

## B. Souhrnná technická zpráva

### 1. Identifikační údaje

#### 1.1 Údaje o stavbě

a) Název stavby: Oprava přechodu, MPP a zastávky BUS na ul. Lednická, Břeclav, Charvátská Nová Ves

b) Místo stavby Jihomoravská kraj  
Okres Břeclav  
Katastrální území Charvátská Nová Ves

c) Předmět dokumentace OPRAVA (REKONSTRUKCE)  
STAVEBNÍ ÚPRAVY  
Dokumentace pro vydání společného povolení stavby

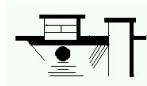
#### 1.2. Údaje o stavebníkovi

Stavebník: Město Břeclav,  
náměstí T. G. Masaryka 3,  
690 81 Břeclav

#### 1.3 Údaje o zpracovateli projektové dokumentace

a) Organizace: AQUA CENTRUM Břeclav s.r.o.  
IČO: 60710063  
Kapusty 27  
690 06 Břeclav  
tel.: +420 519 333 689  
email: [aqc@wo.cz](mailto:aqc@wo.cz)

b) Hlavní projektant: Ing. Milan Bartolšic  
tel.: 602 775 031  
Autorizovaný inženýr pro vodohospodářské stavby  
ČKAIT: 1002273



- c) Projektant: Ing. Michal Bartolšic  
tel.: 602 531 147
- d) Autorizovaná osoba Drahoslav Mikulka  
tel.: 602 531 339  
Autorizovaný technik pro dopravní stavby,  
nekolejová doprava  
ČKAIT: 1004183

## **2. Zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů a začlenění jejich výsledků do projektové dokumentace**

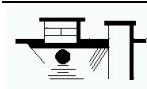
### **a) Zhodnocení staveniště**

Staveniště bude zřízeno po dobu provádění stavebních prací na objektu, a to v rozsahu nezbytně nutném pro provedení prací na opravě přechodu pro chodce (dále jen PP), místa pro přecházení (dále jen MPP) a zastávky BUS včetně nezbytné opravy navazujících chodníků v rozsahu předložené PD. Staveniště bude zabezpečeno proti vstupu nepovolanych osob. Veškeré stroje budou umístěny v prostorách zařízení staveniště. Tento prostor bude upřesněn při předání staveniště investorem. Zařízení staveniště bude zřízeno vždy mimo průjezdnou plochu doprovodné komunikace III/41417 a to na travnatém pásu mezi chodníkem a komunikací v místech odsouhlasených zástupcem investora (obce) vždy v místě navázání na staveniště. Staveniště je v rovinaté oblasti a na stávajících konstrukcích výše uvedených objektů – viz PD. Staveniště bude posunováno současně s prováděnými liniovými pracemi včetně doprovodného a nezbytného dopravního značení a zabezpečení včetně zajištěných průchozích tras zvláště pak pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

### **b) Měření a průzkumy**

V daném území nebylo provedeno žádné měření, které by bylo potřeba pro zpracování předložené PD.

Průzkum daného území byl proveden pochůzkou se zadavatelem a zástupcem investora a následně při provádění zaměření území pro potřeby projektových prací.



### 3. Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně

Neobsaženo. Dokumentace toto nevyžaduje. Stavba ani stavební objekty nejsou kulturní památkou ani rezervací či památkovou zónou.

## 4. Výpis pozemků

### 4.1. Výpis pozemků dotčených stavbou

#### Dotčené pozemky - k. ú. Charvátská Nová Ves:

Parcelní číslo	vlastník	Typ pozemku	Výměra m <sup>2</sup>
641/2	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 60200 Brno	Silnice, ostatní plocha	8408
170/1	Město Břeclav, náměstí T. G. Masaryka 42/3, 690 02 Břeclav	Ostatní komunikace, ostatní plocha	4582
688/1	Město Břeclav, náměstí T. G. Masaryka 42/3, 690 02 Břeclav	Ostatní komunikace, ostatní plocha	6249

### 4.2. Trvalé zábory pozemků dotčených stavbou

#### k. ú. Charvátská Nová Ves:

Parcelní číslo	vlastník	Typ pozemku	Výměra m <sup>2</sup>	Trvalý zábor m <sup>2</sup>
641/2	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 60200 Brno	Silnice, ostatní plocha	8408	196,30
170/1	Město Břeclav, náměstí T. G. Masaryka 42/3, 690 02 Břeclav	Ostatní komunikace, ostatní plocha	4582	207,05
688/1	Město Břeclav, náměstí T. G. Masaryka 42/3, 690 02 Břeclav	Ostatní komunikace, ostatní plocha	6249	140,75

### 4.3. Trvalé zábory pozemků pro odnětí ze ZPF

#### k. ú. Charvátská Nová Ves:

Dočasné ani trvalé odnětí pozemků ze ZPF se neprovádí, takové pozemky se nevyskytují.

