


#### 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
C.4.3	OPTICKÉ VNÍMÁNÍ ULIČNÍHO PROSTORU
D.1.101.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA
D.1.101.2	SITUACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ
D.1.101.3	VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY

#### REVIZE

Označení	Datum	Popis
[A]	09/2025	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	202407-2
Místo stavby	Ulice U Ovčína, město Dobříš			Revize	[A]
Stavebník	Město Dobříš; IČ: 00242098			Stupeň	PDPS
Objednatel dok.	Město Dobříš; IČ: 00242098			Datum	09/2025
Název akce	DOBŘÍŠ, UL. U OVČÍNA STAVEBNÍ ÚPRAVY			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	SO101 – POZEMNÍ KOMUNIKACE			Měřítko	---
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	D.1.101.1

# 1 OBSAH

1	Obsah .....	2
2	Identifikační údaje .....	3
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
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 .....	4
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	Krajnice a parkovací plochy .....	6
7.6	Chodníkové plochy .....	7
7.7	Chodníkové přejezdy .....	7
7.8	Zpomalovací polštáře .....	7
7.9	Napojení nové a stávající konstrukce .....	7
7.10	Doporučené materiály .....	8
7.11	Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby .....	8
7.12	Vsakovací žebro .....	8
8	Odvodnění .....	8
8.1	Odvodnění chodníku .....	8
8.2	Odvodnění parkovacích ploch .....	8
8.3	Odvodnění komunikace .....	8
8.4	Odvodnění zemní pláně .....	8
9	Dopravní značení .....	8
10	Přehled provedených výpočtů .....	9
10.1	Rozhledové poměry .....	9
10.2	Výpočet parkovacích stání .....	9
11	Podmínky a požadavky na postup výstavby .....	9
12	Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	9
12.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu .....	10
12.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením .....	10
12.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením .....	10
12.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek .....	10
12.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení .....	10
12.6	Opatření v průběhu stavby .....	10
13	Požární bezpečnost .....	10
14	Závěr .....	11

## 2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY A DOKUMENTACE

Název stavby	<b>Dobříš, ul. U Ovčina – Stavební úpravy</b>
Stupeň dokumentace	PDPS – Projektová dokumentace pro provedení stavby
Místo stavby	ul. U Ovčina, město Dobříš <span style="float: right;">Středočeský kraj</span>
Příslušný stavební úřad	města Dobříš
Pozemky stavby	dle příloh A Průvodní zpráva a C.2 Katastrální situace
Druh stavby	Změna dokončené stavby – stavební úprava; Trvalá stavba

### 2.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ (INVESTOR STAVBY)

Město	<b>Dobříš</b>
Sídlo	Mírové náměstí 119, 263 01 Dobříš
Kontaktní osoba	Mgr. Martin Švarc (vedoucí odboru místního rozvoje) Telefon: +420 770 196 123 Email: svarc@mestodobris.cz
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00242098      DIČ: CZ00242098      ISDS: pnxbx8u

### 2.3 ÚDAJE O OBJEDNATELI DOKUMENTACE

Město	<b>Dobříš</b>
Sídlo	Mírové náměstí 119, 263 01 Dobříš
Kontaktní osoba	Mgr. Martin Švarc (vedoucí odboru místního rozvoje) Telefon: +420 770 196 123 Email: svarc@mestodobris.cz
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00242098      DIČ: CZ00242098      ISDS: pnxbx8u

### 2.4 ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	<b>Ing. Jiří Cihlár</b> , dopravní inženýr, projektant dopravních staveb
Vypracoval	Ing. Jiří Cihlár
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@jiricihlar.eu, web: www.jiricihlar.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 komunikace (vozovka, parkování a chodník) v ulici U Ovčína mezi ulicemi Pražská a U Pivovaru ve městě Dobříš.

Cílem je rekonstrukce povrchu v celém uličním prostoru, případně v trase komunikace (zpevněných ploch).

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

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- [1] Geodetické zaměření lokality
- [2] Pokyny objednatele a stavebníka
- [3] Fotodokumentace
- [4] Prohlídka lokality
- [5] Průzkum konstrukce vozovky a podloží vozovky, 4G consite s.r.o., 10/2024
- [6] Studie a PD pro povolení stavby předmětného záměru, veřejné projednání s rezidenty
- [7] Projednání s Policií DI Příbram
- [8] Vydané povolení stavby
- [9] ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání
- [10] ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- [11] ČSN 73 6101/Z1 Projektování silnic a dálnic
- [12] ČSN 73 6102/Z1 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [13] ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)
- [14] 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích
- [15] 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- [16] 398/2009 Sb. Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezb. užívání staveb
- [17] 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [18] TP 85 Zpomalovací prahy
- [19] TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích
- [20] TP 153 Travnatá propustná parkoviště
- [21] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- [22] TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních kom.
- [23] TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- [24] ověřené realizace (Hostivice – Česká; Ústí nad Orlicí – Polní; Lanškroun – Havlíčkova, Zborovská, Jilemnického,...)

