


HL. ING. PROJEKTU :	PROJEKTANT :	<div>UNIPROJEKT</div> <div>ŽDÁR NAD SÁZAVOU</div> <div>Studentská 1133  566 651 193</div>	
Ing. LAŠTOVIČKA	ing. Vábek		
Místo stavby : Žďár nad Sázavou	Kraj : VYSOČINA		
Stavebník : MĚSTO ŽDÁR NAD SÁZAVOU, Žižkova 1, č.p . 227			
Stavba :		Datum :	09 / 2019
<div>TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA</div> <div>PRO PRŮMYSLOVOU OBLAST JAMSKÁ II – I.ETAPA – 1.ČÁST</div>		Stupeň :	DPS
		Č.zakázky :	157 – P – 2018
Obsah :		Č. výkresu :	<div>D.1.1–1</div>
<div>KOMUNIKACE</div> <div>TECHNICKÁ ZPRÁVA</div>			

O B S A H :

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	Strana 2
2. ÚČEL OBJEKTU	
3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	
4. VÝCHOZÍ PODKLADY A POŽADAVKY	
5. ZÁJMOVÁ OBLAST	Strana 3
6. NÁVRHOVÉ PRVKY NAVRŽENÝCH KATEGORIÍ	
7. PŘÍPRAVA ÚZEMÍ, HRUBÁ TERÉNNÍ ÚPRAVA (SO 011)	
8. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE NAVRŽENÝCH TRAS	Strana 4
9. KŘÍŽOVATKY	Strana 5
10. NEMOTORISTICKÉ KOMUNIKACE - KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ	Strana 8
11. ODSTAVNÉ A PARKOVACÍ PLOCHY	
12. SKLADBY KONSTRUKCÍ	
13. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE (OSOSPO)	Strana 9
14. VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ	
15. ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ	
16. SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČKY	
17. VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	Strana 10

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STAVBY :	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA PRO PRŮMYSLLOVOU OBLAST JAMSKÁ II – I.ETAPA – 1.ČÁST ŽDÁR NAD SÁZAVOU
OBJEKT :	SO 011, - PŘÍPRAVA ÚZEMÍ, HTÚ SO 111 - MÍSTNÍ KOMUNIKACE SO 112, 113 - CHODNÍK
STAVEBNÍK :	MĚSTO ŽDÁR NAD SÁZAVOU
MÍSTO STAVBY :	ŽDÁR NAD SÁZAVOU

2. ÚČEL OBJEKTU

Projektová dokumentace řeší návrh nových místních komunikací pro průmyslovou oblast JAMSKÁ II - I. Etapu -1. a 2. část výstavby inženýrských sítí navrhované průmyslové oblasti.

3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I. ETAPA – 1. ČÁST :

SO 111	Zastavěná plocha místní komunikace - živičný povrch :	5 416 m ²
SO 112	Chodník páteřní (6 - 6') - zámková dlažba (mezi obrubami)	1 386 m ²
SO 113	Chodník ul Jamská - zámková dlažba (mezi obrubami)	316 m ²

4. VÝCHOZÍ PODKLADY A POŽADAVKY

- ZN č. 183 / 06 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon)
- ZN č. 13 / 97, zm. 361 / 00 Sb. o pozemních komunikacích (Silniční zákon)
- Vyhl. č. 104 / 97 MDS kterou se provádí zn. o PK
- ZN č.361/ 00 Sb. (Pravidla provozu na silničních komunikacích)
- Vyhláška MDS 294 / 15 (Provádění pravidel provozu na silničních komunikacích)
- Vyhláška MMR 398 / 09 (o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností a orientace (SOSPO)
- ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA ŽDÁR NAD SÁZAVOU
- Výškopisné a polohopisné zaměření staveniště
- Snímek katastrální mapy (DKM)
- Dokumentace správců sítí (VAS a.s - kanalizace, vodovod; GASNET a.s. - plyn;
E.ON ČR a.s.- nn, vn, CETIN a.s. - sdělovací kabely)
- ČSN 73 61 01 : 04 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 61 02 : 07 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 61 10 : 06 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 61 33 : 10 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK - II. vydání
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK - II. Vydání
- české technické normy, technická pravidla, právní předpisy

