

objednatel		
Město Dvůr Králové n. Labem Náměstí T. G. M. 38, 544 17 Dvůr Králové nad Labem		
zpracovatel		
Atelier architektury a urbanismu, s.r.o. Lipky 1283, 549 41 Červený Kostelec		
název stavby		
Revitalizace sídliště K. Světlé, DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM		
stupeň dokumentace		
DOKUMENTACE PRO PROVEDENÍ STAVBY		
místo stavby / řešené území		
k.ú. Dvůr Králové nad Labem		
část / profese		
SO 01 POZEMNÍ KOMUNIKACE		
zpracovatel části		
Ing. Adam Beneš tel.: 774 977 069 Žďárky 282, 549 37 Žďárky mail: ab.projekce.ds@gmail.com		
zodpovědný projektant		
ING. ADAM BENEŠ		
obsah přílohy		číslo přílohy
TECHNICKÁ ZPRÁVA		D.1.1.1
zpracoval		paré
ING. ADAM BENEŠ (ČKAIT 0013442, ID00)		
měřítko	formát	datum
-	8x A4	III. 2022

A. Identifikační údaje

Název stavby:	REVITALIZACE SÍDLIŠTĚ K. SVĚTLÉ, DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM
Stavební objekt:	SO 01 – POZEMNÍ KOMUNIKACE
Předmět stavby:	Rekonstrukce uličního prostoru komunikace Karolíny Světlé v rozsahu od křižovatky s ul. Čelakovského po její slepý konec.
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro výběr zhotovitele stavby (DVZ)
Místo stavby:	Dopravní prostor ul. Karolíny Světlé, Dvůr Králové nad Labem
Katastrální území:	Dvůr Králové nad Labem (633968)
Stavebník:	Město Dvůr Králové nad Labem Náměstí T. G. M. 38 544 17 Dvůr Králové nad Labem
Generální projektant:	Atelier architektury a urbanismu, s.r.o. Lipky 1283 549 41 Červený Kostelec
Projektant:	Ing. Adam Beneš (ČKAIT 0013442) Žďárky 224 549 37 Žďárky IČ 048 03 302

B. Úvod, stručný technický popis

Předmětná lokalita se nachází v severovýchodní části města Dvůr Králové nad Labem, v oblasti zastavěné bytovými domy. Předmětem stavby je rekonstrukce stávající místní komunikace Karolíny Světlé v rozsahu od křižovatky s ul. Čelakovského po její slepý konec, který je situovaný necelých 180m severovýchodním směrem. Stávající šířkové uspořádání prostoru místní komunikace se skládá z jednopruhového obousměrného jízdního pásu šířky 4,0m a jednostranného chodníku šířky 1,75m, který je od jízdního pásu oddělený pásem zeleně s vzrostlou vegetací.

Na pozemní komunikaci bude zavedený dopravní režim Zóna 30, který přispěje ke zvýšení bezpečnosti účastníků dopravního provozu. V rámci předkládaného návrhu bude jízdní pás rozšířený na 5,5m tak, aby byl zajištěn dvupruhový průjezd v celé délce komunikace. Do hlavního dopravního prostoru jsou nově doplněny parkovací pásy s kolmým řazením, které navyšují kapacitu dopravy v klidu v dané lokalitě o 31 parkovacích stání. Vně hlavního dopravního prostoru je navržen oboustranný chodník konstantní šířky 2,0m. Součástí stavebních úprav v rámci SO 01 Pozemní komunikace je napojení vedlejších zpevněných ploch, které slouží jako parkoviště a přístupové koridory k hlavním vstupům do objektů bytových domů. Zde budou nově plochy pro umístění kontejnerů a popelnic. Prostor pro popelnice bude ohraničený bariérovou zástěnou z důvodu odclonění a zvýšení estetické funkce veřejného prostoru. Zástěny prostorů pro popelnice jsou detailně řešeny v rámci souvisejícího stavebního objektu řady SO 08 Sadové úpravy a vybavení parteru.

