

*a) identifikační údaje stavby*

Rekonstrukce ulice Husova v úseku Jiráskova - Blatenská. Délka rekonstruovaného úseku činí 292,82m. Komunikace je navržena se šířkou 6,00m, šířka chodníků na obou stranách ulice činí min. 2,00m. Příčný sklon vozovky je navržený oboustranný s hodnotou 2,0%. V ulici Husova vznikne 10 podélných parkovacích míst. Dojde k výměně kabelových rozvodů VO včetně lamp.

*b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení*

V současné době činí šířka ulice cca 7,00m. V rámci rekonstrukce dojde k jejímu zúžení na 6,00m, po obou stranách ulice jsou stávající travnaté pruhy s vysazenými stromy. Komunikace je navržena v kategorii **MO2(16,0/7,0/50)**, jízdní pruhy mají šířku 2x 3,00m. Mezi travnatými pruhy a oplocením zahrádek u rodinných domů jsou chodníky. Chodník na levé straně komunikace ve směru staničení je v současné době ze živice a jeho stav odpovídá jeho stáří. Chodník na pravé straně komunikace již prošel rekonstrukcí, ale v rámci stavebních prací dojde k sejmutí vrstvy zámkové dlažby, která bude paletována a uskladněná na dvoře TSMCH.

Podélný sklon komunikace je v rozmezí 0,3% až 0,5%, podél silničních obrubníků je na obou stranách vozovky přídlažba. Příčný sklon vozovky je navržený oboustranný 2,0%. Parkovací místa, která jsou umístěná na pravé i levé straně vozovky, mají příčný sklon 2,0% směrem do vozovky. V tomto úžlabí bude umístěná přídlažba.

Stávající silniční obrubníky jsou v dezolátním stavu, nové budou osazené s nášlapem +10cm, v místě chodníkového přejezdu budou osazené s nášlapem +4cm. V místě vstupu do vozovky budou mít silniční obrubníky nášlap +2cm.

**Na obou stranách ulice Husova jsou stávající rodinné domy. V průběhu rekonstrukce je důležité zachovat stávající uliční čáru!**

Začátek rekonstrukce leží za křižovatkou s ulicí Jiráskova, za přechodem pro chodce, již v přímém úseku. Ve vzdálenosti 7,00m od začátku rekonstrukce, na levé straně, je první přejezdový chodník pro vjezd na p.p.č.566 k.ú. CVII. Silniční obrubník bude osazený s nášlapem +4cm a je lemovaný varovným pásem š.0,40m z reliéfní zámkové dlažby červené barvy.

Následuje řada 3 podélných parkovacích míst. Jejich rozměr činí 2,00m x 6,75m. Silniční obrubník bude osazený v tomto jediném případě s nášlapem +15cm. Na parkovací místa navazuje plocha zpevněná plastovou zatravnovací dlažbou. Jedná se o příjezd ke garážím. Silniční obrubník bude osazený s nášlapem +4cm, konstrukční skladba chodníku bude navržena pro pojezd osobních vozidel.

Na pravé straně ulice je, v místě příčného řezu č.2, navrženo jedno podélné parkovací místo s rozměrem 2,00m x 6,75m; silniční obrubníky budou osazené s nášlapem +10cm. Stávající chodník bude v tomto místě rozšířený a bude ukončený u podélného parkovacího místa.

Další parkovací místo na pravé straně vozovky je umístěné 4,00m za příčným řezem č. 3 s rozměrem 2,00m x 6,75m; silniční obrubníky budou osazené s nášlapem +10cm. Stávající chodník bude v tomto místě rozšířený a bude ukončený u podélného parkovacího místa.

Další 3 podélná parkovací místa jsou umístěná na levé straně vozovky v místě příčného řezu č.4. Jsou navržena s rozměrem 2,00m x 6,75m. Silniční obrubníky budou osazeny s nášlapem +10cm. V pořadí 9-té parkovací místo je umístěné na pravé straně vozovky ve směru staničení, za příčným řezem č.5. Poslední 10-té parkovací místo je umístěné na levé straně komunikace v místě příčného řezu č.7.

popis jednotlivých prvků:

1) *podélná parkovací místa* mají rozměr 2,00m x 6,75m, nájezd je na vjezdu o 1,00m rozšířený, silniční obrubníky budou osazeny s nášlapem +10cm, pouze v případě prvních 3 podélných p.m. na levé straně (příčný řez č.2) bude nášlap silničních obrubníků +15cm; příčný sklon p.m. má hodnotu 2,0% směrem do vozovky; parkovací místa budou provedena z vodopropustné dlažby, která je opatřena distančními náhlisky, tím dochází k částečnému průsaku dešťových vod do podloží – pro zachování vsakovací funkce je nutno spáry zaplnit substrátem pro osetí trávou.

