



SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

OBJEDNATEL:  MĚSTO SUŠICE NÁMĚSTÍ SVOBODY 138 342 01 SUŠICE		ZHOTOVITEL:  AFRY CZ s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 tel.: +420 277 005 500 www.afrycz.cz		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. PROKOP NEDBAL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. KAMIL KLEŇHA	VYPRACOVAL: Ing. KAMIL KLEŇHA	KONTROLOVAL: Ing. PROKOP NEDBAL	
NÁZEV PROJEKTU: ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ POD KALICHEM, SUŠICE - DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ ŘÍZENÍ A PROVÁDĚNÍ STAVBY DSJ				
ČÁST:	DOKUMENTACE OBJEKTŮ - STAVEBNÍ ČÁST			
STAVEBNÍ OBJEKT:	SO 101 - POZEMNÍ KOMUNIKACE			
PŘÍLOHA:	TECHNICKÁ ZPRÁVA			
KRAJ:	PLZEŇSKÝ KRAJ	ČÁST: D	PŘÍLOHA Č.: 3.1	ČÍSLO PARE:
DATUM:	09/2021			
STUPEŇ:	PDPS			
MĚŘÍTKO:	-			
Č. ZAKÁZKY:	2020/0191			

Zhotovitel:
AFRY CZ s.r.o.

Datum:
9/2021

Zastoupený:
Ing. Ivo Šimek
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky:
2020/0191

Autorský kolektiv:
Ing. Ondřej Janota
Ing. arch. Jiří Jiran
Ing. Kamil Kleňha
Bc. Tomáš Novotný

Kontrola:
Ing. Prokop Nedbal

Objednatel:
Město Sušice

Zastoupený:
Bc. Petr Mottl
Ing. Kateřina Ronová

ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ POD KALICHEM, SUŠICE – DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ ŘÍZENÍ A PROVÁDĚNÍ STAVBY DSJ

SO 101 POZEMNÍ KOMUNIKACE

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	4
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS	5
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	5
4	VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
5	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	6
5.1	SMĚROVÉ ŘEŠENÍ.....	6
5.1.1	Hlavní komunikace	6
5.1.2	Obytná zóna (rodinné domy)	6
5.1.3	Obytná zóna (bytové domy)	6
5.1.4	Chodníky	6
5.2	VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ	6
5.2.1	Hlavní komunikace	6
5.2.2	Obytná zóna (rodinné domy)	7
5.2.3	Obytná zóna (bytové domy)	7
5.2.4	Chodníky	7
5.3	ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ.....	7
5.3.1	Hlavní komunikace	7
5.3.2	Obytná zóna (rodinné domy)	7
5.3.3	Obytná zóna (bytové domy)	7
5.3.4	Chodníky	7
5.4	ROZHLEDOVÉ POMĚRY	8
5.5	KONSTRUKCE VOZOVKY	8
5.5.1	Hlavní komunikace	9
5.5.2	Obytná zóna (rodinné a bytové domy).....	10
5.5.3	Chodníky	11
5.6	SCHODIŠTĚ	11
5.7	DOPRAVA V KLIDU	12
5.8	OSTATNÍ PLOCHY	13
5.9	OHUMSOVÁNÍ A ZATRAVNĚNÍ.....	13
6	REŽIM VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ	14
6.1	HLAVNÍ KOMUNIKACE.....	14
6.2	OBYTNÁ ZÓNA (RODINNÉ A BYTOVÉ DOMY).....	14
6.3	CHODNÍKY A SCHODIŠTĚ.....	14
6.4	PROPUSTEK KM 0,005	14
6.5	PROPUSTEK KM 0,050	15
7	NÁVRH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ A ZAŘÍZENÍ	15
7.1	SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.....	15
7.2	NÁVRH VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	16
8	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY A ÚDRŽBU	16
8.1	POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY	16
8.2	POŽADAVKY NA ÚDRŽBU	16
9	VAZBY TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	16

10	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ.....	16
11	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE.....	17
11.1	BEZBARIÁROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	17
11.2	OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU	17
11.3	OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE.....	17

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Název stavby:	Rozvojové území Pod Kalichem, Sušice
Objekt:	SO 101 POZEMNÍ KOMUNIKACE
Účel dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Klatovy
Katastrální území:	Sušice nad Otavou (759601)
Zadavatel:	Město Sušice Náměstí Svobody 138, Sušice, 342 01
Zastoupený:	Bc. Petr Mottl, starosta města, ve věcech smluvních Ing. Kateřina Ronová, investiční technik, ve věcech technických
Zhotovitel:	AFRY CZ s.r.o. Magistrů 1275/13 140 00 Praha 4, 140 00
Zastoupený:	Ing. Petr Košan, jednatel Ing. Prokop Nedbal, vedoucí oddělení koncepce dopravy, hlavní inženýr projektu, číslo ČKAIT: 0014089, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
Projektant SO:	Ing. Ondřej Janota Ing. arch. Jiří Jiran Ing. Kamil Kleňha Ing. Prokop Nedbal

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Předmětem stavebního objektu je novostavba místní sběrné komunikace a obytné zóny. Součástí jsou i chodníkové plochy, parkovací stání, sjezdy na pozemky, dva obnovené propustky. Dále je součástí schodiště pro napojení lokality do ulice Hluboké.

Řešení vychází ze schválené dokumentace pro umístění stavby a stavební povolení. Navržené komunikace lze pro zjednodušení rozdělit na hlavní komunikaci a obytnou zónu. Hlavní komunikace je navržena jako průjezdná místní obslužná komunikace. Jsou na ní navrženy samostatné sjezdy připojující budoucí pozemky a nemovitosti. Dále podélná parkovací stání a chodníky.

Ve staničení cca km 0,307 je navržena nová styková křižovatka s obytnou zónou. Ta je navržena jako slepá komunikace a napojuje další prostor pro výstavbu rodinných a bytových domů. Na konci obytné zóny u rodinných domů je navrženo obratiště. U bytových domů je navrženo parkoviště se šikmým řazením stání. A rovněž obratiště sloužící vozidlům svozu odpadu.

Navrhované řešení sestává z místních komunikací funkční skupiny C a D1 (obslužná komunikace a obytná zóna). Obytná zóna se dá rozdělit na část pro rodinné domy a pro bytové domy (pozn. toto dělení je drženo i v situaci výkresové dokumentace). Dále jsou navrženy nové (resp. obnovené) propustky, chodníky a parkovací stání.

Realizace tohoto stavebního objektu zpřístupní areál bývalých kasáren pro realizaci záměru výstavby rodinných a bytových domů.

Návrhová rychlost na hlavní komunikaci je 30 km/h, návrhová rychlost v obytné zóně je 20 km/h.

Délka hlavní komunikace je cca 477 m. Hlavní komunikace je navržena s typem příčného uspořádání místní komunikace MO2p 10/5,5/30. Komunikace je napojena na ulici Hájkova (silnice III/17121) v místě u stávajícího objektu truhlárny. Pokračuje západním směrem přes areál kasáren přibližně ve stopě dřívější areálové komunikace s jednostranným chodníkem. Ve staničení cca km 0,155 se trasa směrově odpojuje od původního vedení areálové komunikace a pokračuje čtyřmi směrovými oblouky k ulici Pod Kalichem. Ve staničení km 0,307 je navržena křižovatka s obytnou zónou, která napojuje další prostor pro výstavbu rodinných a bytových domů. Po většině délky hlavní komunikace je navržen jednostranný chodník s vystřídanými parkovacími zálivy.

Součástí SO 101 je odstranění zpevněných ploch stávající komunikace u křižovatky s ul. Hluboká, v rozsahu staničení 0 až 85 m Hlavní komunikace.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Pro tento stavební objekt bylo použito:

- Geodetické zaměření – geodetické práce - Slavomír Demjan, 02/2017
- Geotechnický a hydrogeologický průzkum pro ZTV Pod Kalichem v Sušici – GeoTec-GS, a.s., 03/2017

4 VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Výstavba pozemních komunikací bude provedena po provedení SO 001 Demolice a SO 002 Příprava staveniště – kácení.

Stavba komunikací bude koordinována s SO 801 Hrubé terénní úpravy a výstavbou nových inženýrských sítí SO 301 Vodovod, SO 302 Kanalizace, SO 303 Vodovodní přípojky, SO 304 Kanalizační přípojky, SO 401 Veřejné osvětlení a kabelové chráničky.



5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Prostorové řešení komunikací je navrženo v souladu s uspořádáním komunikací, navrženým v dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení.

5.1 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ

5.1.1 Hlavní komunikace

Směrové řešení hlavní komunikace sestává z jednoho směrového oblouku s přechodnicemi a pěti směrových oblouků bez přechodnic. Ve směru staničení se jedná o poloměr o hodnotě $R=100$ m, $R=27$ m s přechodnicemi délky $L=30$ m. Tyto oblouky víceméně kopírují stávající stav. Následují směrové oblouky bez přechodnic uvnitř rozvojové zóny Pod Kalichem $R=55$ m, $R=58$ m, $R=53$ m, $R=56$ m, $R=200$ m a $R=30$ m.

Je navrženo klopení ve směrových obloucích. Nejsou navrženy větší (jednostranné) příčné sklony než 2,50 %

Jsou navržena rozšíření ve směrových obloucích.

5.1.2 Obytná zóna (rodinné domy)

Obytná zóna je směrově navržena ze dvou směrových oblouků (druhý směrový oblouk je navržen v obratišti). Vjezd do obytné zóny je navržen přes přejezd zvýšených obrubníku s nášlapy +2 cm. První směrový oblouk má hodnotu $R=9$ m, druhý poloměr v obratišti má hodnotu $R=8$ m.

Je navržen jednostranný příčný sklon s hodnotou 2,00 %, který přibližně kopíruje stávající konfiguraci terénu.

5.1.3 Obytná zóna (bytové domy)

Obytná zóna v bytových domech je směrově navržena se dvěma směrovými oblouky o poloměrech $R=15$ m a $R=143$ m. Je navržen jednostranný příčný sklon s hodnotou 2,50 %. Komunikace je navržena jako obousměrná slepá komunikace. Délka komunikace je cca 115 m. Na jejím konci je tedy navrženo v souladu s TP 103 úvratňové obratiště dimenzované na dvounápravová vozidla svozu komunálního odpadu o celkové délce 9,03 m a rozvoru 4,60 m.

5.1.4 Chodníky

Jeden navržený chodník propojuje Obytnou zónu, rodinné domy s ulicí Hluboká, chodník je přímý, zakončený schodištěm.

Druhý navržený chodník sestává ze tří ramen tvořících trojúhelník, propojující Obytnou zónu bytové domy, chodník podél hlavní komunikace a plánovaný lesopark.

Třetí chodník propojuje obytnou zónu a lesopark v místě hráze.

5.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

5.2.1 Hlavní komunikace

Výškové řešení kopíruje přibližně stávající konfiguraci terénu. Výjimku tvoří podélný profil v oblasti křižovatky s obytnou zónou. Zde je zářez zvětšen z důvodu dosažení vyhovujících podélných sklonů v obytné zóně a také kvůli lepší konfiguraci budoucích pozemků tamtéž. Maximální podélný sklon je navržen o hodnotě 6,15 %. (Maximální podélný sklon dle ČSN 73 6110 při běžných podmínkách 9,00 %). Výškové zakružovací oblouky jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6110.

5.2.2 Obytná zóna (rodinné domy)

Výškové řešení odpovídá normě ČSN 73 6110 a TP 103 Navrhování obytných a pěších zón. Největší navržený podélný sklon je o hodnotě 8,10 %. Tento podélný sklon je navržen přibližně v místě obratiště a vhodně kopíruje stávající terén a minimalizuje tak zemní práce a zároveň zlepšuje napojení budoucích stavebních parcel. Velikosti výškových zakružovacích oblouků jsou navrženy v souladu s TP 103 a ČSN 73 6110 pro návrhovou rychlost 20 km/h.

5.2.3 Obytná zóna (bytové domy)

Výškové řešení této části komunikace přibližně kopíruje stávající terén. Největší podélný sklon je navržen o hodnotě 6,00 %. Poloměry výškových zakružovacích oblouků odpovídají TP 103 a ČSN 73 6110.

5.2.4 Chodníky

Chodník do ulice Hluboká kopíruje stávající terén, klesá k ul. Hluboká sklonem -2,32 % a je zakončený schodištěm.

Západní rameno chodníku u Obytné zóny bytové domy stoupá směrem k hlavní komunikaci sklonem 5,50 %. Severní rameno klesá směrem k lesoparku sklonem -0,5 %. Východní rameno stoupá k hlavní komunikaci sklonem 5,34 %.

Chodník k hrázi v lesoparku klesá ve sklonu -8,30 %.

5.3 ŠÍRKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

5.3.1 Hlavní komunikace

V souladu s ČSN 73 6110 je navržen typ příčného uspořádání místní komunikace MO2p 10/5,5/30. Jedná se tedy o místní obslužnou komunikaci s návrhovou rychlostí 30 km/h, dvěma jízdními pruhy, šířkou hlavního dopravního prostoru 5,50 m a šířkou prostoru místní komunikace 10,00 m (tyto hodnoty jsou bez započtení rozšíření ve směrových obloucích). To odpovídá šířkám jízdních pruhů 2,75 m bez rozšíření ve směrovém oblouku. Chodníky jsou navrženy v šířce 2,25 m (2x0,75 m + bezpečnostní odstup od jízdního pruhu 0,50 m a od pevné překážky 0,25 m – předpoklad budoucího oplocení). Parkovací zálivy pro podélné stání jsou navrženy v šířce 2,00 m.

5.3.2 Obytná zóna (rodinné domy)

Obytná zóna je navržena v proměnném šířkovém uspořádání s navrženými parkovacími zálivy pro návštěvnická stání. Základní šířkové uspořádání mezi parcelami je v šířce 10,10 m. V tomto prostoru je navržen společný prostor pro motorovou i nemotorovou dopravu. Schodiště a pěší komunikace k němu je navržena v šířce 4 m. Toto řešení umožní případné umístění připojení plynovodu do této lokality v budoucnosti.

5.3.3 Obytná zóna (bytové domy)

V této části je obytná zóna navržena v šířkovém uspořádání 6,00 m + šikmá parkovací stání v šířce 4,70 m.

5.3.4 Chodníky

Chodník do ulice Hluboká a do lesoparku k hrázi má šířku 2,0 m.

Chodník u Obytné zóny bytové domy má šířku 2,5 m.



5.4 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Na hlavní komunikaci je předpokládáno v celé délce snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h, tomu odpovídají i rozhledové poměry v křižovatkách a samostatných sjezdech. A to jak stávajících, tak nově zřizovaných. Jedinou výjimkou je křižovatka nové ulice s ulicí Pod Kalichem. Je uvažováno, že nová hlavní komunikace bude pokračováním ulice Pod Kalichem a s místní komunikací ke garážím se stane vedlejší komunikace.

Křižovatka uvnitř obytné zóny je z hlediska rozhledových poměrů posouzena na 20 km/h a přednost zprava. Samostatné sjezdy uvnitř obytné zóny jsou v souladu s TP 103 ověřeny na délku rozhledu pro zastavení 11 m.

5.5 KONSTRUKCE VOZOVKY

Pro všechny následující konstrukce vozovek v celém areálu platí následující závěry dle geotechnického průzkumu (GTP). Bude vyměněna, nebo zlepšena zemina v aktivní zóně a v případě zasažení navážek, či konstrukcí budov budou tyto odstraněny.

Výměna aktivní zóny, odtěžení zeminy (píscitě jíly) v tl. 0,50 m a nahrazení drceným kamenivem frakce 0/125 mm až 0/200 mm ukládané a hutněné ve dvou vrstvách. Pro dosažení rovinatosti zemní pláň bude posledních cca 5-10 cm realizováno ze ŠD frakce 0/32 mm. Alternativně je možné zeminu v aktivní zóně ponechat a upravit zlepšujícím pojivem na tloušťku aktivní zóny 0,50 m zemní frézou. Případný druh zlepšujícího pojiva a jeho množství je nutné stanovit na základě laboratorních zkoušek během výstavby.

V případě zasažení navážek, či starých konstrukcí po budovách v areálu je nezbytné tyto z aktivní zóny a z jejího podloží odstranit. Místo toho budou v podloží použity zeminy zhutnitelné min. na 98 % PS a v aktivní zóně bude použito drcené kamenivo – viz předchozí odstavec o výměně aktivní zóny.

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170. Při návrhu byl použit katalog vozovek. Návrhová úroveň porušení vozovky je D1 (odpovídá místní obslužné komunikace). Třída dopravního zatížení (TDZ) je navržena V, a to zejména z důvodu, že dle informací z CSD 2016 (celostátního sčítání dopravy) je na přilehlé silnici II/171 intenzita TNV cca 113 voz/den. Lze předpokládat, že na navrhované komunikace budou intenzity TNV násobně nižší. S ohledem na očekávanou výstavbu rodinných domů je však uvažováno s TDZ V (pomalý pohyb těžkých nákladních vozidel a strojů při výstavbě).

Dle geotechnického průzkumu je vodní režim uvažován jako pendulární. Dále je dle závěrů GTP uvažováno s výměnou zemin (píscitě jíly) v aktivní zóně v tloušťce 0,50 m (viz GTP).

V případě, že dojde během stavby ke kolizi, odhalení, nebo zjištění přítomnosti historických základů budou tyto odstraněny v celém rozsahu, i části, které nejsou v přímé kolizi se stavbou infrastruktury, viz SO001.

Na stavbě budou použity betonové obrubníky:

- 1000/50/250, do bet. Lože C20/25nXF3 min. tl. 100 mm
- 1000/100/250, do bet. Lože C20/25nXF3 min. tl. 150 mm
- 1000/150/150, do bet. Lože C20/25nXF3 min. tl. 150 mm
- 1000/150/250, do bet. Lože C20/25nXF3 min. tl. 150 mm
- Betonová přídlažba 200/100/100, do bet. Lože C20/25nXF3 min. tl. 150 mm

Na stavbě bude použita betonová zámková dlažba, přesný vzor bude specifikován v RDS investorem. Lokálně bude použita reliéfní, barevně kontrastní dlažba v souladu s požadavky na bezbariérové užívání staveb.

Na začátku úseku hlavní komunikace bude provedena nezpevněná krajnice kamenivem drceným, štěrkodrt 0/32 tř. B, tl. 0,15 m.

5.5.1 Demolice

Součástí SO 101 je odstranění zpevněných ploch stávající komunikace u křižovatky s ul. Hluboká, v rozsahu staničení 0 až 85 m Hlavní komunikace. Stávající konstrukce bude odstraněna na úroveň pláň nově navržené komunikace.

5.5.2 Hlavní komunikace

Plocha vozovky bude provedena s asfaltovým povrchem, plochy mimo hlavní komunikaci budou provedeny z betonové dlažby.

Uvažovaná skladba konstrukce vozovky je následující:

D1-N-1, TDZ V, P III

Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik kat. asfaltovou emulzí PS-C		0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik kat. asfaltovou emulzí PI-C		0,80 kg/m ²	ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt A	ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	min.	450 mm	E_{def,2}=45 MPa

Uvažovaná skladba konstrukce chodníku je následující:

D2-D-1, TDZ CH, P III

Betonová dlažba šedá zámková	DL 60	60 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu	L 30	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt A	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	min.	240 mm	E_{def,2}=30 MPa

Uvažovaná skladba konstrukce vjezdu a parkovacího stání je následující:

D2-D-1, TDZ O, P III

Betonová dlažba zámková *	DL 80	80 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu	L 40	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt A	ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	min.	320 mm	E_{def,2}=30 MPa

* na vjezdech bude použita dlažba šedá, na parkovacích stáních červená.

Rozhraní ploch bude provedeno z betonových obrubníků. Silniční obrubník 1000/150/250 bude osazený na rozhraní vozovka/chodník s nášlapem +12 cm. Tento obrubník bude osazený rovněž na vnější straně parkovacích stání. Ve sklopené podobě bude osazený obrubník na vjezdech k nemovitostem.

Silniční obrubník nájezdový 1000/150/150 bude osazený na rozhraní vozovka/parkovací stání a na vstupu do vozovky s nášlapem +2 cm.

Obrubník 1000/100/250 bude osazený okolo vjezdů, jsou-li v zeleni a na jejich vnější straně, jsou-li součástí chodníku. Obrubník bude ve výšce přilehlé dlažby.

Podél hlavní komunikace bude použita betonová přídlažba 200/100/100.

Obrubník 1000/50/250 bude osazený na vnější straně chodníků s výškou nášlapu + 6 cm.

Napojení asfaltových ploch na stávající asfaltové plochy bude ošetřeno asfaltovou zálivkou. ošetřeno dle vzorových listů VL211.07 (prořez spáry šířkou 15 mm, hloubka min 20 mm, zalití modifikovanou asfaltovou zálivkou, zálivka za horka dle ČSN 14188-1 pro podélné spáry, typ N2).

5.5.3 Obytná zóna (rodinné a bytové domy)

Plocha dopravního prostoru bude provedena s asfaltovým povrchem, plochy pobytového prostoru a parkovací stání budou provedeny z betonové dlažby.

Uvažovaná skladba konstrukce dopravního prostoru:

D1-N-1, TDZ V, P III

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik kat. asfaltovou emulzí PS-C		0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik kat. asfaltovou emulzí PI-C		0,80 kg/m ²	ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt A	ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	min.	450 mm	E_{def,2}=45 MPa

Uvažovaná skladba konstrukce chodníku je následující:

D2-D-1, TDZ CH, P III

Betonová dlažba šedá zámková	DL 60	60 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu	L 30	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt A	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	min.	240 mm	E_{def,2}=30 MPa

Uvažovaná skladba konstrukce vjezdů, parkovacích stání a pobytového prostoru je následující:

D1-D-3, TDZ V, P III

Betonová dlažba zámková	DL 100	100 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu	L 40	40 mm	ČSN 73 6131
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	220 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt A	ŠD _A	220 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	min.	580 mm	E_{def,2}=45 MPa

Bude použita dlažba šeda, na park. stáních červená.

Rozhraní ploch bude provedeno z betonových obrubníků. Obrubník 1000/100/250 bude osazený na rozhraní dopravní prostor/pobytový prostor bez nášlapu. Tento obrubník bude osazený rovněž na vnější straně prostoru obytné zóny s nášlapem + 8 cm a na vjezdech k nemovitostem s nášlapem +2 cm.

Podél parkovacích stání 24 až 52 bude vždy jeden obrubník ze čtyř osazen v úrovni dlažby tak, aby bylo zajištěno odvodnění povrchu do přilehlého terénu.

Obrubník 1000/50/250 bude osazený okolo chodníků, s výškou nášlapu +0, +6 a + 8 cm.

5.5.4 Chodníky

Uvažovaná skladba konstrukce chodníku je následující:

D2-D-1, TDZ CH, P III

Betonová dlažba šedá zámková	DL 60	60 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu	L 30	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkoř A	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	min.	240 mm	E_{def,2}=30 MPa

Tato skladba bude použita na chodníku do ulice Hluboká a trojúhelníku u lesoparku.

D1-D-3, TDZ V, P III

Betonová dlažba šedá zámková	DL 100	100 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu	L 40	40 mm	ČSN 73 6131
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	220 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoř A	ŠD _A	220 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	min.	580 mm	E_{def,2}=45 MPa

Tato skladba bude použita na chodníku do lesoparku k hrázi.

Obrubník 1000/50/250 bude osazený okolo chodníků, s výškou nášlapu +0 a + 6 cm.

5.6 SCHODIŠTĚ

Dispoziční řešení

Schodiště zajišťující přístup z ulice Hluboká do obytné zóny je navrženo jako dvouramenné, železobetonové. Každé rameno schodiště je tvořeno 14ti betonovými schody, mezipodesta mezi rameny schodiště je navržena délky 0,63 m. Celková délka schodiště je 10,52 m. Výška jednotlivých schodů je 0,16 m, šířka 0,31 m. Celková šířka schodiště je 2,0 m. Na obou stranách schodiště jsou navrženy betonové trámy výšky 1,75 m a šířky 0,3 m. Tloušťka betonových schodnic je minimálně 0,15 m a schodnice jsou uloženy na betonovou desku tl. 0,30 m. V dolní části je navržen betonový práh šířky 0,39 m. Veškeré betonové části jsou uloženy na podkladní beton tl. min. 0,15 m. Postup betonáže je navržen do čtyř záběrů. První záběr obsahuje provedení spodní části betonových trámů. V druhém záběru bude provedena betonová deska tl. 0,30 m pod schodištěm a následně bude provedena, zbylá část žebířů a provedeny schodnice.

Nástupní a výstupní hrany schodiště budou označeny kontrastním bezpečnostním pásem. Na obou žb. trámech je navrženo ocelové trubkové zábradlí výšky 0,60 m. Přesný typ zábradlí a jednotlivé profily budou specifikovány v RDS a VTD. Povrchová úprava zábradlí a se provede dle TKP PK, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4+K8 (speciální) s požadovanou životností konstrukce min. 30 let a životností ochranného systému min. 20 let (VV). Ochranný povlak je typu III A nebo III B, tj. kombinovaný povlak z žárové metalizace ponorem + nátěry. Svrchní odstín nátěru je bude specifikována v RDS investorem.

Odvodnění

Povrch schodiště je odvodněn pomocí podélného sklonu do odvodňovacích žlabů, které jsou umístěny na nástupní a výstupní podestě, stejně jako na mezipodestě. Odvodňovací žlab je vyústěn do trubky HDPE DN 150.

Trubky DN150 budou svedeny po levé straně schodiště a zaústěny do přilehlé uliční vpusti pod schodištěm. Prostupy drenážních trubek skrze betonové konstrukce budou provedeny pomocí chrániček DN200.

Materiály a povrchová úprava, krycí vrstva



Navržené betony dle TKP SPK, kap. 18, tab. 18-2N a příslušných článků. Schodiště bude provedeno z betonu **C30/37 – XC4; XF2; XD1; - CI 0,20 Dmax 22 – S3**. Veškeré betonové konstrukce budou pod úrovní zeminy budou natřeny ALP + 2 x ALN. Podkladní beton bude z betonu **C12/15n – XC2; - CI 0,20 Dmax 22 – S3**. výztuž bude z oceli B500B. Pro provádění výztuže platí TKP SPK, kap. 18.

Povrchová úprava bude provedena dle TKP 18, přílohy 10, kapitoly 8.8.1 –

Povrchová úprava betonu v kategoriích:

Viditelné plochy: **C2d** - Vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění

Neviditelné plochy: **C1a** - Vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění

Vztah mezi normou požadovaným krytím C_{min} a C_{nom} je následující:

$$C_{nom} = C_{min} + \min 10 \text{ mm}$$

Pro schodiště je navrženo krytí:

nominální krytí $C_{nom} = 50 \text{ mm}$

minimální krytí $C_{min} = 40 \text{ mm}$

Přesnost provádění

Při kontrole konstrukcí se postupuje v souladu s ČSN 73 0212-4. Kontrolují se parametry uvedené v této TZ a jednotlivých grafických přílohách. Třídy přesnosti a hodnoty mezních odchylek jsou uvedeny v TKP.

Celá konstrukce bude provedena dle platných i doporučených norem ČSN:

ČSN 73 0202/1995 Geometrická přesnost ve výstavbě. Základní ustanovení.

ČSN 73 0205/1995 Geometrická přesnost ve výstavbě. Navrhování geometrických přesností.

ČSN 73 0210-1/1992 Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění.

Část 1: Přesnost osazení.

ČSN 73 0210-2/1993 Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění.

Část 2: Přesnost monolitických betonových konstrukcí.

5.7 DOPRAVA V KLIDU

Doprava v klidu je řešena pomocí podélných a šikmých stání.

V části hlavní komunikace je navrženo celkově 15+9 podélných parkovacích stání, v situacích výkresové části jsou označeny čísla 1-15 a 53-61.

V části obytné zóny je navrženo celkem 37 parkovacích stání. Z toho je 8 podélných parkovacích stání v části obytné zóny k rodinným domům a 29 šikmých parkovacích stání s úhlem 60° v obytné zóně u bytových domů. Z těchto šikmých parkovacích stání jsou vyhrazená 3 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu. Tato stání jsou umístěna u předpokládaných bytových domů, protože zde lze očekávat největší výskyt osob se sníženou schopností pohybu. Navržený počet vyhrazených parkovacích stání je v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Rozměry parkovacích stání jsou patrné ze situace a jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“. Tedy podélná parkovací stání v základních rozměrech v délce 5,75 m a šířce 2,00 m, při krajních stáních prodloužená o 1,00 m. Šikmá parkovací stání jsou navržena pod úhlem 60° se skutečnou šířkou parkovacího stání 2,75 m a základní šířkou parkovacího stání rovnoběžně s jízdním pásem 3,10 m. Základní délka parkovacího

stání měřená kolmo k jízdnímu pásu je navržena 4,70 m (je uvažováno s přesahem přední či zadní části vozidla přes fyzicky vyhrazené parkovací stání nad přílehlou plochu). Krajní parkovací stání je rozšířeno o 0,25 m. Parkovací stání pro osoby se sníženou schopností pohybu jsou navržena dvě se společným manipulačním prostorem 1,20 m (společná šířka těchto dvou parkovacích stání je 5,80 m) a jedno parkovací stání v šířce 3,50 m.

5.8 OSTATNÍ PLOCHY

U komunikace obytná zóna bytové domy je navržena plocha pro nádoby na komunální odpad, 3 ks kontejner 1100 l, 1,360 x 1,100 m.

U hlavní komunikace v km 0,065 je navržena plocha pro nádoby na komunální a tříděný odpad, 1 ks kontejner 1100 l, 1,360 x 1,100 m a 3 ks kontejner o průměru 1,700 m.

5.9 OHUMSOVÁNÍ A ZATRAVNĚNÍ

Plochy zemního tělesa a terénních úprav budou ohumusovány v tl. 0,20 m. Bude použitý materiál ze skrývky ornice, viz SO 002.

Vybrané plochy bez budoucích stavebních prací (mimo stavební pozemky bytových a rodinných domů) budou zatravněny. Základním předpisem pro založení trávníku jsou TP 99 a TKP 13. Trávník je nutno založit tak, aby splňoval parametry stanovené těmito předpisy.

Ménší plochy se zakládají stejným způsobem jako plochy na ně navazující.

Trávník je nezbytné zakládat za vhodných vegetačních a klimatických podmínek.

Zakládání trávníku v rovině a na svazích do sklonu 1 : 5 užších než 1,5 m nebo do 100 m: Před výsevem trávníku je nutno vrchní vrstvu půdy obdělat (frézování 2x, vláčení, uhrabání), urovnat a vysbírat kameny. Výsev se provádí ručně, secími stroji, popř. zakladači trávníku. Po výsevu se travní semeno zapraví, povrch půdy se uvalí a zalije.

Zhotovitel před zahájením prací provede, v souladu s TKP 13, vyhodnocení stanoviště a na základě toho může provést změnu v jejich složení. Změna musí být odsouhlasena objednatelem/správcem stavby a musí být dodrženy podmínky TKP 13 týkající se vlastností navržených druhů trav.

Zakládat trávník na plochách se vzrostlým hustým plevelem není přípustné. V případě, že se trávník založí ihned po rozprostření ornice a je zaplevelený i po pokosení, použijí se pro odplevelení trávníku vhodné selektivní herbicidy. Na ložiska vytrvalých plevelů se použije přípravek opakovaně tak, aby při předání trávník splňoval parametry dané TKP. V zásadě je nutno technologický postup při zemních pracích a zakládání trávníku organizovat tak, aby se použití chemických prostředků minimalizovalo a použilo hlavně opakovaně na odstranění ložisek vytrvalých plevelů. Odstranění vytrvalých plevelů je jedna ze základních podmínek převzetí trávníku.

K chemickému odplevelení je možné použít pouze registrované přípravky, které mohou být aplikovány pouze oprávněnou osobou.

V projektu je počítáno s ošetřením trávníku 4x, popřípadě do doby předání díla. První posekání je v ceně zakládání trávníku, tj. trávník se seká celkem 5x. Ošetřují se plochy mimo výsadby. Zahrnuje kosení trávy se shrabáním a odvozem na skládku, případně dosev nevzešlých míst apod. tak, aby trávník při předání splňoval parametry dle TKP. Kosí se 2 x za rok. Veškeré trávníky se v jarním období (konec března, duben) v následujícím roce po výsevu pohnojí kombinovaným hnojivem pro podporu růstu a rozvoje.

Počítá se pouze s povýsevovou zálivkou na plochách zatravněných ručně 1 x po 5 l/m²

Parková směs do sucha se zvýšeným podílem kostřavy drsnolisté je určena zejména pro trávníky pod stromy, u kterých se požaduje kromě odolnosti vůči suchu i tolerance k zastínění (travní směs do stínu). Významnou složku travní směsi parkové proto tvoří suchovzdorná kostřava drsnolistá.



Velmi dobře se tato parková travní směs uplatní i na ostatních parkových plochách a na rekreačních trávnících.

Složení parkové travní směsi: Jílek vytrvalý 'Barlicum' 10%, jílek vytrvalý 'Altesse' 10%, jílek vytrvalý 'Barorlando' 15%, kostřava červená dlouze výběžkatá 'Bardance' 15%, kostřava červená krátce výběžkatá 'Viktorka' 5%, kostřava červená trsnatá 'Bargreen' 10%, kostřava drsnolistá 'Dorotka' 10%, kostřava drsnolistá 'Beacon' 10%, lipnice luční 'Rubicon' 10%, lipnice luční 'Barimpala' 5%

6 REŽIM VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

6.1 HLAVNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění je navrženo pomocí příčného a podélného sklonu vozovky do nově navržených uličních vpustí (UV). UV budou napojeny do nově navržené kanalizace, viz SO 302 Kanalizace. V první části hlavní komunikace (cca prvních 65 m ve směru staničení) bude odvodnění levé poloviny vozovky (ve směru staničení) realizováno do otevřených příkopů. Příkop bude pročištěn a reprofilován.

Pro odvodnění komunikace budou použity UV s litinovou mříží 0,5 x 0,5 m, výhradně s horním sifonovým přepadem. Vpust bude osazena košem na splaveniny. UV budou osazeny tak, aby delší rozměr otvorů v mříži byl orientován kolmo na směr jízdy. Napojení do kanalizace bude provedeno potrubím SN12.

Pláň komunikace bude odvodněna pomocí trativodů DN 150.

6.2 OBYTNÁ ZÓNA (RODINNÉ A BYTOVÉ DOMY)

Odvodnění je navrženo pomocí příčného a podélného sklonu vozovky do nově navržených UV. UV budou napojeny do nově navržené kanalizace, viz SO 302 Kanalizace. Do příkopu (do svahu) jsou odvodněna šikmá parkovací stání u bytových domů. Podél parkovacích stání bude vždy jeden obrubník ze čtyř osazen v úrovni dlažby tak, aby bylo zajištěno odvodnění povrchu do přilehlého terénu, resp. do přilehlé vodoteče.

Pro odvodnění komunikace budou použity UV s litinovou mříží 0,5 x 0,5 m, výhradně s horním sifonovým přepadem. Vpust bude osazena košem na splaveniny. UV budou osazeny tak, aby delší rozměr otvorů v mříži byl orientován kolmo na směr jízdy. Napojení do kanalizace bude provedeno potrubím SN12.

V obytné zóně pro odvodnění smyčky je navržený odvodňovací žlab dl. 15 m. Třída dopravního zatížení D 400 s litinovým roštem. Na přípojce bude osazen kalový koš a zápachová uzávěra.

Pláň komunikace bude odvodněna pomocí trativodů DN 150.

6.3 CHODNÍKY A SCHODIŠTĚ

Odvodnění je navrženo pomocí příčného a podélného sklonu ploch do zeleně v okolí.

Schodiště je odvodněno do odvodňovacích žlábků A 15 s nerezovým roštem, napojených do kanalizace, viz SO 302 Kanalizace.

6.4 PROPUSTEK KM 0,005

Jedná se o obnovu stávajícího trubního propustku v km 0,005 hlavní trasy. Stávající propustek je zanesený a krátký (10 m) s ohledem na rozšíření stávající komunikace a doplnění chodníku. Stávající propustek bude kompletně vybourán, včetně všech souvisejících konstrukcí. Stávající i

nový propustek je trubicí DN 600. Sklon navrženého propustku je 1,00 %, délka propustku 13,23 m. Na vtoku je umístěna vtoková jímka, na výtoku bude šikmé čelo s obložením z lomového kamene do betonového lože. Koryto na výtoku bude pročištěno a reprofilováno.

Vlastní propustek bude provedený z železobetonových hrdlových trub, konstrukční řešení a uložení viz výkres propustku.

Na vtokovém objektu je navrženo ocelové trubkové zábradlí výšky 1,30 m. Přesný typ zábradlí a jednotlivé profily budou specifikovány v RDS a VTD. Povrchová úprava zábradlí a se provede dle TKP PK, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4+K8 (speciální) s požadovanou životností konstrukce min. 30 let a životností ochranného systému min. 20 let (VV). Ochranný povlak je typu III A nebo III B, tj. kombinovaný povlak z žárové metalizace ponorem + nátěry. Svrchní odstín nátěru je bude specifikována v RDS investorem.

6.5 PROPUSTEK KM 0,050

Jedná se o obnovu stávajícího rámového propustku v km 0,050 hlavní trasy. Stávající propustek je zanesený a krátký (10 m) s ohledem na rozšíření stávající komunikace a doplnění chodníku. Stávající propustek bude kompletně vybourán, včetně všech souvisejících konstrukcí. Propustek slouží k převedení bezejmenné vodoteče (IDVT 102 39 835). Kapacita tohoto propustku bude oproti stávajícímu stavu navýšena (pozn. ve stávajícím stavu je osazen propustek světlosti cca 0,8 m x 1,5 m. Koryto na vtoku a výtoku bude pročištěno, reprofilováno a obloženo lomovým kamenem.

Vlastní propustek bude provedený z prefabrikovaných železobetonových rámců, konstrukční řešení a uložení viz výkres propustku. Tento propustek je navržen jako rámový se světlostí 1 m x 2 m (v. x š.), sklon propustku je 2,50 %, délka propustku 14,00 m. Na vtoku i výtoku bude provedeno obložení z lomového kamene do betonového lože. S ohledem na podélný sklon na výtoku, pro minimalizaci zanášení, bude zpevněno dno příkopu v délce cca 33,50 m.

Na obou čelech je navrženo ocelové trubkové zábradlí výšky 1,30 m. Přesný typ zábradlí a jednotlivé profily budou specifikovány v RDS a VTD. Povrchová úprava zábradlí a se provede dle TKP PK, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4+K8 (speciální) s požadovanou životností konstrukce min. 30 let a životností ochranného systému min. 20 let (VV). Ochranný povlak je typu III A nebo III B, tj. kombinovaný povlak z žárové metalizace ponorem + nátěry. Svrchní odstín nátěru je bude specifikována v RDS investorem.

7 NÁVRH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ A ZAŘÍZENÍ

Hlavní komunikace je navržena v režimu zóny „30“, obytná zóna je navržena v režimu obytné zóny, tomu odpovídá příslušné dopravní značení.

Před provedením dop. značení zhotovitel zajistí stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích u příslušného silničního správního úřadu.

7.1 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Návrh svislého dopravního značení je v souladu ČSN EN 12 899-1 – Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky, zákonem 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, vyhláškou 30/2001 Sb. k provedení pravidel provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TKP 19 – Ocelové mosty a konstrukce, TP 100 – Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích a VL 6.1 – Svislé dopravní značky.



Standardní dopravní značky budou základní velikosti. Značky budou lisované s dvojítm ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky budou z hliníkových slitin. Značky budou umístěny jednak na sloupech veřejného osvětlení, nebo budou umístěny na sloupcích z ocelových žárově zinkovaných trubek průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Značky budou provedeny z folie optická účinnost třídy RA1. Značky budou založeny na betonových patkách.

Záruční doba:

Na svislé dopravní značky a dopravní zařízení je požadována záruční doba 5 let. Funkční životnost folie třídy 2 nejméně 10 let. Funkční životnost celé konstrukce svislých značek a dopravních zařízení včetně upevňovacích prvků musí být nejméně 15 let a životnost povrchové ochrany všech částí nejméně 10 let.

7.2 NÁVRH VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Návrh vodorovného dopravního značení je v souladu s ČSN EN 1436 – Vodorovné dopravní značení – Požadavky na vodorovné dopravní značení, zákonem 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, vyhláškou 30/2001 Sb. k provedení pravidel provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích a VL 6.2 – Vodorovné dopravní značky.

VDZ bude provedeno ze stěrkového plastu a bude nanášeno na vozovku ve dvou etapách. V první etapě bude na vozovku nanášena barva, v druhé etapě plast. Záruční doba na VDZ je minimálně 3 roky.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY A ÚDRŽBU

8.1 POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Během výstavby propustku přes bezejmennou vodoteč (IDVT 102 39 835) bude nutné zřídit provizorní přehrazení toku a vedení vody stavenišťem dočasnou troubou.

Další požadavky na postup výstavby jsou stanovené v příloze B.1 Souhrnná technická zpráva.

8.2 POŽADAVKY NA ÚDRŽBU

Na stavbu jsou kladeny tyto požadavky na údržbu:

- Pravidelné čištění zpevněných povrchů
- Zimní údržba (odklízení sněhu, udržování ploch ve sjízdném a schůdném stavu)
- Kontrola, že nedošlo k poškození, či zcizení dopravního značení
- Pravidelné čištění uličních vpustí, odvodňovacích žlábků, příkopů a propustků
- Ochrana konstrukcí před korozí (nosné prvky SDZ, zábradlí atd.)

9 VAZBY TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Tento SO nemá žádnou vazbu na technologické vybavení.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

V rámci tohoto stavebního objektu nebyly prováděny žádné výpočty.

11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Výskyt těchto osob na staveništi se, vzhledem k poloze a charakteru stavby nepředpokládá.

11.1 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Vzhledem k tomu, že komunikace je v městském prostředí, jsou navrženy prvky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a pro pohyb osob s omezenou schopností orientace. Jedná se zejména o tyto úpravy:

- Všechny navrhované trasy jsou navrženy jako bezbariérové
- Na těchto trasách jsou maximální výškové rozdíly 0,02 m
- Maximální podélné sklony nemotoristických tras jsou 8,33 %
- Chodníky jsou navrženy min. šířky 2,0 m a jsou doplněny vodíci hranami
- Vstupy do vozovky budou doplněny o varovné pásy šířky 0,4 m po celé délce snížení

11.2 OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Všechny zřizované pěší trasy budou navrženy jako bezbariérové. Projektant upozorňuje na nutnost dodržení maximálního výškového rozdílu mezi vozovkou a rampovou částí vstupu do vozovky 0,02 m a dále na dodržení maximálních sklonů rampové části bezbariérového přechodu (8,33 %).

Chodníky budou široké nejméně 2 m a nebudou mít podélný sklon větší než 8,33 % a příčný sklon nejvýše 2,0 %. Na úsecích chodníků s podélným sklonem větším než 5,0 %, delších než 200 m, musí být zřízena odpočívadla o podélném a příčném sklonu nejvýše 2,0 % - v našem případě se nevyskytuje.

Šířka stání pro vozidla zdravotně postižených osob bude nejméně 3,5 m o sklonu nejvýše 5,0 %.

11.3 OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE

Na vjezdu do obytné zóny bude realizovaný signální pás šířky 0,8 m.

Na všech přechodech musí být zajištěno hmatně vnímatelné rozlišení vstupu do vozovky. Pro tento účel se zřizují varovné pásy o rozměrech 0,4 m x délka sníženého obrubníku (do místa výškového rozdílu mezi vozovkou a hranou obrubníku 8 cm). Varovné pásy budou umístěny za snížený obrubník směrem do chodníku.

Na rozhraní chodníků a vjezdů na pozemky bude ze strany chodníku v délce sníženého obrubníku zřízen varovný pás šířky 0,4 m. Pro zhotovování signálních i varovných pásů musí být použita schválená dlažba s výstupky tvaru komolého kužele, při použití prvků tvaru I musí být bezpodmínečně použito krajovek pro zarovnání. Signální a varovné pásy musí být vizuálně kontrastní oproti okolí (sytnost + barva). Materiály pro varovné pásy musí splňovat podmínky Nařízení vlády č.163/2002Sb. a TN 12.03.04.