

	<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	201734-2
Místo stavby	ulice Boženy Němcové; město Ústí nad Orlicí			Datum	03/2020
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 BOŽENY NĚMCOVÉ</b>			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	SO101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY			Měřítko	- - -
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	D.1.101.1

# 1 OBSAH

1	Obsah .....	1
2	Identifikační údaje.....	2
2.1	Identifikační údaje stavby .....	2
2.2	Údaje o stavebníkovi (investor stavby) .....	2
2.3	Identifikační údaje projektu .....	2
3	Označení stavby .....	3
3.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění .....	3
4	Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....	3
5	Vztahy k ostatním objektům dokumentace.....	3
6	Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....	3
7	Technický popis a návrh zpevněných ploch .....	3
7.1	Příprava staveniště .....	3
7.2	Úprava zemní pláně.....	3
7.3	Vozovka .....	4
7.4	Parkovací plochy .....	4
7.5	bezpečnostní odstupy a sjezdy na pozemky .....	5
7.6	Chodníkové plochy .....	5
7.7	Vsakovací žebro .....	5
7.8	Napojení nové a stávající konstrukce .....	6
7.9	Doporučené materiály .....	6
7.10	Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby.....	6
8	Odvodnění.....	6
9	Dopravní značení.....	6
10	Přehled provedených výpočtů .....	6
10.1	Rozhledové poměry .....	6
10.2	Výpočet parkovacích stání .....	7
11	Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	7
12	Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	7
12.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu .....	7
12.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	7
12.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	8
12.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek .....	8
12.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení.....	8
12.6	Opatření v průběhu stavby .....	8
13	Požární bezpečnost.....	8
14	Závěr .....	8

## 2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	<b>Ústí nad Orlicí – Rekonstrukce ulice Boženy Němcové SO101 – Zpevněné plochy</b>	
Místo stavby	ulice Boženy Němcové, Ústí nad Orlicí	Pardubický kraj
Příslušný stavební úřad	města Ústí nad Orlicí	
Příslušný speciální stavební úřad	města Ústí nad Orlicí	
Pozemky stavby	dle samostatné přílohy	
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 Boženy Němcové ve městě Ústí nad Orlicí.

Cílem je rekonstrukce povrchu v celém uličním prostoru a tím dokončit celkovou rekonstrukci ulice (v nedávné době proběhly rekonstrukce).

GPS souřadnice středu předmětné lokality jsou 49°58'43.302"N, 16°24'25.087"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]  | Veřejná projednání akce s rezidenty  |
| [6]  | ČSN 73 6101/Z1 Projektování silnic a dálnic  |
| [7]  | ČSN 73 6102/Z1 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích                         |
| [8]  | ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)                    |
| [9]  | 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích   |
| [10] | 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích                                   |
| [11] | 398/2009 Sb. Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečující bezb. užívání staveb |
| [12] | 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích    |
| [13] | TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací   |
| [14] | 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, objízdné trasy a zajištěním zařízení staveniště.

#### **7.2 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁNĚ**

Po odtěžení zeminy na úroveň zemní pláň, bude provedeno její posouzení, spočívající ve vyhodnocení typu zeminy a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, bude zemina ponechána a bude započato s výstavbou vlastního chodnikového tělesa.

Pokud zeminy budou nevyhovující, pak dojde k úpravě zemin v aktivní zóně – buď vyměněním, nebo zlepšením. To bude vyhodnoceno v průběhu stavby na základě aktuálně zjištěných skutečností.

Je možné také posuzovat odhalené šterkové vrstvy pod stávající asfaltovou vozovkou a tyto materiály v případě vhodnosti opětovně použít.

## 7.3 VOZOVKA

### 7.3.1 Prostorové uspořádání

Vozovka v ulici Boženy Němcové bude provedena následujícím způsobem. Základní šířka vozovky bude 3,80 m a bude se skládat ze dvou pruhů s asfaltovým povrchem šířky 1,50 m, které budou v ose rozděleny vloženým pruhem z drenážní betonové dlažby šířky 0,80 m (včetně šířky obrub).

Na začátku a konci řešeného úseku nebude dělicí pruh realizován a asfaltová vozovka tak bude v šířce mezi krajními bezpečnostními odstupy.

