající šachty (v této PD označena jako Š04), která bude rekonstruována (bude jako objekt postavena znovu). Do této šachty bude zaústěn bezpečnostní přepad z kontrolní šachty vsakování ŠV06.

Vsakovací objekt (tvořený vsakovacími boxy) bude nahrazovat zrušený příkop a budou do něj napojeny jak navržené odvodňovací prvky, tak i stávající uliční vpusti a propustek pod silnicí III/31514.

ŠV06 bude koncovým bodem vsakovacího objektu, který bude tvořen vsakovacími boxy. Bezpečnostní přepad a tedy vypouštění vod do vodního toku nastane pouze v případě zahlcení objemu vsakovacího objektu.

## 9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Použití a umístění jednotlivých dopravních značek je patrné ze situační přílohy C.4 Situace dopravního značení. Jedná se o vyznačení:

- nové křižovatky pomocí značek P2 a P4,
- křižovatky T.G. Masaryka x K. Čapka pomocí značek P2 a P4 s E2b,
- nového dělicího ostrůvku značkami C4a,
- jednosměrné části nového parkoviště značkami IP4b a B2,
- vyhrazených parkovacích stání značkou IP12,
- slepé části komunikace značkou IP10a,
- a zákazu vjezdu motorovým vozidlům značkou B11.

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 (dle vzorového provedení skladebnosti a volby materiálu na situacích v jednotlivých stavebních objektech).

## 10 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.

Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti. Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do štěrkového 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.

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

### 11.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Řešené chodníkové plochy budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 5,0 %. Výjimkou jsou rampové úseky u některých snížených obrub, které budou do 12% podélného sklonu.

Určená místa k přecházení vozovek (místa pro přecházení) budou s obrubou s maximální podsádkou +2 cm.

### 11.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Podél snížených obrub budou umístěny varovné pásy šířky 0,40 m a to podél těchto obrub s podsádkou menší jak 8 cm.

Všechny řešená místa pro přecházení budou vybaveny signálním pásem šířky 80 cm v minimální délce 1,0 m.

Vodící linie budou zajištěny a to buď formou zvýšených hran obrubníků na rozhraní chodníku a zeleně, nebo umělou vodící linií šířky 40 cm s oboustrannou volnou průchozí plochou šířky 80 cm.

Veškeré prvky pro nevidomé budou lemovány hladkou deskou bez fazety v šířce min. 25 cm (fakticky bude 40 cm a to z důvodu dostupnosti vhodných kamenů).

### 11.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Není předmětem.

### 11.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

Není předmětem.

### 11.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

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

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

## 11.6 OPATŘENÍ V PRŮBĚHU STAVBY

Staveniště bude řádně ohraničeno a zabezpečeno pro vstupu neoprávněných osob. Chodci budou značkami a příslušným i cedulemi upozorněny na stavbu 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.

## 12 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 zaříděna na stranu bezpečnosti do kategorie I [bod (2), písmeno a)].

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

## 13 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.