

Zodpovědný projektant: Ing. Michal FOTT (ČKAIT 0012876)	k.ú. Český Brod (622737)	Vypracoval: Ing. Michal FOTT		
Investor: Město Český Brod, náměstí Husovo 70, 282 01 Český Brod		Datum:	02/2025	
Zakázka: PARKOVACÍ ZÁLIV V ULICI KOMENSKÉHO, ČESKÝ BROD		Stupeň:	DPS	
		Měřítko:		
		Počet formátů A4:		Č. kopie:
Obsah: SO 101 PARKOVACÍ ZÁLIV TECHNICKÁ ZPRÁVA		Číslo přílohy: D.1.1	Revize: -	

Název stavby:	Parkovací záliv v ulici Komenského, Český brod
Stavební objekt	SO 101 Parkovací záliv
Generální projektant:	Ing. Michal Fott, ČKAIT: 0012876 dopravní stavby Jatecká 1344 282 01 Český Brod tel: +420 775 201 284 mail: michal.fott@gmail.com IČ: 02783584 DIČ: CZ8412200786 ID schránky: 9fqnj3x
Projektant části:	Ing. Michal Fott, ČKAIT: 0012876 dopravní stavby Jatecká 1344 282 01 Český Brod tel: +420 775 201 284 mail: michal.fott@gmail.com IČ: 02783584 DIČ: CZ8412200786 ID schránky: 9fqnj3x
Místo stavby:	parc.č. 919/1, 26/4, k.ú. Český Brod
Žadatel:	Město Český Brod Náměstí Husovo 70 282 01 Český brod mail: podatelna@cesbrod.cz IČ: 00235334 DIČ: CZ00235334 ID schránky: jgqbsve
Projektová dokumentace:	DPS
Datum zpracování:	Únor 2025

a) Stavební řešení

Návrh stavby respektuje předpokládané uspořádání stávajících či připravovaných komunikací a je připravován v souladu s platnou technickou normou **ČSN 736110** pro „Projektování místních komunikací“. Zemní tělesa komunikací jsou navržena podle zásad **ČSN 73 6133** „Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“. Parkovací a odstavná stání jsou navržena dle **ČSN 73 6056** „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“.

Z hlediska dopravního řešení není navrhovaná pozemní komunikace dále dělena. Jedná se o jednu větev A, která je popsána níže.

Větev A

Zatřídění komunikace (**větev A**): dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů mezi místní komunikace III. třídy. Dle své urbanisticko-dopravní funkce můžeme komunikaci zařadit do funkční skupiny C – obslužná komunikace s funkcí obslužnou.

Komunikace je navržena jako obousměrná komunikace.

Upravovaná délka komunikace, resp. chodníku má délku: 34,64 m, délku parkovacího zálivu 25,00 m a šířku parkovacího zálivu 2,25 m.

Návrhová rychlost je 20 km/h. Základní příčný sklon chodníku a parkovacích a odstavných stání je jednostranný 2,00 %.

Parkovací záliv je navržen na místo dosavadního chodníku před vstupním prostorem do sportovní haly. Chodník je tak částečně zúžen na úkor navrhovaných parkovacích ploch.

Možnost parkování je regulována dopravním značením v zájmových časech pouze na 10 minut, tak aby sloužila k vyšší obrátkovosti vozidel a lépe tak sloužila blízkým objektu sportovní haly, sokolovny a základní školy.

Počet navržených podélných stání je 4 stání se základním rozměrem 5,75 x 2,25 m. Krajní stání jsou o 1,0 m rozšířena. Podélná stání jsou primárně navržena pro osobní vozidla (O1).

Stání byla prověřena na předpokládaná vozidla vlečnými křivkami v programu AUTOTURN, tedy nákladního vozidla (O1 – 4,75 m).

Součástí návrhu je i rozšíření chodníku zpevněných ploch v návaznosti na plánovaný záměr polopodzemních kontejnerů a přístupové chodníky do sportovní haly.

V návaznosti na parkovací záliv je navrženo rozšíření chodníku v jeho souběhu na základní profil chodníku 2,30 m. V souvislosti s tímto posunem je navrženo posunutí nástěnek.

