

SO 101 KOMUNIKACE I.
SO 102 KOMUNIKACE II.
SO 103 KOMUNIKACE III.

ZPRACOVAL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	INDESING s.r.o. Jezbořice 110, 530 02 Pardubice mobil: 777 886 889 e-mail: indesing@email.cz	
Ing. Jiří Šejnoha	Ing. Jiří Šejnoha	druh projektu	DSP+DZS+RDS
okres Pardubice	katastrální území Pardubice	formát	13 x A4
investor	Stat. město Pardubice UMO I	datum	listopad 2013
stavba REKONSTRUKCE VNITROBLOKU KARLA IV.		číslo zakázky	201112
příloha TECHNICKÁ ZPRÁVA		označení přílohy C 100.1	číslo pare

1. Identifikační údaje stavby.

- a) označení stavby: **REKONSTRUKCE VNITROBLOKU KARLA IV.**
- b) zatřídění dle CPV: 45233123 - 7 vedlejší komunikace
- c) zatřídění dle CZ-CPA: 421120 výstavba dálnic, silnic, ulic a jiných cest pro vozidla a pro pěší
- d) zatřídění dle CZ-CC: 211223 parkoviště a plochy charakteru pozemních komunikací
- e) úroveň klasifikace CZ-NUTS3 (úroveň kraj): CZ 053
- f) úroveň klasifikace LAU1 (číselník okresu): CZ 0532
- g) stupeň PD - jednostupňová (DSP + ZDS + RDS)
 (dokumentace pro stavební povolení, zadání stavby a realizaci)
- h) charakter stavby - rekonstrukce
- i) stavebník - Statutární město Pardubice
- j) projektant - Ing. Jiří Šejnoha, údaje o autorizaci - autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, mosty a inženýrské konstrukce, v seznamu ČKAIT veden pod číslem 070015

2. Úvod.

Stávající místní komunikace je opatřena nekvalitním cementobetonovým krytem. Z hlediska silničních vozidel se jedná o slepou komunikaci. Cca. 20m od křižovatky s ulicí KARLA IV. se nachází sjezd do parkovacího domu. V tomto úseku je silniční provoz násobně vyšší než ve zbývajících částech vnitrobloku. Chodníky jsou zpravidla opatřeny silně nerovným a popraskaným krytem z litého asfaltu. Na prvních 100 m komunikace (SO 101), kde je nejvyšší provoz, musí pěší chodit po vozovce místní komunikace. Kromě četných technických a estetických závad komunikace nesplňuje současné požadavky na bezbariérovost. Parkovacích stání je nedostatek a nesplňují svými rozměry požadavky aktuálně platné ČSN 73 6056.

Po dlouhodobém sledování provozu v lokalitě, zvážení všech faktorů, po dohodě s objednatelem PD a zástupci veřejnosti, bude v předmětné lokalitě navržen dopravní režim „obytná zóna“.

Stávající úroňový přechod v křižovatce s ulicí KARLA IV. má nepřijatelnou délku 9 m a, s ohledem na nutnost zachovat najíždění vozidel do parkovacího domu, ho nelze rozdělit ostrůvkem. Úroňový přechod bude nahrazen širokým chodníkovým přejezdem.

Opatření pro cyklistickou dopravu: V jednosměrném objezdu okolo centrálního výškového domu bude umožněna jízda cyklistů v protisměru a poblíž vstupu do divadelní scény budou osazeny stojany na kola.

3. Situativní a dopravní řešení.

Z ekonomických důvodů, a také z důvodu průchodnosti řešení při jednání se správci inženýrských sítí, je v zásadě zachováno rozdělení ploch vozovka-chodník. I proto bude zachován jednosměrný provoz na části SO 102 a na celém SO 103.

Vzhledem k charakteru provozu a okolní zástavby projektový návrh uvažuje zavedení režimu „obytná zóna“. Její začátek je ale posunut až za sjezd do parkovacího domu. Problematický úroňový přechod v křižovatce s ulicí KARLA IV. bude zrušen a nahrazen bude širokým chodníkovým přejezdem.

Sklonovými a šířkovými poměry budou všechny komunikace ve vnitrobloku splňovat podmínky bezbariérového přístupu.

SO 101 KOMUNIKACE I. Dvoupruhová obousměrná komunikace délky 0,1146 km začíná na křižovatce s ulicí Karla IV. a vede okolo parkovacího domu.

