

C.1 Technická zpráva

Stavební úpravy komunikace pro cyklisty a pěší
v ul. Masarykova

Ing. Ondřej Pavelka
prosinec 2017

OBSAH:

A)	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
B)	STRUČNÝ TECHICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	3
C)	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI.....	3
D)	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY.....	3
E)	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ.....	4
	E.1.1. Konstrukce stezky pro cyklisty – betonová dlažba:.....	6
	E.1.2. Konstrukce komunikace pro pěší – betonová dlažba:.....	6
	E.1.3. Konstrukce vjezdů k nemovitostem – betonová dlažba:.....	7
F)	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	8
G)	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	8
H)	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU.....	9
I)	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	9
J)	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ PRŮŘEZU.....	9
K)	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	10
L)	POŽÁRNÍ BEZPEČNOST.....	10

C. 1 Technická zpráva

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Stavební úpravy komunikace pro cyklisty a pěší v ul. Masarykova
Stavebník (objednatel):	Město Kolín Karlovo nám. 78 280 12 Kolín 1 Tel: +420 321 748 353 e-mail: vaclav.horak@mukolin.cz
Vypracoval:	Ing. Ondřej Pavelka Oškobrh 7 289 06 Opolany tel.: +420 739 719 776 e-mail: projekce@atlas.cz
Odpovědný projektant:	Ing. Ondřej Pavelka Oškobrh 7 289 06 Opolany v seznamu ČKAIT veden pod číslem 0013394
Katastrální území:	Kolín [668150]
Kraj:	středočeský
Místo stavby:	katastrální území Kolín na pozemcích parc. č. 2515/8, 2515/9, 2515/10, 2515/11, 2515/13, 2515/14, 2515/18, 2515/33, 2515/34, 2515/115, 2515/122, 2515/125, 2515/126, 2515/146, 2515/147, 2521, 2522, 2566/4, 2566/6, 2566/7, 2978/2, 2978/3, 2978/4, 3385, 3414/1, 3414/2, 3415, 3416, 3417, 3418, 3421/2
Stupeň PD:	dokumentace k stavebnímu povolení (DSP)
Způsob provádění stavby:	Dodavatelsky – bude vypsáno výběrové řízení
Datum a místo vypracování:	prosinec 2017, Oškobrh 7, 289 06 Opolany

B) STRUČNÝ TECHICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Obsahem předkládané projektové dokumentace je úprava společného pásu pro cyklisty a komunikace pro pěší v ul. Masarykova v Kolíně. Stávající společný pás pro cyklisty a chodce bude oddělen na samostatnou část pro cyklisty a samostatnou část pro chodce. Dále bude provedena úprava přístupu na přechody pro chodce. Tato projektová dokumentace navazuje na již vypracované projektové dokumentace, kde v současné době probíhá realizace (jedná se o stavební úpravy okružních křižovatek a opravu krytu místní komunikace vč. nového dopravního značení). Součástí stavebních úprav budou úpravy ploch zeleně. Stavba je pro svůj rozsah rozdělena na tři části (úseky mezi okružními křižovatkami).

Rozsah projektové dokumentace je patrný z jednotlivých příloh projektové dokumentace.

Projektová dokumentace je vypracována v souladu s ČSN 73 6110, ČSN 73 6102, ČSN 73 6101, ČSN 73 6056, ČSN 73 6005, ČSN 01 3466, TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty atd.

Projektová dokumentace respektuje zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění, vyhlášku č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Stavba je v souladu se schváleným územním plánem města Kolín.

C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Pro zpracování projektové dokumentace bylo zpracováno polohopisné zaměření v systému S-JTSK a výškopisné zaměření v systému Bpv vypracované firmou GEOLYS CZ s.r.o.

Inženýrsko-geologický nebo jiný specifický průzkum nebyl v této fázi přípravy stavby proveden, neboť geotechnické poměry v zájmovém území jsou díky lokalizaci známy a považují se za stabilizované a za dostatečné.

D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Výstavba komunikace pro cyklisty a pro pěší zvýší bezpečnost cyklistů a chodců v zájmovém území. Zhotovení zpevněných ploch si vynutí další úpravy na stávající vzrostlé zeleni a zelených ploch. Jako nezbytně nutné je zvážit stav veškerých inženýrských sítí v zamezení pozdějšího zásahu do nově vybudovaných komunikací pro cyklisty a pěší.