Pod parkovacím zálivem vede stávající kabelovod společnosti CETIN, a.s. V místě poklopů dojde k jeho rektifikaci a litinové poklopy budou vyměněny za poklopy únosné pro pojezd automobilové dopravy s třídou dopravního zatížení min D400.

Odvodnění je řešeno podélným a příčným sklonem vozovky do stávajících uličních vpustí a zeleně. Způsob odvodnění se tak záměrem nemění.

Základní příčný sklon chodníku a parkovacích a odstavných stání je jednostranný sklon 2,0 %.

Vozovka je od zálivu oddělena od kamenným obrubníkem OP3 250/200 uloženým do bet. lože C20/25n X3 dle ČSN EN 1343, který je navržen s nášlapem +2 cm na rozhraní vozovky/parkovací záliv, +8 cm na rozhraní záliv/chodník a +12 v místě vozovka chodník.

Stávající kamenná obruba v místě stavby bude vytržena, očištěna a znovu usazena do bet. lože C20/25n X3 tl. min 100 mm

Chodník je do zeleně oddělen od betonovým obrubníkem 80/200 uloženým do bet. lože C20/25n X3, který je navržen s nášlapem +8 cm nebo zapuštěný a v místě zeleně ve směru odtoku příčného sklonu, tak aby bylo umožněn vtok srážkových vod.

Směrové řešení

Komunikace je vedena v přímém směru.

Výškové řešení

Výškové řešení je přizpůsobeno stávajícímu terénu a připojení na stávající pozemní komunikaci. Navrhovaný podélný sklon je 1,36 %.

Příčné uspořádání

Parkovací stání je navrženo o šířce 2,25 m. Chodník je navržen v rozmezí 2,30 – 4,80 m. Základní příčný sklon chodníku a parkovacích a odstavných stání je jednostranný 2,00 %.

Vozovka je od zálivu oddělena od kamenným obrubníkem OP3 250/200 uloženým do bet. lože C20/25n X3 dle ČSN EN 1343, který je navržen s nášlapem +2 cm na rozhraní vozovky/parkovací záliv, +8 cm na rozhraní záliv/chodník a +12 v místě vozovka chodník.

Stávající kamenná obruba v místě stavby bude vytržena, očištěna a znovu usazena do bet. lože C20/25n X3 tl. min 100 mm

Chodník je do zeleně oddělen od betonovým obrubníkem 80/200 uloženým do bet. lože C20/25n X3, který je navržen s nášlapem +8 cm nebo zapuštěný a v místě zeleně ve směru odtoku příčného skonu, tak aby bylo umožněn vtok srážkových vod.

Šířkové uspořádání komunikace je patrné z přílohy vzorových příčných řezů a situace.

Odvodnění

Odvodnění je řešeno podélným a příčným sklonem vozovky do stávajících uličních vpustí a zeleně. Způsob odvodnění se tak záměrem nemění.

b) konstrukční a materiálové řešení

Skladby všech nových vozovek a chodníků jsou patrné z výkresů vzorových řezů. Vzorové řezy jsou doloženy v přílohách tohoto stavebního objektu ve výkrese **C.1.4 Vzorové příčné řezy**.

Parkovací a odstavné stání – drobná žulová dlažba tl. 100 mm, kroužková vazba:

Konstrukce zpevněné plochy je navržena dle dodatku TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD ČR 2024). Konstrukce je navržena na třídu dopravního zatížení VI odpovídající komunikace dle ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací, návrhové období 25 let, na návrhovou úroveň porušení vozovky D2.

D2-D-1-VI-PIII

Drobná žulová dlažba	DL	tl. 100 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva drcen. kamenivo 4/8	L	tl. 50 mm	ČSN 73 6131
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	tl. 140 mm	ČSN EN 14227-1, ČSN 736124-1
Štěrkodrt' 0/32	ŠD _B min	tl. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem	min	tl. 490 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti zemní pláně Edef,2 = 30 MPa. Hutnění pláně dle ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin. Požadované moduly přetvárnosti jednotlivých vrstev konstrukcí jsou uvedeny v příloze Vzorové příčné řezy.

