




GENERÁLNÍ ZPRACOVATEL:		<b>TIMAO s.r.o.</b> TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA MĚST A OBCÍ Pod Beránkou 2465/7, 160 00 Praha 6 – Dejvice	tel: 734 844 007 www.timao.cz	E-MAIL:	info@timao.cz
				IDDS:	epzvwqw
				IČO:	050 89 425
				DIČ:	CZ 050 89 425
ZPRACOVATEL		Ing. Zdeněk Tesař 28. října 266/3, 405 02 Děčín I – Děčín	tel: 732 819 547	EMAIL:	tesar.projekce@gmail.c
DÍLČÍ ČÁSTI:				IČO:	645 28 189
OBJEDNATEL:		Česká Lípa náměstí T. G. Masaryka 1, 470 36 Česká Lípa		SMLOUVA:	230416-S01
				ZE DNE:	24. 04. 2023
NÁZEV AKCE:	<b>Staveništní komunikace Stará Lípa</b>			HIP:	Ing. Karel Kříž, Ph.D.
				ID AKCE:	230416
				DATUM:	03/2025
				REVIZE:	000-25-03-24
				STUPEŇ:	DPS
MÍSTO STAVBY:	Česká Lípa	KATASTR:	Stará Lípa	KÓD K. Ú.	621439
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	Ing. Zdeněk Tesař Ing. Karel Kříž, Ph.D.	VYPRACOVALI:	Ing. Zdeněk Tesař	MĚŘÍTKO:	-
				POČET A4:	7
ČÁST:	100 – Objekty pozemních komunikací			OZNAČENÍ DOKUMENTU:	
NÁZEV DOKUMENTU:	TECHNICKÁ ZPRÁVA			100 D.1.a	-
					-

Veškeré části tohoto dokumentu (není-li na nich uvedeno jinak) jsou duševním vlastnictvím společnosti TIMAO s.r.o. a objednatelem smí být využívány jen pro účely dané smlouvou či objednávkou. Jiné využití, kopírování a poskytování dalším osobám je možné pouze s výslovným souhlasem společnosti TIMAO s.r.o.



1.	Identifikační údaje .....	3
a)	Údaje o stavbě .....	3
b)	Údaje o zpracovateli dokumentace .....	3
2.	Stručný technický popis navrženého řešení .....	3
3.	Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....	3
a)	Podklady .....	3
b)	Hydrogeologické a inženýrsko-geologické posouzení lokality, zpracovatel RNDr. Karel Lusk, IČO 127 83 064 .....	3
4.	Vztah PK k ostatním objektům .....	4
a)	Koordinace souvisejících stavebních objektů .....	4
b)	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků .....	4
c)	Obecné podmínky .....	4
5.	Návrh zpevněných ploch .....	5
a)	Prostorové uspořádání .....	5
b)	Zemní těleso, aktivní zóna a zemní pláň .....	5
c)	Konstrukce zpevněných ploch .....	6
6.	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění PK .....	6
7.	Návrh Dopravního značení a zařízení .....	6
8.	Zvláštní podmínky a požadavky postupu výstavby .....	7
9.	Vazba na případné technologické vybavení .....	7
10.	Přehled provedených výpočtů .....	7
11.	Řešení přístupu a užívání PK osobami se sníženou schopností pohybu a orientace .....	7

Tato projektová dokumentace nemá povahu projektu pro realizaci stavby. Je určena pro potřeby řízení k zisku stavebního povolení. Projektant nepřebírá zodpovědnost za použití projektové dokumentace k jiným účelům než je uvedené řízení. Před samotnou realizací je nutno kontaktovat generálního projektanta. Projektant nepřebírá zodpovědnost za realizaci stavby na základě této projektové dokumentace.



## 1. Identifikační údaje

### a) Údaje o stavbě

název stavby

Staveništní komunikace Stará Lípa, část objekty pozemních komunikací

místo stavby

Česká Lípa – k. ú. Stará Lípa [621 439]

předmět dokumentace

Jedná se o dočasnou stavbu – dokumentace řeší výstavbu staveništní komunikace, která bude sloužit po dobu realizace inženýrských sítí a místní obslužné komunikace v lokalitě Stará Lípa

Údaje o stavebníkovi

město Česká Lípa  
náměstí T. G. Masaryka 1  
470 36 Česká Lípa  
IČO: 00260428

### b) Údaje o zpracovateli dokumentace

Hlavní zpracovatel projektu:

TIMAO s.r.o.  
Pod Beránkou 2465/7, 160 00 Praha 6 – Dejvice  
([info@timao.cz](mailto:info@timao.cz)) tel. 734 844 007  
IČO: 05089425 DIČ: CZ05089425

Projektant dílčí části:

Ing. Zdeněk Tesař  
28. října 266/3, 405 02 Děčín I - Děčín  
([tesar.projekce@gmail.com](mailto:tesar.projekce@gmail.com)) tel. 732 819 547  
IČO: 64528189

Zodpovědní projektanti:

Ing. Zdeněk Tesař  
autorizace ČKAIT – ID00 č. 0012736

## 2. Stručný technický popis navrženého řešení

Jedná se o pozemní komunikaci pro zajištění dopravní obsluhy residencí objektů v lokalitě Stará Lípa. Komunikace bude sloužit také pro potřeby staveništní dopravy po dobu výstavby inženýrských sítí a komunikace v dané lokalitě.

Lokalita Stará Lípa se nachází na východním okraji města Česká Lípa a v současnosti je obsluhována krátkou bezejmennou zpevněnou komunikací, která u objektu teplárny (ČLT) přechází v nezpevněnou cestu. Doprava je do řešené oblasti přiváděna ul. Libereckou.

Nová staveništní komunikace je navržena v délce 0,303 58 km a navazuje na stávající panelovou cestu, která je vedena podél západní hrany areálu ČLT.

## 3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů

### a) Podklady

Dokumentace je vypracována na podkladě polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv, které bylo dodané investorem.

### b) Hydrogeologické a inženýrsko-geologické posouzení lokality, zpracovatel RNDr. Karel Lusk, IČO 127 83 064

- Hydrogeologický vyhodnocení

Zájmová lokalita se vyznačuje přítomností velmi mocné vrstvy jemnozrnných zemin (slínů a slínovců), které limitují infiltrační schopnosti horninového prostředí na minimum.

Zbudování funkčního infiltračního prvku pro likvidaci srážkových vod z plánované zpevněné plochy příjezdové komunikace je tak nereálné a doporučit lze v rámci opravy inženýrských sítí zbudování samostatné dešťové kanalizace s vyústěním do vodoteče (Ploučnice).

Tento způsob odvodnění je zjevně v dané lokalitě již využíván, když hydrogeolog konstatuje existenci odvodňovacích vpustí a propustků pod ulicí Liberecká a silnicí Česká Lípa – Zákupy.



- Inženýrsko-geologické vyhodnocení

Zájmová lokalita se nachází mimo jakýkoliv registrovaných geohazard. Základové poměry zájmové lokality lze označit s ohledem na geologickou strukturu za jednoduché.

Zájmová lokalita se výraznou vrstvou jemnozrnných zemin v podobě slínů a slínovců tuhé konzistence. Tato vrstva dosahuje desítek metrů. Úroveň hladiny podzemní vody je s ohledem na svažitost terénu různá. Zatímco ve spodní části lze očekávat hladinu na úrovni cca 2 m pod terénem, v severní části lokality je tato úroveň cca 16 m.

Zájmovou lokalitu je možno zařadit do inženýrsko-geologického rajónu Sj, tj. rajónu předkvartérních hornin. Na zájmovém pozemku byly potvrzeny zeminy, které lze s ohledem na klasifikaci stanovenou ČSN 73 6133 zařadit do první třídy těžitelnosti

Těžitelnost hornin a zemin je nutno hodnotit podle skutečného stavu, který bude zastiženo v době těžby, tedy zejména podle ulehlosti nebo konzistence, obsahu úlomků podložních hornin, stupně zvětrání a případně rozpukání u tvrdých skalních hornin. Uváděné hodnocení těžitelnosti ve smyslu ČSN 73 6133 vychází z výsledků vrtného průzkumu a může být tedy odlišné od stavu v době těžby. Polohy humózních vrstev (GT1) budou v rámci stavby odstraněny a částečně dále využity pouze pro ohumusování plánovaných zelených ploch.

Výkopy pro základové prvky mohou být hloubeny v zastižených zeminách se svislým sklonem svahů do hloubky 1,3 m. Hlubší výkopy než 1,3 m by měly být paženy, nebo svahovány v poměru 2:1. Vodní režim je možno do hloubky cca 3,5 m p.t. hodnotit jako příznivý. Vzhledem k zastiženému horninovému prostředí (silně zvětralé jílovité pískovce) lze případně očekávat pouze malé přítoky, které bude možné vsáknout do horninového prostředí. Zeminy, které budou zastiženy výkopovými pracemi, mají třídu těžitelnosti I podle ČSN 73 6133, resp. 3 na základě již neplatné 73 3050. Základová spára musí být po jejím obnažení chráněna proti atmosférickým srážkám a mechanickému poškození. Všeobecně není vhodné základovou spáru dotěžovat do konečné úrovně za nepříznivých klimatických podmínek a zejména potom v zimním období. Základovou spáru je nutno dotěžovat vhodnými mechanizmy podle zastižené třídy těžitelnosti. V zastiženém prostředí bude možno použít pro zarovnání spáry běžných stavebních strojů, případně i těžební nástroje bez zubů.

- Závěr posouzení lokality

1. Místo stavby není součástí registrovaného sesuvu či jiného geohazardu.
2. Vrtnými pracemi bylo možno ověřit charakter zemin do hloubky 2,5 m. Vyhodnocením historických vrtných prací pak do hloubky významně převyšující úroveň budoucích výkopových prací.
3. Úroveň hladiny podzemní vody je v severní (výše položené) části lokality na úrovni cca 16 m zatímco v dolní (jižní části) vyklíňuje až na úroveň cca 2 m pod terén.
4. Podzemní vody v podobě HG rajónu jsou pak vázány na hlubší polohy a nemají vliv na založení objektů v dané lokalitě.
5. Většina zemin v dosahu výkopových základových prací je NAMRZAVÁ!
6. Prakticky od povrchu lze očekávat namrzavé jemnozrnné zeminy tuhého charakteru.
7. Nezámraznou hloubku je možno stanovit na 0,8 m. (dle ČSN 73 1001 – odst. 32)
8. Rekognoskační terénu a terénní pochůzkou nebyly zjištěny žádné další abnormality svědčící o okolnostech, které by mohly v budoucnosti komplikovat výkopové práce v lokalitě.

#### 4. Vztah PK k ostatním objektům

##### a) Koordinace souvisejících stavebních objektů

- Staveništní komunikace bude předcházet výstavbě inženýrských sítí a komunikace, které jsou, předměte související akce: Projektová příprava komunikace Stará Lípa. Součástí akce je výstavba vodovodu, kanalizace a veřejného osvětlení

##### b) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

- V rámci realizace staveništní komunikace bude koordinována přeložka silových kabelů VN společnosti ČEZ a.s.

##### c) Obecné podmínky

V prostoru výstavby se nacházejí stávající a nové inž. sítě. Tyto je nutno před zahájením stavby nechat vytyčit a potvrdit jejich polohu správci. V místech křížení vozovky se silovými kabely je nutno před pokládkou konstrukčních vrstev ověřit, **že se nacházejí v hloubce zajišťující min. krytí** (dle ČSN 73 6005 – prostorové uspořádání sítí technického vybavení) a **jsou ošleřeny chráničkami**, což musí být potvrzeno příslušnými správci.

V blízkosti stávajících inž. sítí je nutno při pracích na komunikačních úpravách postupovat opatrně, příp. nahradit stavební mechanizaci ručním výkopem. V blízkosti nadzemních inženýrských sítí je bez dohledu pověřené a poučené osoby zakázáno používat jeřáby a vysokozdvížeň plošiny. Při výkopech, násypech, výměně aktivní zóny, při hutnění, pokládce konstrukčních vrstev, stejně jako při ostatních pracích nesmí dojít k poškození stávajících inženýrských sítí, ani k narušení jejich ochrany a povrchových znaků.

Veškeré nepředpokládané střety s inž. sítěmi je nutno ihned hlásit příslušnému správci a postupovat v souladu s platnou legislativou.

Povrchové znaky inženýrských sítí jako jsou poklopy revizních šachet (případně objevená šoupátka, hydranty apod.) je nutno před položením krytu vozovky výškově rektifikovat.



Veškeré práce musí být prováděny **po úsecích** tak, aby byl zajištěn příjezd k okolním objektům, k uličním hydrantům, ovládacím armaturám inženýrských sítí a bezpečný průchod pro pěší v dotčené oblasti po celou dobu provádění prací.

V rámci přípravy realizace předloží zhotovitel stavby k projednání návrh dopravě inženýrských opatření - **DIO** a následně zajistí dopravně inženýrské rozhodnutí - **DIR**.

## 5. Návrh zpevněných ploch

### a) Prostorové uspořádání

Celková délka staveništní komunikace 0,533 38 km se skládá ze tří charakteristických úseků. Úvodních 229,53 m je vedeno po stávající panelové cestě. Následujících 303,58 m, které jsou budovány nově, je děleno na dva úseky. Úsek délky 115,42 m, který zůstane zachován, a úsek dl. 188,16, který je dočasný.

#### Úsek 1

Je veden po stávající panelové cestě, která je napojena na ul. Libereckou. Panelová cesta je vedena podél západního okraje areálu ČLT. Jedná se o stávající komunikace z betonových prefabrikátů původní šířky cca 6,0 m. V průběhu času však byla více jak polovina šířky cesty zanesena organickým materiálem a zarostla náletovými dřevinami. Zůstal tak průjezdný profil cca 3,0 m jehož povrch je již značně poškozený mrazovým zvětráváním betonových prvků.

V rámci užívání cesty jako staveništní komunikace a objízdné trasy dojde k očištění betonových prefabrikátů o rozvolněné části a lokálnímu vyrovnání asfaltovými „vysprávkami“. Délka opravovaného úseku je 0,229 53 km.

Na panelové cestě bude zřízen dočasný vjezd do areálu ČLT Hlavní vjezd do areálu bude totiž po dobu realizace výstavby inženýrských sítí a komunikace Stará Lípa znemožněn. Dočasný vjezd bude vyskládán z prefabrikovaných panelů položených na šterkopískovém loži.

Pro zajištění bezproblémového obousměrného provozu budou na panelové cestě zřízeny tři výhybny. Jedna bude zřízena cca 55 m od ul. Liberecká, jako druhá výhybna bude sloužit dočasný vjezd do areálu ČLT (cca 135 m od Liberecké), třetí místo pro vyhybní bude v místě kde se od panelové cesty odpojuje nově budovaná staveništní komunikace (úsek 2). První a druhá výhybna budou realizovány vymýcením a vyčištěním plného profilu původní panelové cesty.

#### Úsek 2

Podél severní hrany areálu ČLT je v délce cca 115,42 m veden druhý úsek staveništní komunikace. Jedná se o úsek, který bude v souladu s územní studií lokality Stará Lípa v budoucnu využit jako místní obslužná komunikace (Větev C), z tohoto důvodu je staveništní komunikace navržena v šířce 6,00 m tak aby bylo do budoucna možno použít její zemní těleso a spodní vrstvy konstrukce. Pro je doporučeno podkladní nezpevněné vrstvy uzavřít krytem z asfaltového betonu ložného. Vozovka bude dočasně lemována volnou nezpevněnou krajnicí z hrubého drceného kameniva. Pláň vozovky bude už v této fázi odvodněna do podélné drenáže, která bude vyústěna volně do svahu.

#### Úsek 3

Poslední úsek je veden v délce cca 188,16 m paralelně s komunikací Stará Lípa (Větev A). Je navržen v šířce 4,00 s několika sjezdy na Větev A (v místech kde poloze nebrání stávající vzrostlá zeleň). Dočasná vozovka bude lemována volnou nezpevněnou krajnicí z hrubého drceného kameniva. Konstrukční vrstvy budou od podloží odděleny separační geotextilií. Po dokončení realizace výstavby inženýrských sítí a komunikace Stará Lípa bude úsek demolován.

### b) Zemní těleso, aktivní zóna a zemní pláň

Zemní práce zahrnují odtěžení materiálu pro obnažení úrovně zemní pláně podle pracovních řezů. Stavba bude započata po dokončení skryvky orníční a podorníční vrstvy. Zemní práce obsahují především tvorbu zemního tělesa pod komunikací, které jsou vedeny převážně na úrovni stávajícího terénu, v menší míře pak na násypových tělesech. Zemní těleso bude vybudováno v rozsahu nutném pro položení všech konstrukčních vrstev plného profilu komunikace (vozovka, chodník,...). Zemní těleso bude zhotoveno naráz tak aby nevznikaly nadbytečné konstrukční spáry. Přebytečný materiál z hrubých terénních úprav bude odvezen na odpovídající skládku.

Vzhledem ke stávajícím geologickým poměrům, kde v rámci bilance HTU nebudou přebytky materiálů vhodných do aktivní zóny, předpokládáme **doplněním vhodného materiálu v potřebné tloušťce** z externích zdrojů (min. 50 cm, doporučeno 80 cm). Pro zlepšení parametrů zemního tělesa a pro zajištění homogeních podmínek založení je doporučeno používat vhodné typy separačních a výstužných geotextilií. Náležitou pozornost je třeba pak věnovat úpravě zemní pláně. Rozhodující pro posouzení pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti (viz tabulka konstrukcí). V případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot, musí v rámci provádění objektu dodavatel v součinnosti s geologem provést takové úpravy, aby se této minimální hodnoty prokazatelně dosáhlo.

Při provádění statických zatěžovacích zkoušek, je nezbytné respektovat příslušné TKP. Zejména pak ČSN 73 6133 - Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin, TP 94 – úprava zemin atd. Na veškeré zemní práce musí na stavbě dohlížet geotechnik a vlastnosti použitého materiálu musí být laboratorně a in-situ ověřeny dle příslušných předpisů. Míra zhutnění na pláni a v aktivní zóně musí dosahovat 100% PS. Míra zhutnění v podloží násypu 92% PS, v násypu 95% PS.

### c) Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce nových zpevněných ploch budou provedeny v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS\*14 s účinností od 1.12.2004 včetně dodatku č. j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1. 9. 2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami. Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN.

TABULKA SKLADEB					
OZN.	POPIS	SKLADBA VRSTEV	MIN. Edef,2	VRSTVA	TLOUŠŤKA
I	ÚSEK 1 – STÁVAJÍCÍ PANEL. CESTA VYSPRÁVKY	OČIŠTĚNÍ POVRCHU OD UVOLNĚNÝCH A ERODOVANÝCH ČÁSTÍ SPOJOVACÍ POSTŘÍK EMULZNÍ 0,4 KG/M2 VYROVNÁVACÍ VRSTVA – ASFALTOVÝ BETON OBRUSNÝ 50/70 SPOJOVACÍ POSTŘÍK EMULZNÍ 0,4 KG/M2 VRSTVA KRYTU – ASFALTOVÝ BETON OBRUSNÝ 50/70	-	PS C ACO 11 PS C ACO 11	- CCA 30 MM - 40 MM
V ZÁVISLOSTI NA PROSTOROVÉ STABILITĚ PANEL. DÍLCŮ BUDE PROVEDENO OŠETŘENÍ STÁVAJÍCÍCH SPÁR ZÁLIVKAMI DLE TP 115					
J	ÚSEK 2 – PLÁNOVANÁ VĚTEV C SPODNÍ KONSTRUKCE VOZOVKY	ASFALTOVÝ BETON LOŽNÝ* MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO fr. 0/32 ŠTERKODRŤ fr. 0/63 CELKEM	- 95 MPa 65 MPa 45 MPa	ACL 16+(S) MZK ŠD <sub>B</sub>	70 MM 150 MM 200 MM 460 MM
* PRO ÚČELY DOČASNÉ (STAVENIŠTNÍ) KOMUNIKACE LZE VRSTVU VYNECHAT. AVŠAK VZHLÉDEM K PLÁNOVANÉ VÝSTAVBĚ KOMUNIKACE V TĚTO POZICI JE ZA ÚČELEM MINIMALIZACE PRAŠNOSTI A ZLEPŠENÍ UŽITNOSTI PŘI NEPŘÍZNIVÝCH POVĚTRNOSTNÍCH PODMÍNKÁCH DOPORUČENO NA TOMTO ÚSEKU POKLÁDKU ASFALTOVÉHO KRYTU REALIZOVAT					
K	ÚSEK 3 – DOČASNÝ DOČASNÁ KONSTRUKCE	HRUBÉ DRČENÉ KAMENIVO fr. 32/63 ŠTERKODRŤ fr. 0/63 SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE CELKEM	110 MPa 60 MPa - 30 MPa	HDK ŠD <sub>B</sub>	200 MM 250 MM - 450 MM

