

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Označení stavby

Název stavby :	Rekonstrukce chodníků podél I/14 v České Třebové – Etapa 3
Druh stavby :	Rekonstrukce
Místo stavby :	Město Česká Třebová
Katastrální území :	Parník, Česká Třebová
Kraj :	Pardubický
Okres :	Ústí nad Orlicí
Stupeň :	Dokumentace pro územní souhlas a stavební povolení
Pozemky:	viz.: Záborový elaborát

1.2 Stavebník nebo objednatel stavby

Investor :	Město Česká Třebová Staré náměstí 78 560 02 Česká Třebová zastoupená Jaroslavem Zedníkem, starostou obce IČO: 002 78 653
------------	--

1.3 Projektant

Zpracovatel PD :	OPTIMA spol. s r.o. Projektová, inženýrská a stavební činnost Žižkova 738, 566 01 VYSOKÉ MÝTO e-mail: info@optima-vm.cz IČO: 15030709 Ing. Neudert autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, mosty a inženýrské stavby ČKAIT 0700316 Ing. Bohuslav Shejbal - jednatel firmy Ing. Ježek Jan
------------------	---

Zhotovitel stavby :	Dle výběrového řízení
---------------------	-----------------------

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Jedná se o **rekonstrukci stávajícího** oboustranného chodníku podél silnice I/14 v České Třebové v ulici Dr. E. Beneše ve směru na Svitavy.

Stávající kryt chodníku je ve špatném stavu a chodník nevyhovuje požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, proto je požadavek na rekonstrukci stávajícího chodníku.

Účelem stavby je provedení stavebních úprav, které zajistí bezpečný a bezproblémový pohyb chodců v řešené části města. Rekonstrukce má za cíl upravit chodníky, přechody pro chodce/místa pro přecházení a nástupiště autobusových zastávek tak, aby vyhovovaly požadavkům na bezpečnost a bezbariérovost. Chodník slouží zejména k pohybu místních občanů z celé lokality k objektům školy, autobusového a vlakového nádraží. Také je velmi důležitá funkce trasy chodníku jako spojnice místní části s centrem města, úřady a obchody.

Dojde k výměně krytu na stávajícím chodníku, včetně doplnění hmatových prvků z důvodu zřízení bezbariérového chodníku, přeosazení stávající betonové obruby na výškový rozdíl 0.12 m od úrovně hlavního dopravního proudu. Zároveň dojde k rekonstrukci autobusových nástupišť, přechodů pro chodce a nároží křižovatek. Zkrácení nevyhovujících délek míst pro přecházení/přechodu pro chodce je řešeno zúžením komunikace, tzv. přístavbou chodníku.

Pro lepší popis rekonstrukce chodníku byla vytvořena osa silnice I/14 společná pro všechny 3 etapy rekonstrukce chodníku.

Etapa 3 (km 1.855 00 – 2.972 63)

Rekonstrukce chodníku po **levé straně** ve směru na Svitavy bude provedena ve staničení silnice I/14 v km **2.089 86 – 2.972 63** (konec etapy 3), s min. šířkou chodníku 1,5m. V km 2.022 02 po levé straně bude provedena rekonstrukce stávající autobusové zastávky, výměna obruby stávající obruby za bezbariérovou a doplnění bezbariérových úprav. V km 2.129 45 dojde k rekonstrukci místa pro přecházení přes účelovou komunikaci. V km 2.838 02 dojde k rekonstrukci místa pro přecházení přes ulici Podbranská z důvodu stávající délky 12.7 m místa pro přecházení, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky místa pro přecházení na 10.0 m.

Rekonstrukce chodníku po **pravé straně** ve směru na Svitavy bude provedena ve staničení silnice I/14 v km **1.855 00** (konec etapy 1 / začátek etapy 3) – **2.972 63** (konec etapy 3), s min. šířkou chodníku 1,5m. V km **1.870 94** po pravé straně bude provedena rekonstrukce autobusové zastávky. V km **1.923 91** (přes vjezd k Tesco) je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce. V km **2.144 95** dojde k rekonstrukci místa pro přecházení, včetně úpravy nároží (přístavba chodníku) a navazujícího autobusového nástupiště v km **2.177 95**. V km **2.837 38** dojde k rekonstrukci místa pro přecházení přes ulici Krátka, z důvodu stávající délky 13.6 m místa pro přecházení, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky místa pro přecházení na 6.10 m. Na konci úseku bude provedena rekonstrukce chodníku v ulici Litomyšlská v délce 37.0 m, z důvodu napojení na již rekonstruovaný chodník.

Stávající chodník je ze živice a nový bude proveden ze zámkové dlažby obdélník **šedé barvy** tl. 60mm.

V km 2.120 24 dojde k rekonstrukci přechodu pro chodce přes silnici I/14, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky přechodu. V km 2.693 84 (přes I/14) je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce. V km 2.954 28 (přes I/14) je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce řízeného světelným signalizačním zařízením (SSZ).

2.2 Předpokládaný průběh stavby

V době zpracování projektu nebyl znám termín zahájení stavby. Předpokládaná doba výstavby jsou 5 měsíců a předpokládané zahájení stavby je rok 2017.

Zahájení stavebních prací se předpokládá v dubnu 2017

Doba výstavby se předpokládá 5 měsíců

Dokončení stavby se předpokládá v srpnu 2017

2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí

Stavba je v souladu s územním plánem města Česká Třebová. Na úpravu nároží křižovatek a autobusové zastávky (vyznačeno v situaci) bude vydán územní souhlas.

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Staveniště se nachází v městě Česká Třebová podél silnice I/14.

2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Stavba neovlivní krajinu, zdraví a životní prostředí v dané lokalitě. Bude využívána především pěší dopravou. Zřízením chodníku dojde především ke zvýšení bezpečnosti, ale také ke zlepšení životního prostředí v dané lokalitě.