2) *vstupy do vozovky* budou mít silniční obrubník osazený s nášlapem +2cm, obrubník bude lemovaný varovným pásem se šířkou 0,40m z reliéfní zámkové dlažby červené barvy

3) *vjezdy k nemovitostem* jsou řešeny dvěma způsoby:

a) buď jako přejezdový chodník se silničním obrubníkem s nášlapem +4cm a s varovným pásem na hraně chodníku, ze zámkové dlažby tl.8cm

b) nebo z plastové zatravňovací dlažby, silniční obrubník bude osazený s nášlapem +4cm, pojezdový chodník bude provedený ze zámkové dlažby tl.8cm

4) *místo pro přecházení* v ulici Havlíčkova – silniční obrubník bude osazený s nášlapem +2cm, bude lemovaný varovným pásem tl.0,40m z reliéfní zámkové dlažby červené barvy, ve vzdálenosti 0,30-0,50m následuje signální pás se šířkou 0,80m a min. délkou 1,50m; bude ukončený u přirozené vodící linie, v tomto případě se jedná o zídku oplocení zahrádek

5) *přechod pro chodce* v místě příčného řezu č.15 – délka přechodu pro chodce činí 7,00m a jeho šířka má hodnotu 4,00m, chodníky na obou stranách přechodu pro chodce jsou navrženy se šířkou 3,00m. Silniční obrubníky budou osazeny s nášlapem +2cm, budou lemované varovným pásem š.0,40m a následuje signální pás se šířkou 0,80m s min. délkou 1,50m. Signální pás bude ukončený u vodící linie.

6) *přídlažba* bude provedena na obou stranách ulice od km 0,000 do km 0,260; je navržena z jedné řady cihly ze zámkové dlažby (20cm x 10cm) v betonovém loži; cihla bude položena užší stranou kolmo k obrubníku.

Stávající křižovatka ulic Husova x Blatenská má v místě napojení šířku 35,00m a v místě stávajícího přechodu činí šířka komunikace 12,70m. Pro splnění podmínek ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací, čl.10.1.3*, dojde k zúžení vozovky na 7,00m v místě přechodu. Ulice Husova bude napojena oblouky R=10,00m. Na pravé straně ulice dojde, v prostoru stávající vozovky, k vytvoření travnatého pruhu, který bude ukončen v místě stávajícího přechodu pro chodce v ulici Blatenská.

Na pravé straně ulice bude signální pás ukončený u stávajícího zahradního obrubníku na pravé straně chodníku, který je v současné době osazený s nášlapem +6cm. Na levé straně ulice bude signální pás ukončený na levé straně chodníku, u zahradního obrubníku, který bude osazený s nášlapem +6cm. Po 12,00m bude nášlap +6cm zrušen a zahradní obrubník bude osazený bez nášlapu. Přirozená vodící linie je na druhé straně chodníku a tvoří ji plotní zídka zahrad u rodinných domů. Šířka chodníku činí 2,00m a přerušení vodící linie je možné na délku až 8,00m.

Konstrukční skladby jsou navrženy dle Technických podmínek TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Na zde řešený úsek byl v květnu 2019 zpracován Diagnostický průzkum vozovky ul. Husova v Chomutově. Na základě tohoto průzkumu dochází ke změně konstrukční skladby vozovky.

V projektové dokumentaci je navržena výměna živičných vrstev v tl. 110mm.

Na základě diagnostického průzkumu dojde k odstranění asfaltových vrstev odfrézováním a k odtěžení horní podkladní vrstvy do úrovně 270mm pod projektovanou niveletu. Na původní spodní podkladní vrstvě bude provedena kontrolní statická zatěžovací zkouška na  $E_{def2} \geq 60 \text{ MPa}$ .

V případě nalezení míst s nekvalitním materiálem na takto připraveném podkladu (např. zjevně vysoký podíl jemných částic, plasticita jemných částic) se provede jeho odstranění a nahrazení ŠDA 0/32. Tato místa lze předpokládat v místech lokálních síťových trhlin (10% plochy) a plošných deformací (40% plochy).

