

Ústí nad Labem – Klíše, ulice U Koupaliště

Koncové obratiště u plavecké haly

Jednostupňová dokumentace pro ohlášení a realizaci stavby z.č. 23 01 01

D Stavební část

SO 101 KOMUNIKACE

## **Technická zpráva**

### **Příloha 1**

## **1. Základní údaje :**

Stavba : Ústí nad Labem Klíše, ulice U Koupaliště  
Koncové obratiště u plavecké haly

Objednatel : Městské služby Ústí nad Labem, p.o.  
Panská 1700/23  
400 01 Ústí nad Labem  
IČ 71238301

Investor : Městské služby Ústí nad Labem, p.o.  
Panská 1700/23  
400 01 Ústí nad Labem

Projektant : Ing. Jiří Koudelka – projektová kancelář IK KONZULT,  
ateliér Drážďanská 455/37, 400 07 Ústí nad Labem Krásné Březno  
IČ 047 72547  
oprávnění k projektové činnosti podle živnostenského listu č.j.  
Žo/985/2016/Mon/3, vydaném živnostenským odborem Magistrátu města  
Ústí nad Labem 2.2.2016

Vypracoval : ing. Jiří Koudelka - autorizovaný inženýr pro dopravní stavby  
autorizace ČKAIT č. 0402097  
tel./fax 475 503 890, 604 388 605 e-mail.: [koudelka-jiri@seznam.cz](mailto:koudelka-jiri@seznam.cz)

Druh dokumentace : Jednostupňová dokumentace pro ohlášení a realizaci stavby

## **2. Úkol práce:**

Na základě požadavku objednatele – Městských služeb Ústí nad Labem – zpracovat jednostupňovou dokumentaci, řešící možnost otáčení vozidel (včetně autobusů) na konci ulice U Koupaliště - v prostoru před plaveckou halou na Klíši

## **3. Použité poklady:**

Pro zpracování dokumentace byly použity tyto podklady:

- dokumentace rekonstrukce plavecké haly vč. původního zaměření před rekonstrukcí
- platná katastrální mapa
- vyjádření k existenci sítí, zákresy a podmínky jejich správců, březen 2023
- požadavky objednatele
- ČSN 736110 Projektování místních komunikací
- ČSN 736056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 33 1310ed2 - Bezpečnostní předpisy pro elektrická zařízení určená k užívání osobami bez elektrotechnické kvalifikace
- ČSN 33 2000 - 4 Bezpečnost
  - 41ed3 Ochrana před úrazem elektrickým proudem
  - 43ed2 Ochrana proti nadproudům
  - 44ed2 Ochrana proti přepětí
- ČSN 33 2000-5-54ed2 Uzemnění a ochranné vodiče
- ČSN EN 62 305-1,2,3,4ed2 Předpisy pro ochranu před bleskem

#### **4. Zhodnocení stávajícího stavu**

Dnešní stav je velice neuspokojivý, vozidla se zde otáčejí jak to jde, problémem jsou především školní autobusy. Navíc dnes 6 vyznačených míst pro invalidy bezprostředně přes vstupem do haly je trnem v oku většině návštěvníků, přičemž maximálně zde byla zdokumentována dvě vozidla ZTP.

Pro potřeby parkování pro plaveckou halu jsou dnes zřízena 3 parkoviště. Na spodním parkovišti P1 je dnes vyznačeno 38 míst, na prostředním P2 34 míst, což je celkem 75 míst. Poslední vrchní parkoviště P3 slouží pouze jako záchytné s neznačeným stáním. Z celkového počtu je 6 míst na spodním parkovišti - bezprostředně před vstupem do haly - vyhrazeno vozidlům osob ZTP.

Celková šířka komunikace vč. parkovacích míst je 12 m. Z toho š. 5,0 m je vyhrazeno pro šikmé parkování při pravém okraji komunikace – pod zárubní zdí a 2 m pro podélné parkování na straně haly. Zbylý průjezdní profil je tedy 5 m. Vozovka je z asfaltového betonu



Návrh počítá s vytvořením koncového kruhového obratiště. To je navrženo na úkor vyčkávacího prostoru před halou.