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Rekonstrukcí chodníku se podstatně zvýší bezpečnost chodců a provozu v dotčeném území.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

a) Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby

Na úpravu nároží křižovatek a autobusové zastávky (vyznačeno v situaci) bude vydán územní souhlas.

b) Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

Navržená stavba je v souladu s územním plánem.

c) Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

Podkladem pro zpracování projektu pro provádění stavby byly následující dokumenty:

- katastrální mapa
- polohopisné a výškopisné zaměření
- zákresy podzemních a nadzemních vedení inženýrských sítí
- prohlídka staveniště
- výrobní výbor
- projednání konceptu s investorem a dotčenými orgány
- vyjádření správců sítí
- související ČSN (zejména 736101, 736102, ...), TP a vzorové listy

d) Dopravní průzkum

Sčítací úsek od začátku etapy po křižovatku s ulicí Masarykova v km 2.685 90

Intenzita dopravy 2010 (silnice I/14) - ŘSD č. 5-0764

	TV	O	M	S
2010	1301	6219	98	7618

Roční průměr denních intenzit

RPDI[voz/24h] v obou směrech

TV - těžká motorová vozidla a přívěsy

O - osobní a dodávkové automobily

M - jednostopá motorová vozidla

S - součet všech motorových vozidel přívěsů

Dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání)

- koeficient vývoje intenzit dopravy pro vozidla na rok 2016 pro silnice I. třídy je stanoven na **1.11**

Výsledná intenzita RPDI dopravy pro rok 2016: $7618 \cdot 1.11 = \underline{8456 \text{ [voz/24h]}}$

Sčítací úsek od křižovatky s ulicí Masarykova po konec etapy 3

Intenzita dopravy 2010 (silnice I/14) - ŘSD č. 5-0761

	TV	O	M	S
2010	1383	8762	131	10276

Roční průměr denních intenzit

RPDI[voz/24h] v obou směrech

TV - těžká motorová vozidla a přívěsy

O - osobní a dodávkové automobily

M - jednostopá motorová vozidla

S - součet všech motorových vozidel přívěsů

Dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání)

- koeficient vývoje intenzit dopravy pro vozidla na rok 2016 pro silnice I. třídy je stanoven na **1.11**

Výsledná intenzita RPDI dopravy pro rok 2016: $10276 \cdot 1.11 = \underline{11406 \text{ [voz/24h]}}$

Intenzita dopravy 2010 (silnice II/358) ulice Litomyšlská, sčítací úsek č. 5-1553

	TV	O	M	S
2010	515	2975	55	3545

Roční průměr denních intenzit
RPDI[voz/24h] v obou směrech

TV - těžká motorová vozidla a přívěsy

O - osobní a dodávkové automobily

M - jednostopá motorová vozidla

S - součet všech motorových vozidel přívěsů

Dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání)

- koeficient vývoje intenzit dopravy pro vozidla na rok 2016 pro silnice II. třídy je stanoven na **1.10**

Výsledná intenzita RPDI dopravy pro rok 2016: $3545 \cdot 1.10 = \underline{\underline{3899 \text{ [voz/24h]}}}$

e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum

Geologický průzkum nebyl zpracován.

f) Diagnostický průzkum konstrukcí

Vzhledem k charakteru stavby nebyl diagnostický průzkum požadován.

g) Hydrometeorologické a hydrologické údaje

Hydrometeorologické údaje nebyly zjišťovány.

h) Klimatologické údaje

Klimatologické údaje nebyly zjišťovány.

i) Stavebně historický průzkum stavby

Stavba není kulturní památkou, není v památkové rezervaci ani v památkové zóně.

4. ČLENĚNÍ STAVBY

4.1 Způsob číslování a značení

Číslování je dle vyhlášky č.146/2008 Sb., přílohy č.8

4.2 Určení jednotlivých částí stavby

Stavba nebude rozdělena na jednotlivé části. Vzhledem k tomu, že se žádá o dotace z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) bude rozpočet rozdělen na části:

SO 101 Chodník - Etapa 3 - Hlavní způsobilé výdaje

SO 101 Chodník - Etapa 3 - Vedlejší způsobilé výdaje

SO 101 Chodník - Etapa 3 - Nezpůsobilé výdaje

4.3 Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

Stavba má jeden stavební objekt SO 101 Chodník etapa 3

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb

V době zpracování projektu nebyl znám termín zahájení stavby. Předpokládaná doba výstavby je 5 měsíců a předpokládané zahájení stavby je 2017.

Na rok 2017 je plánována výměna živičného krytu silnice I/14 v km 1.200- 2.970 (staničení komunikace pro chodníky). Tyto akce je nutné koordinovat. Požadavkem je úprava obrub (výšková, polohová) před pokládkou konstrukce vozovky.

V km cca 1.990 00 – 2.010 00 na pravé straně je plánovaná realizace vjezdu k čerpací stanici pohonných hmot, v době vypracování této PD nebyl znám termín realizace výstavby této čerpací stanice. Z těchto důvodů je úsek chodníku v délce 20 m zařazen do nezpůsobilých výdajů. Tyto akce je v případě stejného termínu realizace vhodné koordinovat.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby

Zahájení stavebních prací se předpokládá v dubnu 2017

Doba výstavby se předpokládá 5 měsíců

Dokončení stavby se předpokládá v srpnu 2017

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště se předpokládá ze silnice I/14.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Nepředpokládá se uzavření silnice I/14, veškeré práce budou prováděny za provozu pouze za dočasného omezení provizorními dopravními značkami. Bude použito schéma B/3 (zúžení jízdního pruhu) podle TP 66. Na chodníku bude použito schéma B/17 (pracovní místo na chodníku)

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ

6.1 Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty

Vlastníkem objektu SO 101 Chodník bude město Česká Třebová.

6.2 Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Objekt SO 101 Chodník bude využívat široká veřejnost.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1 Možnost postupného předávání části stavby do užívání

Stavba bude předána do užívání po částech dle možnosti zhotovitele.

7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Stavba bude předána do užívání po částech z důvodu omezení pohybu chodců po silnici.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

a) SO 101 Chodník

Jedná se o **rekonstrukci stávajícího** oboustranného chodníku podél silnice I/14 v České Třebové v ulici Dr. E. Beneše ve směru na Svitavy.

Stávající kryt chodníku je ve špatném stavu a chodník nevyhovuje požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, proto je požadavek na rekonstrukci stávajícího chodníku.

Dojde k výměně krytu na stávajícím chodníku, včetně doplnění hmatových prvků z důvodu zřízení bezbariérového chodníku, přeosazení stávající betonové obruby na výškový rozdíl 0.12 m od úrovně hlavního dopravního proudu. Zároveň dojde k rekonstrukci autobusových nástupišť, přechodů pro chodce a nároží křižovatek. Zkrácení nevyhovujících délek míst pro přecházení/přechodu pro chodce je řešeno zúžením komunikace, tzv. přístavbou chodníku.

Pro lepší popis rekonstrukce chodníku byla vytvořena osa silnice I/14 společná pro všechny 3 etapy rekonstrukce chodníku.

Etapa 3 (km 1.855 00 – 2.972 63)

Rekonstrukce chodníku po **levé straně** ve směru na Svitavy bude provedena ve staničení silnice I/14 v km **2.089 86 – 2.972 63** (konec etapy 3), s min. šířkou chodníku 1,5m. V km 2.022 02 po levé straně bude provedena rekonstrukce stávající autobusové zastávky, výměna obruby stávající obruby za bezbariérovou a doplnění bezbariérových úprav. V km 2.129 45 dojde k rekonstrukci místa pro přecházení přes účelovou komunikaci. V km 2.838 02 dojde k rekonstrukci místa pro přecházení přes ulici Podbranská z důvodu stávající délky 12.7 m místa pro přecházení, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky místa pro přecházení na 10.0 m.

