

Město Zábřeh

Revitalizace ul. Olomoucká

SO 101 Zpevněné dopravní plochy



Projektová dokumentace pro provádění stavby

101.1 *Technická zpráva*



OBSAH:

A)	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU A TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ZAŘÍZENÍ	3
B)	ÚDAJE O STAVBĚ, STAVEBNÍKOVÍ A ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	3
C)	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	4
D)	SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ PRO ZPRACOVÁNÍ	4
E)	VÝJIMKY, ODCHYLNÁ NEBO ÚLEVOVÁ ŘEŠENÍ Z NOREM A PŘEDPISŮ	5
F)	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A TECHNICKÝCH PARAMETRŮ S POPISEM STÁVAJÍCÍHO A NAVRHOVANÉHO STAVU	5
G)	NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY, SOUVISEJÍCÍ STAVBY	17
H)	STAVEBNĚ MONTÁŽNÍ POSTUPY VÝSTAVBY	17
I)	POSOUZENÍ NÁVRHU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	18
J)	VAZBA NA PŘEDCHOZÍ DOKUMENTACE	18
K)	HARMONOGRAM PROVÁDĚNÍ STAVEBNÍCH PRACÍ NA OBJEKTU	18
L)	POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO REALIZACI OBJEKTU MAJÍCÍ VLIV NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A JEHO FUNKCI	18
M)	POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VE VZTAHU K UŽÍVÁNÍ	19
N)	POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI VE STÁDIU REALIZACE	19
O)	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ POSUNŮ A PŘETVOŘENÍ STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	19
P)	POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ PŘÍSTUPNOSTI	19



A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU A TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ZAŘÍZENÍ

Stavební objekt: SO 101 Zpevněné dopravní plochy

Katastrální území: Zábřeh na Moravě (okres Šumperk); 789429
Pozemky: viz B.P1 - Záborový elaborát

Region soudržnosti: Střední Morava
Kraj: Střední Morava
ORP: Zábřeh
Obec: Zábřeh

Vlastník, správce SO: Město Zábřeh

B) ÚDAJE O STAVBĚ, STAVEBNÍKOVI A ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Název stavby: Revitalizace ul. Olomoucká
Stavebník: Město Zábřeh,
se sídlem: Masarykovo náměstí 510/6, 78901 Zábřeh
IČ: 00303640, DIČ: CZ 00303640
odpovědný zástupce ve věcech smluvních:
Ing. Dalibor Bartoň, vedoucí Odboru rozvoje a územního
plánování
tel.: 583 468 204, 771 125 419
e-mail: dalibor.barton@muzabreh.cz
odpovědný zástupce ve věcech technických:
Bc. Jana Provazníková, investiční referentka Odboru rozvoje a
územního plánování
tel.: 583 468 245, 770 199 093
e-mail: jana.provaznikova@muzabreh.cz

Projektant: **Ing. Linda Smítalová – Atelis**
se sídlem: Rokycanova 781/13, 779 00 Olomouc
IČ: 74276361
ID datové schránky: x7xh8nz
tel. kancelář: +420 739 774 019

zodpovědný projektant:

Ing. Linda Smítalová
ČKAIT 1201908 – obor dopravní stavby ID00
tel.: +420 777 829 795
e-mail: smitalova@atelis.eu

vedoucí projektu:

Ing. Petr Smítal
ČKAIT 1202264 – obor dopravní stavby ID00
Povolení Ministerstva dopravy k výkonu činnosti auditora
bezpečnosti pozemních komunikací č. 054
tel.: +420 603 980 299
e-mail: atelis.smital@gmail.com





vypracoval:
Bc. Jitka Růžková
projektant

C) SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Digitální katastrální mapa k.ú. Zábřeh na Moravě (okres Šumperk); 789429
- Zaměření podkladu pro projekt „Výstavba II. etapy areálu ZJP s.r.o.“ – Ing. Tomáš Macíček – GEOCENTRUM, spol. s r.o. tř. Kosmonautů 1143/8B, 779 00 Olomouc, zak. č. 1/2016-0001;
- Zaměření polohopisu a výškopisu „Zábřeh na Moravě“ – Ing. Oldřich Stržínek – Velká Bystřice, říjen 2019, zak. č. 3974/2019; Použity body, zaměřené pomocí GNSS pro polohové a body NS Mohelnice-Šumperk Fef 37,38.1 a 40.1 pro výškové připojení.
Pozor – vykazuje odchylku od měření pomocí GNSS 7-10cm!
- Doměření polohopisu a výškopisu „Zábřeh na Moravě“ – Ing. Oldřich Stržínek – Velká Bystřice, březen 2025, zak. č. 4782/2025; Použity body, vybudované v roce 2019. Ty byly zaměřené pomocí GNSS. Použito pro polohové a body NS Mohelnice-Šumperk Fef 37,38.1 a 40.1 pro výškové připojení.
Pozor – vykazuje odchylku od měření pomocí GNSS 7-10cm!
Výškový systém je Bpv;
- Doměření polohopisu a výškopisu „Zábřeh na Moravě“ – Ing. Oldřich Stržínek – Velká Bystřice, srpen 2025, zak. č. 4828/2025; Pro polohové připojení použita metoda GNSS. Pro výškové připojení byly využity body PPBP č. 2202 a 2288 k.ú. Zábřeh na Moravě.
! Zhotovitel musí vycházet při vytyčení stavby z výškového pole použitého při zaměřování území!
- Diagnostika vozovky místní komunikace (zpracovatel PavEx® Consulting, s.r.o., Srbská 2741/53, 612 00 Brno, IČO: 63487624, 06/2025), viz Dokladová část, příloha 7.1 Diagnostika vozovky;
- Výpočet veřejného osvětlení (zpracovatel Ing. Petr Novotný – Light Servis, U potoka 31, 783 71 Olomouc, 06/2025);
- Projektová dokumentace „Cyklostezka Zábřeh žst. - Rájec, Atelis, studie 2019“;
- Projektová dokumentace „Zábřeh – ul. Olomoucká, Atelis, studie 2023“;
- Podrobná prohlídka celého úseku vč. fotodokumentace.

D) SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ PRO ZPRACOVÁNÍ

- Podklady a podmínky vlastníků nebo správců technologických, distribučních, elektronických vedení a zařízení v zájmovém území;
- Pracovní porady se stavebníkem;
- Zákon č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, v aktuálním znění dle data zpracování PD;
- Zákon č. 541/2020 Sb., Zákon o odpadech, v aktuálním znění dle data zpracování PD;
- Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o silničním provozu, v aktuálním znění dle data zpracování PD;
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, v aktuálním znění dle data zpracování PD;
- ČSN 73 4001 z 7/2024 - Přístupnost a bezbariérové užívání;





- ČSN 73 6005 z 10/2020 - Prostorové uspořádání vedení technického vybavení;
- ČSN 73 6101 z 9/2018 - Projektování silnic a dálnic;
- ČSN 73 6102 vč. opr. 2 z 4/2024 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích;
- ČSN 73 6110 Z2 z 7/2025 - Projektování místních komunikací;
- ČSN 73 6133 Z1 z 10/2016 - Návrh a provádění zemního tělesa PK;
- Technické podmínky (TP) a technické kvalitativní podmínky staveb (TKP) ministerstva dopravy;
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací (VL).

E) VÝJIMKY, ODCHYLNÁ NEBO ÚLEVOVÁ ŘEŠENÍ Z NOREM A PŘEDPISŮ

Stavba stezky podél místní komunikace se umísťuje ve stávajícím uličním prostoru omezeném stávající zástavbou, resp. železniční tratí a soukromými pozemky. Potřeba výstavby stezky je vysoká, zásadní je vytvořit ucelenou trasu od žst Zábřeh na Moravě na plánovanou stezku směrem do Rájce, ač se zúženým místem.

- 0,186 – zúžení stezky z 2,95 m na 2,25 m u stávající tižní zdi.

V daném území je navržena šířka stezky 2,95 m vč. silniční obruby a bezpečnostního odstupu. V km 0,181-0,208 je stezka zúžena. Důvodem je vedení stezky podél stávající tižní zdi železničního tělesa. Se zásahem do zdi se neuvažuje z technických, ekonomických a majetkových důvodů. V km 0,186 je stezka zúžena až na limitní šířku 2,25 m (vč. sil. obruby). Navržen je bezpečnostní odstup $2 \times 0,25$ m + šířka pruhu $2 \times 1,00$ m. Jedná se o pevnou překážku zasahující do průchozího / průjezdního profilu. Tvar zdi se směrem ke koruně zdi v mírném sklonu zužuje, ve výši řídků bude šířka větší než minimální hodnota 2,25 m.

F) POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A TECHNICKÝCH PARAMETRŮ S POPISEM STÁVAJÍCÍHO A NAVRHOVANÉHO STAVU

Cílem zadání je revitalizace místní komunikace ul. Olomoucká podél železniční trati, za čerpací stanicí MOL v Zábřehu. Stávající místní komunikace je navržena jako obousměrná v šíři cca 5,80–6,80 m, na konci zaslepená. Místní komunikace obsluhuje zejména prostor nádraží, firmy (Steel centrum, Kuchyňské a interiérové studio) a provoz na čerpací stanici. Na místní komunikaci se po celé její délce podélně a šikmo parkuje. Právě neorganizované parkování a provoz nákladních vozidel s hutním materiálem způsobuje v této lokalitě časté kolizní situace.

Komunikace je navržena jako jednopruhá jednosměrná s novým komunikačním připojením na silnici I/44. Základní šíře jízdního pásu je navržena 3,50 m, lemovaná oboustranně silničními obrubníky s fází + 10 cm a řádkem žulové kostky 10/10/10. V místě parkovacích stání je 2-řádek žulové kostky. Povrch komunikace je řešen s krytem z asfaltobetonu. Návrh konstrukce vychází z diagnostiky konstrukce vozovky. Celková délka řešeného úseku je 240,67 m. V lokalitě se navrhuje zavedení zóny 30. Důvodem pro zavedení zóny 30 je především kumulace velkého množství dopravy v souvislosti s přednádražním prostorem a nákladní dopravou spojenou s okolními firmami. Řešený úsek je na přednádražní prostor plynule navázán. Od zóny 30 je



očekáváno zklidnění lokality (v rámci PD není uvažováno se zřízením zklidňujících prvků, ale investor je plánuje zrealizovat), zlepšení plynulosti dopravy a zvýšení bezpečnosti pěších a cyklistů pohybujících se přes tuto lokalitu. Směrem na Rájec je plánováno i prodloužení stezky viz studie „Zábřeh žst. – Rájec“.

1. Místní komunikace

Délkový rozsah řešené místní komunikace činí 240,67 m. Komunikace vychází ze stávajícího stavu na parc. č. 3086/4. Komunikace se navrhuje jako jednosměrná, jednopruhová s šířkou 3,50 m. Vlevo podél komunikace se navrhuje dvě plochy pro šikmá parkovací stání a vpravo se navrhuje společná stezka pro chodce a cyklisty, na kterou v budoucnu naváže stezka „Zábřeh žst – Rájec“. Místní komunikace je reprofilována do jednostranného sklonu o hodnotě 2,50 %. V prvním úseku po km 0,043 se navrhuje nová konstrukce vozovky v tl. 140 mm. V km 0,043-KÚ se navrhuje nová konstrukce v tl. 120 mm. V km 0,216 a 0,222 začíná plná konstrukce MK. Místní komunikace je navržena převážně v přímé, na konci úseku se místní komunikace napojuje stykovou křižovatkou kolmo na silnici. V km 0,207 se začíná místní komunikace rozšiřovat ze základních 3,50 m. Rozšíření je navrženo dle obalových křivek referenčního vozidla (nákladní vozidlo – návěsová souprava). Úsek komunikace u Steel centra a čerpací stanice je vyfrézován v tl. 50 mm a znovu položen vrstvou ACO 11+ tl. 50 mm. Nároží komunikace u Steel centra je lemováno silniční obrubou 15/30/100 cm s převýšením +10 cm s přerušením pro odtok vody a silniční přídlažbou 25/50/10 cm. Mezera pro odtok vody je proložena betonovou dlažbou 20x20 cm tl. 8 cm. Za obrubníkem je navrženo říční kamenivo – kačírek fr. 32/63. Nároží vlevo (u ČS MOL) je lemováno obrubníkem 15/25/100 cm a řádkem žulové kostky 10/10/10 cm. Na straně vegetace je obrubník zpevněn 2-řádkem žulové kostky velké 16/16 do betonového lože.

Od km 0,220 je vpravo navržen kamenný obrubník 20/30/100 cm s převýšením +10 cm, který plynule naváže na kamenný obrubník na silnici I/44 u přechodu pro chodce.

V místech, kde se předpokládá větší namáhání od nákladních vozidel jsou nároží zpevněna 2- řádkem žulové kostky velké 16/16 na straně vegetace

Napojení nových vrstev bude provedeno strojně řezanou spárkou, odstupňováno po vrstvách a pracovní spáry budou zalaty modifikovanou asfaltovou záplivkou.

TABULKA SMĚROVÝCH PRVKŮ MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Segment č.	Délka	Poloměr	Parametr A Středový úhel	Rozšíření	Klopení
Přechodnice 1a	10,00	Proměnný	14,14		
Oblouk 1	18,32	20	85,9437g	levá= 1,25 pravá= 1,25	dostředný 2,5 %
Přechodnice 1b	4,66	Proměnný	9,66		



2. Stezka

Podél místní komunikace je navržena stezka pro chodce a cyklisty. Stezka je navržena převážně na silničním obrubníku, v přímé. V km 0,220 je stezka trasována stále v přímé, oddaluje se však od místní komunikace a pokračuje za vegetačním pásem do směrového oblouku a napojuje se na stávající chodník u přechodu pro chodce přes silnici I/44. Celková délka stezky je 247,90 m. Stezka je navržena v základní šíři 2,95 m vč. sil. obrubníku, vpravo je lemována chodníkovým obrubníkem 10/20/100 cm s převýšením +6 cm. V km 0,090–0,120 je lemována palisádou 12/16,5/ v. 40 a 60 cm s převýšením +10 cm. V km 0,184–0,211 je stezka vedena podél stávající tížní zdi. V km 0,186 je z důvodu stísněných podmínek a kolizí s tížní zdí stezka zúžena na minimální hodnotu 2,25 m. Od km 0,219 je stezka vedena za vegetačním pásem v šířce 3,00 m až na konec úseku. Stezka končí u čela propustku, u stávajícího přechodu pro chodce. V budoucnu na stezku naváže plánovaná stezka „Zábřeh žst. - Rájec“.

Povrch stezky je z betonové dlažby 10×20 cm, bez fazety, tl. 8 cm, šedé barvy. Hmatné prvky jsou navrženy z betonové dlažby s výstupky 10×20 cm, bez fazety, tl. 8 cm, červené barvy. Bezpečnostní odstup je navržen při silničním obrubě z betonové dlažby 10×20 cm, bez fazety, šedé a červené barvy viz *ilustrační obrázek níže*.



Ilustrační obrázek. Bezpečnostní odstup při silničním obrubníku z barevné dlažby

V km 0,095 se nachází stávající propustek pod železničním tělesem. Okolo propustku jsou vytvořeny svahové kužely, opevnění z lomového kamene tl. 15 cm do betonu tl. 15 cm a dorovnání ke stezce z živičného recyklátu. Na základě požadavku SŽ je instalováno zábradlí do tvaru „U“. Navrženo je trubkové dvoumadlové zábradlí výšky 1,30 m. Zábradlí je ocelové, žárově zinkované, po 2,00 m kotvené chemickými kotvami do betonových patek 30×30 cm do hloubky min. 80 cm z betonu C20/25nXF3. Délka navrženého zábradlí je celkem 7,20 m. Zábradlí je osazeno mimo průjezdní profil stezky – za palisádou.

3. Parkovací stání

V projektu je kladen důraz na řešení statické dopravy. Parkovací stání jsou navržena na dvou plochách v km 0,019-0,119 a 0,164-0,206. Navržena jsou šikmá stání. Základní šířka šikmého stání je 2,90 m. Délka stání je uvažována 5,20 m, přičemž 0,70 m je uvažováno pro přesah vozidla. Stání jsou navržena pod úhlem 60°. Povrch parkovacích ploch je navržen z distanční betonové dlažby 20×20 cm, tl. 8 cm, šedé barvy. Jednotlivá stání jsou vyznačena (V10c) bílou barvou. Převis vozidel přes okraj parkovacího stání je řešen dvojitou silniční obrubou 15/25/100 cm s převýšením na



fázi + 10 cm, vyplněnou žulovou kostkou. Tímto bude zajištěno, že vozidla nebudou zasahovat do vegetace a bude možné provádět sečení a údržbu. Konstrukce plnicí stavební parkovací zarážku je pravidelně po 5,00 m snížena přechodovými obrubníky na fázi 0 cm pro odtok povrchové vody z plochy parkoviště do vegetace. V rámci projektu je navrženo celkem 48 parkovacích míst. Z celkového počtu jsou 2 místa vyhrazena dopravní značkou IP12 pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou. Tato místa jsou na ZÚ nejbližší k nádraží. Šířka dvou stání je 7,00 m, délka 5,20 m. Povrch je z betonové dlažby 20x20 cm, bez fazety, tl. 8 cm, šedé barvy.

4. Chodník

Na ZÚ (vlevo před parkovištěm a vjezdem do firmy HEVOS interier s.r.o.) je řešena úprava stávajícího chodníku a doplnění chodníku v celkové délce 26,00 m. Navrženo je doplnění umělé vodící linie dl. 16,30 m a varovného pásu ve stávajícím sjezdu v návaznosti na místo pro přecházení. Plocha chodníku mezi hmatnými prvky je předlážděna betonovou dlažbou 10x20 cm, šedé barvy, tl. 8 cm, bez fazety. Za vjezdem je zřízena vysazená plocha místa pro přecházení s 3 zahrazovacími sloupky. Vyhrazená parkovací stání. Umělá vodící linie je navržena z betonové dlažby 20x20 cm, tl. 8 cm, šedé barvy, s podélnými drážkami. Chodník je vlevo lemován chodníkovým obrubníkem 10/25/100 cm s převýšením +6 cm s funkcí vodící linie. Obrubník je přerušen po 2,00 m betonovou dlažbou 10x10 cm, tl. 8 cm pro odtok vody do vegetace. Vpravo je chodník lemován silničním obrubníkem 15/25/100 cm s fází +10 cm a 15/15/100 cm s fází +2 cm.

Konstrukce chodníku je navržena i u budovy myčky u MOL, v místě stávající zpevněné plochy s mobiliářem. Tato plocha je lemována stávající stavbou a zapuštěným obrubníkem 10/20/100 cm, příčný sklon je 1,0 % směrem do vegetace. Stávající mobiliář, tj. sestava stůl + 2 lavičky celkem 3x a betonové květináče 2x budou před samotnou stavbou odstraněny a předány vlastníkově, aby nedošlo k poškození v rámci realizace stavby a následně mohly být osazeny zpět.

5. Dopravní napojení

V km 0,157 je upraveno stávající dopravní napojení k Steel centru a ČS MOL. Poloměry obou nároží jsou $R=12,0$ m. Pravé nároží je opatřeno shodně jako ve stávajícím stavu přerušovanou silniční obrubou pro odtok vody do kačírku. Navržen je silniční obrubník 15/30/100 cm s převýšením +10 cm přerušený po 1,00 m betonovou dlažbou 20x20 cm, tl. 8 cm pro odtok vody do kačírku s betonovou přídlažbou 25/50/10 cm. Levé nároží je ze silničního obrubníku 15/25/100 cm s řádkem žulové kostky 10/10/10 cm vč. zpevněného nároží na straně vegetace za obrubníkem 2-řádkem žulové kostky velké 16/16 do betonu.

Na konci úseku vzniká nové dopravní připojení – křižovatka se silnicí I/44. Poloměry nároží křižovatky jsou navrženy vlevo $R=20,5$ a $R=7,5$ m a vpravo $R=13,5$, $R=23,0$ a $R=15,0$ m. Navrženo je zpevnění nároží dvouřádkem žulové kostky velké 16/16 viz *ilustrační obrázek* v rozsahu viz výkres C.3 Koordinační situační výkres. Levé nároží je ze silničního betonového obrubníku 15/25/100 cm a pravé je od km 0,220 z kamenného obrubníku 20/30/100 cm.

Předmětem PD je rovněž úprava stávajícího nevyhovujícího napojení od čerpací stanice na silnici I/44. Stávající ostrůvek je rozšířen, nároží je upraveno poloměrem $R=11,0$ m. Osazen je nový silniční obrubník 15/25/100 cm s fází +10 cm a řádkem



žulové kostky 10/10/10 se zpevněním na straně vegetace 2-řádkem žulové kostky velké 16/16.

Nápojení nových vrstev bude provedeno strojně řezanou spárou, odstupňováno po vrstvách a pracovní spáry budou zalaty modifikovanou asfaltovou zálivkou za horka N2 do vyfrézované drážky min. průřezu 300 mm².

Vzhledem k průjezdu nákladních vozidel je u namáhaných obrubníků v nárožích navrženo jejich zpevnění 2-řádkem žulové kostky velké 16/16 ze strany vegetace:



Ilustrační obrázek. Zpevnění nároží dvouřádkem ŽK

6. Návrh zpevněných ploch

Návrh konstrukčních vrstev vychází z provedené Diagnostiky vozovky, v níž bylo zjištěno, že kryt vozovky je tvořen z AC různé tloušťky. Podkladní vrstvy jsou po ploše vozovky proměnné. Na ZÚ je ŠD tl. 440 mm, od km 0,049 je vrstva PM v tl. 50 mm, na připojení Steel centra je vrstva betonu tl. 120-130 mm. Podloží je tvořeno převážně písčitou hlínou F3MS.

Strategie opravy je navržena následně: Odfrézování 50 mm AC od ZÚ po km 0,180. V km 0,000–0,043 frézování další vrstvy v tl. 90 mm. V km 0,043–180 frézování v tl. 70 mm. V km 0,180-KÚ je navrženo odfrézování vrstvy v tloušťce 65 mm. Pokládka viz navržené konstrukce.

Nápojení na silnici I/44 je vpravo opatřeno kamennou obrubou 20/30/100 cm s výškou podstupnice +10 cm a řádkem ŽK 10/10/10 cm. Místní komunikace je opatřena silniční obrubou 15/25/100 cm s převýšením +10 cm a řádkem žulové kostky 10/10/10 cm. V ploše pro parkovací stání je navržen 2-řádek žulové kostky 10/10/10 cm. Obrubník 15/30/100 cm je použit v nároží u ZJP, s.r.o. Ve sjezdech je obruba 15/15/100 cm s převýšením +2 cm v místě nápojení na stezku je fáze obrubníku +0 cm. Pro přechod fází je použita přechodová silniční obruba 15/15-15/25/100 cm. Dále jsou navrženy obloukové obrubníky pro R=1,0 m a R=2,0 m. Silniční obruba i kamenné obrubníky jsou osazeny do betonového lože C20/25 nXF3 s opěrkou.

Chodník je na styku s vegetačním pásem lemován betonovou obrubou 10/20/100 cm, která je převýšená +6 cm nad povrch chodníku v případě přerušovaného obrubníku pro odtok vody do vegetace je navržena obruba 10/25/100 cm. Stezka je lemována vpravo betonovou obrubou 10/20/100 cm s



převýšením +6 cm nad povrch, v km 0,103–0,133 betonovou palisádou 12/16,5 výšky 40 cm a 60 cm s převýšením + 10 cm. V km 0,148–0,213 je stezka vedena podél stávající tížní zdi. Chodníkové obrubníky jsou osazeny do betonového lože C16/20 nXF1 s opěrkou.

Pro navržené zpevněné plochy budou položeny nové konstrukční vrstvy, kterým bude předcházet frézování, odstranění zpevněných ploch, odhumusování stávající vegetace a výkopové práce. Po provedení výkopových prací se provede pokládka jednotlivých konstrukčních vrstev, pokládka asfaltových vrstev a dlážděných ploch. Vytěžený materiál ze stávající komunikace je možné využít přímo na stavbě pro sanace. Obnovované povrchy jsou navrženy z nové dlažby uložené do lože z kamenné drti a příp. doplněny ŠD fr. 0-32 mm dle potřeby.

Pro stavební objekt SO 101 jsou užity následující konstrukce s ohledem na proměnné parametry stávající vozovky dle průběhu staničení. PD připouští využití stávajících podkladních konstrukčních vrstev, dle skutečného stavu na staveništi.

Konstrukce 1a – Místní komunikace – obnova

Konstrukce 1a je navržena od km 0,043 do km 0,222.

- Asfaltový beton s pojivem PMB 25/55-60 (45/80-65)		
dle ČSN 736121:2023	ACO 11+	50 mm
- Spojovací postřik	PS-CP	0,30-0,60 kg/m ²
dle ČSN 73 6129:2021		
- Asfaltový beton s pojivem PMB 25/55-60 (45/80-65)		
dle ČSN 736121:2023	ACL 22+	70 mm
- Spojovací postřik	PS-CP	0,30-0,60 kg/m ²
dle ČSN 73 6129:2021		
- Frézování povrchu stáv. komunikace		max. -120 mm

Celkem

120 mm

Konstrukce 1b – Místní komunikace – obnova

Konstrukce 1b je navržena od ZÚ do km 0,043.