Chodník se zvýšenou únosností – betonová dlažba tl. 100 mm,:

Konstrukce zpevněné plochy je navržena dle dodatku TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD ČR 2024). Konstrukce je navržena na třídu dopravního zatížení

VI odpovídající komunikace dle ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací, návrhové období 25 let, na návrhovou úroveň porušení vozovky D2.

D2-D-1-VI-PIII

Drobná žulová dlažba	DL	tl. 80 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva drcen. kamenivo 4/8	L	tl. 50 mm	ČSN 73 6131
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	tl. 140 mm	ČSN EN 14227-1, ČSN 736124-1
Štěrkodrt' 0/32	ŠD _B min	tl. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		min tl. 470 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti zemní pláň Edef,2 = 30 MPa. Hutnění pláň dle ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin. Požadované moduly přetvárnosti jednotlivých vrstev konstrukcí jsou uvedeny v příloze Vzorové příčné řezy.

Chodník – betonová dlažba tl. 60 mm:

Konstrukce zpevněné plochy je navržena dle dodatku TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD ČR 2024). Konstrukce je navržena na třídu dopravního zatížení CH odpovídající komunikace dle ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací, návrhové období 25 let, na návrhovou úroveň porušení vozovky D2.

D2-D-1-CH-PIII

Betonová dlažba	DL	tl. 60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva drcen. kamenivo 4/8	L	tl. 40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' 0/32	ŠD _B min	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		min tl. 250 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti zemní pláň Edef,2 = 30 MPa. Hutnění pláň dle ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin. Požadované moduly přetvárnosti jednotlivých vrstev konstrukcí jsou uvedeny v příloze Vzorové příčné řezy.

Oprava komunikace – asfaltový beton:

Podél navrhované úpravy obrub na vybraných místech je navržena úprava asfaltového vozovky v šíři min. 0,50 m. V místech, kde dochází ke styku staré a nové asfaltové vrstvy, bude spára proříznuta, vyčištěna a zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou. V místech okolo obrub, kde bude potřeba zasáhnout do konstrukčních vrstev pod asfaltové souvrství bude prostor vyplněn podkladovým betonem C20-25/XF2.

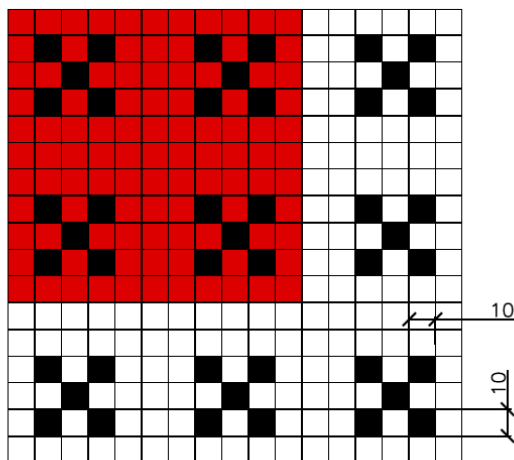
Oprava komunikace - asfaltový beton

Asfaltový beton	ACO 11	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10} min	tl. 100 mm	ČSN EN 14227-1, ČSN 736124-1
Celkem		min tl. 140 mm	

Skladba nových vrstev, typ vrstev, tloušťky vrstev použité v této PD mohou být alternativně změněny po dohodě zhotovitele, objednavatele a autorského dozoru s ohledem na to, že není známa stávající skladba konstrukčních vrstev zpevněných ploch.

Vzor a barva stávajícího chodníku se zvýšenou únosností. Barva chodníku kolem sportovní haly bude šedá v návaznosti na stávající.

CHODNÍK VZOR DRAK
TYP DLAŽBY KOSTKA 10 x 10 cm,
BARVA ČERVENÁ A ČERNÁ



VZOR SE SMÍ POUŽÍVAT POUZE V CELKU A NESMÍ
KOPÍROVAT NEROVNOSTI FASÁDY.
ZBÝVAJÍCÍ PROSTOR SE VYPLNÍ BORDUROU ČERVENÉ
BARVY. ŠÍŘKA BORDURY MUSÍ BÝT STEJNÁ NA OBOU
STRANÁCH CHODNÍKU (ROZDÍL NEJVÝŠE JEDNA KOSTKA)

V místech, kde dochází ke styku staré a nové asfaltové vrstvy, bude spára proříznuta, vyčištěna a zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou. Okolo navrhovaných obrub je v šíři min cca 0,50 m navržena oprava vozovky. Rovněž bude provedeno utěsnění styčných hran u obrub a všech povrchových znaků (tzn. rámu VŠ, UV, šoupat apod.) nalitím hrany PMZH v množství 1 kg/m² aby nedocházelo k proniknutí vody do konstrukce vozovky. Stejně se ošetří všechny styčné spáry ložní a podkladní vrstvy. Pracovní spáry obrusné a ložní vrstvy musí být vystřídané o min. 100 mm.