Rekonstrukce chodníku po **pravé straně** ve směru na Svitavy bude provedena ve staničení silnice I/14 v km **1.855 00** (konec etapy 1 / začátek etapy 3) – **2.972 63** (konec etapy 3), s min. šířkou chodníku 1,5m. V km **1.870 94** po pravé straně bude provedena rekonstrukce autobusové zastávky. V km **1.923 91** (přes vjezd k Tesco) je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce. V km **2.144 95** dojde k rekonstrukci místa pro přecházení, včetně úpravy nároží (přístavba chodníku) a navazujícího autobusového nástupiště v km **2.177 95**. V km **2.837 38** dojde k rekonstrukci místa pro přecházení přes ulici Krátka, z důvodu stávající délky 13.6 m místa pro přecházení, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky místa pro přecházení na 6.10 m. Na konci úseku bude provedena rekonstrukce

chodníku v ulici Litomyšlská v délce 37.0 m, z důvodu napojení na již rekonstruovaný chodník.

Stávající chodník je ze živice a nový bude proveden ze zámkové dlažby obdélník **šedé barvy** tl. 60mm.

V km 2.120 24 dojde k rekonstrukci přechodu pro chodce přes silnici I/14, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky přechodu. V km 2.693 84 (přes I/14) je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce. V km 2.954 28 (přes I/14) je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce řízeného světelným signalizačním zařízením (SSZ).

Chodník po levé straně ve směru staničení

Na chodníku od km 2.089 86 do konce etapy 3 dojde k odbourání asfaltového krytu a následně pokládka zámkové dlažby, včetně bezbariérových prvků.

Stávající kamenné obrubníky přiléhající k silnici budou výškově upraveny na výšku 0,12m od úrovně hlavního dopravního prostoru. Pro bezbariérové užívání bude obruba v daných místech **snížena na výšku 0,02 m**.

Chodník po pravé straně ve směru staničení

Na chodníku v km 1.855 00 – 1.951 34 dojde k předláždění, včetně doplnění bezbariérových prvků a vytvoření vodící linie ze záhonového obrubníku na výšku 0.06m. Na chodníku od km 1.951 34 do konce etapy 3 dojde k odbourání asfaltového krytu a následně pokládka zámkové dlažby, včetně bezbariérových prvků.

Stávající kamenné obrubníky přiléhající k silnici budou výškově upraveny na výšku 0,12m od úrovně hlavního dopravního prostoru. Pro bezbariérové užívání bude obruba v daných místech **snížena na výšku 0,02 m**.

Stávající **samostatné sjezdy** na chodníku budou stavebně upraveny a zřízeny přes pojížděný chodník se sníženou obrubou na výšku 0,02m. U snížené obruby bude umístěn varovný pás šířky 0,4m z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu ukončený v místě výšky obruby 0,08m. Snížení obruby u vjezdů je provedeno na max. délku 6,0m, v případě dvouvejzdů je toto snížení provedeno max. na délku 7.0m v km 2.424 25. Vodící linie je dodržena.

Vjezdy budou provedeny ze zámkové dlažby obdélník **šedé barvy** tl. 60mm. U vjezdů bude podkladní vrstva provedena z podkladního betonu v tl. 100mm.

Snížení obrubníku bude provedeno pomocí lichoběžníkové rampy s max. sklonem 12,5% a to za předpokladu šířky chodníku větší jak 2.0m, tedy ponecháním průchozího prostoru min. 0,9m. Pokud šířka chodníku není dostatečná, bude rampa snížení provedena na celou šířku chodníku a to s max. sklonem 12,5% a s příčným sklonem chodníku 2,0%. Rampy jsou zakresleny ve výkrese: **Detaily bezbariérových úprav.**

Protože je chodník, stejně jako vjezdy, proveden ze zámkové dlažby šedé barvy, budou **varovné a signální pásy** provedeny z **červené reliéfní zámkové dlažby**.

Místa pro přecházení

V **místě pro přecházení** bude chodník upraven bezbariérovým přístupem (snížení obruby na výšku 0,02m) s umístěním varovného pásu šířky 0,4m z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu, tedy červené reliéfní zámkové dlažby ukončené v místě výšky obruby 0,08m. Signální pás z kontrastní reliéfní dlažby šířky 0.8m bude odsazen od varovného pásu o 0.5m. Délka signálního pásu bude minimálně 1.5m a bude ukončen u vodící

linie. Signální pás bude určovat směr přecházení a bude umístěn v prodloužené ose místa pro přecházení. Přesah varovného pásu oproti signálnímu pásu bude minimálně 0.8m. V místě pro přecházení s šířkou chodníku menší než 2.40 m se přisune signální pás k vodící linii a přesah varovného pásu se zřídí pouze na jedné straně.

Protože se jedná o rekonstrukci, je délka míst pro přecházení max. 7.00m.

Místa pro přecházení jsou rekonstruována na maximální délku 8.0m (kromě výjimek popsanych níže). Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. str. 104, odst. 2.0.3 Prodloužení délek míst pro přecházení nejvíce o 1m se připouští tam, kde je odůvodnění obalovými křivkami, úhlem napojení vedlejší komunikace nebo šířkou jízdních pruhů. **V případech popsanych v situaci je nutné zvětšit délku místa pro přecházení z 7.0m (rekonstrukce) na 8.0 m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.**

Místo pro přecházení přes vjezd k Lidlu v km 2.063 84:

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku 9.35 m.

Na místo pro přecházení je výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka místa pro přecházení u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00 m.

V tomto případě je nutné zachovat délku rekonstruovaného místa pro přecházení **9.35m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel zásobování a úhlem napojení vedlejších komunikací.**

Místo pro přecházení přes ulici Skalka v km 2.684 26:

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku 10.0 m.

Na místo pro přecházení je výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka místa pro přecházení u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00m.

V ulici se nachází zimní stadion a Vyšší odborná škola a Střední škola technická, proto je **nutné zachovat délku rekonstruovaného místa pro přecházení 10.0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek autobusů, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.**

Místo pro přecházení přes ulici Masarykova v km 2.685 90:

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku 10.0 m.

Na místo pro přecházení je výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka místa pro přecházení u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00m.

Do ulice Masarykova je požadavek plynulého odbočení autobusů, proto je nutné zachovat délku rekonstruovaného místa pro přecházení 10.0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek autobusů a šířkou jízdních pruhů.

