

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Označení stavby:

Název stavby: Stavební úpravy ulice K Višňovce v úseku ul. Jana Palacha – Železničního Pluku

Stavební objekt: SO101 – Komunikace a zpevněné plochy

Následný správce (asfaltové komunikace): Statutární město Pardubice

Místo stavby: Pardubice V – Zelené Předměstí

Kraj: Pardubický

Obec: Pardubice

Katastrální území: Pardubice (717657)

1.2. Investor:

ÚMO Pardubice V

Češkova 22

Pardubice

530 02

1.3. Zhotovitel PD:

Ing. Petr Musílek

Projektová a inženýrská kancelář,

K Blahobytu 1525,

530 02 Pardubice

Živnost: Projektová činnost ve výstavbě,

zapsaná u 360601 - Magistrát města Pardubic,

druh živnosti: Ohlašovací vázaná,

IČ: 71774858,

autorizace ID00, č. 0010515

2. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

ŘADA 100: OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy

- stavební objekt je zakreslen ve výkresu B.2 Situace stavby.

3. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stavební objekt SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy zahrnuje v technické rovině:

- Opravu komunikace ulice K Višňovce včetně přilehlých chodníků, vjezdů a zpevněných ploch
- Změnu trasování komunikace s umístěním rychlost regulujících prvků
- Zahrnutí ulice do zóny tempo 30
- Výsadbu nových stromů
- Napojení na stávající stav

Zdůvodnění navrženého řešení:

- Navržené řešení je opravou stávajících zpevněných ploch

4. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Podkladem pro vypracování projektové dokumentace byly:

- › Předchozí stupeň projektové dokumentace – Dokumentace pro stavební povolení
- › Digitální podklady DTM města Pardubice
- › Digitální podklad – poloha inženýrských sítí od jejich správců
- › PD skutečného provedení stavby „Modernizace silnice II/324 ulice Jana Palacha a 17. listopadu“
- › Aktuálně platné ČSN, ČSN EN, TP, VL, TKP
- › Vyhláška č.398/2009 O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- › Prohlídka na místě stavby
- › Fotodokumentace

Z podkladů je patrné, že během stavby bude především nutné klást důraz na práci okolo stávajících inženýrských sítí. Především je nutné požádat o jejich vytyčení a následně je chránit při stavbě. Důležité je také výškové napojení na stávající stav okolních ploch. Zde bude také nutné respektovat nově opravené uliční vpusti ulice Jana Palacha.

5. VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba obsahuje pouze jeden stavební objekt a to SO101 – Komunikace a zpevněné plochy.

6. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

6.1 Směrové řešení:

Z hlediska směrového vedení je trasa složena z následujících prvků:

- přímá délky 41,49m
- levostranný oblouk délky 2,20m a poloměru 6m
- přímá délky 3,89m
- pravostranný oblouk délky 2,20m a poloměru 6m
- přímá délky 104,61m

Celková délka vedení opravy komunikace je 154,39m.

6.2 Výškové řešení:

Výškové řešení respektuje aktuální výšku zpevněných ploch a v maximální možné míře se ji snaží dodržet. Výškové oblouky jsou navrženy na $v_n = 30\text{km/h}$ tak, aby na komunikaci nevznikala místa s nulovým výsledným sklonem. Pravidlem je, že minimální výsledný sklon je vždy větší nebo roven 0,5%. V nejnižších místech nivelety jsou umístěny uliční vpusti, tato místa jsou vyznačena jak v příloze B.3 Podélný profil a A.3 Geodetický koordinační výkres. Zde jsou uvedeny všechny důležité výškové body, zároveň jsou doplněny souřadnice bodů obrubníků a dalších lomů, které jsou nutné pro polohové vytyčení.

Příčné sklony respektují aktuálně platné ČSN a také vyhlášku č. 398/2009 Sb. Komunikace má základní příčný sklon 2,0%. Sklon chodníku bude max. 2,0%, rampy budou mít maximální sklon 12,5%, snaha je, aby byl co nejmenší (ne však méně než 0,5%).

