

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA STAVEBNÍ

Katedra silničních staveb

---



DIPLOMOVÁ PRÁCE

## Příloha B

### Souhrnná technická zpráva

Studijní program:	Stavební inženýrství
Studijní obor:	Konstrukce a dopravní stavby
Vypracoval:	<b>Bc. Petr Landa</b>
Vedoucí diplomové práce:	<b>Ing. Michal Uhlík, Ph.D.</b>

---

Praha 2021

## Obsah

1.	Rozsah řešení projektu .....	4
1.1	Charakteristika projektu.....	4
1.2	Odůvodnění projektu.....	4
1.3	Popis vybrané městské části.....	5
1.4	Širší dopravní vztahy .....	5
1.5	Zájmové území.....	6
1.6	Vazba na územní plán .....	7
2.	Dopravní průzkumy a podklady.....	8
2.1	Průzkum dopravy v klidu.....	8
2.2	Průzkum nehodovosti .....	11
2.3	Pasport dopravního značení.....	12
2.4	Průzkum dopravně inženýrských charakteristik.....	12
2.5	Průzkum majetkových vztahů .....	15
3.	Podmínky realizace stavby.....	15
3.1	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných účastníků .....	15
3.2	Zajištění přístupu na stavbu .....	15
3.3	Dopravní omezení včetně výluk a objízdných tras .....	15
4.	Souhrnný technický popis stávajícího stavu.....	15
4.1	SO 101 – Oblast Na Horkách – Za Pavilónem .....	15
4.2	SO 102 – U Pavilónu.....	17
4.3	SO 103 – Štramberská.....	17
4.4	SO 104 – Oblast V Křížkách – Kalašova .....	18
5.	Souhrnný technický popis navrženého stavu.....	18
5.1	SO 101 – Oblast Na Horkách – Za Pavilónem .....	18
5.1.1	Situace .....	18
5.1.2	Směrové poměry.....	19
5.1.3	Výškové řešení .....	20
5.1.4	Šířkové uspořádání a sklonové poměry .....	20
5.1.5	Konstrukce navržených zpevněných ploch .....	21
5.2	SO 102 – U Pavilónu.....	23
5.2.1	Situace .....	23
5.2.2	Směrové poměry.....	24

5.2.3	Výškové řešení .....	24
5.2.4	Šířkové uspořádání a sklonové poměry .....	24
5.2.5	Konstrukce navržených zpevněných ploch .....	24
5.3	SO 103 – Štramberská .....	26
5.3.1	Situace .....	26
5.3.2	Směrové poměry .....	27
5.3.3	Výškové řešení .....	27
5.3.4	Šířkové uspořádání a sklonové poměry .....	27
5.3.5	Konstrukce navržených zpevněných ploch .....	27
5.4	SO 104 – Oblast V Křížkách – Kalašova .....	29
5.4.1	Situace .....	29
5.4.2	Směrové poměry .....	30
5.4.3	Výškové řešení .....	30
5.4.4	Šířkové uspořádání a sklonové poměry .....	30
5.4.5	Konstrukce navržených zpevněných ploch .....	30
6.	Odvodnění .....	31
7.	Bezbariérové užívání stavby .....	32
8.	Bezpečnost při užívání stavby .....	32
9.	Vytyčení .....	33
10.	Dopravní opatření a značení .....	33
11.	Zemní práce .....	34
12.	Vegetační úpravy .....	34
13.	Stávající sítě a jejich úpravy .....	34
14.	Požadavky na bezpečnost .....	34
15.	Ochranná pásma .....	35
16.	Seznam použité literatury .....	35
17.	Seznam tabulek .....	37
18.	Seznam obrázků .....	37

# B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

## 1. Rozsah řešení projektu

### 1.1 Charakteristika projektu

V projektu je řešeno posouzení stávajícího dopravního řešení vybrané lokality na území MČ Praha – Dubeč. Na základě domluvy s městskou částí, zpracování vlastních dopravních průzkumů a dostupných podkladů je navrženo řešení stavebních úprav místních komunikací, čímž se zdůrazní zóny s dopravním omezením, a to pomocí prvků dopravního zklidnění a změny dopravního značení.

### 1.2 Odůvodnění projektu

Předmětem rekonstrukce je obnova veškerých konstrukčních vrstev vozovek, chodníků, vstupů a vjezdů k nemovitostem z důvodu současného dezolátního stavu. Povrchy komunikací vykazují mnoho poruch, zejména vyjeté koleje, výtluky, poklesy a trhliny. Rekonstrukcí stávajících komunikací bude umožněn pohodlný pohyb vozidel a chodců ve společném prostoru, jasně se vymezí prostor pro parkování, zlepší se přístupy do přilehlých domů, zajistí se plynulost a bezpečnost dopravním zklidněním, zvýší se bezpečnost chodců vybudováním chodníku při ulici V Křížkách a zlepší se dopravní obslužnost městské hromadné dopravy v dané lokalitě.

Na základě jednání s městskou částí Praha – Dubeč byla tato lokalita vybrána jako jedna z těch, která je v nejhorším stavu. Tyto ulice budou opravovány přednostně.

Předmětem řešení je návrh místních komunikací v dopravním režimu Zóna 30 (pro ulici Štramberská), dále v režimu Obytná zóna (pro ulice Na Horkách, K Oplocení, U Staré skládky, Za Pavilónem a U Pavilónu), návrh samostatného chodníku (ulice V Křížkách) a zastávek autobusu městské hromadné dopravy (ulice V Křížkách), dále návrh bezbariérových úprav a úprav pro nevidomé v ulici Kalašova.

### 1.3 Popis vybrané městské části

Vybraná lokalita se nachází na území Městské části Praha – Dubeč. Má více než 4 tisíce obyvatel a skládá se ze 3 menších lokalit: Jižní část Dubeček, centrální část Dubeč – Lázeňka a severní část od chatové oblasti Slatiny k Dubečské Tvrzi.

Tato městská část se rozkládá na východním okraji hlavního města Prahy a zaujímá plochu přibližně 8,5 hektarů, jak je vyobrazeno na Obr. 1.



Obr. 1 - Umístění městské části Praha – Dubeč v rámci hlavního města Prahy, [zdroj: www.mapy.cz]

### 1.4 Širší dopravní vztahy

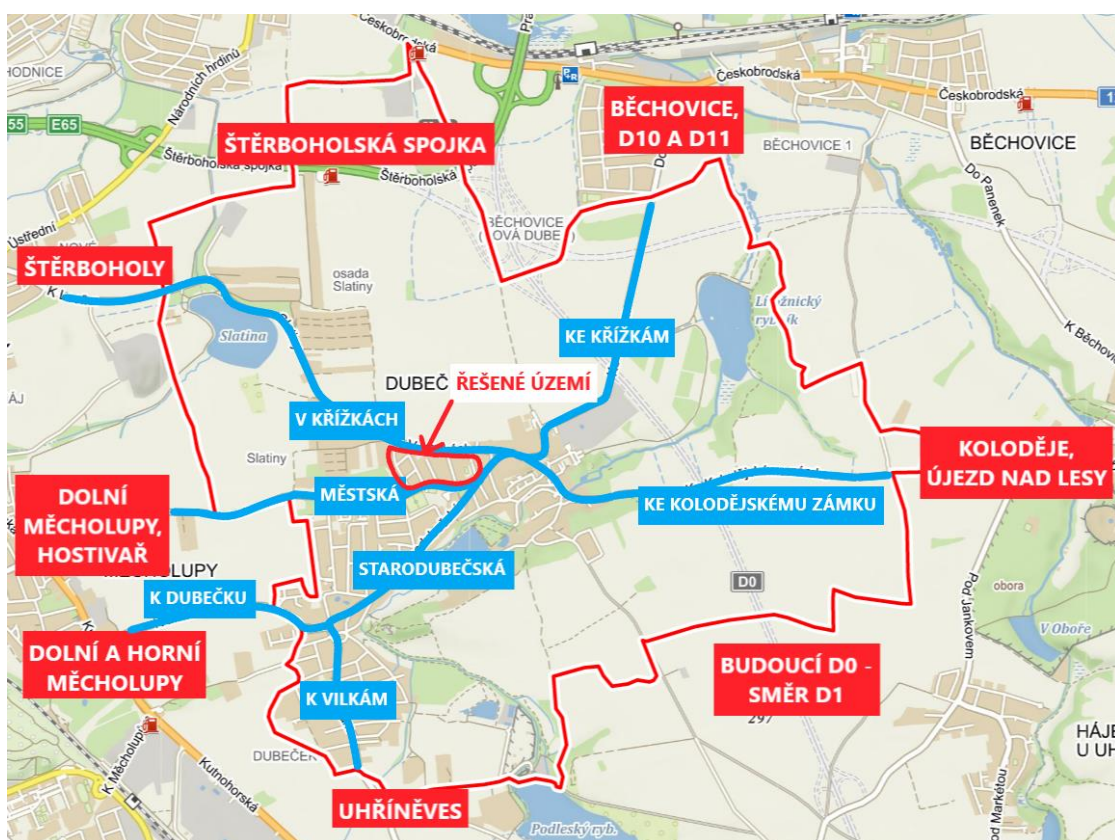
Hlavní komunikační síť tvoří radiální systém nadřazených sběrných komunikací II. třídy spojující jednotlivé sousední městské části – Starodubečská, K Vílkám (Dubeček), Ke Kolodějskému zámku (Koloděje), Ke Křížkám (Běchovice, Štěrboholská spojka, Újezd nad Lesy), K Dubečku (Dolní a Horní Měcholupy), Městská (Dolní Měcholupy, Hostivař) a V Křížkách (Štěrboholy, Jižní spojka). Tyto místní komunikace, které přivádějí dopravu do obce, mají převážně charakter rovinatých okresních silnic. Ovšem stále se nacházejí na území obce a platí pro ně příslušná pravidla silničního provozu, jako je omezení nejvyšší povolené rychlosti na 50 km/h. K potřebám dopravní obsluhy místních



obyvatel jsou na tuto sběrnou komunikační síť, zpravidla ortogonálně, napojeny komunikace obslužné.

