

	Ing. Jiří Cihlář dopravní inženýr projektant dopravních staveb mobil: 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	202007-2
Místo stavby	křižovatka ul. Bratří Čapků x Polská x Chodská			Datum	06/2021
Stavebník	Město Ústí nad Orlicí			Stupeň	DPS
Objednatel dok.	Město Ústí nad Orlicí			Revize	A
Název akce	ÚSTÍ NAD ORLICÍ ÚPRAVA KŘIŽOVATKY UL. BRATRŮ ČAPKŮ x POLSKÁ x CHODSKÁ			Formát	1xA4
				Paré	
Název objektu	SO101 – POZEMNÍ KOMUNIKACE, PARKOVIŠTĚ A CHODNÍKY			Měřítko	- - -
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	D.1.101.1

1 **OBSAH**

1	Obsah	2
2	Identifikační údaje.....	3
2.1	Identifikační údaje stavby	3
2.2	Údaje o stavebníkovi (investor stavby)	3
2.3	Identifikační údaje projektu	3
3	Označení stavby	4
3.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění	4
4	Přehled výchozích podkladů a průzkumů	4
5	Vztahy k ostatním objektům dokumentace.....	4
5.1	Hlavní stavba	4
5.2	Související, stavbou vyvolané dílčí stavby	4
6	Vyhodnocení průzkumů a podkladů	4
7	Technický popis a návrh zpevněných ploch	4
7.1	Příprava staveniště	4
7.2	Stávající šterkové vrstvy	5
7.3	Úprava zemní pláň.....	5
7.4	Vozovka	5
7.5	Parkovací stání a jiné pojižděné plochy.....	5
7.6	Chodníkové plochy	6
7.7	Zvýšená plocha a rampy.....	6
7.8	Napojení nové a stávající konstrukce.....	7
7.9	Doporučené materiály	7
7.10	Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby.....	7
7.11	Sadové úpravy	8
8	Odvodnění.....	9
9	Dopravní značení.....	9
10	Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	9
11	Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	10
11.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	10
11.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	10
11.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	10
11.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek	10
11.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení.....	10
11.6	Opatření v průběhu stavby	10
12	Požární bezpečnost.....	10
13	Závěr	11

2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Ústí nad Orlicí Úprava křižovatky ul. Bratří Čapků x Polská x Chodská	
Místo stavby	dle přehledné mapy, město Ústí nad Orlicí	Pardubický kraj
Příslušný stavební úřad	města Ústí nad Orlicí	
Příslušný speciální stavební úřad	města Ústí nad Orlicí	
Pozemky stavby	dle samostatných příloh (B, C.2 a E.3)	
Druh stavby	Změna dokončené stavby – stavební úprava	

2.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ (INVESTOR STAVBY)

Město	Ústí nad Orlicí		
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí		
Kontaktní osoba	Tomáš Knapovský, DiS. (odborný referent) Telefon: +420 777 736 552 Email: knapovsky@muuo.cz		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676	ISDS: bxc bwmg
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)		

2.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	DPS – Dokumentace pro provedení stavby
--------------------	---

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Ústí nad Orlicí		
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí		
Kontaktní osoba	Tomáš Knapovský, DiS. (odborný referent) Telefon: +420 777 736 552 Email: knapovsky@muuo.cz		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676	ISDS: bxc bwmg
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)		

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	Ing. Jiří Cihlár, dopravní inženýr, projektant dopravních staveb		
Vypracoval	Ing. Jiří Cihlár		
Autorizace v oboru	ČKAIT, Dopravní stavby, 0701407		
Vysokoškolské vzdělání	ČVUT Fakulta dopravní, program „dopravní inženýrství a spoje“		
Další vzdělání	Auditor bezpečnosti pozemních komunikací, číslo povolení 0126		
Kontaktní údaje	tel.: 604 982 826, e-mail: mail@jiricihlar.eu, web: www.jiricihlar.eu		
Sídlo firmy	Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň		
Sídlo provozovny	Vlastina 889/23, 161 00 Praha 6		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 74598716	DIČ: CZ8112123701	ISDS: t4kauhs
Bankovní spojení	BRE Bank S.A. (mBank), č. účtu: 670100-2208803004/6210		

3 OZNAČENÍ STAVBY

3.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ

Hlavním účelem stavby je zvýšením bezpečnosti silniční dopravy a především formou úpravy prostoru křižovatky ulice Bratří Čapků x Polská x Chodská a dále jednoznačného definování prostoru parkoviště u obchodního domu a jeho připojení na pozemní komunikace. Součástí hlavní stavby je také výstavba zpevněných ploch parkovacích stání v severní části od obchodního domu na pozemku 946/1. Souvisejícími cíli jsou úpravy chodníkových ploch. Tento rozsah je zpracován ve stavebním objektu SO101.

