



ČÍSLO REVIZE	DATUM REVIZE	POPIS REVIZE
2.	--	--
1.	--	--

GENERÁLNÍ PROJEKTANT:		OTISK RAZÍTKA:		
 PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP S.R.O. Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem tel.: 416 831 624 IČO: 28714792, DIČ: CZ28714792 HIP: Ing. Luboš Thomayer				
Investor: Město Klatovy, náměstí Míru 62, 339 01 Klatovy				
KÚ: Klatovy (665797)				
Zodpovědný projektant: Ing. Josef Filip, Ph.D.		 PROJEKCE DOPRAVNÍ		
Vypracoval: Ing. Petr Vopalecký				
Datum: 02/2026	Číslo zakázky: 25-053-4.01	Formátů A4: 18	Stupeň: DPS	
Zakázka: KLATOVY – HAVLÍČKOVA ULICE – REKONSTRUKCE			Měřítko: --	Paré:
Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA (SO 101)			Číslo přílohy: D.1.101.1	

OBSAH

D.1.101.1 Technická zpráva.....	5
a) Identifikační údaje objektu a technického a technologického zařízení.....	5
b) Údaje o stavbě, stavebníkovi a zpracovateli dokumentace	5
c) Seznam vstupních podkladů.....	5
d) Seznam použitých podkladů pro zpracování, zejména referenční materiály, výčet zohledněných právních předpisů a seznam technických norem, českých technických norem nebo jiných technických dokumentů včetně data jejich vydání	6
e) Výjimky, odchylná nebo úlevová řešení z norem a předpisů	6
f) Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a technických parametrů s popisem stávajícího a navrhovaného stavu	7
g) Návaznost na ostatní objekty, související stavby.....	15
h) Stavebně montážní postupy výstavby	15
i) Posouzení návrhu technického řešení.....	15
j) Vazba na předchozí dokumentace	15
k) Harmonogram provádění stavebních prací na objektu	16
l) Požadavky a podmínky pro realizaci objektu mající vliv na technické řešení a jeho funkci	16
m) Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání.....	16
n) Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci ve stádiu realizace	17
o) Požadavky na měření posunů a přetvoření stavebních objektů	18
p) Požadavky na řešení přístupnosti.....	18
q) Závěr	18

D.1.101.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU A TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ZAŘÍZENÍ

Číslo a pojmenování objektu

SO101 – Komunikace a zpevněné plochy

B) ÚDAJE O STAVBĚ, STAVEBNÍKOVI A ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Údaje o stavbě

<u>Název stavby:</u>	Klatovy – Havlíčkova ulice – rekonstrukce
<u>Místo stavby:</u>	Plzeňský kraj, město Klatovy, ul. Havlíčkova, Na Bělidle, Tyršova
<u>Katastrální území:</u>	Klatovy (665797)
<u>Předmět dokumentace:</u>	Rekonstrukce (změna dokončené stavby), stavba trvalá
<u>Stupeň dokumentace:</u>	Dokumentace pro provádění stavby pozemní komunikace – dle přílohy č.2 vyhlášky 227/2024 Sb. v platném znění.

Údaje o stavebníkovi

<u>Stavebník:</u>	Město Klatovy náměstí Míru 62 339 01 Klatovy IČO: 00255661
-------------------	---

Údaje o zpracovateli dokumentace

<u>Generální projektant:</u> (SO 101)	Projekce dopravní Filip s.r.o. Švermova 1338 413 01 Roudnice nad Labem IČO: 287 14 792
Autorizovaná osoba:	Ing. Josef Filip, Ph.D., Kollárova 2776, 413 01 Roudnice nad Labem Autorizace č. 0401915 (ID00 dopravní stavby; II00 městské inženýrství)

C) SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

Dokumentace je zpracována na základě těchto podkladů:

- 1) Vstupní jednání se zástupci investora.
- 2) Vyjádření správců infrastruktury o existenci sítí technické infrastruktury.
- 3) Místní šetření (leden 2026), průzkum lokality, pořízení fotodokumentace.
- 4) Geodetické výškopisné a polohopisné zaměření (dodavatel GpŠ Šedivý spol. s.r.o.; listopad 2025).
- 5) Diagnostický průzkum komunikace včetně stanovení PAU (dodavatel Pavepro s.r.o.; prosinec 2025).
- 6) Katastrální mapy (zdroj ČÚZK), výpisy vlastníků dotčených pozemků.

D) SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ PRO ZPRACOVÁNÍ, ZEJMÉNA REFERENČNÍ MATERIÁLY, VÝČET ZOHLEDNĚNÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SEZNAM TECHNICKÝCH NOREM, ČESKÝCH TECHNICKÝCH NOREM NEBO JINÝCH TECHNICKÝCH DOKUMENTŮ VČETNĚ DATA JEJICH VYDÁNÍ

Pro zpracování dokumentace byly použity platné legislativní a normativní dokumenty, pro obor silničního stavitelství se jedná zejména o:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí vyhlášky
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky
- vyhláška 131/2024 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění
- vyhláška 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu, v platném znění
- vyhláška 227/2024 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury, v platném znění
- ČSN 01 3410 Mapy velkých měřítek
- ČSN 01 3411 Mapy velkých měřítek – kreslení a značky
- ČSN 01 3466 Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6100 Názvosloví pozemních komunikací
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací, základní ustanovení pro navrhování
- ČSN 73 6131 Stavba vozovek – kryty z dlažeb a dílců
- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- TP 53 Protierozní opatření na svazích PK
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
- TP 113 Značky a symboly pro výkresy pozemních komunikací
- TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 146 Povolování a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě ve vozovkách PK
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- TP 192 Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací
- VL 1 Vozovky a krajnice
- VL 2 Odvodnění
- VL 3 Křižovatky
- VL 6.1 Svislé dopravní značky
- VL 6.2 Vodorovné dopravní značky
- VL 6.3 Dopravní zařízení
- VL 7 Vybrané prvky místních komunikací pro zklidňování dopravy

E) VÝJIMKY, ODCHYLNÁ NEBO ÚLEVOVÁ ŘEŠENÍ Z NOREM A PŘEDPISŮ

V době zpracování projektové dokumentace nebyly uděleny žádné výjimky či úlevová řešení.

F) POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A TECHNICKÝCH PARAMETRŮ S POPISEM STÁVAJÍCÍHO A NAVRHOVANÉHO STAVU

1) Stručný popis stávajícího a navrhovaného stavu

Stávající stav

Navržená stavba se nachází v ul. Havlíčkova v zastavěné oblasti v jižní části města Klatovy mezi ul. Na Bělidle a Tyršova. V současnosti se v prostoru místní komunikace nachází asfaltová vozovka s oboustrannými chodníky. Chodníkové plochy jsou taktéž z asfaltového povrchu, nicméně po severní straně ulice je již chodník různě zvlněný a při deštích se zde tvoří kaluže. V místech chodníkových ploch zcela chybí prvky pro nevidomé. Vozovka je lemována kamennými obrubami o šířce 25 cm, které jsou na mnoha místech uštípané a výškově zvlněné. Z důvodu, že v rámci ulice budou rekonstruovány stávající inženýrské sítě a je zde předpoklad velkých výkopových prací, tak je dle požadavku investora navržena rekonstrukce stávajících zpevněných povrchů.

Navrhovaný stav

Stavba se nachází v prostoru ul. Havlíčkova, v úseku mezi ul. Na Bělidle a Tyršova. Jedná se o slepou místní obslužnou komunikaci. V rámci uličního profilu je navržena základní šířka vozovky mezi obrubami 7,3 m. Vozovka bude lemována novými kamennými obrubami OP6 s proměnnými výškami nášlapu. Podél kamenných obrub je v rámci vozovky navržena přídlažba v podobě řádky žulové kostky 8/10 cm do betonového lože. Chodníky jsou v rámci rekonstrukce komunikace navrženy z betonové dlažby, šířky zůstávající zachovány. V severní části je šířka chodníku navržena v základní šířce cca 2,4 m (včetně obruby), na jižní straně ulice je chodník navržen v základní šířce cca 2,15 m (včetně obruby). V rámci chodníku jsou navrženy chodníkové přejezdy k vjezdům k přilehlým nemovitostem. Na základě místní znalosti bylo po domluvě s investorem přistoupeno k tomu, že chodníkové plochy jsou v celé délce navrženy ve shodné konstrukci jako vjezdy. Ve stávajícím stavu dochází při parkování vozidel k častému najetí na chodníkové plochy, proto bylo přistoupeno k tomuto řešení a konstrukce chodníků je tedy navržena jako zesílená a umožní případný pojezd vozidla do 3,5 t. Na konci řešeného úseku se nachází prostor pro otáčení osobních vozidel, část plochy slouží pro parkování vozidel. Z důvodu jednoznačného vymezení plochy pro otáčení a plochy pro parkování bylo přistoupeno k materiálovému odlišení těchto ploch. Plocha pro otáčení vozidel bude tvořena asfaltovým krytem, plocha pro parkování bude zhotovena z žulové kostky 8/10 cm. Celková délka řešeného úseku je 84,13 m a 18,28 m v prostoru obratiště. Nákladní vozidla ve stávajícím stavu do ulice couvají, tento režim pro nákladní vozidla je uvažován i nadále.

2) Návrh zpevněných ploch

Komunikace jsou navrženy podle platných ČSN a TP, jejich mechanická odolnost a stabilita je zajištěna. Konstrukce i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly předpokládanému dopravnímu zatížení. Hutnění zemní pláně pod zpevněnými plochami je požadováno provést v souladu s ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN, při provádění konstrukcí je rovněž nutné respektovat příslušné normy, tyto jsou uvedeny mj. v příloze vzorových příčných řezů.

Konstrukce vozovky je navržena na třídu dopravního zatížení VI dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací. Vozovky jsou navrženy pro zatížení až 0,024 milionu návrhových náprav za návrhové období 25 let. Veškeré konstrukce pro vozidla (třída dopravního zatížení III – VI) dle TP 170 vychází dle návrhové metodiky z povolených limitů zatížení vozidel a náprav (vyhláška 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel), **připouští tedy provoz jakéhokoliv vozidla schváleného pro provoz na pozemních komunikacích** a tím hnací nápravu o celkové působící statické síle 115 kN.

Pomocí návrhové úrovně porušení se při návrhu vozovky klasifikuje její budoucí provozní způsobilost a předpokládaný rozsah konstrukčních poruch na konci návrhového období. Jednotlivé

návrhové úrovně porušení odpovídají funkčnímu rozdělení pozemních komunikací a intenzitě silničního provozu. U komunikací vyššího dopravního významu (dálnice, silnice I. třídy) se tedy na konci jejich životnosti připouští daleko menší rozsah konstrukčních poruch, než je tomu u komunikací nižšího dopravního významu (např. silnice III. třídy).

Návrhová úroveň porušení D1 odpovídá plochách s poruchami konstrukce <5 % na konci návrhového období.

Návrhová úroveň porušení D2 odpovídá plochách s poruchami konstrukce <25 % na konci návrhového období.

Z hlediska materiálového řešení je uvažováno s kombinací kamenných a betonových prvků a asfaltovou vozovkou. Obruby a přídlažba lemující vozovku jsou navrženy jako kamenné, taktéž plocha pro parkování vozidel v místě obrátiště. Chodníky jsou navrženy z betonové dlažby 200/100 mm. Z hlediska barevného řešení je na plochách pro pěší uvažováno s dlažbou v odstínech okrové barvy. Prvky pro nevidomé jsou navrženy barvy černé a lemy prvků pro nevidomé z barvy šedé.