- Asfaltový beton s pojivem PMB 25/55-60 (45/80-65)		
dle ČSN 736121:2023	ACO 11+	50 mm
- Spojovací postřik	PS-CP	0,30-0,60 kg/m ²
dle ČSN 73 6129:2021		
- Asfaltový beton s pojivem PMB 25/55-60 (45/80-65)		
dle ČSN 736121:2023	ACL 22+	90 mm
- Spojovací postřik	PS-CP	0,30-0,60 kg/m ²
dle ČSN 73 6129:2021		
- Frézování povrchu stáv. komunikace		max. -140 mm

Celkem

140 mm

Konstrukce 1c – Místní komunikace – obnova

Konstrukce 1c je navržena v připojení komunikace od Steel centra a ČS.

- Asfaltový beton s pojivem PMB 25/55-60 (45/80-65)		
dle ČSN 736121:2023	ACO 11+	50 mm
- Spojovací postřik	PS-CP	0,30-0,60 kg/m ²
dle ČSN 73 6129:2021		
- Frézování povrchu stáv. komunikace		max. -50 mm



Celkem 50 mm

Konstrukce 2a – Místní komunikace – plná konstrukce

Konstrukce 2 je navržena v dopravním připojení komunikace k silnici I/44 v km 0,217 resp 0,222 až KÚ.

- Asfaltový beton s pojivem PMB 25/55-60 (45/80-65) dle ČSN 736121:2023	ACO 11+	50 mm
- Spojovací postřík dle ČSN 73 6129:2021	PS-CP	0,30-0,60 kg/m ²
- Asfaltový beton s pojivem PMB 25/55-60 (45/80-65) dle ČSN 736121:2023	ACL 22+	70 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 dle ČSN 73 6126-1	ŠDA	150 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 dle ČSN 73 6126-1	ŠDA	200 mm

Celkem 470 mm

- SeparáčnÍ geotextilie (dle TP 97, netkaná, odolnost proti proražení CBR > 4 kN, odolnost proti proražení < 10 mm, tažnost > 50%, plošná hmot. min. 300 g/m², životnost min. 25 let)

Požadovaná únosnost zemní pláň 45 MPa, sanace podloží z betonového recyklátu fr. 0-90 mm.

V místě pracovní spáry dojde k proříznutí asfaltobetonového povrchu do hloubky min. 25 mm a vyplnění asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Konstrukce 2b – Místní komunikace – plná konstrukce

Konstrukce 2b je navržena v místě překopu MK ul. Olomoucká.

- Asfaltový beton s pojivem PMB 25/55-60 (45/80-65) dle ČSN 736121:2023	ACO 11+	50 mm
- Spojovací postřík dle ČSN 73 6129:2021	PS-CP	0,30-0,60 kg/m ²
- Asfaltový beton s pojivem PMB 25/55-60 (45/80-65) dle ČSN 736121:2023	ACL 22+	90 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 dle ČSN 73 6126-1	ŠDA	150 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 dle ČSN 73 6126-1	ŠDA	200 mm

Celkem 490 mm

- SeparáčnÍ geotextilie (dle TP 97, netkaná, odolnost proti proražení CBR > 4 kN, odolnost proti proražení < 10 mm, tažnost > 50%, plošná hmot. min. 300 g/m², životnost min. 25 let)

Požadovaná únosnost zemní pláň 45 MPa, sanace podloží z betonového recyklátu fr. 0-90 mm.

Konstrukce 3a – chodník – betonová dlažba:

- Betonová dlažba dle ČSN 73 6131	DL I	60 mm
- Lože z kamenné drti fr. 4-8 dle ČSN EN 13242+A1	L	40 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32	ŠDA	200 mm



dle ČSN 73 6126-1

CELKEM	300 mm
--------	--------

Požadovaná únosnost zemní pláně 30 MPa.

Použita je betonová dlažba 10×20 cm šedé barvy a pro hmatné prvky betonová dlažba 10×20 cm s výstupky červené barvy. Pro umělou vodicí linii je použita dlažba 20×20 cm s podélnými drážkami šedé barvy.

Oproti TP je konstrukce chodníku mírně zesílena z důvodu požadavku na provádění zimní údržby mechanizací.

Konstrukce 3b – chodník, chodník ve vjezdu – betonová dlažba - předláždění:

- Betonová dlažba dle ČSN 73 6131	DL I	60/80 mm
- Lože z kamenné drti fr. 4-8 dle ČSN EN 13242+A1	L	40 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 dle ČSN 73 6126-1	ŠDA	dle potřeby
CELKEM		100/120 mm

Pro předláždění je použita nová dlažba.

Konstrukce 4a – stezka, parkovací stání – betonová dlažba:

- Betonová dlažba dle ČSN 73 6131	DL I	80 mm
- Lože z kamenné drti fr. 4-8 mm dle ČSN EN 13242+A1	L	40 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 mm dle ČSN 73 6126-1	ŠDB	150 mm
- Stávající konstrukce		
CELKEM		270 mm

Použita je betonová dlažba 10×20 cm bez fazety šedé barvy, pro hmatné prvky betonová dlažba 10×20 cm s výstupky červené barvy a pro parkovací stání je použita distanční dlažba 20×20 cm šedé barvy.

Konstrukce 4b – stezka, parkovací stání – betonová dlažba:

- Betonová dlažba dle ČSN 73 6131	DL I	80 mm
- Lože z kamenné drti fr. 4-8 mm dle ČSN EN 13242+A1	L	40 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 mm dle ČSN 73 6126-1	ŠDB	150 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 mm dle ČSN 73 6126-1	ŠDB	200 mm
CELKEM		470 mm

Separční geotextilie (dle TP 97, netkaná, PP, odolnost proti proražení CBR > 3 kN, odolnost proti proražení <10 mm, tažnost > 50%, životnost min. 25 let)

Zhutnění zemní pláně min. 30 MPa, v případě nesplnění:

- Sanace betonový recyklát fr. 0-90 mm případně vyzískaný materiál 300 mm



Použita je betonová dlažba 10×20 cm bez fazety šedé barvy, pro hmatné prvky betonová dlažba 10×20 cm s výstupky červené barvy a pro parkovací stání je použita distanční dlažba 20×20 cm šedé barvy a betonová dlažba 20×20 cm šedé barvy bez fazety.

Konstrukce 5a – zpevněná plocha nepojížděná – žulová kostka:

- Žulová kostka dle ČSN 73 6131	ŽK	100 mm
- Lože z kamenné drti fr. 4-8 mm dle ČSN EN 13242+A1	L	40 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 mm dle ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 ed.2	ŠDA	160 mm
CELKEM		300 mm

Požadovaná únosnost zemní pláně min. 30 MPa.

Konstrukce 5b – žulová kostka:

- Žulová kostka dle ČSN 73 6131	ŽK	100 mm
- Vrstva ze směsi stmelené cementem dle ČSN 73 6124-1	SC _{5/6}	100 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 mm dle ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 ed.2	ŠDA	200 mm
CELKEM		400 mm

Požadovaná únosnost zemní pláně min. 30 MPa.

Konstrukce 6 – dorovnání z živičného recyklátu:

- Živičný recyklát (ZAS-T1 nebo ZAS-T2) dle ČSN 73 6126-1	R _{živ}	100 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32	ŠDA	200 mm
CELKEM		300 mm

7. Odvodnění

Místní komunikace je odvodněna podélným a příčným sklonem. Podélný sklon se pohybuje v rozmezí 0,5–1,9 %. Příčný sklon je jednostranný v hodnotě 2,50 % v případě vozovky a 2,00 % v případě stezky, parkovacích stání a chodníku. Srážková voda je směřována k 2-řádku ŽK a do parkovacích stání navržených z distanční dlažby na průběžné zasakování s funkční drenáží. Drenáže jsou zaústěny do vsakovacích per, příp. uličních vpustí. Uliční vpusti jsou navrženy klasické s mříží litinovou 50×50 cm, D400 v počtu 5 ks. Parkovací stání v km 0,019–0,119 je navrženo se zapuštěným obrubníkem 15/15/100 cm do úrovně povrchu parkovacího stání pro zajištění povrchového odtoku vody do vegetačního pásu podél oplocení. Mříže stávajících vpustí jsou vyměněny za nový poklop D400 1ks a C250 2 ks. Nové vpusti jsou napojeny pomocí stávajících přípojek. Navrženy jsou v km 0,041, 0,122, 0,176, 0,181 a 0,229. Jedná se o uliční vpusti 50×50 cm s litinovou mříží D400. Vpust UV5 je napojena do vsakovacího pera 6,0×1,5 m hl. 1,5 m.

Zemní plán stezky, parkovacích stání a místní komunikace je odvodněna příčným sklonem 3,0 %.



Provedení uličních vpustí:

Vpusti budou provedeny jako klasické 50x50 cm s rovnou litinovou mříží D400 se zámkem proti odcizení.

Sestavu vpustí bude tvořit:

Vtoková mříž litinová D400 o rozměru 50x50 cm s mechanismem proti odcizení, vyrovnávací prstenec, kalový koš nízký, horní skruž, středová vpust, sifon s výtokem a dno s kalovou prohlubní.



Provedení vsakovacího pera:

Vsakovací pero je navrženo šíře 1,00 a 1,50 m a hloubky 1,50 m. Vytěžený prostor pro vsakovací pero bude vystlán geotextilií s filtrační funkcí (dle TP 97, tkaná, PP, odolnost proti proražení CBR > 3 kN, propustnost vody kolmo k rovině výrobku min. 10 l/m².s, životnost min. 25 let). Horní vrstva bude zasypána štěrkopískem, spodní vrstva (hl. 0,50 m) bude zasypána drceným kamenivem frakce 32–63. Povrch pera bude ohumusován v tl. min. 10 cm a oset travní směsí.

Provedení přípojek a drenáží:

Přípojky budou PVC DN150, SN8 uloženy na štěrkopískovém podsypu (fr. 4-8 mm) tl. 10 cm s obsypem ze štěrkopísku (fr. 0-8) v tl. min. 30 cm nad potrubí. Při pokládání potrubí musí být stavební rýha udržována bez vody (dešťové, průsakové). Zásyp musí být proveden z nesedavého materiálu zhuštěného podle ČSN 72 1006. Případné pažení se odstraní postupně během provádění účinné vrstvy. Po výkopu přípojek a uličních vpustí bude doplněna konstrukce vozovky. Zásyp po položení přípojek bude po úroveň tl. konstrukce proveden ze ŠD fr. 0-32. Hutnění bude prováděno po vrstvách tl. max. 15 cm v souladu s TP 146 Povolování a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě ve vozovkách PK. Šířka výkopu se navrhuje 0,35 m od potrubí na obě strany + profil přípojeky, tzn. 0,85 m.

Drenáže HDPE DN150, SN8 budou kladeny do pískového lože tl. 50 mm. Zásyp bude proveden drceným kamenivem fr. 16-22. Zásyp drenáže bude lemován filtrační geotextilií (tkaná, PP, odolnost proti proražení CBR > 2 kN, propustnost vody kolmo k rovině výrobku min. 10 l/m².s, životnost min. 25 let). Celková délka navržené drenáže je 164,0 m.

8. Vegetace

Terén bude po výkopech uveden do původního stavu. Přilehlé zelené plochy se do vzdálenosti 1,00 m od obrubníku po dokončení stavby ohumusují v tl. 10 cm a osejí travním semenem. Trávník bude založen výsevem parkové směsi. Za standardní výsevek se u parkových trávníků považuje dávka 25g osiva/m² (v závislosti na typu směsi). V rámci akce dojde k záboru stávajících zelených ploch pro rozšíření zpevněné plochy, ale dojde i k rekultivaci stávající neudržované plochy na parc. č. 5493/4. Podrobněji viz SO 801 Vegetační úpravy.

9. Inženýrské sítě

Inženýrské sítě jsou zakresleny v situaci dle zaměřených viditelných znaků v terénu a dle podkladů jednotlivých správců sítí. V rámci stavby budou respektována veškerá ochranná pásma stávajících podzemních i nadzemních inženýrských sítí dle zákona



č. 458/2000 Sb. a zákona č. 274/2001 Sb. Před zahájením zemních prací je investor povinen zajistit vytyčení všech podzemních vedení u jednotlivých správců (v souladu se zákonem č. 200/1994 Sb., ČSN 73 6133). Inženýrské sítě jsou zakresleny v situaci dle zaměřených viditelných znaků v terénu a dle podkladů jednotlivých správců sítí.

Podrobné požadavky a podmínky, které musí budoucí zhotovitel stavby respektovat, jsou uvedeny v příloze Dokladová část a do PD jsou zapracovány. Při provádění stavby budou tyto podmínky respektovány.

Jedná se o sítě:

Na staveništi se nachází nebo se svým ochranným pásmem dotýkají hranice stavebních úprav:

- **Kanalizace jednotná a splašková** ve správě Šumperské provozní vodohospodářské společnosti (ŠPVS):
 - mimo stavbu.
- **Dešťová kanalizace** ve správě Vodohospodářské zařízení Šumperk (VHZ):
 - v souběhu;
 - křížení v km 0,040.
- **CETIN** – v dané lokalitě se nachází podzemní vedení sdělovacích kabelů (nezaměřený průběh metalického kabelu, podzemní metalický kabel a optický kabel):
 - v souběhu;
 - křížení metalického kabelu v km 0,113, 0,227;
 - křížení optického kabelu v km 0,217-KÚ;
 - navržena přeložka viz SO 402 Zásah do zařízení CETIN
- **Zásah do ochranného pásma STL plynovodu GasNet:**
 - v souběhu;
 - křížení v km 0,085.
- **Zásah do ochranného pásma zařízení ČEZ Distribuce** – v dané lokalitě se nachází podzemní silové vedení NN, nepředpokládají se přeložky těchto zařízení z důvodu stavebních úprav komunikace:
 - souběh kabelu NN mimo těleso komunikace;
- **Vodovod** ve správě Šumperské provozní vodohospodářské společnosti (ŠPVS):
 - křížení vodovodu v km 0,117, 0,224;
 - v souběhu.
- **Veřejné osvětlení** ve správě Eko servis Zábřeh s.r.o.:
 - v souběhu se stavbou,
 - dojde k odstranění stávajícího nadzemního vedení, vč. sloupů a svítidel a zřízení nové trasy veřejného osvětlení podrobněji viz SO 401 Veřejné osvětlení.

Povrchové znaky IS budou vytaženy na novou úroveň nivelety.

10. Dopravní značení

V rámci stavby bude provedena výměna trvalého SDZ za nový materiál pro sjednocení stárí retroreflexních vlastností značek a bude osazeno nové svislé dopravní značení a doplněno vodorovné dopravní značení. V rámci projektu se uvažuje se zřízením zóny 30 viz 101.6b Dopravní značky, dopravní zařízení.





Výměna materiálu stávajícího svislého dopravního značení:

- B2 – 1 ks
- IP11a + E13 – 1+1 ks
- P4 – 3 ks
- IZ8a + IZ8b – 1+1 ks
- E13 – 1 ks

Nové svislé dopravní značení:

- IP12 + E8d (Vyhrazené parkoviště) – 1+1 ks;
- C9a + C9b zmenšená (Stezka pro chodce a cyklisty společná) – 2+2 ks;
- C2c (Příkazaný směr jízdy vlevo) – 1 ks;
- IP4b (Jednosměrný provoz) – 2 ks + 2× výložník;
- B2 (Zákaz vjezdu všech vozidel) – 2 ks;
- B24b (Zákaz odbočování vlevo) – 1 ks;
- P2 + B24a (Hlavní pozemní komunikace + zákaz odbočení vpravo) – 1+1 ks
- P4 (Dej přednost v jízdě) – 1 ks;
- IZ8a + IZ8b zmenšená (Zóna s dopravním omezením) – 1,0×1,0 m, 1+2 ks.
- IZ8a zmenšená (Zóna s dopravním omezením) – 0,5×0,7 m, 1 ks

Nové vodorovné dopravní značení:

- V1a (0,125) – podélná čára; dl. 15,0 m;
- V4 (0,25) – vodicí čára; dl. 81,5 m;
- V2b (3,0/1,5/0,125) – podélná čára; dl. 16,5 m;
- V2b (1,5/1,5/0,125) – podélná čára; dl. 19,0 m;
- V2b (1,5/1,5/0,25) – podélná čára; dl. 43,0 m;
- V10c – stání šikmé – 45× 5,40 m, celk. dl. 243,0 m;
- V12d (1,5/1,5/0,125) – zákaz stání – dl. 19,0 m; žluté provedení
- V13a (0,5/1,0) šikmé rovnoběžné čáry – 25,0 m²;
- V20 – cyklopiktogram – 16 ks; provedení v plastu v bílé barvě
- V10f – 2 ks.

Navrženo nové dopravní zařízení:

Ochrana vyčkávací plochy v nároží u místa pro přecházení v km 0,014 vlevo je zajištěna pružnými reflexními zahrazovacími sloupky v celkovém počtu 3 ks (*viz obrázek*). Jejich výška činí 1,00 m, Ø 80 mm. Barevné provedení bude v černé barvě s bílou odrazovou fólií. Uchycení se provede na šroub do betonové patky (dle výrobce).

Poznámka ke sloupku: Tento sloupek vypadá jako tradiční litinový nebo železný sloupek, ale na rozdíl od nich je možno tento sloupek ohýbat. Není tak problém do nich narážet nebo je přejíždět. Díky speciální konstrukci jde však sloupek obtížně ohnout rukou, což je bezpečnější pro městské zástavby než měkčí typy, např. při opření cyklisty nebo chodce.



Stávající vodorovné dopravní značení bude na silnici I/44 odstraněno nedestruktivní metodou a nahrazeno nově navrženým. Trvalé vodorovné dopravní značení se provede v jedné fázi dlouho životným materiálem z dvousložkového plastu.



Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení jsou uvedeny v TP 70, zásady pro vodorovné dopravní značení na PK jsou v TP 133. Vodorovné dopravní značení musí splňovat podmínky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích.

G) NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY, SOUVISEJÍCÍ STAVBY

Projektová dokumentace je tvořena stavebním objekty:

- **SO 101 – Zpevněné dopravní plochy**
- **SO 401 – Veřejné osvětlení**
- **SO 402 – Zásah do zařízení CETIN**
- **SO 801 – Vegetační úpravy**

SO 401 – Veřejné osvětlení:

Navrhuje se úprava veřejného osvětlení od km 0,013 po KÚ. Navrženo je osazení celkem 10 ks nových stožárů pro veřejné osvětlení. Podél místní komunikace za parkovacím stáním jsou stožáry výšky 6,00 m s výložníkem dl. 1,00 m (Typ A1). Stožáry ozn. VO6, VO8 jsou osazeny u místní komunikace, tudíž jsou bez výložníku (Typ A2). Stožár ozn. VO9 u stezky je navržen výšky 5,00 m rovněž bez výložníku (Typ B). Podrobněji viz samostatná PD.

Stávající nadzemní vedení a svítidla jsou určena k odstranění.

SO 402 – Zásah do zařízení CETIN:

V rámci stavby je navržena přeložka kabelů CETIN (optické, podzemní metalické, podzemní metalické s NN) v celkové délce 245,0 m. Dále jsou navrženy chráničky sdělovacích kabelů PE DN150 a založeny rezervní chráničky pod komunikacemi. V km 0,015–0,128 je navržena přeložka kabelů do vegetace podél oplocení. V km 0,160–0,221 jsou navrženy kabelové komory – 2 ks pro kabelovod s 8–10 komorami dl. 58,0 m. Pod komunikací od Steel centra a ČS MOL je navržen protlak dl. 31,0 m a pod silnicí I/44 je rovněž navržen protlak v dl. 20,5 m. Na začátku i konci přeložky je síť napojena na stávající trasu.

SO 801 – Vegetační úpravy:

V rámci projektu je navržena celková rekultivace svahu podél místní komunikace, která je na pozemcích parc. č. 5455/10 ve vlastnictví Města Zábřeh a převážně na pozemku parc. č. 5493/4 ve vlastnictví Českých drah a.s. Stávající vegetace je navržena ke kácení. Uvažuje se s výsadbou linie stromů – 17 ks javoru babyka a cca 880 m² keřů s nízkou výškou vzrůstu okolo těchto stromů. Javory babyka jsou hodnoceny jako perspektivní stromy pro sídla, jedná se původní druh v ČR a dobře snáší znečištění, zasolení i extrémní počasí, jsou vhodné do svahu. Navržené keře mají estetickou, ale i meliorační a půdopokryvnou funkci, jsou nenáročné na údržbu. Podrobněji viz samostatná zpráva SO 801.

Časovou koordinovanost musí zajistit realizační firma.

H) STAVEBNĚ MONTÁŽNÍ POSTUPY VÝSTAVBY

Předpokládá se standardní technologický postup s ohledem na charakter území stavby a zajištění přístupnosti. Navrhuje se etapová výstavba. Konkrétní stavební postup a rozvržení etap je záležitostí zhotovitele.



Základní postup výstavby:

Pro navržené dlážděné plochy budou položeny nové konstrukční vrstvy, kterým budou předcházet výkopové práce a odhumusování stávajících vegetačních ploch. Po provedení frézování a výkopových prací se provede pokládka jednotlivých konstrukčních vrstev a dláždění navržených zpevněných ploch.

Vozovka silnice bude obnovena v asfaltobetonu, příp. mastixovém koberci. Finálně dojde k úpravě okolí ohumusováním a osetím travním semenem.

Po provedení výkopu dle PD bude provedena statická zatěžovací zkouška podle přílohy A, ČSN 72 1006: 2015 Kontrola zhutnění zemin a sypanin s požadovanou hodnotou modulu přetvárnosti v druhém zatěžovacím cyklu $E_{def,2}$ minimálně 45 MPa v úrovni zemní pláně pro pojižděné plochy motorovými vozidly, minimálně 30 MPa pro pochozí plochy. Záznamy naměřených hodnot a výsledků statické zatěžovací zkoušky budou doloženy dle požadavků TP 170.

Upozornění: V případě výskytu výrazně odlišné únosnosti pláně (rozbířdavé nebo jinak neúnosné zeminy) na staveništi, než předpokládá projektová dokumentace, stanoví projektant v rámci AD způsob sanace pláně a upraví postup výstavby tak, aby nebyla dotčena statická únosnost konstrukce.

I) POSOUZENÍ NÁVRHU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Technické řešení bylo zvoleno vzhledem k prostorovým možnostem zájmového území. Technické řešení bylo schváleno objednatelem a v rámci zpracování je projednáno s dotčenými orgány.

J) VAZBA NA PŘEDCHOZÍ DOKUMENTACE

Záměr vychází ze zpracovaných studií:

Zábřeh ul. Olomoucká – varianta 1 ze 3 – Atelis, 07/2023;

Cyklostezka Zábřeh žst. - Rájec – Atelis, 01/2020 a aktualizace 08/2025.

Dokumentace je zpracovávána jako jednostupňová v úrovni pro povolení záměru a pro provádění stavby s datem zpracování od 6/2025.

K) HARMONOGRAM PROVÁDĚNÍ STAVEBNÍCH PRACÍ NA OBJEKTU

Viz příloha B. P5 – Harmonogram výstavby.

L) POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO REALIZACI OBJEKTU MAJÍCÍ VLIV NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A JEHO FUNKCI

Organizaci výstavby je nutné přizpůsobit tak, aby byla zajištěna přístupnost do firmy ZJP, s.r.o. po celou dobu výstavby. Příjezd vozidel složek integrovaného záchranného systému (IZS) bude umožněn rovněž po celou dobu realizace projektu. Uvažuje se s rozdělením stavby na tři etapy. V rámci přípravy staveniště bude zřízeno provizorní komunikační připojení na silnici I/44 v rozsahu nově navržené





křižovatky. Toto napojení bude určeno pro stavební techniku a nákladní vozidla směřující do firmy ZJP, s.r.o. pro obousměrný provoz. Následně se začne realizovat úsek v km 0,000-0,123, aby mohl být obnoven standardní provoz přes přednádražní prostor. Další etapa se bude realizovat až po zprovoznění prvního úseku. Realizace bude pokračovat od km 0,164-KÚ vč. stavebních úprav u čerpací stanice. Na závěr se provede asfaltování stávajícího napojení v ZJP, s.r.o. Při provádění prací na silnici I/44 bude silnice zúžena do jednoho jízdního pruhu a řízena SSZ dle schéma B/6. Možné jsou i další varianty postupu stavebních prací. Plná uzavírka bude při finální pokládce asfaltových vrstev. Provoz čerpací stanice nebude stavbou významně omezen – příjezd i výjezd z čerpací stanice nezávisí na připojení na MK Olomoucká.

M) POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VE VZTAHU K UŽÍVÁNÍ

Popis vlivu na životní prostředí je popsán v části B. Souhrnná technická zpráva (část B.7 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana).

N) POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI VE STÁDIU REALIZACE

Zásady bezpečnosti při práci je popsán v části B. Souhrnná technická zpráva (část B.10 Zásady organizace výstavby, g) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi).

O) POŽADAVKY NA MĚŘENÍ POSUNŮ A PŘETVOŘENÍ STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

Stavební objekt nevyžaduje měření posunů a přetvoření.

P) POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ PŘÍSTUPNOSTI

Návrh je v souladu s normou ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání. Jedná se o komunikaci pro pěší, dle čl. 3.1.49. U komunikací pro pěší v exteriérech je nutno používat materiály, které jsou v souladu s nařízením vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a z něj vycházejících návodů Technického a zkušebního ústavu TN TZÚS 12.03.04 a 06 v platném znění.

Podrobnější popis viz příloha B. Souhrnná technická zpráva, kap. B.3.2.

Vypracovala: Bc. Jitka Růžková