

## **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

### **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

#### ***1.1 Označení stavby***

Název stavby :	Rekonstrukce chodníků podél I/14 v České Třebové – Etapa 1
Druh stavby :	Rekonstrukce
Místo stavby :	Město Česká Třebová
Katastrální území :	Lhotka u České Třebové, Parník
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: <a href="mailto:info@optima-vm.cz">info@optima-vm.cz</a> 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** chodníku podél silnice I/14 v České Třebové v ulici Ústecká 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 kamenné obruby na výškový rozdíl 0.12 m od úrovně hlavního dopravního prostoru, či výměně stávající štípané žulové obruby za betonovou silniční obrubu. Zároveň dojde k rekonstrukci nevyhovujících autobusových nástupišť. V úsecích chodníku, malé šířky, dojde k přístavbě chodníku na šířku 1.50 m, v případě autobusového nástupiště na šířku min. 1.70 m. Zkrácení nevyhovujících délek míst pro přecházení/přechodů 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 1 (km 0.600 00 - 1.855 00)**

Rekonstrukce chodníku po **levé straně** ve směru na Svitavy bude provedena ve staničení silnice I/14 v km **0,600 00** (konec etapy 2 / začátek etapy 1) – km **1,802 90**, s min. šířkou chodníku 1,5m. V km 0.620 14 dojde k rekonstrukci místa pro přecházení z důvodu stávající velké délky místa pro přecházení, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky místa pro přecházení. V km 0.636 27 chodník přechází přes rekonstruovaný most přes Třebovku - chodník je v místě mostu veden po betonové římse šířky 2.05m se zábradlím se svislou výplní a dolním madlem, výšky 1.10m – není třeba rekonstrukce. V km 1.479 36 po levé straně bude provedena rekonstrukce stávající autobusové zastávky.

Rekonstrukce chodníku **po pravé straně** začíná v ulici Tyršova v délce 59 m (jako nezpůsobilý výdaj), na tuto ulici navazuje rekonstrukce chodníku ve staničení silnice I/14 v km **1,126 00 – 1,706 78**, s min. šířkou chodníku 2.40m. V km 1.479 36 po pravé straně bude provedena rekonstrukce autobusové zastávky. V km 1.610 10 dojde k rekonstrukci místa pro přecházení z důvodu stávající velké délky místa pro přecházení, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky místa pro přecházení. V km 1.780 80 bude provedeno napojení na stávající chodník v ulici U Teplárny v délce 22.45m (nezpůsobilý výdaj). Na toto napojení navazuje rekonstrukce chodníku ve staničení silnice I/14 v km **1.780 80 – 1,855 00** (konec etapy 1 / začátek etapy 3), s min. šířkou chodníku 2.40 m.

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

V km 1.426 95 (přes I/14) je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce řízeného světelným signalizačním zařízením (SSZ). V km 1.619 70 je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce (přes I/14), včetně zúžení délky přechodu na 8.0 m. V km 1.677 91 je přechod pro chodce (přes I/14) zrušen, z důvodu krátké vzdálenosti mezi přechodem pro chodce v km 1.619 70.

## ***2.2 Předpokládaný průběh stavby***

V době zpracování projektu nebyl znám termín zahájení stavby. Předpokládaná doba výstavby jsou 4 měsíce a předpokládané zahájení stavby je rok 2017.

Zahájení stavebních prací se předpokládá v srpnu 2017

V zimní období se nepředpokládá realizace.

Dokončení stavby se předpokládá v květnu 2018

## ***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. Pro 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***

Pro 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**

**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:  $I=7618 \cdot 1.11 = \underline{\underline{8456 \text{ [voz/24h]}}}$

**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 1 - Hlavní způsobilé výdaje

SO 101 Chodník - Etapa 1 - Vedlejší způsobilé výdaje

SO 101 Chodník - Etapa 1 - Nezpůsobilé výdaje

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

Stavba má jeden stavební objekt SO 101 Chodník etapa 1

#### **5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**

##### **5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb**

V době zpracování projektu nebyl znám termín zahájení stavby. Předpokládaná doba výstavby jsou 4 měsíce a předpokládané zahájení stavby je 2017.

Při realizaci chodníků dojde zároveň k uložení kabelů a stožárů VO (součástí jiné PD). Tyto akce je nutné koordinovat.