Odvodnění navržených zpevněných ploch je řešeno svedením srážkových vod do nově umístěných uličních vpustí, které budou napojené do retenčních objektů z vsakovacích bloků, které budou bezpečnostním přepadem napojené na stávající řad jednotné kanalizace. Součástí SO 01 Pozemní komunikace je umístění uličních vpustí a jejich tělesa. Přípojky k uličním vpustem, retenční objekty a napojení do stávající kanalizace je detailně řešeno v rámci souvisejícího stavebního objektu.

S ohledem na změny šířkového uspořádání prostoru místní komunikace je upraveno kabelové vedení a polohy stožáru veřejného osvětlení. Veřejné osvětlení je zpracováno v rámci samostatného stavebního objektu SO 04.

Rekonstrukce prostoru místní komunikace je doplněna vegetačními úpravami a vybavením parteru, které je součástí SO řady 08. Stavební objekt SO 08 zahrnuje, kromě výsadby nízké a vzrostlé vegetace, i vybavení prostoru městským mobiliářem (odpadkové koše, sáčky na psí exkrementy, lavičky, apod.), zástěnami ploch pro popelnice a doplnění nebezpečných stezek pro pěší, které doplní a rozšíří pěší koridory v dané lokalitě.

Návrh rekonstrukce komunikace ul. Karolíny Světlé je provedený v souladu se závaznými i doporučujícími právními předpisy a splňuje obecné požadavky na výstavbu a bezbariérový provoz na místních komunikacích

C. Průzkumy a podklady

Byly provedeny, resp. poskytnuty následující průzkumy a podklady:

- Geodetické zaměření
- Průběh stávajících inženýrských sítí
- Digitalizace katastru nemovitostí
- Místní průzkum

Geodetické zaměření stávajícího stavu

Geodetické zaměření stávajícího stavu řešeného území bylo zpracováno v 09/2016 a poskytnuto v souboru DWG. Výškový systém Balt po vyrovnání (BpV), souřadný systém S-JTSK. Na základě provedeného zaměření je navrženo prostorové řešení navržených zpevněných ploch.

Digitalizace katastru

Podkladem pro zpracování projektové dokumentace je digitalizovaný podklad katastru nemovitostí v řešeném území ve formátu DWG v souřadnicovém systému S-JTSK.

Stávající inženýrské sítě

Trasy inženýrských sítí byly získány od správců jednotlivých inženýrských sítí v zájmovém území a poskytnuty generálním projektantem ve formátu DWG, souřadný systém S-JTSK.

Realizace stavby bude probíhat v ochranných pásmech stávajících inženýrských sítí. Ochrana těchto vedení je dána příslušnými normami, které se vztahují zejména na ochranu těchto vedení při výkopových pracích, při vzájemném křížení a souběhu podél nich. Vzájemná poloha inženýrských sítí a jejich křížení se řídí ČSN 73 6005.

Pro realizaci je nutno dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci v dotčeném ochranném pásmu. Ochranná pásma inženýrských sítí stanoví:

- Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích)
- Zákon č. 458/2000 Sb., Energetický zákon
- Zákon č. 127/2005 Sb., Zákon o elektronických komunikacích

Druh vedení			Ochranné pásmo (oboustranně od krajního kabelu nebo vnějšího líce potrubí / půdorysu)
Elektrické venkovní nadzemní	1 – 35 kV	vodič bez izolace	7m
		vodič s izol. základní	2m
		závěsné kabel. vedení	1m
	35 – 110 kV		12m
	závěsné kabel. vedení 110kV		2m
	110 - 220 kV		15m
	220 – 400 kV		20m
	nad 400 kV		30m
Elektrické venkovní podzemní (kabelové)	telekomunikační zařízení provozovatele energetické sítě		1m
Elektrické venkovní podzemní (kabelové)	no 110 kV		1m
	nad 110 kV		3m
Elektrické stanice	Venkovní, stanice s napětím nad 52kV, od oplocení / obvod. zdíva		20m

