
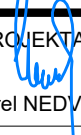




	VED.PROJEKTU  Petr ŠTĚPÁNEK	ODP.PROJEKTANT  Ing. Karel NEDVĚD	PROJEKTANT  Petr ŠTĚPÁNEK	RAZÍTKO  Nedvěd s.r.o. D PROJEKT PLZEŇ 326 00 PLZEŇ, Koterovská 177 tel.: 377 483 321-9, www.dprojekt.cz IČ 26388791, DIČ CZ26388791
KRAJ:	PLZEŇSKÝ	OBEC:	PLZEŇ	
STAVEBNÍK:	Střední odborné učiliště elektrotechnické, Plzeň			
PLZEŇ, VEJPRNICKÁ ULICE 56 - OBRATIŠTĚ BUS U ATLETICKÉHO TUNELU				SOUBOR 1-Vejprnická_BUS-SO110-DUSP-TZ.doc
D.1.1. SO 110 OBRATIŠTĚ BUS				DATUM 03/2020
TECHNICKÁ ZPRÁVA				STUPEŇ DUSP
				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: Dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

zpracoval: Petr Štěpánek
datum: 03/2020

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. Označení stavby

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 obratiště pro autobusy v areálu Středního odborného učiliště elektrotechnického v Plzni (SOU) a Atletického stadionu města Plzně s napojením na stávající účelovou komunikaci (ÚK) areálu SOU.

2. Stavebník

Název (jméno): Střední odborné učiliště elektrotechnické, Plzeň
Adresa: Vejprnická 663/56, 318 00 Plzeň
IČ: 694 56 330

3. 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

B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

SO 110 – OBRATIŠTĚ BUS řeší nové obratiště pro autobusy ve stávajícím veřejně přístupném oploceném areálu Středního odborného učiliště elektrotechnického v Plzni (SOU) a Atletického stadionu města Plzně. Stavba obratiště 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 zpevněné plochy obratiště i chodníky pro pěší, zemní práce pro realizaci zpevněných ploch, definitivní terénní úpravy, návrh odvodnění nových zpevněných ploch, novou vjezdovou bránu, resp. vstupní branku v přístupovém chodníku včetně nezbytných úprav stávajícího oplocení, ochranu stávajících stromů, které by mohly být stavbou ohroženy a návrh trvalého svislého dopravního značení.

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

Řešení zahrnuje i návrh dopravně inženýrských opatření (DIO) v rozsahu dopravního napojení sjezdu obratiště na stávající účelovou komunikaci (ÚK).

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.

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

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.

C. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ

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
- 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)

D. VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavební objekt SO 110 – OBRATIŠTĚ BUS není podmíněn žádným jiným SO stavby. V souběhu s SO 110 bude realizován SO 401 – Venkovní osvětlení, elektropřípojka 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 a bude zajištěno vlastníkem stromů, resp. keřů (zajistí stavebník – SOU).

E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

• Ochrana stávajících stromů

Před realizací navržených úprav bude provedena ochrana stávajících stromů (6 ks), které mohou být stavbou dotčeny. Stromy budou ochráněny obedněním do výšky 2 m.

• Obratiště BUS

Navržené obratiště je řešeno napojením sjezdem na stávající účelovou komunikaci (ÚK) areálu SOU cca 19 m za vjezdem do areálu (vjezdovou bránou). Sjezd obratiště je navržen formou křižovatkového napojení v úrovni vozovky ÚK, úhel napojení 90°.

Vozovka sjezdu je řešena v šířce 7,0 m mezi obrubami, na sjezd pak bezprostředně navazuje na vlastní plocha obratiště, které je řešeno jako úvratňové obratiště, s šířkou 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 obratiště v místě napojení na stávající ÚK jsou o poloměrech R=1, resp. R=7 m, poloměry obrub v nárožích vlastního obratiště 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 obratiště je navržena, s ohledem na uvažované zátěže a způsob manipulace vozidel (BUS) na obratišti, s krytem z asfaltového koberce mastixového, modifikovaného SMA 11+, tl. 4 cm. Celková tloušťka konstrukce je navržena 47 cm. Požadovaná hodnota zhutnění

pláně je $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$. V případě nedosažení požadované úrovně zhutnění na pláni bude realizována sanace aktivní zóny.

Případná uvažovaná 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 vozovek, bude nutno za účasti geotechnika, stavebního dozoru a GP stavby rozhodnout o jiném způsobu skladby sanační vrstvy, popř. o možném využití geotextilií.

Pláň vozovky obrotišť bude odvodněna drenáží DN 160 s napojením do vsakovacích jam umístěných v rámci navazujících terénních úpravách, mimo vlastní zpevněné plochy. Vsakovací jámy budou o rozměrech 1,5 m x 1,5 m, s hloubkou cca 1,5 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).

Vozovka obrotišť 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 uloženy do lože s opěrou z nekonstrukčního betonu C16/20nXF1.

Obruby o poloměru $R=1 \text{ m}$, 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 obrotišť bude provedeno ošetření styčné spáry formou profrézování, napenetrování a zalití trvale pružnou asfaltovou zálivkou.

V rámci realizace sjezdu obrotišť je, podél nově vysazené betonové obruby, řešeno předláždění plochy stávajícího parkoviště v šířce 1,0 m od obruby. Obruba včetně lože bude řešena shodně s obrubami obrotišť. Převýšení obrub bude 10 cm.

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 obrotišť zpřístupňující areál atletického stadionu s návazností na stávající chodníky podél stávající ÚK, úpravu stávajících chodníků v návaznosti na sjezd obrotišť 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. Pro realizaci úprav částí stávajících chodníků v návaznosti na sjezd obrotišť je uvažováno s využitím stávající rozebrané nepoškozené dlažby, která bude očištěna, vytříděna a uložena na paletách na deponii stavby. 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 (bezbariérová úprava) chodník opatřen varovnými pásy š. 40 cm, u místa pro přecházení přes sjezd obrotišť 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 pláně zpevněných ploch, resp. formou dosypu pod definitivní terénní úpravy.

Odkopávky budou prováděny na úroveň pláně, resp. na úroveň parapláně (pro realizaci případné sanace). V rámci PD je uvažováno s odkopávkami zemin v I. třídě těžitelnosti a rozpojitelnosti zemin dle ČSN 73 6133. Deformační modul na pláni vozovek bude dosahovat hodnot $E_{def,2} \geq 45$ MPa, při $E_{def,2}/E_{def,1} \approx 2,3$. 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 vozovek, 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 pláně 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 pláně 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.

- **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 zálivky.

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

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

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

Vjezdová brána

Nová vjezdová posuvná brána je navržena jako samonosná o rozměrech 7000 (9350) mm x 1500 mm (průjezdná šířka 7,0 m). Brána je navržena s rámem z jeklů 70x70x3 mm, rám bude s výztuhami rámu z jeklů 40x20x2 mm a výplní shodnou s navazujícím oplocením. Povrchová úprava brány žárové zinkování.

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

Betonový základ pro vodící sloupek je řešen o rozměrech 0,5 m x 2,60 m, hloubka 1,0 m, 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).

Betonový základ pro dojezdový sloupek pak bude o rozměrech 0,6 m x 0,6 m, hloubka 0,9 m a bude proveden rovněž z betonu C 20/25 – X0 na ochrannou vrstvu ze ŠD 0-32 tl. 0,10 m.

Součástí dodávky posuvné brány pak bude sada dálkových ovladačů.

Vybraný dodavatel posuvné brány provede před vlastní výrobou brány kontrolu 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 navrženého chodníku, který propojuje prostor obratiště s chodníkem u stávající UK. Vstupní branka je navržena jako dvoukřídlá s křídly šířky 1,0 m, výška branky 1,90 m (bude upřesněno dle skutečné výšky navazujícího oplocení v místě vstupní branky). Branka je navržena formou sloupků s panty a křídly formou rámů o profilu 40x40x2 mm s výplní shodnou s navazujícím oplocením. Povrchová úprava vstupní branky bude včetně sloupků žárovým zinkováním. Branka bude vybavena klikou, zámkem a sadou klíčů.

Úprava stávajícího oplocení

V návaznosti na novou vjezdovou bránu a vstupní branku budou realizovány úpravy stávajícího oplocení v nezbytném rozsahu, a to cca do 3 m od vjezdové brány, resp. vstupní branky na obě strany.

Detailní popis a grafické přílohy vjezdové brány a vstupní branky včetně navazujících úseků oplocení budou součástí dalšího stupně dokumentace (DPS).

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

F. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Navržené zpevněné plochy budou odvodněny povrchově podélnými a příčnými sklony do nových uličních vpustí umístěných v odvodňovacích prouzcích pod obrubami obratiště. Jsou navrženy betonové prefabrikované vpusti DN 450/150 s usazovacím prostorem, přípojným dílem sifonovým pro přípojku DN 150 a 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 rámů mříží a navazující vozovky budou profrézovány, napenetrovány a zality trvale pružnou asfaltovou zálivkou.

Vpusti budou napojeny přípojkami PVC DN 150 (SN 8) na stávající dešťovou kanalizaci formou napojení do stávající kanalizační šachty v místě stávající přípojky stávající rušené vpusti (vpust G3) resp. na stávající vysazenou odbočku na stávající kanalizační stoce DN150/100 (vpust G2), resp. na nově vysazenou odbočku DN 150/150 na přípojce vpusti G2 (vpust G1).

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

Detaily uliční vpusti a uložení přípojky 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.

G. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Trvalé dopravní značení

Návrh jednotlivých dopravních značek včetně jejich základního umístění je patrný z přílohy č. 2 - SITUACE VČETNĚ VYTÝČENÍ A DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ (měřítko 1:250). 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 73 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 popsanych odstavců včetně uložených podzemních vedení, nad nimiž DZ nelze umísťovat.

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 a předznačení vodícího pásu místa pro přecházení 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.

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.

H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

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

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.**

Během prováděných prací na SO 110 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.

I. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není předmětem řešení v rámci SO 110.

J. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Není předmětem řešení v rámci SO 110.

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

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!!!