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 roce 2016 v ul. Ústecká dojde k opravě splaškové a dešťové kanalizace od č.p. 141 po odbočku ul. Tyršova. Dále bude prováděna oprava vodovodu od ul. Páclova po ul. Tyršova, včetně domovních přípojek s osazením uzávěrů do chodníkového tělesa po obou stranách komunikace.

##### **5.2 Uvažovaný průběh výstavby**

Zahájení stavebních prací se předpokládá v srpnu 2017

Doba výstavby se předpokládá 4 měsíce

Dokončení stavby se předpokládá v květnu 2018

##### **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** chodníku podél silnice I/14 v České Třebové v ulici Ústecká 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 kamenné obruby na výškový rozdíl 0.12 m od úrovně hlavního dopravního prostoru, či výměně stávající štípané žulové obruby za betonovou silniční obrubu. Zároveň dojde k rekonstrukci nevyhovujících autobusových nástupišť. V úsecích chodníku, malé šířky, dojde k přístavbě chodníku na šířku 1.50 m, v případě autobusového nástupiště na šířku min. 1.70 m. Zkrácení nevyhovujících délek míst pro přecházení/přechodů 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 1 (km 0.600 00 - 1.855 00)**

Rekonstrukce chodníku po **levé straně** ve směru na Svitavy bude provedena ve staničení silnice I/14 v km **0,600 00** (konec etapy 2 / začátek etapy 1) – km **1,802 90**, s min. šířkou chodníku 1,5m. V km 0.620 14 dojde k rekonstrukci místa pro přecházení z důvodu stávající velké délky místa pro přecházení, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky místa pro přecházení. V km 0.636 27 chodník přechází přes rekonstruovaný most přes Třebovku - chodník je v místě mostu veden po betonové římse šířky 2.05m se zábradlím se svislou výplní a dolním madlem, výšky 1.10m – není třeba rekonstrukce. V km 1.479 36 po levé straně bude provedena rekonstrukce stávající autobusové zastávky.

Rekonstrukce chodníku **po pravé straně** začíná v ulici Tyršova v délce 59 m (jako nezpůsobilý výdaj), na tuto ulici navazuje rekonstrukce chodníku ve staničení silnice I/14 v km **1,126 00 – 1,706 78**, s min. šířkou chodníku 2.40m. V km 1.479 36 po pravé straně bude provedena rekonstrukce autobusové zastávky. V km 1.610 10 dojde k rekonstrukci místa pro přecházení z důvodu stávající velké délky místa pro přecházení, přístavbou chodníku dojde ke zkrácení délky místa pro přecházení. V km 1.780 80 bude provedeno napojení na stávající chodník v ulici U Teplárny v délce 22.45m (nezpůsobilý výdaj). Na toto napojení navazuje rekonstrukce chodníku ve staničení silnice I/14 v km **1.780 80 – 1,855 00** (konec etapy 1 / začátek etapy 3), s min. šířkou chodníku 2.40 m.

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

V km 1.426 95 (přes I/14) je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce řízeného světelným signalizačním zařízením (SSZ). V km 1.619 70 je navržena rekonstrukce stávajícího přechodu pro chodce (přes I/14), včetně zúžení délky přechodu na 8.0 m. V km 1.677 91 je přechod pro chodce (přes I/14) zrušen, z důvodu krátké vzdálenosti mezi přechodem pro chodce v km 1.619 70.

#### **Chodník po levé straně ve směru staničení**

Na chodníku po levé straně v km 0.656 83 - 0.957 00 dojde k předláždění stávající zámkové dlažby, včetně doplnění bezbariérových prvků. Na chodníku v km 0.957 00 - 1.802 90 dojde k odbourání asfaltového krytu a následné pokládky zámkové dlažby, včetně bezbariérových prvků.

V km 0.656 83 – 1.327 09 dojde k výměně stávajícího štípaného žulového krajníku za silniční betonovou obrubu, na výšku 0,12m od úrovně hlavního dopravního prostoru. Stávající kamenné obrubníky budou výškově upraveny na výšku podsázky 0,12m. Pro bezbariérové užívání bude obruba v daných místech **snížena na výšku 0,02 m**.

#### **Chodník po pravé straně ve směru staničení**

Na chodníku od ulice Tyršova do km 1.706 78 dojde k odbourání asfaltového krytu a následné pokládky zámkové dlažby, včetně bezbariérových prvků. Na chodníku od ulice U Teplárny do km 0.1.855 00 (konec etapy 1) dojde k předláždění, včetně doplnění bezbariérových prvků.

V ulici Tyršova dojde k výměně stávajícího štípaného žulového krajníku za silniční betonovou obrubu, na výšku 0,12m. Stávající kamenné obrubníky budou výškově upraveny na výšku 0,12m. 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 pojižděný 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 6,0 m, v případě dvouvejzdů je toto snížení provedeno max. na délku 7,0m (km 1.496 87). 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 2,40m 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. 7,0m.

**Místa pro přecházení přes místní komunikace v km 1.250 89, km 1.610 10 a v km 1.677 91 jsou rekonstruována na maximální délku 8,0m** (kromě výjimky v km 0.620 14). 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 popsaných v situaci je nutné zvětšit délku místa pro přecházení z 7,0m (rekonstrukce) na 8,0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.**

### ***Místo pro přecházení přes místní komunikaci v km 0.620 14:***

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku cca 21m. Dvě místní komunikace se spojují v místě křižovatky se silnicí I/14. Úpravou nároží křižovatky dojde k vzniku dvou stykových křižovatek, zároveň dojde k zvýšení přehlednosti křižovatky a zvýšení bezpečnosti.

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 zvětšit délku rekonstruovaného místa pro přecházení na **10.0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel** obsluhující nedaleké velkochovny zvířat, **úhlem napojení vedlejších komunikací a šířkou jízdních pruhů**. Vlečné křivky nákladního vozidla jsou zobrazeny v situaci.

*Místo pro přecházení přes ulici Palackého v **km 1.610 10:***

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku cca 13 m. Úpravou nároží křižovatky dojde ke zkrácení místa pro přecházení na 8.0m a vytvořením podélného parkovacího zálivu v ulici Palackého, zároveň dojde k zvýšení přehlednosti křižovatky a zvýšení bezpečnosti.

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 popsaných v situaci je nutné zvětšit délku místa pro přecházení z 7,0m (rekonstrukce) na 8,0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel** (dle informací zástupců města slouží ulice Palackého v případě potřeby jako objízdná trasa) **a šířkou jízdních pruhů**.

*Místo pro přecházení přes ulici U Teplárny v **km 1.780 80:***

V místě pro přecházení **nejsou navrženy** dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změny 1 (02/2010) **signální pásy** s odsazením o dl. 0,30 - 0,50m od varovného pásu **z důvodu nedostatečné šířky chodníků a dle odst. 10.1.3.1.14 Změny Z1**.

**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.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 1.626 21:***

Jedná se o rekonstrukci přechodu pro chodce, který ve stávajícím stavu má délku 8.95m přes silnici I/14. Zúžením komunikace o 0.5 m na každé straně dojde ke zkrácení délky přechodu pro chodce na 8.0 m. Zúžení bude provedeno náběhovými klíny v délce 10 m.

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 8,0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel** (dle informací zástupců města slouží ulice Palackého v případě potřeby jako objízdná trasa) **a šířkou jízdních pruhů**.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 1.726 95:***

Jedná se o stávající přechod pro chodce řízený světelným signalizačním zařízením, délky 9.20m. 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 výšce 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 1.479 36:*

Ve stávající nástupní hraně je vjezd délky 6.0 m, proto je nutné upravit nástupiště, tak aby vjezd nebyl v místě nástupní hrany délky 12.0 m. Z těchto důvodů je nutno posunout vjezdovou bránu o 2.0 m. Posunutím nástupní hrany je třeba zřídit palisádu za nástupištěm délky 5.30 m a osadit nový plot délky 10m, včetně branky. Nezbytnou úpravou je zvětšení vjezdového klína autobusového zálivu o 8.5 m<sup>2</sup> z dlažebních kostek se spárami vyplněnými cementovou maltou. Úpravou vjezdového klína je nutné osazení nových vrat stávajícího vjezdu.

**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 1.378 30 L	dl. 12.6 m
	km 1.409 90 L	dl. 14.7 m
	km 1.515 00 L	dl. 26.1 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. V km 0.620 00 budou osazeny dvě značky P4 – Dej přesnost v jízdě, v návaznosti na úpravu nároží. V km 1.626 21 rekonstruovaného přechodu pro chodce bude osazeno IP6, celkem 2ks. Autobusové zastávky budou osazeny svislou dopravní značkou IJ4b (zastávka), celkem 2ks.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno plastem nástřikem: V4, V7a, V7b, V11a, vodící pás přechodu (2x 3 proužky šířky 30 mm).