OZNAČENÍ:	NÁZEV:
A	VOZOVKA (ASFALT)
KONSTRUKCE DLE TP 170: D1-A-3-VI-PIII (navrženo zesílení vrstvy ACP 16+ o 20 mm, vrstva ŠD_A nahrazena MZK)	
POPIS:	
V rámci SO 101 je navržena rekonstrukce stávající vozovky v délce 84,13 m. Základní šířka vozovky mezi obrubami je navržena 7,3 m (včetně přídlažby). V první třetině úseku je navržen střešovitý příčný sklon s proměnnou hodnotou 1,25 – 3,5 %. Ve zbylé části vozovky je navržen jednostranný příčný sklon s proměnnou hodnotou 1,0 – 2,5 % (dle situace). Podélný sklon vozovky je navržen v rozmezí 0,60 – 3,95 %. Vozovka je lemována řádkou přídlažby z žulové kostky 8/10 cm, která bude položena do betonového lože a spárování cementovou maltou M25 XF4. Vedle přídlažby bude osazena kamenná obruba OP6 (150/250/500-1500 mm) s výškou nášlapu +2 cm až +10 cm (dle konkrétní situace).	
KONSTRUKCE:	
Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 40 mm
Postřík spojovací	PS 0,4 kg/m ²
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 80 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 150 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B zákl. tl. 200 mm
CELKEM	zákl. tl. 470 mm
Podrobný popis vč. normových požadavků a hodnot kontrolního modulu přetvárnosti jednotlivých vrstev Edef,2 je uveden v příloze Vzorových příčných řezů. Tloušťka spodní podkladní vrstvy je uvedena jako minimální, konkrétní tloušťky dle rozdílu sklonu povrchu vozovky a sklonu zemní pláně.	

OZNAČENÍ:	NÁZEV:
B	VJEZDY, CHODNÍKY S VYŠŠÍ ÚNOSNOSTÍ (BETONOVÁ DLAŽBA)
KONSTRUKCE DLE TP 170: D2-D-1-O-PIII	
POPIS:	
V rámci řešeného území je celkem navrženo 8 vjezdů k přilehlým nemovitostem v podobě chodníkových přejezdů. Vjezdy jsou navrženy v základní šířce 4,0 m (vyjma vjezdů k č.p. 243). Vjezdy jsou na styku s vozovkou lemovány kamennou obrubou OP6 (150/250/500-1500 mm) s výškou nášlapu +2 cm až +4 cm. Na hranici pozemků jsou vředy vraty v případě potřeby navrženy betonové obruby 80/250/1000 mm s nášlapem +0 cm. Plochy vjezdů budou dlážděny betonovou dlažbou 200/100/80 mm, okrové barvy. Dlažba bude kladena ve vazbě s převázáním.	
Dle místní znalosti v lokalitě dochází při parkování vozidel k častému najetí kol vozidla až na chodníkové plochy, proto je konstrukce chodníků shodná jako konstrukce vjezdů. Tento návrh byl investorem odsouhlasen. Bude tedy použita betonová dlažba 200/100/80 mm, okrové barvy. Základní příčný sklon chodníku je navržen 2,0 %. Z důvodu stávajícího uspořádání uličního profilu a navazujících výškových řešení oplocení a vjezdů je příčný sklon proměnný v hodnotách 1,0 – 4,0 %.	

V řešených plochách jsou navrženy prvky pro nevidomé z betonové reliéfní dlažby 200/100/80 mm, černé barvy. Obklad prvků pro nevidomé je navržen z betonové dlažby 250/250/80 mm, šedé barvy.

KONSTRUKCE:

Betonová dlažba	DL	80 mm
Ložní vrstva DK fr. 4/8	L	40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	zákl. tl. 200 mm
CELKEM		zákl. tl. 320 mm

Podrobný popis vč. normových požadavků a hodnot kontrolního modulu přetvárnosti jednotlivých vrstev Edef,2 je uveden v příloze Vzorových příčných řezů. Tloušťka spodní podkladní vrstvy je uvedena jako minimální, konkrétní tloušťky dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláň.

POUŽITÉ MATERIÁLY:

- B.1 – Betonová dlažba tvaru „cihla“ 200/100/80 mm, barva okrová
 B.2 – Betonová dlažba tvaru „cihla“ 200/100/80 mm, reliéfní pro nevidomé, barva černá
 B.3 – Betonová dlažba tvaru „čtverec“ 250/250/80 mm, rovné hrany, barva šedá – přírodní

OZNAČENÍ:

NÁZEV:

C**PLOCHA PRO ODSTAVOVÁNÍ VOZIDEL (KAMENNÁ DLAŽBA)**

KONSTRUKCE DLE TP 170:

D2-D-1-VI-PIII (upravena tl. dlažby)

POPIS:

V rámci řešeného území je na konci slepé místní komunikace odlišným materiálem vyznačena plocha, v které parkují vozidla. Tato plocha je navržena z žulové kostky 8/10 cm. Spáry budou vyplněny štěrkem fr. 2/4. Maximální šířka spár dlažby bude do 15 mm. Dlažba bude kladena v kroužkové vazbě. Krajiní kostka bude uložena vždy do betonového lože a spárována cementovou maltou M25 XF4. V ploše dochází k parkování i dnes, nově však bude plocha i materiálově odlišena od plochy vozovky a plochy pro otáčení vozidel.

KONSTRUKCE:

Žulová dlažba 8/10	DL	100 mm
Ložní vrstva DK fr. 4/8	L	40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	150 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	zákl. tl. 200 mm
CELKEM		zákl. tl. 490 mm

Podrobný popis vč. normových požadavků a hodnot kontrolního modulu přetvárnosti jednotlivých vrstev Edef,2 je uveden v příloze Vzorových příčných řezů. Tloušťka spodní podkladní vrstvy je uvedena jako minimální, konkrétní tloušťky dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláň.

POUŽITÉ MATERIÁLY:

- C.1 – Žulová kostka 8/10 cm, štípaná, třída 1, barva přírodní

OZNAČENÍ:

NÁZEV:

D**CHODNÍK (BETONOVÁ DLAŽBA)**

KONSTRUKCE DLE TP 170:

D2-D-1-CH-PIII (upravena tl. ložní vrstvy a vrstvy ŠD_B)

POPIS:

V rámci chodníkových ploch směřujících z ul. Havlíčkova do ul. Tyršova jsou na dvou krátkých úsecích navrženy klasické pochozí chodníkové konstrukce. Základní příčný sklon je navržen 2,0 %. Podélný sklon je zachován stávající. Tyto plochy budou vydlážděny betonovou dlažbou 200/100/60 mm, okrové barvy. Plocha budou lemovány kamennou obrubou OP6 (150/250/500-1500 mm) nebo betonovou obrubou (80/250/1000 mm). Dlažba bude kladena ve vazbě s převázáním.