Před zahájením stavby bude odstraněno nezbytné množství keřů a drobné zeleně. Během výstavby bude odstraněn 1 strom. Po dokončení stavby budou dotčené plochy uvedeny do původního stavu. Jako náhrada za pokácený strom bude provedena výsadba 5-ti nových stromů typu Acer Platanoides Columnare, vel OK 14-16 cm, kultivar pyramidální koruny, které nebudou narušovat ráz městské ulice a přitom splní požadovanou funkci.

Při výstavbě musí být dodržena ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Úsek – A – ul. Benešova – ul. Tyršova

Nově navržená komunikace pro cyklisty a chodce plynule navazuje na již zpracovanou PD v ulici Benešova. Celková délka stavebních úprav je 244,57 m, šířka obousměrné komunikace pro cyklisty vychází z TP 179 a je s ohledem na stávající prostorové uspořádání navržena v šířce 2,00 m (intenzita do 120 cyklistů/hod). Komunikace pro pěší je s ohledem na šířkové uspořádání (vzrostlé stromy, lampy veřejného osvětlení) navržena v šířce 1,50 m. Mezi obě komunikace bude vložen hmatný pás z betonové dlažby pro nevidomé v šířce 0,30 m kontrastní barvy (černá).

Niveleta komunikace kopíruje stávající terén (chodník) a nepřekročí podélný sklon 5 %. Příčný sklon je navržen 2 % a výsledný sklon nesmí v celé trase společného pásu klesnout pod 0,5%. V případech kolize kořenových systému s niveletou chodníku bude nutné niveletu upravit tak, aby povrch komunikací nenarušoval plynulost pohybu chodců a cyklistů. V celém úseku musí být dodržen bezpečnostní odstup.

Součástí realizace je zhotovení vysazených ploch před přechody pro chodce. Toto řešila projektová dokumentace opravy krytu místní komunikace v ul. Masarykova pomocí vodorovného dopravního značení. Nyní bude toto dopravní značení nahrazeno kamennými obrubníky a ve volném prostoru bude rozprostřena ornice a provedeno osetí travním semenem.

Součástí stavebních úprav bude přeložení vjezdu u okružní křižovatky s ul. Tyršovou, který je v současné době naveden přímo na přechod pro chodce. Umístění vjezdu je patrné z výkresové dokumentace.

Pás pro cyklisty a chodce bude ve styku se zelení lemován zahradním betonovým obrubníkem max. výšky 200 mm, který bude uložen do betonového lože z prostého betonu C_{12/15}, toto řešení respektuje požadavek odboru životního prostředí v minimalizaci zásahu do kořenových systémů vzrostlých stromů. V místech styku se silnicí bude použit nebo zachován kamenný krajník KS3 (nebo betonový obrubník) se základním převýšením + 100 až + 150 mm a v místech pro přecházení a přechodů pro chodce bude obrubník zapuštěn s převýšením + 20 mm.

Odvodnění bude zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů a bude svedeno ke stávajícím uličním vpustem a do přilehlé zeleně. Jelikož se jedná o rekonstrukci stávajících ploch, bude niveleta komunikace pro pěší a cyklisty zachována.

Bližší návrh směrového a výškového vedení zpevněných ploch je patrný z výkresové dokumentace.

Úsek – B – ul. Tyršova – ul. Bezručova

Celková délka stavebních úprav je 275,17 m, šířka obousměrné komunikace pro cyklisty vychází z TP 179 a je s ohledem na stávající prostorové uspořádání navržena v šířce 2,00 m (intenzita do 120 cyklistů/hod). Komunikace pro pěší je s ohledem na šířkové uspořádání (vzrostlé stromy, lampy

veřejného osvětlení) navržena v šířce 1,50 m. Z důvodu větší koncentrace chodců u autobusové zastávky bude pás pro cyklisty veden za stávající autobusovou zastávkou a po celou délku úseku bude chodník veden blíže k vozovce (mezi místní komunikací a chodníkem bude zelený pás min. šířky 2,5 m). Komunikace pro cyklisty a chodník budou od sebe odděleny betonovým obrubníkem, který bude nad obě komunikace převýšen o +10 cm. Tímto řešením vznikne přirozená vodící linie pro osoby s omezenou schopností orientace. Komunikace pro cyklisty bude v této části rozšířena o 0,25 m (bezpečnostní odstup).

