

	<b>Ing. Jiří Cihlář</b> dopravní inženýr projektant dopravních staveb mobil: 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	201827-3
Místo stavby	ulice Husova (Velké Hamry -> Zahradní), město Ústí nad Orlicí			Datum	10/2020
Stavebník	město Ústí nad Orlicí			Stupeň	DPS
Objednatel dok.	město Ústí nad Orlicí			Revize	A
Název akce	<b>ÚSTÍ NAD ORLICÍ</b> <b>REKONSTRUKCE ULICE HUSOVA, I. ETAPA</b>			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	SO101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY			Měřítko	- - -
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	<b>D.1.101.1</b>

## 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
6	Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....	4
7	Technický popis a návrh zpevněných ploch .....	4
7.1	Příprava staveniště .....	4
7.2	Stávající šterkové vrstvy .....	4
7.3	Úprava zemní pláně.....	4
7.4	Vozovka .....	5
7.5	Parkovací plochy .....	5
7.6	Chodníkové plochy.....	6
7.7	Chodníkový přejezd.....	6
7.8	Vsakovací žebro .....	6
7.9	Napojení nové a stávající konstrukce .....	6
7.10	Doporučené materiály .....	7
7.11	Podmínky pro upevnění obruč a uložení dlažby.....	7
7.12	Sadové úpravy .....	7
8	Odvodnění.....	8
9	Dopravní značení.....	8
10	Přehled provedených výpočtů .....	8
10.1	Rozhledové poměry .....	8
10.2	Výpočet parkovacích stání .....	8
11	Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	8
12	Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	9
12.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu .....	9
12.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	9
12.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	9
12.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek .....	9
12.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení.....	9
12.6	Opatření v průběhu stavby .....	9
13	Požární bezpečnost.....	9
14	Závěr .....	10

## 2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	<b>Ústí nad Orlicí – Rekonstrukce ulice Husova, I. etapa</b>	
Místo stavby	ul. Husova, Ústí nad Orlicí dle Situace širších vztahů	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	<b>Ústí nad Orlicí</b>		
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí		
Kontaktní osoba	Michal Nezdařil (odborný referent) Telefon: +420 777 736 551 Email: nezdaril@muuo.cz		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676	ISDS: bxcbwmg
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)		

### 2.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	<b>DPS – Dokumentace pro provedení stavby</b>
--------------------	---

#### OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	<b>Ústí nad Orlicí</b>		
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí		
Kontaktní osoba	Michal Nezdařil (odborný referent) Telefon: +420 777 736 551 Email: nezdaril@muuo.cz		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676	ISDS: bxcbwmg
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)		

#### ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	<b>Ing. Jiří Cihlár, dopravní inženýr, projektant dopravních staveb</b>		
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@jirichlar.eu, web: www.jirichlar.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**

Tento stavební objekt řeší rekonstrukci stávajících zpevněných ploch v ulici Husova ve městě Ústí nad Orlicí v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Malé Hamry a Zahradní.

Cílem je rekonstrukce povrchu v celém uličním prostoru.

GPS souřadnice středu předmětné lokality jsou 49°58'25.908"N, 16°23'29.778"E.

### **4 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- |      |  |
|------|--|
| [1]  | Technická mapa města, poskytnutá objednavatelem dokumentace                              |
| [2]  | Pokyny objednatele a investora   |
| [3]  | Fotodokumentace  |
| [4]  | Místní šetření   |
| [5]  | DSP: Ústí nad Orlicí – Rekonstrukce ulice Husova; Zpracovatel Ing. Jiří Cihlář, 06/2020  |
| [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] | TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací   |
| [15] | TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních kom.           |

### **5 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE**

Dokumentace je členěna na tyto stavební objekty:

#### **SO101 – Zpevněné plochy**

Jedná se o technologicky jednoduchou stavbu, která nevyžaduje členění na podrobnější části.

### **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 pláně.

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

#### **7.3 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁNĚ**

Po odtěžení zemin/šterkových vrstev na úroveň zemní pláně, 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**

### **7.4.1 Prostorové uspořádání**

Vozovka v předmětném úseku bude provedena v základní šířce 6,00 m s rozšířením ve směrových nárožních obloucích.

Základní příčný sklon bude střešovitý se sklonem 2,5 %. Podélné sklony pak budou respektovat stávající stav a budou do max. sklonu 3 %.

### **7.4.2 Technické provedení**

Povrch vozovky bude z asfaltového betonu upnutého do opěrných prvků dle situace.

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

### **7.4.3 Konstrukce vozovky**

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–2–IV–PII, třída dopravního zatížení IV, návrhová úroveň porušení vozovky D1.