## 5. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

### 5.1. Rozsah úprav

Navržené technické řešení vyplývá z požadavků investora. Jedná se o opravu přechodu pro chodce (PP), místa pro přecházení (MPP) a zastávky BUS včetně nezbytných částí chodníků navazujících na výše uvedené konstrukce. Součástí je také umístění nových uličních dešťových vpustí (UV a jednoho kusu odvodňovacího žlabu OZ. Napojení bude provedeno do stávající jednotné kanalizace. Na opravované části výše popsaných konstrukcí bude navazovat samostatná dokumentace opravy chodníků a vjezdů, která se nyní zpracovává samostatně.

Rozsah úprav, oprav a navržených stavebních prací je patrný z grafické přílohy PD, včetně nutného osazení SDZ a VDZ v daných uzlech. VO a osvětlení PP a MPP se neřeší, tyto konstrukce – stožáry a svítidla VO a stožáry a svítidla osvětlení PP a MPP jsou již v místě stavby osazeny, a tudíž nejsou součástí předložené PD.

### 5.2. Směrové vedení trasy

Oprava spočívá v demontáži stávajících konstrukcí chodníků, PP, MPP a zastávky BUS a nahrazením těchto konstrukcí za nové odpovídající vyhlášce č. 398/2009 Sb. Trasy chodníků opravovaných jsou zachovány, nově se umísťují konstrukce PP a MPP. Zastávka BUS je navržena na původním místě s úpravou zálivu a nástupní plochy zastávky navazující na přilehlé chodníky.

### 5.3. Výškové vedení trasy

Výškové vedení trasy maximálně respektuje původní niveletu všech konstrukcí – stávajících a nových. Podélný sklon nepřesahuje v žádném případě 8,33 % a to v žádné části podélného uspořádání trasy. Sklon je překročen pouze u nájezdových ramp, kde tento je v poměru 1:8 (12,5 %) a to maximální délce 3,00 m. Podrobné výškové uspořádání je popsáno v Koordináčním situačním výkresu.

### 5.4. Prostorové uspořádání

Šířka chodníku nikdy nepodstoupí 1600 mm. Šířka je měřena bez obrubníku vodící linie. Šířka nástupní plochy zastávky BUS je na minimální šířce 2000 mm, šířka konstrukcí PP a MPP je 4000 mm a jejich délka je 7500 mm. Veškeré konstrukce jsou

v jednotlivých částech situace okótovány, kde je patrna jejich přesná šířka. Příčný sklon chodníků nikdy nepřesáhne 2,0 %.

## 5.5. Bourací práce

Jedná se o odstranění stávajících konstrukcí PP, MPP, chodníků zálivu a zastávky BUS a to povrchů, které jsou tvořeny chodníkovými dlaždicemi 300/300/30 mm popřípadě 300/300/50 mm, zámkovou dlažbou tl. 60 a 80 mm a dále povrchem z asfaltu. Součástí bouracích prací je také odstranění obrub silničních a chodníkových a v místech navázání, popřípadě souběhu chodníků s komunikací jde o obrubníky silniční ležaté a stojaté včetně silniční přídlažby z ABK a z ležatých silničních obrubníků. Obrubníky a dlažba jsou osazeny do betonového lože s opěrou předpokládané třídy B 12,5. Bourací práce budou prováděny v postupných etapách opravy a vybouraný materiál bude odvezen na skládku, popřípadě mezideponii určenou zástupcem investora.

## 5.6. Zemní práce

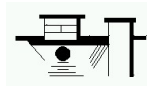
Po demontáži stávajících krytů a konstrukcí budou po demontáži podkladních vrstev provedeny zemní práce – hloubení nezapažených jam a zářezů – kde toto je provedeno v zemině třídy III. těžitelnosti. Následně bude provedena a úprava a zhutnění pláně. Pláň bude odtěžena do příčného sklonu odpovídající danému příčnému sklonu charakteristickému příčnému řezu s ohledem na niveletu stávající komunikace – silnice III/41417 a na niveletu jednotlivých navazujících konstrukcí chodníků a vjezdů do RD – viz grafická příloha PD. Zemní pláň by měla po zhutnění dosáhnout hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def2min} = 15, 30 \text{ a } 45 \text{ MPa}$  – dle situace umístění – viz charakteristické vzorové příčné řezy.