5. ZÁJMOVÁ OBLAST

Zájmové území se nachází v jihovýchodní části města, v jižní části navazuje na st. silnici III / 354 21 .- ulice Jamská, v severní části navazuje na místní komunikaci – ulici Novoměstská (býv. sil. I/19).

Východní část průmyslové oblasti tvoří volný terén, v západní části jsou výrobní objekty stávající (Střechokomplex, LS mont) a ve výstavbě (areál DEK, a.s.) a navazuje stávající rybník Posměch.

Navržené komunikace jsou rozdělené do těchto úseků :

6 - 6'	celková délka 489,229 m
7'' - 7	celková délka 31,30 m
7 - 7'	celková délka 306,0 m

6. NÁVRHOVÉ PRVKY NAVRŽENÝCH KATEGORIÍ

MS 9 / 50		
Návrhová rychlost	v_n (km / hod)	50
Délka rozhledu pro zastavení	D_z (m)	35
Příčný sklon	p (%)	2,5
Podélný sklon min.	s_{min} (%)	0,5
Podélný sklon max.	s_{max} (%)	6,0
Poloměr vypuklého výškového oblouku pro zastavení	R (m)	1000
pro předjíždění	R (m)	
Poloměr vydatého výškového oblouku	R (m)	700
Výsledný sklon min.	m_{min} (%)	0,5
Výsledný sklon max.	m_{max} (%)	9,0

7. PŘÍPRAVA ÚZEMÍ, HRUBÁ TERÉNNÍ ÚPRAVA (SO 011), ZEMNÍ PRÁCE

Projektová dokumentace řeší návrh a provádění stavby zemního tělesa (násyp, zářez, odřez) pro navržené nové komunikace a inženýrské sítě.

V zájmovém území byl proveden geologický průzkum podloží pro stavbu komunikací.

Přímo v ose trasy komunikace **7 – 7'** byly provedeny vrtané sondy **S1** (30,0 m), **S2** (252,3 m), **S3** (460,0 m).

Na základě odebraných vzorků a provedených zkoušek bylo provedeno zatřídění, stanovení vodního režimu podloží a namrzavosti zemin a posouzení podle ČSN 73 6133 – Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací pro použitelnost zeminy.

V zájmovém území bude provedena skrývka ornice. Ornice bude uložena na skládku do figury v areálu staveniště.

Zemní těleso bude provedeno podle zásad ČSN 73 6133 : 10 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

V úseku 0 – 130 m je komunikace vedena v mírném zářezu, zemní pláš bude ve vrstvě S4 SM – písek hlinitý. Nad touto vrstvou (do hl cca 0,7 m) se vyskytuje zemina F3 MS – hlína písčitá, která není vhodná do násypu komunikace, bude uložena na meziskládku a použita pro dosypání dělících pásů a terénních úprav okolí horní nádrže.

Od staničení 130 m je komunikace vedena v mírném násypu (do 1 m). pro násyp budou použity vytěžené zeminy z výkopů inženýrských sítí a nádrží, bude se jednat o zeminy S4 SM, S3 S-F, případně R4 (z dolní nádrže). Celkový rozsah pro vyrovnaní bilance zemních prací komunikací je 1 551 m³ zemin pro vytvoření násypu komunikací.

Zemní pláš a aktivní zóna komunikace bude tedy tvořena materiálem S4 SM. Vzhledem k tomu, že podle směrných vlastností dosahují hodnoty Edef2 do 35 MPa je navrženo zlepšení podloží vrstvou štěrkodrtě tl 20 cm pro dosažení minimální požadované hodnoty Edef2 = 45 MPa (podloží **PIII**).

