

	Ing. Jiří Cihlář dopravní inženýr projektant dopravních staveb mobil: 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	201809-2
Místo stavby	ulice Vrbenského, město Ústí nad Orlicí			Datum	02/2021
Stavebník	město Ústí nad Orlicí			Stupeň	DSP
Objednatel dok.	město Ústí nad Orlicí			Revize	A
Název akce	ÚSTÍ NAD ORLICÍ REKONSTRUKCE ULICE VRBENSKÉHO			Formát	1xA4
				Paré	
Název objektu	SO101 – POZEMNÍ KOMUNIKACE			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	4
7.3	Úprava zemní pláně.....	5
7.4	Vozovka	5
7.5	Parkovací stání, výhybny a sjezdy na pozemky	5
7.6	Chodníkové plochy	6
7.7	Napojení nové a stávající konstrukce	6
7.8	Doporučené materiály	6
7.9	Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby.....	6
7.10	Sadové úpravy	6
8	Odvodnění.....	7
9	Dopravní značení.....	8
10	Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	8
11	Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	8
11.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	8
11.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	9
11.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	9
11.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek	9
11.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení.....	9
11.6	Opatření v průběhu stavby	9
12	Požární bezpečnost.....	9
13	Závěr	9

2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Ústí nad Orlicí Rekonstrukce ulice Vrbenského	
Místo stavby	ulice Vrbenského, 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	Michal Nezdařil (odborný referent) Telefon: +420 777 736 552 Email: nezdaril@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	DSP – Dokumentace pro stavební povolení
--------------------	--

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Ústí nad Orlicí		
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí		
Kontaktní osoba	Michal Nezdařil (odborný referent) Telefon: +420 777 736 552 Email: nezdaril@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

Účelem stavby je rekonstrukce stávajících zpevněných ploch v daném rozsahu a jejich provedení v souladu se současnými principy dopravního inženýrství a bezpečnosti silniční dopravy.

4 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- [1] Geodetické zaměření lokality
- [2] Pokyny objednatele a investora
- [3] Fotodokumentace
- [4] Místní šetření
- [5] Studie navržené úpravy, 11/2018, Ing. Jiří Cihlář
- [6] Veřejné projednání záměru s rezidenty ulice
- [7] ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- [8] ČSN 73 6101/Z1 Projektování silnic a dálnic
- [9] ČSN 73 6102/Z1 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [10] ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)
- [11] 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích
- [12] 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- [13] 398/2009 Sb. Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezb. užívání staveb
- [14] 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [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

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

5.1 HLAVNÍ STAVBA

SO101 – Pozemní komunikace
Řeší rekonstrukci stávajících ploch.

5.2 SOUVISEJÍCÍ, STAVBOU VYVOLANÉ DÍLČÍ STAVBY

Záměr nemá související ani vyvolané dílčí stavby.

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 štěrkových) podkladních vrstev, spočívající ve vyhodnocení typu kameniva a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, mohou být stávající štěrkové 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

Směrové uspořádání vozovky je dáno stávajícím stavem, který bude s úpravou ve formě stavebního definování vozovky zachován.

Základní šířka vozovky bude 3,50 m, v rozšířených částech pak 5,00 m.

Základní příčný sklon vozovky bude jednostranný 2%.

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–VI–PIII, třída dopravního zatížení VI, 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+	50 mm
šterkodrt' ŠD _A	200 mm
<u>šterkodrt' ŠD_A</u>	<u>min. 150 mm</u>
celkem	min. 360 mm

Modul přetvárnosti na povrchu horní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 60$ MPa, spodní pak 40 MPa a na povrchu zemní pláně se předpokládá hodnota $E_{def,2} = 30$ MPa.

7.5 PARKOVACÍ STÁNÍ, VÝHYBNY A SJEZDY NA POZEMKY

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).

Ostatní zpevněné pojezdové plochy (výhybny a sjezdy na pozemky budou plochy také zpevněny a to s povrchem ze skladebné dlažby.

7.5.2 Technické provedení

Povrch bude z kombinace skladebné a vsakovací dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

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

7.5.3 Konstrukce parkovacích stání, výhyben a sjezdů

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

betonová dlažba	80 mm
ložná vrstva	40 mm

štěrkodrt' ŠD _B	min. 200 mm
celkem	min. 320 mm

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

7.6 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

7.6.1 Prostorové uspořádání

Chodníkové plochy jsou v rámci projektu řešeny pouze v nároží křižovatky ulice Vrbenského a Žižkov. V daném případě se jedná o předláždění stávajícího stavu se začleněním nových prvků (pro nevidomé). Příčné i podélné sklony budou stávající.

7.6.2 Technické provedení

Povrch chodníku bude z kamenné kostky (mozaiky) 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, navrhuje 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 (mozaika)	60 mm
ložná vrstva	30 mm
štěrkodrt' ŠD _B	min. 150 mm
celkem	min. 240 mm

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

7.7 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

Napojení nových konstrukcí v křižovatce ulic Vrbenského a Žižkov bude provedeno pokládkou kamenného krajníku, který bude lemovat stávající kamenný kryt v ulici Žižkov. Asfaltový kryt bude poté proveden až k tomuto krajníku.

Krajník bude obetonován z obou stran – kamenné kostky budou po pokládce krajníku znovu uloženy.

Případně bude postupováno odlišně vhodně s ohledem na aktuální situaci.

7.8 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.

7.9 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 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.

7.10 SADOVÉ ÚPRAVY

V rámci stavby budou rekultivovány pouze dotčené plochy. Stávající plochy zeleně, kterou nebude nutné dotknout stavbou a budou po dohodě mezi stavebníkem a účastníky řízení zachovány, zůstanou nedotčeny.

7.10.1 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 ztuhlých 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.

7.10.2 Materiál pro setí

Pro výsev bude použito standardní travní semeno.

7.10.3 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 vozovky a parkoviště

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

Pro případ, kdy nebude nadále možné vsakování (vydatná srážka, či nasycená zemina při dlouhotrvajících deštích) je uliční prostor doplněn o uliční vpusti (celkem 3 ks), které umožní výjimečné rychlé odvedení nahromaděné vody do kanalizace.

Z územně-technických důvodů je součástí řešení i odvodňovací žlab u sjezdu na pozemek 3219.

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

8.1.2 Odvodnění zemní pláně

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

Pro zlepšení kvality odvodnění zemní pláně je navržen drenážní systém, který bude zachytávat (drenážní trubka DN160) a odvádět (trubka DN200) zemní vlhkost mimo konstrukci a těleso vozovky. Systém je doplněn o kontrolní šachty.

9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Dopravní připojení parkoviště a komunikace vedoucí ke garážím jsou připojením komunikace. Stavebně budou hrany těchto připojení provedeny s přejezdovou obrubou (podsádka $\pm 0/+1$ 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 – stání bude v prostoru dobře patrná.

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 sklonovy 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

V rámci návrhu není nadále uvažováno s chodníkovými plochami. Chodci se tak budou po komunikaci pohybovat v souladu s pravidly silničního provozu.

Z tohoto důvodu (absence přiznaného chodníku v řešeném úseku) jsou tedy chodníky na vstupu do ulice 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.

VEHLÁŠKA 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, ...

11.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Řešené pochozí plochy (vozovka) budou s příčným sklonem do 2 % a max. podélným sklonem do 7,0 %.

Výjimkou jsou rampové úseky u snížených obrub na vstupu z ulice Žižkov, které mohou mít až 12% podélného sklonu.

11.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Na vstupech (na chodníku z ulice Žižkov i z chodníku od parku), 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 zajištěny formou plotových podezdívek nebo zvýšených hran obrub.

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.

Varovné pásy budou zhotoveny 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 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.

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 25. února 2021

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář