

# „Parkoviště a park u Sekerovy vily – II.“


## D.1.1 – Technická zpráva

K dokumentaci pro vydání společného povolení (DUR + DSP)

Náležitosti odpovídají příloze č. 11 – Rozsah a obsah dokumentace pro vydání společného povolení stavby dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace – vyhlášky č. 405/2017 Sb., kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb.

## SO 101

OBJEDNATEL <b>Statutární město Frýdek – Místek</b> ul. Radniční č.p. 1148, 738 01 Frýdek – Místek	
---	---

ZHOTOVITEL <b>C2pecap s.r.o.</b> Mariánské náměstí č.p. 14, 739 91 Jablunkov	
--	---

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Petr Čmíel	IČ	04965302
PROJEKTANT	Ing. Daniel Lipowski	TEL	+420 725 043 164
KRAJ	Moravskoslezský	EMAIL	info@c2pecap.cz
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	Frýdek (634956)	ČÍSLO ZAKÁZKY	C2 23-05-01
NÁZEV AKCE <b>Parkoviště a park u Sekerovy vily – II.</b> NÁZEV OBJEKTU <b>Chodník</b>	STUPEŇ PD	DUR+DSP	
	DATUM	09/2023	
	FORMÁT	A4	
	POČET STRAN	11	
NÁZEV PŘÍLOHY <b>SO 101 – Technická zpráva</b>	ČÍSLO PARÉ	ČÍSLO PŘÍLOHY <b>D.1.1</b>	

## Obsah:

a) Identifikační údaje objektu, .....	3
b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení, .....	3
c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod., .....	5
d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby, .....	6
e) návrh zpevněných ploch, .....	6
f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace, .	6
g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku, .....	7
h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu, .....	8
i) vazba na případné technologické vybavení, .....	8
j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů, .....	8
k) řešení postupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, .....	8
l) zásady údržby a oprav komunikací .....	9

**a) Identifikační údaje objektu,**

**Název stavby:** Parkoviště a park u Sekerovy vily – II.

**Název objektu:** SO 101 – Chodník

**Umístění stavby:** Statutární město Frýdek-Místek, Moravskoslezský kraj, okres Frýdek – Místek, k.ú. Frýdek na pozemcích p.č. 1751/1, 1840/3, 1831/4, 1841/3, 1843/2, 1849/8, 1849/12, 7603/13.

**Projektový stupeň:** Dokumentace pro vydání společného povolení (DUR+DSP)

**Objednatel:** Statutární město Frýdek-Místek, Radniční č.p. 1148, 738 01 Frýdek-Místek, IČ: 00296643.

**Projekční firma:** C2pecap s.r.o., Mariánské náměstí 14, 739 91 Jablunkov, IČ: 04965302

**Projektant:** Ing. Daniel Lipowski

**Kontroloval:** Ing. Petr Čmiel, Autorizace podle zákona 360/1992 Sb. pro dopravní stavby, vydaná ČKAIT pod číslem 103641

**b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení,**

Předmětem projektové dokumentace je dopravní stavba – výstavba chodníku pro pěší ve Frýdku-Místku, k.ú. Frýdek (634824).

Chodníky jsou rozděleny na 4 vzájemně propojené úseky o těchto délkách:

Úsek č.1 – 88,02 m

Úsek č.2 – 39,77 m

Úsek č.3 – 78,35 m

Úsek č.4 – 34,80 m

Celkový rozsah pěších komunikací tedy činí 240,94 m.

Hodnoty návrhových prvků byly zvoleny tak, aby zajišťovaly co nejlepší provozní podmínky na řešených plochách. Návrh podélných a příčných sklonů jsou v souladu s platnými normami. Při návrhu bylo dbáno na plynulý prostorový vzhled a vzájemný soulad směrových a výškových složek. Důraz byl kladen na spádování zpevněných ploch a plynule směrové a výškové napojení na všechny sousední zpevněné plochy. K návrhu konstrukce bylo použito TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Projektová dokumentace je navržena dle normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

**• Šířkové uspořádání**

Páteřní chodníky jsou navrženy v celkové šířce 2,5 m. Navržené šířkové uspořádání je v souladu s požadavky ČSN 73 6110 Projektování místní komunikací. Základní příčný sklon povrchu chodníku činí 2,0 %, podélný sklon je pak v rozsahu 0,09 % až 1,19 %.

Spojovací chodníky jsou navrženy v celkové šířce 1,5 m. Navržené šířkové uspořádání je v souladu s požadavky ČSN 73 6110 Projektování místní komunikací. Základní příčný sklon povrchu chodníku činí 2,0 %, podélný sklon je pak v rozsahu 0,09 % až 1,19 %.

Chodník bude dále ohraničen betonovými obrubami. Na obou stranách chodníku bude použit chodníkový obrubník 1000/100/250 s jednou horní hranou zvýšenou o 60 mm oproti povrchu chodníku a bude tak tvořit přirozenou vodící linii pro osoby s omezenou schopností orientace. V koncových úsecích stezky a v místě napojení na stávající komunikaci bude výška horní

hrany snížena na 20 mm nad povrch vozovky. Obrubníky jsou uloženy do betonového lože z betonu třídy C30/37 XF3 tl. 100 mm. V místě sjezdů bude výška horní hrany obrubníku snížena na 50 mm.

- **Odpočinkové zálivy**

Součástí návrhu jsou odpočinkové zálivy s lavičkami a odpadkovými koši v celkovém počtu 5 ks. Délka zálivu činí 6,0 m a šířka pak 1,25 m. Záliv bude proveden vydlážděním lomového kamene do betonového lože z betonu třídy C30/37 XF3 tl. 100 mm. Lavička bude do podkladu kotvena chemickými kotvami.

Veškerý použitý mobiliář, čítající lavičky a odpadkové koše, bude proveden dle manuálu města Frýdku Místku pro zónu 2,3.

- **Zatrávnění**

Po dokončené stavebních prací budou plochy mezi zpevněnými plochami obdělány a založeny nové trávníky. Pro založení trávníků bude použito vhodné osivo travní směsi s výsevkem 0,03kg/m<sup>2</sup>. Nejvhodnější termín pro založení trávníků je od 2. poloviny dubna do 2. poloviny června a od konce srpna do konce září, aby trávníky mohly dostatečně zakořenit a nehrozilo jim případné vymrzání. Travní osivo musí být zapraveno max. 0,5cm hluboko a po výsevu musí být plochy zaválcovány. Při výsevu musí být osivo udržováno v promíchaném stavu, aby byla semena jednotlivých druhů rovnoměrně rozdělena. První kosení, je vhodné provést při výšce trávníku 6-10 cm, a je nutné kosit na výšku 4-5 cm. Veškeré zbytky pokosené trávy musí být při prvním kosení řádně odstraněny, aby se předešlo případnému vyležení (vyhnutí) nově založených travnatých ploch.

- **Odvodnění chodníku**

Odvodnění chodníků je řešeno částečným vsakem do podloží (cca 30%) a odtokem do okolního terénu. Okolní prostředí je HG posudkem hodnoceno jako vhodné k zasakování.

- **Stání pro kontejnery**

V rámci stavby SO 101 bude provedeno i stání pro kontejnery. Stávající kontejnerový prostor bude odstraněno a na jeho místě bude obnoveno parkovací stání. Rozměr a požadovaný počet kontejnerů byl stanoven investorem stavby. Celkový počet kontejnerů je 9 ks.

Zpevněná plocha bude provedena z betonové zámkové dlažby, stávající silniční obruba bude odstraněna a nahrazena nájezdovou silniční obrubou 150/150/1000 mm do betonového lože s výškovým rozdílem + 20 mm nad povrch vozovky. Kolem kontejnerového stání bude provedeno zákrytové oplocení, tvořené ocelovými sloupky v betonových patkách a dřevěného obkladu z modřínového dřeva.

- **Kamenné šlapáky**

V místech předpokládaného pohybu pěšího provozu budou provedeny spojnicové chodníky, tvořené kamennými šlapáky, zakomponovanými v trávníku. Kamenné šlapáky budou uloženy do souvrství přírodního drceného kameniva tl. 200 mm fr. 32/63 mm, horní vrstvy tl. 40 mm z frakce 16/32 mm a úložné vrstvy z drceného kameniva fr. 0/8 mm. Spáry mezi šlapáky budou zasypány jemným drceným kamenivem.

- **Bezbariérové řešení stavby**

#### **Vodící linie**

Vodící linie je součástí prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Do průchozího prostoru podél vodící linie se neumísťují žádné předměty; vodící linie jsou přirozené vodící linie a umělé vodící linie. Přednostně se provádí přirozená vodící linie. Přirozenou vodící linií tvoří přirozená součást prostředí, zejména stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm, sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru nebo exteriéru; přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky. Přerušování přirozené vodící linie v délce větší než 8000 mm musí být doplněno vodící linií umělou.

#### **Signální pás**

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce a současně určuje směr přecházení, přístup k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy. Signální pás musí mít šířku 800 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu.

#### **Varovný pás**

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku nebo místo se zákazem vstupu. Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. Na chodníku s šířkou méně než 2400 mm, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.

#### **c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.,**

V rámci přípravy bylo provedeno geodetické zaměření zájmové lokality a byly provedeny prohlídky řešené lokality. Bylo provedeno hydrogeologické posouzení lokality. Geotechnický průzkum nebyl proveden.

Na základě průzkumu inženýrských sítí bylo provedeno jejich zakreslení. Před zahájením zemních prací zhotovitel stavby zabezpečí vytyčení přesné polohy podzemních vedení správci jednotlivých sítí. Při práci v ochranných pásmech podzemních sítí je nutno dodržet podmínky správců sítí. V ochranných pásmech podzemních vedení budou zemní práce prováděny ručně. Každé porušení či odkrytí podzemních vedení je nutno neprodleně ohlásit správci sítí, aby byla provedena kontrola neporušenosti vedení.

**d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby,**

Veškeré chodníky budou napojeny na stávající zpevněné plochy. Stavba bude dále napojena na plochy parkoviště SO 102. Nasvětlení chodníku je řešeno v rámci SO 401, stožáry VO jsou umístěny u hrany chodníku ve vzdálenosti 0,5 m.

**e) návrh zpevněných ploch,**

Zpevněné plochy jsou navrženy dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Konstrukce chodníku je navržena dle TP 170. Pro skladbu chodníku byla navržena třída dopravního zatížení CH a skladba vozovky D2-D-1-CH-PIII.

**SO 101 Konstrukce chodníku****Vstupní informace: Dle TP 170 D2-D-1-CH-PIII**

<b>Popis</b>	<b>Označení</b>	<b>Tloušťka</b>	<b>Normy</b>
Dlažba betonová zámková	DL	60 mm	ČSN EN 13108-1
Ložní vrstva ze štěrkodrti	L	40 mm	ČSN EN 13108-1
Štěrkodrt' typ A, fr. 0/32 mm	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285 ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>		<b>250 mm</b>	

Min. hodnota modulu přetvárnosti na pláni (na aktivní zóně)  $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ , na vrstvě ŠD  $E_{def,2} = 70 \text{ MPa}$ . V případě neúnosnosti zemní pláne je nutnost provést výměnu podloží vrstvou z nenamrzavého, soudržného a propustného materiálu v tloušťce 0,50 m (například štěrkodrti 0/63).

Zemní práce zahrnují výkopy a násypy pro konstrukci stavby a musí být prováděny v klimaticky příznivém období bez srážkové činnosti a mrazových teplot, etapovitě se zaručenou bezprostřední návazností výstavby zpevněných ploch. Násypy budou prováděny ve vrstvách max. po 200 mm na hodnoty 96 % PS. Vhodnost zeminy z výkopů pro násypy a ověření hodnot PS bude provedeno hutnicími pokusy s příslušným vyhodnocením a případnou úpravou receptury stabilizace. Požadované další min. hodnoty modulů přetvárnosti ochranných a podkladních vrstev stanovují příslušné TP.

Záměny materiálu v souvrství zpevněných ploch jsou povoleny pouze po předchozím souhlasu projektanta, stavebního dozoru a investora.

Spáry musí splňovat požadavky definované ČSN 73 6131, výplň se doporučuje vmetením jemného křemičitého písku s následným přehutněním dlažby.

**f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace,**

Projektová dokumentace je vypracována ve shodě s platnými předpisy a normami legislativně ošetřující uvedenou problematiku. Zejména se jedná o normu ČSN EN 124 Poklopy a vtokové mříže pro dopravní plochy. Konstrukční zásady, zkoušení, označování, řízení jakosti, normu ČSN EN 13598 Plastové potrubní systémy pro netlakové kanalizační přípojky a stokové sítě - Polyvinylchlorid (PVC-U), polypropylen (PP) a polyethylen (PE) a normu ČSN EN 752 Venkovní systémy stokových sítí a kanalizačních přípojek.



Obdobně veškeré použité výrobky splňují požadavky zákona č. 22/1997 Sb. o obecných požadavcích na výrobky, jsou držiteli platného certifikátu pro použití v rámci ČR a v neposlední řadě jsou též nositeli stavebně technického osvědčení.

Dokumentace odvodnění byla vypracována dle platných předpisů a norem. Stejně tak je nutné postupovat i při vlastním provádění. Projektant zvláště upozorňuje na nutnost dodržování všech norem a předpisů týkajících se bezpečnosti práce.

