

DOPAS s.r.o.

Mahenova 494/3,
150 00 Praha 5 - Košíře
tel. : +420 737 649 724
e-mail : info@dopas.net
http: www.dopas.net

STAVEBNÍ ÚPRAVY SILNICE II/603 ULICE PRAŽSKÁ, KAMENICE

SO 102A – Chodníky podél silnice II/603

Technická zpráva

Dokumentace pro provádění stavby (DPS)

Praha, 10/2023

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.:	3
D.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	4
E.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:	5
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:	9
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 SOUISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE:	14

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU:

Název objektu: SO 102A – Chodníky podél silnice II/603

Stupeň projektové dokumentace: DPS - Dokumentace pro provádění stavby

Místo stavby: Kamenice [538299], Štířín [662496], silnice II/603 a III/1071.

Investor: obec Kamenice, Ringhofferovo náměstí 434, Olešovice 251 68

Zpracovatel: - DOPAS s.r.o., Mahenova 494/3, 150 00 Praha 5

Ing. Vladimír Černý,

tel.: 732 237 868

Ing. Václav Juppa,

tel.: 737 649 724, ČKAIT 0007755

B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:

Tento stavební objekt navazuje na řešení SO 101, kde je řešen průtah obcí (je řešen v rámci samostatné akce). Součástí tohoto stavebního objektu jsou hlavně navazující chodníkové plochy 0,5 – 0,65 m za silniční obrubu. Součástí řešení je i řešení nástupiště autobusových zastávek, také přejezdy či výjezdy z okolních komunikací či vjezdů.

Stávající stav je řešen velkou šířkou komunikace a zpevněných ploch, rozlehlymi kolizními plochami, zelení podél průtahu, nebo stávajícími nástupními plochami do autobusů. Za autobusovou zastávkou směrem na prahu se pak nachází obslužná komunikace pro zásobování ČSPH. U výjezdu od ČSPH jsou pak umístěny parkovací stání, zeleň nebo technologie s vysavačem a kompresorem. V celkovém prostoru pak chybí ve většině případech chodníkové plochy.

Z těchto důvodů je proto žádoucí řešit celkové zájmové území globálně a v uceleném řešení, jelikož jednotlivé funkční plochy na sebe přímo navazují a utváří tak zklidnění průtahu obcí, vytvoření centrální plochy náměstí, obsluhu ČSPH, segregaci chodců podél průtahu, rozdělení funkčních ploch, nebo řešení autobusových zastávek.

V rámci tohoto stavebního objektu jsou navrženy hlavně chodníkové plochy, nástupní plochy do autobusů přejezdy či výjezdy napojující se na silnici II/603. Také lokálně i drobná zeleň. Celkové řešení tak doplňuje zpevněné plochy v SO 101 (řešeno v samostatném projektu) a vytváří ucelený prostor průtahu obcí a jeho zklidnění.

S ohledem na změnu dopravního uspořádání a funkčních ploch je nutné také řešení odvodnění a to návrhem nových uličních vpustí. Voda z plání, která se nevsákne, bude odvedena pomocí drenáží do kanalizace. Řešení vpustí je součástí SO 101 tj. jiného projektu. Výjimkou je UV 9 na výjezdu ze stáčecího místa., která bude do kanalizace v SO 101.

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) i přes upozornění zpracovatele PD. Ověření podloží proběhne rovnou na stavbě.

Bylo zpracováno zaměření stávajícího stavu včetně stanovení vlastnických hranic, společností Gplus s.r.o. a následně bylo provedeno doměření 11/2020. Inženýrské sítě byly do dokumentace převzaty od jednotlivých správců či objednatelů.

Součástí podkladů byl i koncepční dopravně-urbanistický a architektonický návrh "Studie – komunikace Návršní" zpracovaný Ing. arch. Patrik Kotas 05/2020. Projekt je řešen v souladu s dokumentací pro územní řízení a vydaným rozhodnutím o umístění stavby č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe z 11.02.2022. Dále pak dokumentací pro stavební povolení a stavebním povolením č.j. 284338/2023- MURI/OSÚ/00496.

D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Součástí řešeného území je úprava veřejného osvětlení a systému odvodnění zpevněných ploch na hlavní silnici II/603 řešeno v jiném samostatném projektu. Proto je nutné řešit tyto prvky v celkové řešení, aby nedocházelo k nepřesnostem. Jelikož tento stavební objekt řeší pouze chodníky a přilehlé plochy k vlastnímu průtahu, je proto nutné, aby byla provedena koordinace s dalšími stavebními objekty a také s jinými investičními akcemi.

Navazující stavební objekty:

- SO 101 – Silnice II/603 a zálivy BUS včetně odvodnění – *řešeno a povolováno v samostatném projektu. Bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe*
- SO 102B – Chodníky a zpevněné plochy – *související objekt řeší se – bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/Ipe, také SP č.j. 284338/2023- MURI/OSÚ/00496*
- SO 103 – Ulice Jednosměrná, Na Květnici, Návršní a Na Vyhlídce – *související objekt řeší se. Bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe, také SP č.j. 284338/2023- MURI/OSÚ/00496*
- SO 401 – Veřejné osvětlení – *související objekt řeší se – Bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe, bylo popsáno i v DSP.*
- SO 402 – Přeložka NN a VN – *řeší si vlastník vedení – Bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe. bylo popsáno i v DSP.*
- SO 403 – Přeložka Slaboproudu – *řeší si vlastník vedení – Bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe, bylo popsáno i v DSP – bude provedena ochrana*
- SO 404 – Veřejné osvětlení místní komunikace – *Bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe, bylo popsáno i v DSP.*
- SO 501 – Úprava stáčecího místa a jeho napojení – *související objekt řeší se. Bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe, také SP č.j. 284338/2023- MURI/OSÚ/00496*
- SO 801 – Sadové úpravy – *související objekt řeší se. Bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe, bylo popsáno i v DSP*
- SO 901 – Drobná architektura – *související objekt řeší se. Bylo UR č.j. KAM-1038/2022/SÚ/IPe, bylo popsáno i v DSP*
- Navazující jiné investiční akce, z nichž některé jsou v procesu povolování a jiné již v procesu stavby:
 - Stavební úpravy náměstí v ulici Pražská, Kamenice
 - Nový chodník v ulici Jednosměrná, Kamenice
 - Chodník Pražská I, II a chodník Olešnice
 - Rekonstrukce silnice II/603

E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:

Zásady technického řešení jsou dány dodržováním příslušných státních technických norem, technických podmínek a také požadavky objednatelů. 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.

Parametry komunikace a chodníkových ploch vychází ze stávajícího uspořádání a řešení průtahu obcí v SO 101. Jednotlivé šířky chodníkových ploch jsou proměnné v návaznosti na stávající zástavbu, ale nejmenší základní šířka chodníkové plochy je 1,5 m. Chodníkové plochy jsou zakončeny stávajícími objekty, nebo novou kamennou obrubou, která má v místě vodící linie nášlap + 6 cm. V SV části řešeného území pak návrh navazuje na jinou investiční akci – rekonstrukci náměstí. V případě, že nebude provedena časová koordinace výstavby, jsou nově navržené plochy zakončeny kamennou obrubou. Na chodníkových plochách jsou pak navrženy prvky pro slabozraké a nevidomé (varovné, signální pásy a umělá vodící linie). Jelikož návrh autobusové zastávky ve směru na Prahu navazuje plynule na připravovanou rekonstrukci náměstí, bylo nutné řešit pohyb slabozrakých a nevidomých v této části. Z tohoto důvodu je navržena umělá vodící linie podél nástupní plochy, která navazuje na přechod pro chodce a také na přecházení ul. Návršní a dále k restauračnímu zařízení.

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

Výškové řešení

Výškové řešení je dáno napojením na sousední komunikace, dále pak okolními budovami a jejich napojením a napojením na stávající terén. Výškové řešení je také dáno uspořádáním v SO 101 reps. SO 102B či SO 103. Příčné i podélné sklony jsou navrženy tak, aby nevznikala neodvodnitelná místa. Zároveň jsou respektovány a navrženy úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu, které byly konzultovány s objednatelem.

Základní výška nášlapu na parkové obrubě je +6 cm (slouží jako vodící linie). Základní výška nášlapu na silniční obrubě je +2 až + 10 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 od napojení na okolní nemovitosti a také na řešení v SO 101 reps. SO 102B či SO 103. Podélné sklony se pohybují od 0.3% do 6.0% (v místě ramp až 12,3%). Příčné sklony se pohybují na vozovce od 0% do 12% a to s ohledem na stávající konfiguraci terénu, na chodnících pak do 2%.

Šířkové parametry jsou popsány výše.

Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce vozovky komunikace má asfaltobetonový kryt. Jedná se o konstrukci navrženou pro intenzitu těžkých nákladních vozidel v počtu 15 – 90 / 24h dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – D1-N-6-V-PIII, mírně upravenou se stmelenou podkladní vrstvou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností. V této části SO se jedná zejména o napojení na odskoky či doplnění konstrukce a nebo u úpravy vrchních vrstev.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 1**

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, 736121
Spojovací postřík kation. asf. emulzí	PS-C	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 736129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1, 736121
Kamenivo zpevněné cementem	SC 0-32 C _{8/10}	120 mm	ČSN 736124*
(Směs stmelená cementem)			
Štěrkodrt'	ŠDA0-63(0-45)	min.200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
(Geotextilie)			
Celkem		min.420 mm	

* ČSN 736124 je nahrazena ČSN 73 6124-1 (736124), ČSN 73 6124-2 (736124), ČSN EN 14227-1 (736156), ČSN EN 14227-10 (736156), ČSN EN 14227-11 (736156), ČSN EN 14227-12 (736156), ČSN EN 14227-13 (736156), ČSN EN 14227-14 (736156), ČSN EN 14227-2 (736156), ČSN EN 14227-3 (736156), ČSN EN 14227-4 (736156), ČSN EN 14227-5 (736156).

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, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. 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 přiznanou 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 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 živichých vrstev se provede nalití 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. Napojení na jednotlivé prvky např. odvodnění, obruby apod. bude provedeno rovněž přes upravené říznutí a pružnou zálivku.

Asfaltové vrstvy budou splňovat požadavky dle TP 109 MD ČR, zejména z pohledu pomalé a zastavující dopravy!!!

V úsecích, kde dochází k úpravám obrusné a ložné vrstvy, dojde k úpravě stávající asfaltové komunikace. Vozovka bude v místě řešení odfrézovaná a následně doplněná o kryt.

Konstrukce najetí do ulice Návršní mají kryt z betonové dlažby. Jedná se o konstrukci navrženou pro intenzitu těžkých nákladních vozidel v počtu 15 – 90 / 24h dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – D1-D-3, TDZ V, P III dlážděnou a s nestmelenou podkladní vrstvou – mírně upravenou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 2**

Dlažba betonová (řádková)	DL	100 mm	ČSN 73 61 31
Beton ložný (cementová malta)		40 mm	ČSN EN 998-2
Směs stmelená cementem	SC 0-32 C _{8/10}	210 mm	ČSN 73 61 24*
Štěrkodrt'	ŠDA0-63(0-45)	min.200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
(Geotextilie)			
Celkem		min 550 mm	

* ČSN 736124 je nahrazena ČSN 73 6124-1 (736124), ČSN 73 6124-2 (736124), ČSN EN 14227-1 (736156), ČSN EN 14227-10 (736156), ČSN EN 14227-11 (736156), ČSN EN 14227-12 (736156), ČSN EN 14227-13 (736156), ČSN EN 14227-14 (736156), ČSN EN 14227-2 (736156), ČSN EN 14227-3 (736156), ČSN EN 14227-4 (736156), ČSN EN 14227-5 (736156).

Pozn.: Ložná vrstva bude v případě potřeby nahrazena maltou MVC.

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, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Konstrukce vjezdů mají kryt z betonové dlažby. Jedná se o konstrukci navrženou pro intenzitu těžkých nákladních vozidel v počtu do 15 voz / 24h dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – D1-D-3, TDZ VI, P III dlážděnou a 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 (řádková, antracit)	DL	80 mm	ČSN 73 61 31
Štěrkodrt' ložná	ŠD 2-8	40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
Štěrkodrt'	ŠDA 0-45	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
Štěrkodrt'	ŠDA0-45	min.150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
(Geotextilie)			
Celkem		420 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, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

POZOR: Kamenné i betonové kostky se v různých plochách liší, nutno porovnávat i povrchy ploch!!!

Konstrukce vozovky – pojižděné srpky – do ulice Návršní má dlážděný kryt. Jedná se o konstrukci navrženou pro intenzitu těžkých nákladních vozidel v počtu 15 – 90 / 24h dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – D1-D-1-V-PIII, mírně upravenou, s nestmelenou podkladní vrstvou. Výpočty nebyly provedeny. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 5**

Dlažba kamenná, kroužková	DL	100 mm	ČSN 73 61 31
Beton ložný (cementová malta)		40 mm	ČSN EN 998-2
Směs stmelená cementem	SC 0-32 C _{8/10}	210 mm	ČSN 73 61 24*
Štěrkodrt'	ŠDA0-63(0-45)	min.200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
(Geotextilie)			
Celkem		min 550 mm	

* ČSN 736124 je nahrazena ČSN 73 6124-1 (736124), ČSN 73 6124-2 (736124), ČSN EN 14227-1 (736156), ČSN EN 14227-10 (736156), ČSN EN 14227-11 (736156), ČSN EN 14227-12 (736156), ČSN EN 14227-13 (736156), ČSN EN 14227-14 (736156), ČSN EN 14227-2 (736156), ČSN EN 14227-3 (736156), ČSN EN 14227-4 (736156), ČSN EN 14227-5 (736156).

Pozn.: Ložná vrstva bude v případě potřeby nahrazena maltou MVC.

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, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Konstrukce chodníku – občasný pojezd má dlážděný kryt. Jedná se o konstrukci navrženou pro vyloučenou dopravu dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – 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 6**

Dlažba betonová	DL	100 mm	ČSN 73 61 31
Štěrkodrt' ložná	ŠD 2-8	40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
Štěrkodrt'	ŠDA 0-45	170 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1,2
(Geotextilie)			
Celkem		min 310 mm	

Pozn.: Ložná vrstva bude v případě potřeby nahrazena maltou MVC.

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, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Konstrukce chodníku má dlážděný kryt. Jedná se o konstrukci navrženou pro vyloučenou dopravu dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – 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 7b**

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

Pozn.: Ložná vrstva bude v případě potřeby nahrazena maltou MVC.

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, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Zpevněné plochy jsou ukončeny hlavně silničními betonovými obrubníky tl 150 mm. Chodníky vedené samostatně, odsazené od komunikace, jsou ukončeny betonovými záhonovými obrubníky tl. 100 či 50 mm. Podrobné řešení obrub je zřejmé z výkresu č.6 – Situace obrub.

Všechny typy obrub budou uloženy do betonového lože s opěrou (-ami) ČSN 73 61 31 - „Dlažby a dílce“ třídy betonu C25/30-XF2. **V místech kde mohou být obruby více namáhány do tangenciální síly (nároží ve směru jízdy apod.) budou osazeny i s dvěma řádky dlažby do betonu, aby se utvořil silnější blok.**

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).

U pozemku parc. č. 90/3 (před hospodou) jsou navrženy vyrovnávací výškové kamenné prvky např. palisády, doplněné o schodišťové kamenné stupně – před zahájením prací na této části je nutné vyvolat jednání s ohledem na okolní vlastníky objektu, kdy možná dojde k provedení chodníku v úrovni vozovky a tím ke zlepšení celé plochy. Na jihu u stávající kamenné zdi je navržen rovněž vyrovnávací kamenný prvek do výšky 0,5 m.

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, záchytné prvky, žlaby zejména rošty, světla, 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. BEZ PŘEDLOŽENÍ NÁVRHU A ODSOUHLASENÍ NESMÍ BÝT PRVKY PŘEDEM OBJEDNÁNY.

PROVÁDĚNÍ PRACÍ MUSÍ BÝT V KOORDINACI S REKONSTRUKCÍ HLAVNÍ SILNICE A PŘILEHLÉ OBRUBY A ČÁSTI CHODNÍKU.

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 následně do nových uličních vpustí řešených převážně v jiných SO (101 a 103). U výjezdu od ČSPH na ul. Pražskou je umístěná nová uliční vpust. U objektu na parcele č. 88 je u vstupu umístěn liniový žlab napojený do stávající uliční vpusti, která se ruší. Voda z plání všech zpevněných ploch bude odvedena pomocí podélných drenáží umístěných pod jednotlivými úžlabími o profilu rýhy 40/40 cm a více.

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

Přesné dopravní značení není součástí tohoto SO 102A, ale hlavně SO 101, který je řešen v samostatném projektu a pak SO 102B a SO 103.

V době stavby bude dotčené území i jeho přilehlé okolí opatřeno dočasnými dopravními značkami, které budou součástí samostatného projektu. Ten bude zhotovitelem zpracován v dalším stupni PD, anebo jako samostatný projekt a bude předložen ke schválení v dostatečném předstihu před započatím realizace stavby.

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 hloubkou 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. $E_{def,2} = 60 \text{ MPa}$, resp. 45 MPa (45 MPa – na vjezdech), u méně zatížených ploch - nepojížděných chodníků $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$.

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 stmelovou vrstvu položit co nejdříve.

Plochy budoucí zeleně budou ohumusovány v tl. 20 cm. Na těchto plochách budou provedeny sadové úpravy spočívající v založení trávníku. Dané řešení je součástí SO 801.

Před vlastním započítáním 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. 127/2005 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

Upozorňujeme, 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 zasypaní 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 záchranné 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 jednotlivými správci. 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. V jižní části se nachází stávající RIS, která bude posunuta k oplocení.

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 mechanizmy. Správci inženýrských sítí musí být vyzooměni 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 $E_{def,2} = 60$ (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 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 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 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.

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 šterku)
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 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 nášlapu +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.

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.

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. V místech, kde je přirozená vodící linie přerušena na délku větší jak 8,0 m je navržena umělá vodící linie.

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 či kamenné dlažby nebo umělého kamene a budou obsahovat výstupky pravidelného tvaru např. viz níže. Jejich barva bude odlišná (kontrastní) od barvy přilehlých ploch.

V Praze, 10/2023

Ing. V.Černý, Ing. V.Juppa