Na severní straně od obydlené oblasti se nachází MK I. třídy – Štěrboholská spojka, na kterou se dá z Dubče dostat ze Štěrbohol nebo Běchovic. Tato spojka nabízí propojení mezi jihem a severem Prahy a zajišťuje relativně rychlé a komfortní napojení na dálniční síť. V budoucnu se počítá s dostavbou úseku D0 511 Běchovice – D1, který bude protínat východní území obce.

Katastrální území Dubče (vyznačeno červenou křivkou) spolu s řešenou lokalitou a výše uvedenými vazbami dopravní infrastruktury komunikací II. třídy, tj. sběrné (vyznačeny modrou křivkou) je zobrazeno na Obr. 2.



Obr. 2 - Širší vztahy dopravní infrastruktury, [zdroj: www.mapy.cz]

### 1.5 Zájmové území

Řešené území se nachází v severozápadní lokalitě Městské části Praha – Dubeč mezi ulicemi V Křížkách a Městska. Tyto komunikace přivádí dopravu z Dolních Měcholup a Štěrbohol. V zájmovém území se nachází zástavba rodinných domů, základní škola a kryté i venkovní sportovní hřiště.

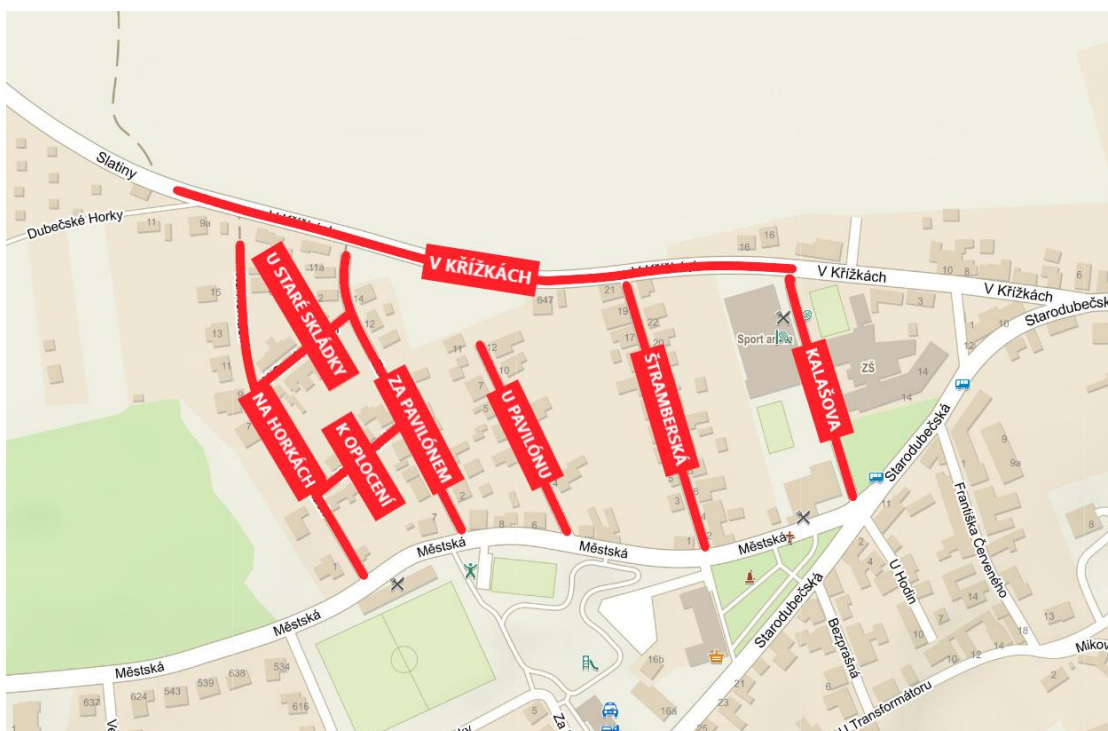
Celkem je v tomto souboru obsaženo 7 ulic, konkrétně to jsou ulice Na Horkách, K Oplocení, U Staré skládky, Za Pavilónem, U Pavilónu, Štramberská a Kalašova. Pro tyto

## Návrh dopravního řešení v severozápadní oblasti MČ Praha – Dubeč B Souhrnná technická zpráva

komunikace je typická obslužná funkce výše zmíněných objektů. Po domluvě s městskou částí je na komunikaci V Křížkách proveden návrh na vybudování chodníku a autobusové zastávky, v tomto případě se jedná o komunikaci II. třídy, tedy sběrnou. Ulice V Křížkách a Starodubečská propojuje kromě Štramberské ulice Josefa Šimůnka, která je v současné době (10/2020) v rekonstrukci.

Dále se na jih od řešeného území nachází fotbalové hřiště klubu Čechie Dubeč, víceúčelové hřiště s umělým povrchem, dětské hřiště a parková plocha sahající až ke křižovatce Městská x Starodubečská.

Mapa řešeného území s dotčenými ulicemi vyznačenými červenou barvou je zobrazena na Obr. 3.

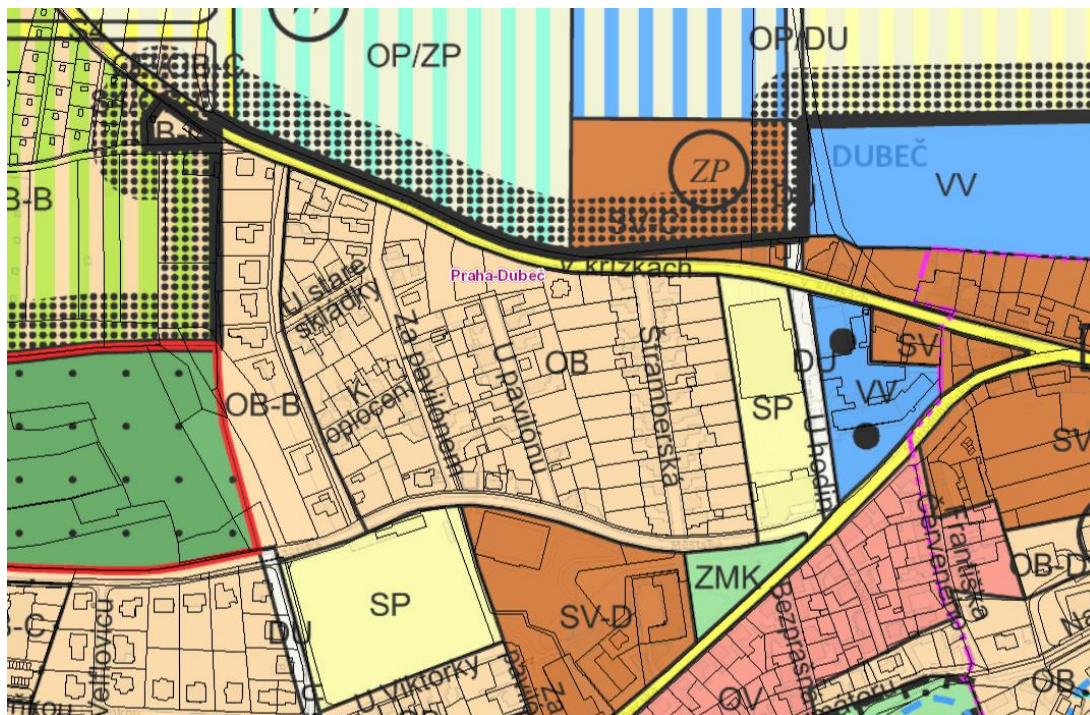


Obr. 3 - Bližší pohled na řešené ulice v rámci severozápadní části Dubče, [zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)]

### 1.6 Vazba na územní plán

Dle územního plánu hlavního města Prahy je řešená oblast v kategorii způsobu využití vedena jako funkční plocha: OB – čistě obytná, DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství a vybraná komunikační síť.

Grafické zobrazení funkčního využití území je na Obr. 4. Dle platného územního plánu není projekt v rozporu s funkčním využitím území.



Obr. 4 - Územní plán hl. m. Prahy, [zdroj: www.geoportalpraha.cz]

## 2. Dopravní průzkumy a podklady

Provedení vlastního dopravního průzkumu proběhlo dle platných technických podmínek, v tomto případě se jedná o TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích. Tyto data lze tedy použít jako podklad pro další posouzení dopravně-inženýrských charakteristik, např. pro potřeby ÚMČ Praha – Dubeč v rámci realizace navazujících staveb.

### 2.1 Průzkum dopravy v klidu

V rámci průzkumu dopravy v klidu na místě proběhl monitoring parkování a odstavování vozidel. Na základě informací z městské části a také faktu, že se jedná o území s převládající povahou rodinných domů, lze předpokládat, že největší poptávky po parkování je dosaženo během noci.

Průzkum proběhl ve čtvrtek 22. 10. 2020 ve 23:30 formou videozáznamu s následným vyhodnocením a zakreslením polohy vozidel do přílohy D.5 Pasport dopravního značení a dopravy v klidu. Vozidla zpravidla parkovala částečně na chodnících nebo před vjezdy k nemovitostem, a to většinou vystřídaným způsobem po obou stranách vozovky. V ulici V Horách je na úseku mezi K Oplocení a Městskou



v obou směrech zakázáno parkování, to bylo respektováno. Severní části této ulice se nacházelo 7 odstavených vozidel, a to po pravé straně komunikace směrem k ulici V Křížkách. V ulici U Staré skládky bylo zjištěno 5 odstavených vozidel po pravé straně a 5 po levé straně. Vždy se jednalo o parkování na chodníku nebo před vjezdy. V zaslepeném konci ulice Za Pavilónem bylo odstaveno 6 vozidel. Dále bylo v ulici 13 vozidel parkujících při krajích vozovky bez přesahu na chodník. Slepá ulice U Pavilónu ve směru k ulici V Křížkách obsahovala po levé straně 10 vozidel a jeden obytný přívěs a po pravé straně 6 osobních vozidel. Současný stav parkování v těchto ulicích je zachycen na Obr. 5 až Obr. 13 v příloze G – Fotodokumentace.

V ulici Štramberská bylo průzkumem zjištěno 15 odstavených vozidel po pravém kraji vozovky a 9 vozidel po levé straně vozovky při směru jízdy od Městské k V Křížkách. V Ulici Kalašova proběhl průzkum v den školního vyučování, a to v úterý 13. 10. 2020 v době, kdy byla povolena kontaktní výuka pouze prvního stupně. I přes tuto skutečnost byla kapacita před školou a sportovní halou zcela obsazena. Vozidla byla v D.5 vykreslena vždy ve zjištěném směru jízdy. Celkový počet odstavených vozidel je shrnut v Tab. 1.

Tab. 1 - Počet odstavených vozidel vzhledem k počtu nemovitostí včetně způsobu odstavení vozidla

Komunikace	Počet nemovitostí s hlavním vstupem/vjezdem	Počet odstavených vozidel		
		ve směru jízdy	proti směru jízdy	celkem
Na Horkách	12	6	2	8
U Staré skládky	8	4	6	10
K Oplocení	8	3	4	7
Za Pavilónem	16	13	6	19
U Pavilónu	11	7	10	17
Štramberská	23	13	11	24

Tabulka obsahuje také počet nemovitostí v dané ulici, aby se lépe vystihl poměr odstavených vozidel k počtu nemovitostí. Jelikož jsou v současném stavu všechny výše uvedené komunikace obousměrné, tak tabulka obsahuje i počet vozidel parkujících proti směru jízdy (vlevo ve směru jízdy), tj. proti dopravním předpisům. Z dat je patrné, že z ve zkoumaném území bylo odstaveno 85 vozidel, z nichž 39 (tj. 46 %) bylo odstaveno v rozporu se zákonem při levém okraji vozovky. Stání na chodníku bylo zaznamenáno celkem u 9 vozidel, a to převážně v ulici U Staré skládky a K Oplocení.

Jsou to komunikace s nejmenší šířkou prostoru místní komunikace. Při umísťování parkovacích míst v novém návrhu budou zohledněny všechny tyto zjištěné aspekty.

Dalším dnem, kdy byl proveden průzkum dopravy v klidu, byla neděle 11. 10. 2020. Tento den byl vybrán s ohledem na konání fotbalového zápasu klubu Čechie Dubeč v ulici Městská. Bylo potřeba zjistit jaká je zde potřeba parkování pro hráče fotbalu a kam zaparkují svá vozidla při vyčerpání kapacity parkoviště před víceúčelovým hřištěm. Pro samotné potřeby klubu je v ulici Městská umístěno celkem 5 podélných parkovacích stání včetně jednoho vyhrazeného parkovacího místa pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou. Toto stání je ovšem provedeno bez potřebné rozšířené šířky dle ČSN 73 6056 na 3,5 m. Bohužel se nepodařilo zjistit klasické vytížení fotbalového zápasu parkujícími vozidly diváků, jelikož byla kvůli omezením vlády v této době zakázána přítomnost diváků při zápasech. Parkování je v úsecích na komunikaci Městská, V Horách a Za Pavilónem zakázáno značkou B28 – Zákaz zastavení, jak je možné vidět v příloze D.5. I přes tento zákaz byla právě ulice Za Pavilónem nejvíce vytížena parkujícími vozidly. To je možné vidět na Obr. 14 a Obr. 17 v příloze G – Fotodokumentace. Průzkum byl proveden před začátkem a v průběhu zápasu v čase 9:00 – 10:30, kdy byla pozorována a zaznamenána pouze příjezdějí vozidla, která v lokalitě kolem hřiště zaparkovala a osoby z vozidel pokračovali směrem k hřišti, nikoliv do přilehlých nemovitostí. Počet parkujících vozidel byl 38, z nichž:

- 18 vozidel parkovalo v ulici Za Pavilónem až ke křižovatce K Oplocení, kde není dle současného dopravního značení vyhrazeno žádné parkovací místo
- 11 na parkovišti u víceúčelového hřiště z celkového počtu 9 parkovacích stání včetně jednoho místa pro osoby tělesně postižené (vozidla parkovala na zeleni a na místě pro otáčení)
- 4 v ulici U Pavilónu, kde parkovací místa nejsou značena
- 5 v ulici Městská, kde je vyhrazeno 5 parkovacích podélných stání včetně jednoho místa pro osoby tělesně postižené

V rámci průzkumu bylo zjištěno, že v sousedních ulicích U Starého splavu a U Viktorky není v době konání zápasu odstaveno žádné vozidlo. Parkování vozidel je zachyceno na Obr. 45 až Obr. 47 v příloze G – Fotodokumentace.

## 2.2 Průzkum nehodovosti

Ke zjištění nehodovosti v daném území se používají statistiky získané ze statistického vyhodnocení nehod systému Ministerstva dopravy ČR. V Jednotné dopravní vektorové mapě jsou zobrazena místa, kde došlo ke konkrétní dopravní nehodě. V tomto případě se jedná o nehody v období od 1. 1. 2007 do 3. 11. 2020, které jsou graficky znázorněny v Obr. 5.



Obr. 5 - Mapa s vyznačeným polem s nehodami, [zdroj: www.jdvm.cz]

V samotném řešeném území rekonstruovaných obslužných komunikací došlo za sledované období k 10 dopravním nehodám, kdy se v 7 případech jednalo o srážku s vozidlem zaparkovaným, odstaveným. Ve zbylých 3 případech se jednalo o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem. Při všech nehodách došlo pouze k hmotné škodě, nikdo nebyl zraněn.

V případě komunikace V Křížkách se jednalo o 2 nehody, kdy došlo ke srážce s chodci. Při nehodách byli vážně zraněni 2 lidé. Proto má budování chodníku na tomto místě své opodstatnění.

V úsecích navazujících na řešené území (včetně křižovatek a mimo křižovatkových úseků) došlo k dalším 51 dopravním nehodám. Při nehodách byly 4 osoby zraněny lehce (žluté tečky) a 3 osoby těžce (modré tečky).

Z Obr. 5 je patrná zvýšená nehodovost na křižovatce Štramberská a Městská s 12 dopravními nehodami a dále křižovatka Štramberská a V Křížkách s 6 dopravními nehodami. Počet a hlavní příčiny těchto nehod jsou uvedeny v Tab. 2 níže.

Tab. 2 - Statistika nehod podle hlavní příčiny nehody na křižovatkách Štramberská x V Křížkách a Štramberská x Městská, [zdroj: www.jdvm.cz]

Hlavní příčina nehody	Počet nehod
Proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	12
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2
Nesprávné otáčení nebo couvání	1
Nezvládnutí řízení vozidla	1
Jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1

### 2.3 Pasport dopravního značení

V rámci analýzy současného stavu a umístění dopravního značení byl proveden pasport vodorovného i svislého dopravního značení. Stav je zakreslen v příloze D.5.

### 2.4 Průzkum dopravně inženýrských charakteristik

Vlastní dopravní průzkum intenzit dopravy byl proveden v ulici Štramberská, u které se v novém stavu předpokládá dopravní zklidnění. Sledování provozu ve Štramberské na křižovatkách vyúsťujících na komunikace II. tříd proběhlo formou směrového průzkumu a zapisováním jednotlivých vozidel do formuláře jedním pozorovatelem. Předmětem průzkumu nebylo zjištění intenzit v ulici V Křížkách a Městská, neboť tato data jsou známa z databáze sčítání dopravy, kterou každoročně provádí TSK. Dle TP 189 byl proveden průzkum intenzit dopravy ve špičkových hodinách pro získání špičkové hodinové intenzity. Provedení průzkumu proběhlo v úterý 13. 10. 2020 v ranní části od 7:00 do 9:00 a odpolední části od 15:00 do 17:00. Tímto způsobem byly zohledněny předpokládané špičkové hodiny.

Špičková hodinová intenzita se stanovila jako maximální součet čtyř po sobě jdoucích 15minutových intervalů. Největší intenzita provozu ve sledovaném období nastala v čase 8:00 až 9:00. Ve špičkové hodině zde projelo 190 vozidel. Pouze 6 jízdy bylo skutečně zdrojově nebo cílově do ulice Štramberská, tj. celých 97 % jízdy ulicí Štramberská tvoří ve špičkové hodině doprava tranzitní. Podrobněji jsou výsledky z průzkumu uvedeny v Tab. 3, 4 a 5, graficky na Obr. 6.



Návrh dopravního řešení v severozápadní oblasti MČ Praha – Dubeč  
B Souhrnná technická zpráva

Tab. 3 – Intenzity dopravy ze směru ulice Městská

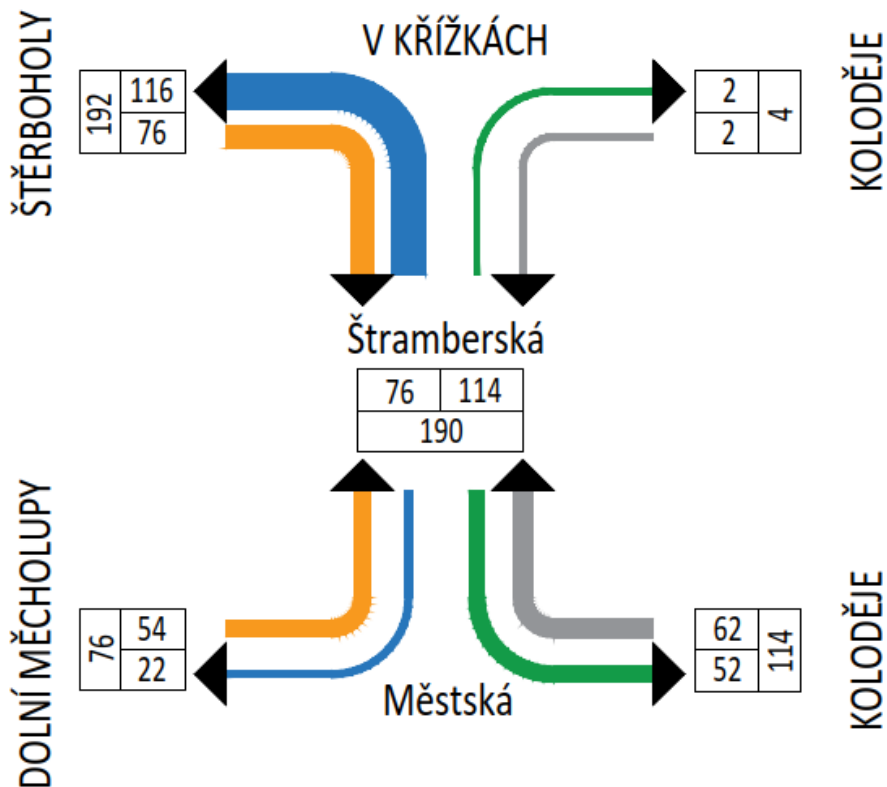
Vjezd z ulice (směru)	Městská (ze směru Dolní Měcholupy)	Městská (ze směru Koloděje)	Celkem
Výjezd	doleva	doprava	
7:00 - 7:15	13	6	19
7:15 - 7:30	9	8	17
7:30 - 7:45	17	13	30
7:45 - 8:00	12	15	27
<b>8:00 - 8:15</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>30</b>
<b>8:15 - 8:30</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>29</b>
<b>8:30 - 8:45</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>23</b>
<b>8:45 - 9:00</b>	<b>11</b>	<b>23</b>	<b>34</b>
15:00 - 15:15	4	6	10
15:15 - 15:30	8	5	13
15:30 - 15:45	11	8	19
15:45 - 16:00	5	3	8
16:00 - 16:15	3	8	11
16:15 - 16:30	6	6	12
16:30 - 16:45	4	8	12
16:45 - 17:00	9	5	14
CELKEM	155	153	308
<b>Špičková hodina</b>	<b>54</b>	<b>62</b>	<b>116</b>

Tab. 4 – Intenzity dopravy odbočujících vozidel z ulice Štramberská

Vjezd z ulice (směru)	Štramberská (ze směru V Křížkách)		Štramberská (ze směru Městská)		Celkem
	doleva	doprava	doleva	doprava	
7:00 - 7:15	6	5	19	0	30
7:15 - 7:30	8	5	17	0	30
7:30 - 7:45	18	11	30	2	61
7:45 - 8:00	15	12	27	1	55
<b>8:00 - 8:15</b>	<b>18</b>	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>52</b>
<b>8:15 - 8:30</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>46</b>
<b>8:30 - 8:45</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>40</b>
<b>8:45 - 9:00</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>34</b>	<b>2</b>	<b>54</b>
15:00 - 15:15	9	14	10	0	33
15:15 - 15:30	13	5	13	0	31
15:30 - 15:45	12	11	19	1	43
15:45 - 16:00	6	5	8	1	20
16:00 - 16:15	7	13	11	1	32
16:15 - 16:30	18	7	12	0	37
16:30 - 16:45	14	20	12	0	46
16:45 - 17:00	7	9	14	0	30
CELKEM	185	139	308	8	640
<b>Špičková hodina</b>	<b>52</b>	<b>22</b>	<b>116</b>	<b>2</b>	<b>192</b>

Tab. 5 – Intenzity dopravy ze směru ulice V Křížkách

Vjezd z ulice (směru)	V Křížkách (ze směru Koloděje)	V Křížkách (ze směru Štěrboholy)	Celkem
Výjezd	doleva	doprava	
7:00 - 7:15	1	11	12
7:15 - 7:30	0	15	15
7:30 - 7:45	0	29	29
7:45 - 8:00	0	27	27
<b>8:00 - 8:15</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>23</b>
<b>8:15 - 8:30</b>	<b>1</b>	<b>18</b>	<b>19</b>
<b>8:30 - 8:45</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>17</b>
<b>8:45 - 9:00</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>19</b>
15:00 - 15:15	1	23	24
15:15 - 15:30	0	18	18
15:30 - 15:45	0	23	23
15:45 - 16:00	0	11	11
16:00 - 16:15	0	20	20
16:15 - 16:30	0	25	25
16:30 - 16:45	1	34	35
16:45 - 17:00	0	16	16
CELKEM	5	328	333
<b>Špičková hodina</b>	<b>2</b>	<b>76</b>	<b>78</b>



Obr. 6 – Pentlogram stykových křižovatek Štramberská x Městská a Štramberská x V Křížkách

## 2.5 Průzkum majetkových vztahů

Realizací stavby dojde k částečnému záboru některých pozemků. Rozsah je patrný z přílohy F – Majetková elaborát. V rámci průzkumu vlastnictví pozemků dotčených stavbou byla vypracována příloha F.2 - Tabulka dotčených pozemků, zpracován výkres F.1 - Katastrální situační výkres a doloženo vlastnictví pozemků v příloze F.3 - Výpis dotčených pozemků dle dostupných dat z katastru nemovitostí. Způsob užívání objektů SO 101, SO 102, SO 103 zůstane nezměněn. U objektu SO 104 se způsob užívání změní z orné půdy na ostatní plochu v rámci realizace chodníku U Pavilónu – V Křížkách.

## 3. Podmínky realizace stavby

### 3.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných účastníků

Stavba objektů SO 100 je podmíněna realizací objektů inženýrských sítí, které nejsou součástí této práce.

### 3.2 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště bude zajištěn z místních komunikací Městská a V Křížkách.

### 3.3 Dopravní omezení včetně výluk a objízdných tras

Je nutné zajistit dostupnost všech objektů v prostoru staveniště a jeho bezprostředního okolí. Dále je nutné zachovat průjezdnost pro požární vozidla. Při realizaci stavby se předpokládá co nejmenší omezení dopravní obslužnosti území. Všechny práce budou probíhat v etapách při úplné uzavírcce komunikace.

## 4. Souhrnný technický popis stávajícího stavu

### 4.1 SO 101 – Oblast Na Horkách – Za Pavilónem

První řešená lokalita v rámci této dokumentace zahrnuje ulice Na Horkách, K Oplocení, U Staré skládky a Za Pavilónem. Jedná se o soubor obslužných místních komunikací tvořící celek propojených komunikací v rámci obytné zástavby. Přednost není upravena dopravním značením. Parkování není vyznačeno, vozidla jsou odstavená neuspořádaně.

### NA HORKÁCH

Ulice Na Horkách je ve stávajícím stavu obousměrná komunikace šířky 4,0 – 6,0 m. Současný stav je zachycen na Obr. 1 až Obr. 5 v příloze G. Součástí komunikace jsou 2 stykové křižovatky s ulicemi K Oplocení a U Staré skládky. V těch není zřízený přechod ani místo pro přecházení. Na severním konci v úseku od křižovatky U Staré skládky je komunikace v délce 97,5 m zaslepena a není zde zřízeno obratiště. V současné době má komunikace šterkový kryt s většími zrny kameniva a vykazuje mnoho poruch jako například vyjeté koleje nebo lokální výtluky, které znemožňují dostatečné odvodnění povrchu komunikace. Viz Obr. 3 v příloze G. Na levé (západní) straně komunikace je umístěn pás zeleně se vzrostlými listnatými stromy po celé délce komunikace. Pás je proměnné šířky 2,5 – 3,5 m, není od vozovky oddělen obrubou, ale plynule v ní přechází. V rámci požadavku městské části je tato lipová alej zachována a vozovka je vedena v dostatečné vzdálenosti od stromů tak, aby zde nedocházelo k poruchám krytu od kořenových systémů stromů. V místech vjezdů a vchodů na pozemky je pás přerušen a nahrazen zpevněným povrchem, nejčastěji betonovou dlažbou, nebo sama zeleň tvoří přístup na pozemky. Po pravé straně je situovaný chodník s asfaltovým krytem v šířce 1,4 – 1,6 m. Chodník je ukončen na křižovatce U Staré skládky a dále pokračuje pás zeleně, který slouží především k odstavení vozidel. Na hraně s vozovkou je chodník vedený ve výšce nášlapu přibližně 10 cm. Chodník je na mnoha místech prorostlý plevelem, který pokračuje i do vozovky v šířce až 0,5 m.

### K OPLOCENÍ

Obousměrná komunikace šířky 5 – 5,5 m. Šířka prostoru místní komunikace je přibližně 8 m. Vozovka je provedena s asfaltovým krytem, který je relativně v dobrém technickém stavu. Komunikace je směrově v příčné. Po obou stranách komunikace je umístěn chodník na zvýšené obrubě šířky 1,3 – 1,5 m, lokálně je snížen na úroveň vozovky. Viz Obr. 7 v příloze G. Chodník je proveden z asfaltového krytu, cementobetonového krytu a místy z betonových dlaždic. Technický stav chodníků, především na severní straně komunikace, je vzhledem k zatížení od parkujících vozidel ve špatném stavu a vykazuje mnoho poruch. Na asfaltovém krytu se objevují odplavené vrstvy nestmelené vozovky z ulice Na Horkách. Viz Obr. 6 až Obr. 8 v příloze G.



#### U STARÉ SKLÁDKY

Obousměrná komunikace šířky přibližně 7 – 7,5 m má v současné době šterkový kryt a šterkové podkladní vrstvy. Chodníky po obou stranách šířky 1,2 až 1,5 m jsou z betonových dlaždic nebo cementového krytu. Současný stav je zobrazen na Obr. 9 až Obr.11 v příloze G. Chodníky jsou spolu s vozovkou ve velice špatném technickém stavu. Komunikace je směrově v přímé. Šířka prostoru místní komunikace je 10 m. Pásky zeleně se zde nevyskytují.

#### ZA PAVILÓNEM

Obousměrná komunikace šířky 6,5 – 9,5 m. Šířka uličního prostoru se pohybuje kolem 12 m. Kryt je v úseku od křižovatky Městská ke křižovatce K Oplocení asfaltový. Projevují se v něm propady a vyjeté koleje viz Obr. 19 a Obr. 20 v příloze G. Dále směrem na sever pokračuje vozovka s nezpevněným krytem. Kryt je ve velice špatném technickém stavu s mnoha poruchami Ty se projevují poklesy, trhlinami, výtluky, ztrátou asfaltového tmelu, hrboly či úplnými propady konstrukčních vrstev, jak je patrné z fotodokumentace pořízené při dopravním průzkumu. Po obou stranách komunikace je umístěn chodník na zvýšené obrubě šířky přibližně 1,5 m, lokálně je snížen na úroveň vozovky. Viz Obr. 12 až Obr. 21 v příloze G. Chodník je proveden z asfaltového krytu, cementobetonového krytu a místy z betonových dlaždic. Pásky zeleně se zde nevyskytují.

#### 4.2 SO 102 – U Pavilónu

Ulice U Pavilónu je obousměrná dvoupruhová komunikace šířky 9,0 m. Po obou stranách komunikace jsou situované chodníky šířky 1,5 – 1,75 m. Šířka prostoru místní komunikace je přibližně 12 m. Kryt je v současném stavu šterkový. Kraje vozovky jsou z obou stran využívány pro podélné parkování vozidel. Obrubníky jsou z důvodu špatného technického stavu částečně odlámané, s výškou nášlapu od 0 do 10 cm. V místech vjezdů na soukromé pozemky jsou obruby sníženy. Chodník je proveden z betonových dlaždic nebo asfaltového krytu s mnoha defekty a výškovými poklesy. Odvodnění je řešeno do obetonovaných vpustí, které z důvodu poklesu krytu značně vyčnívají nad niveletu vozovky. Viz Obr. 25 až Obr. 31 v příloze G.

#### 4.3 SO 103 – Štramberská

Ulice Štramberská je ve stávajícím stavu dvoupruhová obousměrná komunikace šířky 7,0 – 7,5 m. Po obou stranách komunikace jsou situovány chodníky šířky přibližně

1,5 m a pásy zeleně šířky od 0,3 do 0,75 m. V místech vjezdů na soukromé pozemky je zezeň přerušena a obruba chodníku snížena na 2–5 cm. Po obou stranách je komunikace využívána pro podélné parkování vozidel. Současný stav je zachycen na Obr. 32 až Obr. 37 v příloze G – Fotodokumentace.

#### 4.4 SO 104 – Oblast V Křížkách – Kalašova

Ulice V Křížkách je dvoupruhová obousměrná komunikace II. třídy šířky 6,0 m. Po obou stranách komunikace jsou situovány příkopy, které jsou na straně zástavby v místech vjezdů na soukromé pozemky vedeny trubním propustkem. Současný stav je zachycen na Obr. 43 až Obr. 44 v příloze G – Fotodokumentace.

### 5. Souhrnný technický popis navrženého stavu

Předmětem řešení je stávající prostor místní komunikace Na Horkách, U Staré skládky, K Oplocení, Za Pavilónem, U Pavilónu, Štramberská, Kalašova a V Křížkách. V rámci této stavby bude rekonstruován celý uliční prostor komunikace, upraven dopravní režim, vyřešeno řádné odvodnění komunikace a proběhne výstavba nového chodníku a autobusové zastávky.

Stavební řešení je zpracováno takovým způsobem, aby odpovídalo dopravnímu zatížení na těchto komunikacích. V projektu se počítá obnovou všech stávající komunikací a chodníků. Celá konstrukce těchto ploch bude vytěžena a odvezena na skládku.

#### 5.1 SO 101 – Oblast Na Horkách – Za Pavilónem

##### 5.1.1 Situace

Ulice Na Horkách bude upravena v celé její délce v úseku mezi křižovatkou s ulicí Městská a zaslepeným koncem při ulici V Křížkách. Délka opravované komunikace činí 267,06 m.

Ulice K Oplocení bude opravena v celé její délce v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Na Horkách a Za Pavilónem. Délka opravované komunikace činí 83,04 m.

Ulice U Staré skládky bude opravena v celé její délce v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Na Horkách a Za Pavilónem. Délka opravované komunikace činí 84,46 m.

Ulice Za Pavilónem bude opravena v celé její délce v úseku mezi křižovatkou s ulicí Městská a zaslepeným koncem při ulici V Křížkách. Délka opravované komunikace činí 224,97 m.

Komunikace jsou v tomto stavebním objektu nově navrženy jako obytná zóna se základní šířkou vozovky 5,0 m pro ulice Na Horkách a Za Pavilónem, resp. 4,0 m pro ulice K Oplocení a U Staré skládky. Vozovka je navržena z betonové zámkové dlažby přírodní šedé barvy. V místech lokálního zúžení je šířka vozovky 4,0 m, resp. 3,5 m. V obytné zóně mimo jiné platí max. rychlost 20 km/h, pohyb chodců a vozidel ve společném prostoru a parkování pouze na vyznačených parkovacích místech. To vše je v návrhu zohledněno.

Pro dopravní zklidnění je lokálně zúžena komunikace na šířku 4,0 m, resp. 3,5 m, a to buď formou vybíhajících zelených ploch nebo parkovacích stání. Dalším prvkem pro zklidnění je navržení zvýšených příčných prahů při vjezdu z ulice Městská do ulic Na Horkách a Za Pavilónem.

Příčné prahy jsou navrženy v délce 6,4 m a jsou z betonové zámkové dlažby přírodní červené barvy. Náběhové rampy jsou dlouhé 1,0 m a převýšené o +10 cm. Šířka prahu v nejužším místě odpovídá šířce vozovky, tj. 5,0 m. Nárožní oblouky prahu byly ověřeny vlečnými křivkami na průjezd vozidla pro svoz odpadu kvůli zvolení optimálního poloměru. Viz příloha D.3 – Vlečné křivky.

Pro potřebu parkování je ve stavebním objektu navrženo celkem 42 podélných parkovacích stání. Ta jsou situována do zelených pásů, popř. jízdního pruhu. Parkovací stání jsou navržena z betonových zatravněovacích dlaždic pro redukci množství srážkového odtoku v místě jeho vzniku v území. Základní šířka parkovacích stání je 2,0 m, popř. 2,4 m jedná-li se o parkovací místo přilehlé k pevné překážce jako je oplocení soukromých pozemků. Délky parkovací stání činí minimálně 5,75 m, popř. 6,75 m.

Pásky zeleně jsou navrženy s ohledem na stávající vstupy a vjezdy k soukromým pozemkům. V místech vstupů a vjezdů jsou obruby sníženy na výšku nášlapu +2 cm. U parkovacích zálivů je na styku se zelení nášlap + 10 cm a u styku s vozovkou + 2 cm. V ulici Na Horkách zůstane zachovaný pás vzrostlých stromů, který se nachází po levé straně ve směru staničení.

Situační řešení je součástí přílohy C – Výkresová část – Přílohy C.2.2 až C.2.4.

### 5.1.2 Směrové poměry

Směrové vedení vychází ze stávajícího směrového řešení komunikací, šířkovým uspořádáním uličního prostoru a polohou vstupů a vjezdů.

Ulice Na Horkách je od staničení km 0,13241 vedena v oblouku o poloměru  $R = 150$  m až do staničení km 0,19776. Zbytek úseku je veden v přímé.

Ulice Za Pavilónem je od staničení km 0,16682 vedena v oblouku o poloměru  $R = 80$  m až do staničení km 0,20226. Zbytek úseku je veden v přímé.

Ulice K Oplocení a U Staré skládky jsou vedeny v přímé.

Směrové poměry jednotlivých os jsou součástí situačních příloh C.2.2 až C.2.4.

### 5.1.3 Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího stavu. Je navrženo s ohledem na okolní zástavbu, především stávající vjezdy. Podélné sklony jsou z tohoto důvodu v minimální míře pod limitní hodnotou podélného sklonu, který činí 0,50 %. A to v ulici K Oplocení ve staničení km 0,02489 – km 0,08304. Na zbylých úsecích ulic se podélný sklon pohybuje v rozmezí 0,54 – 4,57 %. U ramp zvýšených ploch je podélný sklon 1:10. Poloměry výškových oblouků mají hodnoty 600, 1000, 1500, 3000 a 3500 m.

Návaznost výškového řešení a odvodnění je blíže upřesněna v podkapitole 6. Odvodnění. Zobrazení výškového řešení je součástí výkresové přílohy D.1.1 až D.1.2. Podélné profily.

### 5.1.4 Šířkové uspořádání a sklonové poměry

#### NA HORKÁCH

Vozovka v ulici Na Horkách má jednostranný příčný sklon 2,0 % směrem do pásu zeleně. Parkovací stání jsou od vozovky oddělena betonovou obrubou 80/250/1000 s výškou nášlapu + 2 cm uloženou do betonového lože C20/25 – XF3 min. tl. 100 mm. Šířka komunikace je sjednocena na 5,0 m, lokálně je vozovka zúžena na 3,5 m. Parkovací stání mají šířku min. 2,0 m. Základní příčný sklon parkovacích stání je 2,0 % a je navržen jako jednostranný směrem do vozovky. Parkovací stání jsou od pásu zeleně oddělena betonovou obrubou 80/250/1000 s výškou nášlapu + 10 cm uloženou do betonového lože C20/25 – XF 3 min. tl. 100 mm.

#### K OPLOCENÍ

Vozovka má jednostranný příčný sklon 2,0 % a respektuje současné uložení dešťové kanalizace. Šířka komunikace činí 4,0 m. Na levé straně ve směru staničení je umístěn parkovací pruh šířky 2,4 m odvodněný jednostranným příčným sklonem 2,0 % směrem do vozovky. Parkovací pruh je od vozovky oddělen betonovou obrubou 80/250/1000 s výškou nášlapu + 2 cm uloženou do betonového lože C20/25 – XF 3 min. tl. 100 mm. Po pravé straně se nachází zelený pás proměnné šířky 1,50 - 1,55 m s výškou nášlapu obruby + 0 cm uloženou do betonového lože C20/25 – XF 3 min. tl. 100 mm.



### U STARÉ SKLÁDKY

Vozovka má jednostranný příčný sklon 2,0 % a respektuje současné uložení dešťové kanalizace. Šířka komunikace je v celé délce 5,0 m. Po obou stranách jsou umístěna parkovací stání. Po levé straně ve směru staničení má stání šířku 2,4 m a po pravé straně 2,0 m. Základní příčný sklon parkovacích stání je 2,0 % směrem od nemovitostí do vozovky. Na začátku ulice je situovaný oboustranný pás zeleně šířky 2,4 m, resp. 2,6 m. Dále je pruh zeleně šířky 0,6 m umístěn za pravým parkovacím pruhem s výškou nášlapu obruby + 10 cm uloženou do betonového lože C20/25 – XF 3 min. tl. 100 mm.

### ZA PAVILÓNEM

Vozovka má jednostranný příčný sklon 2,0 % a respektuje současné uložení dešťové kanalizace. Šířka komunikace je 5,0 m, v místech lokálního zúžení 3,5 m, resp. 4,0 m. Prostor místní komunikace je velmi členitý. Po obou stranách komunikace jsou umístěna parkovací stání i zeleň. Parkovací stání mají jednostranný příčný sklon 2,0 % směrem do vozovky. Od vozovky jsou oddělena betonovou obrubou 80/250/1000 s výškou nášlapu + 2 cm. V zaslepeném konci je prostor místní komunikace široký 10,80 m. Parkovací stání jsou od pásu zeleně oddělena obrubou s výškou nášlapu + 10 cm.

Šířkové uspořádání a sklonové poměry řešených ulic jsou patrné z výkresové přílohy D.2.1 až D.2.4 Vzorové příčné řezy. Ověření vlečnými křivkami je v příloze D.3.

#### 5.1.5 Konstrukce navržených zpevněných ploch

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1. 12. 2004 a Dodatkem TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schváleným MD – OSI, č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1. 9. 2010. Tyto podmínky platí zejména pro únosnost zemní pláně, vodní režim, namrzavost a další je potřeba ověřit příslušnými in-situ zkouškami.

Skladby jsou navrženy následovně:

#### Vozovka

Konstrukce dle TP 170, **D1-D-3, TDZ V, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba (šedá)	DL	80 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Štěrkodrt' t'ř. A	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	80 MPa
Štěrkodrt' t'ř. min B	ŠD <sub>B(A)</sub>	200 mm	45 MPa
CELKEM		min. 520 mm	

### **Parkovací stání**

Konstrukce dle TP 170, **D1-D-3, TDZ VI, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová zatravněvací dlažba	DL	100 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Filtrační, separační geotextilie		300 g/m <sup>2</sup>	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	50 MPa
Štěrkodrt' tř. min B	ŠD <sub>B(A)</sub>	150 mm	30 MPa
CELKEM		min. 440 mm	

### **Vjezd**

Konstrukce dle TP 170, **D2-D-1, TDZ O, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba	DL	80 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	30 MPa
CELKEM		min. 320 mm	

### **Chodník**

Konstrukce dle TP 170, **D2-D-1, TDZ CH, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba	DL	60 mm	
Lože – drť	L	30 mm	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	30 MPa
CELKEM		min. 240 mm	

### **Zvýšená plocha**

Konstrukce dle TP 170, **D1-D-3, TDZ V, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba (šedá)	DL	80 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	250 mm	80 MPa
Štěrkodrt' tř. min B	ŠD <sub>B(A)</sub>	250 mm	45 MPa
CELKEM		min. 620 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti zemní pláň  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ .

Pokud zemní pláň nedosáhne požadované únosnosti pro komunikaci (45MPa), navrhne se zlepšení podloží do hloubky přibližně 0,5 m pomocí stabilizace.

Požadované moduly přetvárnosti jsou uvedeny ve výkresové příloze D.2.1 až D.2.4  
Vzorové příčné řezy.

## 5.2 SO 102 – U Pavilónu

### 5.2.1 Situace

Ulice U Pavilónu bude opravena v celé její délce v úseku mezi křižovatkou s ulicí Městská a zaslepeným koncem při ulici V Křížkách. Délka opravované komunikace činí 163,70 m.

Komunikace je nově navržena jako obytná zóna se základní šířkou vozovky 5,0 m.

V místech lokálního zúžení je šířka vozovky 3,5 m. V obytné zóně mimo jiné platí max. rychlost 20 km/h, pohyb chodců a vozidel ve společném prostoru a parkování pouze na vyznačených parkovacích místech. To vše je v návrhu zohledněno.

Prvkem pro dopravní zklidnění je navržení zvýšeného příčného prahu při vjezdu z ulice Městská. Příčný práh je navržen v délce 5,0 m v místě osy komunikace a je z betonové zámkové dlažby přírodní červené barvy. Náběhové rampy jsou dlouhé 1,0 m a převýšené o +10 cm. Šířka prahu v nejužším místě odpovídá šířce vozovky, tj. 5,0 m. Nárožní oblouky prahu byly ověřeny vlečnými křivkami na průjezd vozidla pro svoz odpadu kvůli zvolení optimálního poloměru. Viz příloha D.3 – Vlečné křivky.

Pro potřebu parkování je ve stavebním objektu navrženo celkem 20 podélných parkovacích stání. Ta jsou situována do zelených pásů, popř. jízdního pruhu. Parkovací stání jsou navržena z betonových zatravněvacích dlaždic pro redukci množství srážkového odtoku v místě jeho vzniku v území. Základní šířka parkovacích stání je 2,0 m, popř. 2,4 m jedná-li se o parkovací místo přilehlé k pevné překážce jako je oplocení soukromých pozemků. Délky parkovací stání činí minimálně 5,75 m, popř. 6,75 m.

Pásky zeleně jsou navrženy s ohledem na stávající vstupy a vjezdy k soukromým pozemkům. V místech vstupů a vjezdů jsou obruby sníženy na výšku nášlapu +2 cm. U parkovacích zálivů je na styku se zelení nášlap +0 cm a u styku s vozovkou + 2 cm.

Situační řešení je součástí přílohy C.2.5 – Situační výkres.

### 5.2.2 Směrové poměry

Směrové vedení vychází ze stávajícího směrového řešení komunikací, šířkovým uspořádáním uličního prostoru a polohou vstupů a vjezdů.

Ulice U Pavilónu je v celé své délce vedena v přímé.

Směrové poměry jednotlivých os jsou součástí situační přílohy C.2.5 – Situační výkres.

### 5.2.3 Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího stavu. Je navrženo s ohledem na okolní zástavbu, především stávající vjezdy. Podélný sklon se pohybuje v rozmezí 0,53 – 3,24 %. U ramp zvýšených ploch je podélný sklon 1:10. Na trase jsou celkem 2 výškové oblouky, a to ve staničení km 0,05950 a km 0,15130. Poloměry výškových oblouků mají hodnoty 2000 m, resp. 444 m. Ve směru staničení trasa postupně stoupá z nadmořské výšky 259,67 m. n. m. až do 264,01 m. n. m. Řešení je provedeno ve výškovém systému B. p. v.

Zobrazení výškového řešení je součástí výkresové přílohy D.1.3 – Podélné profily. Návaznost výškového řešení a odvodnění je blíže upřesněna v podkapitole 6. Odvodnění.

### 5.2.4 Šířkové uspořádání a sklonové poměry

Vozovka v ulici U Pavilónu má jednostranný příčný sklon 2,0 % směrem na levou stranu vozovky ve směru staničení. Parkovací stání jsou od vozovky oddělena betonovou obrubou 80/250/1000 s výškou nášlapu + 2 cm uloženou do betonového lože C20/25 – XF3 min. tl. 100 mm. Šířka komunikace je sjednocena na 5,0 m, lokálně je vozovka zúžena na 3,5 m nebo rozšířena z důvodu otáčení vozidel na 7,25 m, resp. 11,9 m. Parkovací stání mají šířku min. 2,0 m. Základní příčný sklon parkovacích stání je 2,0 % a je navržen jako jednostranný směrem do vozovky. Parkovací stání jsou od pásu zeleně oddělena betonovou obrubou 80/250/1000 s výškou nášlapu + 10 cm uloženou do betonového lože C20/25 – XF 3 min. tl. 100 mm.

V úseku km 0,07377 až km 0,09769 a km 0,10103 až km 0,11191 se vozovka zužuje na šířku pruhu 3,5 m, a to vždy vysazením pásu zeleně. Šířkové uspořádání a sklonové poměry jsou patrné z výkresové přílohy D.2.5 – Vzorové příčné řezy.

### 5.2.5 Konstrukce navržených zpevněných ploch

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod



č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1. 12. 2004 a Dodatkem TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schváleným MD – OSI, č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1. 9. 2010. Tyto podmínky platí zejména pro únosnost zemní pláně, vodní režim, namrzavost a další je potřeba ověřit příslušnými in-situ zkouškami.

Skladby jsou navrženy následovně:

#### **Vozovka**

Konstrukce dle TP 170, **D1-D-3, TDZ V, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba (šedá)	DL	80 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	80 MPa
Štěrkodrt' tř. min B	ŠD <sub>B(A)</sub>	200 mm	45 MPa
CELKEM		min. 520 mm	

#### **Parkovací stání**

Konstrukce dle TP 170, **D1-D-3, TDZ VI, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová zatravněvací dlažba	DL	100 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Filtrační, separační geotextilie		300 g/m <sup>2</sup>	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	50 MPa
Štěrkodrt' tř. min B	ŠD <sub>B(A)</sub>	150 mm	30 MPa
CELKEM		min. 440 mm	

#### **Vjezd**

Konstrukce dle TP 170, **D2-D-1, TDZ O, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba	DL	80 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	30 MPa
CELKEM		min. 320 mm	

#### **Chodník**

Konstrukce dle TP 170, **D2-D-1, TDZ CH, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba	DL	60 mm	
Lože – drť	L	30 mm	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	30 MPa
CELKEM		min. 240 mm	

### Zvýšená plocha

Konstrukce dle TP 170, **D1-D-3, TDZ V, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba (šedá)	DL	80 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	250 mm	80 MPa
Štěrkodrt' tř. min B	ŠD <sub>B(A)</sub>	250 mm	45 MPa
CELKEM		min. 620 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti zemní pláně  $E_{def,2} = 45$  MPa. Pokud zemní pláň nedosáhne požadované únosnosti pro komunikaci (45 MPa), navrhne se zlepšení podloží do hloubky přibližně 0,5 m pomocí stabilizace. Požadované moduly přetvárnosti jsou uvedeny ve výkresové příloze D.2.5 – Vzorové příčné řezy.

## 5.3 SO 103 – Štramberská

### 5.3.1 Situace

Ulice Štramberská bude opravena v celé její délce v úseku mezi křižovatkou s ulicí Městská a ulicí V Křížkách. Délka opravované komunikace činí 205,16 m.

Komunikace je nově navržena jako Zóna 30 se základní šířkou vozovky 5,0 m. Na základě dopravního průzkumu bylo vyhodnoceno, že tato komunikace má vyšší dopravní význam než komunikace v obytné zóně, tudíž byla zvolena varianta s dopravním režimem Zóna 30.

Lokální zúžení vozovky na šířku 3,5 m vytváří na trase v kombinaci s dvěma šikanami prvky zklidnění dopravy. Úseky se zúžením vozovky jsou km 0,05450 až km 0,08059, km 0,08611 až km 0,09912, km 0,13405 až km 0,15111 a km 0,15475 až km 0,16655.

Pro potřebu parkování je ve stavebním objektu navrženo celkem 28 podélných parkovacích stání. Ta jsou situována do zelených pásů, popř. jízdního pruhu. Parkovací stání jsou navržena z betonových zatravněvacích dlaždic pro redukci množství srážkového odtoku v místě jeho vzniku v území. Základní šířka parkovacích stání je 2,0 m, popř. 2,4 m jedná-li se o parkovací místo přilehlé k pevné překážce jako je oplocení soukromých pozemků. Délky parkovací stání činí minimálně 5,75 m, popř. 6,75 m.

Pásky zeleně jsou navrženy s ohledem na stávající vstupy a vjezdy k soukromým pozemkům. V místech vstupů a vjezdů jsou obruby sníženy na výšku nášlapu +2 cm. U parkovacích zálivů je na styku se zelení nášlap + 10 cm a u styku s vozovkou + 2 cm.

Situační řešení je součástí přílohy C.2.6 – Situační výkres.

### 5.3.2 Směrové poměry

Směrové vedení vychází ze stávajícího směrového řešení komunikací, šířkovým uspořádáním uličního prostoru a polohou vstupů a vjezdů.

Ulice Štramberská je v celé své délce vedena v přímé.

Směrové poměry jednotlivých os jsou součástí situačních příloh C.2.6 – Situační výkres.

### 5.3.3 Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího stavu. Je navrženo s ohledem na okolní zástavbu, především stávající vjezdy. Podélný sklon se pohybuje v rozmezí 1,96 – 3,50 %. U ramp zvýšených ploch je podélný sklon 1:10. Na trase jsou celkem 3 výškové oblouky, a to ve staničení km 0,03622, km 0,07523 a km 0,13064. Poloměry výškových oblouků mají hodnoty 2000 m, resp. 3000 m a 3500 m. Ve směru staničení trasa postupně stoupá z nadmořské výšky 257,16 m. n. m. až do 262,40 m. n. m. Řešení je provedeno ve výškovém systému B. p. v. a je součástí výkresové přílohy D.1.3 – Podélné profily.

Návaznost výškového řešení a odvodnění je blíže upřesněna v podkapitole 6. Odvodnění.

### 5.3.4 Šířkové uspořádání a sklonové poměry

Vozovka v ulici Štramberská má jednostranný příčný sklon 2,0 % směrem na levou stranu vozovky ve směru staničení. Parkovací stání jsou od vozovky oddělena betonovou obrubou 80/250/1000 s výškou nášlapu + 2 cm uloženou do betonového lože C20/25 – XF3 min. tl. 100 mm. Šířka komunikace je sjednocena na 5,0 m, lokálně je vozovka zúžena na 3,5 m. Parkovací stání mají šířku min. 2,0 m. Základní příčný sklon parkovacích stání je 2,0 % a je navržen jako jednostranný směrem do vozovky. Parkovací stání jsou od pásu zeleně oddělena betonovou obrubou 80/250/1000 s výškou nášlapu + 10 cm uloženou do betonového lože C20/25 – XF 3 min. tl. 100 mm.

Šířkové uspořádání a sklonové poměry jsou patrné z výkresové přílohy D.2.6 – Vzorové příčné řezy. Ověření vlečnými křivkami je v příloze D.3.

### 5.3.5 Konstrukce navržených zpevněných ploch

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1. 12. 2004 a Dodatkem TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schváleným MD – OSI, č.j. 682/10-910-IPK/1

s účinností od 1. 9. 2010. Tyto podmínky platí zejména pro únosnost zemní pláň, vodní režim, namrzavost a další je potřeba ověřit příslušnými in-situ zkouškami.

Skladby jsou navrženy následovně:

#### **Vozovka**

Konstrukce dle TP 170, **D1-D-3, TDZ V, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba (šedá)	DL	80 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Štěrkodrtř tř. A	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	80 MPa
Štěrkodrtř tř. min B	ŠD <sub>B(A)</sub>	200 mm	45 MPa
CELKEM		min. 520 mm	

#### **Parkovací stání**

Konstrukce dle TP 170, **D1-D-3, TDZ VI, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová zatravňovací dlažba	DL	100 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Filtrační, separační geotextilie		300 g/m <sup>2</sup>	
Štěrkodrtř tř. A	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	50 MPa
Štěrkodrtř tř. min B	ŠD <sub>B(A)</sub>	150 mm	30 MPa
CELKEM		min. 440 mm	

#### **Vjezd**

Konstrukce dle TP 170, **D2-D-1, TDZ O, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba	DL	80 mm	
Lože – drť	L	40 mm	
Štěrkodrtř tř. A	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	30 MPa
CELKEM		min. 320 mm	

#### **Chodník**

Konstrukce dle TP 170, **D2-D-1, TDZ CH, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba	DL	60 mm	
Lože – drť	L	30 mm	
Štěrkodrtř tř. A	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	30 MPa
CELKEM		min. 240 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti zemní pláň  $E_{def,2} = 45$  MPa. Pokud zemní pláň nedosáhne požadované únosnosti pro komunikaci (45 MPa), navrhne se zlepšení podloží do hloubky přibližně 0,5 m pomocí stabilizace. Požadované moduly přetvárnosti jsou uvedeny ve výkresové příloze C.2.6 – Vzorové příčné řezy.

## 5.4 SO 104 – Oblast V Křížkách – Kalašova

### 5.4.1 Situace

#### Chodník V Křížkách

V ulici V Křížkách je nově vybudován chodník v základní šířce 2,0 m (2x0,75 m + BO 0,5 m), který zároveň slouží jako nástupiště nově zřízené autobusové zastávky. Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů se jedná o komunikaci IV. třídy. Komunikace je nepřístupná provozu motorových vozidel.

Chodník slouží pro přístup pěších v severozápadní části Dubče. Spojuje chatovou oblast Slatiny při ulici Dubečské Horky s ulicí Kalašova. V trase je několik napojení na chodník, a to z ulic Na Horkách, Za Pavilónem, U Pavilónu a Štramberská.

Celková délka chodníku je 449,15 m.

Součástí návrhu je i nový přechod pro chodce v délce 6,0 m s šířce 4,0 m. Přechod pro chodce je podpořen vodorovným dopravním značením V 18 – optická psychologická brzda. V úseku před přechodem je nově navrženo snížení rychlosti z 50 km/h na 30 km/h z důvodu zvýšení bezpečnosti chodců. Návrh přechodu byl ověřen rozhledovými trojúhelníky v příloze D.4 – Rozhledové poměry.

Autobusová zastávka má délku nástupní hrany 12 m a šířku v místě prostoru dveří 3,0 m, resp. 2,2 m. Z chodníku ve směru do centra Dubče vybíhá plocha pro čekárnu o rozměru 3,0 m x 1,5 m. Jako čekárna je navržen přístřešek Volmut bez bočnic.

#### Bezbariérové úpravy Kalašova

Předmětem úprav v ulici Kalašova je zřízení bezbariérových přístupů k budově základní školy. Jedná je především o zřízení ramp ve sklonu  $\leq 12,5$  % dle ČSN 73 6110 a platné vyhlášky 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Rampy jsou v současném stavu dle Obr. 38 až Obr. 40 řešeny jako zkosený obrubník. Celkem se jedná o zřízení 3 snížených ramp.

Dále jsou v nevyhovujícím stavu hmatové úpravy přechodu pro chodce u křižovatky s Městskou. Signální pás končí přibližně 1 m za varovným pásem a není tudíž dotažen k žádné vodící linii. Šířka signálního pásu je v nevyhovující šířce 0,6 m. Signální pás

přechodu jasně neurčuje směr přecházení přes jízdni pásy. Viz Obr. 48 a Obr. 49 v příloze G – Fotodokumentace.

#### 5.4.2 Směrové poměry

Směrové vedení vychází ze stávajícího směrového řešení komunikací, šířkovým uspořádáním uličního prostoru a polohou vstupů a vjezdů. Nástupní hrana autobusové zastávky je vedena v přímé.

Hrana obruby chodníku je měřena od osy stávající komunikace. Směrové poměry jednotlivých os jsou zřejmé ze situačních příloh C.2.7 a C.2.8 – Situační výkres.

#### 5.4.3 Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího stavu. Je navrženo s ohledem na stávající výšku nivelety komunikace a terénu. Zároveň je potřeba dosáhnout dostatečných příčných a podélných sklonů pro řádné odvodnění komunikací. Základní výška nášlapu chodníku u vozovky je + 12 cm, u nástupních hran autobusových zastávek je použit kaselský typ obrubníku s výškou nášlapu + 16 cm, a to z důvodu současných požadavků ROPID a DPP. Snížené obrubníky ve vjezdech a na místě přechodu mají výšku nášlapu + 2 cm. Chodník má na hraně se zelení obrubu s výškou nášlapu + 6 cm, která slouží jako vodící linie.

Návaznost výškového řešení a odvodnění je blíže upřesněna v podkapitole 6. Odvodnění.

#### 5.4.4 Šířkové uspořádání a sklonové poměry

Chodník má základní jednostranný příčný sklon 2,0 %. Šířka chodníku je 2,0 m, z toho je 2 x 0,75 m pruh pro chodce a 0,5 m bezpečností odstup.

V místech budování chodníku na styku s vozovkou dojde k opravě konstrukčních vrstev vozovky v šířce přibližně 0,5 m. Styk staré a nové úpravy asfaltového krytu bude ošetřen vhodnou zálivkovou hmotou a vodorovné spoje spojovacím postřikem.

#### 5.4.5 Konstrukce navržených zpevněných ploch

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1. 12. 2004 a Dodatkem TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schváleným MD – OSI, č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1. 9. 2010. Tyto podmínky platí zejména pro únosnost zemní pláň, vodní režim, namrzavost a další je potřeba ověřit příslušnými in-situ zkouškami.

