
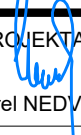




	VED.PROJEKTU  Petr ŠTĚPÁNEK	ODP.PROJEKTANT  Ing. Karel NEDVĚD	PROJEKTANT  Petr ŠTĚPÁNEK	RAZÍTKO  Nedvěd s.r.o. DPROJEKT PLZEŇ 326 00 PLZEŇ, Koterovská 177 tel.: 377 483 321-9, www.dprojekt.cz IČ 26388791, DIČ CZ26388791
KRAJ:	PLZEŇSKÝ	OBEC:	PLZEŇ	
STAVEBNÍK:	Střední odborné učiliště elektrotechnické, Plzeň			
PLZEŇ, VEJPRNICKÁ ULICE 56 - OBRATIŠTĚ BUS U ATLETICKÉHO TUNELU				SOUBOR 1-Vejprnická_BUS-S0110-DPS-TZ.doc
D.1.1. SO 110 OBRATIŠTĚ BUS TECHNICKÁ ZPRÁVA				DATUM 09/2020
				STUPEŇ DPS
				ZMĚNA Č.
				MĚŘÍTKO PŘÍLOHA / PARÉ 1.

Akce: PLZEŇ, VEJPRNICKÁ ULICE 56 - OBRATIŠTĚ BUS U ATLETICKÉHO TUNELU
Stavební objekt: SO 110 – OBRATIŠTĚ BUS
Stavebník: Střední odborné učiliště elektrotechnické, Plzeň
Stupeň: Projektová dokumentace pro provádění stavby (DPS)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

zpracoval: Petr Štěpánek
datum: 09/2020

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby: PLZEŇ, VEJPRNICKÁ ULICE 56 – OBRATIŠTĚ BUS U ATLETICKÉHO TUNELU

Objekt: SO 110 – OBRATIŠTĚ BUS

Katastrální území: k.ú. Skvrňany (okres Plzeň-město); 722596

Obec: Plzeň

Kraj: Plzeňský

Druh stavby: Novostavba

Předmět stavby: Nové manipulační plochy pro obratiště v areálu Středního odborného učiliště elektrotechnického v Plzni (SOU) a Atletického stadionu města Plzně s napojením na stávající účelovou komunikaci (ÚK) areálu SOU.

Stavebník (investor)

Název (jméno): Střední odborné učiliště elektrotechnické, Plzeň

Adresa: Vejprnická 663/56, 318 00 Plzeň

IČ: 694 56 330

Projektant

Název: D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o.

Sídlo: Útušice 66, 332 09

Kontaktní adresa: Koterovská 177, 326 00 Plzeň

Vedoucí projektu: Petr Štěpánek

Zodp. projektant: Ing. Karel Nedvěd, ČKAIT 0200110 – AI v oboru dopravní stavby

IČ: 263 88 791

A. ÚČEL OBJEKTU, DISPOZIČNÍ ŘEŠENÍ

Inženýrský objekt SO 110 – OBRATIŠTĚ BUS řeší manipulační plochu obratiště pro autobusy ve stávajícím veřejně přístupném oploceném areálu Středního odborného učiliště elektrotechnického v Plzni (SOU) a Atletického stadionu města Plzně. Stavba je vyvolána samostatnou stavbou nového atletického tunelu v rámci Atletického stadionu města Plzně, která řeší atletický tunel umístěný v úrovni nad stávající účelovou komunikací (ÚK) areálu. Navrženou stavbou atletického tunelu dochází ke snížení průjezdného profilu ÚK a tím k znemožnění průjezdu autobusů do prostoru stávajícího obratiště, které je ve stávajícím stavu situováno v konci úprav stávající slepé ÚK.

Obratiště je nově navrženo v plochách areálu SOU s napojením na stávající vjezdovou ÚK cca 19 m za vjezdem do areálu (vjezdovou bránou) levostranně a je dimenzováno na autobusy o rozměru max. dl. 15 m.

Vlastní návrh v rámci SO 110 řeší kromě vlastní zpevněné manipulační plochy i chodníky pro pěší, zemní práce pro realizaci zpevněných ploch, návrh odvodnění, novou vjezdovou bránu, resp. vstupní branku včetně nezbytných úprav navazujícího stávajícího oplocení, návrh trvalého svíslého dopravního značení, návrh přechodného dopravního značení po dobu realizace (v rámci dopravně inženýrských opatření – DIO) a definitivní terénní úpravy.

S ohledem na to, že v rámci zpracování dokumentace nebyl proveden IGP, je v rámci dokumentace navržena sanace podloží (aktivní zóny) pod pojižděnou manipulační plochou. Detailní popis navržené sanace viz kapitola *Zemní práce, terénní úpravy*.

Součástí úprav je pak i oprava 2 ks šachet na stávající kanalizaci formou výměny atypických roznášecích zákrytových desek s osazením nových rámců s poklopy.

V rámci SO 110 je pak zahrnuto i odstranění stávajících zpevněných ploch včetně obrub v rozsahu navržených úprav včetně odvozu sutí a hmot na vhodné řízené skládky v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech ve znění zákona č. 186/2006 Sb. a 314/2006 Sb.

SO 110 neřeší, kromě opravy 2 ks stávajících šachet – viz odstavec výše, úpravy na stávajících inženýrských sítích ani inženýrské sítě nové.

SO 110 není podmíněn žádným jiným SO stavby, v souběhu bude realizován SO 401 – Venkovní osvětlení, elektropřijímkova pro bránu.

Realizace úprav navržených v rámci SO 110 je podmíněna kácením 3 ks stromů, resp. odstraněním keřových porostů (v prostoru napojení obratiště na stávající ÚK). Kácení bude provedeno v předstihu před realizací navržené stavby obratiště, bude zajištěno vlastníkem stromů, resp. keřů (zajistí stavebník – SOU) a bude provedeno v souladu se zákonem 114/1992 Sb., *o ochraně přírody a krajiny*. Kácení se povoluje zpravidla v době vegetačního klidu (od 1.11. do 30.3.).

Práce na SO 110 budou realizovány v prostoru ochranných pásem podzemních inženýrských vedení. Práce v těchto ochranných pásmech budou prováděny po vytýčení sítí a stanovení podmínek správců pro provádění prací v těchto ochranných pásmech. **Vybraný zhotovitel si před zahájením stavebních prací zajistí aktualizaci vyjádření všech správců sítí a je povinen dodržet podmínky jednotlivých správců sítí, které jsou součástí vydaných podkladů o existenci, nebo jsou vydány v rámci vyjádření projektové dokumentace.**

Dokumentace je zpracována v souladu se zákonem 13/1997 Sb., vyhláškou 104/1997 Sb. a vyhláškou 405/2017 Sb., kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., v souladu s ČSN 73 6110 a ČSN 73 6102 včetně navazujících TP v platném znění a v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Výchozí podklady pro návrh předloženého stavebního objektu byly následující:

- polohopisné a výškopisné zaměření stávajícího stavu v měřítku 1:250), zpracovala Geodetická kancelář G+K, 02/2020
- Dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP) – „PLZEŇ, VEJPRNICKÁ ULICE 56 - OBRATIŠTĚ BUS U ATLETICKÉHO TUNELU“, 03/2020, zpracoval D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o.
- digitální podklad pozemkové mapy
- průběhy stávajících inženýrských sítí předané jednotlivými vlastníky, resp. správci sítí
- závěry z projednání v průběhu zpracování dokumentace
- průzkum staveniště (stávajícího stavu)

Realizace navržených úprav bude provedena v souladu s harmonogramem výstavby vybraného dodavatele stavby.

B. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba je navržena, v místech možného užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. *o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace* a v souladu s požadavky ČSN 73 6110 ve znění změn.

Chodníky a ostatní pochozí plochy umožňují samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Na parkovacích plochách v rámci návrhu jsou řešena vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

- v celém rozsahu stavby (v místech možného užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace) je zajištěna přirozená vodící linie formou zvýšené obruby min. +6 cm
- podélné sklony chodníků nepřesahují sklon 1:12 (8,33 %), příčný sklon chodníků je max. 2,0%

- šířka chodníků v žádném navrhovaném úseku není menší než 1,5 m včetně bezpečnostních odstupů, do volné šířky pásu pro chodce 1,5 m nezasahují žádné pevné překážky o šířce větší než 15 cm
- výškové rozdíly pochozích ploch nejsou vyšší než 20 mm
- úpravy povrchů stavebních výrobků pro chodníky budou rovné, pevné, s povrchem zajišťujícím bezpečnost proti skluzu (součinitel smykového tření nejméně 0,5)

C. KONSTRUKČNÍ A STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

• Ochrana stávajících stromů

Před realizací navržených úprav bude provedena ochrana stávajících stromů (8 ks), které mohou být stavbou dotčeny. Stromy budou ochráněny obedněním do výšky 2 m. Po ukončení stavebních prací bude obednění odstraněno.

• Manipulační plocha obratiště BUS

Navržená manipulační plocha obratiště je řešena s napojením sjezdem na stávající účelovou komunikaci (ÚK) areálu SOUE cca 19 m za vjezdem do areálu (vjezdovou bránou) od ul. Vejprnická. Sjezd obratiště je navržen formou křižovatkového napojení (styková křižovatka) v úrovni vozovky ÚK, úhel napojení 90°.

Vozovka sjezdu je řešena v šířce 7,0 m mezi obrubami, na sjezd pak bezprostředně navazuje manipulační plocha obratiště, která svým řešením vychází z úvratového obratiště, s šířkami vozovky 7,50 m resp. 8,0 m mezi obrubami. Délka jednotlivých větví obratiště je pak cca 33,50 m (vjezdová), resp. 13,90 m a 23,40 m.

Rozjezdové obruby sjezdu v místě napojení na stávající ÚK jsou o poloměrech $R=1$, resp. $R=7$ m, poloměry obrub v nárožích vlastní manipulační plochy jsou pak $R=3$ m, $R=9$ m a $R=15$ m.

Manipulace nejdelšího uvažovaného vozidla (autobus dl. 15 m) byla prověřena vlečnými křivkami.

Výškové řešení vychází z výškové úrovně v místě napojení na stávající ÚK a dále respektuje konfiguraci stávajícího terénu. Podélné a příčné sklony se pohybují v rozsahu 0 % – 4,0 %.

Konstrukce vozovky manipulační plochy je navržena, s ohledem na uvažované zátěže a způsob manipulace vozidel (BUS), s krytem z asfaltového koberce mastixového, modifikovaného SMA 11+, tl. 4 cm. Celková tloušťka konstrukce je navržena 47 cm. Požadovaná hodnota zhutnění pláň je $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$.

V případě nedosažení požadované úrovně zhutnění na pláni bude realizována sanace aktivní zóny, která je popsána v kapitole *Zemní práce*.

Pláň manipulační plochy bude odvodněna drenáží DN 160 s napojením do vsakovacích jam umístěných v plochách navazujících terénních úprav, mimo vlastní zpevněné plochy. Vsakovací jámy jsou navrženy o rozměrech 1,5 m x 1,5 m, s hloubkou cca 1 m pod vyústění drenáže a budou se zásypem lomovým kamenem 32/63,B uloženým do separační geotextilie 200 g/m² se zakrytím v celém rozsahu. Zásyp bude proveden pod úroveň finálních terénních úprav (vrstva ornice).

Manipulační plocha bude lemována na styku s terénními úpravami betonovými obrubami 15/30/100 cm osazenými s převýšením + 12 cm resp. + 2 cm (bezbariérová úprava obruby), obruby budou doprovázeny přídlažbou z betonových krajníků 12,5/10/25 cm. Obruby a krajníky budou společně uloženy do lože s opěrou z nekonstrukčního betonu C16/20nXF1.

Obruby o poloměru $R=1$ m, resp. obruby rohové 90° (vnitřní) budou realizovány z obrub obloukových, resp. rohových dodávaných výrobcem obrub.

V místě styku stávající obrusné vrstvy ÚK a nové obrusné vrstvy vozovky obratiště, resp. v místě pracovních spár při pokládce obrusné vrstvy vozovky bude provedeno ošetření styčné spáry formou profrézování, napenetrování a zalití trvale pružnou asfaltovou zálivkou.

V rámci realizace sjezdu obratiště v ploše stávajících parkovacích stání při ÚK je, podél nově vysazené betonové obruby, řešeno předláždění plochy stávajícího parkoviště v šířce 1,0 m od obruby. Je uvažováno s využitím stávající rozebrané, očištěné a vytríděné dlažby, která bude do vlastní

realizace uložena na paletách. Nová obruba lemující parkovací stání je navržena z obrub betonových 15/30/100 cm osazených s převýšením + 10 cm do lože s opěrou z nekonstrukčního betonu C16/20nXF1. Zaoblení obruby v napojení na obrubu sjezdu je navrženo o poloměru $R=1$ m a bude realizováno z obrub obloukových dodávaných výrobcem obrub.

Veškeré navržené úpravy jsou patrné z grafické přílohy č. 2 - Situace včetně vytýčení a dopravního značení, skladby jednotlivých konstrukčních vrstev a detail osazení obrub včetně přídlažby viz grafická příloha č. 3 - Vzorový příčný řez.

• **Chodníky pro pěší**

V rámci návrhu jsou řešeny chodníky pro pěší, které zahrnují přístupový chodník od vlastního obratiště zpřístupňující areál atletického stadionu s návazností na stávající chodníky podél stávající ÚK, úpravu stávajících chodníků v návaznosti na sjezd obratiště a dále chodníky s návazností na únikové východy objektů SOU.

Chodníky jsou v celém rozsahu řešeny v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Chodníky jsou s ohledem na technologii provádění řešeny v šířkách 2,95 m, 2,25 m, 1,5 m a 2,60 m a jsou na straně terénních úprav lemovány betonovými obrubami 8/25/50 cm uloženými do lože s opěrou z nekonstrukčního betonu C16/20nXF1. Obruby budou osazeny s převýšením + 6 cm (vodící linie), resp. v úrovni chodníkové plochy.

Povrch chodníků je navržen, shodně se stávajícími chodníky podél ÚK, z betonové dlažby typu "Bloček" s rozměry 10/20 cm tl. 6 cm, barva přírodní. Celková tloušťka konstrukce chodníků bude v tl. 25 cm. Pláň bude upravena a zhutněna.

V souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. bude v rozsahu obrubníků zvýšených oproti vozovce méně než 8 cm (bezbariérové úpravy) chodník opatřen varovnými pásy š. 40 cm, u místa pro přecházení přes sjezd obratiště budou pak chodníky doplněny o signální pásy šířky 80 cm, které budou odsazené od varovných pásů na vzdálenost 0,40. Varovné a signální pásy budou provedeny z betonové dlažby "pro nevidomé" (reliéfní dlažba, nopová) v kontrastním barevném odstínu – barva červená. Materiál varovných, signálních a hmatných pásů bude v souladu s nařízením vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04 materiál pro varovné, signální a hmatné pásy v exteriéru. Konstrukce shodná s navazujícími chodníky.

Veškeré navržené úpravy jsou patrné z grafické přílohy č. 2 - Situace včetně vytýčení a dopravního značení, skladby jednotlivých konstrukčních vrstev a detail osazení obrub viz grafická příloha č. 3 - Vzorový příčný řez.

• **Zemní práce**

Zemní práce budou prováděny převážně formou odkopávek, minimálních dosypů na úroveň pláň zpevněných ploch, resp. formou dosypu pod definitivní terénní úpravy.

Odkopávky budou prováděny na úroveň pláň, resp. na úroveň parapláň (pro realizaci případné sanace). V rámci PD je uvažováno s odkopávkami zemin v I. třídě těžitelnosti a rozpojitelosti zemin dle ČSN 73 6133. Zemní práce tedy budou zvládnutelné běžnými těžebními mechanismy bez nutnosti předchozího rozpojování.

Deformační modul na pláni vozovky bude dosahovat hodnot $E_{\text{def},2} \geq 45$ MPa, při $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1} \approx 2,3$. V případě nedosažení požadovaných hodnot na pláni, bude realizována sanace podloží.

Případná sanace je navržena formou výměny zeminy v aktivní zóně komunikace za ŠD 0–125 v celkové tl. 50 cm, s realizací ve dvou vrstvách tl. 25 cm. Pro ověření sanace požaduje zpracovatel návrhu provedení zkušebních ploch cca 5,0 x 5,0 m v charakteristických místech. V případě, že nebudou dosahovány požadované parametry na pláni vozovky, bude nutno za účasti geotechnika, stavebního dozoru a GP stavby rozhodnout o jiném způsobu skladby sanační vrstvy, popř. o možném využití geotextilií.

Dosypy pod definitivní úroveň pláň zpevněných ploch budou prováděny z vhodného materiálu do násypů pod komunikace dle ČSN 72 1002 – *Klasifikace zemin pro dopravní stavby*. Násypy budou realizovány po vrstvách max. 30 cm před zhutněním až do úrovně pláň komunikací. Pro násypy pod komunikace se v rámci PD uvažuje s nákupem vhodného materiálu.

Pro dosyp pod definitivní terénní úpravy bude využita vhodná zemina z odkopávek v rámci stavby. Nevyužitelná, resp. přebytečná zemina v rámci stavby bude využita přednostně pro technickou rekultivaci, případně bude odvezena na vhodnou řízenou skládku.

• **Odvodnění**

Navržené zpevněné plochy budou odvodněny povrchově podélnými a příčnými sklony částečně do vsakovací drenážní rýhy (žebra) o rozměrech 6,0 x 1,0 m, hl. 1,5 m se zásypem lomovým kamenem 32-63, B, zbytek plochy pak do nových uličních vpustí (2 ks – G1, G2) umístěných pod obrubami.

Vpusti jsou navrženy betonové prefabrikované DN 450/150 s usazovacím prostorem, přípojným dílem sifonovým pro přípojku DN 150 a rámy s vtokovými mřížemi velikosti 50/50 cm pro třídu zatížení „D“. Vtokové mříže jsou navrženy litinové s pantem. Vpusti budou vybaveny košem na bahno a kaly.

Styčné spáry rámu mříží a navazující vozovky budou profrézovány, napenetrovány a zality trvale pružnou asfaltovou zálivkou.

Vpust G1 bude napojena přípojkou PVC DN 150 (SN 8) na odbočku vysazenou na přípoje vpusti G2, vpust G2 bude pak napojena přípojkou PVC DN 150 (SN 8) na stávající vysazenou odbočku na stávající kanalizační stoce DN1500/1000.

Součástí úprav je pak i oprava 2 ks stávajících šachet na dešťové kanalizaci formou výměny atypických roznášecích zákrytových desek s osazením nových rámu s poklopy. Desky budou ŽB o rozměrech 1,2x1,5x0,2 m, rámy s vtokovými mřížemi pak velikosti 50/50 cm pro třídu zatížení „C“.

Na stávající kanalizační šachtě v ploše terénních úprav mezi manipulační plochou a objektem (u PF 6) bude provedena výměna stávajícího rámu s poklopem za nový rám s poklopem pro zatížení „D“.

Detaily uliční vpusti, uložení přípojky a schéma připojení vpustí jsou patrné z přílohy č. 5 - Detail uliční vpusti, rozsah navržených úprav v rámci SO 110 je patrný z grafické přílohy č. 2 - Situace včetně vytýčení a dopravního značení.

• **Dopravní značení**

Trvalé dopravní značení

Návrh jednotlivých dopravních značek včetně jejich základního umístění je patrný z přílohy č. 2 - SITUACE VČETNĚ VYTÝČENÍ A DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ (měřítko 1:200). Přesná poloha značek bude určena v průběhu provádění stavby (případně za účasti DI).

Svislé dopravní značení bude provedeno v reflexní úpravě. Dopravní značení bude provedeno v souladu s ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - část 1: Stálé dopravní značky (10/2008), ČSN EN 12899-3 Stálé svislé dopravní značení - Část 3: Směrové sloupky a odrazky, ČSN EN 1436+A1 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení, dále pak v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, s TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích a v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění a s vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích v platném znění.

Před definitivním osazením dopravních značek je nutno respektovat obsah výše popsaných odstavců včetně uložených podzemních vedení, nad nimiž DZ nelze umisťovat.

Před objednáním DZ bude typ značek, sloupků, způsob kotvení a uchycení značek projednán a odsouhlasen se správcem komunikace v rámci homogenizace DZ na komunikační síti.

Po vytýčení polohy SDZ bude provedeno odsouhlasení správcem komunikace.

Přechodné dopravní značení v rámci DIO

V rámci SO 110 jsou řešena dopravně inženýrská opatření (DIO) s ohledem na zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu a bezpečnosti pracovníků stavby v rámci realizace uvedené stavby. Dopravní značení přechodné je navrhováno formou svislého přenosného dopravního značení.

V rámci návrhu DIO nedojde k úplným uzavírkám stávající vjezdové ÚK areálu, bude uplatněno pouze částečné omezení přilehlého jízdního pruhu (realizace napojení sjezdu obratiště na stávající ÚK).

Přechodné DZ je navrženo:

- Na komunikaci bude před počátkem pracovního místa umístěná na komunikaci DZ A 15
Práce
- Pro podélnou uzavěru komunikace budou využity oboustranné směrovací desky Z 4d/e - dle směru vedení objíždění pracovního místa. Vzájemný odstup jednotlivého dopravního zařízení Z 4d/e bude 3-5 m.
- Po dobu výstavby bude uzavřen přístupový chodník od ul. Vejprnická (levostranně podél vjezdu) DZ Z2+B30.

Dočasné dopravní značení je řešeno s využitím mobilních dopravních značek s částečnou opakovatelnou využitelností a jeho návrh vychází z TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Dopravní značení bude provedeno v souladu s ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích (včetně jejích změn), dále pak v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění a s vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích v platném znění.

Před zahájením funkce přechodného DZ bude DZ zkontrolováno z hlediska účelnosti a bezpečnosti opatření, jakož i zdali odpovídá stanovenému vzoru a je schváleno k užívání na pozemních komunikacích MDaS.

Dodavatel bude povinen kontrolovat DZ po celou dobu trvání přechodné úpravy tak, aby dopravní značení a zařízení odpovídalo rozhodnutí kompetentního orgánu. Před vlastním prováděním stavby bude DIO aktualizováno.

- ***Vjezdová brána, vstupní branka, úprava stávajícího oplocení***

Pro realizaci navržených úprav oplocení je nezbytné provést odstranění stávajícího oplocení v rozsahu navrženého sjezdu obratiště a v místě navrženého přístupového chodníku k obratišti. Odstranění stávajícího oplocení bude řešeno v nezbytném rozsahu, resp. s ohledem na stávající moduly, resp. rozměr atypického dílu oplocení. Stávající oplocení je tvořeno kovovými sloupky s osovou vzdáleností 2,12 m, svařovanými rámy o rozměrech 2,0 m (š.) x 1,5 m (v.) se svislou výplní z jechlů a prefabrikovanými podhrabovými deskami v. 30 cm. Celková výška oplocení je cca 1,90 m.

Vjezdová brána

Nová vjezdová posuvná brána je navržena jako samonosná o rozměrech 7000 (9500) mm x 1800 mm (průjezdná šířka 7,0 m). Brána je navržena s rámem z jechlů 60x60x3 mm, výztuhami rámu z jechlů 40x20x2 mm a výplní shodnou s navazujícím oplocením tzn. svislými příčkami z jechlů 40x20x2 mm (mezery max.10 cm). Dolní 1/3 výšky vrat je navržena s výplní „Tahokov“ (rám z jechlů 60x60x3 mm). Povrchová úprava posuvné brány – žárové zinkování.

Vodící sloupek a dojezdový sloupek s kapsou jsou o rozměrech 100 x 100 mm tl. stěny 3 mm, povrchová úprava rovněž žárové zinkování.

Betonový základ pro vodící sloupek je navržen o rozměrech 0,5 m x 2,50 m, hloubka 1,0 m a bude proveden z betonu C 20/25 – X0 na ochrannou vrstvu ze ŠD 0-32 tl. 0,10 m. V rámci základu budou provedeny prostupy (instalační trubky) pro kabeláž elektro přípojky pohonu vrat, resp. kabeláž pro propojení čidel (fotonek).

Základ pro dojezdový sloupek bude o rozměrech 0,6 m x 0,6 m, hloubka 0,9 m a bude proveden z betonu C 16/20 – X0 na ochrannou vrstvu ze ŠD 0-32 tl. 0,10 m.

Součástí dodávky posuvné brány bude pohon brány a sada dálkových ovladačů.

Vybraný dodavatel posuvné brány provede před vlastní výrobou brány kontrolu a zaměření stavební připravenosti včetně ověření skutečných rozměrů nezbytných pro výrobu

brány!

Elektropřípojka pro vjezdovou posuvnou bránu je řešena v rámci SO 401 – Venkovní osvětlení, elektropřípojka pro bránu.

Vstupní branka

Součástí návrhu je i vstupní branka (vrátka) v oplocení v místě nově navrženého chodníku, který propojuje prostor obratiště s chodníkem u stávající ÚK. Vstupní branka je navržena jako dvoukřídlá (š. 2 m) s křídly šířky 1,0 m, výška branky 1,90 m (bude upřesněno dle skutečné výšky navazujícího oplocení v místě vstupní branky, před výrobou branky bude nezbytné provést zaměření). Branka je navržena s rámem z jeklů 40x40x2 mm, s výplní shodně s navazujícím oplocením svislými příčkami z jeklů 15x40x2 mm (mezery max 10 cm). Sloupky s panty jsou navrženy 100x100x2750 mm, tl. stěny 3 mm. Povrchová úprava vstupní branky včetně sloupků je navržena formou nátěru (1x podkladní + 2x povrchový krycí) v barvě shodné s navazujícím oplocením – žlutá. **Konkrétní odstín bude upřesněn při provádění, před vlastním nátěrem, resp. nákupem barvy.**

Základy pro sloupky branky budou o rozměrech 0,6 m x 0,6 m, hloubka 0,8 m a budou provedeny z betonu C 16/20 – X0 na ochrannou vrstvu ze ŠD 0-32 tl. 0,10 m.

Branka bude vybavena kováním se zámkem, klikou a sadou klíčů.

Úprava stávajícího oplocení

V návaznosti na novou vjezdovou bránu, resp. vstupní branku budou realizovány úpravy stávajícího oplocení v nezbytném rozsahu, a to cca 0,75 m, resp. 4,25 m v návaznosti na vjezdovou bránu a 1,65 m, resp. 0,5 m v návaznosti na vstupní branku.

Úprava vlastního stávajícího oplocení je navržena formou osazení nových plotových dílů oplocení (plotové díly řešené shodně s navazujícím stávajícím oplocením včetně barevného odstínu) s uchycením na stávající sloupky, resp. na nové sloupky (řešené shodně se stávajícími sloupky stávajícího oplocení včetně barevného odstínu) včetně osazení nových podhrabových desek (shodně se stávajícím oplocením). Uchycení plotových dílů na sloupky je navrženo svařováním.

Základy pro sloupky oplocení budou o rozměrech 0,4 m x 0,4 m, hloubka 0,8 m a budou provedeny z betonu C 16/20 – X0 na ochrannou vrstvu ze ŠD 0-32 tl. 0,10 m.

Před realizací úprav oplocení je nezbytné realizovat vjezdovou bránu, resp. vstupní branku a provést zaměření nově osazené brány a branky ve vztahu k stávajícím sloupkům, resp. novým sloupkům. Plotové díly, resp. podhrabové desky budou vyrobeny, resp. upraveny dle skutečných rozměrů získaných po zaměření v rámci realizace.

Rozsah navržených úprav v rámci SO 110 je patrný z grafické přílohy č. 2. - Situace včetně vytýčení a dopravního značení.

- **Terénní úpravy**

Definitivní terénní úpravy navazující na obruby lemující zpevněné plochy jsou řešeny formou rozproštění zeminy vhodné k výsevu (ornice) v tl. 10 cm a osetím travním semenem včetně odpovídající závlivky.

Rozsah navržených úprav v rámci SO 110 je patrný z grafické přílohy č. 2. - Situace včetně vytýčení a dopravního značení.

D. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY, OCHRANA ZDRAVÍ A PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Projektovaná stavba splňuje základní požadavek č. 4 Bezpečnost a přístupnost při užívání, který je definován směrnici rady 89/106 EHS o stavebních výrobcích a také oběma českými nařízeními vlády č. 163/2002 Sb. a č. 190/2002 Sb.

Stavba je navržena a bude provedena takovým způsobem, aby při jejím užívání nebo provozu nevznikalo nepřijatelné nebezpečí nehod nebo poškození, např. uklouznutím, pádem, nárazem, popálením, zásahem elektrickým proudem, zranění výbuchem a vloupáním. Zejména stavba musí být navržena a postavena tak, aby byla zohledněna přístupnost pro osoby se zdravotním postižením a použití těmito osobami.“

Provozovatel areálu je povinen v souladu s požadavky Nařízení vlády č. 101/2005 Sb. udržovat veškerá pracoviště (prostory) po dobu provozu potřebnými technickými a organizačními opatřeními ve stavu, který neohrožuje bezpečnost a zdraví osob. Bude udržovat objekt v dobrém technickém stavu tak, aby nevznikalo nebezpečí ohrožující uživatele, jeho zaměstnance či návštěvníky, jakož i jiná nebezpečí, např. požárního nebo hygienického charakteru.

Navržené řešení dále splňuje požadavky požární bezpečnosti, ochrany zdraví a životního prostředí. Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je pak řízena zákonem č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou č. 294/2015 Sb., vyhláška MDaS, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Práce budou realizovány v prostoru ochranných pásem podzemních inženýrských vedení. Práce v těchto ochranných pásmech budou prováděny po vytýčení sítí a stanovení podmínek správců pro provádění prací v těchto ochranných pásmech.

Vybraný zhotovitel stavby je povinen dodržet podmínky jednotlivých správců sítí, které jsou součástí vydaných podkladů o existenci, nebo jsou vydány v rámci vyjádření projektové dokumentace.

Vybraný zhotovitel si před zahájením stavebních prací zajistí aktualizaci vyjádření všech správců sítí.

Během prováděných prací nedojde k dopadu na životní prostředí, je nutno minimalizovat hluk strojních mechanismů, zajistit prostor proti nadměrnému prachu a činit taková opatření, aby nedošlo k úniku pevných, kapalných a plyných látek poškozujících životní prostředí.

Po celou dobu výstavby bude zajištěn přístup na veřejně přístupné komunikace a přístup k objektům jak pro pěší, tak pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Před zahájením zemních prací je bezpodmínečně nutné, aby vybraný dodavatel požádal všechny správce podzemních inženýrských sítí o jejich přesné vytýčení. Zemní práce pak v místech křížení eventuálně souběhu s těmito sítěmi je nutno provádět ručně, se zvýšenou opatrností a za odborného dozoru správce!!!