Místo pro přecházení přes ulici Podbranská v km 2.838 02:

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku 13.0 m. Úpravou nároží křižovatky dojde ke zkrácení místa pro přecházení na 10.0m.

Na místo pro přecházení je výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka místa pro přecházení u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00m.

V tomto případě je nutné zachovat délku rekonstruovaného místa pro přecházení na 10.0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.

Přechody pro chodce

V místě přechodu pro chodce bude chodník upraven bezbariérovým přístupem (snížení obruby na výšku 0,02m) s umístěním varovného pásu šířky 0,4m ukončené v místě výšky obruby 0,08m z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu, tedy červené reliéfní zámkové dlažby, včetně zřízení **signálního pásu** šířky 0,8m z reliéfní kontrastní barvy, který určuje směr přecházení a je umístěn v návaznosti na varovný pás v prodloužené ose přechodu pro chodce s délkou min. 1,5m a je ukončen u vodící linie. Zároveň je dodržen přesah varovného pásu nejméně o 0,8m k signálnímu pásu.

Přechody pro chodce jsou rekonstruována na maximální délku 8.0m (kromě výjimky v km 1.923 91). Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. str. 104, odst. 2.0.3 Prodloužení délek přechodů pro chodce nejvíce o 1m se připouští tam, kde je odůvodnění obalovými křivkami, úhlem napojení vedlejší komunikace nebo šířkou jízdních pruhů. **V případech popsaných v situaci je nutné zvětšit délku místa pro přecházení z 7.0m (rekonstrukce) na 8.0 m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.**

Přechod pro chodce přes účelovou komunikaci k Tesco v km 1.923 91:

Jedná se o rekonstrukci přechodu pro chodce, který ve stávajícím stavu má délku 8.85m. V tomto případě nelze provést zúžení komunikace nebo realizovat dělicí ostrůvek protože se jedná o přechod pro chodce v nároží křižovatky.

Proto je na přechod pro chodce výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka přechodu pro chodce u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00m.

V tomto případě je nutné zachovat délku rekonstruovaného přechodu pro chodce **8.85 m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel zásobování obchodního centra a šířkou jízdních pruhů.**

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 2.120 24:***

Jedná se o rekonstrukci přechodu pro chodce, který ve stávajícím stavu má délku cca 9.5m. Zkrácení délky přechodu na 8.0 m je navrženo vysazenou chodníkovou plochou, kde vychýlení jízdního pruhu je provedeno v náběhovém klínem v poměru 1:20.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 2.701 01:***

Jedná se o rekonstrukci přechodu pro chodce, který ve stávajícím stavu má délku 9.00m. Zkrácení délky přechodu na 8.0 m je navrženo vysazenou chodníkovou plochou, kde vychýlení jízdního pruhu je provedeno v náběhovém klínem v poměru 1:20. Z důvodu vysazení chodníkových ploch je navrženo odsunutí přechodu od nároží křižovatky.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 2.954 28:***

Jedná se o stávající přechod pro chodce řízený světelným signalizačním zařízením, délky 12.0m. Protože se jedná o rekonstrukci světelně řízeného přechodu, je délka přechodu pro chodce max. 12.0 m dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., přílohy č.2, bodu 2.0.2. Sloupek chodecké signalizace je umístěn za bezpečnostním odstupem v ose signálního pásu.

Autobusové zastávky

V místě autobusové zastávky bude použit betonový obrubník bezbariérový osazený na výšky obruby 0,16m, včetně zřízení **signálního pásu** šířky 0,8m z reliéfní kontrastní barvy jako místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy. Signální pás bude ukončen v místě bezpečnostního odstupu. U autobusové zastávky bude také proveden **kontrastní pás** bez hmatových úprav šířky 0,3m od hrany obruby červené barvy. Šířky nástupišť budou zachovány, případně rozšířeny na minimální hodnotu 1.70m.

*Autobusová zastávka v **km 2.022 02 na levé straně:***

Stávající autobusové nástupiště, dojde pouze k osazení bezbariérového obrubníku na výšku 0.16m a doplnění kontrastního (š. 0.3m) a signálního pásu (š. 0.8m).

*Autobusová zastávka v **km 2.177 95 na pravé straně:***

Při rekonstrukci dojde k úpravě nároží a posunu autobusového přístřešku. Nezbytnou úpravou je zvětšení autobusového zálivu o 40 m² z dlažebních kostek se spárami vyplněnými cementovou maltou.

Vodící linie je u chodníku zajištěna pomocí záhonového obrubníku osazeného na výšku 0,06m, stávajícím oplocením, podezdívkou oplocením, bránami a zábradlím se svislou výplní.

Umělá vodící linie

Umělá vodící linie bude použita v místech přerušení přirozené vodící linie v délce větší jak 8.0 m. Bude tvořena speciálními deskami o rozměru 0.40x0.40 m **s hmatovou úpravou - podélné drážky.**

Umělá vodící linie bude použita v:	km 2.534 00 P	dl. 11.6 m
	km 2.897 26 P	dl. 20.35 m

Vodící pás je zvláštní forma umělé vodící linie šířky 550 mm a skládá se 2 x 3 pásku šířky 30 mm. Vodící pás bude použit na přechodem pro chodce a v místech pro přecházení delší než 8.0 m.

Na stavbě bude doplněno nové svislé dopravní značení (SDZ), nevyhovující stávající SDZ bude vyměněno. Rekonstruované přechody pro chodce budou osazeny značkou IP6, celkem 6ks IP6. Autobusové zastávky budou osazeny svislou dopravní značkou IJ4b (zastávka), celek 3ks. V ulici Krátká bude osazena svislá dopravní značka A12a (chodci). Vodorovné dopravní značení bude provedeno plastem nástřikem: V4, V7a, V7b, V11a.

Osvětlení je řešeno v jiné projektové dokumentaci. Podél budov bude konstrukce chodníku oddělena nopovou folií.

Ohumusování, včetně osetí travním semenem, bude provedeno u přilehlých ploch za obrubou vyznačené v situaci.

b.1 Charakteristika objektu

- celková délka ve staničení osy komunikace: 2037.4 m
na levé straně: 882.77 m
na pravé straně: 1154.63 m
- kryt: chodník - zámková dlažba šedá obdélník tloušťky 60mm
vjezdy - zámková dlažba šedá obdélník tloušťky 60mm
- hmatové prvky - reliéfní zámková dlažba kontrastní barvy - červená

Druh stavby	:	Rekonstrukce
Třída	:	Komunikace funkční třídy D2 – komunikace nepřipustné provozu silničních motorových vozidel
Krytová vrstva	:	Zámková dlažba šedá obdélník
Ložní vrstva	:	Lože z drti 2-5
Podkladní vrstva	:	Štěrkodrt'
Podkladní vrstva u vjezdů	:	Podkladní beton PB II
Šířka chodníku	:	min. 1,5 m

Plochy

Hlavní způsobilé náklady:

Plocha chodníku	:	5249 m ²
Plocha vjezdů	:	271.2 m ²
Plocha bezbariérových úprav	:	262.08 m ²

Do ploch bezbariérových úprav jsou zahrnuty varovné a signální pásy, hmatný pás autobusového nástupiště a umělá vodící linie.

Směrové řešení

Směrové řešení stavby vychází ze směrového vedení silnice I/14. Přesto byla vytvořena trasa silnice pro lepší popis chodníku.

Výškové řešení

Výškové řešení stavby vychází z výškového vedení silnice I/14. Dojde k úpravě nivelety chodníku. Stávající obruba bude přeosazena na výšku 0,12m se snížením obruby v daných místech pro bezbariérové užívání chodníku, včetně snížení obruby ve vjezdech.

Příčné uspořádání

Chodník je navržen v příčném sklonu 2,0% směrem do vozovky. Vjezdy budou výškově napojeny. Podélný sklon chodníku nepřesahuje 8,33%. Podélný sklon přesahuje 5,0%, ale na úseku kratší jak 200 m, takže není nutné zřizovat odpočívadla.

Konstrukce

Konstrukce chodníku: D2-D-1-CH

Zámková dlažba šedá obdélník	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkoдрť	ŠD	50-150 mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 30MPa			
Celkem		150-250 mm	

Konstrukce vjezdů: D2-D-2-CH

Zámková dlažba šedá obdélník	DL	60mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Podkladní beton	PB II	100mm	ČSN EN 14227-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 30MPa			
Celkem		200mm	

Konstrukce autobusových zálivů rozšíření

Dlažební kostky (spáry vyplněny CM)	DL	100mm	ČSN 73 6131
Cementová malta		40mm	
Podkladní beton	PB II	150mm	ČSN EN 14227-1
Štěrkoдрť	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		440mm	

V úsecích s únosnou podkladní vrstvou dojde k pokládce podkladní vrstvy štěrkoдрti v tl. 50 mm. V úsecích s neúnosnou podkladní vrstvou dojde k výměně podkladní vrstvy v tl. 150 mm.

Odvodnění chodníku

Odvodnění chodníku je zajištěno pomocí stávajících vpustí umístěné na vozovce u silniční obruby. V km 2.697 77 je třeba z důvodu zúžení komunikace vyměnit stávající vpust' za vpust' chodníkovou UV 1, včetně přípojky DN 150 délky 1.0 m.

Inženýrské sítě

V prostoru staveniště a jeho blízkosti se nacházejí vedení inženýrských sítí:

- kanalizace
- vodovod
- plynovod NTL
- plynovod STL
- plynovod VTL
- podzemní vedení NN a VN
- nadzemní vedení NN a VN
- kabel veřejného osvětlení
- sdělovací kabel

- nadzemní sdělovací vedení
- vedení kabelové televize

Stavbou nebudou vyvolané přeložky inženýrských sítí.

!!! Orientační zakres jednotlivých sítí je patrný ze situace. Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce jednotlivých sítí o jejich vytyčení. Vrchní vedení inženýrských sítí jsou zřejmá. !!!

Rozhledové poměry

Samostatné sjezdy:

Rozhledové poměry jsou v délce 35,0m a vrchol rozhledového trojúhelníku je 2,0m od vnější hrany přilehlého jízdního pruhu.

Místa pro přecházení:

Rozhledové poměry jsou v délce 50,0m a vrchol rozhledového trojúhelníku je 0.5m od vnější hrany přilehlého jízdního pruhu.

Přechody pro chodce:

Rozhledové poměry jsou v délce 50,0m a vrchol rozhledového trojúhelníku je 1.0m od vnější hrany přilehlého jízdního pruhu.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

GEOLOGICKÉ PODKLADY

Geologický průzkum nebyl zpracován.

GEODETICKÉ PODKLADY

Jako geodetického podkladu pro zpracování dokumentace bylo použito polohopisné a výškopisné zaměření dané lokality. Souřadnicový systém S-JTSK, výškový systém Bpv.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÉ ÚZEMÍ A KULTURNÍ PAMÁTKY

10.1 Ochranná pásma

- Ochranné pásmo kabelových silových vedení je 1 m na každou stranu
- Ochranné pásmo nadzemních vedení NN je 1m, VN do 35 kV je 7m, do 110 kV je 12m od krajního vodiče na každou stranu
- Ochranné pásmo plynovodů je 4m, STL a NTL v intravilánu 1,0m
- Ochranné pásmo vodovodů je 1,5m do DN500mm, 2,50m nad DN500mm
- Ochranné pásmo sdělovacích kabelů je 1,5m
- Ochranné pásmo kanalizace do DN500mm 1,50m
nad DN 500mm 2,50m

Ochranná pásma jsou vymezena svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení.

a. Rozsah dotčení

Stavba bude realizovaná ve výše uvedených ochranných pásmech.

b. Podmínky pro zásah

Podmínky pro zásah jsou uvedeny v každém vyjádření správce zařízení.

c. Způsob ochrany nebo úprav

Podmínky ochrany jsou uvedeny v každém vyjádření správce zařízení.

d. Vliv na stavebně technické řešení

Technické řešení není ochrannými pásmy ovlivněno.

10.2 Chráněné oblasti

Na stavbě se nenacházejí kulturní památky. Zájmové území se nenachází v záplavovém území.

Pro přípravné a projekční práce, jako i během výstavby byly a budou respektována vyjádření zúčastněných stran, správců sítí, dotčených orgánů a institucí (viz dokladová část).

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

a) Bourací práce

Stavba si nevyžádá žádné bourací práce.

b) Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Na stavbě nedojde ke kácení.