Po skončení stavebních prací se stavební jáma za obrubníky dosype vytěženou zeminou, která se uloží do násypů zhutněných na 96 % PS. Vytlačená zemina se odveze na skládku k tomu určenou. V místech stávajících vjezdů a zpevněných ploch se tyto části opraví dle původní skladby.

## 5.7. Ostatní vybavení stavby

### 5.7.1. Záchytná a bezpečnostní zařízení

Neobsazeno.



### 5.7.2. Dopravní značení

Zůstane zachováno stávající dopravní značení na silnici III/41417. Pouze v místech navržených se umístí nové SDZ a VDZ dle předložené přílohy PD.

U přechodu pro chodce bude umístěno v obou směrech silnice nové SDZ:

IP6 – Přechod pro chodce v počtu 2 ks – osazení bude provedeno na stožáry osvětlení přechodu.

U místa pro přecházení bude umístěno v obou směrech nové SDZ:

A12a – Chodci v počtu 2 ks – osazení bude provedeno na stožáry osvětlení místa pro přecházení.

Na nástupní ploše zastávky BUS bude umístěno SDZ:

IJ4c – Zastávka autobusu v počtu 1 ks. Osazeno na sloupek a do patky – samostatně umístěné SDZ.

Na silnici III/41417 bude umístěno nové VDZ:

V1a – Podélná čára souvislá (125) v celkové délce 70,00 m. Provedeno nástřikem bílou barvou.

V2b – Podélná čáry přerušovaná (3/1/125) v celkové délce 79,00 m. Provedeno nástřikem bílou barvou.

V7a – Přechod pro chodce v půdorysu 4,00 m x 7,50 m. Provedeno nástřikem bílou barvou.

V11a – Zastávka autobusu v půdorysu 16,00 m x 2,50 m, umístěno v zálivu BUS. Provedeno nástřikem bílou barvou.

## 6. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Při zpracování projektu byli použity podklady:

- zadání investora
- katastrální mapy zájmového území v el. formě
- zaměření a průzkum terénu projektantem



### a) Vztah stavby k inženýrským sítím

Před zahájením vlastních stavebních (zemních) prací je povinen investor (zhotovitel) zajistit si u jednotlivých správců vytyčení inženýrských sítí a jejich viditelné vyznačení na terénu. Práce v blízkosti těchto sítí musí být bezpodmínečně prováděny podle pokynů a podmínek jejich správců. Před vlastním záhozem výkopu v místě křížení, popř. blízkého souběhu musí být prokazatelně vyzváni správci těchto inženýrských sítí ke kontrole místa dotčení. Přesná poloha a hloubky uložení jednotlivých sítí v zemních rýhách jsou v projektové dokumentaci zakresleny pouze orientačně. Před započítím prací je nezbytné ověřit jejich skutečnou polohu v kolizních místech ručně kopanými sondami.

V případě termínově pozdější realizace stavby nutno prověřit aktuální stav rozvodů!!

## 6.1. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavbu tvoří pouze jeden objekt.

SO 101 – OPRAVA PŘECHODU, MPP, ZASTÁVKY BUS

## 7. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ OPRAVY NAVRŽENÝCH KONSTRUKCÍ

Předloženou PD dochází k opravě přechodu pro chodce (PP), místa pro přecházení (MPP), zastávky BUS včetně částí konstrukcí chodníků navazujících na navržené opravy v rozsahu nezbytně nutném. Dále se jedná o osazení uličních vpustí (UV) a odvodňovacích žlabů (OZ) tak, aby bylo zajištěno trvalé odvedení srážkových vod především z tělesa silnice III/41417 a z jednoho vjezdu – vjezd na nádvoří COOP. Současně se jedná o umístění SDZ a VDZ dle předloženého návrhu a technického řešení PD. PP a MPP jsou situovány mimo původní konstrukce PP a MPP v místech, které tomu vyhovují – posun je proveden cca o 1,0 m vůči původní poloze.

Veškeré stavební práce se týkají především odstranění konstrukčních vrstev stávajících konstrukcí a provedení výkopů stavebních jam a rýh nových konstrukcí výše popsaných. Výkopy budou provedeny dle výškového členění charakteristických vzorových příčných řezů a dle výškového uspořádání nivelety silnice a navazujících konstrukcí chodníků a vjezdů do RD a do provozovny COOP. Pláň – základová spára - bude zhutněna a na tuto kótu budou aplikovány jednotlivé konstrukční vrstvy

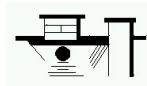


navržených konstrukcí. Veškeré tyto skladby jsou jasně definovány přílohami předložené PD.

Tělesa navržených konstrukcí PP, MPP, zastávky BUS včetně zálivu BUS a opravovaných částí chodníků budou osazeny mezi obrubníky chodníkové ABO 100/10/25 do betonového lože s opěrou třídy C 12/15 a to v celém rozsahu stavby vyjma míst, kde chodníkové těleso navazuje na komunikaci. V těchto místech budou osazeny obrubníky silniční – stojaté, nájezdové, nájezdové pravé a levé a obrubníky zastávkové - do betonového lože s opěrou třídy C 12/15. Výška obruby stojaté je max. 100 mm nad niveletu silnice, výška obruby ve vjezdu je osazena max. 50 mm nad niveletu silnice a výška obruby v místě MPP a PP je osazena max. 20 mm nad niveletu silnice. Výška obruby zastávkového obrubníku je 160 mm v zálivu BUS v místě nástupní plochy zastávky BUS. Současně s obrubníky silničními bude do silnice vložena přídlažba ABK 50/25/8 do betonového lože s opěrou třídy C 12/15.

Do navržených konstrukcí budou osazeny v místech přejezdů, přechodů a míst pro přecházení varovné a signální pásy. Jedná se o konstrukce dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Jejich barva bude červená s hmatovou úpravou povrchu. Šířka varovného pásu bude 400 mm a šířka signálního pásu bude 800 mm a jeho délka bude nejméně 1500 mm. Hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb., a TN TZÚS 12.03.04. - 06. Chodníky jsou zřízeny v místech s přirozenou vodící linií, kterou jsou jednotlivá průčelí doprovodných objektů – RD, oplocení a v místech, kde není tato linie tvořena výše zmíněnými objekty bude do přímky vodící linie osazen obrubník chodníkový, který bude nadsazen nad niveletu chodníku o 60 mm, aby tuto vodící linii tvořil. V místě, kde není možno osadit zvýšený obrubník, jako vodící linii, bude zřízena umělá vodící linie, a to z vibrolisovaných dlaždic s reliéfem – trapéz. Certifikace hmatových prvků pro umělé vodící linie bude splňovat TN TZÚS 12.03.06. Varovné a signální pásy budou v konstrukci chodníků – v jejich pochůzném prostoru – situovány tak, aby ukončení obou stran těchto varovných pásků byl v místech, kde výškový rozdíl mezi horní hranou obrubníku a přilehlé komunikace je min. 80 mm.

Konstrukce chodníků budou minimální šířky 1600 mm – šířka se rozumí bez obrubníku vodící linie, podélný sklon nepřekročí 8,33 % a příčný sklon nebude větší než 2,00 %. Chodníky budou zřízeny v místech stávajících chodníků. Niveleta stávajících chodníků bude maximálně respektována včetně nástupní plochy zastávky BUS. V navržených konstrukcích budou v případě nutnosti zřizovány nájezdové rampy,





kteřé budou v maximálním sklonu 1:8 (12,5 %) v maximální délce 3,00 m. Nájezdy budou řešeny pomocí nájezdových ramp, v případě, že součástí chodníku je vjezd, bude toto místo řešeno lichoběžníkovým náběhem. V místě nájezdu do COOP je provedeno prolomení v ose chodníku z důvodu výškového navázání na zadní část vjezdu. PP a MPP jsou napojeny na silnici pomocí pochůzných ramp v maximálním podélném sklonu do 8,33 % a příčném sklonu do 2,00 %.

Místo pro přecházení bude obsahovat vodící a signální pásy. V případě, že lze ze stavebně-technických důvodů nebo provozních podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením toto místo pro přecházení za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás. Místa pro přecházení se řeší v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., (příloha 2, bod 2.2.9. Sp/VPP u změn dokončených staveb jen při zajištění bezpečnosti osob se zrakovým postižením). Varovné a signální pásy budou zřízeny v těch místech, kde vodící linie před tímto a za tímto místem na sebe nenavazuje v jedné přímce. Tam, kde vodící linie na sebe navazuje v jedné přímce před, a i za místem pro přecházení nebudou tyto signální pásy řešeny. Řešení těchto míst je individuální a je zaznamenáno v grafické příloze předložené PD. MPP je řešeno osazením varovného a signálního pásu z důvodu odsazení chodníku od tělesa silnice. Místo pro přecházení bude délky 7,50 m z důvodu zachování průjezdného profilu silnice III/41417. Šířka PP je 4,00 m.