Jedná se o obdélníkovou plochu o rozměru cca 11x17 m v konstrukci ze zámkové dlažby, ohraničenou od vozovky sníženým chodníkovým obrubníkem a zahrazovacími sloupky.

## INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

V prostoru pod touto plochou je veden pouze rozvod VO v kabelové chrániče, v tělese komunikace je pak vedena pouze dešťová kanalizace.

### 5. Návrh úprav

Návrh počítá v prostoru před hlavním vstupem do haly s vytvořením koncového kruhového obratiště o vnějším průměru 19,5 m. Vnitřní ostrůvek o průměru 6 m předpokládáme pouze vyznačením bílou čarou – DZ V1a a 10-ti kusy zpomalovacích polštářů.

Stávajících 6 stání pro invalidy bude redukováno na 4, což je v souladu s požadavky vyhlášky 398/20009 Sb. , která stanovuje 4 vyhrazená místa při celkovém počtu 61-80 stání. Původní záměr počítal se stavbou druhé haly, což se neuskutečnilo, počet šesti stání však zůstal zachován.

### 6. Technické řešení:

#### 6.1 Konstrukce ploch

**KONSTRUKCE NOVÉ VOZOVKY** je opět navržena z asfaltového betonu. Skladba vozovky je navržena dle katalogu pozemních vozovek TP 170, schválených MD ČR v roce 2004 za předpokladu standardního podloží na třídu dopravního zatížení V (15-100 průjezdů těžkých nákladních vozidel /24 hodin) s návrhovou úrovní porušení D1 (plocha s konstrukčními poruchami do 15% na konci návrhového období), jako netuhá vozovka s celkovou tloušťkou konstrukce 420 mm. Je zvolena katalogová konstrukce D1-N-6-V-PIII v této skladbě:

asfaltový beton střednězrný tř. III (EN 13108-1)	ACO 11	40 mm
obalované kamenivo střednězrné tř. II (EN 13108-1)	ACL 16	60 mm
postřík spojovací asfaltový 0, kg/m <sup>2</sup> (ČSN 736129)	PSA	
kamenivo zpevněné cementem (EN 14227-1)	KSC I	120 mm
šterkodrť fr. 0-63 tř A (EN 13285)	ŠD	200 mm
celkem		420 mm

Vozovka na styku se zelenými plochami bude ohraničena betonovou silniční obrubou 15/25/100 kladenou do betonového lože s boční opěrou se základním převýšením 15 cm. Na styku s nástupní plochou haly nájezdovým obrubníkem 15/15/100 cm se převýšením 2 cm nad vozovkou.

Příčný sklon nově budované vozovky bude kopírovat dnešní sklon nástupní plochy – spádování od haly ke komunikaci.

Odvodnění plochy dtto dnes uliční vpustí ve stávající vozovce.

#### KONSTRUKCE CHODNÍKŮ

Podél sníženého obrubníku - ze strany haly - bude vyznačen varovný pás z dlažby pro nevidomé v šířce 40 cm. Betonové tvarovky: vibrolisovaná dvouvrstvá beton. dlažba pro nevidomé tvar CIHLA ( KLASIKO) , barva červená v této skladbě.

- betonová zámková dlažba ČSN 736131-1	DL I	60
- lože z drobného kameniva fr.4/8 mm	L	30
- šterkopísek, popř. šterkodrť tř. A fr. 0-32 mm ČSN EN13285	ŠD	150
celkem		240

#### 6.2 Mobiliář

Za hranou obrubníku vozovky v ploše nástupní plochy k hale je dnes osazeno 7 sloupků zabraňujícím vjezdu na plochu. Sloupky budou vybourány a nově přesunuty do vzdálenosti 1 m od okraje nově navržené obruby.

Při pravém okraji nástupní plochy jsou dnes umístěny dvě pevně zabudované lavičky a dva stojany

na kola. Návrh počítá s posunem jedné lavičky do nové polohy a přemístěním jedné lavičky a jednoho stojanu na kola bezprostředně nad schody. Jeden na kola přebývá a bude osazen do místa dle určení investora – nespecifikováno.

Při levém okraji je umístěn společný stojan na dělený odpad, který bude opět posunut za hranu nové obruby – 1 m od hrany vozovky.

### 6.3. Přeložka VO

V prostoru napříč pod nástupní plochou je veden kabel VO v kabelové chráničce. Vzhledem k tomu, že kabel se po vybudování točny dostává pod těleso komunikace je nutné jeho přeložení mimo vozovku, včetně posunu jedné lamy VO.

Nový rozvod bude proveden kabelem CYKY 4J x 16 mm<sup>2</sup> v délce 28 m a je umístěn za hranou nové obruby. Z jedné strany bude napojen po odkopání stávajícího kabelu do posunutého stožáru VO, z druhé strany do stožáru stávajícího, který je osazen po pravé straně za nástupní plochou.

Kabel budou uložen ve volném terénu ve výkopu 35/80 cm pod niveletou upraveného terénu, v chodníku ve výkopu 35/50 cm pod niveletou chodníku. V celé délce trasy bude navíc uložen v ochranné plastové trubce o průměru 50 mm proti mechanickému poškození. Ochranná plastová trubka bude uložena v pískovém loži a po částečném záhozu bude položena varovná fólie PVC š. 33 cm-barva červená. Do výkopu s kabelem VO bude položen i zemnicí vodič FeZn pr. 10 mm<sup>2</sup> pro pospojení stožárů veřejného osvětlení.

Po levé straně nástupní plochy vychází stávající stožár VO bezprostředně k okraji obratiště – do hrany navržené obruby. Při vynesení trajektorie průjezdu autobusu obratištěm přitom vychází, že obrys vozidla přesahuje obrubník cca o 1 m za vozovku. Z tohoto důvodu doporučujeme tento sloup VO posunout dále od vozovky. Jedná se o osmimetrový bezpatkový stožár se dvěma světly na výložnicích. Po odpojení stávajícího kabelu navrhujeme demontovat stávající svítidla, včetně výložníků, odkopat základ sloupu a vyzvednout ho z jámy. Pokud na sloupu zůstane přichycen stávající základ, je nutné beton odstranit. Sloup bude následně osazen do nové polohy, vč. nového základu.

Základ stožáru VO bude betonový, v základu bude ponechán volný prostor pro kabelové vedení a uzemnění v místě vstupu do stožáru. Kabely nesmí být v žádném případě zabetonovány. Zemní základ stožáru bude pouzdrový pro snazší výměnu stožáru. Kvalita betonových základů bude odpovídat třídě C25/30. Osazení stožáru do základu se provede zasunutím do pouzdra, zaklínuje se dřevěnými klíny a po vyrovnaní stožáru se obsype a zhutní. Vnitřní průměr pouzdra bude větší 0,1 m než průměr stožáru. Na dně pouzdra se položí podložka z keramického materiálu, např. dlaždice. Vstup a výstup betonovým základem do pouzdra stožáru bude spádový směrem ven z pouzdra a umístěn na protilehlých stranách betonového základu. Kabel VO v místě vstupu do dříku stožáru cca 0,2 m před betonovým základem a cca 0,3 m za otvorem uvnitř dříku stožáru bude ochráněn korundovanou chráničkou o průměru 50 mm. Kabely budou do stožárů protaženy základem stožáru až po osazení stožáru do stožárového pouzdra.

Dolní okraj dvířek pro montážní vstup do stožáru bude min. 600 mm nad upraveným terénem. Dvířka budou osazena jednotným zámkem správce VO.

Nátěry stožárů VO budou splňovat podmínky pro agresivní prostředí stupně III dle ČSN ISO 9223 (03 8203).

Ukončení kabelů VO ve stožárech bude provedeno kabelovými koncovkami SKELDO.

Rozvod VO bude proveden dle směrnice ELTS 14 – Zařízení pro rozvod VO.

## 7. Přípravné a bourací práce

V ploše pod nově navrženými zpevněnými plochami bude rozebrána stávající zámková dlažba nástupní plochy a vybourán silniční obrubník. Ze zelených ploch pod navrženým rozšířením pak bude

sejmuta ornice v tl. 15 cm.

Betonové obruby budou odvezeny k recyklaci na skládku do Všebořic, očištěná zámková dlažba bude předána objednateli k jeho dispozici, dtto přebytečná ornice. Část ornice bude použita pro zpětné ohumusování.

Podrobné schéma s rozsahem bouracích prací viz výkres D8 „Výměry bourací práce“.

## **8. Zemní práce**

Zemní práce předpokládají výkop kufru pro vozovky, a hloubení rýhy pro přeložku VO. Bilance zeminy je přebytková, přebytek cca 60 m<sup>3</sup> bude odvezen na skládku do Všebořic.

## **9. Dopravní značení**

Stávající 2 DZ „Zákaz vjezdu“ s dodatkovou tabulkou „Mimo MSUL“ budou posunuty vždy až za hranici nově navržené točny.

Nově bude vyznačeno upravené šikmé parkování a to jak svislým, tak vodorovným dopravním značením, včetně vyznačení symbolů vozíčkáře na 4 nově vyznačených parkovacích místech ZTP.

Vnitřní ostrůvek o průměru 6 m bude vyznačen pouze bílou čarou – DZ V1a a 10-ti kusy zpomalovacích polštářů o pr. 42 cm..

Podél plochy související stavby přístupového schodiště k P2 a P3 bude vyznačena šikmá zebra –DZ V13.

Nové VDZ bude provedeno v plastu.

Návrh DZ byl odsouhlasen dne KŘ Policie DI Ústí pod č.j. KRPU-64042-2/ČJ-2023-041006. O vlastní stanovení dopravního značení je nutné požádat Odbor dopravy Magistrátu města Ústí n.L.

## **10. Bezbariérové úpravy a úpravy pro nevidomé**

Projektová dokumentace je navržena v souladu s požadavky Vyhlášky MMR č. 389/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, zejména pak přílohy č. 2, týkající se bezbariérového užívání staveb pozemních komunikací a veřejných prostranství a s platnými technickými normami - hlavně ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.

### **ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU**

Výškové rozdíly pochozích ploch jsou řešeny tak, aby nepřesáhli 20 mm. Ukončení nástupní plochy k hale před vstupem do vozovky je řešeno sníženým obrubníkem s výškou nášlapu 20 mm.

Stávajících 6 stání pro invalidy bude redukováno na 4, což je v souladu s požadavky vyhlášky, která stanovuje 4 vyhrazená místa při celkovém počtu 61-80 stání. Na spodním parkovišti P1 je dnes přitom vyznačeno 38 míst, nově bude 37 míst, na prostředním P2 34 míst, což je celkem 75 míst. Poslední vrchní parkoviště P3 slouží pouze jako záchytné s neznačeným stáním. Stání ZTP navíc nebudou vyznačena bezprostředně vedle sebe, ale po dvou pro halu a letní koupaliště. (Původní záměr počítal se stavbou druhé haly, což se neuskutečnilo, počet šesti stání však zůstal zachován).

### **ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE- OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM**

Podél sníženého obrubníku bude zřízen varovný pás v čírci 40 cm s charakterem povrchu, vnímatelným slepeckou holí a nášlapem. pás. Navrhujeme zde čtyřřádku z betonových prvků cihla

pro nevidomé v červené barvě, kladenou do lože z cementové malty. Stejným materiálem jsou vyznačeny i signální pásy pro nevidomé v šířce 80 cm.

### **POUŽITÉ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÁ ŘEŠENÍ**

Ve stavbě budou použity běžné výrobky standardní produkce a výrobky pro hmatové úpravy, vyhovující Nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a podmínkám technických návodů TN TZÚS 12.03.04 - 12.03.06 .