Vozovka je od zálivu oddělena od kamenným obrubníkem OP3 250/200 uloženým do bet. lože C20/25n X3 dle ČSN EN 1343, který je navržen s nášlapem +2 cm na rozhraní vozovky/parkovací záliv, +8 cm na rozhraní záliv/chodník a +12 v místě vozovka chodník.

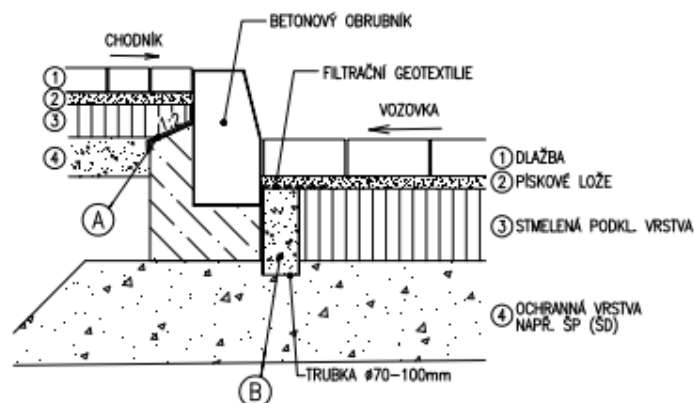
Stávající kamenná obruba v místě stavby bude vytržena, očištěna a znovu usazena do bet. lože C20/25n X3 tl. min 100 mm

Chodník je do zeleně oddělen od betonovým obrubníkem 80/200 uloženým do bet. lože C20/25n X3, který je navržen s nášlapem +8 cm nebo zapuštěný a v místě zeleně ve směru odtoku příčného sklonu, tak aby bylo umožněn vtok srážkových vod.

Šířkové uspořádání komunikace je patrné z přílohy vzorových příčných řezů a situace.

Na konstrukční vrstvě ze směsi stmelené cementem SC C5/6 musí být provedeno opatření proti vývoji reflexních trhlin omezením jejich smršťování úpravou pojiva (pomalu tuhnoucí pojivo) nebo uvolněním smršťovacích napětí pojezdy vrstvy vibračním válcem v době tvrdnutí nebo vytvořením smršťovacích trhlin ve vzdálenostech 3 až 5 m (proříznutím, vložkami, vibračním diskem apod.).

- Při provádění vrstvy SC pod krytem z dlažby je požadováno:
- provedení opatření proti vzniku reflexních trhlin
- provedení detailu odvodnění vrstvy SC dle TP 170 Z1 (2024).



Poznámky:

- A. Pokud je příčný sklon chodníku k obrubníku, je třeba při stmelené podkladní vrstvě navrhnut drenáž (např. geodren, geokompozit tloušťky 5 mm až 15 mm).
- B. Trubka z PVC \varnothing 70 mm až 100 mm se zapustí cca 50 mm pod spodní povrch stmelené podkladní vrstvy a obvykle se vyplní štěrkopískem frakce 0-8 mm nebo drceným kamenivem frakce 4-8 mm, překryje se filtrační geotextilií, aby nedošlo k vyplavování písku z lože. Trubka se umístí v místech s nejnižší niveletou a dále cca po 3 m.
- C. V obrázku není řešeno odvodnění zemní pláně vozovky.

Obrázek 4 - Příklad odvodnění lože dlažby na nepropustné podkladní vrstvě

Obruby o poloměrech $R=0,5$, $R=1$ a $R=2$ m lemující vozovky resp. obruby rohové 90° (vnitřní) budou provedeny z obrub obloukových resp. rohových realizovaných výrobcem.

c) mechanická odolnost a stabilita

Stavební řešení bylo zvoleno tak, aby odpovídalo dopravnímu zatížení na této komunikaci s ohledem na požadavek investora.

Hutněná pláň pod zpevněnými plochami bude mít modul přetvárnosti podloží $E_{\text{def},2} = 45$ MPa. resp. $E_{\text{def},2} = 30$ MPa.

V případě nevhodného stavu zemín v aktivní zóně pod navrženou stavbou se uvažuje s její výměnou. Nevhodná zemina v tl. min. 0,45 m bude odtěžena, na parapláň bude položena separační geotextilie a na ní geomříž. Odtěžená zemina bude nahrazena vrstvou z kameniva předepsaných vlastností (štěrkodrt' 0/63 nebo recyklovaným kamenivem (ČSN EN 13242+A1) obdobné zrnitosti). Hutnění provést po vrstvách 0,15 m.

Všechny souběhy budovaných sítí musí být v souladu s normou ČSN 736005.

Při provádění výkopových prací je třeba respektovat všechna známá i předpokládaná podzemní vedení. Před započítím zemních prací je nutné zajistit jejich vytyčení. Veškerá vytěžená zemina bude využita do násypového tělesa nebo použita na zpětné obsypy objektů. Jako zeminu do násypů je možno použít sprašové hlíny s podmínkou, že budou zlepšeny vápněním nebo jiným vhodným způsobem.

Při provádění násypů musí být postupováno podle ČSN 72 1002 a ČSN 73 6133. V podloží násypů nesmějí dále zůstat žádné nevhodné zeminy (s obsahem organických látek větším jak 5 %) a zdravotně závadné zeminy posuzované podle příslušných předpisů. Zároveň nesmějí být ponechány v podloží nevhodné zeminy bez úpravy (viz. ČSN 73 6131). Sypanina bude ukládána po vrstvách a to na plnou technologickou šířku. Do jedné vrstvy se nesmí zabudovat materiál s výrazně odlišnými geotechnickými vlastnostmi. Sypanina musí být zhutněná na požadovanou míru zhutnění v celé tloušťce zhutňované vrstvy.

Skutečný rozsah případných sanací pláně, vybrání vhodného materiálu pro násypy bude možné upřesnit až ve stadiu zemních prací konzultační a geotechnikou kontrolní činností přímo při výstavbě, kdy dojde k plošnému obnažování budoucí pláně.

Plochy zeleně, které budou stavbou dotčeny, budou vždy znovu ohumusovány a osety travním semenem a tl. min. 0,15 m.

Sítě technického vybavení území (podzemní inženýrské sítě)

Při stavbě dojde ke křížení s podzemními inženýrskými sítěmi.

Před zahájením zemních prací pro stavbu je nutné provést vytyčení těchto sítí.

Při výstavbě je nutné dodržet veškerá opatření, aby nedošlo k poškození těchto sítí (nejvyšší opatrnost při výkopových pracích, ruční výkopy atd.). Je nutné dodržet min. stávající krytí inž. sítí. Je nutné dodržet ustanovení ČSN 73 6133 – Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, ČSN 73 6101 – Stokové sítě a kanalizační přípojky, ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, ČSN 75 5401 Navrhování vodovodního potrubí, ČSN 75 6230 – Podchody stok a kanalizačních přípojek pod dráhou a pozemní komunikací a ostatní normy při křížení dle druhu inženýrských podzemních sítí s komunikací.

Přehled ochranných pásem:

Silniční ochranná pásma jsou určena zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, § 30, a platí pro dálnice, silnice a místní komunikace I. a II. třídy; mimo souvislou zástavbu obcí.

Rozumí se jimi prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a je ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Vymezení souvislého zastavěného území obce při určování silničního ochranného pásma:

Souvisle zastavěné území musí splňovat tyto podmínky:

- Na území je postaveno 5 a více staveb,
- Mezi jednotlivými stavbami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší než 75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých staveb. Spojnice spolu se stranami upravených půdorysů staveb tvoří souvislé zastavěné území. Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

Ochranná pásma dráhy jsou dle zákona č. 266/1997 Sb. § 8 následující:

60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy

Ochranná pásma stáv. vedení jsou dle zákona č. 458/2000 Sb. § 46 a 127/2005 Sb. § 102 následující:

Elektro nadzemní vedení

Napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně

1. pro vodiče bez izolace 7 m,
2. pro vodiče s izolací základní 2 m,
3. pro závěsná kabelová vedení 1 m,

Napětí nad 35 kV do 110 kV včetně

12 m (od krajního vodiče)

Napětí nad 110 kV do 220 kV včetně

15 m (od krajního vodiče)

Napětí nad 220 kV do 400 kV včetně

20 m (od krajního vodiče)

Napětí nad 400 kV

30 m (od krajního vodiče)

Elektro podzemní vedení

Sdělovací kabelová vedení místní a dálková

1,5 m (od krajního kabelu)

Silnoprůdové vedení do 110 kV včetně

1 m (po obou stranách krajního kabelu)

Silnoprůdové vedení nad 110 kV včetně

3 m (po obou stranách krajního kabelu)

kabelu)

U vedení postavených před r. 1994 platí ochranné pásmo dle původních předpisů.

Ochranná pásma vodovodních řádů a kanalizačních stok jsou dle zákona č. 274/2001 Sb. § 23 následující:

Vodovodní potrubí do DN 500 včetně

1,5 m (od okraje potrubí)

Vodovodní potrubí nad DN 500	2,5 m (od okraje potrubí)
Kanalizace do DN 500 včetně	1,5 m (od okraje stoky)
Kanalizace nad DN 500	2,5 m (od okraje stoky)

Ochranná pásma zařízení, které slouží pro výrobu, distribuci a uskladňování plynu je podle § 68, odst. 3, zákona č. 458/2000 Sb.

- u NTL a STL plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce
1 m na obě strany od půdorysu
- u ostatních plynovodů přípojek
4 m na obě strany od půdorysu
- u technologických objektů
4 m na všechny strany od půdorysu

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení určuje § 69 zákona č. 458/2000 Sb.

U regulačních stanic vysokotlakých	10 m
U regulačních stanic velmi vysokotlakých	20 m
Vysokotlaké plynovody	do DN 100 do DN 250 nad DN 250
	15 m 20 m 40 m

Zákonné ochranné pásmo tepelných rozvodů CZT (§ 87 zákona č. 458/2000 Sb.) u uložení potrubí v klasickém kanále je oboustranně 2,5 m měřeno od vnější stěny kanálu (včetně tloušťky hydroizolace) a u předizolovaného potrubí oboustranně 2,5 m měřeno od uložení předizolovaného potrubí v pískovém loži v ochranné geotextílii (nikoliv od vnějšího pláště předizolované trubky či osy trubky).

Dopravní značky, dopravní zařízení

Obecně

K usměrnění a zabezpečení dopravy je navrženo nové dopravní značení dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Umístění dopravního značení bude provedeno TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (MD ČR 2013).

V rámci návrhu je řešeno dopravního značení, které je znázorněno ve výkresu C.3 koordinační situační výkres a D.1.2 Situace dopravního řešení.

Veškeré dopravní značení bude navrženo plně v souladu s ustanoveními zákona č. 361/2000 Sb., a jeho prováděcí vyhláškou č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích a v souladu ČSN EN 12 899-1 včetně národní přílohy NA, ČSN EN 1436 (737010) - Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení, TP 65, TP 133 a TP 135 a dalšími souvisejícími předpisy a normami platnými v době realizace.

Definitivní dopravní značení bude provedeno podle stanovení, která vydají příslušné silniční správní úřady před kolaudací stavby.

Vodorovné dopravní značení:

Obecné podmínky pro vodorovné dopravní značení:

Vodorovné dopravní značení na celé stavbě bude provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na VDZ navazujících staveb. Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou etapách. V první etapě se na nový povrch vozovky položí kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou barvou. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dlouho životných materiálů (plast). Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD. Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky platné ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní

značení“, Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.2 Vodorovné dopravní značky a TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Svislé dopravní značení:

Sloupky svislého dopravního značení se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu. Základy budou provedeny z prostého betonu tř. C 16/20-XF 2. Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Vytyčení

Vytyčovací body budou v souřadnicích S-JTSK. Výškový systém Balt po vyrovnání.