KONSTRUKCE:

Betonová dlažba	DL	60 mm
Ložní vrstva DK fr. 4/8	L	40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	zákl. tl. 200 mm
CELKEM		zákl. tl. 300 mm

Podrobný popis vč. normových požadavků a hodnot kontrolního modulu přetvárnosti jednotlivých vrstev Edef,2 je uveden v příloze Vzorových příčných řezů. Tloušťka spodní podkladní vrstvy je uvedena jako minimální, konkrétní tloušťky dle rozdílu sklonu povrchu a sklonu zemní pláň.

POUŽITÉ MATERIÁLY:

D.1 – Betonová dlažba tvaru „cihla“ 200/100/60 mm, barva okrová

OZNAČENÍ:	NÁZEV:
E	VOZOVKA – OPRAVA ASFALTOVÝCH VRSTEV (ASFALT)
KONSTRUKCE DLE TP 170: D1-A-3-VI-PIII (navrženo zesílení vrstvy ACP 16+ o 20 mm) – pouze asfaltové vrstvy	
POPIS: V místech, kde bude stávající vozovka dotčena výstavbou, dojde k opravě asfaltových vrstev. V místě napojení na stávající asfaltové vrstvy je navrženo zazubení stávajících asfaltových vrstev. Oprava vozovky je navržena v křižovatce ul. Havlíčkova a Na Bělidle, rozsah je patrný z výkresové části. Dojde k zachování stávajících příčných a podélných sklonů.	
KONSTRUKCE:	
Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 40 mm
Postřík spojovací	PS 0,4 kg/m ²
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 80 mm
Infiltrační postřík	PI 1,0 kg/m ²
<u>Stávající konstrukce</u>	
CELKEM	tl. 120 mm
Podrobný popis vč. normových požadavků a hodnot kontrolního modulu přetvárnosti jednotlivých vrstev Edef,2 je uveden v příloze Vzorových příčných řezů.	

OZNAČENÍ:	NÁZEV:
F	CHODNÍK – PŘEDLÁŽDĚNÍ (BETONOVÁ DLAŽBA)
KONSTRUKCE DLE TP 170: D2-D-1-CH-PIII – bez spodních konstrukčních vrstev	
POPIS: V místech napojení na stávající chodníkové plochy je řešeno předláždění v podobě rozebrání stávající dlažby a její očištění, odebrání ložní vrstvy, realizace nové ložní vrstvy a pokládky očištěné dlažby.	
KONSTRUKCE:	
Betonová dlažba	DL 60 mm
Ložní vrstva DK fr. 4/8	L 40 mm
<u>Stávající konstrukce</u>	
CELKEM	100 mm
Podrobný popis vč. normových požadavků a hodnot kontrolního modulu přetvárnosti jednotlivých vrstev Edef,2 je uveden v příloze Vzorových příčných řezů.	
POUŽITÉ MATERIÁLY:	
F.1 – Stávající betonová dlažba tvaru „kost“ 200/100/60 mm, barva šedá – přírodní	
F.2 – Stávající betonová dlažba tvaru „cihla“ 200/100/60 mm, barva šedá – přírodní	

a) Poznámky ke konstrukcím

Vrstvu ze štěrkodrti ŠD_B lze v souladu s TP 170 (článek 6) nahradit MZ (mechanicky zpevněná zemina) podle ČSN 73 6126-1. Požadavky na MZ podle ČSN 73 6126-1 obvykle splňují některé recyklované stavební materiály.

b) Hutnění, sanace zemní pláň

Dle provedených odvrťů ve vozovce se předpokládá sanace zemní pláň. Stávající nevhodná zemina bude v tl. min. 0,30 m odtěžena, odtěžená zemina bude nahrazena vrstvou z kameniva předepsaných vlastností (štěrkodrt' ŠD/B 0/63 nebo materiál odpovídající požadavkům ČSN 73 6133, kapitola 4). Hutnění provést po vrstvách 0,15 m. Sanace se předpokládá v celé ploše v místech vozovky a plochy pro parkování v místě obratiště.

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 obnažení budoucí pláně. Je nutné zajistit dostatečnou únosnost aktivní zóny komunikace dle platných norem a předpisů.

Orientační hodnoty $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1}$ pro kontrolu hutnění pomocí statické zatěžovací zkoušky:

- | | |
|--|--|
| ○ Hrubozrné zeminy s podílem jemných částic $f \leq 15 \%$ | $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1} \leq 2,6$ |
| ○ Hrubozrné zeminy s podílem jemných částic $f > 15 \%$ | $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1} \leq 3,0$ |
| ○ Kamenitá sypanina | $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1} \leq 4,0$ |
| ○ Jemnozrná zemina (doporučuje se zkoušet přímou metodou) | $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1} \leq 2,0$ |
| ○ Nestmelené podkladní vrstvy | $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1} \leq 2,5$ |

Doporučuje se ověřit zhutňovací zkouškou. Pokud $E_{\text{def},1}$ dosahuje minimálně 60 % požadovaného modulu $E_{\text{def},1}$, přípouští se i vyšší hodnoty poměru $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1}$.

c) Doporučené materiály

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. investorem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce). Nutnou podmínkou je zachování shodné kvality (doložené certifikáty), rozměrů a barevných kontrastů či schválení změny autorským dozorem.

Základní upínací prvky jsou zvoleny:

- Betonová parková obruba (80/250/1000 mm)
- Kamenný obrubník OP6 – přímý (150/250/500-1500 mm)
- Kamenný obrubník OP6 – rádiusový (vnější poloměry 1,15 m, 2,0 m, 3,0 m a 3,5 m)
 - V případě nedostupnosti potřebných rádiusových obrub musí být základní přímé obruby OP6 nařezány na menší kusy, seříznuty pod potřebným úhlem, aby byly minimalizovány spáry mezi obrubami a oblouky budou vyskládány z přímých kusů.
- Jednořádka žulové kostky 8/10 cm v betonovém loži

Betonové lože obrub a přídlažby bude zhotoveno z betonu C20/25 XF3.

Dlažební prvky:

- Betonová dlažba 200/100/60 mm, barva okrová (chodníky)
- Betonová dlažba 200/100/80 mm, barva okrová (vjezdy a chodníky se zesílenou konstrukcí)
- Žulová kostka 8/10 cm, třída 1, štípaná, barva přírodní (plocha pro parkování)
- Stávající betonová dlažba 200/100/60 mm, barva šedá – přírodní (předláždění chodníků)
- Stávající betonová dlažba 200/165/60 mm, barva šedá – přírodní (předláždění chodníků)

Materiál použitý pro hmatové úpravy (signální a varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06. Nesmí být použity neschválené stavební prvky bez certifikace dle příslušných TN TZÚS.

V rámci této PD jsou navrženy následující výrobky pro bezbariérové užití:

- na zhotovení varovných pásů je navržena betonová reliéfní dlažba pro nevidomé o rozměru 200/100/80 mm, černé barvy.
- Na zhotovení obkladu varovných pásů je navržena betonová dlažba o rozměru 250/250/80 mm, šedé – přírodní barvy, s rovnými hranami bez fazet.

d) Příprava území

Před zahájením pracovní činnosti bude oficiální zahájení stavby neprodleně oznámeno jednotlivým správcům sítí, dle požadavků v jednotlivých vyjádřeních. Veškeré inženýrské sítě budou před zahájením stavby vytyčeny a tato trasa bude po celou dobu stavby zřetelně udržována.

Výkopové práce v místě inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně, bez použití mechanizace.

Součástí přípravy území bude skrytka ornice a vybourání všech stávajících zpevněných ploch.

e) Ochrana inženýrských sítí

Kabelová vedení v místě stávajících vjezdů k přilehlým nemovitostem budou uložena do dělených chrániček HDPE DN110 (pokud již jimi nejsou opatřena). Chráničky budou přesahovat hranici vjezdu o 0,5 m na každou stranu. Ve vjezdech budou založeny i rezervní korugované chráničky DN110 k těmto vedením.

Stávající povrchové znaky inženýrských sítí (šoupata, hydranty, šachty) budou upraveny na novou výškovou úroveň zpevněných ploch.

3) Odvodnění

Zpevněné plochy budou odvodněny kombinací příčného a podélného sklonu do odvodňovacích prvků v podobě uličních vpustí a následně do jednotné kanalizace. V rámci návrhu budou zachovány 3 stávající uliční vpusti, u nichž se předpokládá kompletní rekonstrukce včetně rekonstrukce přípojky. Pokud bude při stavbě zjištěno, že přípojky uličních vpustí jsou v dobrém a vyhovujícím stavu, tak budou ponechány stávající přípojky. V řešené lokalitě se dále předpokládá zrušení jedné uliční vpusti a obnovení vpusti u křižovatky s ul. Na Bělidle. Vzorová sestava rekonstruované uliční vpusti je patrná z přílohy D.1.101.7 Detaily a specifikace odvodnění. Část stávající asfaltové plochy v místě obratiště bude z menší části nahrazena zelení a z velké části žulovou dlažbou se spárami vyplněnými štěrkem, aby se v rámci možností redukovalo množství odváděné vody. Celkem se jedná o plochu cca 100 m².

Odvodnění zemní pláň je zajištěno příčným sklonem 3,0 % a svedením do podélných drenáží.

Odvodnění komunikací – uliční vpusti

Rekonstruované přípojky uličních vpustí budou provedeny z trub PVC KG 150, kruhová pevnost min. SN8.

Odvodnění chodníků

Dešťové vody z plochy chodníků a vjezdů budou odvedeny pomocí příčných sklonů směrem do vozovky a následně do uličních vpustí. Stávající asfaltový kryt chodníků bude nahrazen za betonovou dlažbu, čímž opět dojde k nepatrnému snížení množství odváděné vody do uličních vpustí.

Odvodnění zemní pláň

V místě zpevněných ploch bude zemní pláň provedena v základním 3,0% sklonu. Odvodnění zemní pláň zajišťují nově navržené drenáže. Je zde navržena trubka DN150 HDPE profilovaná, kruhová pevnost SN8, perforovaná 220° s plným dnem. Při sklonu přes 1 % do písku nebo štěrkodrti nebo štěrkopísku frakce 0/22 tl. 0,10 m, při sklonu do 1 % na lože z podkladního betonu C 8/10, který zajišťuje stejnosměrný sklon. Je třeba dbát na to, aby sklon drenáže v žádném případě neklesl pod 0,5 %. Obsyp HDK 8/16, obalení netkanou geotextilií (filtrační a separační funkce) dle TP 97. Napojení do přípojek uličních vpustí. V místech napojení bude použita přechodka z drenážního potrubí na KG a následně patřičná odbočka na přípojce.

Specifikace odvodňovacích prvků podrobně v samostatné příloze D.1.101.7 – Detaily a specifikace odvodnění.

4) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho platnou prováděcí vyhláškou.

Svislé dopravní značení

Navržené provedení a umístění značek bude odpovídat ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky – část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA 1. Provedení a umístění SDZ bude v souladu s TP 65, VL 6.1 a dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Činná plocha dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1, grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek budou odpovídat platné ČSN EN 12899-1, a platným Vzorovým listům pozemních komunikací – VL 6.1, „Svislé dopravní značky“.

Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z AL slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Činná plocha značek musí být z retroreflexní fólie třídy RA2.

Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 60 nebo 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu (C16/20-XF1) nebo do kotevní patky s kotevními šrouby. V případě možnosti osazení značky na sloup veřejného osvětlení je toto uvedeno v situaci dopravního značení.

Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace tohoto nového SDZ dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích:

Výstražné dopravní značky:

- Nové výstražné značky nejsou navrženy, ani nejsou navrhovány žádné úpravy stávající výstražných dopravních značek.

Značky upravující přednost:

- Nové značky upravující přednost nejsou navrženy, ani nejsou navrhovány žádné úpravy stávající značek upravujících přednost.

Zákazové značky:

- Výměna 1x stávající **B29** (Zákaz stání) včetně nového sloupku, umístěno na sloupku společně s IP10a na vjezdu do ul. Havlíčkova z ul. Na Bělidle.

Příkazové značky:

- Nové příkazové značky nejsou navrženy, ani nejsou navrhovány žádné úpravy stávajících příkazových značek.

Informační značky – zónové:

- Nové informativní zónové značky nejsou navrženy, ani nejsou navrhovány žádné úpravy týkající se těchto stávajících značek.

Informativní značky – provozní:

- Nové informativní značky provozní nejsou navrženy, ani nejsou navrhovány žádné úpravy týkající se těchto stávajících značek.

Informativní značky – směrové:

- Nové informativní značky směrové nejsou navrženy, ani nejsou navrhovány žádné úpravy týkající se těchto stávajících značek.

Informativní značky – jiné:

- Nové informativní značky jiné nejsou navrženy, ani nejsou navrhovány žádné úpravy týkající se těchto stávajících značek.

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení na celé stavbě musí být provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na VDZ navazujících staveb.

Požadavky na vodorovné dopravní značení, rozměry, barvy a provedení vodorovných dopravních značek upravují Technické podmínky TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“, ČSN EN 1436+A1 „Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení“, Vzorové listy VL 6.2 „Vybavení pozemních komunikací. Vodorovné dopravní značky“.

Vodorovné dopravní značení bude v případě aplikace na nový asfaltový povrch provedeno ve dvou etapách. V první etapě se na nový koberec položí kompletní VDZ 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 dvousložkových plastů. Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD.

V případě aplikace na stávající asfaltové povrchy se může provést aplikace ihned z plastu.

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá nástřik tohoto nového VDZ dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích:

- **V12c (0,125)** Zákaz zastavení – v délce 12,0 m

Poloha, typ a podmínky umístění dopravního značení jsou patrné z předložené výkresové dokumentace.

Dopravní zařízení

V rámci řešeného území nejsou navrženy dopravní zařízení.

5) Návrh vegetačních prvků

a) Příprava pozemku pro realizaci sadových úprav, nakládání s ornici

Příprava pozemku před započítím prací:

Před započítím stavebních prací je doporučeno celý pozemek odplevelit neselektivním herbicidem (zbavit nežádoucí bylinné vegetace – té, se kterou se nepočítá v budoucích sadových úpravách; při kácení dřevin je třeba postupovat dle platné legislativy) – po 14 dnech od aplikace je možné rostlinné zbytky odstranit a začít s terénními úpravami – rostliny budou uhynulé.

Pokud není časový prostor pro odplevelení pozemku, případně pokud není pro tyto činnosti vhodná roční doba – pozemek je dobré před začátkem jakýchkoliv prací celý posekat! (minimálně plochu, ze které bude docházet k sejmutí ornice a rovněž plochu, kam se bude ornice deponovat.

Sejmutí a deponování ornice:

Dle navrhované úpravy terénu je nutné ze všech ploch, kde bude docházet ke změně úrovně terénu o více než 10 cm, sejmut ornici. Ornici je rovněž třeba sejmut z prostoru stavení, zařízení stavení a z míst, kde se budou pohybovat těžké stavební stroje a nákladní auta. Skryvka ornice bude provedena ve vrstvě cca 20 cm.

Skrytou ornici je třeba deponovat na hromadách ne vyšších než 1,6 m (ve větší vrstvě je již naprosto zamezeno průniku půdního vzduchu do spodnějších vrstev, rovněž mikrobiální život víceméně vymizí, což je nepříznivý stav).

Terénní úpravy, příprava půdy, použité normy:

Při zakládání půdního souvrství je nutné řídit se příslušnými normami, zejména normou ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou. Podkladní vrstva – pláň (cca -20 cm pod finální úroveň terénu) musí být rovná, před rozrušením by neměla vykazovat na měřicí linii v délce 4,0 m prohlubně větší než 5 cm od požadované roviny. Před rozprostřením vegetační vrstvy půdy (ornice + substrátu, respektive ornice promíchané s pískem a kompostem) je nutno podklad rozrušit, je třeba umožnit dostatečné propojení podkladu s rozprostíranou vegetační vrstvou půdy! Kypření musí být stejnoměrné a musí zasahovat nejméně do hloubky 15 cm, musí rovněž napravit zhutnění způsobené použitím nářadí a strojů (v tomto případě je nutno posoudit hloubku kypření individuálně, minimálně je však třeba prokypřit do hloubky 30 cm. Je nutno zabránit nežádoucímu zhutnění v hlubších vrstvách půdy. Zeminu je třeba zpracovávat v suchém stavu, aby nedošlo k poškození její struktury. Tloušťka vegetační vrstvy je navržena plošně v mocnosti 20 cm (pokud by mocnost kvalitní vrstvy ornice na pozemku byla menší než 20 cm, lze tloušťku vegetační vrstvy pod navrhovanými trávničky zmenšit na 15 cm. Mocnost rozprostřené vrstvy se nesmí odchylovat o více než 25% od požadované tloušťky vrstvy, nejvíce však o 5 cm. Způsob a postup rozprostření a druh použitého nářadí by neměly změnit stav uložení a urovnání vrstvy ležící pod vegetační vrstvou půdy nebo stav podloží nebo základu. Terén musí být po rozprostření vegetační vrstvy urovnán a přiměřeně zhutněn, veškeré modelace a zásypy výkopů rýh by neměly být prováděny 1-2 měsíce před výsevem trávniku, aby nedošlo k nežádoucím poklesům terénu. V případě pozdějších zásypů musí být provedeno přiměřené hutnění. Při zlepšování půd přidáváním vhodných látek (živin) se musí dbát na jejich stejnoměrné rozdělení a zapracování.

V místech vyšších navážek nelze navážet málo propustné a nepropustné zeminy, které by mohly způsobit nežádoucí zadržování srážkové vody! Je třeba zajistit dobrou propustnost podkladních vrstev. Násypy je třeba průběžně hutnit, aby nedocházelo k následnému sedání a nežádoucím poklesům terénu.

Z ploch je nutno před zpracováním půdy, ale po úplném odstranění vytrvalých plevelů a jejich vegetativních částí schopných regenerace, odstranit nežádoucí materiály a vyměnit znečištěné a nevhodné půdy. Zejména je nutno odstranit stavební zbytky, obaly a těžko rozložitelné části rostlin. Ze stavebních zbytků jsou nejhorší pojiva, která zejména mění fyzikální a chemické vlastnosti půdy, pH půdy a zhoršují, popřípadě zastavují, mikrobiální život v půdě. Jedná se zejména o vápno, hydraulické vápno, cement a sádku (včetně zbytků malt). Za materiály, které velmi znemožňují prokořnění, poněvadž výrazně ovlivňují zejména vodní režim půdy, lze uvést kameniva těžená (písky a štěrkopísky), kameniva drcená (štěrky, drtě a kamenný prosev) a stavební suť.

b) Založení a úprava vegetačních prvků

Založení trávníku výsevem:

Plochu je nutno před výsevem dostatečně zkyprřit. Je nutno vysbírat kameny o průměru přes 5 cm, odstranit tlející části rostlin a jiné odpady. Plochu je nutno upravit do požadované roviny, která by v měřicí linii o délce 4,0 m neměla vykazovat prohlubně větší než 3 cm. Úprava povrchu bude vykonána hrabáním. Při výsevu klasickou metodou ručního setí osiva je pro rovnoměrnější rozptyl doporučeno před výsevem smíchat travní osivo se stejným množstvím písku nebo pilin. Na trávník bude použita směs typ univerzál. Po výsevu na povrch půdy je účelné zapravit osivo do půdy zasekáním hráběmi do potřebné hloubky. Zapravené osivo je třeba uvalcovat hladkým válcem. Po celou dobu klíčení je potřeba udržovat půdu v zóně zakořnění vlhkou. Travní osivo vzchází v průběhu 1-3 týdnů (doba klíčení závisí na druhu vysetých trav) podle aktuálních teplotních a vlhkostních poměrů. Pokud porost nevzejde během 3 týdnů, došlo v některém z klíčových momentů zakládání k chybě (rezidua v půdě, nekvalitní osivo, hluboký výsev, nevyrovnaná závlaha). První kosení se vykonává tehdy, kdy průměrná výška porostu dosahuje cca 9 cm, a to zásadně řádně nabroušeným ostřím žacího stroje na výšku 5-6 cm. Poté je vhodné celou plochu opět uvalcovat hladkým válcem a nadále zavlažovat. Dokud není travnatý porost řádně zapojen, je velmi náchylný k mechanickému poškození, proto doporučujeme první 3 týdny na trávník nešlapat! Optimální stav pro užívání je až po 15 sečích.

Termín založení:

Doporučujeme dodržovat agrotechnické termíny pro výsadby, tzn. od 15.3. do 15. 5. a 15. 9. – 30. 10. pro založení výsadeb. Výsadby se nesmí uskutečňovat v období s teplotami vyššími než 25°C a nižšími než -3°C. nejvhodnější termín pro výsev trávníku je druhá polovina dubna. Na podzim je to maximálně do 15.10.

G) NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY, SOUVISEJÍCÍ STAVBY

Vzhledem k rozsahu stavby je stavba dle vyhlášky č. 227/2024 Sb. (příloha č. 2) dělena na následující stavební objekty:

- **Objekty pozemních komunikací:**
 - SO101 – Komunikace a zpevněné plochy

Rekonstrukce stávajících vybraných inženýrských sítí v řešeném území je součástí samostatných PD.

H) STAVEBNĚ MONTÁŽNÍ POSTUPY VÝSTAVBY

S ohledem na charakter stavebního objektu nejsou předmětem řešení.

I) POSOUZENÍ NÁVRHU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

S ohledem na charakter stavebního objektu není předmětem řešení.

J) VAZBA NA PŘEDCHOZÍ DOKUMENTACE

Předcházející stupeň dokumentace nebyl zpracován.

K) HARMONOGRAM PROVÁDĚNÍ STAVEBNÍCH PRACÍ NA OBJEKTU

Délka realizace bude odvislá od dodavatelem zvoleného způsobu výstavby v jednotlivých pracovních etapách. Předpokládá se však pro celou stavbu při dodržení technologických postupů, (zejména pak zrání betonu) 6–8 týdnů. V uvedené době nejsou zahrnuty lhůty na formální přípravu stavby (dopravně inženýrská opatření, dopravně inženýrské rozhodnutí atd.), jedná se čistě o dobu potřebnou k výstavbě. Detailní harmonogram stavby bude vypracován vybraným zhotovitelem a předložen investorovi stavby.

L) POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO REALIZACI OBJEKTU MAJÍCÍ VLIV NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A JEHO FUNKCI

Komunikace jsou navrženy podle platných ČSN a TP, jejich mechanická odolnost a stabilita je zajištěna. Konstrukce i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly předpokládanému dopravnímu zatížení. Hutnění zemní pláně pod zpevněnými plochami je požadováno provést v souladu s ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Hutněné asfaltové vrstvy budou provedeny v souladu s ČSN 73 6121, specifikace materiálů dle ČSN EN 13108-1 ED.2. Spojovací postřiky a nátěry budou provedeny v souladu s ČSN 73 6129. Nestmelené vrstvy budou provedeny v souladu s ČSN 73 6126-1 a 73 6126-2, specifikace materiálů dle ČSN EN 13285 ED.2. Kryty z dlažeb budou provedeny v souladu s ČSN 73 6131.

Veškeré ložné spáry stávající vozovky budou před položením nové asfaltové vrstvy očištěny a ošetřeny spojovacím postřikem. Veškeré styčné spáry, které jsou namáhány vnějším prostředím, budou certifikovaně zality trvale pružnou zálivkou (ČSN EN 14188-1), ošetřeny asfaltovou emulzí a zasypaný vápenným hydrátem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové vozovky.

Spára mezi žulovými obrubami v přímé bude max. 10 mm mezi čely obrubníků, v oblouku max. 15 mm, zaplňuje se cementovou maltou M25 XF4.

Podél obrub je navržena přídlažba v podobě řádky žulové kostky 8/10 cm do betonového lože, spárování bude provedeno cementovou maltou M25 XF4.

Spáry u ploch z žulové kostky 8/10 cm budou maximálně do šířky 15 mm. Spáry budou zasypaný štěrkem fr. 2/4 mm. Dlažba bude kladena v kroužkové vazbě.

M) POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VE VZTAHU K UŽÍVÁNÍ

VZTAH K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ:

Vzhledem k charakteristice využití území, nemá stavba zásadní vliv na dotčené území a zachovává rovnováhu mezi životním prostředím, hospodářským rozvojem a sociálními vlivy v daném území.

Stavbou nebude zasahováno do klimatických poměrů. Stavba nebude mít negativní vliv na kvalitu povrchových a podzemních vod, půdy a horninového prostředí.

Stávající stav flóry, fauny, funkčnost a stabilita ekosystémů nebude stavební činností zhoršen.

S ohledem na charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k znečištění veřejných komunikací.

VZTAH K UŽÍVÁNÍ:

Čištění uličních vpustí (doporučeno 2x ročně – jaro a podzim)

- Vysypání a kontrola košů UV, odstranění naplavenin z přívalových dešťů, spadlého listí a pevných nečistot odplavených z chodníků a dvorů.
- V závislosti na následujících provozních zkušenostech je vhodné zvážit častější provádění čištění. Jedná se zejména o místa, kde se v zimním období intenzivně využívá posyp, místa, kde hrozí při přívalových deštích riziko splavování nečistot z okolí nebo z přilehlé vegetace.
- Součástí čištění je vizuální kontrola viditelných částí vpustí, v případě zanesení odtoku i prohlídka přípojky kanalizační kamerou.

- Údržba trávníku

- Údržba trávníku zahrnuje základní péči: kosení, úklid travní hmoty, zarovnání okrajů, zálivku, hnojení, odplevelování. Pro sytější zelenou barvu a podporu travního drnu můžeme přihnojovat trávníkovými hnojivy (na jaře doporučujeme aplikaci hnojiva dle návodu). S přihnojováním končíme cca na konci srpna, kdy aplikujeme hnojiva se sníženým obsahem dusíku (tzv. podzimní hnojiva). Trávník pravidelně kosíme na výšku 40-60 mm od konce dubna do října. První kosení provedeme tehdy, kdy tráva dosáhne výšky o 1/3 vyšší, než je předpokládaná výška a kosení (tzn. pokud plánovaná výsledná výška je 6 cm, sečeme, když tráva doroste 9 cm). Kosení končí, klesne-li teplota trvale pod +5°C, kdy růst trávy ustává, tj. konec října – listopad. Nežádoucí výskyt plevelů může být zpravidla omezen posílením konkurenčních schopností žádaných druhů kosením, hnojením a jinými mechanickými opatřeními. Dvouděložné plevele můžeme zlikvidovat aplikací selektivními herbicidy na dvouděložné plevele (pozor! nesmí se dostat do trvalkových výsadeb!). Jedním z předpokladů dlouhodobé úspěšnosti opatření proti mechům je mimo jiné zlepšení vodní propustnosti nosné vrstvy trávníku. Speciální péče o trávník zahrnuje vertikutaci, aerifikaci, zapískování a použití speciálních preparátů. Doporučená intenzita sečí u intenzivních trávníků je 10 x ročně. Doporučená intenzita sečí u extenzivních trávníků je 3 x ročně.

- Provoz na zpevněných plochách, jejich zatížení

- Vozovka je navržena na třídu dopravního zatížení VI dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, je tedy navržena pro dlouhodobé zatížení 0,024 mil. pojezdů návrhových náprav Ncd během 25 let životnosti vozovky), dostatečná únosnost je tedy zaručena. Veškeré konstrukce pro vozidla (třída dopravního zatížení III – VI) dle TP 170 vychází dle návrhové metodiky z povolených limitů zatížení vozidel a náprav (vyhláška 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel), **připouští tedy provoz jakéhokoliv vozidla schváleného pro provoz na pozemních komunikacích** a tím hnací nápravu o celkové působící statické síle 115 kN. Veškeré vozovky jsou tedy dostatečně únosné pro pojezd vozidly IZS, popelářských vozidel, servisní vozidla správců inženýrských sítí, pojezdy při konání společenských a kulturních akcí apod. Jedná se o běžný pojezd, nikoliv **atypické zatížení koncentrované do jednoho bodu plochy** (např. patkování jeřábu, pódia či různých pouťových atrakcí apod.) – v těchto případech je nutné vždy aplikovat opatření k **roznesení zatížení na větší plochu, například použitím roznášecích desek**. Samotné dlažební prvky nelze na toto zatížení s ohledem na finanční náročnost dimenzovat.

N) POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI VE STÁDIU REALIZACE

Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci (BOZP). Plán BOZP musí být zpracován individuálně, a to na základě druhu a rozsahu – velikosti stavby. Musí také plně vyhovovat potřebám pro maximální zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Plán BOZP zadavatel stavby předá ke zpracování odborně způsobilé osobě (OZO), tedy specialistovi na BOZP. Koordinátor by měl dále dohlédnout na vzájemné seznámení vedoucích zaměstnanců zhotovitelů s plánem BOZP.

O) POŽADAVKY NA MĚŘENÍ POSUNŮ A PŘETVOŘENÍ STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

Není vyžadováno.

P) POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ PŘÍSTUPNOSTI

Výstavba bude probíhat tak, aby nebyly narušeny pěší trasy v okolí stavby. Během výstavby budou uzavřeny chodníky v ul. Havlíčkova. Projekt řeší stavbu v lokalitě, kterou lze alternativně obejít po okolních komunikacích v blízkém okolí řešeného území (ul. Tyršova, ul. 5. května, Šumavská, B. Němcové, Na Bělidle). S ohledem na to, že na alternativních trasách nejsou v dostatečné míře umístěny prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, bude jejich pohyb musí probíhat pouze v doprovodu druhé osoby, je s tímto uvažováno i během výstavby. Přístup do přilehlých nemovitostí dotčených stavbou musí být zajištěn po celou dobu výstavby.

Vjezd a výjezd stavby bude z ul. Havlíčkova od mostu přes Drnový potok v případě lehčích vozidel. Předpokládá se, že těžká nákladní vozidla budou mít přístup z ul. Na Bělidle. **Při zpracování DIO je nutné brát v potaz omezenou maximální tonáž vozidel na mostě přes Drnový potok v ul. Havlíčkova mezi ul. B. Němcové a Na Bělidle.**

Q) ZÁVĚR

Tato dokumentace slouží jako dokumentace pro provádění stavby ve smyslu stavebního zákona. Je podkladem pro výběr zhotovitele a podkladem pro zpracování dokumentace ve fázi zhotovení stavby – realizační dokumentace stavby (tzv. dodavatelská, či výrobní).

V Roudnici nad Labem

Ing. Petr Vopalecký