Niveleta komunikace kopíruje stávající terén (chodník) a nepřekročí podélný sklon 5 %. Příčný sklon je navržen 2 % a výsledný sklon nesmí v celé trase společného pásu klesnout pod 0,5%. V případech kolize kořenových systému s niveletou chodníku bude nutné niveletu upravit tak, aby povrch komunikací nenarušoval plynulost pohybu chodců a cyklistů. V celém úseku musí být dodržen bezpečnostní odstup.

Součástí realizace je zhotovení vysazených ploch před přechody pro chodce. Toto řešila projektová dokumentace opravy krytu místní komunikace v ul. Masarykova pomocí vodorovného dopravního značení. Nyní bude toto dopravní značení nahrazeno betonovými obrubníky a ve volném prostoru bude rozprostřena ornice a provedeno osetí travním semenem.

Pás pro cyklisty a chodce bude ve styku se zelení lemován zahradním betonovým obrubníkem max. výšky 200 mm, který bude uložen do betonového lože z prostého betonu C_{12/15}, toto řešení respektuje požadavek odboru životního prostředí v minimalizaci zásahu do kořenových systémů vzrostlých stromů. V místech styku se silnicí bude použit nebo zachován kamenný krajník KS3 (nebo betonový obrubník) se základním převýšením + 100 až + 150 mm a v místech pro přecházení a přechodů pro chodce bude obrubník zapuštěn s převýšením + 20 mm.

Odvodnění bude zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů a bude svedeno ke stávajícím uličním vpustem a do přilehlé zeleně. Jelikož se jedná o rekonstrukci stávajících ploch, bude niveleta komunikace pro pěší a cyklisty zachována.

Součástí úpravy PMK je výměna části vzrostlé zeleně. Bližší návrh směrového a výškového vedení zpevněných ploch je patrný z výkresové dokumentace.

Úsek – C – ul. Bezručova – ul. Seifertova

Celková délka stavebních úprav je 308,69 m, šířka obousměrné komunikace pro cyklisty vychází z TP 179 a je s ohledem na stávající prostorové uspořádání navržena v šířce 2,00 m (intenzita do 120 cyklistů/hod). Komunikace pro pěší je s ohledem na šířkové uspořádání (vzrostlé stromy, lampy veřejného osvětlení) navržena v šířce 1,50 m. Mezi obě komunikace bude vložen hmatný pás z betonové dlažby pro nevidomé v šířce 0,30 m kontrastní barvy (černá).

Niveleta komunikace kopíruje stávající terén (chodník) a nepřekročí podélný sklon 5 %. Příčný sklon je navržen 2 % a výsledný sklon nesmí v celé trase společného pásu klesnout pod 0,5%. V případech kolize kořenových systému s niveletou chodníku bude nutné niveletu upravit tak, aby povrch komunikací nenarušoval plynulost pohybu chodců a cyklistů. V celém úseku musí být dodržen bezpečnostní odstup.

Součástí realizace je zhotovení vysazených ploch před přechody pro chodce. Toto řešila projektová

dokumentace opravy krytu místní komunikace v ul. Masarykova pomocí vodorovného dopravního značení. Nyní bude toto dopravní značení nahrazeno betonovými obrubníky a ve volném prostoru bude rozprostřena ornice a provedeno osetí travním semenem.

Pás pro cyklisty a chodce bude ve styku se zelení lemován zahradním betonovým obrubníkem max. výšky 200 mm, který bude uložen do betonového lože z prostého betonu C_{12/15}, toto řešení respektuje požadavek odboru životního prostředí v minimalizaci zásahu do kořenových systémů vzrostlých stromů. V místech styku se silnicí bude použit nebo zachován kamenný krajník KS3 (nebo betonový obrubník) se základním převýšením + 100 až + 150 mm a v místech pro přecházení a přechodů pro chodce bude obrubník zapuštěn s převýšením + 20 mm.

Odvodnění bude zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů a bude svedeno ke stávajícím uličním vpustem a do přilehlé zeleně. Jelikož se jedná o rekonstrukci stávajících ploch, bude niveleta komunikace pro pěší a cyklisty zachována.

Bližší návrh směrového a výškového vedení zpevněných ploch je patrný z výkresové dokumentace.

Návrh konstrukčních vrstev komunikací:

Konstrukce zpevněných ploch je provedena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

E.1.1. Konstrukce stezky pro cyklisty – betonová dlažba:

- ❖ návrhová rychlost: 10 km/h
- ❖ návrhové období: 25 let
- ❖ návrhová úroveň porušení: D2
- ❖ třída dopravního zatížení: O
- ❖ typ podloží vozovky: PIII

Dopravní zatížení vybrané návrhové úrovně:

TNV _I (TNV/24h)	TNV _k (TNV/24h)	TNV _{cd} (tis. TNV)	N _{cd} (tis. 10 t náprav)
---	---	---	---

Konstrukce vozovky dle TP 170 – katalogový list – D2-D-1

① Bet. dlažba rovné hrany – červená	200/100	80 mm	ČSN 73 6131
② Ložná vrstva	DK _{4/8}	40 mm	ČSN 73 6126-1
③ Štěrkodrt'	ŠDB	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		320 mm	

E.1.2. Konstrukce komunikace pro pěší – betonová dlažba:

- ❖ návrhová rychlost: ---
- ❖ návrhové období: 25 let
- ❖ návrhová úroveň porušení: D2
- ❖ třída dopravního zatížení: O
- ❖ typ podloží vozovky: PIII

Dopravní zatížení vybrané návrhové úrovně:

TNV ₁ (TNV/24h)	TNV _k (TNV/24h)	TNV _{ed} (tis. TNV)	N _{ed} (tis. 10 t náprav)
---	---	---	---

Konstrukce vozovky dle TP 170 – katalogový list – D2-D-1

① Bet. dlažba zkosené hrany – šedá	200/100	80 mm	ČSN 73 6131
② Ložná vrstva	DK _{4/8}	40 mm	ČSN 73 6126-1
③ Štěrkodrt'	ŠDB	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		320 mm	

Oddělení jízdního pruhu pro cyklisty od pruhu pro chodce bude provedeno hmatným pásem š. 300 mm z betonové dlažby 200/100/80 mm pro nevidomé v barevném provedení černá.

Navržené komunikace budou v místech styku se zelení ukončeny betonovým chodníkovým obrubníkem 500/200/50 mm a osazeny do betonového lože C_{12/15} s boční opěrou. Betonové chodníkové obrubníky budou z části osazeny s převýšením +60 mm, tak aby tvořily vodící linii pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – rozsah je patrný ze situačního výkresu. V místech styku se silnicí bude použit nebo zachován kamenný krajník KS3 130/200 mm (nebo betonový obrubník) a osazen do betonového lože C_{12/15} se základním převýšením +100 mm až +150 mm. Vzniklá spára bude odpovídajícím způsobem ošetřena a opravena.

E.1.3. Konstrukce vjezdů k nemovitostem – betonová dlažba:

- ❖ návrhová rychlost: ---
- ❖ návrhové období: 25 let
- ❖ návrhová úroveň porušení: D1
- ❖ třída dopravního zatížení: VI
- ❖ typ podloží vozovky: PIII

Dopravního zatížení vybrané návrhové úrovně:

TNV ₁ (TNV/24h)	TNV _k (TNV/24h)	TNV _{ed} (tis. TNV)	N _{ed} (tis. 10 t náprav)
15	15	70	25

Konstrukce vozovky dle TP 170 – katalogový list – D1-D-3

① Betonová dlažba – hnědá	200/165	80 mm	ČSN 73 6131
② Ložná vrstva	DK _{4/8}	40 mm	ČSN 73 6126-1
③ Mechanicky zp. kamenivo	MZK _{0/32}	150 mm	ČSN 73 6126-1
④ Štěrkodrt'	ŠDA	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		420 mm	

Vjezdy budou upnuty mezi betonové obrubníky 1000/250/100 mm a uloženy do betonového lože C_{12/15} s boční opěrou. V prostorech vjezdů (pokud již není provedeno) bude provedena ochrana kabelů uložení do dělených chrániček s přesahem 1 m.

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

Během výstavby se nepředpokládá zastižení hladiny spodní vody. Povrchové odvodnění zpevněných ploch je zajištěno podélnými a příčnými sklony vyspádovanými k uličním vpustím nebo do přilehlé zeleně, kde proběhne přirozený vsak. V rámci vysazení chodníkových a zelených ploch bude nutné přesunutí 5 stávajících uličních vpustí. Dále je nutné, aby byl dodržen minimální výsledný sklon 0,5 % jako dostatečný odtok povrchových vod.

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

Nově navržené dopravní a stávající dopravní značení je patrné z výkresu C.2. V případech kdy bude nutné přeložení, bude se postupovat dle technických podmínek Ministerstva dopravy TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Na pozemních komunikacích se smějí užívat jen značky uvedené ve vyhlášce č. 294/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Tvary symbolů značek se nesmějí měnit. To neplatí pro značky se symboly, které mohou být obráceny a se symboly, číslicemi apod., které se uvádějí jen jako vzory.

Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky, dopravního zařízení včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice, případně od vozovky (u pozemní komunikace bez zpevněné části krajnice), je 0,50 m; největší vzdálenost je 2,00 m. Ve výjimečných případech je možno v obci (na pozemní komunikaci bez krajnice) nejmenší vzdálenost snížit na 0,30 m.

Spodní okraj nejnižše umístěné standardní stálé značky (včetně dodatkové tabulky) je nejméně 1,20 m nad úrovní vozovky.

Spodní okraj velkoplošné značky je nejméně 1,50 m nad úrovní vozovky.

V místě, kde je v odůvodněném případě nutno značku umístit do průchozího prostoru pro pěší, je spodní okraj nejnižše umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) ve výšce nejméně 2,20 m.

V místě, kde je v odůvodněném případě nutno umístit značku do průjezdního prostoru pro cyklisty, je spodní okraj nejnižše umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) ve výšce 2,50 m nad úrovní stezky pro cyklisty nebo stezky pro cyklisty a chodce.

Spodní okraj nejnižše umístěné značky může být nejvýše 2,70 m nad úrovní vozovky, stezky nebo terénu.

Přechodné dopravní značení

Celková uzavírka místní komunikace není nutná, stavba bude prováděna za omezení rychlosti na komunikaci na dobu výstavby a umístění výstražných dopravních značek a světelných signalizačních zařízení. V místech právě prováděných úseků stavby. Návrh dopravního značení vypracuje vybraný zhotovitel a bude odsouhlasen Policií ČR.

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

Před započítím zemních a bouracích prací je nutné zajistit (vybraná zhotovitelská firma) vytyčení veškerých stávajících inženýrských sítí a rozvodů dotčených orgánů.

Veškeré zemní a bourací práce, které budou prováděny v blízkosti podzemních inženýrských sítí, rozvodů a kořenových systémů musí být prováděny po předchozím přesném vytyčení tras sítí jejich správci s velkou opatrností nejlépe ručně.

Při realizaci budou dodrženy požadované odstupy jednotlivých inženýrských sítí od realizované stavby, specifikace dle ČSN 73 6005.

Zhutnění pláně vozovky, zpevněných a ostatních ploch je nutné provádět za optimálních klimatických podmínek. Při zhutnění pláně je nutné dodržet minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2}$. Modul přetvárnosti je nutné ověřit statickou zatěžovací zkouškou dle ČSN 72 1006. Zemní plán musí být provedena v předepsaných příčných a podélných sklonech, musí mít funkční odvodnění a musí mít hladký, rovný a homogenní povrch, který vyhovuje požadavkům rovnosti.

V místech nově budovaných rýh pro inženýrské sítě, vybouraných nebo zrušených uličních vpustech, šachet, hrnků a dalších je třeba věnovat maximální pozornost zásypu výše uvedených položek, aby bylo provedeno zhutnění na požadované hodnoty.

Navržené konstrukční souvrství bude provedeno v souladu s příslušnými ČSN, TP a jinými závaznými předpisy.

I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Projektant nenavrhuje technologická zařízení během stavby, ani po jejím dokončení. Taková zařízení nejsou v této úrovni náročnosti stavby nutné a investor ani správce komunikace je nevyžaduje.

J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ PRŮŘEZU

Konstrukce pozemních komunikací a zpevněných ploch vychází ze vzorových skladeb definovaných technickými předpisy schválenými Ministerstvem dopravy, nejsou tak provedeny žádné dodatečné statické posudky. Nejsou současně navrženy žádné náročné konstrukce, které by takové posouzení vyžadovaly. Projektant při návrhu konstrukcí uvažuje s modulem přetvárnosti podloží $E_{\text{def},2}$ stanovený na povrchu vrstvy min. hodnoty 30 MPa nebo 45 MPa. V případě, že bude zjištěna jiná hodnota je tuto skutečnost nutné konzultovat s projektantem.

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

Zejména je nutné respektovat vyhlášku 398/2009 Sb., o obecných a technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Materiály užívané ve styku se slabozrakými a nevidomými osobami musí odpovídat a splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04. – 06, kterými se stanovují technické požadavky na vybrané stavební výrobky. Příčný sklon chodníku je navržen max. 2,0 %.

U vjezdů k soukromým pozemkům bude max. sklon taktéž 2,0 %. V místech zlomů, nájezdových ramp, snížených obrubníků je max. sklon 12,5 %.

Vodící linie je zajištěna v celé délce pomocí přirozené vodící linie (bytové domy, podezdívka plotu, plot, vrata, obrubník +60 mm). V místech, kde není zajištěna přirozená vodící linie na vzdálenost větší jak 8 m, je umístěna umělá vodící linie šíře 0,40 m. V místech snížených obrub, kde výškový rozdíl mezi pěší a komunikací je menší než 80 mm, se nachází varovný pás šíře 0,40 m z betonové dlažby slepecké úpravy kontrastní barvy, který je doveden až do rampového náběhu 8 cm.

V místech pro přecházení a přechodu pro chodce je výškový rozdíl obrub 20 mm. V ose místa pro přecházení je navržen signální pás šíře 0,80 m z betonové dlažby slepecké úpravy kontrastní barvy, který je dotažen až k vodící linii. Mezi signálním a varovným pásem je mezera 0,30 m. U přechodu pro chodce je signální pás dotažen až k varovnému pásu. Pokud ze stavebně technických důvodů nejde zajistit minimální délku signálního pásu 1,5 m, bude od signálního pásu opuštěno a bude zachován pouze varovný pás.

Autobusové zastávky mají nástupní hranu +160 mm a jsou provedeny pomocí zvýšeného betonového obrubníku. V celé délce nástupní hrany se nachází nehmotný kontrastní pás z betonové dlažby žluté barvy. Šířka tohoto pásu je 0,50 m. Od označnicku zastávky MHD je proveden ve vzdálenosti 0,80 m signální pás ze slepecké dlažby kontrastní barvy šíře 0,80 m.

L) POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

Projektová dokumentace se zabývá rekonstrukcí komunikace pro pěší a cyklisty ve městě Kolín. Řešení požární bezpečnosti je navrženo podle kodexu požárních norem ČSN 73 0802, technických a právních předpisů souvisejících vč. všech dodatků a případných změn platných v době zpracování projektové dokumentace. Požárně bezpečnostní řešení je zpracováno v rozsahu nezbytně nutném pro stavební povolení (ohlášení) stavby, při respektování vyhl. MV ČR č.246/2001 Sb., § 41. Součástí rekonstrukce je oprava vjezdů k soukromým nemovitostem. Vjezdy jsou navrženy s ohledem na stávající šířku vstupů (šířka vrat) k nemovitostem. Nejužší vjezd k nemovitosti neklesne pod šířku 3,0 m. Konstrukce vjezdů mají dostatečnou únosnost pro průjezd požárních vozidel dle TP 170. Návrh je v souladu s ČSN 73 0802, ČSN 73 6110 a ČSN 736114. V průběhu stavby nesmí dojít ke ztížení ani omezení podmínek pro bezkonfliktní zásah jednotek HZS v případě požáru. Stavební práce budou probíhat s částečným omezením veřejné dopravy za provozu řízeným provizorním dopravním značením popř. pracovníky stavby. Dále nesmí být omezena evakuace osob a přístup techniky ke všem stávajícím zdrojům požární vody.