Vytyčovací výkres včetně tabulky vytyčovacích bodů bude součástí výkresové části navazující projektové dokumentace.

Před zahájením zemních prací je nutné vytyčení veškerých podzemních vedení inženýrských sítí od příslušných správců.

Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Navržené stavební práce se dotknou veřejně přístupných komunikací a ploch, užívaných osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Komunikace pro pěší jsou navrženy tak, aby splňovaly situační, výškové a provozní podmínky uvedené v ČSN 73 4001 „Přístupnost a bezbariérové užívání“ a ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“. Chodníky smí mít podélný sklon nejvýše 1 : 12 (8,33 %) a příčný sklon nejvýše 1 : 50 (2,0 %). Na přístupovém chodníku resp. rampě je navržen sklon 1 : 6 (6,25%) včetně navrhovaných podest o sklonu max 2,0%.

Překážky na komunikacích pro pěší musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí profil šířky nejméně 1,50 m, tuto hodnotu lze snížit až na 0,90 m u technického vybavení komunikací a svislého dopravního značení. Přerušení přirozené vodící linie v délce větší než 8,00 m musí být doplněno vodící umělou linií.

V místě chodníku se sníženou obrubou +2 cm nebo zapuštěnou bude doplněn varovný pás šířky 400 mm. Varovný pás musí mít výstupky pravidelného tvaru nebo nepravidelného tvaru dle TN TZÚS 12.03.04. Jako vodící linie u chodníku bude sloužit fasády přilehlých domů nebo obrubník s nášlapem min +6 cm

Materiálová specifikace pro hmatovou dlažbu musí splňovat NV 163/2002 Sb. A TN TZÚS 12.03.04 – 12.03.06 včetně dodržení funkčního hmatového kontrastu u zámkových dlažeb se zkosenými hranami dle TN TZÚS 12.03.04 a 12.03.06.

Vstupy do budov budou splňovat § 5, 6, 10, 11 uvedené vyhlášky. Rovněž informační zařízení budou respektovat požadavky této vyhlášky.

Úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace zde spočívají:

- v dodržení povoleného podélného sklonu max. 8,33% respektive 6,25% (rampa)
- příčný sklon navrhovaných chodníků je max 2,0 %
- vodící linie je tvořena oplocením, fasádou nebo zvýšeným obrubníkem (80 mm nad pochozí povrch).
- Přerušení přirozené vodící linie v délce větší než 8,00 m musí být doplněno vodící umělou linií v šířce 0,40 m, dle TN TZÚS 12.03.06.
- povrch komunikací musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Hodnota součinitele smykového tření musí být nejméně 0,6, u šikmých ramp a nájezdů pak $0,6 + \tan \alpha$, kde α je úhel sklonu rampy nebo nájezdu.

- v místech snížených obrubníků při vstupu z ploch pro pěší do vozovky bude proveden varovný pás šířky 400 mm z reliéfní dlažby kontrastní barvy s výstupky nepravidelného nebo pravidelného tvaru dle TN TZÚS 12.03.04 pro nevidomé
- snížení obrub v místech vstupu do vozovky na výšku max. 2 cm

TN TZÚS 12.03.04 - Dlažební kostky a dlažební desky se speciální hmatovou úpravou (výstupky, reliéfní povrch) použitelné pro exteriér pro zrakově postižené

TN TZÚS 12.03.05 - Dlažební kostky a dlažební desky se speciální hmatovou úpravou (výstupky, reliéfní povrch) použitelné pro interiér pro zrakově postižené

TN TZÚS 12.03.06 - Dlažební kostky a dlažební desky se speciální hmatovou úpravou (drážky) použitelné pro umělé vodící linie a vodící linie sloučené s funkcí varovného pásu (železnice, nástupištní konzolové desky) určené pro exteriér pro zrakově postižené

TN TZÚS 12.03.07 - Akustické orientační a informační majáky pro zrakově postižené

Seznam použité literatury

ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích,
 ČSN 72 1002 Klasifikace zemin pro dopravní stavby,
 ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin
 ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
 ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací,
 ČSN 73 6114 Vozovky PK,
 ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa PK,
 ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
 ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací,
 ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (MD ČR 2013)

TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích

TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 170 Navrhování vozovek na pozemních komunikacích