Je doporučeno začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu zemní pláň a tím zabránit jejímu zvodnění. V případě, že navrhované úpravy silniční pláň a následné pokládky konstrukčních vrstev nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozblednutí, nebo rozježdění zemní pláň vozidly stavby, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

## 6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění PK

Odvádění srážkových vod ze staveništní komunikace bude řešeno jejím příčným a podélným spádováním do přilehlého terénu kde bude docházet k vsakování. Podél úseku 2 pak doporučujeme vyhloubení mělkých průlehlů, tak aby srážková voda nepronikala do spodních vrstev konstrukce, které zůstanou zachovány pro pozdější využívání komunikace.

Odvodnění zemní pláň vozovky **v úseku 2** (který zůstane zachován) je zabezpečeno jejím příčným sklonem 3% do podélné drenáže vyplněné šterkodrtí frakce 16-32 obalené do geotextilie. Na dně drenáže bude do pískového lože uložena PVC drenážní trubka DN80, která bude vyústěna ze svahu. Trativod se nachází pod okrajem vozovky na hraně zemní pláň a bude zhotoven v šířce min. 0,30 m. Svrchní kóta drenážní trubky se bude nacházet min. 0,20 m pod úrovní pláň.

## 7. Návrh Dopravního značení a zařízení

Součástí projektu je návrh nového svislého a vodorovného dopravního značení v nezbytně nutném rozsahu vyvolaném touto stavbou, včetně dočasných dopravních opatření (zákaz vjezdu, slepá ulice) vyvolaných etapizací výstavby Bílý Vrch. Konkrétní provedení svislého dopravního značení je zřejmé z grafické přílohy (příloha 100-D.2.1). Při zpracování dopravního značení bylo užito těchto norem a předpisů:

- vyhláška MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení, část 1: Stálé dopravní značky, včetně platné národní přílohy
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6-Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značky
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích

Grafické vyobrazení, světlé technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají platné ČSN EN 12899 - 1 a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací - VL 6.1. „Svislé dopravní značky“.

Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojítm ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z Al slitin. Poloměr zaoblení rohů štítlů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12 899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12 899-1. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm, nebo trubky průměru 76 mm s tloušťkou stěny nejvýše 2,9 mm. Značky musí být osazeny svisle a kolmo k vozovce. Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušební a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.



## **8. Zvláštní podmínky a požadavky postupu výstavby**

Nejsou stanoveny

## **9. Vazba na případné technologické vybavení**

Stavba neobsahuje technologické vybavení.

## **10. Přehled provedených výpočtů**

Není obsahem této PD

## **11. Řešení přístupu a užívání PK osobami se sníženou schopností pohybu a orientace**

Navrhovaná stavba nijak nemění stávající podmínky v daném území, nevytváří žádné nové překážky nebo bariéry.

Řešení vychází z neměnných návazností na stávající objekty, jejich výšky a potřeby zajistit odtok vody z povrchu chodníků a vjezdů.