Odvodnění bude zajištěno příčnými sklony do středového pásu s drenážní dlažbou, kde bude docházet ke vsaku srážkových vod do podloží (vsakovacích žeber).

Základní příčné sklony budou do 2 %. Podélné pak budou respektovat stávající stav a budou do max. sklonu 3 % (mimo rampy dlouhých zpomalovacích prahů, vizte dále).

V ulici Nová se přepokládá úprava asfaltového krytu (pouhou výměnou obrusné, dle podmínek i podkladní, asfaltové vrstvy) a to v půdorysném řešení dle situačních příloh.

### 7.3.2 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.

### 7.3.3 Konstrukce vozovky

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–2–VI–PIII, třída dopravního zatížení VI, 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 ACP 16+	50 mm
šterkodrt' Š <sub>DA</sub>	250 mm
<u>šterkodrt' Š<sub>DB</sub></u>	<u>min. 100 mm</u>
celkem	min. 440 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně  $E_{def,2} = 70$  MPa, na povrchu spodní 45 MPa a na povrchu zemní plně  $E_{def,2} = 30$  MPa.

Pruh s drenážní dlažbou bude technicky shodný s popisem dle kapitoly 7.5 Bezpečnostní odstupy a sjezdy na pozemky (vizte dále).

## 7.4 PARKOVACÍ PLOCHY

### 7.4.1 Prostorové uspořádání

V místech, kde je to prostorově možné (tzn. kde nejsou ovlivněny výjezdy ze soukromých pozemků), budou umístěny parkovací stání s podélným řazením (osobních) vozidel. Tato stání jsou buď samostatná, nebo ve dvojici (jiné řešení uličního prostor nenabízí). Pruh s parkovacími místy bude při východní straně uličního prostoru. Šířka pruhu bude min. 2,40 m, dle možností i 2,50 m. Délka stavebně vyznačené plochy bude 5,25 m (je umožněn přímý vjezd do stání), resp. 10,50 m v případě dvou za sebou řazených stání.

Výškové řešení bude respektovat stávající úroveň stávajících zpevněných ploch.

Stání bude vyznačené kombinací kostek tmavě šedé a bílé v rastru dle principů vodorovného dopravního značení.

### 7.4.2 Technické provedení

Povrch parkovacích ploch bude z kamenné kostky vhodné pro motorovou dopravu upnuté do obrub s podsádkami dle situace.

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

### 7.4.3 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

kamenná dlažba	100 mm
ložná vrstva	40 mm
štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>	230 mm
<u>štěrkodrt' ŠD<sub>B</sub></u>	<u>min. 100 mm</u>
celkem	min. 470 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně  $E_{def,2} = 70$  MPa, na povrchu spodní 45 MPa a na povrchu zemní plně  $E_{def,2} = 30$  MPa.

## 7.5 BEZPEČNOSTNÍ Odstupy A SJEZDY NA POZEMKY

### 7.5.1 Prostorové uspořádání

Ostatní plochy v podélných pruzích mezi vozovkou a oplocením budou také zpevněny – s povrchem v závislosti na skutečnosti, zda se nacházejí před vstupem na sousední pozemek či mimo.

Polohopisné uspořádání je patrné ze situačních příloh.

Výškové řešení bude respektovat stávající úroveň stávajících zpevněných ploch.

### 7.5.2 Technické provedení

Povrch bude ze skladebné betonové dlažby (před vstupy na sousední pozemky) nebo drenážní betonové dlažby vhodné pro motorovou dopravu upnuté do obrub s podsádkami dle situace.

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

### 7.5.3 Konstrukce ploch

Konstrukce je shodná s Konstrukcí B s příslušnou změnou povrchu.

## 7.6 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

### 7.6.1 Prostorové uspořádání

Chodníkové plochy budou dotčeny v místech křížení ulice Boženy Němcové s ulicemi Nová a Letohradská. Dotčení, resp. navržené stavební úpravy jsou patrné ze situačních příloh.