#### **komunikace – 1 frézovaná**

ACO 11+	ČSN 73 6121	40 MM
spojovací postřík PS-C do 0,6kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	
ACL 16+	ČSN 73 6121	80 MM
<u>ŠDA 0/32</u>	<u>ČSN 73 6126-1</u>	<u>150MM</u>
celkem		min. 270 MM
	(kontrolní $E_{def2} \geq 80 \text{ MPa}$ )	

#### **chodník – 2 (D2-D-1-O-PIII)**

zámková dlažba	60 MM
lože	40 MM
<u>ŠDB (fr.0-32)</u>	<u>200 MM</u>
celkem	min.300 MM

Na pláni je míra zhutnění vyjádřena modulem přetvárnosti  $E_{def,2}$  min. 30MPa, konečná úprava ŠD musí dosáhnout únosnosti vyjádřené modulem přetvárnosti  $E_{def,2}$  min. 50MPa. Tato konstrukční skladba byla zvolena z důvodu předpokládaného pojiždění chodníku vozidly údržby.

#### **přejezdový chodník – 3 (D2-D-1-O-PIII)**

zámková dlažba	80 MM
lože	40 MM
<u>ŠDB (fr.0-32)</u>	<u>200 MM</u>
celkem	min.320 MM

Na pláni je míra zhutnění vyjádřena modulem přetvárnosti  $E_{def,2}$  min. 30MPa, konečná úprava ŠD musí dosáhnout únosnosti vyjádřené modulem přetvárnosti  $E_{def,2}$  min. 50MPa.

**parkovací místa – 4 (D2-D-1-VI-PIII)**

vodopropustná zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 MM
lože	ČSN 73 6126-1	40 MM
sorpční geotextílie		
<u>ŠDB</u>	<u>ČSN 73 6126-1</u>	<u>250 MM</u>
celkem		min. 370 MM

Na pláni je míra zhutnění vyjádřena modulem přetvárnosti Edef,2 min. 30MPa, konečná úprava ŠD musí dosáhnout únosnosti vyjádřené modulem přetvárnosti Edef,2 min. 70MPa.

**úprava stávajícího chodníku – 5**

zámková dlažba	60 MM
<u>lože</u>	<u>30 MM</u>
celkem	min. 90 MM

**travnaté plochy –6**

oseť travním semenem	20g/m2
<u>ornice</u>	<u>250 MM</u>
celkem	min.250 MM

**úprava stávajícího přejezdového chodníku – 7**

zámková dlažba	80 MM
<u>lože</u>	<u>40 MM</u>
celkem	min.120 MM

**přejezdový chodník - zatravněný - 8 (D2-D-1-O-PIII)**

vegetační plastová dlažba	ČSN 73 6131	50 mm
lože	ČSN 73 6126-1	40 mm
<u>ŠDB fr. 32/63</u>	<u>ČSN 73 6126-1</u>	<u>230 mm</u>
celkem		mim. 320 mm

Na pláni je míra zhutnění vyjádřena modulem přetvárnosti Edef,2 min. 30MPa, konečná úprava ŠD musí dosáhnout únosnosti vyjádřené modulem přetvárnosti Edef,2 min. 50MPa

Otvory vegetační plastové dlažby budou zaplněné substrátem pro osazení trávou. Zасыпání otvorů se provede max. 1cm pod okraj horní hrany tvarovky. Zbývající prostor je určen pro vytvoření kořenového systému travního porostu. Travní porost je tak chráněn při pojezdech vozidel a při jeho údržbě sekáním.

Silniční obrubníky budou osazené s nášlapem +10cm. V místě vstupu do vozovky budou osazené bezbariérově s nášlapem +2cm. Místa vstupu budou lemované varovným pásem se šířkou 0,40m z reliéfní zámkové dlažby červené barvy. Varovný pás bude ukončený v místě, kde obrubník dosáhne výšky nášlapu +8cm. Silniční obrubník u přejezdových chodníků bude osazený s nášlapem +4cm.

Stávající uliční vpusti zůstanou na svých místech, budou lemované silničními obrubníky tak, aby do nich voda volně přitékala.