O navrženém výškovém řešení informuje následující tabulka:

STANIČENÍ	PRVEK	NÁVRHOVÉ HODNOTY
0,00000	Napojení na komunikaci ul. Jana Palacha	
0,00000 – 0,00100	nájezdová rampa prahu	$L=1,00\text{m}$, $s=5,50\%$
0,00100 – 0,00400	plocha místa pro přecházení	$L=3,00\text{m}$, $s=-1,00\%$
0,00400 – 0,00480	sjezdová rampa prahu	$L=0,80\text{m}$, $s=-6,25\%$
0,004800 – 0,00564	tečna	$L=0,84\text{m}$, $s=-0,50\%$
0,00564 – 0,00834	vydutý oblouk	$R=180\text{m}$, $T=1,350\text{m}$, $\gamma=0,005\text{m}$
0,00834 – 0,02555	tečna	$L=17,21\text{m}$, $s=1,00\%$
0,02555 – 0,03084	vypuklý oblouk	$R=300\text{m}$, $T=2,648\text{m}$, $\gamma=0,012\text{m}$
0,03084 – 0,04947	tečna	$L=18,63\text{m}$, $s=-0,77\%$
0,04947 – 0,05405	vydutý oblouk	$R=300\text{m}$, $T=2,289\text{m}$, $\gamma=0,009\text{m}$
0,05405 – 0,06993	tečna	$L=15,89\text{m}$, $s=0,76\%$
0,06993 – 0,07448	vypuklý oblouk	$R=300\text{m}$, $T=2,274\text{m}$, $\gamma=0,009\text{m}$
0,07448 – 0,08921	tečna	$L=14,73\text{m}$, $s=-0,76\%$
0,08921 – 0,09173	vydutý oblouk	$R=200\text{m}$, $T=1,255\text{m}$, $\gamma=0,004\text{m}$
0,09173 – 0,11867	tečna	$L=26,94\text{m}$, $s=0,50\%$
0,11867 – 0,12317	vypuklý oblouk	$R=300\text{m}$, $T=2,250\text{m}$, $\gamma=0,008\text{m}$
0,12317 – 0,14388	tečna	$L=20,72\text{m}$, $s=-1,00\%$
0,14388 – 0,14854	vydutý oblouk	$R=180\text{m}$, $T=2,329\text{m}$, $\gamma=0,015\text{m}$
0,14854 – 0,15439	tečna	$L=5,85\text{m}$, $s=1,59\%$
0,15439	Napojení na křižovatku s ulicí Železničního Pluku	

6.3 Šířkové uspořádání:

Komunikace bude mít základní šířku 3,50m mezi obrubami včetně vodícího proužku na pravé straně. Na začátku staničení se komunikace napojí přes dlouhý příčný práh na komunikaci ulice Jana Palacha, nároží zde budou zaoblena oblouky poloměru 6,0m.

Vjezdy na soukromé pozemky budou mít šířku dle stávajícího stavu, minimálně však 2,50m.

Šikmá parkovací stání pod úhlem 45° budou mít délku 4,30m. Jejich šířka bude v případě krajního parkovacího stání 3,80m (3,55m+0,25m bezp.odstup), v případě prostředního parkovacího stání 3,55m. Rozměry parkovacího stání pro ZTP jsou uvedeny v odstavci 13.

Podélná parkovací stání mají délku 7,90m (na styku s komunikací), jejich strany jsou vedeny pod úhlem 60°. Šířka těchto stání bude 2,10-2,25m, minimálně však 2,00m.

Komunikace pro pěší – chodník na levé straně ulice bude mít minimální šířku 1,75m (0,25m-bezp. odstup od budovy + 0,75m – chodecký pruh + 0,75m bezp. odstup od parkujících vozidel). Na pravé straně ulice je situace obdobná, chodník zde díky většímu prostoru vychází širší, nicméně bude dodržena zásada, že jeho minimální šířka bude 1,75m.

6.4 Příčné klopení:

Základní příčný sklon komunikace pro vozidla je 2,0% celé šířce zpevnění, sklon parkovacích stání směrem k vozovce bude 2,0% (max. možný při umístění stání pro ZTP z hlediska vyhlášky č. 398/2009 Sb.), Na chodnících bude příčný sklon 0,5-2% dle napojení ploch, v místě ramp bude max. příčný sklon 12,5% (pokud je možno co nejmenší).

V místě vjezdů je možno umístit snížený obrubník až na +0,05m nad přilehlou komunikaci, pokud bude nutné vyrovnat velký výškový rozdíl pro bezbariérové napojení zpevněných ploch. V žádném případě nebudou překročeny max. Příčné a podélné sklony, které byly již popsány. Preferované řešení je však s co nejmenšími výškovými rozdíly ve všech napojeních.

Příčný sklon všech zpevněných ploch neklesne pod 0,5%

Sklon silniční pláň bude minimálně 3,0%, pokud bude mít zpevněná plocha sklon větší, bude tomu sklon silniční pláň odpovídat.

6.5 Vozovka a zpevněné plochy

Komunikace vozovky je zhotovena z asfaltového krytu a je ve velmi špatném stavu. Chodníkové plochy jsou zhotoveny z žulové dlažby – mozaika. všechny konstrukce chodníku i vozovky budou nahrazeny novou betonovou dlažbou. Vybourané, nepoužité žulové kostky – mozaika budou odvezeny na skladovací plochu SmP.

Před budováním podkladních vrstev vozovky budou dokončena ochrana/přeložka inženýrských sítí, které se nacházejí pod nově navrženými komunikacemi nebo by jejich případné výkopu do prostoru budování komunikací zasáhly.

Četnost zkoušek míry zhutnění se bude řídit TP146 a TKP3 (4). Na zásyp rýh můžou být použity vytěžené materiály z podkladních vrstev asfaltové komunikace bez úpravy (šterkopísky), odstraněné asfaltové vrstvy po předrcení (dle TP146) a o použití navážek nacházejících se na stavbě bude rozhodnuto až při stanovení jejich složení s souladu s ČSN 73 6126. Na povrchu aktivní zóny (silniční pláň) bude hodnota $E_{def,2} = 45\text{MPa}$.

Aktivní zóna bude v souladu s ČSN 73 6133 z materiálu předepsaných vlastností (dle TKP). Její tloušťka bude 0,5m. Pokud bude stávající vrstvy podloží zpevněných ploch vyhovovat ČSN 73 6133 je možno je v aktivní zóně ponechat a aktivní zónu později zhutnit. Při výskytu zemín s větším obsahem jemnozrnných částic je možné navrhnout zlepšení této zeminy vápnem nebo jinými hydraulickými pojivy

Spodní stavba komunikace:

Geologické poměry v místě stavby se považují za stabilizované a proto nebyl prováděn inženýrsko-geologický průzkum. Dá se předpokládat, že zeminy v podloží komunikace a zpevněných ploch bude možno znovu použít při stavbě nové komunikace.

V podloží zpevněných ploch nesmějí být ponechány žádné nevhodné zeminy bez úpravy pokud nebude dosaženo modulu přetvárnosti $E_{def,2} = 45\text{MPa}$ na povrchu zemní pláně (viz. ČSN 73 6131). Modul přetvárnosti zemní pláně $E_{def,2}$ je požadován 45 Mpa - ověřeno statickou zatěžovací zkouškou. V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena míra zhutnění nejméně 100% PS. Všechny výše požadované parametry musí být ověřeny a doloženy kontrolními a přejímacími zkouškami dokladovanými ve stavební deníku.

V podloží zpevněných ploch nesmějí dále zůstat žádné nevhodné zeminy a zdravotně závadné zeminy posuzované podle příslušných předpisů. Zároveň nesmějí být ponechány v podloží nevhodné zeminy bez úpravy (viz. ČSN 73 6133).

Postup zhutnění a míra zhutnění musí odpovídat ČSN 721006 - „Kontrola zhutnění zemin“, . Zhutňování konstrukční pláně vozovek a tělesa násypu se musí provádět za suchého počasí.

Při zhutnění je nutné dodržet nejmenší hodnoty míry zhutnění pro komunikace dle ČSN 73 6133.

Provádění zemního tělesa bude v souladu s ČSN 73 6133.

Silniční podloží je nutné upravit tak, aby vyhovovalo kritériím nenamrzavosti a dosahovalo $E_{def} = 45\text{MPa}$ na konstrukční pláň. Proto je nutné dodržet zemní práce za suchého počasí.

Sklon pláně zemního tělesa bude upraven na hodnotu základního příčného sklonu 3% nebo dle sklonu povrchu komunikace.

Zemní práce nesmí být prováděny za nepříznivých klimatických podmínek (zimní a jarní období) a za déletrvajících dešťů.

Před započítáním veškerých zemních a bouracích prací je nutno se seznámit s polohou všech stávajících inženýrských sítí a ty pak nechat vytyčit za účasti jejich správců !

Součástí této části projektové dokumentace je orientační zakres stávajících podzemních vedení.

I přesto, že se poměry v podloží zpevněných a nezpevněných ploch považují za známé je nutné po odkrytí zemní pláně posoudit a zhodnotit skutečný stav podloží osobou autorizovanou v oboru geologie a na základě tohoto zhodnocení, společně s projektantem, zrevidovat návrh konstrukčních vrstev zpevněných ploch a nebo původní návrh ponechat jako vyhovující.

Projektant navrhuje následující skladbu vozovkových vrstev dle "Katalog vozovek pozemních komunikací - TP 170" (zpracovatel Stavební fakulta ČVUT Praha, Vysoké učení technické v Brně, Stavby silnic a železnic a.s. a ODS - Dopravní stavby Ostrava a.s., rok zpracování 2004, schváleno MD ČR pod č.j. 517/04-120-RS/1 ze dne 23.11. 2004 a dále pak Dodatek k těmto TP , schváleno MD ČR pod č.j. 682/10-910-IPK/1 ze dne 12.8.2010).

SKLADBA KOMUNIKACE VOZOVKY dle TP170 D1-N-2-PIII-TDZ VI

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO11	40mm
Spojovací postřík	PS	0,3kg/m ²
Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO16+	50mm
Infiltrační postřík	IP	1,0kg/m ²
Štěrkodrt'	ŠD _A	150mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	150mm
CELKEM		390mm

Na zemní pláni - Edef;2 = 45MPa

Na podkladní vrstvě ŠDB - Edef;2 = 60MPa

SKLADBA CHODNÍKOVÝCH PLOCH dle TP170 D2-D-1-PIII-TDZ CH /šedá barva/:

Zámková bet. dlažba „CIHLA“	DL	60mm
Lože z drti frakce 4/8	L	30mm
Štěrkodrt' 8/32	ŠD _B	150mm
CELKEM		240mm

Na zemní pláni - Edef;2 = 45MPa

Na podkladní vrstvě ŠDB - Edef;2 = 60MPa

SKLADBA PARKOVACÍCH STÁNÍ dle TP170 D2-D-1-PIII-TDZ O /černá barva/:

Zámková bet. dlažba „ČTVEREC“ 20x20	DL	80mm
Lože z drti frakce 4/8	L	40mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	200mm
CELKEM		320mm

Na zemní pláni - Edef;2 = 45MPa

Na podkladní vrstvě ŠDB - Edef;2 = 60MPa

SKLADBA CHODNÍKOVÝCH PLOCH v místě nároží ulice Jana Palacha dle TP170 D2-N-3-PIII-TDZ CH :

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO8CH	40mm
Recyklovaný materiál	R-mat.	60mm
Doplnění podkladních vrstev – mechanicky zpevněná zemina	MZ	150mm
CELKEM		250mm

Na zemní pláni - Edef;2 = 45MPa

SKLADBA SJEZDŮ ZE SOUKROMÝCH PARCEL dle TP170 D2-D-1-PIII-TDZ O /šedá barva/:

Zámková bet. dlažba „CIHLA“	DL	80mm
Lože z drti frakce 4/8	L	40mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	200mm
CELKEM		320mm

Na zemní pláni - Edef;2 = 45MPa

Na podkladní vrstvě ŠDB - Edef;2 = 60MPa

Barevnost dlažby

- Chodníky budou z betonové dlažby CIHLA 20x10 cm tl. 60mm v barvě šedá se zkosenou hranou (skladba loktová)
 - Sjezdy budou provedeny z betonové dlažby CIHLA 20x10 cm tl. 80mm v barvě šedá se zkosenou hranou (skladba loktová)
 - Parkovací stání budou provedena z dlažby 20x20 cm (čtverec) tl. 80mm černé barvy, bez zkosené hrany (skladba poloviční)
 - Chodníky v nároží ulice K Višňovce budou z betonové dlažby CIHLA 20x10 cm tl. 60mm v barvě žlutá/okorová (dle navazujících ploch) se zkosenou hranou (skladba poloviční)

Projektant při návrhu skladeb uvažuje s modulem přetvárnosti podloží E_{def} stanovený na povrchu podkladní vrstvy min. 45 Mpa.

Pokud bude i po zhutnění podloží stále neúnosné ($E_{def}; 2 < 45 \text{ MPa}$) je třeba ho sanovat. Projektant doporučuje zahutnění ostrohranného materiálu větší frakce (např. štěrk 32/63) popř. použít do podloží výztužné geotextilie.

7. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK

Odvodnění povrchu nové komunikace bude probíhat pomocí navržených podélných a příčných sklonů do uličních vpustí a liniového odvodnění - žlabu. Žlab i vpusti budou napojeny na stávající kanalizaci. Odvodnění pláň silničního tělesa bude zajištěno jejím příčným sklonem 3,0%. Podloží se považuje za propustné.

Uliční vpusti i vyústní kusy žlabu jsou navrženy s kalovým prostorem a sifónem, který zabráni pronikání pachů na povrch komunikace. Vzor uličních vpustí je uveden v příloze B.5 Detaily.

8. NÁVRH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Návrh stálého dopravního značení je patrný z přílohy B.2 Situace stavby. Celá ulice bude uvozena značkou B20a – max. povolená rychlost 30 km/h s výhledem označení ulice jako zóny tempo 30. V ulici budou vyznačena parkovací stání pro zdravotně tělesně postižené a také bude na výjezdu umístěna značka „P4 – Dej přednost v jízdě!“ platící pro cyklisty pohybující se v protisměru. Budou také doplněny dodatkové tabulky upravující pohyb cyklistů.

Svislé dopravní značení

V místě stavby budou nově umístěny následující značky

- B20a 1ks, rozměr základní- FeZn Prolis., tř. retroreflexe dle stávající značky IP4b, kolorit tř. CR2 – upevněno společně s IP4b popř. nový sloupek
- P4 1ks, rozměr 900 - FeZn Prolis., tř. retroreflexe RA1, kolorit tř. CR2 + sloupek, objímka, hliníková patka, betonový základ
- IP12+O1 2ks, rozměr 500x700 - FeZn Prolis., bez retroreflexe, kolorit tř. CR2 + sloupek, objímka, hliníková patka, betonový základ
- E12a 1ks, rozměr 500x300, tř. retroreflexe dle stávající značky IP4b, kolorit tř. CR2 - upevněno společně s IP4b
- E12b 1ks, rozměr 500x300, tř. retroreflexe dle stávající značky B2, kolorit tř. CR2 - upevněno společně s B2

- E13 1ks, rozměr 500x300, tř. retroreflexe dle stávající značky C2a, kolorit tř. CR2 - upevněno společně s C2a

Vodorovné dopravní značení

Z hlediska vodorovného dopravního značení jde pouze o zřízení symbolu vozíčkáře – O1 tj. VDZ V10f, oddělení parkovacích stání a vyznačení symbolu zákazu stání V12a.

Dočasné dopravní značení

Je popsáno v příloze B.6 DIO – Stručný technický popis a zakresleno v příloze B.7 DIO – Situace

9. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Žádné zvláštní požadavky se na stavbu nekladou. Je nutné pouze dodržet již zmíněnou následnost budování stavebních objektů tak, aby byla zajištěna jejich správná funkčnost.

Zvláštní podmínky na údržbu komunikace také nejsou kladeny. Ta bude probíhat dle příslušných platných norem, vyhlášek a zákonů.

Základní kroky při výsadbě stromů

- Je třeba prověřit odtokové poměry v místě výsadby, při nepříznivých poměrech nutno obnovit drenážní vrstvu
- Výsadbová jáma bude mít hloubku odpovídající výšce balu sazenice, šířku min. 1,5 x větší než bal
- Stěny výsadbové jámy budou důkladně rozrušeny
- 50% výměna substrátu ve výsadbové jámě (100% výměnu použít pouze v případě, že stávající substrát je opravdu nepoužitelný)
- V hloubce pod 40 cm použít propustný minerální substrát s nízkým obsahem humusu odolný proti zhutnění
- Do 40 cm použít dostatečně propustný, lehce prokořenitelný substrát s vyšším obsahem humusu, odolný proti zhutnění
- Během výsadby dostatečně prolít výsadbou jámu
- Během výsadby osadit kotvicí prvky
- Hnojení stromu tabletovým hnojivem pod povrch půdy po obvodu stromu
- Zřídit stromovou mísu, namulčovat 10 cm vrstvou drcené borky

Povýsadbová péče

- Dostatečná zálivka
- Kontrola ukotvení a úvazků
- Výchovný a zdravotní řez

Při zakládání navazujících zpevněných ploch instalovat zábrany proti prorůstání kořenů pod zpevněné plochy.

Při výsadbě stromů bude respektována ČSN 83 9021.

10. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ ZAŘÍZENÍ

Stavba se neváže na žádná technologická zařízení.

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

Navržené materiály i konstrukční řešení stavebních objektů odpovídá platným technickým normám a technicko-kvalitativním, i proto nebyly zhotovovány další dodatečné posudky.

Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálu, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálu předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi.

Návrh konstrukčních vrstev byl proveden dle "Katalog vozovek pozemních komunikací - TP 170" (zpracovatel Stavební fakulta ČVUT Praha, Vysoké učení technické v Brně, Stavby silnic a železnic a.s. a ODS - Dopravní stavby Ostrava a.s., rok zpracování 2004, schváleno MD ČR pod č.j. 517/04-120-RS/1 ze dne 23.11. 2004 a dále pak Dodatek k těmto TP , schváleno MD ČR pod č.j. 682/10-910-IPK/1 ze dne 12.8.2010).

12. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba bude během své realizace označena pomocí dopravního značení, fyzických zábran mobilního oplocení a současně červenobílou výstražnou PVC páskou nebo barevným kontrastním odlišením, případně bude prostor zabezpečen jiným zřetelným způsobem. Oplocení staveniště musí mít ve výšce 100-250mm spodní a ve výšce 1100mm horní tyč zábradlí či horní díl oplocení. Bezpečnost silničního provozu nebude výstavbou ohrožena. Přístup obyvatel bude zajištěn v maximální míře, např. pomocí etapizace prací oprav.

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100-250mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100mm.

13. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Stavba bude užívána z hlediska požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb.

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

Základní šířka chodníku bude 1,50m na levé straně ulice, na pravé straně ulice to bude cca 2,15m v závislosti na uliční čáře. Příčný sklon chodníkových ploch je navržen 1%. V místech zlomů, nájezdových ramp bude sklon max.12,5 % (ve většině případů bude vycházet menší). V místech ukončení chodníkového pásu je výškový rozdíl obrubníků max. 20 mm (navrženo 10mm) a je zde osazen varovný pás š. 0,40m.

Na začátku staničení je zřízeno zvýšené místo pro přecházení. Budou zde umístěny varovné pásy š. 0,40. Na linii přechodového místa bude navazovat signální pás š. 0,80m, který bude od varovného pásu odsazen o 0,30m. Varovný pás bude signální pás přesahovat na obou stranách min. o 0,80m. Signální pás přechodového místa navádí na jeho osu a vede od vodící linie.

Z celkového počtu 26 parkovacích stání jsou 2 stání vyhrazena pro osoby ZTP, každé stání s vlastní manipulační plochou a je z nich zajištěn přímý bezbariérový nájezd na chodník. Jsou vyznačena svislým i vodorovným dopravním značením. Příčný sklon bude max. 2,5%, podélný max. 2,0%.

Navržené stání pro ZTP bude označeno pomocí SDZ IP12 se symbolem O1. Zároveň budou místa označena pomocí VDZ V10f.

Ve vjezdech je v místě chodníku příčný sklon max. 2,0%.

b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

Vodící linie je zajištěna v celém úseku nově budovaného chodníku pomocí přirozené vodící linie. Přirozená vodící linie je tvořena pomocí plotů/podezdívek domů přilehlých soukromých pozemků. V místech snížených obrubníků – snížený obrubník chodníku, obecně míst s obrubníkem ve výšce $\leq 0,08$ m se nachází varovný pás šíře 0,40 m z betonové dlažby CIHLA slepecké úpravy kontrastní barvy – bílá, který je doveden až do rampového náběhu +80 mm nad niveletu vozovky.

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

Požadavky pro osoby se sluchovým postižením není vzhledem k charakteru stavby nutné řešit.

d) použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení:

- Použité barevné schéma navrhovaných prvků odpovídá schématu užitému v již zrekonstruované části ulic K Višňovce a Železničního Pluku.

- Použitý materiál musí vyhovovat nařízení vlády č.163/2002 Sb. a příslušným tech. návodům TZÚS 12.03.04:

prvky pro varovné a signální pásy

Dne 27.1.2016

Vypracoval:

Ing. Ondřej Kvaček