Na stavbě dojde k ohumusování přilehlých ploch za obrubou v tl.100mm. Tyto plochy budou osety travním semenem.

c) Rozsah zemních prací

Přebytečná zemina bude odvezena na povolenou skládku, kterou zajistí dodavatel, zemina s obsahem humusu bude využita na stavbě.

d) Ozelenění nezastavěných ploch

Ozelenění se uvažuje pouze v blízkosti stavby a to na plochách dotčených stavbou.

e) Zásah do zemědělského půdního fondu

Stavba nezasahuje do pozemku zemědělského půdního fondu.

f) Zásah do pozemků určených k funkci lesa

Na stavbě se nenacházejí pozemky určené k funkci lesa. Stavba neprochází v ochranném pásmu lesa.

g) Zásah do jiných pozemků

Stavba zasahuje do nezemědělských pozemků. Podrobný popis je v příloze záborový elaborát.

h) Vyvolané změny staveb dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Stavbou nejsou vyvolány změny infrastruktury a vodních toků. Po realizaci chodníku dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

a. Všechny druhy energií

Připojení na potřebné sítě během výstavby si zajistí dodavatelská firma. Po dokončení stavby nevznikají požadavky na energie.

b. Nároky na telekomunikace

Stavbou nevznikají žádné nároky na telekomunikace.

c. Nároky na vodní hospodářství

Stavbou nevznikají žádné nároky na vodní hospodářství.

d. Připojení na dopravní infrastrukturu

Jde o rekonstrukci chodníku.

e. Možnost napojení na technickou infrastrukturu

Navrženou stavbu není nutné napojovat na technickou infrastrukturu (nadzemní a podzemní sítě).

f. Druh, množství a nakládání s odpady

Nakládání s odpady

Koncepce odpadového hospodářství stavby je zpracována na základě platné legislativy v odpadovém hospodářství a jejím cílem je stanovit základní principy nakládání s odpady vznikajícími při předmětné stavbě a to jak v přímých souvislostech s hlavním staveništem, tak i při činnostech, které se stavbou souvisejí.

Druhy vznikajících odpadů, jejichž vznik souvisí jednak přímo s prováděnými stavebními činnostmi a jednak s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů, jsou uvedeny dle uvedených míst vzniku.

Vznik odpadů

Odpady vznikající na místě hlavního staveniště

V rámci komplexu činností, které budou prováděny a které lze v rámci akce „Rekonstrukce chodníků podél I/14 v České Třebové – Etapa 3“ předpokládat, bude vznikat škála odpadů, jejichž druhy jsou uvedeny v následujících tabulkách.

V průběhu výstavby lze v prostoru hlavního staveniště s vysokou pravděpodobností očekávat vznik následujících druhů odpadů:

Druh	Název	
030105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 030104	O

150101	Papírové a lepenkové obaly	O
150102	Plastové obaly	O
150103	Dřevěné obaly	O
150104	Kovové obaly	O
150106	Směsné obaly	O
170101	Beton	O
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 170106	O

Činnosti, při kterých budou vznikat odpady na místě výstavby uvedených částí komunikací, lze charakterizovat takto:

- odstranění stávající zeminy pro zřízení chodníku a kanalizace
- odstranění stávajících propustků
- doplnění zeminy do stávajícího příkopu
- pokládání jednotlivých vrstev konstrukce chodníku

Odpady vznikající v prostoru stavebního dvora

Druh	Název	
030105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 030104	O
150101	Papírové a lepenkové obaly	O
150102	Plastové obaly	O
150103	Dřevěné obaly	O
150104	Kovové obaly	O
150106	Směsné obaly	O
170604	Izolační materiály neuvedené pod čísly 170601 a 170603	O

Činnosti, při kterých budou vznikat odpady v prostoru stavebního dvora, mají charakter přípravných prací, servisních činností a administrativních činností a lze je shrnout do následujících bodů:

- příprava různých komponentů pro stavbu
- skladování materiálu pro stavbu

Odpady vznikající při provozu úseků komunikací

V průběhu provozu na daném úseku komunikací budou vznikat v omezené míře odpady z úklidu a údržby této komunikace. Činnosti, při kterých budou odpady vznikat, lze charakterizovat takto:

- sekání trávy
- zimní údržba

Druhy odpadů, které budou při těchto činnostech pravděpodobně vznikat a jejich kategorie jsou uvedeny v následující tabulce.

Druh	Název	
200201	Biologicky rozložitelný odpad	O
200301	Směsný komunální odpad	O
200303	Uliční smetky	O

Odpady uvedené v tabulce budou tříděny podle druhů, předány odpovědným osobám ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění, tj. firmám provádějícím zneškodnění uvedených druhů odpadů. Služby spojené s nakládáním a zneškodněním odpadů kategorie „N“ budou zajišťovány provozovatelem komunikací dodavatelským způsobem přímo oprávněnými osobami.

Legenda : O - OSTATNÍ ODPAD

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a) Z hlediska krajiny a přírody

Stavba neovlivní krajinu a přírodu v daném prostoru.

b) Z hlediska ochrany proti hluku

Stavba neovlivní výslednou hladinu hluku v dané lokalitě.

c) Emise z dopravy

Navrhovaná stavba neobsahuje technologie, které by:

- spadaly do velkých či středních zdrojů znečištění
- produkovaly znečišťující látky

d) Z hlediska znečištění vod a vodních toků a zdrojů

Vzhledem k charakteru dopravy po dokončení stavby nehrozí únik nebezpečných látek do vodních toků a zdrojů

e) Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Jedná se o liniovou stavbu, a proto se ochrana proti vniknutí nepovolaných osob na staveniště omezí na prostory přístupových míst. Na začátku a konci úseku a na všech přístupových komunikacích budou osazeny zábrany proti vniknutí na staveniště.

Po dokončení stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu, oddělí se motorová a pěší doprava.

f) Nakládání s odpady

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb. v platném znění o odpadech a ustanoveními vyhlášek MŽP č. 381/2001 Sb. a 383/2001 Sb v platném znění.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby a v prostorech stavebního dvora bude v rámci stavebního dvora zřízen zastřešený prostor, ve kterém budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 381/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulaci s ním.

V těchto prostředcích odděleně podle jednotlivých druhů budou shromažďovány odpady skupin:

- odpady lepidel a těsnicích materiálů
- odpady z obrábění kovů a plastů
- obaly znečištěné škodlivinami

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (doprava a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelským způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajišťovat využití, nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny firmami provádějícími stavbu. Množství odpadů, které budou při stavbě a při servisních činnostech v rámci stavebního dvora vznikat nebylo možné v době zpracování koncepce odpadového hospodářství přesněji specifikovat.

Odpad směsný stavební a nebo demoliční odpad vznikne v průběhu bourání vozovek. Tento druh odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny, případně jej využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní) na dobudování násypů. Konkrétní skládka bude určena podle výsledků laboratorních rozborů tohoto druhu odpadu.

Spolu se vznikem odpadu stavebního je nutno předpokládat i vznik odpadu živичného povrchu z demolice vozovek (pouze části pro osazení nové silniční obruby).

Tyto druhy odpadů budou dle konkrétní situace recyklovány.

Množství výkopové zeminy, se kterým bude nutno v průběhu stavby manipulovat je patřené z dalších kapitol.

Evidence odpadů

Průběžná evidence odpadů vznikajících v průběhu výstavby akce „Rekonstrukce chodníků podél I/14 v České Třebové – Etapa 3“ bude vedena v rozsahu stanoveném Vyhláškou MŽP ČR.