Skladby jsou navrženy následovně:

### **Chodník**

Konstrukce dle TP 170, **D2-D-1, TDZ CH, PIII** (ČSN 73 6131-1, ČSN EN 13 285)

Betonová dlažba	DL	60 mm	
Lože – drť	L	30 mm	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	30 MPa
CELKEM		min. 240 mm	

### **Vozovka v místě doplnění konstrukce (0,5m)**

Konstrukce dle TP 170, **D1-N-8, TDZ IV, PIII** (ČSN 13108-1, ČSN 14227-1, ČSN 13285)

Asfaltový beton	ACO 11 S	40 mm	
Postřík spojovací (PS) – 0,3 kg/m <sup>2</sup>			
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm	
Postřík infiltrační (PI) – 0,6 kg/m <sup>2</sup>			
Směs stmelená cementem	SC <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	150 mm	
Štěrkodrt' tř. A	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	45 MPa
CELKEM		min. 460 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti zemní pláně  $E_{def,2} = 45$  MPa. Požadované moduly přetvárnosti jsou uvedeny ve výkresové příloze D.2.7 – Vzorové příčné řezy.

## 6. Odvodnění

Odvodnění srážkové vody z povrchu zpevněných ploch je zajištěno příčným a podélným sklonem do uličních vpustí. V řešené oblasti je ve větší míře využita stávající dešťová kanalizace, která slouží k odvedení srážkových vod do příslušného vodního recipientu.

Dešťová kanalizace bude protažena pod celou ulicí Na Horkách a Za Pavilónem a bude sbírat dešťové vody ze všech zpevněných ploch.

Stávající vpusti budou směrově i výškově rektifikovány a doplněny o dodatečné vpusti především v oblastech před rampami zvýšených ploch. Odvodnění zemní pláně je zajištěno příčným sklonem 3 % ve směru sklonu zpevněné plochy. Voda ze zemní pláně je odváděna do podélných drenáží a dále je svedena do drenážním potrubím DN 150 mm do uličních vpustí a dále do kanalizace v ulicích Městská a V Křížkách. Rýha je



po obvodě opatřena geotextilií a její výplň je tvořena kamenivem frakce 16/32. Umístění uličních vpustí je patrné ze situačních výkresů C.1 a výkresů vzorových příčných řezů D.2.

Dešťové vody na jednotlivých soukromých pozemcích řeší majitelé v rámci svého pozemku.

## 7. Bezbariérové užívání stavby

U řešených komunikací jsou navržena v maximální možné míře opatření zajišťující bezproblémový pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Úpravy pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu spočívají:

- v respektování maximálních povolených podélných sklonů chodníků 8,33 %
- zřízením chodníku minimální šířky 1,5 m, v místě dopravní značky průjezdní profil min. 0,9 m
- příčné sklony chodníkových ploch max. 2,0 %
- zřízením přirozených vodících linií pomocí zvýšené sadové obruby s výškou nášlapu + 6 cm
- hmatné a vizuální prvky v místech přechodu pro chodce, zvýšených ploch, vjezdů a vchodů na pozemky a autobusových zastávek, v místech snížené obruby až do výšky nášlapu + 8 cm.
- zřízením snížených obrub v místě přechodu pro chodce na výšku nášlapu + 2 cm
- zřízením nájezdových ramp ke sníženým obrubám se sklonem max. 12,5 %
- zřízením nástupní hrany autobusových zastávek s výškou nášlapu + 16 cm (dle ČSN 73 6425-1 - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek)

## 8. Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena v souladu s platnými bezpečnostními normami a předpisy. Parametry vozovky jsou navrženy dle ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Stavba bude užívána podle obecně platných předpisů a v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Za běžných podmínek lze riziko ohrožení na zdraví obyvatel a životního prostředí definovat jako nízké.

## 9. Vytyčení

Základem vytyčení je vzhledem ke stupni projektové dokumentace pouze osa komunikace. Vytyčovací výkres bude zpracován ve vyšším stupni projektové dokumentace.

Před zahájením veškerých zemních prací je nutné vytyčení podzemních vedení inženýrských sítí od příslušného správce sítě.

## 10. Dopravní opatření a značení

V rámci stavebních objektů jsou navrženy úpravy dopravního značení svislého i vodorovného.

Svislé dopravní značení bude řešeno novými dopravními značkami. Celkem je navrženo 18 dopravních značek. Jedná se o následující:

- 3 x IP26a – Obytná zóna
- 3 x IP26b – Konec obytné zóny
- 2 x IZ8a – Zóna s dopravním omezením (Zóna 30)
- 2 x IZ8b – Konec zóny s dopravním omezením
- 2 x IP6 – Přechod pro chodce
- 2 x IJ4a – Zastávka
- 2 x B20a – Nejvyšší povolená rychlost 30
- 2 x B20b – Konec nejvyšší povolené rychlosti 30

Značky budou umístěny do hliníkových patek a upevněny do betonového základu.

Vodorovné dopravní značení je navrženo následující:

- V18 – Optická psychologická brzda (před přechodem pro chodce)
- V7a – Přechod pro chodce (v ulici V Křížkách)
- V8a – Místo pro přecházení (v ulici Štramberská)
- V4 – Vodící čára (na novém doplňovaném asfaltovém krytu, před vjezdem do obytné zóny)
- V11a – Zastávka autobusu
- V2b – Podélná čára přerušovaná (v ulici V Křížkách)

Jednotlivá parkovací místa budou v zálivech oddělena betonovou dlažbou odlišné barvy.

Nový stav a rušené dopravní značení je součástí přílohy situačních výkresů C1 a C3.

## 11. Zemní práce

Rozsah zemních prací je dán převážně výkopem pro konstrukci zpevněných ploch. Příkopy dotčené stavbou budou částečně zrušeny a zatrubněny. Zemina vhodných parametrů bude použita na terénní úpravy a zásypy po výkopech. Všechny odpady budou vytríděny a odvezeny na skládky určené pro dané materiály.

## 12. Vegetační úpravy

Veškeré zelené plochy dotčené stavbou budou ohumusovány v tloušťce 0,15m a osety travním semenem. V jednotlivých stavebních objektech nedochází ke styku se stávajícími stromy ani keři. Stromy v bezprostředním okolí stavby budou chráněny obedněním.

Výsadba nových stromů bude projednána s OŽP. Možným problémem je možnost poškození inženýrských sítí stykem s kořenovým systémem nové výsadby a omezením rozhledových poměrů na křižovatkách.

## 13. Stávající sítě a jejich úpravy

Stávající sítě byly ověřeny u správců a jsou orientačně zakresleny ve výkresové příloze C.3 – Celkový koordináční situační výkres. Před zahájením výkopových prací je nutné přímo na místě stavby vyznačit stávající sítě příslušnými správci.

Povrchové znaky inženýrských sítí budou podle potřeby výškově či směrově rektifikovány.

## 14. Požadavky na bezpečnost

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a bezpečnostních předpisů týkající se hygieny a bezpečnosti stavebních prací prováděných na území ČR. Jedná se zejména o vyhlášku č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi.

Bezpečnost při užívání stavby bude zajištěna za předpokladu dodržení obecných bezpečnostních pravidel a zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Rozhledové poměry na křižovatkách, u přechodu pro chodce a míst pro přecházení byly ověřeny rozhledovými trojúhelníky dle příslušných norem a jsou součástí přílohy D.4 – Rozhledové poměry.

Rozhledy na ulici Městská zasahují přes stávající pozemky, resp. budovy a z důvodu bezpečnosti by zde bylo vhodné snížit rychlost dopravním značením na 30 km/h.

## 15. Ochranná pásma

Stavbou dojde k zasažení ochranných pásem inženýrských sítí. Jednotlivé sítě mají následující ochranná pásma:

- Vodovod – 1,5 m (oboustranně od krajního kabelu nebo osy potrubí)
- Kanalizace – 1,5 m (oboustranně od krajního kabelu nebo osy potrubí)
- Plyn – 1,0 m (oboustranně od krajního kabelu nebo osy potrubí)
- Sdělovací vedení 1,0 m (oboustranně od krajního kabelu nebo osy potrubí)
- Elektrické vedení – 1,0 m (oboustranně od krajního kabelu nebo osy potrubí)

Ochranné pásmo elektrického venkovního nadzemního vedení 110 kV má ochranné pásmo 15 m.

## 16. Seznam použité literatury

Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

ČSN 73 6425-1 - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek

ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací

TP 189 – Stanovení intenzit na pozemních komunikacích

TP 218 – Navrhování zón 30

TP 103 – Navrhování obytných zón

TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 85 – Zpomalovací prahy

TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích

Návrh dopravního řešení v severozápadní oblasti MČ Praha – Dubeč  
B Souhrnná technická zpráva

Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících  
bezbariérové užívání staveb

Vyhláška č. 251/2018 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních  
staveb

Vypracoval: **Petr Landa**

prosinec 2020

## 17. Seznam tabulek

Tab. 1 - Počet odstavených vozidel vzhledem k počtu nemovitostí včetně způsobu odstavení vozidla .....	9
Tab. 2 - Statistika nehod podle hlavní příčiny nehody na křižovatkách Štramberská x V Křížkách a Štramberská x Městská, [zdroj: www.jdvm.cz].....	12
Tab. 3 – Intenzity dopravy ze směru ulice Městská .....	13
Tab. 4 – Intenzity dopravy odbočujících vozidel z ulice Štramberská.....	13
Tab. 5 – Intenzity dopravy ze směru ulice V Křížkách .....	14

## 18. Seznam obrázků

Obr. 1 - Umístění městské části Praha – Dubeč v rámci hlavního města Prahy, [zdroj: www.mapy.cz] .....	5
Obr. 2 - Širší vztahy dopravní infrastruktury, [zdroj: www.mapy.cz] .....	6
Obr. 3 - Bližší pohled na řešené ulice v rámci severozápadní části Dubče, [zdroj: www.mapy.cz] .....	7
Obr. 4 - Územní plán hl. m. Prahy, [zdroj: www.geoportalpraha.cz].....	8
Obr. 5 - Mapa s vyznačeným polem s nehodami, [zdroj: www.jdvm.cz].....	11
Obr. 6 – Pentlogram stykových křižovatek Štramberská x Městská a Štramberská x V Křížkách .....	14