	Stožárové, převod z úrovně nad 1kV-52kV, od vnější hrany půdorysu	7m
	Kompaktní, zděné-převod z úrovně nad 1kV-52kV, od vnějšího pláště	2m
	vestavěné – od obestavění	1m
Sdělovací kabely	Podzemní vedení	1,5m
Vodovod	do DN 500 včetně	1,5m
	nad DN 500	2,5m
	do DN 500 včetně, hl. větší než 2,5 m	2,5m
	nad DN 500, hl. větší než 2,5 m	3,5m
Kanalizace	do DN 500 včetně	1,5m
	nad DN 500	2,5m
	do DN 500 včetně, hl. větší než 2,5 m	2,5m
	nad DN 500, hl. větší než 2,5 m	3,5m
Plynovod NTL a STL	v zástavbě	1m
	Ostatní plynovody a plyn. přípojky	4m
	Technologické objekty	4m
Tepelná zařízení	po obou stranách zařízení	2,5m

D. Vztah SO k ostatním objektům stavby a jiným stavbám

Návrh zpevněných ploch je řešený v úzké koordinaci se souvisejícími stavebními objekty stavby SO 03 Odvodnění komunikace, SO 04 Veřejné osvětlení a SO 08 Sadové úpravy a vybavení parteru.

V současné době nejsou známy žádné jiné stavby, se kterými by bylo zapotřebí se věcně, časově, či technicky koordinovat.

E. Návrh komunikačních ploch

Je předložen návrh prostorového, směrového, příčného a výškového uspořádání prostoru místní obslužné komunikace ul. Karolíny Světlé ve Dvoře Králové nad Labem v úseku od křižovatky s ul. Čelakovského po její slepý konec. Délka úpravy činí 177,15m.

Je navržena kompletní rekonstrukce prostoru místní komunikace mezi stávajícími bytovými domy v lokalitě zvané Sídliště Karolíny Světlé. Záměrem stavebních úprav je zvýšení komfortu všech účastníků silničního provozu a navýšení kapacity dopravy v klidu v předmětné lokalitě. Ul. Karolíny Světlé bude nově provozována v dopravním režimu Zóna 30, což přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu vzhledem k blízké zástavbě bytovými domy.

Z hlediska úprav stávajícího šířkového uspořádání bude sjednocena šířka jízdního pásu, který bude rozšířený ze stávajících 4,0m na konstantních 5,5m, čímž bude zajištěn bezpečný dvoupruhový obousměrný provoz pro osobní vozidla. Podél jízdního pásu jsou nově navrženy parkovací pásy s kolmým řazením, které zajistí navýšení dopravy v klidu o 31 parkovacích stání. Parkovací stání jsou navržena v základní šířce 2,7m, přičemž krajní stání jsou v souladu s ČSN 73 6156 rozšířena o 0,25m na celkových 2,95m. Šířka parkovacích pásů činí 4,5m. Z celkového počtu 31 parkovacích stání jsou dvě stání vyhrazena pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu či orientace. Bezbariérová stání jsou navržena v šířce 3,5m. Vně hlavního dopravního prostoru je situovaný oboustranný chodník konstantní šířky 2,0m. Chodníky jsou v místech pro přecházení a v místech nástupu z vyhrazených parkovacích stání vybaveny standardními úpravami pro zdravotně a tělesně postižené.

Součástí stavebních úprav v rámci SO 01 Pozemní komunikace je napojení vedlejších zpevněných ploch, které slouží jako parkoviště a přístupové koridory k hlavním vstupům do objektů bytových domů. Zde budou nově plochy pro umístění kontejnerů a popelnic. Prostor pro popelnice bude ohraničený bariérovou zástěnou z důvodu odclonění a zvýšení estetické funkce veřejného prostoru. Zástěny prostorů pro popelnice jsou detailně řešeny v rámci souvisejícího stavebního objektu řady SO 08 Sadové úpravy a vybavení parteru. Boční ulice budou přístupné přes chodníkové přejezdy šířky 5,0m. Chodníkový přejezd se stává z nájezdové rampy délky 1,0m, která vyrovnává výškový rozdíl 10cm mezi asfaltovým pásem a chodníkem, a zvýšené plochy, která je výškově nasazena na úroveň chodníku. Zpevněná plocha za chodníkovým přejezdem je umístěna ve stejné výškové úrovni jako povrch chodníku. Chodníkové přejezdy jsou oproti chodníku navrženy s únosnější konstrukcí pro pojezd vozidly.