Pozn.: Skladbu je možné zaměnit za jinou dle těchto TP v závislosti na možnostech dodavatele stavby. Pouze však na základě souhlasu a konzultace se zhotovitelem projektové dokumentace.

#### **KONSTRUKCE A**

asfaltový beton ACO 11+	40 mm
asfaltový beton ACL 16+	60 mm
asfaltový beton ACP 16+	50 mm
šterkodrt' ŠD <sub>A</sub>	150 mm
<u>šterkodrt' ŠD<sub>B</sub></u>	<u>min. 150 mm</u>
celkem	min. 450 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně  $E_{def,2} = 85$  MPa, na povrchu spodní (min.) 65 MPa a na povrchu zemní pláň (min.)  $E_{def,2} = 45$  MPa.

Spojovací a infiltrační postřiky budou aplikovány pouze v případě, kdy jejich použití bude potřeba.

## **7.5 PARKOVACÍ PLOCHY**

### **7.5.1 Prostorové uspořádání**

Parkovací stání budou spočívat v parkovacím pruhu s podélným řazením vozidel. Šířka pruhu, včetně obruby šířky 100 mm, bude 2,30 m.

Příčný sklon bude jednostranný se sklonem 1,0 % se směrem od vozovky v chodníku.

Podélný sklon bude respektovat podélný sklon vozovky.

Délky jednotlivých stání jsou patrné ze situačních příloh.

### **7.5.2 Technické provedení**

Povrch parkovacích ploch bude z betonové vsakovací a skladebné dlažby vhodné pro motorovou dopravu upnuté do obrub s podsádkami dle situace. Skladebná dlažba bude použita pro definování parkovacího pruhu a jednotlivých parkovacích míst.

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

### **7.5.3 Konstrukce parkovacích 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.

#### **KONSTRUKCE B**

betonová vsakovací/skladebná dlažba	80 mm
ložná vrstva	40 mm
<u>šterkodrt' ŠD<sub>B</sub></u>	<u>min. 200 mm</u>

celkem

min. 470 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně  $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$ , na povrchu spodní 45 MPa a na povrchu zemní plně  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

## 7.6 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

### 7.6.1 Prostorové uspořádání

Chodníkové plochy budou zachovány po obou stranách uličního prostoru. Šířky jednotlivých profilů a úseků jsou patrné ze situačních příloh.

Základní příčný sklon bude 2% směrem do vozovky.

Podél sklon bude respektovat podélný sklon vozovky a bude do 3 % (mimo rampové části ke sníženým obrubám).

### 7.6.2 Technické provedení

Povrch chodníku bude ze zámkové dlažby vhodné pro pochozí plochy, upnuté do opěrných prvků tvořených obrubami a podezdívkami oplocení.

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.

#### KONSTRUKCE C

zámková dlažba	60 mm
ložná vrstva	30 mm
štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>	min. 150 mm
celkem	min. 240 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně  $E_{\text{def},2} = 50 \text{ MPa}$  a na povrchu zemní plně je hodnota  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

## 7.7 CHODNÍKOVÝ PŘEJEZD

### 7.7.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání chodníkových přejezdů je dáno situací – stávající polohou připojení a trasou chodníku.

Chodníkové přejezdy budou v jedné výškové úrovni s chodníkovými plochami. V místech nájezdů na chodníky budou použity obruby se zkosenou hranou s podsádkou na straně chodníku +9 cm, případně bude výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem vyrovnán v prodlouženém parkovacím pásu.

### 7.7.2 Technické provedení

Povrch bude ze skladebné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

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

### 7.7.3 Konstrukce chodníkového přejezdu

Konstrukce je shodná se konstrukcí B (D2–D–1–O–PIII) řešení v kapitole 7.5.3 této zprávy.

## 7.8 VSAKOVACÍ ŽEBRO

V navržené trase bude v aktivní zóně provedeno drenážní žebro, jehož cílem bude pojmout a akumulovat zemní vlhkost.

Žebro bude provedeno v šířce 0,50 m a do hloubky cca. 1 m pod úroveň nivelety. Vysypáno bude vhodným recyklovaným štěrkovým materiálem (s plynulou křivkou zrnitosti) bez podílu namrzavých částic se dnem ve směru dle podélného směru vozovky. Rýha bude provedena zhruba v ose parkovacího pruhu.

## 7.9 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

Napojení konstrukcí bude provedeno k říznuté spáře. Odfrézování musí být provedeno v jednotlivých vrstvách v odstupech 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.

Případně bude postupováno odlišně vhodně s ohledem na aktuální situaci.

