

Výškový systém: BpV
Souřadnicový systém: S-JTSK

Objednatel: Město CHOTĚBOŘ Trčků z Lípy 69 583 01 CHOTĚBOŘ IČO: 00267538 DIČ: CZ00267538		Projektant: Ing. Stanislav Mastný projekční, inženýrská a konzultační činnost v oboru dopravních staveb Sídlo: Trocnovská 871, 580 01 Havlíčkův Brod Kontakt: tel. 777625801, email stanislav.mastny@email.cz IČO: 07861435			
Katastrální území:	Chotěboř (652831)	Vypracoval:	Ing. Mastný S.	Datum:	11/2022
Místo stavby:	Město Chotěboř	Projektant:	Ing. Mastný S.	Stupeň PD:	DPS
Název akce:	Zpomalovací práh v ul. Svojsíkova a rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku			Formát:	x x A4
				Měřítko:	x:xxx
Příloha:	SO řady 100 - OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Paré č.:	Číslo přílohy: D.1.1

OBSAH

strana

TECHNICKÁ ZPRÁVA	2
a) Identifikační údaje	2
b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	2
c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci .	3
d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	3
e) Návrh zpevněných ploch s popisem navrženého technického řešení, včetně případných výpočtů.....	3
f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	9
g) Návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	9
h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu .	9
i) Vazba na případné technologické vybavení.....	9
j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů	10
k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem a osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	10
l) Bezpečnost a ochrana zdraví.....	10

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) Identifikační údaje

Název stavby: **Zpomalovací práh v ul. Svojsíkova a rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku**

Název a označení SO: **SO 101 – Zpomalovací práh v ul. Svojsíkova**
SO 102 – Rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku

Místo stavby: Město Chotěboř

Katastrální území: Chotěboř (652831)

Stupeň dokumentace: DPS (Dokumentace pro provádění stavby)

Předmět SO:

SO 101 – Zpomalovací práh v ul. Svojsíkova – návrh zpomalovacího prahu v ul. Svojsíkova

SO 102 – Rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku – návrh rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku

Investor: Město Chotěboř
Trčků z Lípy 69
583 01 Chotěboř
IČO: 00267538

Údaje o zpracovateli dokumentace:

Ing. Stanislav Mastný
Trocnovská 871
580 01, Havlíčkův Brod
(tel. 777 625 801, stanislav.mastny@email.cz)
IČO: 07861435

Datum: 11/2022 (aktualizace 04/2023)

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem PD a SO řady 100 – Objekty pozemních komunikací je návrh zpomalovacího prahu v ul. Svojsíkova a rekonstrukce chodníku se začleněním parkovacích stání v ul. Na Skřivánku. Jedná se o dvě lokality, které spolu téměř sousedí,

a proto společně tvoří jednu stavbu. Tato stavba je ovšem rozdělena na dva stavební objekty a to dle příslušných místních logických celků. Ul. Svojsíkova s ul. Na Skřivánku na sebe navzájem navazují.

SO 101 – Zpomalovací práh v ul. Svojsíkova řeší propojení stávajícího vchodu do objektu stadionu. V současném stavu ústí východ z budovy přímo do vozovky a to pouze přes odrazný proužek, bez dalších bezpečnostních opatření. Účelem stavebního příčného prahu je zajistit bezpečné napojení vstupu do objektu na stávající chodník vedoucí na opačné straně ulice Svojsíkova. Místo pro příčný práh bylo zvoleno tak, aby přímo navazovalo na vstup do objektu. Šířka stávající vozovky není dostatečná pro zajištění dostatečných rozhledů a zachování dvou jízdních pruhů. Z tohoto důvodu bylo navrženo dopravní opatření spočívající v převedení dopravy do jednoho jízdního pruhu. Obousměrný provoz zůstane po dohodě s investorem zachován.

SO 102 Rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku řeší návrh rekonstrukce stávajícího chodníku v ul. Na Skřivánku se začleněním maximálního počtu parkovacích míst. Pro začlenění podélných parkovacích stání do uličního profilu bylo nezbytné navrhnout zúžení stávajícího chodníku i přilehlé vozovky.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

V rámci tohoto projektu a návrhu úpravy cesty byla provedeny následující průzkumy:

- Geodetické zaměření
- Průzkum inženýrských sítí
- Průzkum majetkových poměrů
- Místní šetření a fotodokumentace

Všechny výše uvedené podklady a průzkumy byly použity jako výchozí podklad pro návrh projektu.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Návrhem SO řady 100 – Objekty pozemních komunikací vznikla potřeba na úpravu stávajícího VO. SO 402 – Přeložka VO ul. Na Skřivánku je tak přímo vyvolána návrhem SO řady 100.

e) Návrh zpevněných ploch s popisem navrženého technického řešení, včetně případných výpočtů

PD řeší úpravy komunikací ve dvou téměř sousedních lokalitách. Jedná se o návrh zpomalovacího prahu v ul. Svojsíkova a rekonstrukce chodníku se začleněním parkovacích stání v ul. Na Skřivánku.

SO 101 – Zpomalovací práh v ul. Svojsíkova

Návrh řeší propojení stávajícího vchodu do objektu stadionu. V současném stavu ústí východ z budovy přímo do vozovky pouze přes odrazný proužek. Z hlediska bezpečnosti se jedná o nevyhovující stav, jelikož řidič vozidla nemá dostatečný výhled na chodce a není ani nijak informován o možnosti vstupu chodců do vozovky. Stejně tak chodec nemá dostatečné podmínky pro bezpečný vstup do vozovky a přechod vozovky. Vozovka v ul. Svojsíkova se podél objektu stadionu zužuje. U křižovatky na východní straně má vozovka šířku necelých 7,5 m, na západní straně pak cca 5,5 m.

Navržená poloha zpomalovacího prahu, byla zvolena tak, aby zajišťovala maximální bezpečnost chodců, a tedy v přímo směru navazuje na východ z budovy. Pro zajištění dostatečných rozhledů bylo nutné do vozovky vsadit ostrůvek s vyčkávací plochou, který zároveň zajistí i dodržení dostatečných rozhledů. Bohužel vozovka v místě příčného prahu není dostatečně široká, aby po vložení ostrůvku, bylo možné zachovat dva jízdní pruhy. Z tohoto důvodu bylo po dohodě s investorem navrženo zúžení vozovky na jeden obousměrný jízdní pruh. Zúžení vozovky bylo navrženo od vysazeného ostrůvku, až ke křižovatce s ul. U Stadionu. Dle požadavku investora bylo do tohoto úseku umístěno několik podélných parkovacích stání. Samotný zpomalovací práh má délku vyvýšené části 6,0 m. Zúžení vozovky na příčného prahu bylo navrženo na 4,58 m.

SO 102 Rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku

SO 102 řeší rekonstrukci severního stávajícího chodníku v ul. Na Skřivánku se začleněním podélných parkovacích míst. Délka řešeného úseku chodníku je cca 170 m.

Stávající uliční profil je tvořen vozovkou, která má proměnnou šířku 6,5 až 7,5 m a oboustranným chodníkem. Předmětem PD je rekonstrukce pouze severního chodníku, který má šířku cca 2,5 m.

Návrh chodníku začíná na západním konci, kde stávající chodník ústí do prostoru hlavního vchodu do letního stadionu. V souladu se stávajícím stavem je zde navržena rekonstrukce chodníku ve stávajícím vedení a se stávajícími parametry. Chodník zde má tedy šířku 1,5 m. Od prvního sjezdu, který se nachází ve staničení cca 18 m, dochází k rozšíření stávajícího chodníku až na cca 3,7 m. Rozšíření je provedeno ve směru do vozovky z důvodu navazujících podélných parkovacích stání. Návrh podélných parkovacích stání vyžaduje zúžení stávající vozovky i zúžení stávajícího chodníku na min. přijatelné hodnoty. Uliční profil je nejužší na východní části, kde bylo nutné pro začlenění parkovacích stání zúžit vozovku na min. přípustnou hodnotu 5,5 m a chodník na 1,5 m. Ve směru na západ se pak chodník i vozovka rozšiřují. Na západní straně před křižovatkou s ul. U Stadionu má vozovka šířku necelých 6,24 m a chodník šířku necelé 1,7 m. Parkovací pás je navrženy v konstantní šířce 2,0 m a umožňuje odstavení až 18 vozidel. V rámci rekonstrukce stávajícího chodníku je dořešena pěší vazba přes ul. Sportovní a to návrhem místa usnadňující přecházení.

Zemní práce

Navržené úpravy nepředpokládají velký objem zemních prací. Zpomalovací práh včetně rekonstrukce chodníku s parkovacím pásem bude probíhat v prostoru stávajícího uličního profilu (stávajících komunikací).

Zemní práce, tak v tomto případě budou představovat především povrchové výkopy do hloubky cca 200 mm, v rámci kterých se předpokládá odstranění stávajících asfaltových souvrství, betonových žlabů, travnatých ploch či jiných typů nekvalitních povrchů, které by bránily řádnému založení chodníku. V rámci zemních prací budou rovněž provedeny výkopy pro nové uliční vpusti a jejich přípojky. Předpokládá se, že stávající komunikace má vyřešené odvodnění zemní pláň. Návrh odvodnění zemní pláň se tak, bude realizovat pouze podél parkovacího pásu, kde bude nutné znovu vytvořit zemní pláň. Bude-li během výkopových prací zjištěno, že se stávající trativod nachází ve vhodné poloze a je plně funkční, bude možné jej zachovat.

Přestože se návrh zpevněných ploch bude realizovat v prostoru stávajících komunikací a automaticky se tak předpokládá dostatečně únosná a vhodná zemní pláň, tak i v tomto případě musí být provedena kontrola zda-li zemní pláň a aktivní zóna odpovídají a jsou v souladu s ČSN 73 6133 – Návrh a provádění zemního tělesa PK. Aktivní zóna i zemní pláň musí být provedena ze zeminy vhodné či podmíněčně vhodné do násypů a musí být zhuštěn na požadovanou míru (100 % PS) a dále musí být splněny podmínky únosnosti Edef,2. V případě, že zemní pláň nebude splňovat požadavky normy, bude na základě doporučení geotechnika případně geologa provedena sanace zemní pláň.

Situační vedení a šířkové uspořádání

SO 101 – Zpomalovací práh v ul. Svojsíkova vychází z polohy stávajícího vstupu do objektu, který jednoznačně určuje polohu přechodu pro chodce i samotného zpomalovacího prahu. Tvar ostrůvku vychází z potřeby zajištění dostatečných rozhledů na chodce a zároveň z požadavku investora na umístění podélných, parkovacích stání. Šířka ostrůvku je proměnná a je dána šířkou stávajícího odrazného proužku rozšířeného o šířku 2,0 m, což je šířka navazujících podélných parkovacích stání. Na zbylé části vozovky je pak realizován zpomalovací práh šířky 6,0 m. Na severní straně ulice je pak nezbytné zrušit stávající pás zeleně, který odděluje chodník od vozovky. Výškové řešení je dána stávajícím výškovým stavem, od kterého se návrh odvíjí. Vzhledem k tomu, že se jedná o malou stavbu, která se po celém svém obvodu napojuje na stávající stav, tak výškové řešení je jednoznačně určeno právě stávajícím výškovým řešením. Nová obruba je navržena s převýšením 12 cm vůči vozovce. V místě vyvýšené části zpomalovacího prahu je odskok snížen na 2,0 cm.

SO 102 Rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku vychází ze základní šířky chodníku 1,5 m a ze stávajícího stavu. Návrh situačního vedení a šířkového uspořádání vychází především ze stávajícího stavu a z požadavku investora na začlenění podélných parkovacích stání do uličního prostoru. Na začátku řešené oblasti je navržena rekonstrukce chodníku v základní šířce 1,5 m, přičemž vedení chodníku kopíruje stávající stav. Ve staničení cca 18 m se nachází stávající sjezd, od kterého dochází k rozšíření chodníku až na 3,7 m. Ve staničení 29,6 m začíná návrh parkovacího pásu pro podélné parkování. Parkovací pás je navržen šířky 2,0 m. Rovněž zde dochází ke zúžení chodníku na cca 1,7 m. Vzhledem k postupně se zužujícímu uličnímu profilu dochází postupně i ke zúžení chodníku, který ve staničení 153 m má min. šířku 1,5 m. V tomto staničení rovněž dochází k ukončení podélných parkovacích stání a chodník se opět rozšiřuje na cca 3,5 m. Návrh chodník je vůči stávajícímu stavu mírně prodloužen, aby byly dořešeny pěší vazby přes ul. Sportovní, kde je navrženo místo usnadňující přecházení.

Sklonové poměry (výškové vedení a příčné sklony)

SO 101 – Zpomalovací práh v ul. Svojsíkova má výškové řešení jednoznačně určeno výškovým řešením stávajícího stavu. Vzhledem k tomu, že se jedná o malou stavbu, která se po celém svém obvodu napojuje na stávající stav, tak výškové řešení je jednoznačně určeno právě stávajícími výškami v okolí stavby. Nová obruba je navržena s převýšením 12 cm vůči vozovce. V místě vyvýšené části zpomalovacího prahu je odskok snížen na 2,0 cm. Příčný sklon nového ostrůvku je navržena na 2,0 % ve směru k vozovce. Stejným způsobem je řešen i chodník na protější straně. Podélný sklon zpomalovacího prahu je dán podélným sklonem stávající vozovky, který práh kopíruje.

SO 102 Rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku řeší rekonstrukci stávajícího chodníku ve stávajícím výškovém vedení. Návrh výškového vedení tak kopíruje stávající stav. Příčný sklon chodníku je na vržen ve směru 2,0 % ve směru k vozovce a stejně tak i parkovací pás.

Odvodnění

Odvodnění je řešeno pomocí soustavy příčných a podélných sklonů, kterými je povrchová voda svedena do uličních vpustí. Návrh odvodnění u obou SO využívá stávající odvodňovací zařízení, které bude nutné přesunout do nové polohy. U parkovacího pásu je možné posunutí vpustí po přípojce. U zpomalovacího prahu bude nutné upravit vedení stávající přípojky. Samotné uliční vpustí, budou osazeny o cca 0,5 až 1,0 cm níže vůči povrchu a mříž bude osazena tak, aby delší rozměr otvoru mříže byl umístěn kolmo na osu komunikace/pohybu.

SO 101 – Zpomalovací práh v ul. Svojsíkova se nachází v oblasti s malým podélným spádem. Rampa zpomalovacího prahu funguje jako bariéra a proto je u její paty zapotřebí navrhnout uliční vpusti. Stávající vozovka má střechovitý sklon a proto je nutné navrhnout uliční vpusti po obou stranách rampy. Jedná se o stávající uliční vpusti, která budou přesunuty do nové polohy u paty rampy. Přípojky uličních vpustí jsou souhrnně navrženy z PVC DN 150.

SO 102 Rekonstrukce chodníku v ul. Na Skřivánku zachovává řešení odvodnění pomocí soustavy podélných a příčných sklonů, kterými je povrchová voda svedena do uličních vpustí, případně betonových žlabů s vnitřním spádem a litinovou mříží. Příčný sklon chodníku a parkovacích stání je navržen ve směru 2,0 % ve směru k vozovce. Stávající uliční vpusti budou vyměněny za nové, případně nahrazeny odvodňovacím žlabem a posunuty po přípojce na okraj podélných parkovacích stání. Dle geodetického zaměření je podélný spád komunikace velmi malý. Pro zlepšení odvodnění oblasti byly místo několika stávajících uličních vpustí navrženy betonové žlaby s vnitřním spádem a litinovou mříží. Délka těchto žlabů je omezená a bude nutné pro jeden žlab vytvořit novou kanalizační přípojku. Na konec parkovacího pásu byla přidána jedna nová uliční vpust', z důvodu zamezení vtékání vody do křižovatky. Tato vpust' bude rovněž vyžadovat novou kanalizační přípojku. Podél parkovacích stání bude provedena reprofilace zemní pláně chodníku i parkovacích stání a rekonstrukce trativodu. Trativod bude zaústěn do tělesa uliční vpusti.

Před zahájením prací a i po jejím skončení budou provedeny kamerové zkoušky stávajících přípojek, aby byla ověřena jejich funkčnost a průchodnost. Bude velmi důležité, zejména provedení kamerových zkoušek před zahájením realizace stavby, aby byl ověřen stav, funkčnosti i napojení do kanalizační sítě. V případě, že bude zjištěna neprůchodnost stávajících přípojek, bude nutné provést jejich čištění.

Materiálové řešení

Materiálové řešení vychází z dohody s investorem. Chodníky jsou navrženy z betonové zámkové dlažby, která je zesílena ve sjezdech. Stejně tak parkovací pás je navržený ze zesílené betonové zámkové dlažby. Zpomalovací příčný práh bude realizován z kamenná dlažby. Obrubníky jsou navrženy rovněž betonové uložené do betonového lože, které je z betonu třídy C20/25N – XF3. Mezi vozovkou a chodníkem je navržený klasický betonový obrubník ABO 2-15. Podél travnatých ploch, pak betonový parkový obrubník, opět uložený do betonového lože.

SKLADBA CHODNÍKU (NEPOJÍŽDĚNÉHO) dle TP 170 D2-D-1-CH - PIII

Zámková betonová dlažba šedá (200x200x60)	60 mm	ČSN 73 6131-1, TP 192
Ložní vrstva, drť 4/8	40 mm	ČSN EN 13285, 73 6126-1, TP 192
Štěrkodrt' - ŠD/B 0/32 G/E	150 mm	ČSN EN 13285, 73 6126-1
KONSTRUKCE CELKEM	250 mm	(E/def,2 = 30MPa)

SKLADBA POJÍŽDĚNÉHO CHODNÍKU dle TP 170 D2-D-1-O - PIII

Zámková betonová dlažba šedá (200x200x80)	80 mm	ČSN 73 6131-1, TP 192
Ložní vrstva, drť 4/8	40 mm	ČSN EN 13285, 73 6126-1, TP 192
Štěrkodrt' - ŠD/B 0/32 G/E	150 mm	ČSN EN 13285, 73 6126-1
KONSTRUKCE CELKEM	270 mm	(E/def,2 = 30MPa)

SKLADBA PRO PARKOVÁNÍ dle TP 170 D2-D-1-O - PIII

Zámková betonová dlažba (červená)	80 mm	ČSN 73 6131-1, TP 192
Ložní vrstva, drť 4/8	40 mm	ČSN EN 13285, 73 6126-1, TP 192
Štěrkodrt' - ŠD/B 0/32 G/E	200 mm	ČSN EN 13285, 73 6126-1
KONSTRUKCE CELKEM	320 mm	(E/def,2 = 30MPa)

KONSTRUKCE PRO STAVEBNÍ PŘÍČNÝ PRÁH (ZVÝŠENÝ PŘEJEZD), katalogový list D1-D-1

Dlažba z kamenných kostek	80 mm	ČSN 73 6131-1, TP 192
Betonové lože	40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1, TP 192
Směs stmelená cementem SC C/8/10	160 mm	ČSN EN 14 227-1, ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' - ŠD/B 0/32 G/E	200 mm	ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1
KONSTRUKCE CELKEM	480 mm	(E/def,2 = 45MPa)

Zemní pláň a aktivní zóna bude provedena v souladu s ČSN 73 6133. Zemní pláň bude zhutněna min. na E/def,2=30 MPa (u vozovek Edef,2=45MPa). Spáry betonové dlažby budou vyplněny křemičitým pískem.

SKLADBA PRO OPRAVU ASFALTOVÉ VOZOVKY PODÉL OBRUBY DLE TP 170, D1-N-2-V-PIII

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy - ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1, 73 6121
Spojovací postřík asfaltový PS-B	*0,40 kg/m ²	ČSN EN 13808, 73 6129, 73 6132
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy - ACP 16	+60 mm	ČSN EN 13108-1, 73 6121
Infiltrační postřík asfaltový - PI-B	*0,70 kg/m ²	ČSN EN 13808, 73 6129, 73 6132
Směs stmelená cementem SC C/8/10	120 mm	ČSN EN 14 227-1, ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' - ŠD/B 0/32 G/E	min. 200 mm	ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1
KONSTRUKCE CELKEM	420 mm	(E/def,2 = 45MPa)

*u postříků množství zbytkového pojiva (asfaltu)

Poznámky:

- 1) V místech stávajících asfaltových vrstev a betonových konstrukcí budou tyto vrstvy vybourány až na nestmelené podkladní vrstvy nebo rostlý terén. V místech stávajících travnatých ploch bude provedeno odstranění travního porostu do hloubky cca 150 mm.
- 2) V místech navržené komunikační drenáže by se měla nacházet stávající drenáž. V případě, že bude tato drenáž nalezena a bude vyhodnocena jako plně funkční, bude možné ji ponechat.
- 3) Zemní pláň a aktivní zóna bude provedena v souladu s ČSN 73 6133. Základová spára bude zhuťněna na $E/def,2=30$ MPa (u vozovek $Edef,2=45$ MPa).
- 4) Spáry zámkové dlažby budou v souladu s TP 192 vyplněny křemičitým pískem frakce 0-2 mm (u ploch zatížených dopravou je možné použít cementovou maltu M10).
- 6) Signální a varovné pásy budou provedeny ze zámkové dlažby s hmatovou úpravou povrchu a v kontrastním barevném provedení červené barvy.
- 7) Ve vjezdech a na ostatních pojižděných částech chodníku musí být použita dlažba výšky 80 mm.
- 8) Na vrstvách z SC bude dle ČSN 73 6124-1 provedena kontrola míry zhutnění $PM = 97\%$.

Projektant nemá k dispozici informace o stávajících asfaltových souvrstvích a je možné že některé plochy, případně vrstvy byly realizovány ještě před rokem 2000 a s největší pravděpodobností je z živichných směsí obsahující dehty, a proto je třeba s nimi zacházet jako s nebezpečným odpadem. Nemohou být recyklovány a musí být odevzdány k ekologické likvidaci. Prokáže-li se, že se jedná o vrstvy bez dehtů, nebude nutné s nimi zacházet jako s nebezpečným odpadem a bude možné je poskytnout k recyklaci.

Dlažba pro signální a varovné pásy musí být provedena s hmatovou úpravou a v kontrastním barevném provedení (obvykle červené barvy). Tato dlažba musí splňovat NV 163/2002 Sb a TN TZÚS 12.03.04-06. Dále je nezbytné nutné, aby tato dlažba splňovala požadavky hmatové kontrastu u dlažby se zkosenými hranami dle TN TZÚS 12.03.06.

Kolize se sítěmi

Navržené úpravy jsou především v kolizi se stávajícím uličními vpustmi. Kolizní uliční vpusti jsou posunuty do nové polohy a stávající šachty budou opraveny. Těleso uliční vpusti včetně mříže, bude vyměněno za nové.

Nový chodník se nachází v místě, kde je vedeno několik nadzemních i podzemních sítí. Předmětem stavby je ovšem vybudování nového chodníku, který se bude nacházet výšce stávajícího terén případně mírně nad ním. Pro jeho vybudování budou zapotřebí pouze povrchové zemní práce, při kterých se nepředpokládá odhalení stávajících sítí. Návrh tedy zachovává a nebo zvyšuje krytí stávajících sítí. Vzhledem k nepřesnostem při ukládání IS ovšem nelze zcela vyloučit kontakt se stávajícím vedením a proto veškeré zemní práce v blízkosti sítí musí probíhat s maximální opatrností, aby nedošlo narušení těchto sítí. Rovněž musí být dodrženy všechny podmínky uvedené ve vyjádřeních stávajících správců IS a DOSS.

Před zahájením prací musí být vytyčeny všechny inženýrské sítě za přítomnosti jejich správce.

f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Povrchové odvodnění je navrženo pomocí soustavy podélných a příčných sklonů, kterými je srážková voda svedena do uličních vpustí a dále do kanalizace. Odvodňovaná plocha se nenavýšuje.

g) Návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh počítá s úpravou vodorovného i svislého dopravního značení. Svislé dopravní značení bude provedeno ve standardní velikosti.

Vodorovné dopravní značení musí být provedeno v souladu s platnými předpisy a normami, především zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, vyhláškou č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – požadavky na dopravní značení, ČSN EN 1463 – 1 Vodorovné dopravní značení. Dopravní knoflíky. Část 1: Základní požadavky na funkční charakteristiky v novém stavu, TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky a TKP (Technické kvalitativní podmínky). VDZ musí být provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na VDZ navazujících staveb. V případě, že se bude VDZ aplikovat na nový asfaltový povrch, je nutné realizovat toto značení ve dvou etapách. V první etapě se na nový koberec položí kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou barvou. Po stabilizaci vlastností povrchu vozovky, případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se VDZ provede z materiálů s dlouhou životností. Veškeré podélné čáry budou provedeny značením z dvousložkového plastu.

h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Před úpravou povrchu bude nutné realizovat přeložky VO. Stavba vyžaduje, aby před jejím zahájením byly provedeny kamerovým průzkumy stávající objektů odvodnění. Jinak je návrh chodníku bez zvláštní požadavků na postup výstavby či údržbu.

i) Vazba na případné technologické vybavení

Stavba neobsahuje technologická vybavení.

j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

SO neobsahuje.

k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm a osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Celá oblast je řešena jako bezbariérová. Vodící linie jsou zde především oplocení případně zvýšená obruba mezi chodníkem a zelení.

Projekt je zpracován podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. V návrhu jsou dodrženy obecné technické požadavky zabezpečující užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Mimo jiné jsou dodrženy následující požadavky:

Varovné pásy (v šířce 400 mm) a signální pásy (v šířce 800 mm) budou mít výrazně odlišnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; budou vnímatelné slepeckou holí a nášlapem při dodržení barevného kontrastu vůči okolí.

Dlažba pro signální a varovné pásy musí být provedena s hmatovou úpravou a v kontrastním barevném provedení (obvykle červené barvy). Tato dlažba musí splňovat NV 163/2002 Sb a TN TZÚS 12.03.04-06. Dále je nezbytné nutné, aby tato dlažba splňovala požadavky hmatové kontrastu u dlažby se zkosenými hranami dle TN TZÚS 12.03.06.

Chodníky v místech přechodů přes komunikace budou mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti vozovce a budou opatřeny signálními pásy spojujícími varovné pásy s vodícími liniemi.

l) Bezpečnost a ochrana zdraví

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce. (odst. 1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce)

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním

opatření k předcházení rizikům (odst. 1 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce). Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a

úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

Bezpečnost při výstavbě

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

VEŠKERÉ DODÁVKY, PRÁCE A VÝKONY MUSÍ SPLŇOVAT TECHNICKÉ KVALITATIVNÍ PODMÍNKY STAVEB POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ, PLATNÉ ZÁKONY, NORMY, BEZPEČNOSTNÍ A HYGIENICKÉ PŘEDPISY A NAŘÍZENÍ