Směrové poměry

Směrové vedení komunikace ul. Karolíny Světlé je definováno Osou A. Osu A tvoří směrový polygon se dvěma vrcholovými body, které jsou zaoblené prostými směrovými oblouky:

Osa A:

ZÚ	km 0,000 00	
VB1	km 0,094 97	R = 35 m
VB2	km 0,105 86	R = 17 m
KÚ	km 0,177 15	

Vedlejší zpevněné plochy, které obsluhují vstupy do bytových domů, jsou definovány osami označenými B – I, vedoucími v přímé bez směrových zaoblení či vychýlení.

Osa B:

ZÚ	km 0,000 00
KÚ	km 0,013 77

Osa C:

ZÚ	km 0,000 00
KÚ	km 0,015 45

Osa D:

ZÚ	km 0,000 00
KÚ	km 0,017 44

Osa E:

ZÚ	km 0,000 00
KÚ	km 0,018 33

Osa F:

ZÚ	km 0,000 00
KÚ	km 0,009 75

Osa G:

ZÚ	km 0,000 00
KÚ	km 0,019 95

Osa H:

ZÚ	km 0,000 00
KÚ	km 0,014 21

Osa I:

ZÚ km 0,000 00

KÚ km 0,014 86

Výškové řešení

Výškové řešení je navrženo s ohledem na morfologii stávajícího terénu a s ohledem na výškové napojení vedlejších zpevněných ploch. Výškové řešení navržených os je definováno výškovými polygony, jejichž vrcholové body jsou zaoblené výškovými oblouky, případně jsou ponechané bez zaoblení jako lomové body:

Osa A:

ZÚ km 0,000 00

			+ 4,05% (stoupání)
VB1	km 0,013 28	R = 1.000 m	+ 2,50% (stoupání)
VB2	km 0,086 64	R = 2.500 m	+ 4,15% (stoupání)
VB3	km 0,128 00	R = --- m	+ 4,00% (stoupání)
VB4	km 0,137 85	R = --- m	+ 4,25% (stoupání)
KÚ	km 0,177 15		

Osa B:

ZÚ km 0,000 00

			+ 3,80% (stoupání)
VB1	km 0,009 02	R = --- m	+ 1,00% (stoupání)
VB2	km 0,011 02	R = --- m	+ 2,00% (stoupání)
KÚ	km 0,013 77		

Osa C:

ZÚ km 0,000 00

			- 0,50% (klesání)
VB1	km 0,010 70	R = --- m	- 2,00% (klesání)
VB2	km 0,011 70	R = --- m	- 11,42% (klesání)
VB3	km 0,012 70	R = --- m	+ 2,18% (stoupání)
KÚ	km 0,015 45		

Osa D:

ZÚ km 0,000 00

			- 1,44% (klesání)
VB1	km 0,002 77	R = --- m	- 0,90% (klesání)
VB2	km 0,009 05	R = --- m	+ 9,65% (stoupání)
VB3	km 0,010 05	R = --- m	