Povrchová dešťová voda je z peší komunikace svedena příčným a podélným spádem chodníku do okolního terénu.

**g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku,**

Stávající svislé dopravní značení bude zachováno, zrušeno či rozšířeno o další dopravní značení.

Trvalé dopravní značení je patrné ze situace dopravního značení. Veškeré svislé dopravní značení bude osazeno na ocelových pozinkovaných tyčích délky 2,50m a ukotveno na čtyřbodových hliníkových patkách.

Svislé dopravní značky musí odpovídat Vyhlášce MDS č. 30/2001 Sb., v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprav a řízení provozu na p.k., ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky část 1 včetně národní přílohy NA (požadavek třídy P3 dle čl. NA 2.5), Vzorovým listům VL 6., část 6.1. a TP 65. Provedení dopravních značek musí splňovat podmínky stanovené MDS v TP 118 k jejich užití na pozemních komunikacích v ČR. Svislé dopravní značky vč. nosné konstrukce musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou.

Činná plocha všech dopravních značek musí být provedena z retroreflexní fólie min. třídy 1, v souladu s tabulkou NA.1 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Značky budou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Poloměr zaoblení rohů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Spojovací materiál bude nekorodující, objímky mohou být hliníkové. Sloupky budou z ocel. žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm s tl. stěny max. 3 mm. Konce budou opatřeny víčky PVC. Osazené budou do patek z prostého betonu tř. C 16/20 XF 2.

Svislé dopravní značky se umísťují kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. Min. vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky nebo její nosné konstrukce od hrany komunikace je 0,5 m, maximální vzdálenost je 2,0 m.

Vodorovné značení – provedení vodorovných dopravních značek musí odpovídat Vyhlášce č. 294/2015 Sb., v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprav a řízení provozu na p.k., Vzorovým listům VL 6 Vybavení pozemních komunikací, část 6.2 Vodorovné dopravní značky a TP 133 zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích. Značení bude provedeno z materiálů dlouhodobé životnosti s reflexní úpravou, které jsou schváleny MDS a jsou uvedeny v Katalogu hmot schválených pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích v ČR, ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení.

## Dopravní značení

Bez nového dopravního značení. Stávající značení bude vymístěno za hranu chodníku.

### **h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu,**

Před vlastním zahájením stavby dodavatel předloží investorovi harmonogram provádění celé stavby. Stavba bude vzhledem k délce prováděna postupně, po jednotlivých úsecích dle dispozic zhotovitele tak, aby omezení dopravy bylo minimalizováno. V řešeném úseku budou nejdříve provedena příprava území: vytýčení všech podzemních sítí technické infrastruktury, odstranění vzrostlé zeleně a oplocení v kolizi s trasou, ochrana zbývajících sítí, odstranění ornice a případné demolice. Takto připravený podklad bude zkontrolován z hlediska kvality, případně dosypán nebo nahrazeny nevyhovující podkladní vrstvy. Podél komunikace bude zařezána krajnice asfaltového povrchu a osazen obrubník s dvojřádkem žulové kostky. Pláň pod komunikací bude vyrovnána vrstvami kameniva a položena finální dlažba. Po dokončení úseku se přesunou práce na další úsek.

### **i) vazba na případné technologické vybavení,**

Stavba nebude vybavena technickým a technologickým zařízením. Jedná se o povrchovou konstrukci bez dalších zařízení.

### **j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů,**

Nové zpevněné plochy jsou navrženy dle TP170-Navrhování vozovek pozemních komunikací a vyhovují výhledové třídě dopravního zatížení.

### **k) řešení postupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace,**

Prováděný úsek musí být viditelně i fyzicky chráněn proti vstupu nepovoleným osobám a proti náhodnému vstupu nevidomých a slabozrakých osob.

Celý prostor je navržen s ohledem na vyhlášku č. 398/2009 Sb. A souvisejících právních předpisů bez bariér. Speciální úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu či zraku nejsou navržena v této souvislosti.

Výkop musí být po celou dobu prací zajištěn pažením proti zborcení stěn a celé staveniště musí být souvisle oploceno a řádně označeno dle zákona č. 65/1965 Sb. a vyhlášky č. 324/1990 Sb. Nejlépe se k tomuto případu hodí prefabrikované ocelové oplocení určené pro staveniště, doplněné vhodným varovným osvětlením. Zábradlí musí mít v rozmezí 100–250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl (spodní tyč zábradlí nebo podstavec) a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí, horní díl oplocení sledující půdorysný průmět překážky. Případně lze odsunout překážku za obrys překážky nejvýše o 200 mm. Stejným způsobem musí být zabezpečeny také předměty a konstrukce s bočními stěnami nesahajícími až k zemi a výkopy a staveniště.

Provoz pěších po dobu stavby bude řešen následujícím způsobem:

Stavba bude probíhat po jednotlivých dílčích úsecích mezi místy pro přecházení tak, aby mohla být zajištěna doprava pěších podél komunikace a zároveň rozdělení nenarušovalo ekonomičnost výstavby.

Bude vždy vytvořen koridor, kterým bude vedena doprava pro pěší. V případě, že bude koridor veden v souběhu s komunikací, musí splňovat následující parametry:





- musí mít šířku minimálně 1,50 m,
- bude ohraničena plotem či zábranou výšky 1,1 m se spodním madlem (zarážkou) pro vedení bílé slepecké hole,
- rampy na začátku a konci koridorů musí plynule navazovat na stávající zpevněné plochy-chodníky,
- v místech pro převádění chodců musí být vždy řešena bezbariérově (zejména podélné a příčné sklony) na povrchu koridoru instalovány hmatové prvky.

Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.

#### **I) zásady údržby a oprav komunikací**

Pojmy údržba a opravy vozovek definuje vyhláška č. 104/1997 Sb. v platném znění a Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP).

Údržba je soubor prací, kterými se komunikace udržuje v provozně a technicky vyhovujícím stavu za všech povětrnostních podmínek a odstraňují se vady a poruchy uvedením do původního stavu. Zahrnuje tedy drobné, místně vymezené výprávkování krytu, např. odstranění vypadlých nebo usazené uvolněných dlažebních dílců.

#### **Údržba vozovky a krajnic:**

Vysprávka asfaltových krytů, cementobetonových krytů. Vyrovnání a údržba dlážděných krytů, seřiznutí, doplnění, zpevnění

#### **Údržba dopravního značení, dopravních zařízení a dalšího příslušenství:**

Svislé a vodorovné dopravní značky a zařízení, zrcadla, hlásky, veřejné osvětlení, SSZ sloužící k řízení dopravy, zábradlí, odrazníky, svodidla, pružidla, směrové sloupky, zásněžky apod.

#### **Údržba odvodňovacích zařízení:**

Propustky, příkopy, rigoly, skluzky, trativody a vsakovací jímky, silniční kanalizace, uliční vpusti a lapače splavenin.

#### **Údržba svahů a násypů zemního tělesa komunikace.**

#### **Údržba chodníků a dalších nemotoristických komunikací, dělících pásů a dopravních ostrůvků.**

#### **Údržba objektů:**

Tunely, galerie, opěrné a zárubní zdi, parapetní zdi, terasy.

Souvislá údržba zahrnuje rozsáhlejší práce v souvislých úsecích sloužící k zachování a obnově původních vlastností. Podkladem pro rozhodnutí o jejím provedení jsou výsledky systémů hospodaření s vozovkou, případně vyhodnocené údaje z prohlídek komunikací.

#### **Obnova vozovkového souvrství, zpevnění a úprava krajnic, chodníků a dalších nemotoristických komunikací:**

Obnova protismykových vlastností, zesílení, obnova rovnosti krytu apod.

Obecné zásady údržby komunikací:

- Odplevelování dlážděných krytů a okolí z důvodu zamezení narušování krytů kořenovými systémy rostlin. Min. 1 za rok.
- Čištění odvodňovacích zařízení (rigoly, příkopy, odvodňovací žlaby apod.), uličních vpustí a šachet včetně kalových košů od naplaveného materiálu pro zajištění funkčnosti odvodňovacích systémů. Min. 1 za rok nebo dle aktuální potřeby.
- Dlážděné kryty chodníků není vhodné pojíždět těžkými vozidly (nad 3,5 t) a vozidly s pásovým podvozkem mimo sjezdy a místa k tomu určené z důvodu možnosti vzniku trvalých deformací krytu.
- Na asfaltové a dlážděné kryty není vhodné skladovat dlouhodobě těžké materiály, jako je například dřevo, sypké materiály, dlouhodobé odstavení těžkých vozidel apod. Dlouhodobé statické zatížení může způsobit trvalé deformace krytu.

---

*Poznámka: Tato dokumentace nenahrazuje dokumentaci pro provádění stavby. Stavbu lze provádět na základě projektové dokumentace pro provádění stavby zpracované dle přílohy č.13 vyhlášky 499/2006 Sb. ve znění vyhlášky 62/2013 Sb. v platném znění.*

*Datum vypracování*  
09/2023