### 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
<u>štěrkodrt' ŠD<sub>A</sub></u>	<u>min. 150 mm</u>
celkem	min. 240 mm

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

## 7.7 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 2x 0,40 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. Obě rýhy budou provedeny vedle podzemního vedení vodovodu a při realizaci musí být zvýšena opatrnost před poškozením tohoto vedení.

## **7.8 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 postřikem. Po pokládce asfaltové vrstvy dojde k utěsnění styčné spáry asfaltovou zálivkou.

Případně bude postupováno odlišně vhodně s ohledem na aktuální situaci.

## **7.9 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.

## **7.10 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 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.

# **8 ODVODNĚNÍ**

## **8.1.1 Odvodnění zpevněných ploch**

V rámci rekonstrukce bude změněn způsob odvodnění. 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 (štěrbinové žlaby), které přebytečnou srážkovou vodu odvedou do kanalizace.

Zpevněná plocha umožňující vsakování bude nově tvořit 25 % dotčených ploch, dalších 15 % ploch bude ze skladebné dlažby, která také umožňuje částečné vsakování. Toto provedení povede k výraznému

Celkem budou v uličním prostoru umístěny 4 šterbinové žlaby a to v pozicích dle situace. Tyto žlaby musí být vhodné pro příčný pojezd vozidel.

## **8.1.2 Odvodnění zemní pláně**

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

# **9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Dopravní značení bude spočívat ve zřízení dopravně zklidněné zóny, která bude označena takto:

- IZ8a a IZ8b Zóna s dopravním omezením, resp. Konec zóny s dopravním omezením, která bude mít následující obsah ve formě značek:
  - B20a Nejvyšší dovolená rychlost (30)
  - A7b Zpomalovací práh
  - A12a Chodci
  - IP4b Jednosměrný provoz

a dále ve značení

- P4 Dej přednost v jízdě!
- B2 Zákaz a vjezdu všech vozidel

Parkovací stání budou vyznačena v souladu s architektonickým řešením materiálovým provedením (bílá barva bude nahrazena bílým kamenem).

# **10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

## **10.1 ROZHLEDOVÉ POMĚRY**

Rozhledové poměry jsou zachovány stávající, bez ovlivnění.

## 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 pláň 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

Navržené prostorové a výškové řešení jednotlivých funkčních ploch vychází z těchto skutečností:

Principiálně je řešení obdobné s řešením Obytných zón. V daném prostoru však není možné uvažovat s funkcí hraní na vozovce a dále se zřízením pobytového prostoru.

Proto bylo na základě realizace obdobné stavby (lokalita „Teslov“ ve městě Lanškroun) zvoleno řešení zřízení Zóny s dopravním omezením rychlosti na 30 km/h a s pohybem chodců v dopravním prostoru (v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích). Vzhledem k šířkovým poměrům a prostorovým uspořádáním funkčních ploch budou mít chodci dostatek prostoru pro chůzi po zpevněných plochách mimo vozovku.

Z tohoto důvodu (absence přiznaného chodníku v řešeném úseku) jsou tedy chodníky na vstupu do Zóny vybaveny (v celé šířce chodníku) upozorňujícím prvkem (varovným pásem), který v souladu s kapitolou 1.2.4 Varovný pás vyhlášky 398/2009 Sb. vyznačuje nebezpečné místo pro osoby se zrakovým postižením (obdobně jako se vyznačuje vstup do obytných zón).

### **vyhláška 398/2009 Sb., kapitola 1.2.4 Varovný pás**

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, ...

### 12.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Řešené plochy budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 3 %.

Výjimkou jsou rampové úseky u snížených obrub na vstupu z ulice Letohradská, které budou do 12% podélného sklonu a zvýšený dlouhý zpomalovací pás, který bude s jednou nájezdovou rampou ve sklonu 8,3 % do podélného sklonu

### 12.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Na vstupech do zóny, budou přes celou šířku chodníku umístěny varovné pásy šířky 0,40 m. Ty upozorní procházejícího, že vstupuje do pro něj nebezpečného prostoru a je tak vhodné využít při pohybu asistenci.

Vodící linie budou i uvnitř zóny zajištěny a to formou plotových podezdívek.



Vodící linie jsou zajištěny zvýšenou obrubou (6 cm a více).

### **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 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 pojezdové 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.

Choceň 10. března 2020

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář