


|   |   |             |                  |               |                  |
|---|---|-------------|------------------|---------------|------------------|
|  | <b>Ing. Jiří Cihlář</b><br>dopravní inženýr<br>projektant dopravních staveb<br>mobil: 604 982 826 | Autorizoval | Ing. Jiří Cihlář | Profese       | doprava          |
|   |   | Vypracoval  | Ing. Jiří Cihlář | Číslo zakázky | 202002-2         |
| Místo stavby  | ulice K. Čapka a Jilemnického; město Lanškroun  |             |                  | Datum         | 07/2021          |
| Stavebník   | Město Lanškroun, IČ: 00279102   |             |                  | Stupeň        | DPS              |
| Objednatel dok.   | Město Lanškroun, IČ: 00279102   |             |                  | Revize        | A                |
| Název akce  | <b>LANŠKROUN, ULICE K. ČAPKA A JILEMNICKÉHO<br/> STAVEBNÍ ÚPRAVY</b>                              |             |                  | Formát        | 1xA4             |
|   |   |             |                  | Paré          |                  |
| Název objektu   | SO101 – KOMUNIKACE, ULICE KARLA ČAPKA   |             |                  | Měřítko       | ---              |
| Název přílohy   | TECHNICKÁ ZPRÁVA  |             |                  | Číslo přílohy | <b>D.1.101.1</b> |

# 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> |
| 5.1       | Hlavní stavba .....  | 4        |
| 5.2       | Související, stavbou vyvolané dílčí stavby .....   | 4        |
| <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 .....  | 5        |
| 7.3       | Úprava zemní pláně.....  | 5        |
| 7.4       | Vozovka .....  | 5        |
| 7.5       | Parkovací stání a jiné pojižděné plochy.....   | 5        |
| 7.6       | Zpomalovací prvky.....   | 6        |
| 7.7       | Chodníkové plochy .....  | 7        |
| 7.8       | Napojení nové a stávající konstrukce.....  | 7        |
| 7.9       | Doporučené materiály .....   | 7        |
| 7.10      | Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby.....  | 7        |
| 7.11      | Sadové úpravy .....  | 7        |
| <b>8</b>  | <b>Odvodnění.....</b>  | <b>7</b> |
| <b>9</b>  | <b>Dopravní značení.....</b>   | <b>8</b> |
| <b>10</b> | <b>Podmínky a požadavky na postup výstavby.....</b>  | <b>8</b> |
| <b>11</b> | <b>Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....</b> | <b>8</b> |
| 11.1      | Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu .....  | 9        |
| 11.2      | Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....   | 9        |
| 11.3      | Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....  | 9        |
| 11.4      | Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek .....   | 9        |
| 11.5      | Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení.....  | 9        |
| 11.6      | Opatření v průběhu stavby .....  | 9        |
| <b>12</b> | <b>Požární bezpečnost.....</b>   | <b>9</b> |
| <b>13</b> | <b>Závěr .....</b>   | <b>9</b> |

## 2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

|                                   |   |                 |
|-----------------------------------|---|-----------------|
| Název stavby                      | <b>Lanškroun, ulice K. Čapka a Jilemnického – Stavební úpravy</b> |                 |
| Místo stavby                      | ulice Karla Čapka a Jilemnického, město Lanškroun                 | Pardubický kraj |
| Příslušný stavební úřad           | města Lanškroun   |                 |
| Příslušný speciální stavební úřad | města Lanškroun   |                 |
| Pozemky stavby                    | dle samostatných příloh (B, C.2 a E.3)                            |                 |
| Druh stavby                       | Změna dokončené stavby – stavební úprava                          |                 |

### 2.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ (INVESTOR STAVBY)

|                  |  |                  |               |
|------------------|--|------------------|---------------|
| Město            | <b>Lanškroun</b>   |                  |               |
| Sídlo            | nám. J. M. Marků 12, 563 01 Lanškroun  |                  |               |
| Kontaktní osoba  | Jiří Zatloukal (odbor investic a majetku)<br>Telefon: +420 736 472 682<br>Email: jiri.zatloukal@lanskroun.eu |                  |               |
| IČ/DIČ/ISDS      | IČ: 00279102   | DIČ: CZ699003828 | ISDS: 27tbq25 |
| Bankovní spojení | 19-2725611/0100 (Komerční banka)   |                  |               |

### 2.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

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

#### OBJEDNATEL DOKUMENTACE

|                  |  |                  |               |
|------------------|--|------------------|---------------|
| Město            | <b>Lanškroun</b>   |                  |               |
| Sídlo            | nám. J. M. Marků 12, 563 01 Lanškroun  |                  |               |
| Kontaktní osoba  | Jiří Zatloukal (odbor investic a majetku)<br>Telefon: +420 736 472 682<br>Email: jiri.zatloukal@lanskroun.eu |                  |               |
| IČ/DIČ/ISDS      | IČ: 00279102   | DIČ: CZ699003828 | ISDS: 27tbq25 |
| Bankovní spojení | 19-2725611/0100 (Komerční banka)   |                  |               |

#### ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

|                        |  |                   |               |
|------------------------|--|-------------------|---------------|
| Firma                  | <b>Ing. Jiří Cihlář</b> , dopravní inženýr, projektant dopravních staveb |                   |               |
| Vypracoval             | Ing. Jiří Cihlář   |                   |               |
| 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@jiricihar.eu, web: www.jiricihar.eu      |                   |               |
| Sídlo firmy            | Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň                                      |                   |               |
| Sídlo provozovny       | Vlastina 889/23, 161 00 Praha 6  |                   |               |
| IČ/DIČ/ISDS            | IČ: 74598716   | DIČ: CZ8112123701 | ISDS: t4kauhs |
| Bankovní spojení       | BRE Bank S.A. (mBank), č. účtu: 670100-2208803004/6210                   |                   |               |

### 3 **OZNAČENÍ STAVBY**

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

Hlavním účelem tohoto stavebního objektu je rekonstrukce uličního prostoru v ulici Karla Čapka ve městě Lanškroun.

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

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- [1] Geodetické zaměření lokality
- [2] Pokyny objednatele a investora
- [3] Fotodokumentace
- [4] Místní šetření
- [5] Studie „*Lanškroun, ulice K. Čapka, Franze Kafky, P. Bezruče a Jilemnického – Návrh stavebních úprav*“, zpracovatel Ing. Jiří Cihlář, 06/2020
- [6] Připravovaný projekt „*Lanškroun – Parkoviště u koupaliště*“, zpracovatel Ing. Jiří Cihlář, v přípravě
- [7] Realizovaná rekonstrukce ulice Rybniční
- [8] ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- [9] ČSN 73 6101/Z1 Projektování silnic a dálnic
- [10] ČSN 73 6102/Z1 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [11] ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)
- [12] 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích
- [13] 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- [14] 398/2009 Sb. Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečující bezb. užívání staveb
- [15] 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [16] TP085 Zpomalovací prahy
- [17] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- [18] TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních kom.

### 5 **VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE**

#### 5.1 **HLAVNÍ STAVBA**

**SO101 – Komunikace, ulice Karla Čapka**

Řeší rekonstrukci komunikace v ulici Karla Čapka.

SO102 – Komunikace, ulice Jilemnického

Řeší rekonstrukci komunikace v ulici Jilemnického.

#### 5.2 **SOUVISEJÍCÍ, STAVBOU VYVOLANÉ DÍLČÍ STAVBY**

SO401 – Veřejné osvětlení, ulice Karla Čapka

Řeší rekonstrukci veřejného osvětlení v ulici Karla Čapka.

SO402 – Veřejné osvětlení, ulice Jilemnického

Řeší rekonstrukci veřejného osvětlení v ulici Jilemnického.

### 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 pláň.

Toto bude vyhodnoceno v průběhu stavby na základě aktuálně zjištěných skutečností.

## 7.3 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁŇE

Po odtěžení zemin/štěrkových vrstev na úroveň zemní pláň, 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 uličním prostorem.

Základní šířka vozovky bude 3,75 m, v prostoru napojení na okolní komunikace bude šířkové uspořádání proměnné s navázáním na stávající nedotčené plochy (dle situace).

Příčný sklon bude jednostranný dle vzorových řezů.

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–2–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D1.

V rámci stavby bude vyhodnocován stav a kvalita stávajících podkladních vrstev, které budou v případě možnosti ponechány, recyklovány, či jinak vhodně využity v rámci stavby.

#### KONSTRUKCE A

|                                  |                    |
|----------------------------------|--------------------|
| asfaltový beton ACO 11           | 40 mm              |
| asfaltový beton ACL 16+          | 70 mm              |
| štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>       | 200 mm             |
| <u>štěrkodrt' ŠD<sub>A</sub></u> | <u>min. 150 mm</u> |
| celkem                           | min. 460 mm        |

Modul přetvárnosti na povrchu horní vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně  $E_{\text{def},2} = 80$  MPa, spodní 60 MPa a na povrchu zemní pláň se předpokládá hodnota  $E_{\text{def},2} = 45$  MPa. V závislosti na kvalitě zemin v aktivní zóně bude nutné upravovat prováděnou mocnost vrstvy ŠD.

## 7.5 PARKOVACÍ STÁNÍ A JINÉ POJÍŽDĚNÉ PLOCHY

### 7.5.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání parkovacích stání je patrné ze situačních příloh. Parkovací stání budou vyznačena 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).

Obdobnou skladbou budou provedeny pojižděné plochy (napojení sousedních pozemků).

Podrobněji prostorové řešení zpevněných ploch vizte situační přílohy.

### 7.5.2 Technické provedení

Povrch parkovacích stání bude z kombinace skladebné a vsakovací dlažby upnuté do navržených opěrných prvků (dle vzorového spárořezu).

Povrchy chodníkových přejezdů a připojení sousedních pozemků bude ze skladebné dlažby upnutých do navržených opěrných prvků.

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

### 7.5.3 Konstrukce ploch

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 B

|                                  |                    |
|----------------------------------|--------------------|
| skladebná/zatrávňovací dlažba    | 80 mm              |
| ložná vrstva                     | 40 mm              |
| šterkodrt' ŠD <sub>A</sub>       | 200 mm             |
| <u>šterkodrt' ŠD<sub>A</sub></u> | <u>min. 150 mm</u> |
| celkem                           | min. 470 mm        |

Modul přetvárnosti na povrchu horní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně  $E_{def,2} = 80$  MPa, spodní 60 MPa a na povrchu zemní pláň se předpokládá hodnota  $E_{def,2} = 45$  MPa. V závislosti na kvalitě zemin v aktivní zóně bude nutné upravovat prováděnou mocnost vrstvy ŠD.

V případě nutnosti dorovnání výškových rozdílů bude provedena podsypávka další vrstvy ŠD v potřebné mocnosti.

### 7.6 ZPOMALOVACÍ PRVKY

#### 7.6.1 Prostorové uspořádání

Zpomalovací prvky budou provedeny ve formě zpomalovacích polštářů, které budou umístěny dle situace. Jejich provedení bude shodné jako řešení použité v oblasti Teslov (ulice Havlíčkova, Palackého, atd.)

V rámci průjezdného úseku vozovky jsou navrženy 2 optické zpomalovací prvky, které budou provedeny z kamenné dlažby a mají „simulovat“ zpomalovací polštáře. Ty nebudou provedeny ve zvýšeném provedení z důvodu údržby, zejména odklízení sněhu.

Rozměr bude 2,50 x 1,80 m.

V případě nejasností je nutné kontaktovat zpracovatele projektové dokumentace.

#### 7.6.2 Technické provedení

Povrch polštářů bude z kamenné dlažby drobné dlažby upnuté do navržených opěrných prvků.

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

#### 7.6.3 Konstrukce zpomalovacích prvků

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–V–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 drobná            | 120 mm             |
| ložná vrstva                     | 40 mm              |
| šterkodrt' ŠD <sub>A</sub>       | 200 mm             |
| <u>šterkodrt' ŠD<sub>A</sub></u> | <u>min. 150 mm</u> |
| celkem                           | min. 510 mm        |

Modul přetvárnosti na povrchu horní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně  $E_{def,2} = 80$  MPa, spodní 60 MPa a na povrchu zemní pláň se předpokládá hodnota  $E_{def,2} = 45$  MPa. V závislosti na kvalitě zemin v aktivní zóně bude nutné upravovat prováděnou mocnost vrstvy ŠD.

V případě nutnosti dorovnání výškových rozdílů bude provedena podsypávka další vrstvy ŠD v potřebné mocnosti.

## 7.7 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

### 7.7.1 Prostorové uspořádání

V situačních přílohách je patrný rozsah řešených chodníkových ploch.

Příčný sklon bude max. 2%. Podélný pak dle podélného sklonu nivelety vozovky (dané stávajícím stavem) a to max. 5 %.

### 7.7.2 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.

### 7.7.3 Konstrukce chodníkových ploch

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–CH–PII, 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. 200 mm</u> |
| celkem                          | min. 290 mm        |

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně  $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$ , na povrchu zemní pláně se předpokládá hodnota  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ .

## 7.8 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.

## 7.9 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.

### 7.10 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 min. 7 denní lhůtu pro vytvrzení (vyzrání) betonového lože, během které nesmí být obruby ani kostky vystaveny jakémukoliv namáhání, vzniklému průjezdem vozidel. V opačném případě se riskuje brzké porušení tohoto lože a ztráta stability obrubníků.

### 7.11 SADOVÉ ÚPRAVY

Tento stavební objekt neobsahuje.

## 8 ODVODNĚNÍ

### 8.1.1 Odvodnění chodníku

Odvodnění ploch chodníku bude zajištěno svedením do plochy vozovky.

### 8.1.2 Odvodnění vozovky a parkoviště

Vozovku nelze z územně technických důvodů odvodňovat jinak, než svedením srážkových vod příčným a podélným spádem do uličních vpustí, které budou napojeny na kanalizaci. Tento způsob likvidace je stávající, uliční vpusti budou umístěny ve stávajících polohách. Nové nebudou přidávány.

Ostatní zpevněné pojižděné plochy budou odvodněny vsakováním a to díky použité vsakovací dlažbě. Pro případ, kdy nebude nadále možné vsakování (vydatná srážka, či nasycená zemina při dlouhotrvajících deštích), dojde k odvedení vody do prostoru vozovky, kde platí výše uvedené.

Uliční vpusti budou napojeny kanalizačními přípojkami do stávající kanalizace.

### 8.1.3 Odvodnění zemní pláně

Odvodnění zemní pláně bude řešeno vsakem do podloží. Dále bude v nejnižším místě zemní pláně plochy odvodňované vsakem provedeno vsakovací žebro o rozměrech cca. 0,5 x 0,75 cm, které bude vyplněné vhodným kamenivem nebo recyklátem s plynulou křivkou zrnitosti bez podílu namrzavých částic.

### 8.1.4 Odvodňovací prvky

Bodové zachycení bude realizováno uličními vpustmi rozměrů 30x50 cm.

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

Kanalizační přípojky budou PP DN150, které budou napojeny odbočkami nebo navrtávkami do stávající kanalizace. Bude-li vhodné, budou využity již stávající připojovací body.

## 9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V rámci této akce se instalace svislého dopravního značení nepřepokládá. Předmětné komunikace již byly v dřívější době vyznačeny jako komunikace s dopravním režimem Zóna 30.

Parkovací stání budou vyznačena materiálově – řádkou kostky kontrastní barvy od povrchu stání. Kontrastní barvou dlažby budou provedeny jak jednotlivé dělicí čáry stání, tak i přerušovaná čára vyznačující parkovací pruh/pás (dle vzorového provedení skladebnosti a volby materiálu na situacích v jednotlivých stavebních objektech).

## 10 PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy.

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

Před započítím zemních prací je třeba nechat vytýčit všechna podzemní vedení a jejich polohu zřetelně stabilizovat v terénu. V případě jejich kolize se stavbou zajistit ochranu.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN DIN 18920.

Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti. Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do šterkového 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

Protože je řešení plochy pro chodce pro každou ulici řešeno rozdílně, konkrétní popis je uveden v technických zprávách daných objektů.

Řešení vychází z koncepce, která již byla aplikována v rámci rekonstrukce ulice Rybníční. Ta spočívá ve stanovení bezbariérové trasy, která je vedena/uvažována ulice Karla Čapka a T.G. Masaryka, případně nyní ulicí Rybníční až k ulici Vodní a pak dalšími komunikacemi.

V ulici Karla Čapka tedy bude proveden standardně vnímaný chodník (plocha převýšená od vozovky).

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

Všechny zpevněné pochozí plochy budou s příčným sklonem do 2 %. Podélný sklon je pak stávající s největším sklonem 5 %.

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

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

Podél snížených obrub s podsádkou menší jak 8 cm zřízeny varovné pásy šířky 0,40 m.

Vodící linie bude i po rekonstrukci zajištěna a to formou plotových podezdívek.

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

Není předmětem.

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

Není předmětem.

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

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

Varovný pás bude zhotoven 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. 3,0 m. Únosnost vozovky je navržena na pojezd min. 15 těžkých nákladních vozidel za den (minimální únosnost vozovky 80 kN/nápravu je tak zajištěna).

Rastr komunikací zůstává zachován stávající.

Nástupní plochy pro požární techniku nejsou dotčeny. Stavbou nejsou dotčeny zdroje požární vody.

Podmínkou pro provádění stavby je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost průjezdu vozidel při požárním zásahu a vozidel zdravotní služby.

### **13 ZÁVĚR**

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru na telefonních číslech uvedených v zápatí.

Autor projektu si vyhrazuje právo kontroly skutečného stavu na stavbě. O nejasnostech v projektové dokumentaci, či nesouladu PD se skutečným stavem bude projektant bezprostředně informován.