

Obsah

A	identifikační údaje objektu	3
B	stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	3
B.1	Situační řešení.....	3
B.2	Výškové řešení	3
B.3	Příčné uspořádání	3
B.4	Křížovatky a křížení	3
B.5	Doprava v klidu	5
B.6	Příprava staveniště	5
C	vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum 5	
C.1	Geodetická dokumentace	5
C.2	Průzkum stávajících inženýrských sítí	5
C.3	Geotechnický průzkum	5
C.4	Dopravní průzkum	5
D	vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby.....	5
E	návrh zpevněných ploch.....	6
F	režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	6
G	návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku 6	
G.1	Svislé dopravní značení.....	6
G.2	Vodorovné dopravní značení.....	7
H	zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	7
I	vazba na případné technologické vybavení	8
J	přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů	8
K	řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	8
K.1	zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu,	9
K.2	zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením,	9
K.3	zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením,.....	9
K.4	seznam použitých stavebních výrobků pro bezbariérové řešení.	9

A identifikační údaje objektu

Název stavby:	Most ev.č. 177-002 Nové Mitrovice
Skupina objektů:	100 – Objekty pozemních komunikací
Stavební objekt (SO)	SO 101 komunikace (sil. II/177)
Druh stavby:	Liniová stavba
Odvětví:	Silniční doprava
Místo stavby:	Nové Mitrovice
Kraj:	Plzeňský kraj
Dotčené katastrální území:	Nové Mitrovice (706558), Železný Újezd (796255)
Projektant objektu	Ing. Miroslav Tvrdý

B stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem stavebního objektu SO 101 řešeného v rámci dokumentace pro provádění stavby je návrh technického řešení stavební úpravy silnice II/177 v návaznosti na rekonstrukci mostu ev.č. 177-002.

B.1 Situační řešení

Situační řešení respektuje v maximální možné míře stávající situační vedení silnice II/177 a dotčeného uličního prostoru.

Délka osy upravované části silnice II/177 je 61,97m.

Součástí SO 101 je komplexní rekonstrukce celého uličního prostoru. Kategorie silnice vychází ze základní kategorie S 6,5/60.

Rekonstrukce zahrnuje úpravu samotné komunikace, dále doplnění svodidel v návaznosti na zachytný systém na mostě, úpravu odvodnění komunikace a vybudování palisádové opěrné zdi. Stavba je napojena na rekonstrukci silnice II/177 v průtahu obcí Nové Mitrovice.

Podrobné situační řešení je patrné z části D.1, příloha 2 – Situace.

B.2 Výškové řešení

Výškové řešení je podřízeno terénním podmínkám a snaží se co nejpřesněji kopírovat niveletu stávající komunikace.

Niveleta navazuje na stávající vozovky komunikací v místě začátku i konce stavebních úprav.

Podrobné výškové řešení řešené komunikace je patrné z části D.1, příloha 3 – Podélný profil.

B.3 Příčné uspořádání

Výkresově je šířkové uspořádání vozovky doloženo v části D.1, příloha 4 – Vzorové příčné řezy.

Základní šířka jízdního pruhu je 2,75m s vodícím proužkem 0,25m. Základní šířka nezpevněné krajnice je 0,5m. Pro osazení svodidla je krajnice rozšířena na 1,5m. Příčný sklon vozovky komunikace je střešovitý v hodnotě 2,5%.

Příčný sklon komunikace vychází ze stávajícího stavu a co nejpřesněji jej kopíruje.

B.4 Křižovatky a křižení

Součástí stavby je úprava stávajících dopravních připojení stávajících sjezdů.

V rámci projektové dokumentace se dokládá příloha D.1.2. Situační výkres s grafickým zpracováním posouzení rozhledových poměrů pro jednotlivá posuzovaná připojení v rámci celé stavby.

Posouzení bylo provedeno na základě osazení nového zachytného systému na mostním objektu. Zachytný systém může tvořit překážku v rozhledovém poli připojovaného sjezdu.

Rozhledové poměry jsou řešeny jednak v souladu s ČSN 73 6110, kdy kratší odvěsny rozhledových trojúhelníků mají délky 3,0 m (vzdálenost polohy oka řidiče od okraje jízdního pruhu v případě pozemních komunikací) resp. 2,0 m (samostatné sjezdy). Delší odvěsna rozhledových trojúhelníků dle ČSN 73 610 není graficky dokládána z důvodu zákresu odvěsen dle výpočtu dle ČSN 73 6102.