Úroňový přechod v křižovatce s ulicí KARLA IV. bude zrušen a nahrazen bude širokým chodníkovým přejezdem.

Ve staničení km 0,048 je vyznačen začátek obytné zóny včetně zpomalovacího prahu. Šířka mezi obrubníky je 6 000 a 6100 mm. Pravostranný parkovací záliv bude vybourán a proveden nově v zámkové dlažbě. Přitom bude jedno stání nahrazeno dlážděným chodníkem, který umožní chodcům vyhnout se pohybu po vozovce před začátkem „obytné zóny“.

SO 102 KOMUNIKACE II. Jednopruhová komunikace je do staničení km 0,0652 jednosměrná a zbývající slepá část je obousměrná. Šířka mezi obrubníky je 3 500 mm, 6000 mm a 3 600 mm. Celková délka je 0,1125 km. V jednosměrném úseku bude umožněn provoz cyklistů v protisměru

Prostor křižovatky je zvýšený a plní funkci retardéru. Objekt zahrnuje 7 kolmých stání pro osobní automobily rozměru 5000 / 2500 mm (z toho 2 vyhrazená stání pro tělesně postižené jsou rozšířena na 2x 2900 mm) a 5 podélných stání délky 5750 a 6750 mm a levostrannou pochozí plochu š. 2000 mm v souběhu s jednopruhovým úsekem. Stávající podélná stání situovaná podélně budou pouze předlážděna do nové nivelety.

SO 103 KOMUNIKACE III. Jednosměrná komunikace má délku 0,1548 km a ze tří stran ohraničuje věžový dům č.p. 801. Šířka jízdního pruhu je navržena 4 250 mm.

V km 0,144 je navržen zpomalovací práh lichoběžníkového tvaru. V celém úseku komunikace bude umožněn provoz cyklistů v protisměru. Objekt zahrnuje 24 šikmých stání rozměru 4800 (⊥) / 2650 mm (3 vyhrazená stání pro tělesně postižené jsou rozšířena na 3500 mm eventuálně 2x 2900 mm) a 21 podélných stání pro osobní automobily širě 2400 mm. Na zbytkových plochách je navrženo i jedno stání pro motocykly rozměru 3000/1600 mm. Objekt zahrnuje také levostranné, čistě pochozí plochy, širě 2200 mm a 2000 mm a chodníky v zeleni mezi bytovými domy č.p. 2589 a č.p. 2591. Šířky stezek a chodníků se pohybují v rozmezí od 1000 do 2 900 mm.

4. Výškové řešení a odvodnění.

Sklonovými parametry budou všechny komunikace ve vnitrobloku splňovat podmínky bezbariérového přístupu. Detailní výškopis člení zpevněné povrchy na zborcené plochy s maximálním příčným sklonem (sklonem měřeným kolmo na předpokládaný podélný směr pohybu) do 2%. Výjimkou jsou nájezdy na zpomalovací prahy a zvýšené plochy, které mají maximální sklon až 10 % v délce do 1,5 m. Maximální podélný spád pochozích ploch činí 5% na délce 11 m. SO 103.

Napojení nových a stávajících pochozích ploch je provedeno v jedné úrovni bez převýšení.

Všechny pojižděné plochy jsou odvodněny do stávající jednotné kanalizační sítě. Voda je zpravidla svedena na odvodňovací proužky a následně do kanalizačních vpustí. Ty jsou navrženy v nových místech nebo rekonstruovány v původní pozici.

Provedení uličních vpustí bude odpovídat vzorovým listům Ministerstva dopravy VL2 234.02 08.07 – vpust s kalištěm. Přípojky uličních vpustí budou provedeny z plastového potrubí (PVC nebo polypropylen) DN 150 mm pevnostní třídy SN4. Hutnění bude provedeno dle požadavku výrobce, štěrkopísek frakce 0-16 mm, s důrazem na zhutnění materiálu pod spodní válcovou plochou potrubí a opatrným postupem při hutnění zásypu nad horní plochou potrubí. Uložení potrubí v rýze bude odpovídat VL 2 231.04 08.07. Napojení do kanalizačního řadu či kanalizační šachty vyfrézovaným a utěsněným otvorem.