VB4	km 0,012 05	R = --- m	+ 1,00% (stoupání)
KÚ	km 0,017 44		+ 1,77% (stoupání)
Osa E:			
ZÚ	km 0,000 00		
VB1	km 0,010 57	R = --- m	- 0,50% (klesání)
VB2	km 0,012 57	R = --- m	- 1,00% (klesání)
VB3	km 0,013 57	R = --- m	- 9,96% (klesání)
VB4	km 0,015 35	R = --- m	- 0,41% (klesání)
KÚ	km 0,018 33		- 0,41% (klesání)
Osa F:			
ZÚ	km 0,000 00		
VB1	km 0,002 75	R = --- m	- 2,00% (klesání)
VB2	km 0,004 75	R = --- m	- 2,00% (klesání)
VB3	km 0,005 75	R = --- m	+ 10,50% (stoupání)
VB4	km 0,007 75	R = --- m	+ 1,00% (stoupání)
KÚ	km 0,009 75		+ 1,30% (stoupání)
Osa G:			
ZÚ	km 0,000 00		
VB1	km 0,010 70	R = --- m	+ 1,00% (stoupání)
VB2	km 0,012 70	R = --- m	- 1,00% (klesání)
VB3	km 0,013 70	R = --- m	- 10,50% (klesání)
VB4	km 0,017 20	R = --- m	- 1,00% (klesání)
KÚ	km 0,019 95		- 1,09% (klesání)
Osa H:			
ZÚ	km 0,000 00		
VB1	km 0,003 19	R = 20 m	+ 2,00% (stoupání)
VB2	km 0,009 75	R = --- m	- 2,50% (klesání)
			+ 10,16% (stoupání)

VB3	km 0,010 75	R = --- m	+ 0,88% (stoupání)
KÚ	km 0,014 21		
Osa I:			
ZÚ	km 0,000 00		+ 2,30 (stoupání)
VB1	km 0,005 61	R = --- m	- 1,00% (klesání)
VB2	km 0,007 61	R = --- m	- 10,00% (klesání)
VB3	km 0,008 61	R = --- m	- 1,00% (klesání)
VB4	km 0,012 11	R = --- m	+ 2,00% (stoupání)
KÚ	km 0,014 86		

Příčné sklon

Vozovka komunikace je navržena v jednotném příčném sklonu 2,0% jednostranně. Od začátku úseku do staničení km 0,070 00 je vozovka klopena levostranně. V rozsahu staničení km 0,070 00 – 0,085 00 je provedeno klopení z 2,0% levostranně na 2,0% pravostranně. Pravostranné klopení vede do staničení km 0,135 00, kde začíná klopení zpět na levou stranu. Od staničení km 0,150 00 do konce úseku je jízdní pás vozovky klopený levostranně. Sklon parkovacích pásů je navržený 2,0% směrem ke komunikaci. Chodníky jsou navrženy ve sklonu 1,0% směrem k jízdnímu pásu komunikace.

Zemní pláň bude zkonstruována v jednotném sklonu 3,0%, ve smyslu povrchu chodníku a jízdního pásu komunikace.

Konstrukce vozovky a povrchová úprava

- **Vozovka komunikace** je navržena v uspořádání dle TP170 s netuhým asfaltovým krytem **D1-N-7-V-PIII:**

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 PmB	40mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací asfaltový postřik (emulze)	PS	0,5kg/m ²	ČSN EN 12 271
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	70mm	ČSN EN 13 108-1
Infiltrační asfaltový postřik (emulze)	PI	1,0kg/m ²	ČSN EN 12 271
Směs stmelená cementem	SC C8/10	150mm	ČSN EN 13 285
Štěrkodrt' 0/32	ŠD _A 0/32	200mm	ČSN EN 13 285

Celková mocnost konstrukce vozovky 460mm

Vozovka s asfaltovým povrchem bude lemována silniční betonovou obrubou typu ABO 2-15, která bude ve vjezdech a vstupech nahrazená obrubou nájezdovou. Výšková změna standardní a nájezdové obruby bude vyrovnána přechodovým kusem obruby délky 1,0m. Podél obruby bude provedena přídlažba z dvojřádku žulové kostky 120x120 do betonového lože.