Evidence bude vedena v týdenních intervalech. Formuláře, na kterých bude evidence vedena, budou uloženy u pracovníka stavby odpovědného za nakládání s odpady.

Hlášení o roční produkci a nakládání s odpady se předává podle ustanovení § 22 odst.1 a 3 vyhl. M6P č. 383/2001 Sb. Místně příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

Evidenční listy odpadů, výsledky veškerých laboratorních rozborů odpadů a výsledky všech případných kontrol budou archivovány tak, aby mohly sloužit orgánům státní správy v oblasti odpadového hospodářství, hygienickým a vodohospodářským a inspekčním orgánům jako podkladový materiál.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

a) Mechanická odolnost a stabilita

Veškeré prefabrikáty použité na stavbě musejí být doloženy odpovídajícím certifikátem o shodě výrobků.

b) Požární bezpečnost

Realizací stavby nedojde k zúžení stávající silnice I/14, jsou dodrženy požadavky normy ČSN 73 0802, čl.12.2. pro přístupové komunikace požárních vozidel k stávajícím objektům. Realizace stavby nemá vliv na stávající přístupové komunikace, vjezdy a průjezdy, nástupní plochy.

c) Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Dojde ke zlepšení životních podmínek v okolí stavby, především k podstatnému zvýšení bezpečnosti provozu.

d) Ochrana proti hluku

Z hlediska hlukové zátěže nedojde k podstatným změnám.

e) Bezpečnost při užívání

Navržené řešení výrazně zvýší bezpečnost provozu, především chodců.

f) Úspora energie a ochrana tepla

Dotčená akce nemá vliv na úsporu energii a ochrana tepla.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

a) Užité vlastnosti

Stavba je navržena z materiálů, které odolají běžným klimatickým podmínkám. Navržené řešení nezvýší nároky na údržbu.

b) Zajištění přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

ba) Zásady pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodníky jsou navrženy v příčném sklonu 2,0%. Chodníky jsou navrženy v minimální šířce 1,5m. Podélný sklon chodníku nepřesahuje 8,33%. Podélný sklon nepřesahuje ani sklon 5,0%, proto není nutné navrhovat odpočívadla. Výškový rozdíl mezi stávajícím chodníkem a sníženým obrubníkem bude překonán sklonem max. 12,5%.

Pro bezbariérové užívání bude také obruba v daných místech **snížena na výšku 0,02m**, na místech pro přecházení, přechodech pro chodce.

Stávající vjezdy budou stavebně upraveny a zřízeny přes pojížděný chodník se sníženou obrubou na výšku 0,02m.

U autobusové zastávky bude proveden bezbariérový obrubník osazený na výšku 0,16m.

Snížení obrubníku bude provedeno pomocí lichoběžníkové rampy s max. sklonem 12,5% a to za předpokladu dostatečné šířky, tedy ponecháním průchozího prostoru min. 0,9m. Pokud šířka chodníku není dostatečná (menší než 2,0m) bude rampa snížení provedena na celou šířku chodníku a to s max. sklonem 12,5% a s příčným sklonem chodníku 2,0%.

bb) Zásady pro osoby se zrakovým postižením

Na stavbě budou provedeny **varovné pásy** šířky 0,4m umístěné ke snížené obrubě na hranu chodníku. Budou provedeny z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu. Varovný pás je nutno ukončit v místě výšky obruby 0,08m.

Protože jsou plochy chodníku a vjezdů navrženy v šedé barvě, budou hmatové prvky provedeny z červené reliéfní zámkové dlažby.

Protože je chodník, stejně jako vjezdy, proveden ze zámkové dlažby šedé barvy, budou **varovné a signální pásy** provedeny z **červené reliéfní zámkové dlažby**.

Místa pro přecházení

V místě pro přecházení bude chodník upraven bezbariérovým přístupem (snížení obruby na výšku 0,02m) s umístěním varovného pásu šířky 0,4m z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu, tedy červené reliéfní zámkové dlažby ukončené v místě výšky obruby 0,08m. Signální pás z kontrastní reliéfní dlažby šířky 0.8m bude odsazen od varovného pásu o 0.5m. Délka signálního pásu bude minimálně 1.5m a bude ukončen u vodící linie. Signální pás bude určovat směr přecházení a bude umístěn v prodloužené ose místa pro přecházení. Přesah varovného pásu oproti signálnímu pásu bude minimálně 0.8m. V místě pro přecházení s šířkou chodníku menší než 2.40 m se přisune signální pás k vodící linii a přesah varovného pásu se zřídí pouze na jedné straně.

Protože se jedná o rekonstrukci, je délka míst pro přecházení max. 7.00m.

Místa pro přecházení jsou rekonstruována na maximální délku 8.0m (kromě výjimek popsanych níže). Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. str. 104, odst. 2.0.3 Prodloužení délek míst pro přecházení nejvíce o 1m se připouští tam, kde je odůvodnění obalovými křivkami, úhlem napojení vedlejší komunikace nebo šířkou jízdních pruhů. **V případech popsanych v situaci je nutné zvětšit délku místa pro přecházení z 7.0m (rekonstrukce) na 8.0 m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.**

Místo pro přecházení přes vjezd k Lidlu v km 2.063 84:

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku 9.35 m.

Na místo pro přecházení je výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka místa pro přecházení u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00 m.

V tomto případě je nutné zachovat délku rekonstruovaného místa pro přecházení **9.35m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel zásobování a úhlem napojení vedlejších komunikací.**

Místo pro přecházení přes ulici Skalka v km 2.684 26:

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku 10.0 m.

Na místo pro přecházení je výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka místa pro přecházení u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00m.

V ulici se nachází zimní stadion a Vyšší odborná škola a Střední škola technická, proto je **nutné zachovat délku rekonstruovaného místa pro přecházení 10.0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek autobusů, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.**

Místo pro přecházení přes ulici Masarykova v km 2.685 90:

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku 10.0 m.

Na místo pro přecházení je výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka místa pro přecházení u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00m.

Do ulice Masarykova je požadavek plynulého odbočení autobusů, proto je nutné zachovat délku rekonstruovaného místa pro přecházení 10.0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek autobusů a šířkou jízdních pruhů.

Místo pro přecházení přes ulici Podbranská v km 2.838 02:

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku 13.0 m. Úpravou nároží křižovatky dojde ke zkrácení místa pro přecházení na 10.0m.

Na místo pro přecházení je výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka místa pro přecházení u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00m.

V tomto případě je nutné zachovat délku rekonstruovaného místa pro přecházení na 10.0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.