Doloženy jsou tedy rozhledové poměry (delší odvěsny rozhledových trojúhelníků) dle ČSN 73 6102. Každý rozhledový trojúhelník byl samostatně vypočítán dle přílohy E.2.1 ČSN 73 6102. Situační zákres rozhledových trojúhelníků je graficky doložen v Situačním výkresu, výškový zákres není z důvodu přehledného uspořádání dokládán.

Uvažováno je uspořádání A – křižovatka s předností v jízdě na hlavní komunikaci určenou dopravní značkou „Hlavní pozemní komunikace“, umístěnou na hlavní komunikaci a dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“ umístěnou na vedlejší komunikaci.

Skladba dopravního proudu na vedlejší komunikaci vjíždějícího na hlavní komunikaci vyjádřená čtyřmi skupinami vozidel zastoupenými vozidly podle tabulky 17 (viz tabulka 1 níže), které jsou směrodatné pro určení rozhledových trojúhelníků.

V rozhledových polích nesmí být žádné překážky vyšší než 0,75 m nad úrovní jízdního pruhu/pásu i sjezdu. Přípustné

jsou ojedinělé překážky o šířce menší než 0,15 m a ve vzájemné vzdálenosti větší než 10 m (veřejné osvětlení, dopravní značení, strom). Přilehlý terén sjezdu a stávající stromy podél místní komunikace musí být upraven dle této podmínky.

Bezpečný výjezd pomalých vozidel stavby musí být po dobu realizace stavby zajišťován další poučenou osobou.

S ohledem na místní podmínky a návrh řešení komunikací je uvažováno s mezní rychlostí 50 km/h pro intravilán a 90km/h pro extravilán.

Tabulka 1

Skupina	Vozidla zastupující skupinu	délka vozidla v m	Rovnoměrné zrychlení v m/s ²
1	osobní a dodávkový automobil	6,00	2,2
2	vozidlo pro odvoz odpadu, nákladní automobil, autobus	10,00	1,7
3	kloubový autobus, jízdní souprava	18,00	1,3
4	nejdelší vozidlo podle zvláštního předpisu	22,00	1,2

Z výpočtu dle přílohy E.2.1 ČSN 73 6102 byly vypočteny tyto hodnoty:

Rozhledové poměry 1

Hlavní komunikací je průjezdní úsek silnice II/177 a vedlejší komunikace je upravované dopravní připojení samostatného sjezdu (sjezd 02), komunikace se kříží kolmo na sebe. Uvažováno je **vozidlo skupiny 1** dle tab. 1, mezní rychlost pro odbočení vlevo i vpravo je uvažována bez redukce, tedy **$V_m = 50$ km/h**.

Výpočtem vychází hodnoty:

$$X_B = 152,47 \text{ m}$$

$$X_C = 66,53 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují pro odbočení vpravo (X_C), pro odbočení vlevo (X_B) nevyhovují. S ohledem na místní podmínky je navrženo osazení dopravního zrcadla. Doporučeno je zrcadlo s takovou úpravou, která zajistí jeho funkčnost i v případě zhoršených povětrnostních podmínek (zejména námraza).

Rozhledové poměry 2

Hlavní komunikací je úsek silnice II/177 komunikace a vedlejší komunikace je místní komunikace (sjezd 03), komunikace se kříží kolmo na sebe. Uvažováno je **vozidlo skupiny 2** dle tab. 1, mezní rychlost pro odbočení vlevo i vpravo je uvažována bez redukce, tedy **$V_m = 90$ km/h**.

Výpočtem vychází hodnoty:

$$X_B = 182,71 \text{ m}$$

$$X_C = 182,71 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují pro odbočení vpravo (X_C), pro odbočení vlevo (X_B) nevyhovují. S ohledem na místní podmínky je navrženo osazení dopravního zrcadla. Doporučeno je zrcadlo s takovou úpravou, která zajistí jeho funkčnost i v případě zhoršených povětrnostních podmínek (zejména námraza).

Dopravní zrcadla

Odrázová zrcadla jsou dopravní bezpečnostní zařízení, která slouží ke zlepšení rozhledových poměrů na nepřehledných místech pozemních komunikací. Lze je používat u pozemních komunikací na místech, kde zpravidla zástavba nebo jakékoli jiné předměty brání ve výhledu, ale kde účastník silničního provozu má zároveň dostatek času na to, aby odrazové zrcadlo lokalizoval a aby včas dokázal prostudovat a analyzovat obraz v odrazovém zrcadle.

Odrázová zrcadla jsou ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů stanovené výrobky a musí vyhovovat požadavkům nařízení vlády č. 163/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění NV č. 312/2005 Sb.

Odrázová zrcadla se umísťují tak, aby byla pro řidiče vozidel, jimž jsou určena, nápadná a dobře viditelná. Přitom nesmí zasahovat do průjezdního prostoru pozemní komunikace. Pro umístění odrazových zrcadel platí obdobné zásady jako pro dopravní značky. Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje odrazového zrcadla nebo jeho nosné části od obrubníku chodníku nebo od vnějšího okraje zpevněné části krajnice je 0,50 m. Spodní okraj odrazového zrcadla je umístěn minimálně 2,5 m nad povrchem chodníku nebo vozovky. V místech, kde je osazeno zachytné bezpečnostní zařízení, je nutno odrazové

zrcadlo osazovat za pracovní šířku (deformační zónu) tohoto zařízení. Dopravní zrcadla budou osazena na ocelové pozinkové sloupky s patkou na betonovém základu. Průměr odrazového zrcadla bude minimálně 0,70 m. Dále se doporučuje, aby bylo odrazové zrcadlo opatřeno úpravou proti zamlžování a rosení.

Odrazové zrcadlo se umísťuje zpravidla na protilehlou stranu nepřehledného úseku komunikace přibližně v ose vjezdového pruhu ústící příjezdové komunikace. Pokud to stavební uspořádání dovolí, musí být umístění zvoleno tak, aby řidič vozidla na příjezdové komunikaci mohl v odrazovém zrcadle přehlédnout úsek na pozorované komunikaci, který odpovídá rozhledové vzdálenosti.

Po osazení odrazového zrcadla je nutno vždy prakticky zkontrolovat, zda potřebný úsek pozorované komunikace může v zrcadle přehlédnout řidič jak osobního, tak nákladního vozidla.

B.5 Doprava v klidu

V rámci SO 101 není umístěno žádné parkovací stání.

B.6 Příprava staveniště

Před zahájením stavebních prací na SO proběhnou přípravné práce.

V prostoru stavby budou provedeny bourací práce stávajících konstrukcí.

C vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.

C.1 Geodetická dokumentace

Projektová dokumentace je zpracována do digitálního geodetického zaměření, které bylo v průběhu zpracování projektové dokumentace doplněno do potřebného rozsahu.

Pro potřeby vytyčení stavby budou projektantem poskytnuty podklady v digitální podobě ve formátu vhodném pro zpracování geodetem stavby.

C.2 Průzkum stávajících inženýrských sítí

V oblasti se nalézají některé inženýrské sítě, jejich zakres je patrný v příloze, část C.3 Koordinační situační výkres a příloha D.1.2 Situace. Veškeré práce v blízkosti inženýrských sítí je nutno provádět ručně a dodržet všechny podmínky stanovené správcem dotčené inženýrské sítě. Tyto podmínky jsou součástí dokladové části, která je součástí žádosti o povolení.

Zákes dotčených inženýrských sítí je orientační, před zahájením stavby je nutno dotčené inženýrské sítě vytyčit!!!

C.3 Geotechnický průzkum

S ohledem na charakter stavby nebyl geotechnický průzkum prováděn. V rámci stavby je uvažováno s provedením sanace podloží (aktivní zóna) tl. 0,5 m.

Sanace podloží

Přírodní drčené kamenivo	PDK	500mm	ČSN 736126-1
Separáční geotextilie			
Konstrukce celkem		500mm	

Rozsah sanace bude upřesněn v rámci stavby po odsouhlasení TDI a AD. Pro potřeby rozpočtových prací se předpokládá s rozsahem v celém úseku.

C.4 Dopravní průzkum

S ohledem na charakter stavby nebyl dopravní průzkum prováděn. Z celostátního sčítání dopravy 2016 vyplívají následující údaje: součet všech vozidel je 933 voz/24h z toho těžká motorová vozidla celkem 138 voz/24h, osobní a dodávková vozidla 776 voz/24h a jednostopá motorová vozidla 19 voz/24h.

D vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Všechny stavební objekty stavby jsou vzájemně zkoordinovány, jedná se o stavební objekty:

SO 101 komunikace (sil. II/177)

SO 201 most ev.č. 177-002

E návrh zpevněných ploch

Po vybourání stávajících konstrukčních vrstev vozovky a vytěžení zeminy na úroveň kóty navržené zemní pláň vozovky budou provedeny na místech dohodnutých s TDI a AD kontrolní zatěžovací zkoušky na úrovni zemní pláň.

Zpevněné plochy byly navrženy dle předpokládaného využití a zatížení.

Konstrukce skladby vozovky komunikace se živičným krytem:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 50/70	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik emulzní	PS-CP	0,3kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	80mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik emulzní	PI-C	0,5kg/m ²	ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150mm	ČSN EN 13285 (ČSN 736126-1)
Štěrkodrt'	ŠD	250mm	ČSN EN 13285 (ČSN 736126-1)
Konstrukce celkem		470mm	

Minimální modul přetvárnosti pláň $E_{\text{def},2} = 45\text{MPa}$.

Konstrukce skladby vozovky pojižděných ploch s krytem z recyklovaného materiálu (sjezdy):

R-materiál	R-mat	100mm	(TP 208)
Štěrkodrt'	ŠD _A	150mm	ČSN EN 13285 (ČSN 736126-1)
Konstrukce celkem		250mm	

Minimální modul přetvárnosti pláň $E_{\text{def},2} = 30\text{MPa}$.

Práce se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti, materiál nesmí být zmrzlý. Stmelené vrstvy se nesmí provádět při teplotách nižších než +5°C. Pokud teplota při ošetření klesne pod 0°C, musí se zhodnotit stav vrstvy a provést její případné opravy. Pokud teplota při ošetření překročí +25°C, musí se udržování jejího vlhkého stavu věnovat zvýšená pozornost.

F režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Odvodnění stavby je řešeno podélným a příčným sklonem vozovky do uličních vpustí, odvodňovacích obrubníků a odvodňovacích žlábků svedených do stávajících odvodňovacích svodů.

Podzemní vody nebudou dotčeny.

G návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Po dokončení stavebních prací bude probíhat osazení nového svislého dopravního značení (dále jen SDZ), osazení nového dopravního zařízení a nástřik nového vodorovného dopravního značení (dále jen VDZ).

Při návrhu dopravního značení bylo postupováno podle ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhlášky 294/2015 Sb., kterou provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

G.1 Svislé dopravní značení

Návrh SDZ vychází z následujících zásad:

- SDZ na silnici II. třídy budou provedeny s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech upevněné do terénu.
- SDZ budou vyrobené z pozinkovaného ocelového plechu se zpevněným okrajem pomocí dvojitého ohybu lisováním plechu. Sloupky pro SDZ budou vyrobeny z žárově zinkovaných ocelových trubek o Ø 60 mm, které budou upevněny do hliníkové patky. Hliníkové patky budou uchyceny kotevními šrouby do betonového základu z betonu třídy C 20/25-XF4.
- SDZ včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.
- Na SDZ je požadována záruční doba 5 let. Funkční životnost fólie třídy RA1 musí být nejméně 7 let, RA2 a RA3 musí být nejméně 10 let. Funkční životnost celé konstrukce svislých značek včetně upevňovacích prvků musí být

nejméně 15 let a životnost povrchové ochrany všech částí nejméně 10 let. Jednotlivé výrobky musí být funkční nejméně po celou dobu záruční doby. Záruční doba začíná převzetím díla. Záruka se vztahuje na celou dopravní značku, tj. činnou plochu, štít, nosnou konstrukci, upevňovací prvky a základy.

- Kvalita provedení a umístění SDZ musí odpovídat:
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky včetně národní přílohy NA (říjen 2008)
- VL 6.1 Vzorové listy staveb pozemních komunikací – Vybavení pozemních komunikací – Svislé dopravní značky (listopad 2009)
- VL 6.4 Vzorové listy staveb pozemních komunikací – Vybavení pozemních komunikací - Proměnné dopravní značky (leden 2006)
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (srpen 2013)
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích (listopad 2017)
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích (duben 2005)
- TKP 14 Dopravní značky a dopravní zařízení (březen 2015)
- Graficky je tato problematika doložena v této projektové dokumentaci v příloze D.1.2 Situace.

G.2 Vodorovné dopravní značení

Návrh VDZ vychází z následujících zásad:

- VDZ bude provedeno plynulým napojením na stávající VDZ.
- VDZ se bude provádět ve dvou etapách. V 1. etapě se na nový koberec položí kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou bílou barvou s kratší životností. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období, se provede 2. etapa, kdy se značení provede v retroreflexní úpravě strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností nehluchý. VDZ typu V1a (podélná čára souvislá), V2b (podélná čára přerušovaná) a V4 (vodící čára) bude provedeno v retroreflexní úpravě strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností.
- Materiál užitý pro provedení VDZ musí být schválen Ministerstvem dopravy.
- Na VDZ na směrově nedělených silnicích zhotovené barvou s kratší životností je požadována záruční doba 12 měsíců, 18 měsíců nebo 24 měsíců (dle smlouvy o dílo). Záruční doba na VDZ ze strukturálního plastu s dlouhodobou životností je požadována 3 roky. Na dopravní knoflíky zapuštěné (tělo i reflektor) je požadována záruční doba 5 let. Na dopravní knoflíky lepené je požadována záruční doba 2 roky. VDZ musí být funkční nejméně po celou dobu záruční doby. Záruční doba začíná převzetím díla.
- Vodorovné značení vyjma V10f vymezení vyhrazené parkovací stání a oddělení parkovacích stání (odlišnou barvou dlažby) není součástí této stavby.
- Kvalita provedení VDZ musí odpovídat:
- ČSN EN 1436+1A Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení (červenec 2009)
- VL 6.2 Vzorové listy staveb pozemních komunikací – Vybavení pozemních komunikací – Vodorovné dopravní značky (červenec 2004)
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (srpen 2013)
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (srpen 2013)
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích (duben 2005)
- TKP 14 Dopravní značky a dopravní zařízení (březen 2015)
- V rámci SO 101 se předpokládá pouze provedení rozdělení parkovacích stání – odlišnou barvou dlažby
- Graficky je umístění dopravního značení doloženo v části D.1, příloha 2.

H zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Před vlastní výstavbou je nutno provést nové a přesné vytyčení inženýrských sítí, a to jak směrově, tak výškově dle daných pokladů a správců jednotlivých inženýrských sítí. Před vlastní výstavbou je nutno provést včasné ohlášení dotčeným orgánům státní správy.

U všech podzemních sítí, které se nachází v prostoru stavby musí být dodržena správci sítí předepsaná ochranná pásma od osy sítě. V případě že se budou stavební práce blížit těmto pásmům, provedou se výkopové práce jen ručně, dle podmínek správce dotčené sítě.

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkokdrtí při hutnění PS 102%.

V průběhu realizace zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně para plání, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin. Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře

dodržování ČSN 736133 - Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a ČSN 721006 Z1 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

Předpokládá se provádění stavby jako jeden celek. Při provádění stavby je nutné dodržet všechny předpisy a nařízení k ochraně zdraví a bezpečnosti pro pracovníky i pro provoz na staveništi. Dále je nutné před započatím všech prací, a to jak přípravných, tak vlastních informovat min. 14 dní před archeologickou službu ČR. Přbytek výkopku ze stavby bude odvezen na deponii určenou investorem nebo na skládku k tomu účelu určenou.

Plocha pro zařízení staveniště se neuvažuje. Případné zařízení staveniště bude na pozemcích investora. Materiály nutné pro výstavbu budou na stavbu dováženy průběžně. Stálá spotřeba vody a elektrické energie se nepředpokládá.

Jako přístupová cesta pro dopravu materiálu na stavbu a odvoz výkopku ze stavby jsou uvažovány místní komunikace. Staveniště bude zajištěno proti vynášení znečištění stavebními stroji a nákladními auty po dobu realizace na přilehlé komunikace. Případné znečištění místních komunikací vozidly stavby musí prováděcí firma průběžně odstraňovat. Zároveň musí prováděcí firma zajistit průjezdnost pro vozidla první pomoci a HZS.

Kontrolní prohlídky stavby budou provedeny v následujícím pořadí:

- Převzetí staveniště s dodavatelem, investorem, AD a TDS
- Převzetí dokladů o směrovém a výškovém vytyčení stavby a dokladů o vytyčení podzemních inženýrských sítí v dotčeném území.
- Kontrola přechodného dopravního značení v místě pracovních míst
- Kontrola směrového a výškového vytyčení stavby
- Kontrola pláně výkopu včetně převzetí protokolů o provedení zkoušek hutnění pláně
- Kontrola při realizaci a hutnění podkladních šterkových vrstev a při pokládce asfaltových vrstev
- Kontrola vyrovnaní terénu, ohumusování a zatravnění
- Kontrola dokončení úklidových prací
- Závěrečné předání stavby investorovi před kolaudací
- **Kolaudace**

I vazba na případné technologické vybavení

Součástí stavebního objektu není žádné technologické vybavení.

J přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Charakter stavebního objektu nevyžaduje provedení podobných výpočtů.

K řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

Zásady řešení komunikací, ploch a objektů z hlediska užívání a přístupnosti pohybově a zrakově postižených osob je v souladu s požadavky § 4 včetně příloh vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství dle § 4:

(1) Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovně i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v přílohách č. 1 a 2 k této vyhlášce.

(2) Na všech vyznačených vnějších i vnitřních odstavných a parkovacích plochách a v hromadných garážích pro osobní motorová vozidla musí být vyhrazena stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené nejméně v následujícím počtu vycházejícím z celkového počtu stání

každé dílčí parkovací plochy:

- 2 až 20 stání 1 vyhrazené stání
- 21 až 40 stání 2 vyhrazená stání
- 41 až 60 stání 3 vyhrazená stání
- 61 až 80 stání 4 vyhrazená stání

81 až 100 stání 5 vyhrazených stání
101 až 150 stání 6 vyhrazených stání
151 až 200 stání 7 vyhrazených stání
201 až 300 stání 8 vyhrazených stání
301 až 400 stání 9 vyhrazených stání
401 až 500 stání 10 vyhrazených stání
501 a více stání 2 % vyhrazených stání.

Požadavky na jejich technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.4. a 1.1.5. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(3) U staveb pro obchod, služby a zdravotnictví musí být vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku v minimálním počtu 1 % stání z celkového počtu stání. Výsledný počet vyhrazených stání se zaokrouhluje na celá čísla směrem nahoru. Požadavky na jejich technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.4. a 1.1.5. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(4) Prostory pro nejméně 20 % veřejných telefonních automatů, samoobslužných informací, obdobných zařízení, poštovních schránek, pokladen a přepážek musí umožňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.4. až 1.1.8. a 1.3. přílohy č. 1 k této vyhlášce. Tyto prostory a zařízení musí být označeny příslušnými symboly dle přílohy č. 4 k této vyhlášce.

(5) Umístění a zabezpečení městského mobiliáře, staveb pro reklamu, informačních a reklamních zařízení, předzahrádek restaurací, prodejních stánků, venkovních pultů a obdobných konstrukcí musí respektovat přirozený pohyb chodců a nesmí zasahovat do průchozího prostoru. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 1.2.10. přílohy č. 1 a bodech 1.2.1. až 1.2.3. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(6) Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 4. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

K.1 zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu,

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, se uvedená stavba posuzuje podle §6 - požadavky na stavby občanského vybavení. Dokumentace stavby splňuje požadavky § 5 včetně přílohy č. 1 vyhlášky č.398/2009 Sb. Všechny obruby ve směru pohybu chodců mají nášlap +2cm.

K.2 zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením,

Signální a varovné pásy pro osoby se zrakovým postižením dle ČSN 736110 a vyhlášky 398/2009Sb. Povrch signálních a varovných pásů musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter odlišující se od okolí. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250mm od těchto pásů musí být rovinný při dodržení požadavků na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu a varovnému pásu vizuálně kontrastní. Ve stanovených případech lze ustoupit od požadavku na vizuální kontrast.

K.3 zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením,

Netýká se.

K.4 seznam použitých stavebních výrobků pro bezbariérové řešení.

Pro vytvoření varovných pásů se standardně předpokládá užití betonové dlažby s výstupky pro nevidomé barvy červené v tloušťkách dle potřeby tj. 60mm v ploše chodníků a 80mm v ploše vjezdů.