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

#### **5.1 HLAVNÍ STAVBA**

##### **SO101 – Pozemní komunikace**

Obsahem tohoto stavebního objektu jsou stavební úpravy komunikace (vozovka, parkování a chodník) v ulici U Ovčína mezi ulicemi Pražská a U Pivovaru ve městě Dobříš.

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

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.

Pro stanovení technických možností pro opravu vozovky byl proveden Průzkum konstrukce vozovky a podloží vozovky. Závěry z průzkumu byly s jeho zpracovatelem dále konzultovány. Doporučení pro stavbu jsou pak zapracována v projektu.

Dále byly ze získaných vzorků provedeny zkoušky asfaltové vrstvy pro zjištění hodnot PAU (asfaltová směs třídy ZAS-T1).

Další podrobné průzkumy daná 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 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.

Tato varianta je však méně pravděpodobná. V rámci provedených sond byla zjištěna absence řádných štěrkových vrstev. V konstrukcích vozovky byl zastížen materiál, který by za běžných okolností do konstrukcí použit nebyl. Nicméně dle historického vývoje stavu vozovky, kdy poruchy asfaltové vrstvy pramení převážně z překročené životnosti asfaltového pojiva a nekvalitně provedených vysrávek po výkopech, lze uvažovat o provedení rekonstrukce krytu spočívající pouze ve výměně asfaltového krytu (a podkladní vrstvy kameniva zpevněného cementem) – tedy s ponecháním stávajících zemin v konstrukční vrstvě vozovky a výměnou vrchních vrstev.

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

### **7.3 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁŇ**

Po odtěžení zemin/štěrkových vrstev na úroveň zemní pláň, 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, 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 pláň se nepředpokládají.

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

### **7.4 VOZOVKA**

#### **7.4.1 Prostorové uspořádání**

Vozovka v předmětném úseku bude provedena v základní šířce 3,50 m, resp. 5,50 m a to z důvodu navrženého zúžení na jeden jednopruhový obousměrný úsek. Vyhnutí protisměrně jedoucích vozidel bude možné v rozšířených úsecích (výhybnách; před křižovatkami nebo zpomalovacími prahy), nebo v místech rozšířených ploch sjezdů na pozemky.

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 opěrou.

#### **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 postřik PS-A 0,4 kg/m<sup>2</sup>)

asfaltový beton ACP 16+	60 mm
(infiltrační postřik PI-A 1,0 kg/m <sup>2</sup> )	
kamenivo zpevněné cementem SC C <sub>3/4</sub>	120 mm
<u>šterkodrtí ŠD<sub>A</sub></u>	<u>prům. 230 mm</u>
celkem	cca. 450 mm

Na úrovni zemní pláň se předpokládá dosažení modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = 45$  MPa, na povrchu vrstvy šterkodrti 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 postřiky budou aplikovány pouze v případě, kdy jejich použití bude potřeba.

Vrstva šterkodrti 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 KRAJNICE A PARKOVACÍ PLOCHY

### 7.5.1 Prostorové uspořádání

Krajnice budou realizovány dle návrhu.

Parkovací stání budou spočívat v parkovacím pruhu s podélným řazením vozidel. Šířka pruhu, včetně bezpečnostního odstupu 0,30 m, bude 2,30 m

Příčný sklon bude jednostranný s proměnlivým sklonem dle situace v závislosti na výškových poměrech stávajícího stavu. Příčný sklon by však neměl překročit 2 %.

Podélný sklon bude respektovat podélný sklon vozovky.

Rozměry jednotlivých stání jsou patrné ze situačních příloh.

### 7.5.2 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.

### 7.5.3 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.

#### KONSTRUKCE B

betonová dlažba/kamenná kostka drobná	80/120 mm
ložná vrstva	40 mm
<u>šterkodrtí ŠD<sub>B</sub></u>	<u>prům. 230 mm</u>
celkem	cca. 350/390 mm

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

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

## 7.6 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

### 7.6.1 Prostorové uspořádání

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

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

### 7.6.2 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.

### 7.6.3 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/kamenná mozaika	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  $E_{\text{def},2} = 50 \text{ MPa}$  a na povrchu zemní pláně je hodnota  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

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.

## 7.7 CHODNÍKOVÉ PŘEJEZDY

### 7.7.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání chodníkových přejezdů je dáno situací – stávající polohou připojení a trasou chodníku.

Chodníkové přejezdy budou v jedné výškové úrovni s chodníkovými plochami. V místech nájezdů bude výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem vyrovnán v prodlouženém parkovacím pásu nebo obrubou s šikmou hranou.

### 7.7.2 Technické provedení

Povrch 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 chodníkového přejezdu

Konstrukce je shodná se konstrukcí B (D2–D–1–VI–PIII) řešení v kapitole 7.5.3 této zprávy.

## 7.8 ZPOMALOVACÍ POLŠTÁŘE

### 7.8.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání zpomalovacích polštářů je dáno situací – v místech budoucích výhyben.

Střední část prahů bude ve výšce cca. 5 cm nad niveletou vozovky.

### 7.8.2 Technické provedení

Povrch bude z kamenné kostky drobné upnuté do navržených opěrných prvků.

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

### 7.8.3 Konstrukce chodníkového přejezdu

Konstrukce je shodná se konstrukcí B (D2–D–1–VI–PIII) řešení v kapitole 7.5.3 této zprávy.

## 7.9 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

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

Ložné spáry budou ošetřeny spojovacím postříkem. 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 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 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.

#### **7.12 VSAKOVACÍ ŽEBRO**

V souladu s technickým doporučením geo- a hydrologického posudku bude dle návrhu provedeno podélné vsakovací žebro z drenážního potrubí uloženého v rýze a obsypané vhodným kamenivem obaleným do separační geotextilie.

Z bezpečnostních důvodů bude toto žebro napojeno do prvků kanalizace, resp. jejich přípojek.

Podpovrchový (též i ten povrchový) přepad do kanalizace bude využit pouze v případě náhlých intenzivních, při kterých nebude docházet v plném vsaku, nebo v případě dlouhotrvajících srážek, při kterých dojde k nasycení zemin.

### **8 ODVODNĚNÍ**

#### **8.1 ODVODNĚNÍ CHODNÍKU**

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

#### **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. Nevsáknutá srážková voda pak bude odvedena do odvodňovacích prvků a dále do kanalizace. Celkově dojde k ponížení množství odváděné vody.

#### **8.4 ODVODNĚNÍ ZEMNÍ PLÁŇ**

Odvodnění zemní pláň bude řešeno vsakem do podloží.

### **9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

V rozsahu a provedení dle přílohy C.4.2 Situace dopravního značení.

Dotčený úsek ulice U Ovčina bude označen zónovou značkou IZ8 (a/b). Návrhový význam se pak skládá ze značek B20a pro stanovení nejvyšší povolené rychlosti 30 km/h, A3 pro zdůraznění platnosti pravidla přednosti vozidel jedoucích zprava a A7b pro výstrahu před zpomalovacími prahy.

Dále se bude jednat o vodorovné dopravní značení B2b (1,5/1,5/0,25) pro vyznačení kraje jízdního pruhu v křižovatce a V17 pro označení umělých nerovností (zvýšených prahů).



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**

Počet parkovacích stání není stanoven výpočtem – nejsou řešena v rámci nové výstavby, ale v rámci rekonstrukce stávajícího stavu. Jejich počet je tak dán možnosti, které místní podmínky nabízejí.

Polohy stání jsou určeny tak, aby žádné parkující vozidlo nebránilo výjezdu ze sousedních pozemků.

## **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 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.

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

Chodníková plocha v úseku cca. km 0,020 – 0,380 bude řešena dle principů, které jsou popsány v kapitole **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů..** Chodník bude bez kolmého oddělení obrubníkem od vozovky. Místo s ouvislého vyznačení varovného pásu podél kraje chodníku (rozhraní chodníku a krajnice), bude tento úsek opatřen varovným pásem ve zmíněných staničních, které budou kolmo na chodníkovou plochu a vstupujícím ta vyznačení začátek takového úseku (obdoba řešení vstupu do obytné zóny). Takové řešení je esteticky vhodnější a zajišťuje běžně schůdnou šířku chodníku po standardní dlažbě. Souvislý podélný pohyb po dlažbě pro nevidomé by mohl být pro určité osoby až nebezpečný. Tímto řešením však není dotčena povinnost na zřízení vodících linií, neboť i nadále platí základní předpoklad, že se osoby se zrakovým postižením pohybují v pro ně známém prostředí.

V prostoru křižovatky ulice U Ovčína x Na Ligruse a poté dále k ulici U Pivovaru pak budou již prvky pro osoby se zrakovým postižením použity standardně.

### **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 vozovky).

Ve vhodných místech jsou navrženy úseky se sníženou podsádkou obruby (do +2 cm), která umožní bezbariérový nášlap na chodníky. Toto snížení však bude převážně realizováno zvýšením plochy vozovky, chodník tak bude probíhat v jedné výškové úrovni, bez rampových částí. V místech s rampovými úseky chodníku budou tyto rampy do sklonu 12 %.

V případě územních vhodných podmínek jsou sjezdy na soukromé pozemky řešeny nesníženým chodníkovým přejezdem využívající obrubník s šikmou nájezdovou hranou (ve sklonu větším jak 1:3) nebo s řešenou výškovou změnou v pruhu pro parkování.

Základní šířka chodníku je (min.) 1,5 m.

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

Podél obrub s podsádkou nižší jak 8 cm budou umístěny varovné pásy šířky 0,40 m. Toto neplatí pro úsek km 0,020 – 0,380, do kterého bude vstup přes kolmo umístěným varovným pásem (obdobu řešení vstupu do obytné zóny).

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

Vodicí linie budou zajištěny a to formou zvýšených hran obrubníků na rozhraní chodníku a zeleně nebo podezdívkou oplocení.

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, případně i signální 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 10. září 2025

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář