

## D.1.1.a. - SO 101 - Technická zpráva

### 1. Identifikační údaje

#### 1.1 Údaje o stavbě

- a) Název stavby: Oprava přechodu, MPP a zastávky BUS na ul. Lednická, Břeclav, Charvátská Nová Ves
- b) Místo stavby Jihomoravská kraj  
Okres Břeclav  
Katastrální území Charvátská Nová Ves
- c) Předmět dokumentace OPRAVA (REKONSTRUKCE)  
STAVEBNÍ ÚPRAVY  
Dokumentace pro vydání společného povolení stavby

#### 1.2. Údaje o stavebníkovi

Stavebník: Město Břeclav,  
náměstí T. G. Masaryka 3,  
690 81 Břeclav

#### 1.3 Údaje o zpracovateli projektové dokumentace

- a) Organizace: AQUA CENTRUM Břeclav s.r.o.  
IČO: 60710063  
Kapusty 27  
690 06 Břeclav  
tel.: +420 519 333 689  
email: [aqc@wo.cz](mailto:aqc@wo.cz)
- b) Hlavní projektant: Ing. Milan Bartolšic  
tel.: 602 775 031  
Autorizovaný inženýr pro vodohospodářské stavby  
ČKAIT: 1002273



- c) Projektant: Ing. Michal Bartolšic  
tel.: 602 531 147
- d) Autorizovaná osoba Drahoslav Mikulka  
tel.: 602 531 339  
Autorizovaný technik pro dopravní stavby,  
nekolejová doprava  
ČKAIT: 1004183

## 2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

### Rozsah úprav

Navržené technické řešení vyplývá z požadavků investora. Jedná se o opravu přechodu pro chodce (PP), místa pro přecházení (MPP) a zastávky BUS včetně nezbytných částí chodníků navazujících na výše uvedené konstrukce. Součástí je také umístění nových uličních dešťových vpustí (UV a jednoho kusu odvodňovacího žlabu OZ. Napojení bude provedeno do stávající jednotné kanalizace. Na opravované části výše popsaných konstrukcí bude navazovat samostatná dokumentace opravy chodníků a vjezdů, která se nyní zpracovává samostatně.

Rozsah úprav, oprav a navržených stavebních prací je patrný z grafické přílohy PD, včetně nutného osazení SDZ a VDZ v daných uzlech. VO a osvětlení PP a MPP se neřeší, tyto konstrukce – stožáry a svítidla VO a stožáry a svítidla osvětlení PP a MPP jsou již v místě stavby osazeny, a tudíž nejsou součástí předložené PD.

### Směrové vedení trasy

Oprava spočívá v demontáži stávajících konstrukcí chodníků, PP, MPP a zastávky BUS a nahrazením těchto konstrukcí za nové odpovídající vyhlášce č. 398/2009 Sb. Trasy chodníků opravovaných jsou zachovány, nově se umísťují konstrukce PP a MPP. Zastávka BUS je navržena na původním místě s úpravou zálivu a nástupní plochy zastávky navazující na přilehlé chodníky.

### Výškové vedení trasy

Výškové vedení trasy maximálně respektuje původní niveletu všech konstrukcí – stávajících a nových. Podélný sklon nepřesahuje v žádném případě 8,33 % a to v žádné části podélného uspořádání trasy. Sklon je překročen pouze u nájezdových



ramp, kde tento je v poměru 1:8 (12,5 %) a to maximální délce 3,00 m. Podrobné výškové uspořádání je popsáno v Koordináčním situačním výkresu.

### **Prostorové uspořádání**

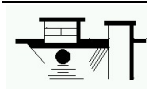
Šířka chodníku nikdy nepodstoupí 1600 mm. Šířka je měřena bez obrubníku vodící linie. Šířka nástupní plochy zastávky BUS je na minimální šířce 2000 mm, šířka konstrukcí PP a MPP je 4000 mm a jejich délka je 7500 mm. Veškeré konstrukce jsou v jednotlivých částech situace okótovány, kde je patrna jejich přesná šířka. Příčný sklon chodníků nikdy nepřesáhne 2,0 %.

### **Bourací práce**

Jedná se o odstranění stávajících konstrukcí PP, MPP, chodníků závalu a zastávky BUS a to povrchů, které jsou tvořeny chodníkovými dlaždicemi 300/300/30 mm popřípadě 300/300/50 mm, zámkovou dlažbou tl. 60 a 80 mm a dále povrchem z asfaltu. Součástí bouracích prací je také odstranění obrub silničních a chodníkových a v místech navázání, popřípadě souběhu chodníků s komunikací jde o obrubníky silniční ležaté a stojaté včetně silniční přídlažby z ABK a z ležatých silničních obrubníků. Obrubníky a dlažba jsou osazeny do betonového lože s opěrou předpokládané třídy B 12,5. Bourací práce budou prováděny v postupných etapách opravy a vybouraný materiál bude odvezen na skládku, popřípadě mezideponii určenou zástupcem investora.

