

DOPAS s.r.o.

Kubelíkova 1224/42
130 00 Praha 3 - Žižkov
tel. : +420 737 649 724
e-mail : info@dopas.net
http: www.dopas.net

MĚSTO DOBŘÍŠ – REKONSTRUKCE UL. U PIVOVARU A UL. PART. SVOBODY - CYKLO

SO 101 – KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY

II.Etapa výstavby

Technická zpráva

Dokumentace pro provádění stavby

Praha, 02/2021

Zpracoval : Ing. V. Černý
Kontroloval : Ing. V. Juppa

A.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU:	3
B.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:	3
C.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, ATD.:	4
D.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	4
E.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:	4
F.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE:	8
G.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU:	8
H.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU:	9
I.	VAZBA NA PŘÍPADNÁ TECHNOLOGICKÁ VYBAVENÍ:	12
J.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ:	13
K.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE:	14
	Příloha č.1	16
	Příloha č.2	16

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU:

Název objektu: SO 101 - KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY

Stupeň projektové dokumentace: Dokumentace pro provádění stavby (DPS)

Místo stavby: Město Dobříš [540111], ul. U Pivovaru a ul. Partyzána Svobody v k.ú.
[627968]

V této části projektové dokumentace se jedná o II. etapu výstavby tj. úsek začátku úseku k ulici U Ovčina (km 0,330 00).

Investor: Město Dobříš
Mírové náměstí 119, 263 01 Dobříš

Zpracovatel: DOPAS s.r.o., Kubelíkova 1224/42, 130 00 Praha 3
Ing. Vladimír Černý, tel.: 732 237 868
Ing. Václav Juppa, tel.: 737 649 724, ČKAIT 0007755

B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:

Stávající chodníková plocha má nevyhovující parametry jako např. špatný povrch, nedostatečné výškové odsazení mezi komunikací a samotnou chodníkovou plochou (nášlap na obrubě), velké délky pro přecházení, nejsou řešeny přirozené ani umělé vodící linie, v místě pro přecházení chybí snížená obruba, chybí prvky pro slabozraké a nevidomé (varovné a signální pásy) a šířka chodníku je proměnlivá.

Zejména z těchto důvodů byla objednatelem zadána projektová dokumentace na rekonstrukci chodníkové plochy od křižovatky ul. Part. Svobody x Dlouhé až ke křižovatce ul. U Pivovaru x Pražská a řešení cyklistické dopravy v řešeném území.

Navržené úpravy vychází z předprojektové případy (návrhové studie), kde by zvolena objednatelem varianta č. 1 – Cyklopietokoridor.

Samotná rekonstrukce chodníkové plochy je rozdělena do dvou etap realizace. První úsek realizace se předpokládá od křižovatky ul. U Pivovaru x U Ovčina až na konec řešeného území tedy ke křižovatce ul. U Pivovaru x Pražská. V druhé etapě se počítá s dokončení realizace v úseku od křižovatky ul. Part. Svobody x Dlouhá k začátku první etapy realizace. V této části projektové dokumentace se jedná o II. etapu výstavby tj. úsek začátku úseku k ulici U Ovčina (km 0,330 00).

Základními technickými parametry rekonstrukce chodníku jsou šířka min. 2,0 m a příčný sklon 2,0%. Podélné spády respektují stávající podélné spády komunikace. Jednotlivé křižovatky s vedlejšími komunikacemi jsou upraveny tak, aby byla v ose přecházení dodržena max. délka pro přecházení 7,0 m.

Odvodnění chodníkové plochy bude řešeno přerodem do zeleně ale hlavně příčným a podélným spádem směrem k silniční obrubě a následně do stávajícího resp. částečně doplněného odvodňovacího systému.

C. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, ATD.:

V rámci této akce nebyl proveden podrobný IGP (inženýrskogeologický průzkum) – jedná se o drobnou stavbu – rekonstrukci stávajícího chodníku. Ověření podloží proběhne rovnou na stavbě.

Bylo zpracováno zaměření stávajícího stavu včetně stanovení vlastnických hranic, společností Petr Veidenthaler-geodet v 04/2020, které bylo poskytnuto objednatelem. Stávající sítě správců byly poskytnuty objednatelem.

D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávajícího chodníku, nejsou zde další objekty stavby. V rámci rekonstrukce chodníku se ale předpokládá, že dojde k úpravě stávajícího veřejného osvětlení (např. výměna stožárů), které však není součástí této projektové dokumentace a bude řešeno objednatelem samostatně.

Na konci řešeného území je nutné provést koordinační řešení s jinou investiční akcí TRIVIN DOBŘÍŠ.

Zatím se nepředpokládám přeložení ani ochránění stávajících inženýrských sítí. Pokud však dojde v rámci stavebních prací ke střetu s inženýrskými sítěmi budou tyto ochráněny či přeloženy.

E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:

Zásady technického řešení jsou dány dodržováním příslušných státních technických norem, technických podmínek a také požadavky objednatele. Dispoziční řešení je dáno stávajícím stavem a snahou funkčního přerozdělení využívání zpevněných ploch i snahou vytvořit tak ucelený úsek bezpečný pro všechny účastníky provozu. Z pohledu stavebního stavu je řešení výstavby omezeno stávající konfigurací terénu, přilehlými objekty a napojeními na ně.

Základní šířkové uspořádání chodníkové plochy vychází ze šířkového uspořádání komunikace tak, aby byla dodržena min. šířka komunikace 6,5 m nebo stávající hrana mezi komunikací a chodníkem. Základní šířka chodníku je min. 2,0 m s výjimkou konce řešeného území, kde dochází ke koordinaci s jinou investiční akcí TRIVIN DOBŘÍŠ a navázání na již realizovanou úpravu křižovatky Na Prachandě.

Povrch chodníkové plochy je navržen s dlážděnou betonovou dlažbou a silniční betonovou obrubou. Napojení na stávající komunikaci bude provedeno přes odskoky a přiznanou spáru s asfaltovým povrchem. V rámci této etapy dojde

k úpravě křižovatky ul. Part. Svobody x Dlouhá, kde dochází k zúžení rozlehlé křižovatky tak, aby byla dodržena max. délka pro přecházení. S ohledem k současnému odstavování vozidel na stávající zeleni v ul. Dlouhá, byl navržen v této ulici parkovací pás s podélným řazením v délce 15 m. Také byla doplněna chodníková plocha v této ulici, která bude navazovat na současný chodník.

S ohledem na stávající sklonové poměry a doplnění silniční obruby v celé délce řešeného území bylo nutné doplnit stávající odvodnění komunikace a to ve vjezdu k rybně. V současném stavu voda přetéká do vjezdu na soukromý pozemek. Aby bylo tomuto zamezeno, byla u vjezdu doplněna nová uliční vpust (případně může být nahrazena odvodňovacím žlábkem), která bude napojena do stávajícího odvodňovacího systému – šachty. Za tímto vjezdem směrem k mostu byla do chodníku doplněna plocha s kačirkem, který odděluje silniční a pěší dopravu až k mostnímu objektu na hrázi rybníka Papež. Na mostním objektu dojde k úpravě stávajícího asfaltového povrchu (oprava obrusné a ložné vrstvy) a k opravě stávající betonové stěny mezi chodníkem a komunikací a to ze strany chodníkové plochy. Úprava ze strany komunikace se nepředpokládá.

Řešení cyklistické dopravy v ul. Part. Svobody resp. U Pivovaru je dle zvolené varianty, vedena pomocí piktogramového koridoru pro cyklisty (vodorovné dopravní značení V20). Na konci úseku pak tento je ukončen před přechodem pro chodcem jelikož nelze zasahovat do nově provedené stavby.

V celém řešeném území dojde v rámci přípravy území k odstranění prvků drobného mobiliáře (např. lavičky, odpadkové koše atd.). Tyto prvky budou po dokončení rekonstrukce chodníkové plochy doplněny zpět do stávající polohy.

Situačně jsou jednotlivé prvky zřejmé z příložených výkresů, např. č. 2 – Situace.

Výškové řešení

Výškové řešení je dáno stávajícím podélným spádem komunikace, napojením na sousední komunikace, dále pak okolními budovami a jejich napojením a napojením na stávající terén. Příčné i podélné sklony jsou navrženy tak, aby nevznikala neodvodnitelná místa. Zároveň jsou respektovány a navrženy úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Základní výška nášlapu na záhonové obrubě je +6 cm (slouží jako vodící linie). Základní výška nášlapu na silniční obrubě je +15 cm. V místech vjezdů je potom výška nášlapu navržena na +3-5 cm a v místech umožňující přecházení na + 2 cm.

Příčné uspořádání a sklonové poměry

Jednotlivé spády jsou navrženy tak, aby bylo vytvořeno plynulé napojení na ostatní komunikace i objekty, dále, aby bylo zajištěno odvedení srážkových vod a v neposlední řadě, aby nevznikala neodvodnitelná místa.

Sklonové poměry jsou odvislé od stávající konfigurace terénu a stávající komunikace a od napojení na okolní nemovitosti. Podélné sklony se pohybují do 5% a v místě ramp do 12.5%. Příčné sklony se pohybují od 0% do 2,0%.

Šířkové parametry jsou popsány výše.

Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce chodníku má dlážděný kryt. Jedná se o vozovku navrženou dle katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 – D2-D-1-CH-PIII, mírně upravenou, s nestmelenou podkladní vrstvou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 1**

Dlažba betonová	DL	60 mm	ČSN 73 61 31
Štěrkodrt' ložná	ŠD 2-8	30 mm	ČSN 73 61 26-1,2
Štěrkodrt'	ŠDA 0-63 (0-45)	150 mm	ČSN 73 61 26-1,2
(Geotextilie)			
Celkem		min. 240 mm	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m² či geomříž. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby. Rovněž tak použití ložné vrstvy, bude dospecifikováno až na stavbě. Na základě požadavku TP na $E_{def,2} = 50$ MPa doporučujeme provést kontrolu pod uvedenou konstrukcí včetně kvalitního zhutnění plně resp. spodní vrstvy konstrukce, zdali se vyskytuje vhodný materiál do násypů a zásypů resp. do vlastní konstrukce. Tj. lehce zhutnitelný a nenamrzavý. Štěrkodrt' může být nahrazena vhodným pískem promísaným s vápnem.

Konstrukce chodníku na mostním objektu hráze je navržena pro vyloučenou automobilovou dopravu a stupeň porušení D2. Jedná se o modifikovaný typ konstrukce navrženou dle TP 170 navrhování vozovek pozemních komunikací D2-N-3-VI-PIII. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností. Zejména pak její spodní část. Předpokládá se, že ochranná vrstva (nejspíše ŠD) bude zachována.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 2**

Litý asfalt	MA	30 mm	ČSN 73 61 31
Separační vrstva	NAIP		
Kamenivo zpevněné cementem	SC C_{8/10}	100 mm	ČSN 73 61 24*
Celkem		130 mm	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby. Mezi vrstvu MA8 (starý název - LAJ) a podkladový beton bude vložena separační vrstva, např. lepenkový pás.

Konstrukce vozovky komunikace má asfaltobetonový kryt. Jedná se o vozovku navrženou dle katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 – D1-N-6-IV-PIII, mírně upravenou se stmelenou podkladní vrstvou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 3 – plná konstrukce (napojení či doplnění konstrukce)**

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11 +	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS, EKM 0.3 kg/m²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton hrubozrný	ACL 16 +	70 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík	PI, EKM 1.0 kg/m²		ČSN 73 6129
Kamenivo zpevněné cementem	SC C_{8/10}	150 mm	ČSN 73 61 24*
Štěrkodrt'	ŠD_A 0-63 (0-45)	min.200 mm	ČSN 73 61 26-1,2
(Geotextilie)			
Celkem		min.460 mm	

* ČSN 736124 je nutno chápat v návaznosti i na aktualizované ČSN zejména ČSN EN 14227-1-5

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m² či geomříž. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby. Napojení nové asfaltové plochy na stávající asfaltové plochy bude provedeno přes přížnanou spáru s pružnou zálivkou a přes odskoky spodních vrstev. Napojení na jednotlivé prvky např. odvodnění, obruby, apod. bude provedeno rovněž přes upravené říznutí a pružnou zálivku. Napojení na stávající plochy bude provedeno plynule v posledním 0,5 – 1,0 m širokém pásu upravované komunikace. Obrusná vrstva ACO je přetažena ještě

min. 0,2 m do stávající komunikace. Hrana stávající obrusné vrstvy se nařízne a zalije asfaltovou modifikovanou zálivkou za tepla (např. typu ROADSaver SEALANT 34515 od firmy REKMA při teplotě 193-200 °C, anebo rovnocennou).

Před pokládkou živých vrstev se provede nalití na jednotlivé prvky např. odvodnění, hrany obrubníků včetně jejich obetonované části asfaltovou zálivkou za tepla (např. typu ROADSaver SEALANT 34515 od firmy REKMA při teplotě 193-200 °C, anebo rovnocennou) na tloušťku pokládaných asfaltových vrstev.

V úsecích, kde dochází k úpravám křižovatek, dojde v místě pro přecházení k úpravě stávající asfaltové komunikace. Vozovka bude v místě křižovatky odfrézovaná a následně doplněná o kryt. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má v těchto místech tuto skladbu: **SKLADBA 3 – oprava obrusné a ložné vrstvy (fréza)**

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11 + 40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS, EKM 0.3 kg/m²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton hrubozrný	ACL 16 + 70 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	PI, EKM 1,0 kg/m²	ČSN 73 6129
Celkem	110 mm	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m² či geomříž. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby. Rovněž tak použití ložné vrstvy, bude dospecifikováno až na stavbě.

Po odfrézování bude zkontrolováno, zda podkladní vrstvy a případně i podloží jsou vyhovující, v opačném případě bude provedena výměna celé konstrukce a případně i podloží. Napojení asfaltových vrstev viz výše.

Konstrukce vjezdů a parkovacího pásu má dlážděný kryt. Jedná se o vozovku navrženou dle katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 – D1-D-1-VI-PIII, mírně upravenou, s nestmelenou podkladní vrstvou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností. Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 4**

Dlažba betonová	DL 80 mm	ČSN 73 61 31
Štěrkodrt' ložná	ŠD 2-8 40 mm	ČSN 73 61 26-1,2
Kamenivo zpevněné cementem	SC C_{8/10} 120 mm	ČSN 73 61 24
Štěrkodrt' (Geotextilie)	ŠD_A 0-63 (0-45) 150 mm	ČSN 73 61 26-1,2
Celkem	min. 390 mm	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m² či geomříž. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby. Rovněž tak použití ložné vrstvy, bude dospecifikováno až na stavbě. Na základě požadavku na E_{def,2} = 60 MPa doporučujeme provést pod uvedenou konstrukcí kvalitní zhutnění pláňe, kde se vyskytuje vhodný materiál do násypů a zásypů. Tj. lehce zhutnitelný a nenamrzavý.

Chodníkové plochy jsou ukončeny mezi samotným chodníkem a komunikací silničními betonovými obrubami tl. 150 mm. Rozhraní chodníků a zeleně je pak řešeno parkovým betonovým obrubníkem tl. 50 cm. V místě vjezdů a u parkovacího pruhu je pak navržen parkový betonový obrubník tl. 80 cm.

Všechny typy obrub budou uloženy do betonového lože s opěrou (-ami) ČSN 73 61 31 - „Dlažby a dílce“ třídy betonu C25/30-XF2.

Obruby v obloucích nebudou provedeny z přímých kusů, ale z obloukových, aby byl zajištěn plynulý přechod. Napojení obrubníků v kolmých rozích bude provedeno rovněž přes tvarovky. U typů, které nejsou k dispozici, se provede napojení s proběhnutím zadní strany. Obruby budou osazovány na sraz bez výplní mezer. Šíře mezer se předpokládá max. 3 mm. Rovněž v místech výškových změn budou použity tvarovky (přechodové obruby).

Před vlastním zabudováním do díla budou veškeré materiály v dostatečném předstihu, min. však 3 týdny předem, předloženy k odsouhlasení objednateli a projektantovi. Jedná se zejména o prvky a materiály, které budou viditelné, jako jsou dlažby, obruby, zachytňné prvky atd. Prostorové prvky jako dlažby budou za účelem vzorkování vyskládány v ploše cca. 1x2 m nebo bude proveden jeden ucelený úsek – nikoliv pouze jeden prvek.

F. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE:

Povrchová voda ze zpevněných ploch je odvedena pomocí příčných a podélných spádů k obrubám a přerodem do zeleně či do vpustí případně žlábků. Jelikož v celé délce řešeného území jsou doplněny nové silniční betonové obruby, bylo nutné doplnit stávající systém odvodnění komunikace. U vjezdu do rybárny byla nově navržena uliční vpust, která bude napojena novou přípojkou do stávajícího kanalizace – šachta. U prvků odvodnění se předpokládá únosnost min. kategorie D 400. Přesné uložení bude provedeno dle technických podkladů příslušného výrobce. V rámci rekonstrukce budou také upraveny zejména výškově šoupata, uzávěry a šachty. U šachet v případě výměny poklopů budou použity typy dle VHS Dobříš.

Voda z plání všech zpevněných ploch bude odvedena pomocí podélných drenáží umístěných pod jednotlivými úžlabími o profilu rýhy 40/40 cm a více (podél vlastní komunikace se předpokládána stávající drenáž).

G. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU:

Dopravní značení je navrženo podle platné legislativy, zejména pak se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů i vyhlášky č. 30/2001 Sb. v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích.

Orientační seznam dopravního značení:

Nové svislé dopravní značky:

IP 11c - Parkování podélné stání

Přesunutá svislé dopravní značky:

B 2 - Zákaz vjezdu všech vozidel

P 4 - Dej přednost v jízdě!

IS 21 a - Směrová tabulka pro cyklisty (přímo, vlevo nebo vpravo)

IS 3a - Směrová tabule s cílem (přímo, vlevo nebo vpravo)

IS 1c - Směrová tabule pro příjezd k dálnici (přímo, vlevo nebo vpravo)

IS 4c - Směrová tabule s místním cílem (přímo, vlevo nebo vpravo)

IS 20 - Návěst před křižovatkou pro cyklisty

Vodorovné dopravní značení nové:

- V 7a - Přechod pro chodce*
- V 7b - Místo pro přecházení*
- V 20 - Piktogramový koridor pro cyklisty*
- Vodící pás pro přecházení*

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zněním:

- Vyhláška MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 - Svislé dopravní značky část 6.2 – Vodorovné dopravní značky
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.

Ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., §77, odstavec (1), písmeno a) je nutno tuto přílohu projektové dokumentace týkající se dopravního značení chápat jako pracovní - o stanovení užití definitivního dopravního značení požádá ve stanovené lhůtě investor nebo dodavatel příslušný správní úřad po předchozím písemném stanovisku příslušného orgánu DI policie ČR, které bude navazovat na prohlídku stavby (popsána níže). Až výše uvedenými orgány potvrzená příslušná část dokumentace se stane jedinou platnou pro provedení definitivního dopravního značení a pro závěrečnou kontrolní prohlídku před kolaudačním rozhodnutím.

Případné nové svislé dopravní značky budou provedeny v základní velikosti dle ČSN EN 12899-1 ze zpevněného pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem s retroreflexní fólií třídy 2, osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky Ø 70 mm, které jsou zakotveny hliníkovými patkami v betonovém základu z betonu třídy C25/30-XF2. Vodorovné dopravní značení bude provedeno jako VDZ typ I dle TP 70. Vyznačení vodorovného dopravního značení bude provedeno dle ČSN 10 80 20. Vodorovné dopravní značení bude provedeno v plastu, případně jinou barvou dlažby. Vodorovné dopravní značení barvou se provede nástřikem a po půl roce bude provedeno v plastu.

Před osazením dopravních značek a vyznačením vodorovného značení bude provedena prohlídka stavby za účasti DI PČR, projektanta, objednatele a zástupce úřadu, jenž bude vydávat stanovení dopravního značení. Na této schůzce bude specifikováno přesné dopravní značení, zejména jeho poloha.

V době stavby bude dotčené území i jeho přilehlé okolí opatřeno dočasnými dopravními značkami, které budou součástí samostatného projektu. Ten bude zhotovitelem zpracován jako samostatný projekt a bude předložen ke schválení v dostatečném předstihu před započatím realizace stavby. Hrubý návrh dočasného opatření (typické místo) je zřejmý z výkresu č. C4.

H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU:

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat současný stav.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Zemní práce

Zemní práce spočívají v odstranění konstrukcí veškerých zpevněných či nezpevněných ploch, kterých se stavba dotýká.

Veškeré odstraňované materiály budou tříděny, pokud je to možné. V případě možnosti dalšího použití budou uschovány, např. kamenné obrubníky, či kamenná dlažba, panely, v opačném případě budou odvezeny na skládku.

Pod komunikacemi a zpevněnými plochami bude v rámci HTÚ v případě nevyhovujícího podloží provedena výměna podloží na předpokládanou hloubku 0,5 m. Skutečně potřebnou hloubku určí na stavbě geotechnik zhotovitele. Nově dovezený materiál musí splňovat kritéria pro materiál do aktivní zóny, zejména nenamrzavost.

U všech zpevněných zatížených ploch (vozovka) se předpokládá únosnost na pláni min. $E_{def,2} = 60$ MPa, resp. 45 MPa (45 MPa – na vjezdech), u méně zatížených ploch - nepojížděných chodníků $E_{def,2} = 30$ MPa.

Plán komunikací musí být v aktivní zóně dostatečně zhutněna a upravena. Proces a zejména kvalita prací musí být průběžně kontrolovány akreditovanou laboratoří. Tyto vzorky se musí operativně posuzovat, zda splnily požadovaná kritéria. Materiál (výkopek) pro zpětné použití je nutno skladovat tak, aby nedošlo k jeho znehodnocení.

Při provádění je nutno přihlídnout ke skutečnému stavu zeminy dalšími odběry a zkouškami a upřesnit parametry jejího zhutnění i úprav tak, aby nejmenší hodnota koeficientu zhutnění D činila 102 % a požadovaný koeficient zhutňovacího stroje C činil rovněž 100 %.

Postupy provádění a zhutnění jsou předepsány zejména v TKP 4 - Zemní práce MD ČR, v ČSN 73 61 33 - „Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“ a v ČSN 72 10 06 - „Kontrola zhutnění zemin“.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Plochy budoucí zeleně budou ohumusovány. Na těchto plochách budou provedeny sadové úpravy spočívající v založení trávníku. Případné osázení stromy a keři bude součástí samostatného projektu.

Před vlastním započatím prací na konstrukčních vrstvách je nutno změřit a vyhodnotit všechny důležité veličiny, např. únosnost. Pokud budou vyhovovat, pak se může pokračovat v dalších pracích, jinak je nutno provést příslušná opatření, např. dodatečné dohutnění, zlepšení aktivní zóny (mechanicky, či chemicky) apod. Přesný postup bude definován na základě skutečnosti a výsledků provedených zkoušek během realizace.

Tyto postupy jsou platné pouze v případě, že příslušný orgán státní správy nerozhodne jinak, ovšem za předpokladu dodržení veškerých příslušných předpisů a norem.

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

Inženýrské sítě a jejich ochrana

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné mimo jiné respektovat ustanovení Zákona o elektronických komunikacích č. 252/2017 Sb., zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Správci inženýrských sítí musí být vyrozuměni nejméně 15 dní před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení, o jaké kabely se jedná.

Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovek a ploch musí být položeny veškeré chráničky a provedeny pokládky a úpravy inženýrských sítí, což musí být příslušnými správci zkontrolováno.

Dopravně inženýrská opatření během stavby

Dopravně inženýrská opatření (DIO) během stavby si vyžádají jistá omezení automobilového i pěšího provozu a zábory komunikačních ploch.

Vozidla vyjíždějící ze stavby budou řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy je třeba chránit zábradlím a v noci označit výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat příslušná ustanovení zákona o pozemních komunikacích.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zákonem č. 30/2001 Sb., práce prováděné na vozovkách budou řádně označeny přechodným dopravním značením, instalovaným podle TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Pokud výjimečně z prostorových důvodů není možné dodržet minimální odstupové vzdálenosti svislých značek, je třeba toto vyznačit v dokladovaných situacích. V těchto případech bude potřeba dbát zvýšené pozornosti při jejich osazování, aby nedocházelo k jejich vzájemnému zakrytí.

Bezpečnost práce a ochrana zdraví při práci

Upozornujeme, že při případném překládání řadů, přípojek a vedení je třeba dodržet ČSN 73 60 05 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Při pracích je nutno dodržovat platné předpisy o bezpečnosti práce a všechny předpisy s tím související, zejména zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Pracovníci na stavbě budou poučeni o BOZP, zahraniční pracovníci budou mít platné pracovní povolení.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být předem vytýčena jejich správci a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele předem prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce nad 3,0 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musejí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím. Dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné písemné dohody o bezpečnosti práce na pracovišti.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy je nutné chránit zábradlím a v noci označit výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat zákon č. 361/2000 Sb.

Kvalifikované práce budou provádět pracovníci s patřičnou atestací nebo proškolením. Na stavbě budou dodržovány všechny NV, vyhlášky, zákony a platné ČSN. Na stavbě mohou pracovat jen pracovníci vyučení nebo alespoň částečně zaučení v daném oboru. Všichni pracovníci na stavbě musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce. Vybavení ochrannými prostředky a pomůckami pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé (Vybavovat dle NV č.495/2001 Sb.). V případě pracovního úrazu je třeba postupovat dle „Plánu péče o zraněné“. Během výstavby je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí. Po dobu prováděných prací se ve vymezeném prostoru smí zdržovat pouze pracovníci firmy provádějící stavební práce a další proškolení pracovníci, např. TDI, apod. Hranice staveniště budou označeny tabulkami vymezujícími prostor staveniště.

Požární ochrana

Vzhledem k charakteru objektu nevzniká požární riziko a není třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany.

Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nutné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde k zasypání ani poškození stávajících požárních hydrantů,
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel,
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušné hasičské záchrané stanici.

Vliv stavby na životní prostředí

Při provádění bude mít stavba částečně nepříznivý vliv na okolí - zvýšení prachových emisí, určité nevýznamné znečištění ovzduší při zemních pracích, při dopravě materiálu a provozu stavebních strojů. Zvýšená bude rovněž hluchnost, při realizaci stavby je nutno dodržet, aby hladina hluku ze stavební činnosti byla v souladu s § 10 a 11 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Stavební práce budou respektovat pracovní dobu schválenou příslušnými orgány (7.00 – 18.00 hodin). Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, byl na provoz blízkých objektů co nejmenší.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hluchnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 315/2012 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejných komunikací, zejména zeminou, betonovou směsí apod. Případné znečištění veřejných komunikací musí být pravidelně odstraňováno. Vozidla dopravující sypké materiály musí používat k zakrytí hmot plachty.

Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod.

Některé základní legislativní předpisy:

Směrnice Rady Evropy č. 92/57/EHS ze dne 24. června 1992 o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo mobilních staveništích (osmá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst. 1 směrnice č. 89/391/EHS)

Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce – účinnost od 1. 1. 2007.

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 592/2006 Sb. – o podmínkách akreditace a provádění zkoušek odborné způsobilosti – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. – o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky – ze dne 15. 8. 2005.

Projektant upozorňuje na nezbytnost dodržení veškerých platných předpisů a norem při provádění stavby.

Zvláště je třeba dodržovat předpisy BOZ ve stavebnictví, nařízení vlády č. 591/2006 Sb., zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, zákon č. 30/2006 Sb.

I. VAZBA NA PŘÍPADNÁ TECHNOLOGICKÁ VYBAVENÍ:

Objekt nevyžaduje žádná technologická vybavení.

Inženýrské sítě

Průběh inženýrských sítí byl poskytnut objednatelem jakou součástí technické mapy. Jednotlivá vyjádření o existenci inženýrských sítí jsou uložena v dokladové části. Stávající zařízení správců inženýrských sítí, která budou zachována, musejí být během provádění stavební činnosti chráněna před poškozením. V případě poškození stavbou musejí být za účasti správce opravena.

V projektu se neuvažuje s přeložkami ani ochráněním inženýrských sítí. Pouze v případě, kdy v rámci úpravy konstrukčních vrstev či sanace aktivní zóny dojde ke styku s inženýrskou sítí, pak bude tato ochráněna případně přeložena. Také se pouze předpokládá úprava veřejného osvětlení (výměna stožárů). Toto řešení není součástí téhle projektové dokumentace.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací, v souladu s platnou legislativou, bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci (se zakreslením do PD), popř. aby byl předán písemný doklad o neexistenci vedení. Je třeba o tom učinit zápis do stavebního deníku.

Vytyčení inženýrských sítí nesmí být během stavby porušeno. Pracovníci dodavatele musejí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanismy. Správci inženýrských sítí musí být vyrozuměni o zahájení stavby nejméně 15 dnů před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení, o jaké kabely se jedná. Veškeré zaměřené a známé inženýrské sítě, které byly projektantovi předány, jsou uvedeny v celkové (koordinační) situaci. Celková (koordinační) situace je přiložena v projektu.

Předpokládá se na pláni zpevněných ploch shodná $E_{\text{def},2} = 60$ (45) MPa, a to jak v místech výkopů inženýrských sítí, tak i v ostatních místech. Zásypy budou prováděny po vrstvách 20 - 30 cm mocných a hutněných deskou.

J. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ:

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávající chodníkové plochy, drobné standardní a již použité prvky i materiály, nebyly výpočty provedeny.

Specifika rizik a možných příčin pro navýšení nákladů stavby

Po odtěžení materiálů (odstranění zpevněných ploch a ploch zeleně) mohou vzniknout požadavky na další práce:

- 1) Na sanační práce (jedná se zejména o případné zásypy starých sklepů, studní, vymleté podzemí, či výkopy od stavby apod. Postupy sanací budou určeny přímo na stavbě za účasti TDI, geologa (geotechnika) stavby a projektanta objektu.
- 2) Případné přeložky či ochrana inženýrských sítí. V rámci podkladů byly od správců doloženy průběhy sítí předáno objednatelem) a nebyly předány originální podklady od správců v souřadnicích, tudíž jejich zakreslení do podkladů nemusí přesně odpovídat skutečnosti. Z tohoto důvodu může vzniknout požadavek na nutnost ochrany či přeložení inženýrské sítě.
- 3) Jelikož od ukončení projektové dokumentace do zahájení stavby může dojít ke změnám, je nutné zkontrolovat, zda navržený výkaz a postupy provádění jsou v souladu se skutečností.

Požadavky na provádění stavby:

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

Při stavebních pracích v pásnu podzemního vedení, v pásnu dálkových kabelů a v pásnu vzdušného vedení je nutné mimo jiné respektovat ustanovení Zákona o elektronických komunikacích č. 252/2017 Sb., zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Stávající vzrostlou zeleň, která bude zachována, je třeba chránit po celou dobu výstavby.

Povolení k zabudování materiálů a výrobků dává zhotoviteli na základě předložených podkladů TDI.

Při návrhu stavebního objektu bylo použito především následujících technických norem a předpisů v platném znění:

ČSN 72 10 06 -	„Kontrola zhutnění zemin“
ČSN 73 30 50 -	„Zemní práce“
ČSN 73 60 05 -	„Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“
ČSN 83 906 –	„Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech“
TP -	Technické podmínky schválené Ministerstvem dopravy ČR
TKP SPK -	Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací NAVRHOVÁNÍ A STAVBA VOZOVEK
ČSN 73 61 01 -	„Projektování silnic a dálnic“
ČSN 73 61 02 -	„Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“
ČSN 73 61 10 -	„Projektování místních komunikací“
ČSN EN 13108-1	Asfaltový beton
ČSN EN 13108-8	R-materiál
ČSN EN 13108-20	Zkoušky typu
ČSN EN 13108-21	Řízení výroby u výrobce
ČSN 73 6121 -	Hutněné asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody
ČSN 73 61 26-1,2 -	„Nestmelené vrstvy“ (Provádění a kontrola shody; Vrstva z vibrovaného štěrku)
ČSN 73 61 29 -	„Postřiky a nátěry“
ČSN 73 61 31 -	„Dlažby a dílce – část 1 : Kryty z dlažeb“
ČSN 73 61 33 -	„Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“
TP 109 -	Asfaltové hutněné vrstvy se zvýšenou odolností proti tvorbě trvalých deformací

Zákon o elektronických komunikacích č. 252/2017 Sb.

Vyhl. č. 30/2001 Sb. - kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Při provádění musí být brán zřetel také na další související normy a předpisy v platném znění.

K. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE:

Všechny navrhované stavební úpravy komunikačních ploch budou vybaveny příslušným opatřením ve smyslu vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných

technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a rovněž příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Použitý materiál pro hmatové úpravy musí splňovat příslušná ustanovení nařízení vlády ČR č. 163/2002 Sb., ve znění nařízení vlády ČR č. 312/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a Technické návody TZÚS zejména ze dne 12.3.2004, 12.3.2005. 12.3.2006.

Na celém území, které je projektem zasaženo, jsou navrženy prvky pro bezbariérové užívání tak, aby plně vyhovovaly dopravnímu charakteru. Veškerá výšková napojení chodníkových ploch a vjezdů jsou navržena tak, aby byl umožněn pohyb i osobám se sníženou schopností pohybu (pohyb osob na invalidním vozíku bez pomoci ostatních osob) a byl usnadněn i pohyb osobám s dětským kočárkem nebo občanům pokročilého věku.

Hrana obrubníku v místech pro přecházení je snížena z původní výšky, která se pohybuje v rozmezí + 8 až +15 cm, na +2 cm. Snížená obruba na nášlap + 2 cm je provedena u míst umožňujících bezpečné přecházení, tedy u míst pro přecházení, kde je zachován plynulý bezbariérový pohyb pro osoby s omezenou schopností pohybu.

V místech vjezdů je mezi vozovkou a samotným chodníkovým přejezdem nášlap +3 až + 5 cm, a proto je i v těchto místech provedeno řešení s varovným pásem.

Jelikož se jedná o rekonstrukci, tak je snahou, aby příčné sklony na chodnicích nepřevyšovaly hodnotu 2,0%. V místech snížení obrubníku u míst pro přecházení mohou být sklonové poměry až 12,5% (dle vyhl. č. 398/2009 Sb., příloha č. 1). Sklony jsou dány dnešní konfigurací terénu a jejich hodnoty se částečně promítají do nového projektu.

Veškeré chodníkové plochy, které sousedí s hlavním dopravním prostorem a jejichž výškový rozdíl klesne pod hodnotu +8 cm, jsou opatřeny hmatnou dlažbou jako varovným pásem o šířce 0,4 m. U míst pro přecházení jsou doplněny varovné pásy o šířce 0,4 m a signální pásy o šířce 0,8 m v hmatné dlažbě, které jsou od varovného pásu u případného místa pro přecházení odsazeny o 0,3 - 0,5 m.

Vedení zrakově postižených podél komunikací je řešeno přirozenou vodící linií, kterou tvoří stávající přilehlé domy či podezdívky plotů a nová či doplněná parková betonová obruba. V místech rozhraní zeleň – chodník je vodící linie vytvořena zvýšeným betonovým parkovým obrubníkem. Výška nášlapu hrany parkové betonové obruby je min. +6 cm.

Oblast není řešena z pohledu osob se sluchovým postižením, neboť nedochází ke změnám současného využívání a pouze se upravuje stávající nevyhovující stav a doplňují se chodníkové plochy, které splňují parametry pro bezbariérové užívání. Řešené území bude převážně sloužit ke stejným účelům jako dnes, tedy jako vozovka či chodníková plocha.

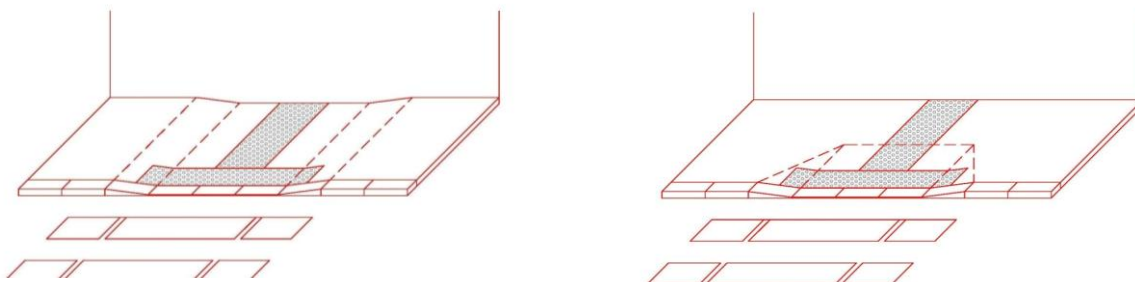
Řešená oblast je navržena ve dvou rozdílných površích, kdy na vozovce je asfaltový povrch a na navrhovaných chodníkových plochách, parkovacích stáních a vjezdech je dlážděný kryt (betonová dlažba). Prvky bezbariérového řešení jsou navrženy z betonové dlažby a budou obsahovat výstupky pravidelného tvaru. Jejich barva bude odlišná od barvy celé plochy.



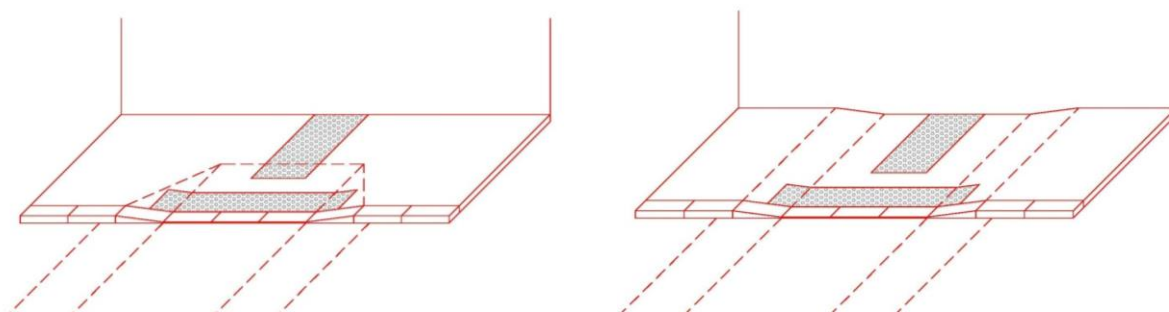
V Praze, 02/2021
Ing. V. Juppa

Příloha č.1

1. Řešení přechodu pro chodce na dlážděném povrchu z betonové dlažby

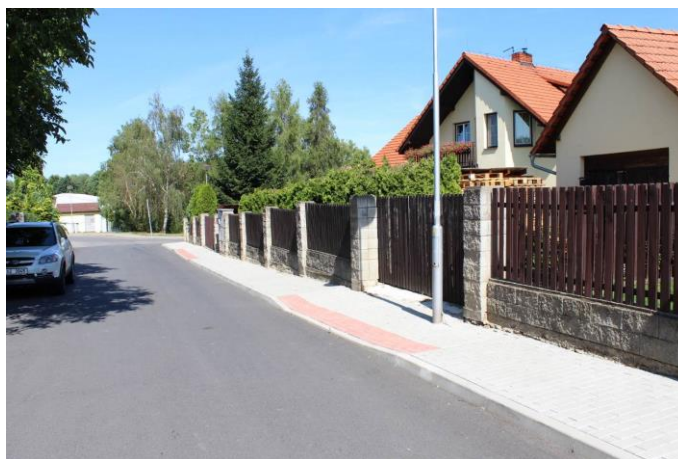


2. Řešení místa pro přecházení na dlážděném povrchu z betonové dlažby



Příloha č.2

Typové povrchové řešení v projektu:



(Komunikace – asfaltový povrch, silniční betonová obruba, chodníková plocha - dlážděný betonový povrch, úpravy pro slabozraké a nevidomé - kontraktní varovný pás)



(Parkovací stání – dlážděný betonový povrch)



(Prvky pro slabozraké a nevidomé – místo pro přecházení, přirozená vodící linie – parkový betonový obrubník nášlap + 6 cm)



(Úprava nároží - kačírek)