4 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- | | | |
|------|--------------------------------|---|
| [1] | Technická mapa lokality | |
| [2] | Geodetické zaměření lokality | |
| [3] | Pokyny objednatele a investora | |
| [4] | Fotodokumentace | |
| [5] | Místní šetření | |
| [6] | ČSN 73 6056 | Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel |
| [7] | ČSN 73 6101/Z1 | Projektování silnic a dálnic |
| [8] | ČSN 73 6102/Z1 | Projektování křižovatek na pozemních komunikacích |
| [9] | ČSN 73 6110/Z1 | Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010) |
| [10] | 13/1997 Sb. | Zákon o pozemních komunikacích |
| [11] | 361/2000 Sb. | Zákon o provozu na pozemních komunikacích |
| [12] | 398/2009 Sb. | Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečující bezb. užívání staveb |
| [13] | 294/2015 Sb. | Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích |
| [14] | TP085 | Zpomalovací prahy |
| [15] | TP 170 | Navrhování vozovek pozemních komunikací |
| [16] | TP 171 | Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních kom. |

5 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE

5.1 HLAVNÍ STAVBA

SO101 – Pozemní komunikace, parkoviště a chodníky

Řeší rekonstrukci a (v případě přeložky části vozovky ulice Brří. Čapků) výstavbu nových komunikací (pro motorovou i pěší dopravu) a parkovacích stání.

5.2 SOUVISEJÍCÍ, STAVBOU VYVOLANÉ DÍLČÍ STAVBY

SO401 – Přeložka veřejného osvětlení

Řeší vyvolanou přeložku kabelových tras a sloupů veřejného osvětlení (vč. svítidel) a po dohodě se správcem sítě také i některých nesouvisejících, ale technicky dožitých, tras a sloupů (vč. svítidel).

SO901 – Box sběrného hnízda odpadů

Řeší plochu pro hnízdo kontejnerů tříděného odpadu a dřevěné konstrukce pro „schování“ /vhodnějšího začlenění daného místa do okolí.

6 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

V zájmové oblasti byl proveden zevrubný stavebně-technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost provedení stavby.

Jiné průzkumy stavba nevyžaduje.

7 TECHNICKÝ POPIS A NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

7.1 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

Staveniště bude připraveno označením pracovního místa a zajištěním zařízení staveniště.

7.2 STÁVAJÍCÍ ŠTĚRKOVÉ VRSTVY

Po vybourání stávajících zpevněných ploch bude provedeno posouzení zjištěných stávajících (předpokládá se šterkových) podkladních vrstev, spočívající ve vyhodnocení typu kameniva a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, mohou být stávající šterkové vrstvy ponechány a bude započato s výstavbou vlastních zpevněných ploch.

Pokud nebudou zjištěné parametry vyhovující, musí dojít k odtěžení konstrukčních vrstev až na úroveň zemní pláň.

Toto bude vyhodnoceno v průběhu stavby na základě aktuálně zjištěných skutečností.

7.3 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁNĚ

Po odtěžení zemin/šterkových vrstev na úroveň zemní pláň, bude provedeno její posouzení, spočívající ve vyhodnocení typu zeminy (zkouška metodou CBR) a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, bude zemina ponechána a bude započato s výstavbou vlastních zpevněných ploch.

Pokud zeminy aktivní zóny nebudou vyhovující, pak dojde k jejich úpravě – buď vyměněním, nebo zlepšením.

Toto bude vyhodnoceno v průběhu stavby na základě aktuálně zjištěných skutečností.

7.4 VOZOVKA

Směrové uspořádání vozovky je dáno návrhovými směrovými parametry a celkově s definovaným rozvržením funkčních (řešených) ploch.

Základní šířka vozovky přeložky ulice Bří. Čapků bude 6,00 m. Příčný sklon bude proměnný (jednostranný/střechovitý) dle situace.