Hutnění násypu (mimo aktivní zónu komunikací) bude provedeno u předpokládané soudržné zeminy na minimální hodnotu 0,95 PS, v podloží násypu 0,92 PS.

Aktivní zóna komunikací v minimální hloubce 0,5 m bude hutněna na minimální hodnotu podle objemové hmotnosti zeminy 1,02 PS (1600 kg.m⁻³ - 1750 kg.m⁻³) nebo 1,0 PS (nad 1750 kg.m⁻³).

8. ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH TRAS

6 - 6' MS 9 / 50 celková délka 489,229 m

Navržená trasa bude propojovat státní silnici III / 354 21 (ul.“Jamská“) a bývalou státní silnici I / 19 (ul. „Novoměstská“).

Komunikace je navržena jako místní v kategorii MS 9,0 / 50, ve funkční třídě C.

Tato komunikace se stane hlavní páteřní komunikací nově navržené I etapy – 1. části, budou z ní napojeny nové obslužné komunikace (7'' - 7) a (7' - 7) přibližně v polovině trasy umožňující další rozšíření území průmyslové oblasti v dalších etapách a sjezdy budoucích výrobních areálů.

Směrové poměry :

Přímá	22,099	m
Přechodnice	50,000	m, A = 86,603
Oblouk levostranný	45,783	m, R = 150 m, p = 2,5 %, Da = 0,0 m
Přechodnice	50,000	m, A = 86,603
Přímá	321,347	m

Příčné uspořádání dopravního prostoru pro kategorii MS 9,0 / 50 :

- jízdní pruh (2x)	a =	3 500 mm
- vodící (odvodňovací) proužek (2x)	v =	500 mm
- parkovací (zastavovací) pruh vlevo 1x)	c(P) =	2750 mm
- bezpečnostní odstup (2x)	bo =	500 mm
- postranní dělicí pás vč. ochr. prostoru (1x)	d(P) =	1 500 mm
- chodník (1x)	a(CH)	2 500 mm
- celková kategoriijní šířka	b =	9 000 mm

7'' - 7 MS 9,0 / 50 celková délka 31,30 m

7 - 7' MS 9,0 / 50 celková délka 306,00 m

Navržená trasa bude začínat průsečnou křižovatkou na úseku **6 – 6'** ve staničení 252,335 m.

Komunikace je navržena jako místní v kategorii MS 9,0 / 50, ve funkční třídě C.

Tato komunikace se stane hlavní páteřní komunikací nově navržené I etapy – 2. části, budou z ní napojeny sjezdy budoucích výrobních areálů.

Na konci úseku (staničení 295,00 m) je navrženo kolmé úvratové obratiště pro vozy HZS, délka obratiště bude 16,0 m, šířka 6,0 m.

Směrové poměry :**7" - 7**

Oblouk levostranný	24,020	m, R = 100 m, p = 2,5 %, Da = 0,0 m
Přímá	7,280	m

7 – 7' :

Přímá	21,245	m
Přechodnice	25,000	m, A = 50,000
Oblouk pravostranný	14,112	m, R = 100 m, p = 2,5 %, Da = 0,0 m
Přechodnice	25,000	m, A = 50,000
Přímá	220,643	m

Příčné uspořádání dopravního prostoru pro kategorii MS 9,0 / 50 :

- jízdní pruh (2x)	a =	3 500 mm
- vodící (odvodňovací) proužek (2x)	v =	500 mm
- bezpečnostní odstup (2x)	bo =	500 mm
- postranní dělící pás vč. ochr. prostoru (1x)	d(P) =	2 000 mm
- chodník (1x)	a(CH) =	2 000 mm
- celková kategoriijní šířka	b =	9 000 mm

9. KŘÍŽOVATKY**6 (3') (JAMSKÁ x 6 – 6')**

Plánovaná křižovatka bude provedena jako průsečná (stávající styková) s úhlem křížení $\alpha = 100,000$ gr.

Návrhová rychlost ve směrových obloucích křižovatkových větví $v_{kn} = 20,0$ km / hod.

Poloměr oblouků nároží křižovatky (vnitřní hrana jízdního pruhu) je navržen 15 m, příčný sklon dostředný $p = 2,5$ %. Vnitřní hrany (obruby) jsou navrženy ve tvaru složeného oblouku typu P - K - P s parametry $A1 = 15$ (přechodnice na vjezdu), $R = 15,0$ m, $A2 = 16$ (přechodnice na výjezdu).

Přednost v jízdě na úrovňové křižovatce bude v uspořádání „A“ dle ČSN 73 61 02 (čl. 5.2.9.2.2).

Přednost v jízdě bude upravena na vedlejší komunikaci - místní obslužné komunikaci umístěním dopravní značky **P6** - STÚJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ, na hlavní silnici bude doplněna 1x dopravní značka **P2** - HLAVNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE (25 m před místo napojení).

Rozhledové pole na křižovatce, resp. vedlejší komunikaci bude zajištěno pro skupinu vozidel „3“ - přívěsová souprava délka 18,75 m, návěsová souprava délka vozidla 16,50 m.

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vlevo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **XB = 100 m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **YB = 4,5 m** ($3,0$ m + $a/2 = 3,0 + 1,5$ m).

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vpravo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **Xc = 85 m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **Yc = 4,5 m** ($3,0$ m + $a/2 = 3,0 + 1,5$ m).

V rozhledovém poli nebudou umístěny žádné překážky (objekty nebo zeleň) zasahující výše než 0,75 m nad hrany silničního tělesa.

6' (NOVOMĚSTSKÁ x 6 – 6')

Plánovaná křižovatka bude provedena jako styková s úhlem křížení $\alpha = 84,000$ gr.

Návrhová rychlost ve směrových obloucích křižovatkových větvích $v_{kn} = 20,0$ km / hod.

Navržené dopravní řešení předpokládá napojení na ul. Novoměstskou s provedením odbočovacího pruhu **Lop = 50,0 m** ($L_v = 20$ m + $L_d = 30,0$ m) a připojovacího pruhu **Lpp = 50,0 m** ($L_a = 30$ m + $L_z = 20,0$ m).

Jízdní pruh bude na hlavní komunikaci (ul. Novoměstská) rozšířen pro vozidla odbočující vlevo na šířku 5,5 m. Délka rozšiřujícího klínu $L_r = 60$ m.

Poloměr oblouků nároží křižovatky (vnitřní hrana jízdního pruhu) je navržen ve směru **6 – 6'**: 13 m, příčný sklon dostředný $p = 2,5$ %. Vnitřní hrany (obruby) jsou navrženy ve tvaru složeného oblouku typu P - K - P s parametry $A_1 = 13$ (přechodnice na vjezdu), $R = 13,0$ m, $A_2 = 14$ (přechodnice na výjezdu).

Poloměr oblouků nároží křižovatky (vnitřní hrana jízdního pruhu) je navržen ve směru **Novoměstská – 6**: 16 m, příčný sklon dostředný $p = 2,5$ %. Vnitřní hrany (obruby) jsou navrženy ve tvaru složeného oblouku typu P - K - P s parametry $A_1 = 16$ (přechodnice na vjezdu), $R = 16,0$ m, $A_2 = 17$ (přechodnice na výjezdu).

Přednost v jízdě bude upravena na vedlejší komunikaci - místní obslužné komunikaci umístěním dopravní značky **P4 - DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ**, na hlavní silnici bude dopravní značka **P2 - HLAVNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE**.

Rozhledové pole na křižovatce, resp. vedlejší komunikaci bude zajištěno pro skupinu vozidel „3“ - přívěsová souprava délka 18,75 m, návěsová souprava délka vozidla 16,50 m.

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vlevo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **XB1 = 55 m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **YB1 = 25 m**.

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vpravo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **Xc1 = 55 m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **Yc1 = 25 m**.

Rozhledové pole při zastavení vozidla :

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vlevo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **XB = 100 m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **YB = 4,5 m** ($3,0$ m + $a/2 = 3,0 + 1,5$ m).

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vpravo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **Xc = 85 m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **Yc = 4,5 m** ($3,0$ m + $a/2 = 3,0 + 1,5$ m).

V rozhledovém poli nebudou umístěny žádné překážky (objekty nebo zeleň) zasahující výše než 0,75 m nad hrany silničního tělesa.

7 (7'' – 7 / 7 – 7' x 6 – 6')

Plánovaná křižovatka bude provedena jako průsečná s úhlem křížení $\alpha = 89,000$ gr.

Návrhová rychlost ve směrových obloucích křižovatkových větvích $v_{kn} = 20,0$ km / hod.

Poloměr oblouků nároží křižovatky (vnitřní hrana jízdního pruhu) je navržen ve směru **6 – 7'**: 13 m, příčný sklon dostředný $p = 2,5$ %. Vnitřní hrany (obruby) jsou navrženy ve tvaru složeného oblouku typu P - K - P s parametry $A_1 = 13$ (přechodnice na vjezdu), $R = 13,0$ m, $A_2 = 14$ (přechodnice na výjezdu).

Poloměr oblouků nároží křižovatky (vnitřní hrana jízdního pruhu) je navržen ve směru **7' – 6'**: 15 m, příčný sklon dostředný $p = 2,5$ %. Vnitřní hrany (obruby) jsou navrženy ve tvaru složeného oblouku typu P - K - P s parametry $A_1 = 15$ (přechodnice na vjezdu), $R = 15,0$ m, $A_2 = 16$ (přechodnice na výjezdu).

Poloměr oblouků nároží křižovatky (vnitřní hrana jízdního pruhu) je navržen ve směru **6' – 7''**: 13 m, příčný sklon dostředný $p = 2,5 \%$. Vnitřní hrany (obruby) jsou navrženy ve tvaru složeného oblouku typu P - K - P s parametry $A1 = 13$ (přechodnice na vjezdu), $R = 13,0$ m, $A2 = 14$ (přechodnice na výjezdu).

Poloměr oblouků nároží křižovatky (vnitřní hrana jízdního pruhu) je navržen ve směru **7'' – 6'**: 14 m, příčný sklon dostředný $p = 2,5 \%$. Vnitřní hrany (obruby) jsou navrženy ve tvaru složeného oblouku typu P - K - P s parametry $A1 = 14$ (přechodnice na vjezdu), $R = 14,0$ m, $A2 = 15$ (přechodnice na výjezdu).

Přednost v jízdě na úrovňové křižovatce ze směru 7' bude v uspořádání „B“ dle ČSN 73 61 02 (čl. 5.2.9.2.2)

Přednost v jízdě bude upravena na vedlejší komunikaci - místní obslužné komunikaci umístěním dopravní značky **P4** - DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ, na hlavní silnici bude dopravní značka **P2** - HLAVNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE (25 m před místo napojení)

Rozhledové pole na křižovatce, resp. vedlejší komunikaci bude zajištěno pro skupinu vozidel „3“ - přívěsová souprava délka 18,75 m, návěsová souprava délka vozidla 16,50 m.

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vlevo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **$X_{B1} = 55$ m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **$Y_{B1} = 25$ m**.

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vpravo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **$X_{C1} = 55$ m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **$Y_{C1} = 25$ m**.

V rozhledovém poli nebudou umístěny žádné překážky (objekty nebo zeleň) zasahující výše než 0,75 m nad hrany silničního tělesa.

Rozhledové pole při zastavení vozidla :

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vlevo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **$X_B = 100$ m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **$Y_B = 4,5$ m** ($3,0$ m + $a/2 = 3,0 + 1,5$ m).

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vpravo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **$X_C = 85$ m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **$Y_C = 4,5$ m** ($3,0$ m + $a/2 = 3,0 + 1,5$ m).

Přednost v jízdě na úrovňové křižovatce ze směru 7'' bude v uspořádání „A“ dle ČSN 73 61 02 (čl. 5.2.9.2.2)

Přednost v jízdě bude upravena na vedlejší komunikaci - místní obslužné komunikaci umístěním dopravní značky **P6** - STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ, na hlavní silnici bude dopravní značka **P2** - HLAVNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE (25 m před místo napojení).

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vlevo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **$X_B = 100$ m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **$Y_B = 4,5$ m** ($3,0$ m + $a/2 = 3,0 + 1,5$ m).

Rozhledové pole na křižovatce při odbočování **vpravo** z vedlejší komunikace je dáno rozhledovým trojúhelníkem o délce strany na hlavní komunikaci **$X_C = 85$ m** ($v_d = 50,0$ km / hod), o délce strany na vedlejší komunikaci **$Y_C = 4,5$ m** ($3,0$ m + $a/2 = 3,0 + 1,5$ m).

10. NEMOTORISTICKÉ KOMUNIKACE - KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ

Pro pohyb chodců jsou navrženy jednostranné zpevněné chodníky. Šířka chodníku je navržena v šířce 2,50 nebo 2,00 m (2 průchozí pruhy).

Délka míst pro přecházení chodců bude 7,0 m, provedení v bezbariérové úpravě sníženými obrubníky s maximální výškou hrany 2 cm.

U snížené hrany místa pro přecházení na 2 cm bude proveden varovný pás červené barvy s kontrastním hmatným povrchem v šířce 40 cm a signální pás vyznačující směr v šířce 80 cm odsazený 40 cm od varovného pásu.

11. ODSTAVNÉ A PARKOVACÍ PLOCHY

V úseku nové komunikace **6 - 6'** jsou navrženy 2 úseky podélných parkovacích pruhů v šířce 2,75 m (116 m + 70 m). Celková kapacita pruhu bude přibližně 10 - 13 nákladních souprav návěsových (30 osobních automobilů). Předpokládá se, že součástí jednotlivých průmyslových areálů budou rovněž vlastní samostatná parkoviště.

12. SKLADBY KONSTRUKCÍ

Na základě dopravního zatížení a podloží návrhových parametrů jsou na komunikacích navrženy tyto skladby konstrukcí (podle TP 170).

■ ■ S1 : MÍSTNÍ KOMUNIKACE (6 – 6', 7 - 7') , NÚP D1 – N – 6, PIII, TDZ III

■ ASFALTOVÝ BETON OBRUSNÝ	ACO 11+, 50/70 ;	ČSN EN 13108 - 1	40 mm
		ČSN EN 73 6121	
■ SPOJOVACÍ POSTŘÍK	PS-EP ;	ČSN 73 6129	
- modif. kat. asfaltová emulze	0,15 - 0,2 kg / m ² ;		
■ ASFALTOVÝ BETON LOŽNÝ	ACL 16+, 50/70 ;	ČSN EN 13 108 - 1	60 mm
		ČSN EN 73 6121	
■ SPOJOVACÍ POSTŘÍK	PS-EP ;	ČSN 73 6129	
- modif. kat. asfaltová emulze	0,15 - 0,2 kg / m ² ;		
■ ASFALTOVÝ BETON PODKLADNÍ	ACP 16+, 50/70 ;	ČSN EN 13 108 - 1	50 mm
		ČSN EN 73 6121	
■ INFILTRAČNÍ POSTŘÍK	PI-EP ;	ČSN 73 6129	
- modifik. kat. asfaltová emulze	0,5 - 1,0 kg / m ² ;		
■ SMĚS STMELENÁ CEMENTEM	SC C8/10 ;	ČSN EN 14 227 - 1	130 mm
		ČSN 73 6124 - 1	
■ ŠTĚRKODRTĚ	ŠD-A 0/32 ;	ČSN 73 6126 - 1	220 mm
Celkem			500 mm

■ ŠTĚRKODRTĚ (zlepšení zemní pláně)	ŠD-B 0/63 ;	ČSN 73 6126 - 1	
-------------------------------------	-------------	-----------------	--

■ ■ S2 : CHODNÍKY

■ BETONOVÁ ZÁMKOVÁ DLAŽBA 200/100/80 mm	DLB ;	ČSN 73 61 31	80 mm
ŠEDÁ, křemičitý písek spárovací šedý			
■ (BET. ZÁMKOVÁ DL. HMATNÁ 200/100/80 mm)	DLB-H ;	ČSN 73 61 31	(80) mm
(ČERVENÁ, křemičitý písek spárovací šedý)			
■ LOŽE ZE ŠTĚRKODRTĚ 4/8 mm	LHDK - 4/8 ;	ČSN 73 61 31	40 mm
■ ŠTĚRKODRTĚ	ŠDA 0/32 ;	ČSN 73 6126 - 1	250 mm
Celkem			370 mm

13. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE (OSOSPO)

Návrh komunikací je proveden v souladu s vyhláškou MMR 398 / 09 a dalších rozšiřujících předpisů (ČSN 73 61 10) a umožňuje užívání OSOSPO.

CHODNÍKY

Příčný sklon navržených chodníků je jednostranný 1,5 % směrem k odvodňovacímu proužku komunikace nebo do volného terénu, podélný sklon max. 6,9 %, povrch ze zámková dlažby nebo žulové mozaiky šedé barvy.

Přírozená vodící linie bude tvořena chodníkovým obrubníkem s rozdílem výšky 60 mm.

Přerušení přírozené vodící linie delší než 8 m se v upravovaném prostoru nevyskytuje, není nutné provedení umělé vodící linie

PŘECHODY, MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ

V území jsou navržena místa pro přecházení chodců.

Délka míst pro přecházení bude mezi obrubami 8,0 m, šířka bude 3,0 m, provedení v bezbariérové úpravě sníženými obrubníky s výškou hrany 2 cm.

U snížené hrany místa pro přecházení bude proveden varovný pás červené barvy s kontrastním hmatným povrchem v šířce 40 cm a signální pás vyznačující směr v šířce 80 cm odsazený 40 cm od varovného pásu.

14. VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ

Jízdní pás bude oddělen od bezpečnostního prostoru (chodníku, postranního dělicího pásu) obrubníkem ABO 2 - 15 a krajníkem ABK 20 - 25.

Pod komunikací budou chráničky z trub betonových nebo plastových, jejich umístění bude vyznačeno v projektové dokumentaci příslušných sítí.

Podél komunikací je navrženo jednostranné veřejné osvětlení umístěné v dělicím pásu.

15. ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ

Odvodnění komunikací bude provedeno kanalizačními vpustěmi do navržené dešťové kanalizace. Mezi dešťovými vpustěmi bude položena podélná drenáž.

16. SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČKY

Na křižovatkách komunikací budou umístěny svislé dopravní značky označující hlavní a vedlejší komunikaci s označením přednosti v jízdě.

Parkovací pruh na páteřní komunikaci bude vyznačen dopravní značkou.

Stávající dopravní značka vyznačující zastavěné území města bude posunuta před vjezd do průmyslové oblasti.

