

ÚPRAVY PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI V UL. JANA ZAJÍCE, PARDUBICE

C1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

PROJEKT	: Úpravy pro zvýšení bezpečnosti v ul. Jana Zajíce, Pardubice
OBEC	: Pardubice
POPIS ŘEŠENÍ	: Drobné stavební úpravy a dopravní značení pro zvýšení bezpečnosti v úseku se 2 přechody pro chodce (ul. Jana Zajíce od křižovatky u pergoly po křižovatku s ul. Ludka Matury v Pardubicích, sídliště Dubina) - vodorovné dopravní značení - úprava svislého dopravního značení - vysazené chodníkové plochy na přechodech provedené stavebně pro zkrácení délky přechodů na normové hodnoty a pro zajištění rozhledových poměrů na přechodech - vysazené plochy v rozhledových polích křižovatek, provedené stavebně - zvýšení kapacity parkovacích míst regulačními opatřeními
STUPEŇ PD	: DSP, PDPS
SILNICE	: C - obslužná
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Studánka
POZEMKY STAVBY	: 409/27; 409/28; 409/32; 409/180; 409/213
OBJEDNATEL PD	: Městský obvod Pardubice III ul. Jana Zajíce 983, 530 12 Pardubice kontaktní osoba: Ing. Lenka Vacinová, +420 466 799 141 lenka.vacinova@umo3.mmp.cz
PROJEKTANT	: Prodin a.s. Jiráskova 169, 530 02 Pardubice DIČ: 25292161 Zodpovědný projektant: Ing. Regina Reisingerová, ČKAIT 0601784 Vypracoval: Ing. Regina Reisingerová, +420 602 369 963 regina.reisingerova@prodin.cz



B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽ. ŘEŠENÍ

B.1. Základní popis stavby

Předmětem projektu je dopravní řešení komunikace v ul. Jana Zajíce v Pardubicích, a to úseku od zastávek u pergoly po křižovatku s ul. Luďka Matury. Celková délka úseku místní komunikace je cca 200m. Jedná se o zvýšení bezpečnosti dvou stávajících přechodů pro chodce, a dále pak o provedení vodorovného dopravního značení pro regulaci dopravy v celém úseku, vše pro celkové zvýšení bezpečnosti provozu v daném úseku. Provedením drobných stavebních úprav souvisejících s vybudováním vysazených ploch na přechodech, dále pak v křižovatkách s ul. Jana Zajíce a úprav dopravního značení dojde taktéž i k drobnému navýšení kapacity parkovacích míst v dané oblasti. Vše pouze na úkor stávajících ploch komunikace.

B.2. Předpokládaný průběh stavby

Zahájení: v době zpracování PD není známo. Předpokládá se v r. 2015-16

Etapizace a uvádění do provozu: stavbu lze provádět za provozu. Lze provést přechod pro chodce 1 - u Steak Steationu po křižovatku s navazujícím úsekem po výjezd z parkoviště naproti Albertu samostatně a taktéž lze provést samostatně přechod pro chodce 2 - u Alberta po napojení do křižovatk s výjezdem od centrálního parkoviště.

B.3. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Jedná se o místní komunikaci kategorie C v intravilánu, v sídlištním útvaru panelového sídliště Dubina, mající obslužnou funkci. V řešeném úseku je komunikace přetnuta dvěma chodeckými trasami - ze sídliště k restauraci Steak Station a dále významnější pěší spojnicí - ze sídliště k supermarketu Albert a parkovišti.

B.4. Stávající stav

Stávající komunikace je v řešeném úseku bez čar vodorovného dopravního značení, jediné dopravní značení spočívá ve vyznačení 2 přechodů pro chodce vodorovnou dopravní značkou V7.

PŘECHOD PRO CHODCE 1. První přechod pro chodce se nachází za bývalou masnou - dnes za restaurací Steak Station; ve směru od Blahoutovy ulice k Albertu za křižovatkou tvaru T (jedná se o křižovatku s ul. Luďka Matury), kde dochází k náhlému rozšíření celkové šířky komunikace z š. 7,00m mezi obrubami na šířku 11,00m. Stávající přechod je široký 4,0m a dlouhý 11,0m. Zásadním nedostatkem stávajícího přechodu je kromě nenormové délky zároveň nezajištěný rozhled z ul. Jana Zajíce (ve směru od Blahoutovy ul.) vůči nároží chodníku vstupujícího do přechodu od restaurace Steak Station. V rozhledovém poli se zde nachází pevné dřevěné oplocení soukromého objektu. Tato situace je ošetřena alespoň zrcadlem umístěným na sloupu veřejného osvětlení nasvětlujícího přechod.

ÚSEK ul. JANA ZAJÍCE MEZI PŘECHODY. V úseku od přechodu 1 k přechodu 2 v ul. Jana Zajíce je po pravé straně ve směru jízdy k Albertu vyznačen zákaz stání. Vozovka v tomto úseku má šířku mezi obrubami 11,00m. Bez vodorovného dopravního značení.

PŘECHOD PRO CHODCE 2. Druhým řešeným přechodem pro chodce je přechod u Alberta. Stávající přechod je široký 4,00m, délka přechodu je 11,00-12,90m. Vstup do přechodu z chodníku od sídliště je ze zešíkmené hrany nároží, navíc parkují auta na kolmých stáních v těsné blízkosti přechodu bezprostředně před ním - nejsou zajištěny rozhledové přechody z tohoto nároží přechodu ani na přechod z pohledu řidiče jedoucího ul. Jana Zajíce od pergoly směrem k Albertu. Přechod je nasvětlen.



ÚSEK ul. JANA ZAJÍCE ZA PŘECHODEM2 (směrem k pergole). Šířka komunikace mezi obrubami je 13,30m, v křižovatce tvaru T ul. Jana Zajíce x výjezd od Alberta je šířka mezi obrubami 11,00m, díky nedávno vybudovaným vysazeným plochám podél výjezdu z parkoviště u Alberta. Příčné uspořádání komunikace ul. Jana Zajíce je v tomto úseku následující: kolmé parkovací stání 5,00m a š. vozovky 8,20m (6,50m+1,70m) k obrubě. Úsek je bez vodorovného dopravního značení.

B.5. Návrh dopravně-stavebního řešení

Cílem návrhu je dle zadání provést stavební, ale ekonomicky co nejméně náročné úpravy, které zvýší bezpečnost na obou stávajících přechodech pro chodce. Tohoto efektu je dosaženo zkrácením délky přechodů na normové hodnoty pomocí vysazených ploch provedených stavebně. Tím budou zajištěny dostatečné rozhledy z přechodu a z vozovky na přechod. Budou provedeny drobné úpravy přílehlých kolmých parkovacích stání u přechodu u Alberta.

Vysazené plochy na obou přechodech zkracují délky přechodů na 7,00 m. Tuto hodnotu norma ČSN 73 6110 dovoluje na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy a při rekonstrukcích. Dále pak bude provedeno vodorovné dopravní značení v celém řešeném úseku a úprava svislého značení, spočívající především v posunutí stáv. značek IP6 na sloupky před přechod a dále v doplnění značek v úseku s řadou podélných stání. Vysazené plochy jsou navrženy stavebně, ohraničeny silniční obrubou s podsádkou +12cm, vnitřky ploch jsou ohumusovány vrstvou humozní zeminy v tl. 200mm a ozeleněny (viz situační přílohy).

C. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

C.1. Výchozí podklady

- 1) Digitální mapa města Pardubic (MmP)
- 2) Prohlídka předmětné lokality (PRODIN a.s.)
- 3) DÚR z r. 2004 (Chládek a Tintěra Pce, a.s.)
- 4) Pracovní jednání a místní šetření (MO III, PRODIN a.s.)
- 5) Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích TP133 (2/2001)
- 6) Varianta řešení téhož zadání pouze dopravním značením a vysazenými plochami z rozebíratelných dílců odsouhlasená DPmP a.s. a Policií DI ČR
- 7) ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (Český normalizační institut, 1/2006)
- 8) ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací, změna Z1 (2/2010)
- 9) TP170 Navrhování vozovek PK

C.2. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření.

Průzkum lokality jasně potvrdil problém bezpečnosti chodců na obou přechodech, a to jednak z důvodu nedodržení rozhledových poměrů na přechodech fyzickými překážkami v rozhledových polích a zároveň z důvodu zbytečně komfortně široké komunikace - svádí řidiče k nedodržování rychlosti.

D. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba je členěna na dva celky, které je možné provést samostatně:

- přechod pro chodce 1 - u Steak Stationu vč. návazností (od křižovatky s ul. L. Maturovy po křižovatku s výjezdem z parkoviště naproti Albertu)
- přechod pro chodce 2 - u Alberta vč. návazností úseku směrem k Pergole

Stavba není členěna na stavební objekty ani provozní soubory.



E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

E.1. Popis dopravně-stavebního řešení

PŘECHOD PRO CHODCE 1 (přes komunikaci v ul. Jana Zajíce u Steak Stationu). Délka přechodu je prostřednictvím vysazené plochy z chodníkového nároží od Steak Stationu a vodorovným značením zkrácena na 7,00m. Šířka přechodu zůstává ve stávajících parametrech - tj. š. 4,00m. Vysazené plochy a vodorovné značení jsou navrženy tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry z nároží přechodu a z komunikace na přechod. Stávající zrcadlo na stožáru VO je navrženo zachovat, a to z důvodu zajištění rozhledových poměrů ze směru od Blahoutovy na nároží přechodu u Steak Stationu (pro rychlost $v=50\text{km/h}$) - kde se nachází v rozhledovém poli pevné oplocení. Svislá dopravní značka Z4a Směrová deska levá, umístěnou na kritickém rohu pevného oplocení, bude ponechána.

Směrový návrh je řešen s ohledem na provoz trolejbusové linkové dopravy. V předchozí variantě z přenosných obrub byl konzultován s Dopravním podnikem města Pardubic a.s.

Nároží přechodu je tedy řešeno stavebně - prodloužením chodníku o 3,75m na úkor stávající vozovky. Na toto prodloužení navazuje ve směru od Alberta nově vytvořená vysazená plocha ohraničená silničními obrubami s podsádkou +12cm, která má pro chodce ochrannou a pro řidiče naváděcí funkci. Svislá značka IP6 umístěna nyní na osvětlovacím stožáru přechodu bude přemístěna před zač. přechodu do vysazené plochy na samostatný sloupek, ve světlé vzdálenosti min. 0,5m od líce obruby. Vnitřek vysazené plochy bude ohumusován v tl. 200mm a ozeleněn.

ÚSEK ul. JANA ZAJÍCE MEZI PŘECHODY. V úseku od přechodu 1 k přechodu 2 v ul. Jana Zajíce je po pravé straně ve směru jízdy k Albertu navrženo ponechání stávající svislé značky B29 - zákaz stání, s jejím doplněním o dodatkovou tabulku E4 s délkou úseku 30m. Vodorovné dopravní značení za přechodem ve směru k Albertu je navrženo tak, aby byla zajištěna délka rozhledu pro zastavení pro $v=50\text{km/h}$ vozidla jedoucího ul. Jana Zajíce od Alberta směrem k přechodu pro případ předjíždění. Ve vzdálenosti 30m za přechodem začíná parkovací pruh s vyznačenými podélnými stáními. Celkem je navrženo 6stání. Délka jednoho stání je 5,75m, dl. krajních stání pak 5,25m. Parkovací pruh je v celé dl. šíře 2,00m. Konec parkovacího pruhu při napojení komunikace z parkoviště od panelových domů je řešen s použitím vysazené plochy provedené opět stavebně, s ohledem na zachování odvodnění komunikace a odsazením této plochy od posledního krajního stání tak, aby do něho bylo možné komfortně bez zbytečných manévřů najet. Vysazená plocha začíná kvůli odvodnění komunikace až za stávající vpusť. Výjezd z parkoviště je fyzicky a vodorovným značením posunut, aby byly zajištěny rozhledové poměry na výjezdu z parkoviště. V protisměru, podél Alberta, je navržen manipulační pruh o šířce 2,00m, délce 35,00m.

V celém úseku ul. Jana Zajíce mezi přechody je navrženo nové vodorovné dopravní značení, příčné uspořádání je následující: parkovací pruh š. 2,00m, jízdní pruh š. 3,50m, jízdní pruh š. 3,50m, manipulační pruh š. 2,00m. V ose komunikace je nově navržena středová čára V2a (3/6/0,125).

PŘECHOD PRO CHODCE 2 (u supermarketu Albert). Délka přechodu je stavebně - vysazenými plochami zkrácena na 7,00m. Šířka přechodu zůstává ve stávajících parametrech - tj. š. 4,00m. Vysazené plochy a vodorovné značení v návaznosti jsou navrženy tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry z přechodu a z komunikace na přechod pro rychlost $v=50\text{km/h}$. Vysazené plochy jsou ohraničené silniční obrubou s podsádkou +12cm, vnitřky ploch ohumusovány a ozeleněny. Kolmá stání v bezprostřední blízkosti přechodu jsou upravena tak, aby byly zajištěny rozhledové poměry na přechodu. Umístěním vysazené plochy dojde ke zrušení 2 nejbližších stání u přechodu a dále až ke kontejnerovým přístřeškům budou vodorovnými čarami V10b vyznačena 3 kolmá stání pro O1 o rozměrech 2,50x4,75m; v délce 4,30m před kontejnerovým přístřeškem pak bude vzd. V12a Žlutá klikatá čára.

ÚSEK ul. JANA ZAJÍCE ZA PŘECHODEM 2 (směrem k pergole). Šířka komunikace mezi obrubami zůstává stávající, pouze bude její prostor vymezen vodorovným dopravním značením. Příčné uspořádání bude následující: směrem k pergole zleva pás š. 1,60m - pouze vzd. čára V4, 2x 3,50m jízdní pruh, kolmé stání š. resp.



dl. stání 4,75m (zůstávají stávající). V celém úseku je nově navržena středová čára. V úseku 50m ve směru od přechodu k pergole je navržena V1a, při výjezdu z parkoviště u Alberta doplněna čarou V2b 3/1,5/0,125 a za výjezdem z Alberta je dále v návaznosti pouze středová čára V2a (3/6/0,125). Dále je upraven směrový oblouk v křižovatce na výjezdu z komunikace od centrálního parkoviště. Oblouk je upraven tak, aby v rozhledovém poli auta napojující se na hlavní nebyla umístěna kolmá parkovací stání při výhledu vlevo, jak je tomu ve stávajícím stavu. Zároveň je při umístění obruby respektováno odvodnění do stávající uliční vpusti.

E.2. Návrh konstrukčních skladeb chodníků a vozovky

Chodník ze zámkové dlažby:

Zámková dlažba šedá (slepecká v červeném provedení)	60mm
Kladeční vrstva - kamenná drť frakce 4-8	40mm
<u>Štěrkoдр' ŠD</u>	<u>200mm</u>
Celkem	300mm

Modul přetvárnosti podloží na úrovni zemní pláně musí prokazovat hodnotu min. $E_{def}= 30$ MPa.

Chodník z litého asfaltu (vysazená plocha, nepojízdná):

Litý asfalt MA8 (LAJ) z nemodifik. asfaltu	40mm
Podkladový beton PB I (C20/25)	100mm
<u>Štěrkoдр' ŠD</u>	<u>110mm</u>
Celkem	250mm

Modul přetvárnosti podloží na úrovni zemní pláně musí prokazovat hodnotu min. $E_{def}= 30$ MPa.

Vozovka z asfalt.betonu (pás š. max. 0,3m podél nově kladených obrub s páskem):

Asfaltový beton ACO11 (ABS) tř. I	40mm
<u>Spojovací postřik 0,7kg/m²</u>	
Celkem na stávající vrstvy vozovky	40mm

Vozovka z asfalt.betonu na stávající konstrukční vrstvy:

Asfaltový beton ACO11 (ABS) tř. I	40mm
Spojovací postřik 0,7kg/m ²	
Asfaltový beton ACP16 (OKS)	40mm
<u>Spojovací postřik 0,7kg/m²</u>	
Celkem na stávající vrstvy vozovky	80mm

F. ODVODNĚNÍ

Odvodnění komunikace zůstává stávající, směrové vedení obrub je navrženo tak, aby nedošlo k narušení systému dosavadního odvodnění. Nově je přidána 1 uliční vpust' pro odvodnění komunikace u přechodu pro chodce 1 (u Steak Stationu), a to z důvodu příčného vyspádování povrchu vozovky k obrubě - zde by vytvořením vysazené plochy zůstala část plochy komunikace neodvodněná. UV1 je přípojkou DN150 dl. 26,2m napojena do kanalizace. V úžlabí chodníku je navržen liniový odvodňovací žlab s mříží se žlabovou vpustí ŽV1, tato je napojena do přípojky vedoucí z UV1 a dále do kanalizace.

V obou nárožích přechodu pro chodce u Alberta jsou umístěny v chodníku vždy v úžlabí vytvoř. příčnými sklony po jednom odvodňovacím žlabu s mříží a žlabovou vpustí.

Žlabové vpusti jsou napojeny do stávajících vpustí uličních (přípojkami DN 150 dl. 8,30m a dl. 4,40m). Vzhledem k potřebě odvodnit účelně nároží přechodu u Alberta je přeskládána i malá plocha ze zámkové dlažby (roh



chodníku) cca do protažení s hranicí budovy supermarketu. Chodníky jsou příčnými sklonky vyspádovány do žlabu (popis výše) anebo volně do terénu - podsádka obruby je v místě směru spádu 0,00 cm.

Navrženými stavebními úpravami a doplněním odvodňovacího systému nedojde ke zvýšení bilance ploch svedených do kanalizace. Naopak díky tomu, že vzniknou zelené plochy na úkor ploch zpevněných, dojde ke snížení této bilance. Vzhledem k rozsahu stavby nevýznamné hodnoty.

G. NÁVRH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

G.1. SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

* staré demontáž: 3ks svislé značky IP6 umístěné na lampě VO nasvětlující přechod (1ks přechod u Steak Stationu a 2ks přechod u Alberta) budou demontovány a osazeny na nové sloupky do nově vytvořených vysazených ploch, ve světlé vzdálenosti cca 0,6m za obrubu.

Je navrženo následující **NOVÉ/PŘEMÍSTĚNÉ** svislé dopravní značení:

* svislé značky:

- nové umístění 3ks IP6 na samostatné sloupky do vysazených ploch viz výše
- doplnění svislé značky B27 zákaz stání za přechodem u Steak Stationu dodatkovou tabulkou E4 - délka úseku - 80m
- značka IP11c Parkoviště (podélné stání) s nápisem 6x

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, všechny značky velikost základní. Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výšce 2,20 m nad úrovní terénu.

G.2. VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ:

Vodorovné dopravní značení na asfaltové ploše bude provedeno v barvě.

- 2xV7 - přechod pro chodce
- V13a - 3x šikmé rovnoběžné čáry (viz C.2 situace a G. výkaz výměr)
- čáry š. 0,125: V4 - vodící čára
 - V10a - stání podélné a V10b - stání kolmé
 - V2a(3/6/0,125) - podélná čára přerušovaná
- čáry š. 0,25 V2b (1,5/1,5)
- 2x V12a - žlutá klikatá čára š. 0,25

H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Stavbou jsou dotčena ochranná pásma inž. sítí nacházející se v hranici území stavby.

Stavba se nenachází v chráněném území ani památkové zóně či rezervaci.

V předmětném úseku je provozována trasa trolejbusů MHD. Při stavbě je nutné dodržet požadavky DPMP a.s.:

- během stavby nebude omezen provoz linek MHD
- během stavby bude dodržována bezpečná vzdálenost 1m od živých částí trolejového vedení a také od sběračů projíždějících trolejbusů



- práce budou probíhat tak, aby okolo staveniště mohly bezpečně projíždět trolejbusy s maximálním bočním vychýlením sběračů do 4m (platí pro osu vozu od osy trolejové stopy)
pracovníci stavby, kteří se budou pohybovat pod pracovním prostorem sběračů projíždějících trolejbusů musí používat kvalitní ochranné pomůcky - kvalitní přilby.

H.1. Zásah stavby do území

Bourací práce - pouze v nezbytném rozsahu. Dají se provádět za provozu.

Kácení - není.

Konečná úprava terénu a ozelenění - vnitřky vysazených ploch budou ohumusovány v tl. 200mm a ozeleněny.

H.2. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a ŽP

a) ochrana přírody a krajiny - vzhledem k charakteru území nedojde ke změnám ekologických funkcí a vazeb v krajině.

b) hluk - nedojde ke změnám, vyžadujícím výpočet na hlukovou zátěž. V rámci realizace - významně hlučné procesy nebudou ve dnech pracovního klidu vykonávány. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod.

c) emise z dopravy - zůstane beze změn

d) vliv znečištěných vod na vodní toky a zdroje - nepředpokládá se

e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby - koordinace činností na staveništi zabezpečuje dle § 14 zákona č. 309/2006 Sb. zadavatel stavby - koordinátor.

Provádění prací musí být vždy koordinováno tak, že je zabráněno vzájemnému ohrožení pracovníků, provádějících jednotlivé práce. Zabránit vzájemnému ohrožení lze i technickými opatřeními. Způsobem provedení je denní kontrola zajištění BOZP, kterou jsou povinni vykonávat všichni vedoucí pracovníci v rozsahu svých funkcí tak, jak jim to ukládá zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Tato kontrola a konzultace pracovních postupů je považována za koordinaci jednotlivých dodavatelů stavby.

Stavební práce budou probíhat v pracovních dnech v době 7:00-18:00 hodin, ve dnech pracovního volna a klidu budou probíhat práce od 8:00 - 18:00 hod. Po dohodě se zadavatelem stavby je možné dobu nasazení změnit. Významně hlučné procesy nebudou ve dnech pracovního klidu vykonávány.

Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace, apod. Projektová dokumentace toto neřeší – je plně v kompetenci dodavatele.

f) **nakládání s odpady** - odpadní stavební materiály a prvky budou vyříděny podle povahy a buď odvezeny na skládku stavební sutě, nebo k recyklaci. Veškerý odpad ze stavební činnosti při realizaci stavby bude důkladně zařazen podle druhu a kategorie dle zák. č. 185/2001 Sb. zákon o odpadech, bude vyříděn a odstraněn odpovídajícím vhodným způsobem. Odpad bude předán a následně likvidován pouze oprávněnou osobou k odpadům dle jejich povahy. Původce odpadu vyřídí odpad tak, aby bylo možné jeho maximální množství předat k recyklaci. Materiálové využití odpadů má dle zákona č. 185/2001 Sb. (zákon o odpadech) přednost před jejich likvidací. Čistý stavební odpad bude předán k recyklaci v plném rozsahu. Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. Po dobu výstavby je za původce odpadu ve smyslu zákona považován dodavatel stavby. Původce odpadu (§4 odstavec „p“ zákona) je povinen odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit jejich zneškodnění. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídít a kontrolovat, zda nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného okresního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento



souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Předpokládá se následující způsob odstranění nebo využití odpadu ze stavební činnosti:

Betony (železobetony) budou odvezeny na řízenou skládku;

Asfaltové materiály budou druhotně využity, průběžně budou uloženy na skládce dle určení investora. Na asfaltovém materiálu budou provedeny zkoušky na obsah kamenouhelných dehtů. Pokud bude prokázána jejich přítomnost, bude se na předmětné asfaltové směsi pohlížet jako na nebezpečný odpad.

Vytěžená zemina a kamení budou odváženy na řízenou skládku, materiál z podkladních vrstev stávající komunikace bude odvezen na skládku

Obrubníky budou odvezeny na řízenou skládku určenou investorem.

Průběh podzemních sítí je třeba před započítáním zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

I. VAZBA NA TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Technologickým vybavením obou přechodů je 2x soubor VO, nasvětlující plochy přechodu ve vozovce. Vzhledem k tomu, že směrově nedochází k posunu přechodů, zůstává ponechán stávající soubor VO bez dotčení.

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

Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - všechny komunikace a zpevněné plochy jsou veřejně přístupné. Bezbarierový přístup a přístup pro osoby nevidomé a se zrakovým postižením je zajištěn v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbarierové užívání staveb.

Bezbarierové užívání osobami se sníženou schopností pohybu:

Plochy pro pěší a přístup na ně jsou v celé své trase řešeny se splněným požadavkem na odpovídající příčné sklony pro umožnění pohybu tělesně postiženým a osobám se sníženou schopností pohybu a tvoří tak bezbarierovou trasu. Základní příčný sklon chodníků bude 2,00%, podélný sklon bude kopírovat sklon komunikace nebo okolní plochy. Podélný sklon chodníku však nikde nepřesáhne poměr 1:12 (8,33%). Při řešení rampových částí u míst pro přechody pro chodce bude v průchozím pásmu nejméně 900m dodržen příčný sklon nejvýše 2,0%. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%). Základní zákres prvků viz situace. Přechody pro chodce jsou řešeny se sníženou obrubou +2cm na rozhraní vozovka x pěší plocha (=čekací prostor přechodu). Zákres snížených obrub je dostatečně zřetelný ze situační přílohy.

Bezbarierové užívání osobami s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením:

Vodící linii pro osoby zrakově postižené bude tvořit přirozená vodící linie. Přirozenou vodící linií bude fasáda domu, nebo obrubník s převýšením +6cm vůči přilehlé zpevněné ploše (vyznačeno v situaci). Přirozená vodící linie bude plynulá, nepřerušovaná.

Obruba na přechodech je snížena na +2cm a opatřena varovným pásem š. 0,40m za obrubou, s povrchem ze slepecké dlažby. Signální pás v místech přechodů pro chodce bude umístěn v ose přechodů - v protažení osy přechodu, končit bude u vodící linie tvořené buď přirozenou vodící linií - tj. fasádou domu nebo chodníkovou obrubou s podsádkou +6cm. Signální a varovné pásy budou provedeny z hmatné dlažby v kontrastní (červené)



barvě vůči okolnímu povrchu (šedá dlažba). Varovné pásy za sníženou obrubou budou v místě plynule snižujících se obrub provedeny až do rampového náběhu +8cm.

Bude dodržen požadavek na dodržení volné průchozí šířky chodníku v průběžném směru na š. min.1,50m (příčný sklon max. 2,0% je navržen v příčném řezu v celé průchozí šířce chodníku - 2,60m - viz příloha C.3 - Vzorové příčné řezy).

Bezbarierové užívání osobami s omezenou schopností orientace – osoby se sluchovým postižením:

Přechody pro chodce nejsou vybaveny akustickým vybavením pro nevidomé.

Technické požadavky na použité materiály:

Materiály použité pro hmatové prvky musí vyhovovat vyhlášce nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technickým návodům TZUS 12.03.04-06. Signální a varovné pásy budou provedeny z hmatné dlažby, v kontrastní barvě vůči okolnímu povrchu. Pro tento účel je vybrána zámková dlažba s hmatným povrchem (červená barva).

!!! V rámci staveniště: výkopy a staveniště musí mít ve výšce 100-250 mm spodní a ve výšce 1100mm horní tyč zábradlí nebo oplocení !!!

Vypracovala:

Ing. Regina Reisingerová
Prodin a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice
+420 602 369 963

V Pardubicích, červen 2015