Přechody pro chodce

V místě přechodu pro chodce bude chodník upraven bezbariérovým přístupem (snížení obruby na výšku 0,02m) s umístěním varovného pásu šířky 0,4m ukončené v místě výšky obruby 0,08m z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu, tedy červené reliéfní zámkové dlažby, včetně zřízení **signálního pásu** šířky 0,8m z reliéfní kontrastní barvy, který určuje směr přecházení a je umístěn v návaznosti na varovný pás v prodloužené ose přechodu pro chodce s délkou min. 1,5m a je ukončen u vodící linie. Zároveň je dodržen přesah varovného pásu nejméně o 0,8m k signálnímu pásu.

Přechody pro chodce jsou rekonstruována na maximální délku 8.0m (kromě výjimky v km 1.923 91). Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. str. 104, odst. 2.0.3 Prodloužení délek přechodů pro chodce nejvíce o 1m se připouští tam, kde je odůvodnění obalovými křivkami, úhlem napojení vedlejší komunikace nebo šířkou jízdních pruhů. **V případech popsaných v situaci je nutné zvětšit délku místa pro přecházení z 7.0m (rekonstrukce) na 8.0 m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.**

Přechod pro chodce přes účelovou komunikaci k Tesco v km 1.923 91:

Jedná se o rekonstrukci přechodu pro chodce, který ve stávajícím stavu má délku 8.85m. V tomto případě nelze provést zúžení komunikace nebo realizovat dělicí ostrůvek protože se jedná o přechod pro chodce v nároží křižovatky.

Proto je na přechod pro chodce výjimka z technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle § 14 vyhlášky č. 398/2009 sb. k ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č.2: největší délka přechodu pro chodce u změn dokončených staveb 7m.

Dle ČSN 73 6110/Z1 (02/2010) odst. 10.1.3.3.2 Největší délka neděleného přechodu pro chodce/místa pro přecházení (měřeno v kratší hraně) má být 7.00m při rekonstrukci. Pokud je nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek v odůvodněných případech až o 3.00m.

V tomto případě je nutné zachovat délku rekonstruovaného přechodu pro chodce 8.85 m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel zásobování obchodního centra a šířkou jízdních pruhů.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 2.120 24**:*

Jedná se o rekonstrukci přechodu pro chodce, který ve stávajícím stavu má délku cca 9.5 m. Úpravou nároží po obou stranách dojde ke zkrácení délky přechodu pro chodce na 8.0m.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 2.120 24**:*

Jedná se o rekonstrukci přechodu pro chodce, který ve stávajícím stavu má délku cca 9.5m. Zkrácení délky přechodu na 8.0 m je navrženo vysazenou chodníkovou plochou, kde vychýlení jízdního pruhu je provedeno v náběhovém klínem v poměru 1:20.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 2.701 01**:*

Jedná se o rekonstrukci přechodu pro chodce, který ve stávajícím stavu má délku 9.00m. Zkrácení délky přechodu na 8.0 m je navrženo vysazenou chodníkovou plochou, kde vychýlení jízdního pruhu je provedeno v náběhovém klínem v poměru 1:20. Z důvodu vysazení chodníkových ploch je navrženo odsunutí přechodu od nároží křižovatky.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 2.954 28**:*

Jedná se o stávající přechod pro chodce řízený světelným signalizačním zařízením, délky 12.0m. Protože se jedná o rekonstrukci světelně řízeného přechodu, je délka přechodu pro chodce max. 12.0 m dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., přílohy č.2, bodu 2.0.2. Sloupek chodecké signalizace je umístěn za bezpečnostním odstupem v ose signálního pásu.

Autobusové zastávky

V místě autobusové zastávky bude použit betonový obrubník bezbariérový osazený na výšky obruby 0,16m, včetně zřízení **signálního pásu** šířky 0,8m z reliéfní kontrastní barvy jako místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy. Signální pás bude ukončen v místě bezpečnostního odstupu. U autobusové zastávky bude také proveden **kontrastní pás** bez hmatových úprav šířky 0,3m od hrany obruby červené barvy. Šířky nástupišť budou zachovány, případně rozšířeny na minimální hodnotu 1.70m.

*Autobusová zastávka v **km 2.022 02** na levé straně:*

Stávající autobusové nástupiště, dojde pouze k osazení bezbariérového obrubníku na výšku 0.16m a doplnění kontrastního (š. 0.3m) a signálního pásu (š. 0.8m).

*Autobusová zastávka v **km 2.177 95** na pravé straně:*

Při rekonstrukci dojde k úpravě nároží a posunu autobusového přístřešku. Nezbytnou úpravou je zvětšení autobusového zálivu o 40 m² z dlažebních kostek se spárami vyplněnými cementovou maltou.

Vodící linie je u chodníku zajištěna pomocí záhonového obrubníku osazeného na výšku 0,06m, stávajícím oplocením, podezdívkou oplocením, bránami a zábradlím se svislou výplní.

Umělá vodící linie

Umělá vodící linie bude použita v místech přerušení přirozené vodící linie v délce větší jak 8.0 m. Bude tvořena speciálními deskami o rozměru 0.40x0.40 m **s hmatovou úpravou - podélné drážky**.

Umělá vodící linie bude použita v:	km 2.534 00 P	dl. 11.6 m
	km 2.897 26 P	dl. 20.35 m

Vodící pás je zvláštní forma umělé vodící linie šířky 550 mm a skládá se 2 x 3 pásky šířky 30 mm. Vodící pás bude použit na přechodem pro chodce a v místech pro přecházení delší než 8.0 m.

bc) Zásady pro osoby se sluchovým postižením

Stávající přechody pro chodce, řízené světelnou signalizací, jsou vybaveny akustickou signalizací.

bd) Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Materiál pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a technický návod TN TZÚS 12.03.04.-06.

Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, vyhláškou č.146/2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. změny Z1/2010.

Bezpečnost práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci a Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky. Uvedené předpisy jsou závazné pro staveb. firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Výkop je po dobu výstavby nutno zabezpečit proti pádu, v nočních hodinách na veřejných prostranstvích osvětlit. Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Po sednutí záhozu bude provedena konečná povrchová úprava terénu a komunikace.

Požadavky na další stupeň projektové dokumentace

Na základě výběru dodavatele je možné, že dojde ke změně požadavků kladených na určité materiály a konstrukční detaily, v tom případě je nutné veškeré změny vůči projektové dokumentaci konzultovat s investorem a projektantem.

c) Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Agresivní podzemní voda, bludné proudy ani poddolovaná území se v daném prostoru nevyskytují. Stavba se nenachází v zátopovém území.

d) Splnění požadavků dotčených orgánů

Dokumentace respektuje požadavky dotčených orgánů.

Vysoké Mýto březen 2016

Zpracoval: Ing. Jan Ježek