**Součástí zde navržené šterkodrti nebudou příměsi hladkých, zaoblených nebo písčitých zrn!!**

**b1) sadové úpravy:**

Není plánováno žádné kácení stávajících stromů. Navržená výsadba stromů je patrná z výkresu Situace sadových úprav D.1.1.2.j.

Dojde k vysázení celkem 13 stromů, dojde k doplnění stávajícího stromořadí.

Výsadba bude probíhat dle ČSN 46 4901 *Sadba okrasných dřevin* a dle ČSN 46 4902 *Výpěstky okrasných dřevin*, vysokokmen s nasazením koruny min. 2,20m, obvod kmene 12-14cm, s balem, ochranou kmene, úvazky, kůlování (3 ks ke stromu), závlahová miska z mulče atd. Velikost výsadbové jámy odpovídající velikosti, s 50% výměnou půdy, s použitím půdního kondicionéru a hnojiva. Směrem k sítím budou použité kořenové chráničky. U každého jednotlivého stromu bude posouzena nutnost kořenové chráničky v návaznosti na možnost vytvoření dostatečného kořenového systému.

Při výsadbě stromů bude použita protikořenová fólie pro ochranu stávajících inženýrských sítí a zároveň pro ochranu nově budovaného chodníku.

V ulici Husova dojde k výsadbě *Prunus serrulata* „Amanogawa“. Tyto stromy jsou umístěné v ochranném pásmu vodovodu, při výsadbě bude použita protikořenová fólie. V případě havárie vodovodu budou stromy pokácené na účet Města.

**1) výsadbová jáma**

Všechny nové stromy se nacházejí mimo ochranná pásma inženýrských sítí a budou vysazovány standardní technologií. Výkopové práce budou prováděny ručně. Povrch výsadbové jámy bude po stranách a dně rozrušen, aby bylo umožněno snadné rozrůstání kořenového systému dřevin. Na dno výsadbové jámy se dá vrstva zeminy, která se dobře zhutní. Do středu výsadbové jámy se uloží bal a do dna jámy se zatluče kůl. Bal se zasype substrátem, který se opět zhutní. Jáma se prolíje dostatečným množstvím vody. V případě sesednutí povrchu se doplní substrát. Strom se obalí jutovou bandáží a upevní ke kůlu pomocí úvazku. Povrch kořenové mísy se upraví mulčem z drcené borky.

**2) rostlinný materiál**

Vysazované stromy musí splňovat následující kritéria:

- musí být minimálně 3x ve školce přesazovány
- kořenový bal musí být dostatečně prokořeněn a musí odpovídat velikosti stromu
- strom musí mít zapěstovanou korunku, hustou, rovnoměrně zavětvenou, její tvar by měl odpovídat habitu daného taxonu

**3) substráty a hnojení**

Jáma se vyplní lehce prokořenitelným vzdušným substrátem s dostatečnou zásobou živin. Obecně uznávanou skutečností je to, že organické materiály by neměly přijít hlouběji než 30 – 40cm, protože při jejich rozkladu je spotřebováván kyslík a produktem případného anaerobního rozkladu může být pro rozvoj kořenů nepříznivý metan.

Při výsadbě se po obvodu kořenového balu klade tabletované hnojivo Silvamix,

keré je pomalu rozpustné s pozvolným uvolňováním živin po dobu 2 let. Aplikuje se 5-8 tablet k jednomu stromu do hloubky 10 – 15cm pod povrch půdy.

#### *4) kořenové sondy*

Kořenová sonda se zavádí ke kořenovému systému při výsadbě stromu. Sonda má za účel zajistit přístup vzduchu do okolí nově se vytvářejících kořenů a umožnit efektivní závlahu ke kořenům. Nevýhodou je ale možnost vysychání kořenového prostoru při zanedbání pravidelné závlahy. Na kořenové sondy budou použity flexibilní perforované trubice o průměru 10cm s uzávěrem. Budou zavedeny po obvodu kořenového balu. Sonda se z důvodu snížení rychlosti proudění vzduchu a tím i vysychání vyplní štěrkem frakce 16-32.

Funkčnost sondy je omezená na dobu cca 1 roku. Po této době se ucpe zeminou a její nadzemní část se odstraní.

#### *5) kořenové mísy*

Povrch kořenové mísy chrání půdní profil před zhutněním, které brání výměně vzduchu v půdě a snižuje vsakování srážkové vody. Povrch kořenových mís bude zamulčován drcenou borkou.

#### *6) statické zajištění*

Statické zajištění vysazovaného stromu je důležité jako ochrana před větrem a před poškozením. Bude zajištěno vždy třemi dřevěnými kůly na strom. Použijí se dřevěné kůly bez povrchových úprav o průměru 10cm. Při výsadbě do rostlého terénu musí být kmen stromu ke kůlům připevněn pomocí vazby z popruhu – černé kurty. Vazba musí fixovat strom proti pohybům do stran, ale nesmí bránit pohybu směrem dolů (možné sesedání substrátu). Kůly se zatlučou do dna jámy, nad zemí by měly sahát min. do výšky 1,5m. Dostatečná délka kůlu je tedy 2,5m. Aby se snížil výpar a zároveň se ochránil kmen stromu proti mechanickému i mrazovému poškození v prvních letech po výsadbě, bude na kmen použita jutová bandáž, která má životnost min. 2 roky.

#### *7) technologie výsadby travníku*

Nový travník bude založen v nových travnatých pruzích podél vozovky. Bude navedena nová vrstva ornice v tl.0,25m. Po urovnání do roviny bude plocha oseta parkovým travním osivem, křížem válcována a zalévána po dobu klíčení osiva.

#### *8) ochrana stávajících stromů během stavby*

Bude zajištěna ochrana stávajících stromů dotčených stavbou dle ČSN 83 9061 *Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích*. Minimální požadovaná ochrana bude zajištěna ochranou kmene stromu vypořádávaným bedněním z fošen do výšky min. 2m. Ochranné zařízení musí být připevněno bez poškození stromu a nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy.

#### *9) dokončovací péče*

Dokončovací péče o výsadby probíhá do převzetí zadavatelem. Cílem je dosáhnout stavu, který při navazující rozvojové péči zaručuje další vývoj výsadeb. Jedná se hlavně o kypření a odplevelování výsadeb, v případě nutnosti dodatečné zavlažování. Dále je nutné sledovat výskyt chorob a škůdců. Výsadby jsou schopné převzetí v okamžiku, kdy je dosaženo jistoty dalšího růstu – tzv. ujmutí

výsadby. U výsadeb vzrostlých stromů lze rozpoznat úspěšné ujetí podle vývoje letorostů, tj. v poslední třetině měsíce června

#### 10) rozvojová (povýsadbová) péče

Realizační zahradnická firma bude u realizovaných výsadeb zajišťovat následnou povýsadbovou péči, a to po dobu tří let. Realizační firma bude po dobu tří let plnit jednotlivé pracovní operace v rozsahu stanoveném v níže uvedeném harmonogramu. Prováděné práce budou odpovídat parametrům arboristických prací, budou prováděny dle osvědčených technologií a podle platných českých technických norem. Po celou dobu provádění prací bude veden podrobný deník se záznamy o provedených pracích.

četnost za rok	pracovní operace
12 krát	zálivka 100 litrů / 1 strom – včetně dovozu vody do 6km a vodného
průběžně dle potřeby	kontroly, opravy, či povolení úvazků
průběžně dle potřeby	oprava kůlování
dle potřeby (minimální četnost 2x/rok)	odplevelení rabátek
	výchovný řez stromů
	postupné odstranění kůlování po 2 letech po výsadbě
průběžně dle potřeby	odstraňování výmladků
ve 2. roce po výsadbě	vyvětňování na podchodnou výšku
	soubor ostatních činností podle momentální potřeby a stavu stromů (péče o kořenovou místu – doplňování mulče, event. kypření; ošetření mechanických poranění vzniklých po výsadbě a v prvních letech po ní; ochrana stromu před chorobami a škůdci)

*harmonogram tříleté povýsadbové péče*

Dodavatelská firma předloží investorovi výsadbový plán a po jeho schválení dojde k výsadbě. Výsadba bude probíhat za přítomnosti referenta Odboru životního prostředí Statutárního města Chomutov.

#### c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Průzkum nebyl proveden.

#### d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Komunikace má vazbu na nové rozvody veřejného osvětlení.

#### e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

viz odstavec b)

#### f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Srážkové vody z vozovky jsou odváděny pomocí stávajících 10 uličních vpustí do stávající kanalizace. Jedna uliční vpust je umístěná na chodníku.

#### g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Stávající svislé dopravní značení se nemění a po ukončení prací bude

osazené na své původní stanoviště. U zálivů pro 3 podélně parkující vozidla bude osazeno SDZ **IP 11c** – Parkoviště podélné stání.

Nové vodorovné dopravní značení:

**V 7** přechod pro chodce

**V 10a** stání podélné

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v plastovém retroreflexním provedení. Svislé dopravní značení bude provedeno z ocelového pozinkovaného plechu, celolisované konstrukce s dvojitém ztužovacím ohybem po celém obvodu značky, retroreflexní fólie tř. 1, doba zaručených světelně - technických vlastností - 7 let.

Dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku nejsou součástí této PD.

*h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby případně údržbu*

Dojde k vytýčení veškerých IS zasahujících do stavby.

Při výsadbě stromů v ulici Husova je nutné postupovat s max. opatrností. Stromy budou vysazeny v ochranném pásmu vodovodu. Při výsadbě bude použita protikořenová fólie. V případě havárie vodovodu budou stromy pokáceny na účet Města.

*i) vazba na případné technologické vybavení*

Nevyskytuje se.

*j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů*

Stavba je navržena v souladu s platnými normami ČSN 73 6110/Z1, ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6056, ČSN 73 6125-1, TP 170, ČSN a TP související.

*k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace*

Požadavky na bezbariérové řešení jsou splněny na základě vyhlášky 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 5. listopadu 2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

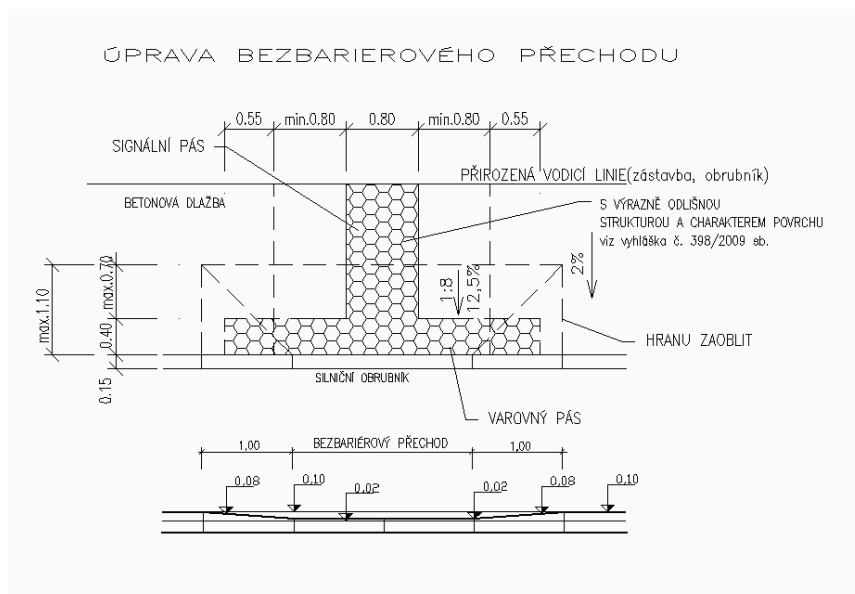
V ulici Husova je navrženo celkem 10 podélných parkovacích míst a tato místa jsou navržena převážně pro obyvatele přilehlých rodinných domů. Vyhrazená parkovací místa pro osoby se sníženou schopností pohybu se nacházejí v ulici Hornická a Jiráskova.

V místě pro přecházení jsou silniční obrubníky osazeny s nášlapem +2cm. Ty jsou lemované varovnými pásy se šířkou 0,40m. Varovné pásy budou provedené z reliéfní dlažby červené barvy. Varovný pás je ukončený v místě, kdy nášlap silničního obrubníku dosahuje hodnoty min. 8cm. Ve vzdálenosti 0,30m – 0,50m od varovného pásu jsou umístěné signální pásy, jejichž šířka činí 0,80m a min. délka 1,50m.

V místě přechodu pro chodce je silniční obrubník také osazený s nášlapem +2cm, je lemovaný varovným pásem se šířkou 0,40m. Na něj kolmo navazuje signální pás s min. délkou 1,50m. Varovný pás musí na obou stranách o 0,80m přesahovat signální pás.

V místě vstupu do vozovky je silniční obrubník osazený bezbariérově s nášlapem +2cm a je lemovaný varovným pásem se šířkou 0,40m. Varovný pás

je ukončený v místě, kde hodnota nášlapu silničního obrubníku dosáhne +8cm. Varovný i vodící pás budou provedené z reliéfní zámkové dlažby červené barvy. V prostoru přejezdových chodníků je varovný pás š.0,40m vedený na hraně chodníku, která je blíž k vozovce.