Odvodňovací rigoly jsou navrženy v šířce 500 mm s průlehem 20 mm. Materiál - žulová kostka drobná do lože z prostého betonu C 25/30 XF2 v minimální tloušťce 100 mm.

V nezbytně nutném rozsahu jsou navrženy i prefabrikované odvodňovací žlaby kryté mříží. Žlab odvodňovací z betonu vyztuženého skelným vláknem 100x16x16 cm, bez spádu dna, kryt štěrbinový litinový tř.D400 štěrbina 14 mm, dl. 500 mm. Vpusti odtokové z betonu vyztuženého skelným vláknem, 50 x 16 x 50 cm.

Všechny žláby a vpusti budou zakryty litinovými mřížkami únosnosti třídy D 400. Zakončeny budou čelními stěnami. Niveleta žlábků (horního líce) bude dána niveletou vozovkového krytu – 5 mm. Podbetonování a obetonování (C 25/30 XF2) je minimálně 100 mm. Niveleta horního líce mřížek musí být 5 mm pod úroveň okolní dlažby!

Ze žlábků je voda svedena PVC přípojkami DN 100 mm do uličních vpustí.

SO 101 KOMUNIKACE I. Srážková voda je svedena na odvodňovací proužky komunikace, nebo do dlážděných rigolů, a dále, prostřednictvím nových nebo rekonstruovaných uličních vpustí, do stávající kanalizace.

SO 102 KOMUNIKACE II. Srážková voda je svedena na odvodňovací proužky komunikace a dále, prostřednictvím nových, nebo rekonstruovaných uličních vpustí, do stávající kanalizace. Schodišťové rameno ve staničení 0,052 km levostranně má jedno přímé rameno se stoupáním 3 x 150/320 mm.

Ve staničení 0,0374 km pravostranně začíná odvodňovací žlábek délky 9 500 mm.. Přípojkou DN 100 mm je napojen do stávající kanalizační šachty v km 0,0365. Ve staničení 0,1087 km pravostranně začíná odvodňovací žlábek délky 6300 mm. Přípojkou DN 100 mm je odpad sveden do stávající kanalizační šachty v km 0,106. Začátek žlabu v délce 1m, včetně vpusti, je uložen rovnoběžně s obrubníkem a dále je odvodnění uloženo šikmo napříč vozovkou. Žlab je oboustranně lemován jednořádkem z drobné žulové kostky do betonu.

SO 103 KOMUNIKACE III. Srážková voda je svedena na odvodňovací proužky komunikace a dále, prostřednictvím nových nebo rekonstruovaných uličních vpustí, do stávající kanalizace. Zpevněný povrch chodníků je vyspádován 2% příčným, nebo podélným sklonem na přilehlý terén nebo vozovku. Podélný sklon je maximálně 5% v úseku dlouhém 11 m. Zpravidla se pohybuje okolo 1%. Na straně, kde tvoří vodící slepeckou linii obrubník, činí podsázka betonového obrubníku 60 mm. Na straně, kam stéká voda, je naopak navrženo převýšení dlažby nad obrubník v hodnotě 5 mm.

Nový vozovkový kryt bude výškově navazovat na stupnici prvního schodišťového stupně u všech tří schodišťových ramen situovaných pravostranně realizovaných v rámci rekonstrukce rampy. První schodišťový stupeň bude tedy u všech těchto schodišťových ramen zrušen.

5. Uspořádání příčného profilu a skladba konstrukce vozovky

konstrukce živičného krytu vozovky v běžné trase

- Obrusná vrstva z asfaltového betonu (ACO 11) tl. 40 mm
- Spojovací postřík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,500 kg/m²
- Ložní vrstva asfaltového betonu velmi hrubého (ACL 22) tl. 70 mm
- Ochranná vrstva typu EKZ
- Asfaltová membrána silně modifikovaná elastomery asfaltu 2,50 kg/m² (dle TP147)
- Spojovací postřík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky (TP102) v množství zbytkového asfaltu 0,500 kg/m²
- Vyrovnávací vrstva asfaltového betonu jemnozrnného (ACO 8) - v případě potřeby
- Spojovací postřík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky (TP102) v množství zbytkového asfaltu 0,500 kg/m²
- Původní betonový kryt. V případě potřeby odfrézována vrstva nezbytné tloušťky.

konstrukce živičné vozovky v plné tloušťce

- Obrusná vrstva z asfaltového betonu (ACO 11) tl. 40 mm
- Spojovací postřík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,500 kg/m²
- Ložní vrstva asfaltového betonu velmi hrubého (ACL 22) tl. 70 mm
- Ochranná vrstva typu EKZ
- Asfaltová membrána silně modifikovaná elastomery asfaltu 2,50 kg/m² (dle TP147)
- Spojovací postřík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky (TP102) v množství zbytkového asfaltu 0,500 kg/m²
- 160 mm, KSCII, kamenivo zpevněné cementem
- 180 mm, stěrkodeř zhutněná na $E_{def2} = 80 \text{ MPa}$
- zemní plán zhutněná na $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$
- tloušťka konstrukce celkem 440 mm

konstrukce dlážděných odstavných ploch

- 80 mm, betonová zámková dlažba 100/ 200/ 80 mm v černé barvě
- 40 mm, drcené kamenivo frakce 0÷4 mm,
- 160 mm, KSCII, kamenivo zpevněné cementem
- 180 mm, stěrkodeř zhutněná na $E_{def2} = 80 \text{ MPa}$
- zemní plán zhutněná na $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$
- tloušťka konstrukce celkem 460 mm

konstrukce pochozích ploch obecně

- 80 mm, betonová zámková dlažba 100/ 200/ 80 mm v okrové barvě
- 40 mm, drcené kamenivo frakce 0÷4 mm,
- 180 mm, stěrkodeř zhutněná na $E_{def2} = 60 \text{ MPa}$
- zemní plán zhutněná na $E_{def2} = 30 \text{ MPa}$
- tloušťka konstrukce celkem 300 mm

konstrukce chodníku v zeleni před č.p 2591 na stávajícím podkladu

- 80 mm, betonová zámková dlažba 100/ 200/ 60 mm v okrové barvě
- 40 mm, drcené kamenivo frakce 0÷4 mm,
- 0 ÷ 140 mm, stěrkodeř zhutněná na $E_{def2} = 60 \text{ MPa}$, vyrovnávací vrstva
- stávající betonová podkladní vrstva po odstranění krytu z litého asfaltu

SO 101 KOMUNIKACE I. Dvoupruhová komunikace šíře 6 000 a 6100 mm včetně oboustranných vodících proužků š. 250 mm z vibrolisovaného betonu (500/250/80 mm). Proužky jsou navrženy na styku jízdních pruhů s obrubníkem i na styku s odstavnými plochami.

Nášlap chodníkových obrubníků (150/250/1000 mm) činí 120 mm v běžné trase. V souběhu s chodníky jsou navrženy nájezdové obrubníky (150/150/1000 mm) a nášlap obrubníku snížený na 20 mm.

Asfaltobetonový kryt má zpravidla jednostranný spád 2%.

SO 102 KOMUNIKACE II. Šířka jízdního pruhu je postupně 3 500, 6 000 a 3 600 mm včetně oboustranných vodících proužků š. 250 mm z vibrolisovaného betonu (500/250/80 mm). Proužky jsou navrženy na styku jízdních pruhů s obrubníkem i na styku s odstavňými plochami.

Nášlap chodníkových obrubníků (150/250/1000 mm) činí 120 mm v běžné trase. V souběhu s chodníky jsou navrženy nájezdové obrubníky (150/150/1000 mm) a nášlap obrubníku snížený na 20 mm.

Asfaltobetonový i dlážděný kryt má zpravidla příčný spád 2%.

Schodišťové rameno je složeno z betonových prefabrikovaných stupňů 3 x 150/350/1000 mm.(po přesazení 30 mm je šířka stupně 320 mm) přírodní odstín, tryskaný povrch, beton minimálně třídy C 30/37 XF3. Šířka bude upravena na místě řezáním.

SO 103 KOMUNIKACE III. Šířka jízdního pruhu je 3 750 mm a 6000 mm.

Proužky šíře 250 mm jsou navrženy na styku jízdních pruhů s obrubníkem i na styku s odstavňými plochami.

Nášlap chodníkových obrubníků (150/250/1000 mm) činí 120 mm v běžné trase. V souběhu s chodníky jsou navrženy nájezdové obrubníky (150/150/1000 mm) a nášlap obrubníku snížený na 20 mm.

Asfaltobetonový i dlážděný kryt má zpravidla spád 2%.

Šířky chodníků se pohybují v rozmezí od 1500 do 2 900 mm.

Na straně, kde tvoří vodící slepeckou linii obrubník, činí podsázka betonového obrubníku (rozměry 80/250/500 mm,okrová barva) 60 mm. Na straně, kam stéká voda, je navrženo převýšení dlažby nad obrubník v hodnotě 5 mm.

6. Zemní a bourací práce.

Před zahájením zemních a bouracích prací zajistí investor fyzické vytyčení podzemních zařízení v terénu a jejich předání zhotoviteli včetně podmínek správců. Zhotovitel bude při zemních a stavebních pracích dodržovat podmínky určené správci jednotlivých podzemních zařízení a počínat si obezřetně, aby nedošlo k jejich poškození.

V případě pochybností o přesné poloze podzemních zařízení ověří zhotovitel jejich skutečnou polohu ručně provedenými sondami.

Při všech bouracích pracích je třeba postupovat obezřetně a s využitím přiměřené mechanizace nebo ručním náradím.

Při zemních pracích budou používány obvyklé postupy. V ochranné, pásnu inženýrských sítí bude používána drobná mechanizace nebo ruční náradí.

Stavební suť a přebytečný výkopek budou odvezeny na řádnou skládku nebo recyklační dvůr.

7. Inženýrské sítě a jejich ochrana.

Stavba zasahuje do ochranného pásma sítí telekomunikačních (Telefónica CR a.s., Edera group a.s.), sítí energetických (ČEZ Distribuce a.s., RWE Distribuční služby s.r.o., VO - Služby města Pardubice a.s.) a vodárenských (VaK Pardubice a.s.) podmínky pro zásah: Podmínky pro zásah do ochranného pásma vydali příslušní správci a jsou součástí svazku F1 této PD.

Poloha podzemních zařízení je patrná ze situace a ze zákresů v dokladové části. Jejich poloha zde však nemusí být zcela přesně a úplně zachycena. Před zahájením zemních a bouracích prací zajistí investor fyzické vytyčení podzemních zařízení v terénu a jejich předání zhotoviteli. Vyjádření správců jsou součástí dokladové části.

Zhotovitel bude při zemních a stavebních pracích dodržovat podmínky určené správci jednotlivých podzemních zařízení a počínat si obezřetně, aby nedošlo k jejich poškození.

Vzhledem ke skutečnosti, že akce výrazně nemění půdorysné ani výškové parametry komunikací, není zpravidla třeba provádět žádná dodatečná ochranná opatření ani přeložky sítí.

Ve výkazu výměr je předběžně kalkulováno s omezenou aplikací dělených chrániček na stávající kabelové trasy Telefónicy CR. Pro určení místa a rozsahu ochrany je nezbytné provést vytyčení sítí v terénu, jejich nasondování a identifikaci. Rozsah ochrany pak bude definitivně určen dohodou autorského dozora a pracovníka ochrany sítě.

8. Způsob provádění a jakost díla.

Způsob provádění a jakost díla musí odpovídat těmto Českým státním normám a technickým podmínkám:

ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích

ČSN 18 920 Sadovnictví a krajinářství - Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (83 9061)

ČSN 72 1006 Kontrola hutnění zemin a sypanin

ČSN 73 3050 Zemní práce

ČSN 73 6005 Prostorová úprava vedení technického vybavení

ČSN 73 6056 Odstavné plochy a parkovací plochy silničních vozidel

ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, změna Z1

ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

- ČSN 73 6121 Stavba vozovek - hutněné asfaltové vrstvy
- ČSN 73 6123 Stavba vozovek - cementový beton
- ČSN 73 6124 Stavba vozovek - vrstvy ze směsí stmelených cementovým pojivem
- ČSN 73 6125 Stavba vozovek - stabilizované podklady
- ČSN 73 6126 Stavba vozovek - nestmelené vrstvy
- ČSN 73 6129 Stavba vozovek - postřikové technologie
- ČSN 73 6131-1 Stavba vozovek - dlažby a dílce - kryty z dlažeb
- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN 73 2403 Beton. Vlastnosti, výroba, ukládání a kritéria hodnocení
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, CDV
- TP 66 Zásady pro značení pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 67 Speciální nátěry vozovek kladené pomocí nátěrové soupravy
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
- TP 102 Asfaltové emulze
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 147 Užití asfaltových membrán a výztužných prvků v konstrukci vozovky
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, 2004, VUT Brno

9. Ostatní konstrukce a práce.

Vybourané hmoty a přebytečná zemina budou odvezeny na recyklační dvůr. V rozpočtu je uvažována lokalita Čepí.

Litínové hrnce a poklopy podzemních zařízení budou osazeny do nové nivelety krytu. Na styku nových a původních krytů bude proveden řez vozovky.

Všechny betonové prefabrikáty budou osazeny do lože z prostého betonu C25/30 XF2.

Odbourání stávající zídky na vstupu do divadelní scény, pod navrženým schodištěm, musí být provedeno citlivě ručním elektrickým nářadím, aby nedošlo k nadbytečné destrukci navazující kolmé zídky nebo základu budovy.

Po odkrytí zeminy a částečném odbourání betonové zárubní zídky u vstupu do divadelní scény (po úroveň prahu dveří) musí být přizván autorský dozor za účelem detailního dořešení postupu bourání a založení nového schodišťového ramene.

Přebytečný zábradelní díl bude čistě odříznut od zábradlí souběžného s komunikací a konstrukce ošetřena antikorozním nátěrem.

Pohledový beton odkrytý při provádění schodiště bude opatřen keramickými obklady osazenými do flexibilního mrazuvzdorného lepidla. Formát a barevný odstín obkladů bude odpovídat materiálu na navazujících plochách.

V rámci SO102 bude u vstupní rampy do centrálního bytového domu č.p. 801 proveden nástřikem žlutou barvou hrací prvek „skákácí panák“ na půdoryse 1500/3500 mm. Stávající parkové lavičky ve staničení 0,103 km pravostranně budou demontovány a následně osazeny nově provedený dlážděný kryt.

10. Bezbariérové užívání.

a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Zpevněné komunikační plochy v zájmovém území jsou, s výjimkou schodišťových ramen, navrženy pro bezbariérové užívání. Opatření jsou navržena v souladu s ČSN 73 6110, ZMĚNA Z1.

- Všechny zpevněné plochy budou provedeny v příčném sklonu do 2% a v podélném sklonu do 3%. Na SO 103 činí podélný spád vyjimečně 5 % na délce 11 m.
- Parkovací stání vyhrazená pro osoby se sníženou schopností pohybu jsou navržena s podélným sklonem vozovky do 2% a příčným sklonem do 2,5%.
- Parkovací stání vyhrazená pro osoby se sníženou schopností pohybu jsou navržena v počtu 4 kusů. Dvě jsou samostatná šířky 3,50 m a dvě jsou navržena jako sdružená v šíři 2 x 2,90m se společnou manipulačním plochou.
- Parkovací stání vyhrazená pro osoby se sníženou schopností pohybu budou opatřena vodorovným dopravním značením V10f a svislým dopravním značením IP12.
- Podsázka chodníkových obrubníků bude mít zpravidla hodnotu 20 mm.
- Styky nových a stávajících chodníkových krytů budou provedeny v jedné úrovni.

b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením.

Opatření pro zajištění pohybu osoby se zrakovým postižením budou provedena v souladu s ČSN 73 6110, ZMĚNA Z1.

- Všechny zpevněné plochy budou provedeny v příčném sklonu do 2% a v podélném sklonu do 3%. Na SO 104 činí podélný spád vyjimečně 5 % v délce 11m.
- Umělá slepecká vodící linie bude vedena rovnoběžně s východní fasádou parkovacího domu s odsazením 800 mm. Rovnoběžně s osou komunikace KARLA IV. projde linie až k zástavbě na protilehlé straně ulice. Šířka linie 400 mm.

(dlažba z umělého kamene tl. 70 mm pro umělé vodící linie s drážkami pravidelného tvaru podle TZÚS 12.03.06.)

- V obytné zóně nebudou umělé vodící linie zřizovány. Pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých budou sloužit přirozené vodící linie –zdi budov, záhonové obrubníky vyvýšené o 60 mm apod.
- Signální pásy šíře 800 mm v bílé barvě budou zřízeny na všech vstupech do obytné zóny (betonová zámková dlažba s výstupky podle TN TZÚS 12.03.04)
- Varovné pásy šíře 400 mm v bílé barvě budou zřízeny u všech schodišť a na výstupu z obytné zóny (ze zpomalovacího prahu) do vozovky mimo zónu. (betonová zámková dlažba s výstupky podle TN TZÚS 12.03.04)
- Mimo obytnou zónu budou varovné pásy šíře 400 mm v bílé barvě zřizovány u schodišť a na liniích kde se vstupuje do vozovky přes obrubník nižší než 80 mm (betonová zámková dlažba s výstupky podle TN TZÚS 12.03.04)
- Na sloupech veřejného osvětlení, které nelze odstranit z průchozího prostoru, bude od výšky 1300 do výšky 1700 mm provedeno kontrastní barevné značení, 5 x pruhy šíře 80mm (černá, bílá, černá, bílá černá)
- Stupnice nástupního a výstupního schodišťového stupně budou v celé ploše opatřeny bílým nátěrem.

Poznámka: Zabezpečení prostoru pod nájezdovou rampou a schodišťovým ramenem přilehlého parkovacího domu, kde podchází výška nedosahuje minimálních 2,20 m, nejsou v tomto projektu řešena. Jedná se o stavební objekt, který není vlastněn ani provozován investorem akce. Pokud pod tyto stavební části částečně zasahují navržené úpravy ploch, tak jenom z důvodu zajištění výškového napojení.

c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením.
V zájmovém území nebudou žádná opatření realizována.

d) Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení.

- V souladu s nařízením vlády č.163 z roku 2002 budou do stavby zabudovány jen výrobky ke kterým bude doloženo „prohlášení o shodě“.
- Umělá vodící linie bude provedena z dlažby z umělého kamene tl. 70 mm pro umělé vodící linie s drážkami pravidelného tvaru podle TN TZÚS 12.03.06.
- Signální a varovné pásy budou zřízeny z betonové zámkové dlažby s výstupky podle TN TZÚS 12.03.04.

11. Dopravní značení.

Rozsah a druh navrženého VDZ a SDZ je patrný ze situace a výkazu výměr. Vodorovné dopravní značení bude provedeno bílou barvou (V 10a, V 10b, V 10c, V 10 e, V 10f), žlutou barvou (V12b, V 12 c) a modrou barvou (V 10g).

SDZ budou použity v základní rozměrové řadě a v reflexní úpravě. Značky budou na pozinkované sloupky upevněny pomocí nerezových upínacích pásků. Ukotvení sloupků bude provedeno pomocí demontovatelných patek. Stávající SDZ budou zpravidla znovu použity.

12. Sadové úpravy.

Zásadní sadové úpravy řeší SO 601. V rámci stavebních objektů řady 100 je pouze uvažováno doplnění zahradní zeminy do rýhy za obrubníky a obnova trávníků na nezpevněných plochách SO 101 a SO 102.

13. Bezpečnost prováděných prací.

Zhotovitel se bude řídit vyhláškou ČÚBP a ČBÚ č.324/1990 sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

14. ZOV - zásady organizace výstavby.

Viz. samostatná příloha PD - ZOV .

15. Závěr.

Pokud jsou v této projektové dokumentaci použity pro označení výrobků konkrétní obchodní názvy, lze tyto výrobky nahradit jinými produkty stejných nebo srovnatelných vlastností.

Vzhledem k charakteru díla, složitým vazbám v řešeném území a ekonomickému návrhu, který usiluje o maximální využití stávajících konstrukcí, bude pro zdárnou realizaci díla nepostradatelný pravidelný výkon autorského dozoru.

V listopadu 2013 vypracoval Ing. Jiří Šejnoha



Stojan na kola navržený před vchodem do výškového obytného domu č.p.801.

Konstrukce z ocelových úhelníků (rám) a ocelových trubek o Ø 18 mm (oblouky) s povrchovou úpravou zinkováním. Oblouky jsou přišroubovány na základovém rámu a jsou určeny pro pneumatiky šířky až 55 mm. Tři stojany budou vzájemně sešroubovány a ukotveny do zámkové dlažby pomocí hmoždin a ocelových pozinkovaných šroubů Ø8/120 mm.

Rozměry jednoho kusu stojanu : délka × výška × hloubka 1050 × 415 × 550