## **7.10 DOPORUČENÉ MATERIÁLY**

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. stavebníkem 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.

## **7.11 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 28 denní lhůtu pro vytvrzení (vyzrátí) 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.

## **7.12 SADOVÉ ÚPRAVY**

### **7.12.1 Příprava**

Stávající zeleň, pokud bude v kolizi se stavbou, bude vykáčena. 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 zhutněné podloží rozrušit z důvodu navázání půdní kapilarity. Všechny upravované plochy budou důkladně obdělány a vyrovnaný. 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.

### **7.12.2 Materiál pro setí**

Uvedeno jako doporučení pro výsev: Pro vysetí je vhodná 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.

### **7.12.3 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 m<sup>2</sup>

- sejete-li na velkou plochu, rozdělte parcelu na stejné, menší části a dbejte na rovnoměrné rozdělení secí směsi
- osetou plochu srovnajte hráběmi a uválcujte
- 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 zpevněných ploch**

V rámci rekonstrukce bude změněn způsob odvodnění západní poloviny uličního prostoru (od osy vozovky) – tzn. chodníku, parkovacích stání a poloviny vozovky. Primárně budou srážkové vody vsakovány v místě jejich spadu a to pomocí drenážní dlažby (dlažba s širokými spárami). Pro případ nasycených zemin anebo přívalových dešťů budou součástí řešení odvodňovací prvky (uliční vpusti), které přebytečnou srážkovou vodu odvedou do kanalizace.

Východní strana uličního prostoru bude odvodněna svedením vody do uliční vpusti a dále do kanalizace. Chodník bude proveden ze skladebné dlažby se spárami, dojde tedy ke vsaku srážkové vody do podloží.

### **8.1.2 Odvodnění zemní pláně**

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

## **9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Stavba nevyžaduje instalaci nového svislého dopravního značení, pozice stávajících značek bude vhodně upraveny vzhledem k provedené situační úpravě zpevněných ploch.

Jednotlivá parkovací stání budou vyznačena řádkou dlažby kontrastní barvy a parkovací pás bude vyznačen vystřídáním dlažby kontrastních barev.

## **10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

### **10.1 ROZHLEDOVÉ POMĚRY**

V rámci projektové přípravy byly posuzovány rozhledové poměry upravovaných míst pro přecházení přes ulici Husova a to dle metodiky ČSN 736110/Z1, kapitoly 10.1.4.2 přizpůsobené místním podmínkám - umístění MPP ve směrových obloucích.

Podmínky kladené normou na zajištění rozhledů jsou zajištěny.

Ostatní rozhledy jsou zachovány stávající bez ovlivnění navrženými úpravami.

### **10.2 VÝPOČET PARKOVACÍCH STÁNÍ**

Počet parkovacích stání není stanoven výpočtem – nejsou řešena v rámci nové výstavby, ale v rámci rekonstrukce stávajícího stavu. Počty a polohy stání jsou určeny tak, aby žádné parkující vozidlo nebránilo výjezdu ze sousedních pozemků.

## **11 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 šterkového 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.

## **12 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

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

Řešené chodníkové plochy budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 4 % (dáno stávajícím výškovým uspořádáním vozovky). Výjimkou jsou rampové úseky u snížených obrub, které budou do 12% podélného sklonu.

Ve vhodných místech jsou navrženy úseky se sníženou podsádkou obruby (+2 cm), která umožní bezbariérový nájezd na chodníky.

Pozn.: Chodník je navržen v jedné výškové úrovni – některé chodníkové přejezdy budou vybaveny obrubou se zkosenou hranou s podsádkou +9 cm, případně bude výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem vyrovnán v prodlouženém parkovacím pásu.

### **12.2 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.

Místo pro přecházení v křižovatce s ulicí Malé Hamry bude vybaveno signálním pásem šířky 0,80 m.

Vodící linie budou zajištěny a to formou plotových podezdívek nebo zvýšenou obrubou (+8 cm).

### **12.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM**

Není předmětem.

### **12.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK**

Není předmětem.

### **12.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ**

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

Varovné a signální pásy budou zhotoveny z reliéfní dlažby pro nevidomé v kontrastní barvě oproti barvě okolních ploch.

### **12.6 OPATŘENÍ V PRŮBĚHU STAVBY**

Staveniště bude řádně ohraničeno a zabezpečeno pro vstupu neoprávněných osob. Po dobu oprav bude zabezpečen přístup osob do přilehlých nemovitostí. Chodci budou značkami a příslušným i cedulemi upozorněny na stavby 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.

## **13 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 pojížděné 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.

## **14 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 23. října 2020

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář