

B. TECHNICKÁ ZPRÁVA

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY :

| | |
|---------------------|---|
| Název stavby : | REKONSTRUKCE ULICE MSGRE. B. STAŠKA V DOMAŽLICÍCH ÚSEK KE K2 SO 101 – KOMUNIKACE |
| Kraj : | Plzeňský |
| Okres : | Domažlice |
| Místo : | Domažlice |
| Katastrální území : | Domažlice |
| Stavební úřad : | Domažlice |

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE INVESTORA :

| | |
|------------|---|
| Investor : | Město Domažlice |
| Adresa : | náměstí Míru 1, 344 20 Domažlice |
| IČO : | 00253316 |

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTANTA :

| | |
|--------------|---|
| Název : | Projekční kancelář Ing. Jaroslav Rojt |
| Projektant : | Ing. Jaroslav Rojt |
| Adresa : | Vodní 27, 344 01 Domažlice |
| IČO : | 12285447 |
| Zaměření : | Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby |
| Oprávnění : | ČKAIT 0200225 |

ÚDAJE O DOKUMENTACI :

| | |
|-----------------------|---|
| Účel projektu : | Dokumentace pro provádění stavby |
| Datum zpracování PD : | III/2018 |

A – Úvodem

Projektová dokumentace výše uvedené akce byla vypracována na základě objednávky investora, tj. Města Domažlice, s požadavkem zpracovat proj. dokumentaci výše uvedené stavby v rozsahu dokumentace pro provádění stavby, a to na rekonstrukci ulice Msgre. B. Staška v úseku před poštou.

Vlastní technický návrh je vypracován dle odsouhlasené dokumentace pro stavební povolení vypracované firmou Pragoprojekt v roce 2004. Technický návrh reaguje na změny dopravního režimu v dané lokalitě od doby zpracování DSP a je tudíž poupraven v souladu s těmito změnami.

B – Použité výchozí podklady

Hlavním podkladem pro zpracovanou dokumentaci byla výše uvedená dokumentace ke stavebnímu povolení a provedené geodetické polohopisné a výškopisné zaměření celého zájmového území s vloženými aktuálními vlastnickými hranicemi. Dalším podkladem bylo vyjádření jednotlivých správců podzemních inženýrských sítí vyskytujících se v zájmovém území, provedená pochůzka po trase a mapování současného stavu.

C – Současný stav

Uvažovaná část místní komunikace navržené k rekonstrukci a její zájmové území se nachází v centru města, rekonstrukce začíná v místě křižovatky se sil. I/22 a končí v místě přechodu pro chodce v ulici Msgre. B. Staška. Komunikace je s krytem z asfaltobetonu, obruby na převážné části zcela chybí. Odvodnění komunikace je provedeno do stáv. uličních vpustí. Odvodňovací zařízení v ulici je funkční, trasy a technický stav stávajících kanalizačních vedení jsou orientačně známy, zakreslení do situace souč. stavu bylo provedeno projektantem z dostupných evidenčních materiálů.

D – Zadání

Požadavkem investora bylo navrhnout dle možností a respektování stáv. okolní zástavby takové technické řešení, které bude vycházet z následných hlavních priorit :

- technický návrh v max. míře provést dle odsouhlasené PD pro stavební povolení
- původní PD upravit dle požadavků investora s ohledem na změnu dopravního režimu

E – Popis navrhovaných úprav

Směrové vedení trasy

Trasa komunikace byla s ohledem na okolní zástavbu a místem napojení v začátku a konci úpravy ponechána ve stávajících směrových parametrech. V trase je tudíž vložena řada směrových kruhových oblouků, jejichž parametry byly voleny s ohledem na okolní zástavbu a stávající průběh komunikace. Trasa sleduje s malými odchylkami stávající průběh komunikace.

Výškové vedení trasy

Výškové vedení trasy komunikace je dáno především stávajícími podmínkami, t.j. místem napojení na začátku a konci úpravy a dále řadou vyskytujících se sjezdů a podzemních inž. sítí. Ty musí být polohou nové nivelety respektovány. Tím je dán základ výškového průběhu nivelety, upravené dále z důvodu odvodnění komunikace. Nová poloha nivelety sleduje s malými odchylkami stávající niveletu komunikace.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání komunikace je navrženo dle ČSN 73 6110/Z2, jedná se o jednosměrnou místní komunikaci s šířkou jízdního pruhu 4,0m a podélným parkovacím pruhem šířky 2,5 m. Základní příčný sklon vozovky je střežovitý 2,50 %.

Technologie rekonstrukce

Trasa rekonstruované komunikace je z hlediska technologie navržena v jednotné úpravě. Bude provedeno odstranění stávajících krytových, ložných a podkladních vrstev komunikace. Před odstraněním stávajícího živičného krytu je nutno prověřit zda není součástí konstrukčních vrstev původní kamenná dlažba. Poté bude provedeno odvodnění zemní pláně komunikace a položení kanalizace, přípojek uličních vpustí a po dokonalém zhutnění rýh a zřízení zemní pláně silničního tělesa budou provedeny nové konstrukční vrstvy vozovky.

Konstrukce vozovky komunikace

| | | | |
|--|---------------------------|-----|--------|
| žulová kostka velká 16 – dvojkostka, řádková dl. | DL | tl. | 160 mm |
| kamenivo drcené 4/8 (případně písek) | KD | tl. | 40 mm |
| kamenivo zpevněné cementem | SC 0/32 C _{8/10} | tl. | 150 mm |
| šterkodrt' | min. ŠD _B | tl. | 180 mm |

Zemní práce, provádění, zkoušky

Provádění zemního tělesa pod komunikacemi, parkovacími plochami a chodníky je nutno věnovat náležitou pozornost, postupovat dle ČSN 73 6133 - Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

Násypové těleso musí být v případě použití zemin bez úpravy provedeno s odvoláním na čl. 7.1.1.3 ČSN 73 6133 ze zemin vhodných nebo alternativně méně vhodných dle klasifikace ČSN 72 1002. To předpokládá v případě potřeby dovezení vhodného násypového materiálu pro stavbu sil. tělesa.

V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100 % PS. Na pláni sil. tělesa musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2} = 45$ MPa stanoveného podle ČSN 72 1006.

Zemními pracemi narušený pruh území mezi terénem a nově zřízenou obrubou, stejně jako všechny nové svahy sil. tělesa budou upraveny dosypáním vhodnou zeminou, jejím urovnáním a sesvahováním, ohumusováním ornici a osetím travou.

Investor nepožadoval zajištění geologického průzkumu jako podkladu pro projekt s tím, že v případě možného výskytu neúnosných namrzavých zemin v místě komunikace a park. ploch bude po provedení části zemních prací projektantem ve spolupráci s investorem posouzena nutnost sanace podloží v místě komunikace před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky.

Zhotovitel je povinen při provádění zemních prací a konstrukčních vrstev vozovky postupovat dle technicko-kvalitativních podmínek (TKP) staveb pozemních komunikací a dodržovat technologické předpisy a předepsané postupy. Dále je zhotovitel povinen před zahájením prací předložit výsledky průkazních zkoušek a průkazy o požadované kvalitě u všech k zabudování určených výrobků. V průběhu provádění stav. prací je zhotovitel povinen provádět kontrolní zkoušky v druzích a minimálních četnostech uvedených v TKP. Před zahájením stavby předkládá zhotovitel zadavateli ke schválení kontrolně zkušební plán (KZB) na všechny technologie stavby.

Chodníky

Součástí stavebních úprav bude rovněž rekonstrukce všech pochozích ploch v zájmovém území. Základní šířka chodníků je navržena 2,00 m, ta je ale modifikována v trase. Příčný sklon 2 % směrem k vozovce, základní výška nášlapu 120 mm ve vztahu k hl. komunikaci, která je v místě vjezdů snížena na 40 mm. Komunikace bude v první části lemována žulovým obrubníkem OP3 do lože z betonu s boční opěrou a se zákl. nášlapnou výškou 120 mm a jednořadovou přídlažbou ze žulové kostky velké do lože z betonu C 20/25 XF4. Ve druhé části (v místě stáv. chodníku ze žulových ploten) pak budou použity stávající žulové obrubníky získané v trase. Chodníky jsou v první části navrženy s krytem ze žulové kostky mozaiky. Ve druhé části pak ze stávajících žulových desek (ploten) získaných v trase, které budou přerovnány a doplněny. Konstrukce chodníku včetně použitých druhů materiálů a typů dlažeb je patrná z výkresových příloh.

Stávající chodník situovaný podél hradební zdi je navržen v šířce 2,5 m a bude lemován žulovým obrubníkem OP7 do lože z betonu C 20/25 XF4 s boční opěrou a se zákl. nášlapnou výškou 120 mm. Chodník je navržen s krytem ze žulové kostky mozaiky. Odvodnění pláň bude zajištěno podélným trativodem z drenážních flexibilních PVC trubek DN 100 mm. Zaústění trativodu bude provedeno do přípojky uliční vpusti UV1.

Stávající chodníky situované v blízkosti pomníku Antonína Přihody budou rovněž rekonstruovány. Po odstranění stávající živice a případné podkladní vrstvy budou zřízeny nové konstrukční vrstvy. Chodník bude lemován betonovým záhonovým obrubníkem do lože z betonu C 20/25 XF4 s boční opěrou a s nášlapnou výškou 0 mm. Chodník je navržen s krytem z hlinitopísčité prosívky.

Konstrukce chodníku - mozaika

| | | | | |
|--|----|-----|-----|----|
| žulová kostka mozaika – oblouková dlažba | DL | tl. | 60 | mm |
| kamenivo drcené 4/8 | KD | tl. | 30 | mm |
| šterkodrt' | ŠD | tl. | 150 | mm |

Konstrukce chodníku – mozaika – v místě sjezdu

| | | | | |
|---------------------------------------|----|-----|-----|----|
| žulová kostka malá – oblouková dlažba | DL | tl. | 100 | mm |
| kamenivo drcené 4/8 | KD | tl. | 30 | mm |
| šterkodrt' | ŠD | tl. | 150 | mm |
| šterkodrt' | ŠD | tl. | 200 | mm |

Konstrukce chodníku – kamenné plotny

| | | | | |
|-----------------------|----|------|-----|----|
| žulové desky (plotny) | DL | ~tl. | 200 | mm |
| kamenivo drcené 4/8 | KD | tl. | 40 | mm |
| šterkodrt' | ŠD | tl. | 180 | mm |

Konstrukce chodníku - mlat

| | | | | |
|------------------------------------|----|-----|-----|-------------------|
| hlinitopísčitá prosívka frakce 0/4 | | mn. | 40 | kg/m ² |
| šterkodrt' 16/22 | ŠD | tl. | 100 | mm |
| šterkodrt' 32/63 | ŠD | tl. | 100 | mm |

Parkovací stání a zpevněná plocha

Při levé straně komunikace je navržen podélný parkovací pruh šířky 2,5 m, při pravé straně je situována zpevněná plocha. Uvedené plochy jsou navrženy s krytem ze žulové kostky malé, obloukové dlažby. V místě styku s komunikací bude provedena linka ze žulové kostky velké (výška min. 200 mm, šířka min. 150 mm), která bude uložena do lože z betonu s boční opěrou a s nášlapnou výškou 40 mm a jednořadou přídlažbou ze žulové kostky velké do lože z betonu C 20/25

XF4. Parkovací a zpevněná plocha bude lemována žulovým obrubníkem OP3 do lože z betonu s boční opěrou a se zákl. nášlapnou výškou 80 mm a jednořadou přídlažbou ze žulové kostky velké do lože z betonu C 20/25 XF4.

Konstrukce parkovacího pruhu a zpevněné plochy

| | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|-----|--------|
| žulová kostka malá – oblouková dlažba | DL | tl. | 100 mm |
| kamenivo drcené 4/8 (případně písek) | KD | tl. | 40 mm |
| kamenivo zpevněné cementem | SC 0/32 C _{8/10} | tl. | 150 mm |
| šterkodrt | min. ŠD _B | tl. | 180 mm |

Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění místní komunikace bude zajištěno novými uličními vpustmi. Ty budou zřízeny nové, jejich poloha je patrna ze situace. Uliční vpusti jsou v trase rozmístěny dle nové polohy nivelety a příčných sklonů. Vpusti jsou navrženy prefabrikované z betonových dílců s litinovou mříží a košem na splaveniny. Vpusti budou zaústěny PVC potrubím DN 150 do jednotné kanalizace, která je vedena zájmovým územím. U přípojek uličních vpustí je nutno provést zápachovou uzávěrku. Výkop pro přípojku je nutno provádět opatrně, za dohledu správce sítí, které přípojka křížuje. Dodržovat normy pro vzdálenosti při křížení jednotl. sítí.

Odvodnění silniční pláň bude zajištěno podélným trativodem z drenážních flexibilních PVC trubek DN 100 mm. Zaústění trativodu bude provedeno do přípojek uličních vpustí.

Součástí stavby je rovněž výšková úprava poklopů, uzávěrů, hydrantů a šoupat veškerých inženýrských sítí do polohy nové nivelety komunikace, případně chodníku. Stávající uliční vpusti budou zrušeny a přípojky zaslepeny. Střešní svody z přilehlých nemovitostí, které jsou vyústěny na chodník, případně komunikaci budou přepojeny do kanalizace.

Svislé dopravní značení

Součástí stavby je rovněž přeložení stávajících dopravních značek v trase, jejich doplnění a příp. výměna. V PD je na samostatné příloze uvedeno schéma rozmístění nových svislých dopravních značek, které budou osazeny v základní velikosti v retroreflexním provedení.

Osazení provést dle TP 65, Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Provedení svislého a vodorovného dopravního značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN 01 8020. Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy. Nové dopravní značky budou osazovány na nosné prvky dle příslušných norem a předpisů (ČSN 01 8020 a ČSN 73 1401).

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení na novém dlážděném krytu MK nebude realizováno.

Zelený pás, úpravy terénu

Dotčené plochy v okolí chodníku a plochy podél silniční obruby budou upraveny dosypáním vhodnou zeminou a ohumusovány. Vlastní ohumusování trav. pásů bude provedeno orníci v tl. min. 100 mm a oseto travou.

Kácení a výsadba zeleně

V místech, kde bude zasahovat stávající zeleň do dopravního prostoru, bude provedena její úprava, případně odstranění.

Jednotná kanalizace

Součástí stavby bude rovněž zřízení jednotné kanalizace pro zajištění odvodnění komunikace a případné přepojení kanalizačních přípojek přilehlé nemovitosti. Kanalizace bude provedena z PVC potrubí DN 250 a bude uložena pod silničním tělesem. Napojení na stávající jednotnou kanalizaci bude provedeno v místě šachty Š1, ukončení v místě šachty Š2. Kóty dna jednotlivých šachet budou upřesněny po obnažení stávající kanalizace a určení kóty v místě napojení, podélný sklon bude min. 1,0 %.

Zemní práce

Při výkopových pracích dojde ke křížení s celou řadou podzemních vedení. Před zahájením výkopových prací je nutné nechat vytýčit od jejich správců všechna podzemní vedení. Při křížení podzemních vedení musí být dodržena předepsaná nejmenší svislá i vodorovná vzdálenost křížujících se vedení podle ČSN 736005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. Stavba musí dodržet podmínky jednotlivých správců podzemních vedení.

Výkopové práce v ochranných pásmech podzemních vedení budou prováděny pouze ručně s maximální opatrností. Před záhozem výkopu v prostoru ochranných pásem podzemních vedení musí být provedena jejich kontrola příslušným správcem podzemního vedení.

Výkopy

Výkopy budou prováděny v rýhách se svislými stěnami, paženými od hloubek 1,3 m.

Lože pro potrubí

Potrubí stok je navrženo z PVC 250. Kanalizační přípojky uličních vpustí jsou navrženy z PVC 150. Veškerá tato potrubí budou uložena do lože z písku, šterkopísku o max. zrnitosti 20 mm, hutněného min. na 98 % PS.

Obsyp potrubí

Pro potrubí stok a kanalizačních přípojek bude obsyp provedený dovezeným pískem, resp. šterkopískem o max. zrnitosti 20 mm. Ukládat se bude po vrstvách současně po obou stranách potrubí do výše 30 cm nad vrcholem potrubí za současného ručního hutnění. Obsyp se bude hutnit min. na 98 % PS. Ve středu rýhy bezprostředně nad vrcholem potrubí je nutné hutnit opatrně.

Zásyp rýhy

Zásyp rýhy bude prováděn dovezeným šterkopískem o maximální zrnitosti 63 mm a hutněný minimálně na 95 % PS. Hutnění se bude provádět po vrstvách o maximální tloušťce 30 cm. Veškerý zásypový materiál pro stavbu musí vyhovovat požadovanému stupni hutnění.

Před provedením zásypu rýhy nad potrubím nutno provést zkoušky vodotěsnosti potrubí a malých objektů na stokách.

Obsyp kanalizačních šachet

Obsyp bude hutněný obdobně jako zásyp rýh nad potrubím. Před provedením obsypu kanalizačních šachet nutno provést zkoušky vodotěsnosti potrubí a malých objektů na stokách.

Vstupní šachty na kanalizačních stokách

Vstupní šachty budou provedeny z betonových prefabrikovaných dílců, tj. z šachtového dna, rovných skruží, přechodových skruží nebo desek a vyrovnávacích prstenců pod poklop. Šachty budou zakončeny šachtovými poklopy s rámem. Šachty budou osazeny na podkladní betonové desky z betonu C 8/10. Na stavbě budou použity vstupní šachty vnitřního ø 1000 mm.

Zkoušky

Provedení kanalizačních stok vč. vstupních šachet a kanalizačních přípojek musí být v souladu s normou ČSN EN 1610 (756114) – Provádění stok a kanalizačních přípojek a jejich zkoušení. Na kanalizačním potrubí stok i přípojek budou provedeny zkoušky vodotěsnosti vč. vstupních šachet ještě před zásypem rýhy. Zkoušky vodotěsnosti budou provedené podle normy ČSN 756909 / 2004 – Zkoušky vodotěsnosti stok a kanalizačních přípojek.

F – Skládky, odpadový materiál

Likvidaci všech druhů odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a další příslušné vyhlášky vč. všech novel. Doporučuje se maximální využití odpadů k recyklaci. Veškeré odpady budou likvidovány na místně příslušné skládce s potřebným oprávněním k likvidaci. Odstraněný asfaltobetonový kryt (kód 170 302 kategorie O) bude odvezen a uložen na skládce živičných materiálů v recyklačním centru. Odstraněný asfaltobetonový kryt může být dále zpracován jako recyklovatelná surovina pro výrobu asfaltobetonových směsí. Při provádění zemních prací budou odstraněné podkladní vrstvy komunikace (šterk, štet) odvezeny na skládku stavebních sutí. Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních pracích bude použit k provedení terénních úprav v okolí komunikace a zpevněných ploch. Případný přebytek bude předán k využití osobě oprávněné k jejímu převzetí (např. AZS 98, Havlovice), případně bude její další využití předem projednáno s odborem životního prostředí MěÚ Domažlice. Sejmutá ornice bude deponována na dočasné skládce v prostoru staveniště a po dokončení stavby bude použita k čistým terénním úpravám a k ohumusování ploch v okolí komunikace. Případný přebytek bude odvezen na místo určené investorem. Veškerý další přebytečný materiál bude odvezen na řízenou skládku odpadu.

G – Provádění stavby

Předpokládá se, že stavební práce na rekonstrukci komunikace budou prováděny mimo hlavní dopravní provoz ve městě za úplné uzavírky komunikace. Dopravní opatření během výstavby vychází ze zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích a je obsaženo v příloze.

Po celou dobu stavby je nutno zachovat příjezd vozidel při mimořádné události, tj. zejména umožnit vjezd záchranným a hasičským vozidlům na stavbu. Z tohoto důvodu je na dodavatelské firmě zajistit a dodržet odpovídající organizaci stavebních prací.

Postup prací se ponechává po dohodě s investorem na dodavateli, je nutno jej volit s ohledem na minimální dobu uzavírky hlavní trasy.

H – Bezpečnost provozu

Při provádění stavebních prací na opravě vozovky je nutné respektovat směrnice pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích při provádění prací za provozu. Dále je nutné dodržovat všechny bezp. předpisy a výnosy při provádění vlastních staveb. prací.

I – Bezpečnost práce, ochrana zdraví

Provádění stavebních prací musí být v souladu s vyhláškou Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při staveb. pracích.

Vyhláška stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních, montážních a udržovacích prací a při pracích s nimi souvisejících. Základní povinností dodavatele stavebních prací je vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je současně povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště, osobními ochrannými pracovními prostředky, odpovídajícími ohrožení, které pro tyto osoby z provádění stavebních prací vyplývá.

Při dopravě, manipulaci a montáži kanalizačních šachet a potrubí je třeba dbát všech

opatření vyplývající ze zákona a příslušných předpisů, zejména pro práce se zavěšeným břemenem ČSN ISO 12 480-1 a práce ve výkopu ČSN EN 1610.

S troubami a jinými beton. výrobky se může manipulovat pouze se zvedacím zařízením, které je vybaveno jemným posuvem. Pro vlastní uchopení trub se používají samosvorné kleště, univerzální kulové spojky DEHA (pokud jsou v troubě zabudovány DEHA úchyty) a dále ocelová lana nebo textilní úvazky. Manipulace pomocí lana provlečeného vnitřním průřezem trouby je zakázána! Trouby s přepravními kotvami (např. DEHA úchyty) mohou být zvedány rozepřenými lany s maximálním úhlem rozepření (měřeno u háku) 60°. Pomalé, plynulé zvedání či spouštění bez trhavých pohybů jsou základním předpokladem pro jistotu únosnosti úchytů. Při nedodržení těchto zásad hrozí nebezpečí nehody! V ostatním je třeba dbát konkrétních pokynů dodavatele!

J – Podzemní sítě, cizí vedení

V trase rekonstruované komunikace a v její těsné blízkosti se nacházejí některé podzemní a nadzemní inženýrské sítě a zařízení, orientačně zakreslené projektantem do situace stavby na základě podkladů jednotlivých správců sítí. Proto je nutno z výše uvedených důvodů dodržet během výstavby následující podmínky:

- před zahájením stavby nechat veškerá vedení od jejich správců vytýčit
- dodržovat pokyny správců jednotl. sítí
- při křížení a souběhu dodržovat příslušné normy a předpisy
- zemní práce v blízkosti vedení provádět s max. opatrností za dohledu správce

Před začátkem výkopových prací je nutné nechat veškerá podzemní vedení a zařízení nacházející se v zájmovém území od jejich správců vytýčit. Při křížení podzemních vedení musí být dodržena předepsaná nejmenší svislá i vodorovná vzdálenost křížujících se vedení podle ČSN 73 6005 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Výkopové práce v ochranném pásmu podzemního vedení budou prováděny pouze ručně. Před záhozem výkopu v prostoru ochranného pásma podzemního vedení musí být provedena jejich kontrola.

K – Úpravy pro nevidomé a slabozraké osoby

Všechny nové úpravy pro komunikace pro chodce, sjezdy, přechody a jejich bezprostřední okolí navržené v dokumentaci odpovídají technickým a stavebním požadavkům uvedeným v ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, leden 2006 a v ČSN 73 6110/Z1, dále ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb ze dne 5. listopadu 2009.

L – Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Povinností zhotovitele stavebního díla je veškeré stavby na veřejně přístupných komunikacích a v její těsné blízkosti řádně označit tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Řešení oplocení, vjezdů a výjezdů ze staveniště, zajištění výkopů a jiných překážek na veřejně přístupných komunikacích je nutno věnovat náležitou pozornost. U vjezdu a výjezdu ze staveniště křížující komunikaci pro pěší (chodník), kde je frekvence pohybu vozidel velká či jinak nebezpečná, musí být na chodníku provedeno hmatové označení výjezdu vozidel. Toto opatření je vhodné provést i u výjezdů z dlouhodobých velkých stavenišť s velkou frekvencí staveništní

dopravy. Pro oplocení staveb, ale i zajištění výkopů či dočasných skládek materiálu, platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Oplocení nebo zábrany musí být pevné, ve výši 100 – 250 mm mít zarážku pro slepeckou hůl, musí být i barevně kontrastní.

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 – 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

Všechny pochozí plochy (trvalé i dočasné) musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie nesmí zasahovat ani být umístěna žádná překážka. Předměty a jiné konstrukce na ostatních místech pochozích ploch musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí nebo horní díl oplocení, sledující půdorysný průmět překážky. Takto musí být označeny výkopy i staveniště.

M – Zaměření, pevné body

Zájmové území bylo pro potřebu zpracování PD polohopisně a výškopisně zaměřeno. Území je zobrazeno v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt p. v.

Hlavní vytyčovací body jsou zajištěny v souřad. systému a jsou patrné z výkresových příloh.

N – Závěr

Dokumentace byla vypracována podle platných norem a předpisů. Rozpracovaná projektová dokumentace byla projednána a odsouhlasena investorem akce.

UPOZORNĚNÍ :

Před zahájením zemních prací je nutno všechna zemní vedení nechat investorem od správců sítí vytyčit a stavební práce provádět dle jejich pokynů.

Křížení s jednotlivými sítěmi, příp. jejich souběh, provést v souladu s ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení.

Stavební práce při demontáži stávajících kamenných obrub a dlažeb budou prováděny s maximální opatrností, tak aby nedošlo k jejich poškození.