

**DOPAS s.r.o.**

Kubelíkova 1224/42  
130 00 Praha 3 - Žižkov  
tel. : +420 602 365 486  
e-mail :info@dopas.net  
http :www.dopas.net

## **„III/11731 Nezvěstice – propustek“**

### **TECHNICKÁ ZPRÁVA 100.01 – Zpevněné plochy a komunikace**

**Projektová dokumentace pro provádění stavby**

Praha, 04/2017

Zpracoval : Ing. V. Černý  
Kontroloval : Ing. V. Minařík

**Obsah technické zprávy:**

A)	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU: .....	3
B)	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:.....	3
C)	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, ATD.): .....	4
D)	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....	4
E)	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:.....	4
F)	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE: .....	9
G)	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU: .....	10
H)	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU: .....	10
I)	VAZBA NA PŘÍPADNÁ TECHNOLOGICKÁ VYBAVENÍ: .....	12
J)	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ: .....	13
K)	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE:.....	15

**Použité podklady:**

- prohlídka staveniště
- fotodokumentace staveniště
- vyjádření správců sítí
- konzultace s objednatelem, zástupci dotčených orgánů státní správy a některými správci sítí
- mapové podklady
- výpis z katastru nemovitostí
- aktuální snímek katastrální mapy a informace z katastru nemovitostí
- Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), včetně prováděcích vyhl. (č. 268/2009 Sb., č. 398/2009 Sb., č. 499/06 Sb.) v platném znění,
- příslušné další zákony, předpisy a normy
- zaměření stávajícího stavu zpracované firmou GSG spol. s r.o. Tiskařská 10, 108 28 Praha 10, - Malešice v 08/2015
- Stavební povolení č.j. MMP/056621/17 ze dne 8.3.2017 s nabytím právní moci dne 11.4.2017.

**A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU:**

Název objektu: 100.00 – *Objekty pozemních komunikací*  
SO 100.01 - *Zpevněné plochy a komunikace*

Stupeň projektové dokumentace: Projektová dokumentace pro provádění stavby

Místo stavby: Obec Nezvěstice, k.ú. Nezvěstice [704474], silnice III/11731 kolem přemostění náhonu.

Investor a objednatel: - Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace,  
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Zpracovatel: - DOPAS s.r.o., Kubelíkova 1224/42, 130 00 Praha 3  
Ing. Vladimír Černý, tel.: + 420 732 237 868  
Ing. Václav Juppa, tel.: +420 737 649 724, ČKAIT 0007755  
Ing. Vilém Minařík, tel.: +420 602 365 486, ČKAIT 0000231

**B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM  
NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:**

Řešené území se nachází v obci Nezvěstice. Dotčenou komunikací je silnice III/11731, která má charakter místní obslužné komunikace.

Začátek trasy je situován u silnice I/19 a končí cca 15 m za přemostěním náhonu firmy Fink, výroba krmných směsí Nezvěstice, kterou nyní vlastní firma ZETEN Blovice. Úpravou komunikace i doplněním chodníku v popisované lokalitě dojde především k zajištění bezpečnějšího prostoru pro chodce oproti současnému stavu. Taktéž dojde k nahrazení stávajícího technicky nevyhovujícího stavu vlastního přemostění náhonu. Úsek se nachází v zastavěném území.

V rámci rekonstrukce stavebního úseku dojde k úpravě a vyrovnaní obrusných vrstev v rozsahu od silnice č. I/19 až ke stávajícímu propustu a tato úprava pokračuje za propustem až k navazující křižovatce. V místě stávajícího propustu dojde k odstranění konstrukčních vrstev vozovky, říms se zábradlím a stávajících železobetonových rámců propustu, které budou nahrazeny dvěma paralelními železobetonovými rámy o světlé šířce 1,5 m a světlé výšce 1,2 m každého rámu. O velikosti navrženého světlého profilu rámců rozhodl na základě zjištěných skutečností objednatel, velikost byla odsouhlasena i ze strany vedení obce. Dále dojde k úpravě dna na vtoku a na výtoku u tohoto propustu dlažbou z lomového kamene do betonového lože, která bude ukončena betonovými prahy. Cílem je dosáhnout stejné světlé šířky propustu, jenž by svou šířkou odpovídal mostnímu objektu u silnice I/19, který se nachází cca 150 m proti proudu samotného náhonu. Požadavkem je také provést doplnění chodníkové plochy přes nově navrhovaný propust, který ve stávajícím stavu v daném území úplně chybí. V dalších investičních akcích pak bude na tyto chodníkové plochy navazováno. Nutné bude také provést výškové napojení dvou vjezdů na upravovanou komunikaci. Rovněž bude provedeno nové napojení stávající UV umístěné v pravostranném silničním příkopu do náhonu.

Situačně jsou jednotlivé prvky zřejmé např. z příloženého výkresu v části C 100.01 – č. 2 – Situace

### **c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, ATD.):**

Z důvodu charakteru stavby nebyl proveden radonový průzkum.

Dendrologický průzkum zpracováván nebyl, neboť nedochází ke kácení vzrostlé zeleně.

Návrh zpracovatele PD na provedení IGP nebyl objednatelem akceptován.

Žádné jiné průzkumy nebyly objednány ani poskytnuty. Je nutné požádat správce o vytýčení všech sítí (směrově i výškově) před vlastním zahájením stavby a provést zápis o jejich existenci či neexistenci do stavebního deníku.

### **d) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

V rámci stavby bude vybudována uliční vpust v pravostranném příkopu a od ní bude provedena nová kanalizační přípojka vyústěná do svahu vtoku náhonu. Do samotného systému odvodnění či nově vybudované kanalizace projekt nezasahuje a odvodnění komunikace a chodníku bude řešeno příčným a podélným spádem a následně přerodem do zeleně. Plná konstrukce vozovky je řešena pouze v úseku propustu a jeho přechodových oblastí a z tohoto důvodu nedochází ani k úpravě odvodnění pláň podélnou drenáží pod jednotlivými úžlabími.

V projektu se kromě výše uvedených inženýrských objektů neuvažuje s přeložkami ani s ochraněním inženýrských sítí. Pouze v případě, kdy v rámci úpravy konstrukčních vrstev či sanace aktivní zóny dojde ke styku s inženýrskou sítí, pak bude tato síť ochráněna, případně přeložena. Výjimkou je pouze samostatná investiční akce úpravy vodovodu, která je obsažena v samostatné projektové dokumentaci. Obě tyto projektové dokumentace jsou ale řešeny v těsné koordinaci. Další výjimkou je stávající nepoužívaný kabel NN patřící firmě O2, který je veden v ocelové chráničce zavěšené pod římsou na návodní straně. Ten bude uložen do chráničky v pravé římse.

V rámci opravy komunikace a úpravy uličního prostoru dojde ke směrové či výškové úpravě vodovodních šoupat a k úpravám poklopů kanalizačních šachet.

### **e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:**

Zásady technického řešení jsou dány dodržováním příslušných státních technických norem, technických podmínek a také požadavky objednatele. Dispoziční řešení je dáno snahou funkčního přerozdělení využívání stávajících zpevněných ploch a snahou vytvořit tak ucelený úsek bezpečný pro všechny účastníky provozu. Z pohledu stavebního stavu je řešení výstavby omezeno stávající konfigurací terénu, přilehlými objekty a napojeními na ně.

V návrhu je také kladen důraz na bezpečnost chodců, a to hlavně v místech křížení s vozovkou komunikace, anebo právě v doplnění chybějícího výškového nebo prostorového oddělení pěšího provozu od vozovky. Z tohoto důvodu dochází k úpravám parametrů týkajících se křížení pohybu jednotlivých účastníků, jako jsou vjezdy.

Vlastní návrh řeší přerozdělení šířkového uspořádání stávajícího uličního prostoru v úseku stávajícího propustu. Komunikace v úseku nově navrhovaného propustu je navržena s šířkovým uspořádáním dvou jízdních pruhů o základní šířce 3,0 m. Šířka jízdního pásu je v prostoru propustu tedy 6,0 m, na který navazuje vlevo ve směru staničení chodníková plocha o šířce 1,5 m. V současném stavu se v celém území nenacházejí žádné chodníkové plochy a provoz chodců je veden po krajnicích vozovky, a to i přes stávající propustek. Při rekonstrukci propustu proto byla navržena i chodníková plocha přes tento objekt, která bude tvořit první etapu předpokládané výstavby chodníkových ploch pro širší území. Z tohoto důvodu jsou na navržených chodníkových plochách řešeny i prvky pro bezbariérové užívání tak, aby v dalších etapách výstavby chodníkových ploch byl celý úsek řešen pro bezbariérové užívání.

S úpravou nivelety komunikace, s trasováním hlavních směrů silniční dopravy a doplněním chodníkové plochy bude nutné v rámci stavby provést také nové výškové napojení dvou vjezdů do přilehlé zástavby. Vjezd vlevo ve směru staničení bude řešen jako chodníkový přejezd s prvky pro bezbariérové užívání stavby. V navazujícím úseku chodníkové plochy před propustem bude nutné provést nové výškové usazení poklopu s doplněním vyrovnávacího prstence stávající kanalizační šachty, do které bude provedeno napojení odvodnění liniového odvodňovacího prvku – žlabu pomocí navrtávky. Žlab je navržen před vstupem na pozemek parc. č. 1121. Bude provedeno i nové odvodnění pravostranného silničního příkopu za propustem.

Nová uliční vpust nahrazující UV stávající bude vyústěna do svahu vodoteče na návodní straně propustu.

V rámci rekonstrukce celého úseku dojde i k úpravě a vyrovnání ložné a obrusné vrstvy v úseku od silnice č. I/19 ke stávajícímu propustu a rovněž dále za propustem až k navazující křižovatce.

V rámci úpravy propustu a přilehlého uličního prostoru je od staničení cca km 0.010 00 osy 01N až ke konci řešeného území navržena po obou stranách komunikace silniční betonová obruba.

Samotná rekonstrukce propustu bude spočívat v odstranění konstrukce vozovky, mostních říms včetně stávajícího zábradlí, stávajících železobetonových rámu a betonového bloku včetně základů. Nové uspořádání propustu je navrženo ze dvou paralelních železobetonových rámu IZM o světlé šířce 1,5 m a světlé výšce 1,2 m, které jsou umístěny pod úhlem cca 74° k ose komunikace. Délka propustu je cca 8,29 m. Předpokládá se řez segmentů osazených na čelech vtoku a výtoku pod úhlem 74° a ochrana výztuže proti korozi na ploše řezů. To zajistí výrobce prefabrikátů již ve výrobě. Vpravo ve směru staničení bude na konstrukci umístěna krajní monolitická římsa se zvýšeným proužkem a se zábradlím. Tato římsa bude obsahovat chráničku pro převedení kabelu O2 + rezervu. Vlevo ve směru staničení je krajní monolitická římsa s chodníkem a se zábradlím. Zábradlí bude mít výšku 1,1 m.

Dno náhonu i přilehlé svahy budou na vtoku i na výtoku vydlážděny dlažbou z lomového kamene, který bude uložen do podkladního betonu. Dlažba na vtoku i na výtoku bude ukončena betonovým prahem o šířce 0,5 m.

Prefabrikované železobetonové rámy propustu budou umístěny na betonové desce tl. 300 mm z betonu C12/15 – Xo vyztužené KARI sítí, která spočívá na vrstvě hrubého kameniva tl. 300 mm. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové prefabrikované rámy IZM, zatěžovací třída A, světlost rámu je 1,5 x 1,2 m. Na nosné konstrukci bude vybetonována železobetonová spřažená deska z betonu C 30/37 XF2 tl. 100 mm. Deska je spřažena s rámy trny z oceli 10 505 (R) vloženými do spár mezi rámy a do předvrtaných otvorů v rámech. Výztuž spřažené desky je z KARI sítí Ø 8 mm, oka 100x100, ve středu rámu ve dvou vrstvách. Tloušťka desky je 100 mm. Spřažená deska je vybetonována se sklonem min. 3 % k okraji rámu a s úžlabím pod římsou u výtoku se sklonem 4% ke spáře tak, aby voda nestékala na čelo rámu. Na propustu je

navržena izolace z těžkých natavovacích pásů tl. 5mm s pečetící vrstvou. Izolace bude přetažena na svislý rub rámu, izolace bude zatažena až k základové desce. Pod římsami je uvažováno s ochranou izolace z hydroizolačních asfaltových pás s vložkou z AL (hliníkové) fólie. Izolace na rubu rámu je chráněna ochrannou geotextilií a nátěrem. Izolace na rámech je chráněna vrstvou betonu tl. 100 mm, beton C 30/37 XF4, výztuž z KARI sítě Ø 6 mm, oka 100 x 100 mm. Spáry mezi rámy jsou chráněny pásem izolace šířky min. 0,5m v celé výšce.

Čela propustu budou železobetonová, vyztužená KARI sítí. Na čelech budou osazeny prefabrikované mostní římsy.

Situačně jsou jednotlivé prvky zřejmé např. z přiložených výkresů v části C 100.01 – č. 2 – Situace, 8 – Situace železobetonového rámového propustu, anebo 9 – Podélný a příčný řez železobetonovým rámovým propustem.

### Výškové řešení

Jelikož se jedná o rekonstrukci a úpravu stávající komunikace, je výškové řešení dáno stávajícím napojením na komunikaci, dále pak okolními pozemky a oplocením a jejich napojením. Příčné i podélné sklony respektují konfiguraci terénu a jsou navrženy tak, aby nevznikala neodvodnitelná místa. Niveleta komunikace je stanovena ze stávajících sklonových poměrů komunikace a také z výškového a prostorového řešení dvou paralelních železobetonových rámu propustu. Zároveň jsou respektovány a navrženy úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Základní výška nášlapu na betonové silniční obrubě se pohybuje od +10 cm do +15 cm. V místě ukončení chodníkové plochy je upravena výška nášlapu na +0 cm a v místech vjezdů je potom výška nášlapu navržena na +3 cm. Oddělení chodníkové plochy a zeleně je řešeno parkovou betonovou obrubou, která bude také plnit funkci vodící linie, a proto výška nášlapu je navržena min. na +6 cm.

### Příčné uspořádání a sklonové poměry

Jednotlivé spády jsou navrženy tak, aby bylo vytvořeno plynulé napojení na ostatní komunikace i objekty, dále aby bylo zajištěno odvedení srážkových vod přerodem do povrchového odvodnění či do zeleně a v neposlední řadě, aby nevznikala neodvodnitelná místa. Jelikož se jedná o rekonstrukci ve stávajícím uličním prostoru, jsou podélné sklony přizpůsobeny stávajícímu výškovému řešení.

Příčné sklony na chodníku jsou navrženy v hodnotě 2,0 % až 2,5 % na krajní římsě s chodníkem. Příčné sklony na komunikaci řešené v této části projektu se pohybují převážně do 2,0%. Větší příčné sklony jsou navrženy pouze v místech napojení na stávající stav.

Podélné sklony jsou dány konfigurací stávajícího terénu a napojením na okolní objekty. Výškové řešení bylo navrženo tak, aby v maximální míře dodržovalo požadavky pro technické řešení propustu a napojení na okolní terén. Niveleta komunikace vychází ze stávajících sklonových poměrů komunikace a také z výškového a prostorového řešení dvou paralelních železobetonových rámu propustu. Výšková zaoblení nivelety vychází z daných sklonových poměrů, a proto návrhová rychlost v řešeném úseku osy 01 N je 30 km/h.

Šířkové parametry jsou popsány výše, kde základní šířka jízdního pruhu je 3,0 m. Na chodníkové ploše je šířka navržena tak, aby nebyla menší než min. průchozí prostor, který je 1,5 m.

### Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce vozovky má asfaltový kryt. Jedná se o konstrukci navrženou dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – D1-N-1-III-PIII tzv. zpevněnou, netuhou a

nestmelenou, mírně upravenou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 1**

<b>Asfaltový beton střednězrný</b>	<b>ACO 11+</b>	<b>40 mm</b>	<b>ČSN EN 13108-1</b>
<b>Spojovací postřik</b>	<b>PS, EKM</b>	<b>0,3 kg/m<sup>2</sup></b>	<b>ČSN 73 6129</b>
<b>Asfaltový beton hrubozrný</b>	<b>ACL 16+</b>	<b>60 mm</b>	<b>ČSN EN 13108-1</b>
<b>Spojovací postřik</b>	<b>PS, EKM</b>	<b>0,3 kg/m<sup>2</sup></b>	<b>ČSN 73 6129</b>
<b>Obalované kamenivo</b>	<b>ACP 16+</b>	<b>50 mm</b>	<b>ČSN EN 13108-1</b>
<b>Infiltrační postřik</b>	<b>PI, EKM</b>	<b>1,0 kg/m<sup>2</sup></b>	<b>ČSN 73 6129</b>
<b>Mechanicky zpevněné kamenivo</b>	<b>MZK</b>	<b>170 mm</b>	<b>ČSN 73 61 24</b>
<b>Štěrkodrt'</b>	<b>ŠD 0-63</b>	<b>min250 mm</b>	<b>ČSN 73 61 26-1,2</b>
<b>(Geotextilie)</b>			
<b>Celkem</b>	<b>min 570 mm</b>		

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii např. gramáž 400 g/m<sup>2</sup> či geomříž, jejich specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby. Napojení nové asfaltové plochy na stávající asfaltové plochy bude provedeno přes příznanou spáru s pružnou zálivkou a přes odskoky spodních vrstev. Napojení na jednotlivé prvky např. obruby, apod. bude provedeno rovněž přes upravené říznutí a pružnou zálivku.

Konstrukce vozovky, kde bude docházet k vyrovnání a úpravě ohrubných vrstev bude použita konstrukce, která vychází ze skladby 1, a která má má asfaltový kryt. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 1a**

<b>Asfaltový beton střednězrný</b>	<b>ACO 11+</b>	<b>40 mm</b>	<b>ČSN EN 13108-1</b>
<b>Spojovací postřik</b>	<b>PS, EKM</b>	<b>0,3 kg/m<sup>2</sup></b>	<b>ČSN 73 6129</b>
<b>Asfaltový beton hrubozrný</b>	<b>ACL 16+</b>	<b>60 mm</b>	<b>ČSN EN 13108-1</b>
<b>Infiltrační postřik</b>	<b>PI, EKM</b>	<b>1,0 kg/m<sup>2</sup></b>	<b>ČSN 73 6129</b>
<b>Celkem</b>	<b>100 mm</b>		

Konstrukce vozovky v prostoru železobetonových rámců propustu vychází ze skladby 1 a má asfaltový kryt. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu:

<b>Asfaltový beton střednězrný</b>	<b>ACO 11+</b>	<b>40 mm</b>	<b>ČSN EN 13108-1</b>
<b>Spojovací postřik</b>	<b>PS, EKM</b>	<b>0,3 kg/m<sup>2</sup></b>	<b>ČSN 73 6129</b>
<b>Asfaltový beton hrubozrný</b>	<b>ACL 16+</b>	<b>60 mm</b>	<b>ČSN EN 13108-1</b>
<b>Spojovací postřik</b>	<b>PS, EKM</b>	<b>0,3 kg/m<sup>2</sup></b>	<b>ČSN 73 6129</b>

**Obalované kamenivo – vyrovnávací vrstva**

	<b>ACP 16+</b>	<b>140 - 270 mm</b>	<b>ČSN EN 13108-1</b>
<b>Litý asfalt</b>	<b>MA 11 IV</b>	<b>35 mm</b>	<b>ČSN EN 12970</b>
<b>Izolace NAIP</b>		<b>5 mm</b>	
<b>Pečetíci vrstva</b>			
<b>Beton C30/37 – XF2 vyztužená kari sítí</b>		<b>min 100 mm</b>	<b>ČSN 73 61 24</b>

Konstrukce vjezdů do objektů, přilehlých nemovitostí má dlážděný kryt. Jedná se o vozovku navrženou dle katalogu vozovek pozemních komunikací - o D1-D-1-V-PIII tzv. dlážděnou a se stmelanou podkladní vrstvou, mírně upravenou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 2**

<b>Dlažba betonová</b>	<b>DL</b>	<b>80 mm</b>	<b>ČSN 73 61 31</b>
<b>Štěrkodrt' ložná</b>	<b>ŠP (ŠD) 2-8</b>	<b>40 mm</b>	<b>ČSN 73 61 26-1,2</b>
<b>Mechanicky zpevněné kamenivo</b>	<b>MZK</b>	<b>160 mm</b>	<b>ČSN 73 61 26-1,2</b>
<b>Štěrkodrt'</b>	<b>ŠD 0-63</b>	<b>200 mm</b>	<b>ČSN 73 61 26-1,2</b>
<b>(Geotextilie)</b>			
<b>Celkem</b>		<b>480 mm</b>	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy v podloží s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii, např. gramáž 400 g/m<sup>2</sup> či geomříž, jejichž specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Konstrukce chodníku je navržena pro vyloučenou automobilovou dopravu a stupeň porušení D<sub>2</sub>. Jedná se o chodníky a zpevněné plochy navržené dle katalogu vozovek pozemních komunikací - o D2-D-1-CH-PIII tzv. dlážděný a nestmelový. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 3**

<b>Dlažba betonová</b>	<b>DL</b>	<b>60 mm</b>	<b>ČSN 73 61 31</b>
<b>Štěrkodrt' ložná</b>	<b>ŠD 2-8</b>	<b>30 mm</b>	<b>ČSN 73 61 26-1,2</b>
<b>Štěrkodrt'</b>	<b>ŠD 0-63</b>	<b>150 mm</b>	<b>ČSN 73 61 26-1,2</b>
<b>(Geotextilie)</b>			
<b>Celkem</b>		<b>240 mm</b>	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii, např. gramáž 400 g/m<sup>2</sup> či geomříž, jejich specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Chodníky i vjezdy obsahují prvky pro nevidomé a slabozraké osoby, které napomáhají pohybu osobám s omezenou schopností orientace a pohybu. Naváděcí prvky jsou provedeny betonovou dlažbou s výraznými hmatovými prvky, tloušťka dlažby je 6 cm v místech vyloučené automobilové dopravy, v místech vjezdu je tl. 8 cm.



Řešení chodníkových ploch je navrženo dle „Zásad řešení bezbariérově přístupných a užitelných chodníků, parkovišť, nástupních ostrůvků MHD a přechodů na ní“ podle vyhlášky č.398/2009 Sb. a příslušných technologických norem a doporučení odborných publikací organizací zdravotně postižených (ZP). Na chodnících jsou zajištěny vodící linie především zvýšenými obrubníky. Výška nášlapu bude min. 6 cm.

V místě vjezdů bude obrubník zapuštěn na výškový rozdíl + 3 cm. Ve většině případů je potom nášlapná výška mezi +10 až +15 cm.

Zpevněné plochy jsou ukončeny hlavně silničními betonovými obrubníky š. 150 mm a parkovým betonovými obrubníkem šířky 50 a 80 mm.

Všechny typy obrub budou uloženy do betonového lože s opěrou (-ami) ČSN 73 61 31 - „Dlažby a dílce“ třídy betonu C25/30-XF2.

**Obruby v obloucích nebudou provedeny z přímých kusů, ale z obloukových, aby byl zajištěn plynulý přechod. Napojení obrubníků v kolmých rozích bude provedeno rovněž přes tvarovky.** U typů, které nejsou k dispozici, se provede napojení s proběhnutím zadní strany. Obruby budou osazovány na sraz bez výplní mezer. Šíře mezer se předpokládá max. 3 mm. Rovněž v místech výškových změn budou použity tvarovky (přechodové obruby).

**Před vlastním zabudováním do díla budou veškeré materiály v dostatečném předstihu, min. však 3 týdny předem, předloženy k odsouhlasení objednateli a generálnímu projektantovi. Jedná se zejména o prvky a materiály, které budou viditelné, jako jsou dlažby, obruby, záchytné prvky atd. Prostorové prvky jako dlažby budou za účelem vzorkování vyskládány v ploše cca. 1x2 m nebo bude proveden jeden ucelený úsek – nikoliv pouze jeden prvek.**

## **F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE:**

Odtokové poměry se nemění. Povrchová voda ze zpevněných ploch je odvedena pomocí příčných a podélných spádů k obrubám a následně do stávajícího odvodňovacího systému a nebo přerodem do zeleně. Přerozdělení zpevněných ploch nemá zásadní vliv na odtokové poměry v území. Nově je navržen liniový odvodňovací prvek, který je umístěn před vstupem na pozemek parc. č. 1121. U prvků odvodnění se předpokládá únosnost min. kategorie D 400. Přesné uložení bude provedeno dle technických podkladů příslušného výrobce. Vlastní pokládku je třeba provést dle kladečského schématu a vždy je třeba začít od nejnižšího místa sestavy. Prefabrikáty žlabů se ukládají do betonového podkladu třídy C25/30-XF2. Při pokládce se žlaby zafixují proti horizontálním posunům do betonového lože nejdříve v místě spár jednotlivých žlabů ve správné směrové poloze. Je třeba dát pozor, aby se mezi pero a drážku nedostaly kousky betonu. Poté se žlaby zmonolitní po celé délce. Při pokládce a hutnění okolních ploch je třeba dát pozor, aby se do blízkosti žlabů (0,5-1,0 m) nedostala těžká technika. Plocha se zhutní lehkou technikou. Důležité je výškové osazení žlabů. Upravená komunikace musí převyšovat mřížku žlabu o 3-5 mm. Pokládku je nutné konzultovat s výrobcem.

Součástí projektu je i přípojka odvodňovacího žlabu, která bude řešena navrtávkou do stávající kanalizační šachty. Přípojka bude plastová DN 200. např. KG či rovnocenný materiál.

Odvodnění pláně komunikace není řešeno, jelikož plná konstrukce vozovky je pouze v úseku propustu a jeho přechodových oblastí. Voda z pláně kolem těchto prefabrikátů železobetonových rámu propustu je odvedena do navržené rubové drenáže za opěrou. Drenáž

je chráněna blokem drenážního betonu o profilu min. 30/30 cm. Odtud pokračuje jako voda z povrchu a je vyústěná do svahu na povodňové straně propustu do vodoteče. V těchto rubových drenážích jsou umístěny flexibilní drenážní trubky Ø 150 mm. Kolem drenážní trubky je proveden drenážní beton a pod drenáží bude umístěna těsnicí fólie zatažená pod drenáž.

### **G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU:**

Stávající dopravní značení bude v řešeném úseku zachováno. Pouze v případě požadavku bude na začátku a na konci staničení doplněno svislé dopravní značení s omezující rychlostí jízdy na 30 km/h a stávající svislé dopravní značení za propustem, které omezuje tuto rychlost, bude zrušeno.

Případné nové dopravní značení bude řešeno podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích.

Stávající situační řešení je obsaženo ve výkrese č. 6 – Situace dopravního značení

Případné nové svislé dopravní značky budou provedeny podle ČSN EN 12 899-1; velikost základní typ „pozink“ s dvojitým ohybem (rámečkem) a s retroreflexní folií třídy 2. Standardní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných sloupcích průměru 70 mm. Základy značek budou provedeny z betonu třídy C25/30-XF2.

Před osazením dopravních značek bude provedena prohlídka stavby za účasti DI PČR, projektanta, objednatele a zástupce úřadu, jenž bude vydávat stanovení dopravního značení. Na této schůzce bude specifikováno přesné dopravní značení, zejména jeho poloha.

V době stavby bude dotčené území i jeho přilehlé okolí opatřeno dočasnými dopravními značkami, které budou součástí samostatného projektu. Ten bude zhotovitelem zpracován jako samostatný projekt a bude předložen ke schválení min. 1 měsíc před započatím stavby. Hrubý návrh DIO je součástí ZOV.

### **H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU:**

Zemní práce spočívají v odstranění konstrukcí veškerých zpevněných či nezpevněných ploch, kterých se stavba dotýká. Jedná se zejména o odstranění celých konstrukcí asfaltových ploch komunikace a částečné odstranění asfaltového krytu, kde bude docházet k úpravě a vyrovnání obrusných vrstev. Dále dojde k odstranění nezpevněné krajnice, zeleně a v neposlední řadě stávajícího betonového propustu, který je tvořen betonovými římsami se zábradlím a železobetonovými prefabrikáty.

Veškeré odstraňované materiály budou tříděny, pokud je to možné. V případě možnosti dalšího použití budou uschovány, např. kamenné obručníky, v opačném případě budou odvezeny na skládku.

U všech zpevněných zatížených ploch (vozovka) se předpokládá únosnost na pláni min.  $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$ , resp.  $45 \text{ MPa}$  ( $45 \text{ MPa}$  – na vjezdech), u méně zatížených ploch - nepojížděných chodníků  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ . V oblasti propustu (přechodových oblastí) je nutné věnovat zvýšenou pozornost při provádění a rovněž i při výběru použitých materiálů, aby nedošlo k následným prosedům.

Plán komunikací musí být v aktivní zóně dostatečně zhutněna a upravena. Proces a zejména kvalita prací musí být průběžně kontrolovány akreditovanou laboratoří. Tyto vzorky se musí operativně posuzovat, zda splnily požadovaná kritéria. Materiál (výkopek) pro zpětné použití je nutno skladovat tak, aby nedošlo k jeho znehodnocení.

Při provádění je nutno přihlídnout ke skutečnému stavu zeminy dalšími odběry a zkouškami a upřesnit parametry jejího zhutnění i úprav tak, aby nejmenší hodnota koeficientu zhutnění D činila 102 % a požadovaný koeficient zhutňovacího stroje C činil rovněž 100 %.

Postupy provádění a zhutnění jsou předepsány zejména v TKP 4 - Zemní práce MD ČR, v ČSN 73 61 33 - „Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“ a v ČSN 72 10 06 - „Kontrola zhutnění zemin“.

Před vlastním započítáním prací na konstrukčních vrstvách je nutno změřit a vyhodnotit všechny důležité veličiny, např. únosnost. Pokud budou vyhovovat, pak se může pokračovat v dalších pracích, jinak je nutno provést příslušná opatření, např. dodatečné dohutnění, zlepšení aktivní zóny (mechanicky, či chemicky) apod. Přesný postup bude definován na základě skutečnosti a výsledků provedených zkoušek během realizace.

Tyto postupy jsou platné pouze v případě, že příslušný orgán státní správy nerozhodne jinak, za dodržení veškerých příslušných předpisů a norem.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné mimo jiné respektovat ustanovení Zákona o elektronických komunikacích č. 127/2005 Sb., zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým postupům. Jeho zabudování musí být předem schváleno objednatelem či jeho technickým dozorem.

Plochy budoucí zeleně budou ohumusovány vrstvou ornice v tl. 20 cm. Na těchto plochách budou provedeny sadové úpravy, odpovídající založení trávníku.

Trávníkový substrát nesmí obsahovat žádné složky, které by poškozovaly rostliny. Základní materiály tvořící kostru vegetační vrstvy půdy musí být, s výjimkou povrchové vrstvy, odolné proti mrazu a opotřebování. S ohledem na možnost prořezu a schopnost zadržovat vodu je u vegetační vrstvy půdy nutno dbát na dostatečné odstupňování zrnitosti.

### Bezpečnost práce a ochrana zdraví při práci

Upozorňujeme, že při případném překládání řadů, přípojek a vedení je třeba dodržet ČSN 73 60 05 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Při pracích je nutno dodržovat platné předpisy o bezpečnosti práce a všechny předpisy s tím související, zejména zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Pracovníci na stavbě budou poučeni o BOZP, zahraniční pracovníci budou mít platné pracovní povolení.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být předem vytyčena jejich správcem a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele předem prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce nad 3,0 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musejí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím. Dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné písemné dohody o bezpečnosti práce na pracovišti.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy je nutné chránit zábradlím a v noci označit výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat zákon č. 361/2000 Sb.

Kvalifikované práce budou provádět pracovníci s patřičnou atestací nebo proškolením. Na stavbě budou dodržovány všechny NV, vyhlášky, zákony a platné ČSN. Všichni pracovníci na stavbě musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce. Během výstavby je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí. Po dobu prováděných prací se ve vymezeném prostoru smí zdržovat pouze pracovníci firmy provádějící stavební práce a další proškolení pracovníci, např. TDI, apod. Hranice staveniště budou označeny tabulkami vymezujícími prostor staveniště.

Některé základní legislativní předpisy:

Směrnice Rady Evropy č. 92/57/EHS ze dne 24. června 1992 o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo mobilních staveništích (osmá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst. 1 směrnice č. 89/391/EHS)

Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce – účinnost od 1. 1. 2007.

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 592/2006 Sb. – o podmínkách akreditace a provádění zkoušek odborné způsobilosti – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. – o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky – ze dne 15. 8. 2005.

Projektant upozorňuje na nezbytnost dodržení veškerých platných předpisů a norem při provádění stavby.

Zvláště je třeba dodržovat předpisy BOZ ve stavebnictví, nařízení vlády č. 591/2006 Sb., zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, zákon č. 30/2006 Sb.

### Požární ochrana

Vzhledem k charakteru objektu nevzniká požární riziko a není třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. Jelikož se při realizaci neuvažuje s jakýmkoli zásahem do vodovodní sítě, budou stávající požární hydranty funkční i po dobu výstavby.

## **I) VAZBA NA PŘÍPADNÁ TECHNOLOGICKÁ VYBAVENÍ:**

Objekt nevyžaduje žádná technologická vybavení.

### Inženýrské sítě

Průběh inženýrských sítí byl poskytnut jednotlivými správci a investorem. Stávající zařízení správců inženýrských sítí, která budou zachována, musejí být během provádění stavební činnosti chráněna před poškozením. V případě poškození stavbou musejí být za účasti správce opravena.

V této části projektu se neuvažuje s přeložkami ani ochráněním inženýrských sítí. Pouze v případě, kdy v rámci úpravy konstrukčních vrstev či sanace aktivní zóny dojde ke styku s inženýrskou sítí, pak bude tato ochráněna, případně přeložena.

Výjimkou je pouze samostatná investiční akce úpravy vodovodu, která je řešena v samostatné projektové dokumentaci. Obě tyto projektové dokumentace jsou ale řešeny v těsné koordinaci. Další výjimkou je stávající nepoužívaný sdělovací kabel patřící O2, který je veden v ocelové chráničce zavěšené pod římsou na návodní straně, bude uložen do chráničky v pravé římse.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací v souladu s platnou legislativou bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci (se zakreslením do PD), popř. aby byl předán písemný doklad o neexistenci vedení. Je třeba o tom učinit zápis do stavebního deníku.

Vytyčení inženýrských sítí nesmí být během stavby porušeno. Pracovníci dodavatele musejí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanismy. Správci inženýrských sítí musí být vyrozuměni o zahájení stavby nejméně 15 dnů před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení, o jaké kabely se jedná. Veškeré zaměřené a známé inženýrské sítě, které byly projektantovi předány, jsou uvedeny v celkové (koordinační) situaci. Celková (koordinační) situace je přiložena v projektu.

Předpokládá se na pláni zpevněných ploch shodná  $E_{def,2} = 60$  (45) MPa, a to jak v místech výkopů inženýrských sítí, tak i v ostatních místech. Zásypy budou prováděny po vrstvách 20 - 30 cm mocných a hutněných deskou.

## **J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ:**

Jelikož se jedná o drobné standardní a již použité prvky i materiály, nebyly výpočty provedeny.

### Specifika Rizik a možných příčin pro navýšení nákladů stavby

Po odtěžení materiálů (odstranění zpevněných ploch a ploch zeleně včetně stávajících železobetonových rámců propustu) mohou vzniknout požadavky na další práce:

- 1) Na sanační práce (jedná se zejména o případné zásypy starých sklepů, studní, vymleté podzemí, neúnosné či nesourodé podloží pod stávajícím propustem a v jeho okolí, apod). Postupy sanací budou určeny přímo na stavbě za účasti TDI, geologa (geomechanika) stavby a projektanta objektu.
- 2) Případné přeložky či ochrana inženýrských sítí. V rámci podkladů byly doloženy jednotlivými správci průběhy sítí a nebyly předány originální podklady od správců ve formátu dwg či dgn, tudíž jejich zakreslení do podkladů nemusí přesně odpovídat skutečnosti. Z tohoto důvodu může vzniknout požadavek na nutnost ochrany či přeložení inženýrské sítě.

- 3) Jelikož od ukončení projektu do zahájení stavby může dojít ke změnám, je nutné zkontrolovat, zda navržený výkaz a postupy provádění jsou v souladu se skutečností.

Požadavky na provádění stavby:

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné mimo jiné respektovat ustanovení Zákona o elektronických komunikacích č. 127/2005 Sb., zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Stávající vzrostlou zeleň, která bude zachována, je třeba chránit po celou dobu výstavby.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým postupům. Povolení k zabudování dává zhotoviteli na základě předložených podkladů TDI.

Při návrhu stavebního objektu bylo použito především následujících technických norem a předpisů v platném znění:

ČSN 72 10 06 -	„Kontrola zhutnění zemin“
ČSN 73 30 50 -	„Zemní práce“
ČSN 73 30 50 -	„Zemní práce“
ČSN 73 60 05 -	„Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“
ČSN 83 906 -	„Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech“
TP -	Technické podmínky schválené Ministerstvem dopravy ČR
TKP SPK -	Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací
	NAVRHOVÁNÍ A STAVBA VOZOVEK
ČSN 73 61 01 -	„Projektování silnic a dálnic“
ČSN 73 61 02 -	„Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“
ČSN 73 61 10 -	„Projektování místních komunikací“
ČSN EN 13108-1	Asfaltový beton
ČSN EN 13108-8	R-materiál
ČSN EN 13108-20	Zkoušky typu
ČSN EN 13108-21	Řízení výroby u výrobce
ČSN EN 13285*	Nestmelené směsi - Specifikace
ČSN 73 6121 -	Hutněné asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody
ČSN 73 61 26-1,2 -	„Nestmelené vrstvy“ (Provádění a kontrola shody; Vrstva z vibrovaného štěrku)
ČSN 73 61 29 -	„Postřiky a nátěry“
ČSN 73 61 31 -	„Dlažby a dílce – část 1 : Kryty z dlažeb“
ČSN 73 61 33 -	„Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“
TP 109 -	Asfaltové hutněné vrstvy se zvýšenou odolností proti tvorbě trvalých deformací

Zákon o elektronických komunikacích č. 127/2005 Sb.

Vyhl. č. 30/2001 Sb. - kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Při provádění musí být brán zřetel také na další související normy a předpisy v platném znění.

### **K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE:**

Projekt řeší rekonstrukci stávajícího nevyhovujícího propustu v obci Nezvěstice. V současném stavu se v celém území nenachází žádné chodníkové plochy a provoz chodců je veden po krajnicích vozovky a to i přes stávající propustek. Při rekonstrukci propustu je proto navržena i chodníková plocha přes tento objekt, která bude tvořit první etapu předpokládané výstavby chodníkových ploch pro širší území. Z tohoto důvodu jsou na navržených chodníkových plochách řešeny i prvky pro bezbariérové užívání tak, aby v dalších etapách výstavby chodníkových ploch byl celý úsek řešen pro bezbariérové užívání. Proto na celém území, které je projektem zasaženo, jsou navrženy prvky pro bezbariérové užívání tak, aby plně vyhovovaly dopravnímu charakteru pro stávající rekonstrukci propustu a bylo možné na ně plynule navázat. Veškerá výšková napojení (chodníková plocha, vjezdy – odstavné plochy) jsou navržena tak, aby byl umožněn pohyb i osobám se sníženou schopností pohybu (pohyb osob na invalidním vozíku bez pomoci ostatních osob) a byl usnadněn i pohyb osobám s dětským kočárkem nebo občanům pokročilého věku.

Hrana obrubníku v místě vjezdu je snížena z původní výšky, která je navržena s nášlapem + 10 až + 15, na nášlap + 3 cm.

Jelikož se jedná o rekonstrukci, tak je snahou, aby příčné sklony na chodnicích nepřevyšovaly hodnotu 2,0% a to ani v místě stávajícího vjezdu. Sklony jsou dány dnešní konfigurací terénu a jejich hodnoty se částečně promítají do nového projektu. Podélný profil chodníkové plochy kopíruje stávající sklon komunikace, který je od propustu k začátku řešeného území navržen ve sklonu 9,5% a nelze ho snížit.

Veškeré plochy pro pěší, které sousedí s hlavním dopravním prostorem a jejichž výškový rozdíl klesne pod hodnotu 8 cm, jsou opatřeny hmatnou dlažbou jako varovným pásem o šířce 0,4 m. Jedná se především o stávající vjezd. Na konci řešeného území chodníkové plochy je potom navržen příčný varovný pás, který upozorňuje na vstup do nebezpečného prostoru. Tento pás bude v další etapě výstavby chodníkových ploch odstraněn a chodník bude plynule dále pokračovat.

Vedení zrakově postižených podél komunikací je zajištěno přirozenou vodící linií, kterou tvoří nová parková betonová obruba a konstrukce propustu. V tomto místě rozhraní zeleň – chodník je vodící linie vytvořena zvýšeným obrubníkem s nášlapem + 6 cm.

Praha, 04/2017  
Ing. V. Černý