■ ■ Osazení nových svislých dopravních značek FeZn, folie reflexní, základní velikost

1 sloupek + přísl., dl 3,0 m :	B21a	ZÁKAZ PŘEDJÍŽDĚNÍ	1 ks
1 sloupek + přísl., dl 3,0 m :	P2	HLAVNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE	4 ks
1 sloupek + přísl., dl 3,0 m :	P4	DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ	2 ks
1 sloupek + přísl., dl 3,0 m :	P6	STÚJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ	2 ks
1 sloupek + přísl., dl 3,0 m :	IP10a	SLEPÁ POZEMNÍ KOMUNIKACE	1 ks
1 sloupek + přísl., dl 3,0 m :	IP11c	PARKOVIŠTĚ (Podélné stání)	2 ks

■ ■ Demontáž stávajících svislých dopravních značek + montáž na novém místě

demontáž sloupku + montáž :	IZ4a	ZÓNA S DOPRAVNÍM OMEZENÍM (Žďár nad Sázavou)	1 ks
demontáž sloupku + montáž :	IZ4b	KONEC ZÓNY S DOP. OMEZ. (Žďár nad Sázavou)	1 ks

Osazení svislých dopravních značek bude provedeno podle zásad technických podmínek TP 65 / II - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Dopravní značky budou v provedení FeZn, folie reflexní, základní velikost.

Spodní okraj samostatných nových a upravených dopravních značek nebo jejich sestav bude ve výšce min 2,2 m nad upraveným terénem (zajištění průchozího prostoru pro chodce).

Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé dopravní značky od obruby nebo zpevněné krajnice bude 0,50 m (výjimečně možno v obci ve stísněných podmínkách snížit na 0,30 m), největší vodorovná vzdálenost vzdálenějšího okraje svislé dopravní značky bude 2,0 m.

Svislé dopravní značky upravující přednost na křižovatkách budou od hranice křižovatky vzdálené maximálně 25,0 m.

17. VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

- V místě napojení MK (křižovatka „ 6 “) na silnici III / 354 21 .- ulice Jamská budou v ose jízdního pásu vyznačeny podélné čáry souvislé **V1a – 0,125** a podélné čáry přerušované **V2b -1,5/1,5/0,125**.

- Na místní komunikaci (**6-6', 7"-7-7'**) budou vyznačeny vodící čáry souvislé **V4 – 0,25**, podélné čáry přerušované **V2b -1,5/1,5/0,25** a parkovací pruh **V10d – 0,5/0,5/0,25**.

- V místě napojení MK (křižovatka „ 6 “) na MK- ulice Novoměstská budou v ose jízdního pásu vyznačeny podélné čáry souvislé **V1a – 0,125** a podélné čáry přerušované **V2b -1,5/1,5/0,125**.

Odbočovací a připojovací pruh bude oddělen od průběžného jízdního pásu podélnou čarou přerušovanou **V2b -1,5/1,5/0,25** kraj jízdního pásu bude vyznačen vodící čarou souvislou **V4 – 0,25**.

Vodorovné dopravní značení bude reflexním nátěrem hladkým plastem v bílé barvě - **V1a, V2b, V4** a reflexním nátěrem strukturovaným plastem (kapky) v bílé barvě – **V6a, V9a, V9c, V10d, V13a**.

■	V1a – 0,125	podélná čára souvislá	325 bm = 29 m ²
■	V2b – 1,5/1,5/0,125	podélná čára přerušovaná	18 bm = 2,5 m ²
■	V2b – 1,5/1,5/0,25	podélná čára přerušovaná	49,5 bm = 12,5 m ²
■	V4 – 0,25	vodící čára souvislá	1 124 bm = 281 m ²
■	V6a	příčná čára souvislá se symbolem „Dej přednost v jízdě“	4,7 m ²
■	V9a/5	směrové šipky vlevo	3 x = 5,1 m ²
■	V9a/6	směrové šipky vpravo	1 x = 1,7 m ²
■	V9c	předběžné šipky	2 x = 9,5 m ²
■	V10d - 0,5/0,5/0,25	parkovací pruh	101,5 bm = 25,5 m ²
■	V13a	šikmé rovnoběžné čáry středové	28 m ²

ŽDÁR NAD SÁZAVOU

Vypracoval :

ZÁŘÍ 2019

ing. VÁBEK