Šířka vozovky parkoviště bude proměnná v rozmezí 6,50 m – 9,00 m, s vjezdem šířky 6,00 m. Sklon bude jednostranný 2,5%.

Vozovka k jednotlivých garážím bude rozšířena na 5,00 m.

Podrobněji prostorové řešení zpevněných ploch vizte situační přílohy.

7.4.1 Technické provedení

Povrch vozovky ploch bude z asfaltového betonu upnutého do navržených opěrných prvků.

Veškeré opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s boční opěrou.

7.4.2 Konstrukce vozovky

Konstrukce ploch je navržena tak, aby odpovídala dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogovému listu D1–N–6–IV–PIII, třída dopravního zatížení IV, návrhová úroveň porušení vozovky D1.

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

KONSTRUKCE A

asfaltový beton ACO 11	40 mm
asfaltový beton ACL 16+	70 mm
kamenivo zpevněné cementem SC 8/16; C _{8/10}	130 mm
šterkodrt' ŠD _A	min. 200 mm
celkem	min. 440 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 70$ MPa, na povrchu zemní pláň se předpokládá hodnota $E_{def,2} = 45$ MPa. V závislosti na kvalitě zemin v aktivní zóně bude nutné upravovat prováděnou mocnost vrstvy ŠD.

7.5 PARKOVACÍ STÁNÍ A JINÉ POJÍŽDĚNÉ PLOCHY

7.5.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání parkovacích stání je patrné ze situačních příloh. Parkovací stání budou vyznačeny kombinací skladebné a vsakovací dlažby – cílem je provedení obdobné, jako by bylo vyznačení parkovacího stání pomocí vodorovného dopravního značení (vzorová skladba je uvedena na situační příloze).

Obdobnou skladbou budou provedeny poježděné plochy a to vjezd na plochu u školy a plocha budou boxem odpadů.

Podrobněji prostorové řešení zpevněných ploch vizte situační přílohy.

7.5.2 Technické provedení

Povrch parkovacích stání bude z kombinace skladebné a vsakovací dlažby upnuté do navržených opěrných prvků (dle vzorového spárořezu).

Povrch chodníkového přejezdu a plochy pod kontejnery bude ze skladebné dlažby upnutých do navržených opěrných prvků.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

7.5.3 Konstrukce ploch

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–O–PIII, třída dopravního zatížení O, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

KONSTRUKCE B

skladebná kostka	80 mm
ložná vrstva	40 mm
<u>štěrkodrt ŠD_B</u>	<u>min. 200 mm</u>
celkem	min. 320 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně $E_{\text{def},2} = 60$, na povrchu zemní pláně se předpokládá hodnota $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

V případě nutnosti dorovnání výškových rozdílů bude provedena podsypávka další vrstvy ŠD v potřebné mocnosti.

7.6 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

7.6.1 Prostorové uspořádání

V situačních přílohách je patrný rozsah řešených chodníkových ploch.

Příčný sklon bude max. 2%. Podélný pak dle podélného sklonu nivelety a to max. 5 %, většinou však do 2 %.

7.6.2 Technické provedení

Povrch chodníku bude ze skladebné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

7.6.3 Konstrukce chodníkových ploch

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–CH–PIII, třída dopravního zatížení CH, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

KONSTRUKCE C

kamenná kostka	60 mm
ložná vrstva	30 mm
<u>štěrkodrt ŠD_B</u>	<u>min. 200 mm</u>
celkem	min. 290 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně $E_{\text{def},2} = 50$ MPa, na povrchu zemní pláně se předpokládá hodnota $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

7.7 ZVÝŠENÁ PLOCHA A RAMPY

7.7.1 Prostorové uspořádání

Rampy budou provedeny dle situační přílohy.

Relativní podélný sklon musí být vždy 10 % - tzn. vůči podélnému sklonu nivelety vozovky musí být sklon v 10% sklonu.

Je nutné respektovat skutečné výšky horních hran obrub tak, jak jsou navrženy. Dále je nutné povrch sousedící s hranou obruby s fazetou provést o 1 cm níže než je horní hrana obruby (resp. max. do úrovně fazety).

V případě nejasností je nutné kontaktovat zpracovatele projektové dokumentace.

7.7.2 Technické provedení

Povrch zvýšené plochy bude ze skladebné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

Povrch ramp bude z kamenné kostky upnuté do navržených opěrných prvků.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrou.

7.7.3 Konstrukce ramp

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–V–PIII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

KONSTRUKCE D

kamenná kostka/skladebná kostka	120/80 mm
ložná vrstva	40 mm
šterkodrt' ŠD _A	200 mm
šterkodrt' ŠD _B	min. 150 mm
celkem	min. 510/470 mm

Modul přetvárnosti na povrchu horní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 80$ MPa, spodní pak 60 MPa, na povrchu zemní pláně se předpokládá hodnota $E_{def,2} = 45$ MPa.

Vhodnou eventualitou je provedení ramp z asfaltového betonu. Změnu je nutné konzultovat se stavebníkem a zpracovatelem projektové dokumentace.

7.8 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

Napojení konstrukcí bude provedeno k říznuté spáře (pro vybourání vozovky). Odfrézování musí být provedeno v jednotlivých vrstvách v odstupu tak, aby vznikly ložné spáry délky alespoň 0,25, ideálně 0,5 m.

Ložné spáry budou ošetřeny spojovacím postříkem. Po pokládce asfaltové vrstvy dojde k utěsnění styčné spáry asfaltovou zálivkou.

V ulicích Chodská a Polská bude napojení provedeno přiložením obrub rampové části k přesně zaříznuté styčné spáře (která bude certifikovaně ošetřena).

Případně bude postupováno odlišně vhodně s ohledem na aktuální situaci.

7.9 DOPORUČENÉ MATERIÁLY

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. investorem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce, barevné provedení). Nutnou podmínkou je zachování shodných rozměrů a barevných kontrastů a shodné kvality doložené certifikáty. Konkrétní prvky budou specifikovány ve výkazu výměr.

7.10 PODMÍNKY PRO UPEVNĚNÍ OBRUB A ULOŽENÍ DLAŽBY

Opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou dle požadavků ČSN 73 6131, tedy do betonové opěrky C16/20 n XF1 (C20/25 n XF3). Styk jednotlivých obrubníků, ale i dlažeb a vodicích proužků se provádí na sraz. V případě potřeby (např. u řezaných obrubníků) bude spára zatažena betonem (C16/20 n XF1).

Z technologického hlediska je nutné dodržet min. 7 denní lhůtu pro vytvrzení (vyzrání) betonového lože, během které nesmí být obruby ani kostky vystaveny jakémukoliv namáhání, vzniklému průjezdem vozidel. V opačném případě se riskuje brzké porušení tohoto lože a ztráta stability obrubníků.

7.11 SADOVÉ ÚPRAVY

7.11.1 Příprava

Plochy zeleně, které jsou projektem řešeny (a to jak stávající tak i nové), bude provedeny tak, aby bylo vytvořeno úžlabí, které bude mít dno vždy níže (min. cca. 3-5 cm) jak okolní zpevněné plochy. Tím bude zajištěno, aby nedošlo k vytékání vody z ploch zeleně do ploch zpevněných.

Stávající zeleň, pokud bude v kolizi se stavbou, bude vykácena. Nahrazena bude novou výsadbou. Z celého území bude sejmuta ornice a uložena na deponii ke zpětnému ohumusování.

Před zahájením ohumusování je třeba zbavit veškeré plochy určené k ozelenění postavebních zbytků a ztuhlenné podloží rozrušit z důvodu navázání půdní kapilarity. Všechny upravované plochy budou důkladně obdělány a vyrovnané. Ohumusování bude provedeno kvalitní zeminou v mocnosti min. 15 cm do výšky 2 cm pod horní hranu obruby.

Před založením trávníku budou plochy odpleveleny. Založení trávníku bude provedeno vysetím semene a jeho zalitím.

7.11.2 Materiál pro setí

V plochách pro parkování a ostatních pojížděných bude použita dlažba se širokými spárami (cca. 3 cm), která umožní dlouhodobý vsak vody do podloží. Spáry budou vyplněny hlínou, do které bude vyseto travní semeno vhodné do daných ploch.

Pro vysetí do zatravněných ploch je navržena polovysoká směs 12-ti druhů letniček s rychlým nasazením květů s obsahem např.: *Cosmidium burridgeanum*, *Papaver rhoeas*, *Cosmos bipinnatus*, *Linum grandiflorum*, *Coreopsis picta*, *Calendula officinalis* nebo *Linum annum*. Výška květů 50 – 60 cm s termínem výsevu v polovině května a dobou květů červen – říjen.

7.11.3 Pokyny pro výsev

Základním předpokladem úspěchu je důkladné odplevelení pozemku. Je doporučeno dvojí pletí – cca. začátkem dubna a pak před výsadbou od druhé poloviny dubna, když se na pozemku objeví případně nový plevel.

Pro setí je třeba vyčkat, až bude půda dobře prohřátá – teplota by měla přesáhnout 8° C v noci a 18° C přes den. V našich klimatických podmínkách je možno set už od poloviny dubna do začátku léta. Není doporučeno set na pozemek již porostlý, jako např. na louku nebo trávník. Semínko potřebuje maximální kontakt s vlhkou zeminou a pro správné vzklíčení musí být do ní lehce vnořeno.

Pro setí jsou potřeba rycí vidle/kultivátor, hrábě, válec a konev/hadici s přívodem vody pro kropení. Zryjte pozemek do hloubky cca. 15 – 20 cm pomocí rycích vidlí nebo kultivátoru v závislosti na velikosti osevní plochy. Nakypřete zeminu, zjemněte její strukturu a srovnejte ji pomocí hrábí.

Dvojí pletí:

- zryjte parcelu a zalijte ji
- nechte vyrůst nový plevel – cca 10 dní
- vyhrabte jej, odstraňte jej

Nejvhodnější je ruční setí:

- před výsevem dobře promíchejte směs semen
- sejte ručně rozhozem a dbejte na rovnoměrnost
- vhodné je setí diagonálním postupem s křížením
- plná dlaň promíchané směsi odpovídá rozhozu na 1 – 2 m²
- sejete-li na velkou plochu, rozdělte parcelu na stejné, menší části a dbejte na rovnoměrné rozdělení secí směsi
- osetou plochu srovnejte hráběmi a uvalcujte
- práci ukončete zalitím pozemku jemným dešťovým kropením

Naplánujte časté zalití během prvních 15-ti dní po výsevu (podle počasí), abyste podpořili dobré klíčení semen. Osetou plochu můžete pokrýt netkanou textilií jako ochranu i před mlsnými ptáky i pro lepší zadržení vody.

Hustota setí bude vyšší, pokud:

- plochu nemůžete zalít
- pokud je půda více propustná
- nebo pokud sejete před doporučeným termínem.

8 ODVODNĚNÍ

8.1.1 Odvodnění chodníku

Odvodnění ploch chodníku bude zajištěno svedením do okolní zeleně. Vtok bude proveden vynechanými místy obruby, kudy voda z chodníku do zeleně vteče.

Následně dojde ke vsaku.

8.1.2 Odvodnění vozovky a parkoviště

Vozovka a ostatní zpevněné pojezdové plochy budou odvodněny do parkovacího pásu, který bude proveden ze vsakovací dlažby.

Pro případ, kdy nebude nadále možné vsakování (vydatná srážka, či nasycená zemina při dlouhotrvajících deštích) je uliční prostor doplněn o uliční vpusti, které umožní výjimečné rychlé odvedení nahromaděné vody do kanalizace.

8.1.3 Odvodnění zemní pláně

Odvodnění zemní pláně bude řešeno vsakem do podloží a okolní zeleně.

8.1.4 Odvodňovací prvky

Bodové zachycení bude realizováno uličními vpustmi rozměrů 30x50 cm.

Liniové odvodnění bude realizováno štěrbinovými odvodňovacími žlaby vhodnými pro příčný přejezd.

Odvodňovací prvky (jejich poklopy) musí být vhodné pro minimální třídu dopravního zatížení D400. Přípojka bude plastová DN150.

Kanalizační přípojky budou PP DN150, které budou napojeny odbočkami nebo navrtávkami do stávající kanalizace. Bude-li vhodné, budou využity již stávající připojovací body.

9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Stavba je součástí území, ve kterém v křižovatkách platí přednost vozidel jedoucích zprava. Tato přednost je platná i v prostoru předmětné křižovatky. Dopravní situace v křižovatkách tak nevyžadují žádné dopravní značení.

Prahy zvýšené plochy křižovatky budou označeny svislými dopravními značkami IP2 a B20a (30) vodorovnými značkami V17.

Dopravní připojení parkoviště a komunikace vedoucí ke garážím za domem č.p. 1169 jsou připojení účelových komunikací. Stavebně budou hrany těchto připojení provedeny s přejezdnou obrubou (podsádka +1 cm). Případně bude možné doplnění vodorovné dopravní čáry V4 plné s šíří 0,25 m.

Jednotlivá parkovací stání budou vyznačena materiálově – řádkou kostky kontrastní barvy od povrchu stání. Kontrastní barvou dlažby budou provedeny jak jednotlivé dělicí čáry stání, tak i přerušovaná čára vyznačující parkovací pruh/pás.

Vyznačení parkoviště svislým dopravním značením zatím není stanoveno – předpokládá se vzájemná dohoda mezi stavebníkem a provozovatelem obchodního domu (bude v rámci žádosti o trvalou místní úpravu upřesněno).

Ve schválené koncepci dopravy pro město Ústí nad Orlicí je uvažováno se zjednosměrněním ulice Chodská. V situaci umístění značka B2 je v danou chvíli uvedena pouze pro koncepčnost a celkový přehled.

Dopravní značky budou umístěny dle pravidel TP65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích s ohledem na trasy podzemních inženýrských sítí.

10 PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Před započítím zemních prací je třeba nechat vytýčit všechna podzemní vedení a jejich polohu zřetelně stabilizovat v terénu. V případě jejich kolize se stavbou zajistit ochranu.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN DIN 18920.

Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti. Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do štěrkového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je nutno dodržet příčné sklony a rovinnost vrchní vrstvy, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

11 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Bezbariérové řešení stavby reflektuje na stávající stav, ze kterého návrh vychází. Konkrétně se jedná o absenci vodících prvků v ulici Polská kolem obchodního domu. Dotčená a řešená chodníková plocha v této části je tak zbavena vodících prvků, které by na nic nenavazovali.

Ostatní části jsou pak již řádně řešeny dle podmínek vyhlášky 398/2009 Sb.

11.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Řešené chodníkové plochy budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 4,0 %. Výjimkou jsou rampové úseky u některých snížených obrub, které budou do 12% podélného sklonu.

11.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Podél snížených obrub budou umístěny varovné pásy šířky 0,40 m a to podél těchto obrub s podsádkou menší jak 8 cm. Protože jsou zpracovatelem místa pro přecházení vyhodnocena jako místa nebezpečná pro osoby se zrakovým postižením, není v souladu s ČSN 736110/Z1, čl. 10.1.3.1.14 zřízen signální pás.

Vodící linie budou zajištěny a to formou zvýšených hran obrubníků na rozhraní chodníku a zeleně, nebo umělou vodící linií tam, kde je přirozená linie přerušena na délku větší jak 8 m.

11.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Není předmětem.

11.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

Není předmětem.

11.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS.

Varovný pás bude zhotoven z reliéfní dlažby pro nevidomé v kontrastní barvě oproti barvě okolních ploch.

11.6 OPATŘENÍ V PRŮBĚHU STAVBY

Staveniště bude řádně ohraničeno a zabezpečeno pro vstupu neoprávněných osob. Chodci budou značkami a příslušným i cedulemi upozorněny na stavbu a příslušnými cedulemi budou vyzváni k použití alternativní trasy.

Výkopy budou zajištěny proti pádu. Případné lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pochozí rošt musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm. Zábradlí či jiné označení výkopu musí mít pevnou ochranu ve výši 1100 mm.

12 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

Vzhledem k charakteru stavby jako dopravní stavby nevzniká během výstavby požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany během výstavby.

Výška průjezdu na stávajících komunikacích není v žádném místě komunikace omezena a je minimálně 4,1 m. Šířka zpevněné pojižděné části vozovky je v každém místě min. 3,5 m. Únosnost vozovky je navržena na pojezd min. 15 těžkých nákladních vozidel za den (minimální únosnost vozovky 80 kN/nápravu je tak zajištěna).

Rastr komunikací zůstává zachován stávající.

Nástupní plochy pro požární techniku nejsou dotčeny. Stavbou nejsou dotčeny zdroje požární vody.

Podmínkou pro provádění stavby je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost průjezdu vozidel při požárním zásahu a vozidel zdravotní služby.

13 ZÁVĚR

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru na telefonních číslech uvedených v zápatí.

Autor projektu si vyhrazuje právo kontroly skutečného stavu na stavbě. O nejasnostech v projektové dokumentaci, či nesouladu PD se skutečným stavem bude projektant bezprostředně informován.

Praha 01. června 2021

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář