

	<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	201939-3
Místo stavby	ul. U Slávie, Město Dobříš – dle situace širších vztahů			Datum	08/2020
Stavebník	město Dobříš			Stupeň	DPS
Objednatel dok.	město Dobříš, Odbor místního rozvoje			Revize	A
Název akce	DOBŘÍŠ, UL. U SLÁVIE – STAVEBNÍ ÚPRAVY			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	SO101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY			Měřítko	---
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	D.1.101.1

# 1 **OBSAH**

<b>1</b>	<b>Obsah .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Identifikační údaje.....</b>	<b>3</b>
2.1	Identifikační údaje stavby .....	3
2.2	Údaje o stavebníkovi (investor stavby) .....	3
2.3	Identifikační údaje projektu .....	3
<b>3</b>	<b>Označení stavby .....</b>	<b>4</b>
3.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění .....	4
<b>4</b>	<b>Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Vztahy k ostatním objektům dokumentace.....</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....</b>	<b>4</b>
<b>7</b>	<b>Technický popis a návrh zpevněných ploch .....</b>	<b>4</b>
7.1	Příprava staveniště .....	4
7.2	Stávající šterkové vrstvy .....	4
7.3	Úprava zemní pláň .....	4
7.4	Vozovka .....	5
7.5	Zvýšené plochy křižovatek .....	5
7.6	Parkovací stání a zpevněné pojezdové plochy .....	6
7.7	Chodníkové přejezdy .....	6
7.8	Rampy zvýšené plochy .....	6
7.9	Chodníkové plochy .....	7
7.10	Napojení nové a stávající konstrukce .....	7
7.11	Doporučené materiály .....	7
7.12	Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby .....	8
7.13	Sadové úpravy .....	8
<b>8</b>	<b>Odvodnění.....</b>	<b>9</b>
<b>9</b>	<b>Dopravní značení.....</b>	<b>9</b>
<b>10</b>	<b>Podmínky a požadavky na postup výstavby.....</b>	<b>9</b>
<b>11</b>	<b>Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....</b>	<b>9</b>
11.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu .....	9
11.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením .....	10
11.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením .....	10
11.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek .....	10
11.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení .....	10
11.6	Opatření v průběhu stavby .....	10
<b>12</b>	<b>Požární bezpečnost.....</b>	<b>10</b>
<b>13</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>10</b>

## 2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	<b>Dobříš, ul. U Slávie – Stavební úpravy</b>	
Místo stavby	ul. U Slávie, Dobříš	Středočeský kraj
Příslušný stavební úřad	města Dobříš	
Příslušný speciální stavební úřad	města Dobříš	
Pozemky stavby	dle samostatné přílohy	
Druh stavby	změna dokončené stavby – stavební úprava	

### 2.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ (INVESTOR STAVBY)

Město	<b>Dobříš</b>	
Sídlo	Mírové náměstí 119, 263 01 Dobříš	
Kontaktní osoba	Ing. Miroslav Modlík (vedoucí Odboru místního rozvoje) Telefon: 318 533 307 Email: modlik@mestodobris.cz	
IČ/DIČ	IČ: 00242098	DIČ: CZ00242098
Bankovní spojení	19-521732389/0800 (Česká spořitelna)	

### 2.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

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

#### OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	<b>Dobříš</b>	
Sídlo	Mírové náměstí 119, 263 01 Dobříš	
Kontaktní osoba	Ing. Miroslav Modlík (vedoucí Odboru místního rozvoje) Telefon: 318 533 307 Email: modlik@mestodobris.cz	
IČ/DIČ	IČ: 00242098	
Bankovní spojení	19-521732389/0800 (Česká spořitelna)	

#### ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	<b>Ing. Jiří Cihlár</b> , 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@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	IČ: 74598716	DIČ: CZ8112123701
Bankovní spojení	č. účtu: 670100-2208803004/6210, BRE Bank S.A. (mBank)	

### **3 OZNAČENÍ STAVBY**

#### **3.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ**

Tento stavební objekt řeší stavební úpravy zpevněných ploch v ulici U Slávie v rozsahu celé stavby (tedy i úpravu křižovatky ulic U Slávie x B. Smetany x Příbramská) ve městě Dobříš.

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

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- |      |   |   |
|------|---|---|
| [1]  | Geodetické zaměření lokality  |   |
| [2]  | Studie „Dobříš – Studie dopravních opatření v ulici U Slávie, u sportovní haly a jiné související“, zpracovatel Ing. Jiří Cihlář, 12/2019 |   |
| [3]  | Pokyny objednatele a investora  |   |
| [4]  | Fotodokumentace   |   |
| [5]  | Místní šetření  |   |
| [6]  | ČSN 73 6056   | Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel                              |
| [7]  | ČSN 73 6101/Z1  | Projektování silnic a dálnic  |
| [8]  | ČSN 73 6102/Z1  | Projektování křižovatek na pozemních komunikacích                           |
| [9]  | ČSN 73 6110/Z1  | Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)                      |
| [10] | 13/1997 Sb.   | Zákon o pozemních komunikacích  |
| [11] | 361/2000 Sb.  | Zákon o provozu na pozemních komunikacích                                   |
| [12] | 398/2009 Sb.  | Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečující bezb. užívání staveb |
| [13] | 294/2015 Sb.  | Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích    |
| [14] | TP085   | Zpomalovací prahy   |
| [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**

Dokumentace je členěna na tyto stavební objekty:

**SO101 – Zpevněné plochy**

**SO401 – Přeložka veřejného osvětlení**

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

### **6 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

V zájmové oblasti byl proveden zevrubný stavebně-technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost provedení stavby.

Jiné průzkumy stavba nevyžaduje.

### **7 TECHNICKÝ POPIS A NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH**

#### **7.1 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ**

Staveniště bude připraveno označením pracovního místa a zajištěním zařízení staveniště.

#### **7.2 STÁVAJÍCÍ ŠTĚRKOVÉ VRSTVY**

Po vybourání stávajících zpevněných ploch bude provedeno posouzení zjištěných stávajících (předpokládá se 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/štěrkových 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 zachován.

Základní šířka vozovky bude 3,25 m, v rozšířených částech pak 5,45 m. V bočních ulicích bude šířka vozovky přizpůsobena dopojení na stávající stav.

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
spojovací postřik PS-A 0,4 kg/m <sup>2</sup>	
asfaltový beton ACL 16+	50 mm
spojovací postřik PS-A 0,4 kg/m <sup>2</sup>	
kamenivo zpevněné cementem SC 8/16; C <sub>8/10</sub>	120 mm
šterkodrt' ŠD <sub>A</sub>	min. 150 mm
celkem	min. 360 mm

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

Na stávajících dotčených asfaltových vrstvách bude provedena pouze oprava vrchního asfaltového krytu. Stávající asfaltové vrstvy budou odfrézovány a následně dojde k pokládce nových asfaltových vrstev. Konkrétní mocnost bude upřesněna v rámci kontrolních dnů stavby. Výkazově se předpokládá odfrézovány asfaltové vrstvy mocnosti 90 mm s novou pokládkou asfaltových vrstev dle konstrukce A.

#### 7.5 ZVÝŠENÉ PLOCHY KŘÍŽOVATEK

##### 7.5.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání zvýšených ploch křižovatek je patrné ze situačních příloh.

##### 7.5.2 Technické provedení

Povrch bude ze skladebné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

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

##### 7.5.3 Konstrukce zvýšených ploch křižovatek

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–O–PII, 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

skladebná kostka	80 mm
ložná vrstva	40 mm
šterkodrt' ŠD <sub>B</sub>	min. 200 mm
celkem	min. 320 mm

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

## 7.6 PARKOVACÍ STÁNÍ A ZPAVNĚNÉ POJÍŽDĚNÉ PLOCHY

### 7.6.1 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).

Mimo tyto plochy pro parkování (v parkovacím pruhu) budou plochy také zpevněny a to vsakovací dlažbou.

### 7.6.2 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.

### 7.6.3 Konstrukce parkovacích stání

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–O–PII, 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.

Jedná se o konstrukci B popsanou v kapitole výše.

## 7.7 CHODNÍKOVÉ PŘEJEZDY

### 7.7.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání chodníkového přejezdu je dáno situací – stávajícími polohami připojení a přizpůsobenému navrženému konceptu stavebních úprav.

### 7.7.2 Technické provedení

Povrch bude ze skladebné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

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

### 7.7.3 Konstrukce chodníkového přejezdu

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–O–PII, 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.

Jedná se o konstrukci B popsanou v kapitole výše.

## 7.8 RAMPY ZVÝŠENÉ PLOCHY

### 7.8.1 Prostorové uspořádání

Rampy budou provedeny dle situační přílohy.

Relativní podélný sklon musí být vždy 10 % - tzn. vůči podélnému sklonu nivelety vozovky musí být sklon v 10% sklonu.

Je nutné respektovat skutečné výšky horních hran obrub tak, jak jsou navrženy. Dále je nutné povrch sousedící s hranou obruby s fazetou provést o 1 cm níže než je horní hrana obruby (resp. max. do úrovně fazety).

V případě nejasností je nutné kontaktovat zpracovatele projektové dokumentace.

### 7.8.2 Technické provedení

Povrch ramp bude z kamenné kostky upnuté do navržených opěrných prvků.

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

### 7.8.3 Konstrukce ramp

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PII, třída dopravního zatížení VI, 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 C

kamenná kostka	120 mm
ložná vrstva	40 mm
<u>šterkodrt ŠD<sub>B</sub></u>	<u>min. 250 mm</u>
celkem	min. 410 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně  $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$  a na povrchu zemní pláň je hodnota  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ .

Vhodnou eventualitou je provedení ramp z asfaltového betonu. Změnu je nutné konzultovat se stavebníkem a zpracovatelem projektové dokumentace.

### 7.9 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

#### 7.9.1 Prostorové uspořádání

Podél vozovky je navrženo nové umístění chodníku. Jeho základní šířka je 1,55 m (dáno skladebností bez nutnosti řezání).

Příčný sklon bude max. 2%. Podélný pak dle podélného sklonu nivelety a to max. 5 %, většinou však do 2 %.

#### 7.9.2 Technické provedení

Povrch chodníku bude ze skladebné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

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

#### 7.9.3 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.

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 D

kamenná kostka	60 mm
ložná vrstva	30 mm
<u>šterkodrt ŠD<sub>B</sub></u>	<u>min. 150 mm</u>
celkem	min. 240 mm

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

### 7.10 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

Napojení konstrukcí bude provedeno k říznuté spáře (pro vybourání vozovky). 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.

### 7.11 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.

## 7.12 PODMÍNKY PRO UPEVNĚNÍ OBRUB A ULOŽENÍ DLAŽBY

Opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou dle požadavků ČSN 73 6131, tedy do betonové opěrky C16/20 n XF1 (C20/25 n XF3). Styk jednotlivých obrubníků, ale i dlažeb a vodicích proužků se provádí na sraz. V případě potřeby (např. u řezaných obrubníků) bude spára zatažena betonem (C16/20 n XF1).

Z technologického hlediska je nutné dodržet 28 denní lhůtu pro vytvrzení (vyzrátí) betonového lože, během které nesmí být obruby ani kostky vystaveny jakémukoliv namáhání, vzniklému průjezdem vozidel. V opačném případě se riskuje brzké porušení tohoto lože a ztráta stability obrubníků.

## 7.13 SADOVÉ ÚPRAVY

### 7.13.1 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 ztuhlenné 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.

### 7.13.2 Materiál pro setí

V plochách pro parkování a ostatních pojížděných bude použita dlažba se širokými spárami (cca. 3 cm), která umožní dlouhodobý vsak vody do podloží. Spáry budou vyplněny hlínou, do které bude vyseto travní semeno vhodné do daných ploch.

Pro vysetí do zatravněných ploch je navržena polovysoká směs 12-ti druhů letniček s rychlým nasazením květů s obsahem např.: *Cosmidium burridgeanum*, *Papaver rhoeas*, *Cosmos bipinnatus*, *Linum grandiflorum*, *Coreopsis picta*, *Calendula officinalis* nebo *Linum annum*. Výška květů 50 – 60 cm s termínem výsevu v polovině května a dobou květů červen – říjen.

### 7.13.3 Pokyny pro výsev

Základním předpokladem úspěchu je důkladné odplevelení pozemku. Je doporučeno dvojí pletí – cca. začátkem dubna a pak před výsadbou od druhé poloviny dubna, když se na pozemku objeví případně nový plevel.

Pro setí je třeba vyčkat, až bude půda dobře prohřátá – teplota by měla přesáhnout 8° C v noci a 18° C přes den. V našich klimatických podmínkách je možno set už od poloviny dubna do začátku léta. Není doporučeno set na pozemek již porostlý, jako např. na louku nebo trávník. Semínko potřebuje maximální kontakt s vlhkou zeminou a pro správné vzklíčení musí být do ní lehce vnořeno.

Pro setí jsou potřeba rycí vidle/kultivátor, hrábě, válec a konev/hadici s přívodem vody pro kropení. Zryjte pozemek do hloubky cca. 15 – 20 cm pomocí rycích vidlí nebo kultivátoru v závislosti na velikosti osevní plochy. Nakypřete zeminu, zjemněte její strukturu a srovnejte ji pomocí hrábí.

Dvojí pletí:

- zryjte parcelu a zalijte ji
- nechte vyrůst nový plevel – cca 10 dní
- vyhrabte jej, odstraňte jej

Nejvhodnější je ruční setí:

- před výsevem dobře promíchejte směs semen
- sejte ručně rozhozem a dbejte na rovnoměrnost
- vhodné je setí diagonálním postupem s křížením
- plná dlaň promíchané směsi odpovídá rozhozu na 1 – 2 m<sup>2</sup>
- sejete-li na velkou plochu, rozdělte parcelu na stejné, menší části a dbejte na rovnoměrné rozdělení secí směsi
- osetou plochu srovnejte hráběmi a uválcujte
- práci ukončete zalitím pozemku jemným dešťovým kropením



Naplánujte časté zalití během prvních 15-ti dní po výsevu (podle počasí), abyste podpořili dobré klíčení semen. Osetou plochu můžete pokrýt netkanou textilií jako ochranu i před mlsnými ptáky i pro lepší zadržení vody.

Hustota setí bude vyšší, pokud:

- plochu nemůžete zalít
- pokud je půda více propustná
- nebo pokud sejete před doporučeným termínem.

## **8 ODVODNĚNÍ**

### **8.1.1 Odvodnění chodníku**

Odvodnění ploch chodníku bude zajištěno svedením do okolní zeleně. Vtok bude proveden vynechanými místy obruby, kudy voda z chodníku do zeleně vteče (detailní popis vizte situace).

Následně dojde ke vsaku.

### **8.1.2 Odvodnění vozovky a parkoviště**

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

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

### **8.1.3 Odvodnění zemní pláně**

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

## **9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Vizte samostatnou přílohu C.4 Situace dopravního značení.

## **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 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 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 sklony 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**

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

Řešené chodníkové plochy budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 5 %.

Výjimkou jsou rampové úseky u některých snížených obrub, které budou do 12% podélného sklonu.

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

#### **11.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM**

Podél snížených obrub budou umístěny varovné pásy šířky 0,40 m a to podél těchto obrub s podsádkou menší jak 8 cm.

Místo pro přecházení v trase chodníku podél ulice Příbramská (II/119) bude vybaveno i signálním pásem šířky 0,80 m. Ostatní místa pro přecházení jsou v souladu s ČSN 736110/Z1, článkem 10.1.3.1.14 vyhodnoceny jako místa pro přecházení ne bezpečná pro osoby se zrakovým postižením a tudíž nebudou vybavena signálním pásem.

Vodící linie budou zajištěny a to zvýšenou obrubou (+6 cm).

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

Neřeší se.

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

Neřeší se.

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

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

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

#### **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 alespoň 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 ani zdroje požární vody nejsou dotčeny.

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.