- **Parkovací stání** jsou navržena v konstrukčním uspořádání vozovky dle TP 170 s dlážděným krytem **D2-D-1-VI-PIII**:

Betonová dlažba – vegetační	DL-80	80mm	ČSN EN 73 6131
Lože - štěrkové	L4/8	40mm	ČSN EN 13 285
Štěrkodrt' 0/32	ŠD _A 0/32	300mm	ČSN EN 13 285
Celková mocnost konstrukce vozovky		420mm	

Parkovací stání budou provedena z betonové vegetační dlažby čtvercové 200x200mm s rozšířenými spárami v barvě přírodní šedé. Invalidní stání budou z dlažby obdélníkové 100x200mm v barvě přírodní šedé. Oddělení jednotlivých stání bude provedeno pásem šířky 200mm z dlažby obdélníkové 100x200mm v barvě antracitové.

- **Chodníky** jsou navrženy v konstrukčním uspořádání vozovky dle TP 170 s dlážděným krytem **D2-D-1-CH-PIII**:

Betonová dlažba	DL-60	60mm	ČSN EN 73 6131
Lože - štěrkové	L4/8	30mm	ČSN EN 13 285
Štěrkodrt' 0/32	ŠD _A 0/32	150mm	ČSN EN 13 285
Celková mocnost konstrukce vozovky		240mm	

Chodníky budou provedené z betonové dlažby tvaru obdélníkové 100x200mm v barvě přírodní šedé. Slepcká úprava bude provedena z reliéfní slepcké dlažby obdélníkové v barvě červené, tj. v barvě kontrastní k povrchu chodníku.

- **Chodníkové přejezdy** jsou navrženy v konstrukčním uspořádání vozovky dle TP 170 s dlážděným krytem **D2-D-1-VI-PIII**:

Betonová dlažba	DL-80	80mm	ČSN EN 73 6131
Lože - štěrkové	L4/8	40mm	ČSN EN 13 285
Štěrkodrt' 0/32	ŠD _A 0/32	300mm	ČSN EN 13 285
Celková mocnost konstrukce vozovky		420mm	

Chodníkové přejezdy budou provedené z betonové dlažby obdélníkové 100x200mm v barvě pískovcové. Slepcká úprava bude provedena z reliéfní slepcké dlažby v barvě červené, tj. v barvě kontrastní k povrchu chodníkového přejezdu.

Pro zajištění stability a trvanlivosti vozovky pod konstrukci vozovky komunikace, parkovacích stání a chodníkových přejezdů položena separační geotextilie o hmotnosti 300g/m².

F. Odvodnění zpevněných ploch

Odvodnění navržených zpevněných ploch je řešeno svedením srážkových vod do nově umístěných uličních vpustí, které budou napojené do retenčních objektů z vsakovacích bloků, které budou bezpečnostním přepadem napojené na stávající řad jednotné kanalizace. Součástí SO 01 Pozemní komunikace je umístění uličních vpustí a jejich tělesa. Přípojky k uličním vpustem, retenční objekty a napojení do stávající kanalizace je detailně řešeno v rámci souvisejícího stavebního objektu. Celkem je v rámci záměru navrženo 11 uličních vpustí, jejichž polohy jsou dány vytyčovacími body v rámci přílohy D.1.1.6.

Zemní pláň vozovky bude odvedněna podélnou drenáží DN125, která bude zaústěna do uličních vpustí. Drenážní trubka bude obsypána betonářskou drtí fr. 16/32. Rýha pro drenáž bude obalena infiltrační geotextilií hmotnosti 300g/m².

Specifikace objektů odvodnění:

Uliční vpusti budou celoprefabrikované (beton dle ČSN EN 206-1/Z3, pevnostní třída C40/50) s košem na bahno, bez kónusu a s litinovou vtokovou mříží. Vpust bude sestavena z prefabrikovaných dílců podle normy DIN 4052. Lapače nečistot u uliční vpustí budou provedeny v max. prostorově možné velikosti a s úplnou protikorozi povrchovou úpravou. Mříže uličních vpustí budou umístěny těsně při obrubě vozovky, nebo v úžlabí zpevněné plochy. Tělesa UV budou sestavena z betonových prvků DN500 s rámy pro mříže 500x500mm, třídy D400 a budou osazeny nesníženými koši na splaveniny výšky 600mm. U uličních vpustí je uvažována hloubka odtoku 1,3m.

G. Dopravní značení

Svislé dopravní značení

V křižovatce s ul. Čelakovského budou umístěné značky P2 „Hlavní pozemní komunikace“ a P4 „Dej přednost v jízdě“ upravující přednost v jízdě v křižovatce. Na začátku ul. Karolíny Světlé budou umístěné značky IZ8a a IZ8b „Začátek/konec zóny 30“. Na společném sloupku se začátkem zóny 30 bude instalována značka IP10a „Slepá pozemní komunikace“. Uvnitř zóny budou umístěné značky označující vyhrazená parkovací stání. Ta budou vyznačena značkou IP12 „Vyhrazené parkovací stání“ se symbolem O1.

Vodorovné dopravní značení

Parkovací stání budou oddělena značkou vodorovného dopravního značení V10b „parkovací stání kolmé“. Fyzické oddělení parkovacích stání na dlážděných površích bude provedeno pásem dlažby v šířce 200mm v barvě antracitové. Parkovací stání u prodejny, která jsou umístěna na asfaltovém povrchu, budou oddělena čarou vodorovného dopravního značení z trvanlivého plastu v šířce 125mm. Invalidní stání budou opatřena piktogramem vozíčkáře. V místech pro přecházení, která navazují na zaoblené silniční obruby budou doplněné vodícím pásem z 2x 2 hmatových pruhů.

Dopravní zařízení

Za odbočkou na parkoviště u prodejny bude osazený montovaný úzký příčný práh z plastových žluto-černých segmentů pro návrhovou rychlost 10km/h, které budou přikotveny k asfaltovému povrchu komunikace. Příčný práh bude provedený v délce 50m.

H. Opatření pro bezbariérové užívání stavby

Opatření se týkají dvou skupin zdravotně postižených – invalidů (vozíčkářů) a nevidomých, resp. silně slabozrakých. Návrh je v souladu s ustanoveními vyhlášky č. 398/2009 Sb., O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

- Z hlediska vozíčkářů a uživatelů komunikace s tělesným postižením budou rampy na vstupu na chodníky ve sklonu maximálně 12,5%. Plochy chodníků pro pěší a zpevněné plochy určené pro pohyb pěších budou provedeny v příčném sklonu 1,0%. Podélný sklon pěších komunikací nepřesáhne 8,33%.
- Z hlediska nevidomých a silně slabozrakých je v celém řešeném území zajištěna přirozená vodící linie v podobě zvýšené obruby.
V místech pro přecházení je úprava provedena varovným pásem šířky 400mm na délku snížené obruby 0 – 8cm a signálním pásem šířky 800mm v ose místa pro přecházení k nejbližší přirozené vodící linii (zvýšená záhonová obruba). Mezi varovným a signálním pásem bude mezera šířky 300mm.
V místech snížených obrub chodníkových přejezdů budou umístěny varovné pásy šířky 400mm.

I. Vytýčení, konstatování o rozhodujících dimenzích návrhu

V rámci přílohy č. D.1.1.2 Situace jsou vytýčeny hlavní body geometrie vytyčovací os a uličních vpustí. Vytýčení je provedeno v souřadnicovém systému S-JTSK. Výškový návrh je proveden ve výškovém systému Bpv (Balt po vyrovnání). Výškové řešení vytyčovací os je zpracováno v příloze D.1.1.3 Podélný profil, v příloze D.1.1.5 Charakteristické příčné řezy a v příloze D.1.1.2 Situace formou projektových vrstevnic vygenerovaných po 10cm. Šířkové uspořádání je patrné z přílohy D.1.1.4 Vzorové příčné řezy.

Konstrukce vozovek jsou navrženy dle platných TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ vč. vydaného dodatku č.1. Konstruktivní řešení vozovek je patrné z přílohy č. D.1.1.4 Vzorové příčné řezy a odd. E. technické zprávy.

Předmětná projektová dokumentace je zpracována v souladu s vyhláškou č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění pozdějších předpisů. Technický návrh je zpracován v souladu s platnými ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“, ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“ a ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“.