### **Zemní práce**

Po demontáži stávajících krytů a konstrukcí budou po demontáži podkladních vrstev provedeny zemní práce – hloubení nezapažených jam a zářezů – kde toto je provedeno v zemině třídy III. těžitelnosti. Následně bude provedena a úprava a zhutnění pláň. Pláň bude odtěžena do příčného sklonu odpovídající danému příčnému sklonu charakteristickému příčnému řezu s ohledem na niveletu stávající komunikace – silnice III/41417 a na niveletu jednotlivých navazujících konstrukcí chodníků a vjezdů do RD – viz grafická příloha PD. Zemní pláň by měla po zhutnění dosáhnout hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def2min} = 15, 30 \text{ a } 45 \text{ MPa}$  – dle situace umístění – viz charakteristické vzorové příčné řezy.



Po skončení stavebních prací se stavební jáma za obrubníky dosype vytěženou zemínou, která se uloží do násypů zhutněných na 96 % PS. Vytlačená zemina se odveze na skládku k tomu určenou. V místech stávajících vjezdů a zpevněných ploch se tyto části opraví dle původní skladby.

### 3. Technické řešení navržených stavebních prací

Předloženou PD dochází k opravě přechodu pro chodce (PP), místa pro přecházení (MPP), zastávky BUS včetně částí konstrukcí chodníků navazujících na navržené opravy v rozsahu nezbytně nutném. Dále se jedná o osazení uličních vpustí (UV) a odvodňovacích žlabů (OZ) tak, aby bylo zajištěno trvalé odvedení srážkových vod především z tělesa silnice III/41417 a z jednoho vjezdu – vjezd na nádvoří COOP. Současně se jedná o umístění SDZ a VDZ dle předloženého návrhu a technického řešení PD. PP a MPP jsou situovány mimo původní konstrukce PP a MPP v místech, které tomu vyhovují – posun je proveden cca o 1,0 m vůči původní poloze.

Veškeré stavební práce se týkají především odstranění konstrukčních vrstev stávajících konstrukcí a provedení výkopů stavebních jam a rýh nových konstrukcí výše popsaných. Výkopy budou provedeny dle výškového členění charakteristických vodorovných příčných řezů a dle výškového uspořádání nivelety silnice a navazujících konstrukcí chodníků a vjezdů do RD a do provozovny COOP. Pláň – základová spára - bude zhutněna a na tuto kótu budou aplikovány jednotlivé konstrukční vrstvy navržených konstrukcí. Veškeré tyto skladby jsou jasně definovány přílohami předložené PD.

Tělesa navržených konstrukcí PP, MPP, zastávky BUS včetně zálivu BUS a opravovaných částí chodníků budou osazeny mezi obrubníky chodníkové ABO 100/10/25 do betonového lože s opěrou třídy C 12/15 a to v celém rozsahu stavby vyjma míst, kde chodníkové těleso navazuje na komunikaci. V těchto místech budou osazeny obrubníky silniční – stojaté, nájezdové, nájezdové pravé a levé a obrubníky zastávkové - do betonového lože s opěrou třídy C 12/15. Výška obruby stojaté je max. 100 mm nad niveletu silnice, výška obruby ve vjezdu je osazena max. 50 mm nad niveletu silnice a výška obruby v místě MPP a PP je osazena max. 20 mm nad niveletu silnice. Výška obruby zastávkového obrubníku je 160 mm v zálivu BUS

v místě nástupní plochy zastávky BUS. Současně s obrubníky silničními bude do silnice vložena přídlažba ABK 50/25/8 do betonového lože s opěrou třídy C 12/15.

Do navržených konstrukcí budou osazeny v místech přejezdů, přechodů a míst pro přecházení varovné a signální pásy. Jedná se o konstrukce dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Jejich barva bude červená s hmatovou úpravou povrchu. Šířka varovného pásu bude 400 mm a šířka signálního pásu bude 800 mm a jeho délka bude nejméně 1500 mm. Hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb., a TN TZÚS 12.03.04. - 06. Chodníky jsou zřízeny v místech s přirozenou vodící linií, kterou jsou jednotlivá průčelí doprovodných objektů – RD, oplocení a v místech, kde není tato linie tvořena výše zmíněnými objekty bude do přímky vodící linie osazen obrubník chodníkový, který bude nadsazen nad niveletu chodníku o 60 mm, aby tuto vodící linii tvořil. V místě, kde není možno osadit zvýšený obrubník, jako vodící linii, bude zřízena umělá vodící linie, a to z vibrolisovaných dlaždic s reliéfem – trapéz. Certifikace hmatových prvků pro umělé vodící linie bude splňovat TN TZÚS 12.03.06. Varovné a signální pásy budou v konstrukci chodníků – v jejich pochůzném prostoru – situovány tak, aby ukončení obou stran těchto varovných pásků byl v místech, kde výškový rozdíl mezi horní hranou obrubníku a přilehlé komunikace je min. 80 mm.

Konstrukce chodníků budou minimální šířky 1600 mm – šířka se rozumí bez obrubníku vodící linie, podélný sklon nepřekročí 8,33 % a příčný sklon nebude větší než 2,00 %. Chodníky budou zřízeny v místech stávajících chodníků. Niveleta stávajících chodníků bude maximálně respektována včetně nástupní plochy zastávky BUS. V navržených konstrukcích budou v případě nutnosti zřizovány nájezdové rampy, které budou v maximálním sklonu 1:8 (12,5 %) v maximální délce 3,00 m. Nájezdy budou řešeny pomocí nájezdových ramp, v případě, že součástí chodníku je vjezd, bude toto místo řešeno lichoběžníkovým náběhem. V místě nájezdu do COOP je provedeno prolomení v ose chodníku z důvodu výškového navázání na zadní část vjezdu. PP a MPP jsou napojeny na silnici pomocí pochůzných ramp v maximálním podélném sklonu do 8,33 % a příčném sklonu do 2,00 %.

Místo pro přecházení bude obsahovat vodící a signální pásy. V případě, že lze ze stavebně-technických důvodů nebo provozních podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením toto místo pro přecházení za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás. Místa pro přecházení se řeší v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., (příloha 2, bod 2.2.9. Sp/VPP u změn dokončených staveb jen při zajištění



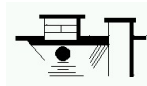
bezpečnosti osob se zrakovým postižením). Varovné a signální pásy budou zřízeny v těch místech, kde vodící linie před tímto a za tímto místem na sebe nenavazuje v jedné přímce. Tam, kde vodící linie na sebe navazuje v jedné přímce před, a i za místem pro přecházení nebudou tyto signální pásy řešeny. Řešení těchto míst je individuální a je zaznamenáno v grafické příloze předložené PD. MPP je řešeno osazením varovného a signálního pásu z důvodu odsazení chodníku od tělesa silnice. Místo pro přecházení bude délky 7,50 m z důvodu zachování průjezdného profilu silnice III/41417. Šířka PP je 4,00 m.

U přechodu pro chodce bude signální pás navazovat na varovný na straně u přechodu a na straně druhé na vodící linii. Přechod pro chodce bude šířky nejméně 4,0 m. Délka přechodu bude maximálně 7,50 m z důvodu zachování průjezdného profilu silnice III/41417.

**Přechod pro chodce (PP)** se nachází na trase chodníku na ulici Lednická, kde tento přechod spojuje levou a pravou stranu komunikace (chodníků) u objektu COOP. Délka přechodu vyhovuje vyhlášce č. 398/2009 Sb. a je 7500 mm, a to až po provedených stavebních úpravách obou hran silnice III/41417. Jedná se o vytvoření náběhu obrubníky silničními na obou stranách silnice. Šířka přechodu je 4000 mm. Přechod je zřízen přímo u stávajícího obchodu s potravinami. Přechod pro chodce bude opatřen dopravním značením svislým, a to v obou směrech komunikace. Jedná se o dopravní značku IP06 – Přechod pro chodce. Dopravní značka bude osazena na stožár osvětlení PP. Součástí konstrukce přechodu jsou varovné a signální pásy.

**Místo pro přecházení MPP** se nachází na trase chodníku na ulici Lednická v místě původního přechodu pro chodce, který je ovšem zrušen, MPP se přesune mimo napojení vjezdu na účelovou komunikaci – komunikaci pro pěší. Délka tohoto místa pro přecházení je 7500 mm a šířka je 4000 mm. V tomto místě v konstrukci chodníku je vložen varovný a odsazený signální pás na obou stranách MPP. Součástí je osazení SDZ – A12a – Chodci.

Součástí oprav je také oprava autobusové zastávky hromadné dopravy – zastávka BUS včetně zálivu zastávky BUS a včetně opravy nástupní plochy zastávky. Tato bude opatřena v místě styku tělesa zastávky a chodníku zastávky zastávkovým



obrubníkem, kde výška tohoto obrubníku od nivelety komunikace bude 160 mm. Tento obrubník, bude po navázání zastávky na přímý úsek navazovat na obrubník silniční ABO 100/15/25 nat II. Obrubníky budou osazeny do betonového lože s opěrou třídy C 12/15. Povrchové úpravy zastávky budou ze zámkové dlažby šedé tl. 60 mm. Součástí těchto povrchů bude také zřízení kontrastního pásu do šířky 500 mm od hrany obrubníku zastávkového a také signálního pásu š. 800 mm, který bude navazovat na kontrastní pás a bude ukončen u vodící linie chodníku (zastávky) – průčelí objektů, obrubník. Celková délka zastávky bude 16,00 m, kde tato zastávka bude navazovat na označnický pás, kde veškeré hmatové a kontrastní prvky zastávky budou odvislé od osazení označnického pásu tak, aby vyhověli veškeré povrchové úpravy vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Jedná se o osazení kontrastního pásu, který bude navazovat na celou délku zastávky včetně osazení označnického pásu a vytvoření signálního pásu. Kontrastní pás bude osazen na nástupišti do 500 mm od hrany obrubníku zastávky a bude šířky 300 mm bez hmatových úprav pouze s barevným odlišením od okolních ploch. Jedná se o zámkovou dlažbu barvy červené bez hmatových úprav. Na tento kontrastní pás navazuje signální pás šířky 800 mm, který navazuje na kontrastní pás a je od označnického pásu odsazen o 800 mm po směru chodníkové linie. Dále tento signální pás navazuje na vodící linii zastávky (chodníku). Jedná se o pás ze zámkové dlažby barvy červené s hmatovými úpravami povrchu. Zbýlá část zastávky je ze zámkové dlažby barvy šedé (přírodní).

Označnický pás bude nový a bude osazen na začátku zastávky v místě napojení kontrastního pásu.

Celá plocha nástupiště je značně omezena stávajícími konstrukcemi předzahrádky a navazujících vjezdů do RD. Zastávka je posunuta do komunikace s celou konstrukcí zastávkového zálivu tak, aby byla dodržena minimální šířka nástupní plochy min. 2000 mm. Záliv zastávky BUS je navržen min. šířky 2500 mm. Celá plocha zálivu je opatřena povrchem ze žulové dlažby osazené do betonového lože. Zastávka je plně bezbariérová.

Povrchy opravovaných ploch jsou tvořeny zámkovou dlažbou šedou tl. 60 mm a 80 mm, součástí jsou také 2 místa s osazenou umělou vodící linií ze ZD s reliéfem



trapéz. V nástupní ploše zastávky BUS je osazen kontrastní pás barvy červené ze ZD bez reliéfu, varovné a signální pásy jsou ze ZD s reliéfem barvy červené.

### 3.2. Osvětlení pozemní komunikace

VO a osvětlení PP a MPP není předmětem řešení projektu. Osvětlení prostoru silnice III/41417 je řešeno nově osazenými svítidly. Osvětlení PP a MPP je řešeno nově osazenými svítidly. Toto zařízení bylo provedeno a je umístěno dle předložené PD.

### 3.3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvedení srážkových vod z daných chodníků zůstává zachováno. Jedná se o odvedení srážkových vod na okolní travnatý terén a nebo na komunikaci – v případě napojení chodníků na komunikaci – a dále do dešťových vpustí komunikace.

Dále se jedná o vybudování nových uličních dešťových vpustí (UV) a odvodňovacího žlabu (OZ). Jedná se celkem o 6 ks UV a jeden ks odvodňovacího žlabu SF-200, E600 o délce 3,50 m. Nové UV jsou napojeny do stávající jednotné kanalizace vyvrtáním otvoru v betonovém potrubí, vsazením pružného sedla a tvarovek a potrubí PVC DN 150, SN 8. Do potrubí přípojky UV č. 2 bude napojeno potrubí OZ. V silnici budou vyřezány asfaltové plochy, bude proveden výkop rýhy a bude uloženo potrubí UV a OZ včetně konstrukce UV a OZ. UV je prefabrikovaná ŽB konstrukce s vtokovou mříží D400 – 500/500 mm. OZ je polymerbetonová konstrukce s osazením z TL a mříží z TL. Osazení bude provedeno dle předloženého technického řešení z důvodu nutného a požadovaného odvedení dešťových vod především ze silnice III/41417 do jednotné kanalizace. Délky jednotlivých trubních vedení jsou patrné z Koordinačního situačního výkresu a navržené konstrukce UV a OZ jsou detailně popsány v příloze PD: D.1.1.e.1. až D.1.1.e.4.

**Údaje o materiálech:** Pro stavbu jsou navrženy a musí být použity jen takové výrobky, materiály a konstrukce, jejichž vlastnosti z hlediska způsobilosti stavby pro navržený účel zaručují, že stavba při správném provedení a běžné údržbě po dobu předpokládané existence splní požadavky na mechanickou odolnost a stabilitu, požární bezpečnost, hygienu, ochranu zdraví a životního prostředí, bezpečnost při užívání stavby včetně bezbariérového užívání stavby, ochrany proti hluku a na úsporu





energie a ochrany tepla. Použité výrobky pro stavbu, které mají rozhodující význam pro výslednou kvalitu stavby a představují zvýšenou míru ohrožení oprávněných zájmů musí odpovídat posouzení dle zvláštních právních předpisů (Zákon č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, Nařízení vlády č.163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04. - 06., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a nařízení vlády č. 190/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na stavební výrobky označované CE, vše v platném znění.)

### Provizorní dopravní značení

Při realizaci stavebních prací je nutné dodržovat směrnice o bezpečnosti a ochranně zdraví při práci (zejména nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích), které nabyly účinnosti 1. ledna 2007, a ostatní související předpisy. S ohledem na rozsah stavby (celková předpokládaná doba trvání prací a činností v případě realizace stavby v jednom celku bude pravděpodobně delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den - §15 odst.1 zákona č.309/2006Sb.) je nutno počítat s povinností stanovení koordinátora BOZP na staveništi.

Vlastní staveniště musí být po dobu výstavby zabezpečeno, všechna nebezpečná místa budou řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. Stavební jámy budou opatřeny zábradlím. Staveniště bude také řádně a viditelně označeno dopravním značením dle příslušných platných metodických pokynů – konkrétní návrh omezujícího dopravního značení po dobu výstavby bude v případě nutnosti odsouhlasen Dopravním inspektorátem Policie ČR (zabezpečí si vybraný zhotovitel). Při použití silnic a místních nebo účelových komunikací je nutno dodržovat pravidla silničního provozu a udržovat čistotu na těchto komunikacích.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Průběhy jednotlivých sítí TI a hloubky uložení v zemních rýhách jsou v projektové dokumentaci zakresleny pouze orientačně. Jejich přesná poloha a hloubka uložení pod terénem bude zjištěna na stavbě za součinnosti se správcem jednotlivých vedení



při vytyčování. Před započítáním prací je nezbytné ověřit jejich skutečnou polohu v kolizních místech ručně kopanými sondami. Tyto práce musí provádět proškolení pracovníci za zajištěného odborného dohledu. Tato skutečnost je věcí dodavatele stavby pro zachování obecné bezpečnosti při práci. Především se bude postupovat dle vyjádření jednotlivých správců IS. Dále je třeba věnovat zvýšenou pozornost při pracích, které budou probíhat v těsné blízkosti automobilového provozu. Pro práce vykonávané stavební mechanizací je potřebné dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s touto mechanizací.

### **Trvalé dopravní značení**

Zůstane zachováno stávající dopravní značení na silnici III/41417. Pouze v místech navržených se umístí nové SDZ a VDZ dle předložené přílohy PD.

U přechodu pro chodce bude umístěno v obou směrech silnice nové SDZ:

IP6 – Přejíždění pro chodce v počtu 2 ks – osazení bude provedeno na stožáry osvětlení přechodu.

U místa pro přecházení bude umístěno v obou směrech nové SDZ:

A12a – Chodci v počtu 2 ks – osazení bude provedeno na stožáry osvětlení místa pro přecházení.

Na nástupní ploše zastávky BUS bude umístěno SDZ:

IJ4c – Zastávka autobusu v počtu 1 ks. Osazeno na sloupek a do patky – samostatně umístěné SDZ.

Na silnici III/41417 bude umístěno nové VDZ:

V1a – Podélná čára souvislá (125) v celkové délce 70,00 m. Provedeno nástřikem bílou barvou.

V2b – Podélná čáry přerušovaná (3/1/125) v celkové délce 79,00 m. Provedeno nástřikem bílou barvou.

V7a – Přejíždění pro chodce v půdorysu 4,00 m x 7,50 m. Provedeno nástřikem bílou barvou.



V11a – Zastávka autobusu v půdorysu 16,00 m x 2,50 m, umístěno v zálivu BUS.  
Provedeno nástřikem bílou barvou.

Břeclav, 03/2023

Ing. Michal Bartolšic