Požadavky na stavební provedení chodníků a úprav pro osoby zrakově postižené:

- součinitel smykového tření min. 0,50
- varovné pásy a případně i jiné hmatné prvky z úprav pro osoby s poškozením zraku, použité v zámkové nebo jiné betonové dlažbě, musí být provedeny s **rovnými okraji**, s použitím vyrovnávacích prvků zámkové dlažby nebo vyříznutím v dlažbě
- při výběru barvy dlažby zajistit výrazný barevný kontrast varovných a signálních pásů k barvě okolní dlažby.

DLE BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, ING. RENATA ZDARILOVÁ, Ph.D.:

1. VAROVNÝ PÁS Š. 400MM Z RELIÉFNÍ ZÁMKOVÉ DLAŽBY ODLIŠNÉ BARVY OD OKOLNÍ PLOCHY
2. SIGNÁLNÍ PÁS Š. 800MM, DL. MIN. 1500MM Z RELIÉFNÍ ZÁMKOVÉ DLAŽBY ODLIŠNÉ BARVY OD OKOLNÍ PLOCHY
3. VAROVNÝ PÁS MUSÍ MÍT PŘESAH O MIN. 800MM OD SIGNÁLNÍHO PÁSU
4. SILNIČNÍ OBRUBNÍK V MÍSTĚ PŘECHODU PRO CHODCE/ MÍSTĚ PRO PŘECHÁZENÍ JE OSAZEN 20MM NAD VOZOVKOU
5. PŘECHOD PRO CHODCE A MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ SE ODLIŠUJÍ POUZE ODSAZENÍM SIGNÁLNÍHO PÁSU O 300MM – 500MM OD VAROVNÉHO PÁSU
6. PŘECHODY PRO CHODCE/ MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ NA CHODNÍCÍCH ŠÍŘKY MENŠÍ NEŽ 2,40M JSOU Z DŮVODŮ POŽADAVKU PŘESAHU VAROVNÉHO PÁSU OD SIGNÁLNÍHO O VÍCE NEŽ 800MM ŘEŠENY ODSAZENÍM SIGNÁLNÍHO PÁSU K VODÍCÍ LINII A PŘESAH SE POTOM ZŘÍZUJE POUZE NA JEDNÉ STRANĚ
7. V MÍSTĚ UKONČENÍ VAROVNÉHO PÁSU MUSÍ BÝT VÝŠKA OBRUBNÍKU MIN. 80MM

DLE ČSN 73 6110/Z1 PROJEKTOVÁNÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ:  
NA MÍSTĚ PRO PŘECHÁZENÍ/ PŘECHODU PRO CHODCE SE ŠÍŘKOU CHODNÍKU MENŠÍ NEŽ 2,40M, NA KTERÉM NELZE VYTVOŘIT PŘESAHY VAROVNÉHO PÁSU VŮČI PÁSU SIGNÁLNÍMU, SE PŘISUNE SIGNÁLNÍ PÁS K PŘÍROZENÉ VODÍCÍ LINII A PŘESAH VAROVNÉHO PÁSU SE PAK ZŘÍDÍ POUZE NA JEDNÉ STRANĚ.

l) ostatní

- Před započatím stavebních prací budou vytyčeny stávající IS

- V rámci tohoto objektu nejsou řešeny žádné práce spojené s ochranou ani pokládkou nových inženýrských sítí. Stavba bude prováděna s ohledem na průběh IS nově položených i stávajících.
- Veškeré objekty inženýrských sítí zasahující do stavby budou výškově upraveny na upravenou výškovou úroveň nových komunikací a ploch.
- Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy, týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení ( vyhl. č.324/1990 Sb.)
- Konstrukce vozovek bude uložena na zemní pláni, která musí splňovat požadavky ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin. – Minimální  
hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy  $E_{def, 2} = 45 \text{ MPa}$  (pro jemnozrnné zeminy) a  $120 \text{ MPa}$  pro hrubozrnné zeminy.
- Během stavebních prací nesmí nastat ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Dále je nutno dbát na čištění vozidel při výjezdu ze staveniště na veřejné komunikace a event. ochranu stávající zeleně.