U přechodu pro chodce bude signální pás navazovat na varovný na straně u přechodu a na straně druhé na vodící linii. Přechod pro chodce bude šířky nejméně 4,0 m. Délka přechodu bude maximálně 7,50 m z důvodu zachování průjezdného profilu silnice III/41417.

**Přechod pro chodce (PP)** se nachází na trase chodníku na ulici Lednická, kde tento přechod spojuje levou a pravou stranu komunikace (chodníků) u objektu COOP. Délka přechodu vyhovuje vyhlášce č. 398/2009 Sb. a je 7500 mm, a to až po provedených stavebních úpravách obou hran silnice III/41417. Jedná se o vytvoření náběhu obrubníky silničními na obou stranách silnice. Šířka přechodu je 4000 mm. Přechod je zřízen přímo u stávajícího obchodu s potravinami. Přechod pro chodce bude opatřen dopravním značením svislým, a to v obou směrech komunikace. Jedná se o dopravní značku IP06 – Přechod pro chodce. Dopravní značka bude osazena na stožár osvětlení PP. Součástí konstrukce přechodu jsou varovné a signální pásy.

**Místo pro přecházení MPP** se nachází na trase chodníku na ulici Lednická v místě původního přechodu pro chodce, který je ovšem zrušen, MPP se přesune mimo napojení vjezdu na účelovou komunikaci – komunikaci pro pěší. Délka tohoto místa pro přecházení je 7500 mm a šířka je 4000 mm. V tomto místě v konstrukci chodníku je vložen varovný a odsazený signální pás na obou stranách MPP. Součástí je osazení SDZ – A12a – Chodci.

Součástí oprav je také oprava autobusové zastávky hromadné dopravy – zastávka BUS včetně zálivu zastávky BUS a včetně opravy nástupní plochy zastávky. Tato bude opatřena v místě styku tělesa zastávky a chodníku zastávky zastávkovým obrubníkem, kde výška tohoto obrubníku od nivelety komunikace bude 160 mm. Tento obrubník, bude po navázání zastávky na přímý úsek navazovat na obrubník silniční ABO 100/15/25 nat II. Obrubníky budou osazeny do betonového lože s opěrou třídy C 12/15. Povrchové úpravy zastávky budou ze zámkové dlažby šedé tl. 60 mm. Součástí těchto povrchů bude také zřízení kontrastního pásu do šířky 500 mm od hrany obrubníku zastávkového a také signálního pásu š. 800 mm, který bude navazovat na kontrastní pás a bude ukončen u vodící linie chodníku (zastávky) – průčelí objektů, obrubník. Celková délka zastávky bude 16,00 m, kde tato zastávka bude navazovat na označnick zastávky, kde veškeré hmatové a kontrastní prvky zastávky budou odvislé od osazení označnicku zastávky tak, aby vyhověli veškeré povrchové úpravy vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Jedná se o osazení kontrastního pásu, který bude navazovat na celou délku zastávky včetně osazení označnicku zastávky a vytvoření signálního pásu. Kontrastní pás bude osazen na nástupišti do 500 mm od hrany obrubníku zastávky a bude šířky 300 mm bez hmatových úprav pouze s barevným odlišením od okolních ploch. Jedná se o zámkovou dlažbu barvy červené bez hmatových úprav. Na tento kontrastní pás navazuje signální pás šířky 800 mm, který navazuje na kontrastní pás a je od označnicku zastávky odsazen o 800 mm po směru chodníkové linie. Dále tento signální pás navazuje na vodící linii zastávky (chodníku). Jedná se o pás ze zámkové dlažby barvy červené s hmatovými úpravami povrchu. Zbýlá část zastávky je ze zámkové dlažby barvy šedé (přírodní).

Označnick zastávky bude nový a bude osazen na začátku zastávky v místě napojení kontrastního pásu.



Celá plocha nástupiště je značně omezena stávajícími konstrukcemi předzahrádky a navazujících vjezdů do RD. Zastávka je posunuta do komunikace s celou konstrukcí zastávkového zálivu tak, aby byla dodržena minimální šířka nástupní plochy min. 2000 mm. Záliv zastávky BUS je navržen min. šířky 2500 mm. Celá plocha zálivu je opatřena povrchem ze žulové dlažby osazené do betonového lože. Zastávka je plně bezbariérová.

Povrchy opravovaných ploch jsou tvořeny zámkovou dlažbou šedou tl. 60 mm a 80 mm, součástí jsou také 2 místa s osazenou umělou vodící linií ze ZD s reliéfem trapéz. V nástupní ploše zastávky BUS je osazen kontrastní pás barvy červené ze ZD bez reliéfu, varovné a signální pásy jsou ze ZD s reliéfem barvy červené.

## **8. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE**

Odvedení srážkových vod z daných chodníků zůstává zachováno. Jedná se o odvedení srážkových vod na okolní travnatý terén a nebo na komunikaci – v případě napojení chodníků na komunikaci – a dále do dešťových vpustí komunikace.

Dále se jedná o vybudování nových uličních dešťových vpustí (UV) a odvodňovacího žlabu (OZ). Jedná se celkem o 6 ks UV a jeden ks odvodňovacího žlabu SF-200, E600 o délce 3,50 m. Nové UV jsou napojeny do stávající jednotné kanalizace vyvrtáním otvoru v betonovém potrubí, vsazením pružného sedla a tvarovek a potrubí PVC DN 150, SN 8. Do potrubí přípojky UV č. 2 bude napojeno potrubí OZ. V silnici budou vyřezány asfaltové plochy, bude proveden výkop rýhy a bude uloženo potrubí UV a OZ včetně konstrukce UV a OZ. UV je prefabrikovaná ŽB konstrukce s vtokovou mříží D400 – 500/500 mm. OZ je polymerbetonová konstrukce s osazením z TL a mříží z TL. Osazení bude provedeno dle předloženého technického řešení z důvodu nutného a požadovaného odvedení dešťových vod především ze silnice III/41417 do jednotné kanalizace. Délky jednotlivých trubních vedení jsou patrné z Koordinačního situačního výkresu a navržené konstrukce UV a OZ jsou detailně popsány v příloze PD: D.1.1.e.1. až D.1.1.e.4.

## **9. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÉ SIGNÁLY, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU**

Provizorní dopravní značení po dobu výstavby není předmětem této dokumentace. Toto bude upřesněno na stavbě před zahájením stavebních prací. Rozmístění bude podléhat rozhodnutí DI Policie ČR. Vyřízení tohoto dopravního značení je věcí dodavatele stavebních prací.

Trvalé SDZ a VDZ je součástí návrhu předložené PD.

Zůstane zachováno stávající dopravní značení na silnici III/41417. Pouze v místech navržených se umístí nové SDZ a VDZ dle předložené přílohy PD.

U přechodu pro chodce bude umístěno v obou směrech silnice nové SDZ:

IP6 – Přechod pro chodce v počtu 2 ks – osazení bude provedeno na stožáry osvětlení přechodu.

U místa pro přecházení bude umístěno v obou směrech nové SDZ:

A12a – Chodci v počtu 2 ks – osazení bude provedeno na stožáry osvětlení místa pro přecházení.

Na nástupní ploše zastávky BUS bude umístěno SDZ:

IJ4c – Zastávka autobusu v počtu 1 ks. Osazeno na sloupek a do patky – samostatně umístěné SDZ.

Na silnici III/41417 bude umístěno nové VDZ:

V1a – Podélná čára souvislá (125) v celkové délce 70,00 m. Provedeno nástřikem bílou barvou.

V2b – Podélná čáry přerušovaná (3/1/125) v celkové délce 79,00 m. Provedeno nástřikem bílou barvou.

V7a – Přechod pro chodce v půdorysu 4,00 m x 7,50 m. Provedeno nástřikem bílou barvou.

V11a – Zastávka autobusu v půdorysu 16,00 m x 2,50 m, umístěno v zálivu BUS. Provedeno nástřikem bílou barvou.



### Osvětlení přechodů pro chodce

VO a osvětlení PP a MPP není předmětem řešení projektu. Osvětlení prostoru silnice III/41417 je řešeno nově osazenými svítidly. Osvětlení PP a MPP je řešeno nově osazenými svítidly. Toto zařízení bylo provedeno a je umístěno dle předložené PD.

## **10. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, POPŘ. ÚDRŽBU**

Údržba stavby: bez zvláštních podmínek.

Údržba chodníků: zajišťuje vlastník stavby.

## **11. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

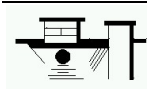
Neobsazeno.

## **12. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Navržené opravy jsou součástí postupně řešeného bezbariérového užívání komunikačních prostor v rámci celé obce (města) a nevyskytují se pouze u komunikace III. třídy. Na navržené opravy bude navazovat oprava zbylých částí chodníků ulice Lednická, na které se nyní zpracovává samostatná PD.

## **13. Napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu**

Jedná se o opravu výše uvedených konstrukcí za účelem splnění podmínek bezbariérového užívání staveb. Napojení opravovaných konstrukcí je řešeno na silnici III/41417 a ostatní stávající konstrukce dopravních ploch, především pro pěší. V místě PP a MPP dochází k zúžení profilu silnice na šířku 7,50 m. V místě zastávky BUS – zálivu zastávky BUS, dochází k zúžení přilehlého jízdního pruhu na šířku 3,25 m z důvodu umístění zálivu BUS v min. šířce 2,00 m a nástupní plochy zastávky BUS v šířce min. 2,00 m. Navazující jízdní pruhy silnice III/41417 jsou bez dotčení.



## **14. Vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí**

### **14.1. Vliv stavby na dopravu**

Stavba se provádí v součinnosti s dopravou v obci po komunikaci III/41417 bez jakéhokoliv odklonění této dopravy pomocí objížděk z trasy komunikace. V místech s prováděnými stavebními pracemi bude umístěno dopravní značení informující o probíhajících stavebních pracích a korigující rychlost dopravy provizorním dopravním značením svislým. Stavba nemá tedy negativní vliv na okolní dopravu.

### **14.2. Vliv na okolní pozemky**

Stavba bude prováděna na pozemcích popsanych bodě 4.1. Souhrnné technické zprávy. Stavba nebude mít negativní účinky na okolní pozemky. V případě poškození těchto pozemků stavebními pracemi souvisejícími s opravou těchto konstrukcí, budou tyto škody napravena a prostředí s poškozením bude vráceno do původního stavu.

### **14.3. Minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí**

Při provádění díla se musí dbát na ochranu životního prostředí, a to zejména nesmí být toto negativně ohrožováno mechanizačními prostředky (poškozování stávajících přilehlých stromových porostů mimo obvod staveniště při provádění prací, úniky pohonných hmot).

Dodavatel musí dbát na to, aby svojí činností závažně nepoškodil místní ekosystémy nesprávným prováděním stavby, nesmí připustit únik ropných látek do podzemních ani povrchových vod, stroje musí být zabezpečeny tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci ropnými látkami.

Negativní vlivy stavby budou pouze přechodného charakteru. Především budou narušeny zatravněné plochy přístupových cest ke staveništi a přechodně dojde ke zvýšenému znečištění přilehlých komunikací, které budou dodavatelem průběžně čištěny. Stavební činností nesmí dojít k narušení okolních staveb.

## **15. Řešení požadavků na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby**

Při provádění díla se musí dbát na ochranu životního prostředí, a to zejména nesmí být toto negativně ohrožováno mechanizačními prostředky (poškození přilehlých stromových porostů při provádění prací, úniky pohonných hmot do půdy a přilehlých toků).

Dodavatel musí dbát na to, aby svojí činností závažně nepoškodil ekosystémy nesprávným prováděním stavby, nesmí připustit únik ropných látek do podzemních ani povrchových vod, stroje musí být zabezpečeny tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci ropnými látkami atp.

V případě vážnější havárie (např. únik ropných látek z mechanismů), je nutno neprodleně podniknout kroky k jejímu odstranění a minimalizaci vzniklých ekologických škod a musí být neprodleně uvědomen příslušný úřad, do jehož působnosti tato možná havárie náleží.

Stavba je řešena dle požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Zajištění bezpečnosti při užívání stavby může být pouze za předpokladu, že vlastník díla bude permanentně provádět údržbu díla a napravovat případné provozem vzniklé škody na díle.

## **16. Zásady řešení bezbariérového užívání – přístupu a stavby – osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Tělesa chodníků budou osazena mezi obrubníky chodníkové, a to v místech, kde tyto chodníky nejsou přejížděny nebo kde nejsou ve styku s komunikací. V místech přejezdů budou chodníky zaklenuty také obrubníkem chodníkovým. Při souběhu chodníkových těles s komunikací budou chodníky osazeny obrubníky silničními včetně doplnění vodícího pásu komunikace z přídlažby. Záliv BUS bude proveden s krytem ze žulové dlažby.

Do chodníků budou osazeny v místech přejezdů, přechodů a míst k přecházení varovné a signální pásy. Jedná se o konstrukce dle vyhlášky 398/2009 Sb. Jejich barva bude červená s hmatovou úpravou povrchu. Šířka varovného pásu bude 400 mm a šířka signálního pásu bude 800 mm a jeho délka bude nejméně 1500 mm. Hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb., a TN TZÚS 12.03.04. - 06.





Chodníky jsou zřízeny v místech s přirozenou vodící linií, kterou jsou jednotlivá průčelí doprovodných objektů – RD, oplocení a v místech, kde není tato linie tvořena výše zmíněnými objekty bude do přímky vodící linie osazen obrubník chodníkový, který bude nadsazen nad niveletu chodníku o 60 mm, aby tuto vodící linii tvořil. V místech, kde se přirozená vodící linie nevyskytuje, a kde není možno osadit nadsazený obrubník, bude vodící linie tvořena umělou vodící linií, a to z dlažby s reliéfem trapéz – zámková dlažba barvy šedé – přírodní. V místech navázání chodníků na komunikaci bude výškový rozdíl mezi komunikací a chodníkem maximálně 20 mm. Varovné pásy budou v konstrukci chodníků – v jejich pochůzném prostoru – situovány tak, aby ukončení obou stran těchto varovných pásků byl v místech, kde výškový rozdíl mezi horní hranou obrubníku a přilehlé komunikace je min. 80 mm.

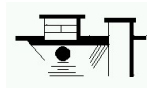
Konstrukce chodníků budou minimální šířky 1600 mm – šířka se rozumí bez obrubníku vodící linie, podélný sklon nepřekročí 8,33 % (kladně i negativně) a příčný sklon nebude větší než 2,00 %. Chodníky budou zřízeny v místech stávajících chodníků. Niveleta chodníků bude maximálně respektovat stávající niveletu z důvodu navázání na vjezdy jednotlivých nemovitostí. V případě nutnosti bude úsekově změněn dle předpisu o podélném a příčném uspořádání chodníků dle vyhlášky 398/2009 Sb. Linie všech chodníků budou převážně zachovány. V chodnících budou v případě nutnosti zřizovány nájezdové rampy, které budou v maximálním sklonu 1:8 (12,5 %) a maximální délce 3,00m.

## 17. Podklady pro vytýčení stavby

Celková situace stavby je osazena do pozemkových map, a to v systému S-JTSK a výškový systém je Bpv. Na stavbě bude určen jeden kontrolní výškový bod s určenou nadmořskou výškou v Bpv, na základě kterého bude celé dílo provedeno. Výškové uspořádání bude maximálně respektovat stávající stav komunikací a stávajících chodníků a napojení těchto chodníků bude provedeno tak, aby byl zajištěn vstup do jednotlivých nemovitostí.

## 18. Plán kontrolních prohlídek

Před započítím stavebních prací bude dodavatelem stavebních prací zpracován harmonogram stavebních prací, jehož jeden výtisk bude po odsouhlasení investorem předán příslušnému stavebnímu úřadu, a to z důvodu možnosti provádění





kontrolních prohlídek příslušným stavebním úřadem v souladu s §133 a §134 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Z harmonogramu stavebních prací musí být kromě jiného zřejmý datum zahájení a ukončení stavebních prací a data dílčích stavebních připraveností, kdy bude stavební úřad vyzýván k pravidelným kontrolním prohlídkám díla – plán kontrolních prohlídek. Kontrolní prohlídky budou provedeny v těchto etapách:

- Demontáž stávajících konstrukcí chodníků
- Kontrola základové spáry chodníků
- Kontrola základové spáry objektů – rampa a schodiště
- Dokončení montáže krycích vrstev před pokládkou krytu chodníků
- Dokončení značení vodorovného včetně přesunu dopravního značení svislého
- Dokončení veškerých prací na objektu
- Závěrečná kontrola stavby

Způsob výkonu kontrolních prohlídek stavebním úřadem je jasně popsán v §§133 a 137 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Jakoukoli změnu oproti schválenému plánu kontrolních prohlídek (z důvodu počasí nebo nepředvídaných událostí) musí dodavatel neprodleně oznámit investorovi, resp. příslušnému stavebnímu úřadu, a to v dostatečném předstihu tak, aby bylo možno sjednat kontrolní prohlídku v náhradním termínu.