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: 1939.31 m
  - na levé straně: 1202.9 m
  - na pravé straně: 736.41 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	:	<b>Komunikace funkční třídy D2</b> – komunikace nepřístupné 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. 1.50m

### **Plochy**

*Hlavní způsobilé náklady:*

Plocha chodníku	:	3213.8 m <sup>2</sup>
Plocha vjezdů	:	295.3 m <sup>2</sup>
Plocha bezbariérových úprav	:	219.5 m <sup>2</sup>

*Vedlejší způsobilé náklady:*

Plocha chodníku	:	78.2 m <sup>2</sup>
Plocha vjezdů	:	52.4 m <sup>2</sup>

*Nezpůsobilé náklady:*

Plocha chodníku	:	202.6 m <sup>2</sup>
Plocha vjezdů	:	18.6 m <sup>2</sup>
Plocha bezbariérových úprav	:	18.6 m <sup>2</sup>

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%. Nepřesahuje ani sklon 5,0%, 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
Štěrkodrt'	ŠD	50-150 mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 30MPa			
<i>Celkem</i>		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 štěrkoдрrti 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.

Pouze v km 1.283 02 na pravé straně ve směru staničení dojde k doplnění jedné vpusti UV1, zaústěné do nové dešťové kanalizace, která bude realizována před rekonstrukcí chodníku. Přípojka DN 150 délky 2.0 m. Vpust' bude umístěna do úžlabí chodníku a napojení sjezdu na silnici.

Zkrácením délky přechodu pro chodce v km 1.626 21 je nutná výměna dvou stávajících vpustí za vpusti chodníkové, včetně výměny přípojky délky 1.0 m. Jedná se o UV2 v km 1.620 37 P a UV3 v km 1.622 67 L.

***Inženýrské sítě***

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

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

Stavbou nebudou vyvolané přeložky inženýrských sítí.

**!!! Orientační zákres 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 zasahuje 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 1“ 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 manipulace s ním.

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

- odpady lepidel a těsnících 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 1“ 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 energií a ochrana tepla.

**15. DALŠÍ POŽADAVKY**

**a) *Užitné 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 a 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.

**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 2,40m se přisune signální pás k vodící linii a přesah varovného pásu se zřídí pouze na jedné straně.

**Místa pro přecházení** v km 1.250 89, km 1.610 10 a v km 1.677 91 **jsou navržena v maximální délce 8,0m** (kromě výjimky v km 0.620 14). 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 popsaných v situaci je nutné zvětšit délku místa pro přecházení z 7,0m (rekonstrukce) na 8,0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel, úhlem napojení vedlejší komunikace a šířkou jízdních pruhů.**

***Místo pro přecházení přes místní komunikaci v km 0.620 14:***

Jedná se o rekonstrukci místa pro přecházení, které ve stávajícím stavu má délku cca 21m. Dvě místní komunikace se spojují v místě křižovatky se silnicí I/14. Úpravou nároží křižovatky dojde k vzniku dvou stykových křižovatek, zároveň dojde k zvýšení přehlednosti křižovatky a zvýšení bezpečnosti.

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 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 zvětšit délku rekonstruovaného místa pro přecházení na **10,0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel** obsluhující nedaleké velkochovny domestikovaných zvířat, **úhlem napojení vedlejších komunikací a šířkou jízdních pruhů**. Vlečné křivky nákladního vozidla jsou zobrazeny v situaci.

***Místo pro přecházení přes ulici U Teplárny v km 1.780 80:***

V místě pro přecházení **nejsou navrženy** dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změny 1 (02/2010) **signální pásy** s odsazením o dl. 0,30 - 0,50m od varovného pásu **z důvodu nedostatečné šířky chodníků a dle odst. 10.1.3.1.14 Změny Z1.**

**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.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 1.726 95:***

Jedná se o stávající přechod pro chodce řízený světelným signalizačním zařízením, délky 9.20m. 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.

*Přechod pro chodce přes silnici I/14 v **km 1.626 21:***

Jedná se o rekonstrukci přechodu pro chodce, který ve stávajícím stavu má délku 8.95m přes silnici I/14. Zúžením komunikace dojde ke zkrácení délky přechodu pro chodce na 8.0 m. Zúžení bude provedeno náběhovými klíny v délce 10 m.

**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 8,0m právě z důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních vozidel (dle informací zástupců města slouží ulice Palackého v případě potřeby jako objízdná trasa) a šířkou jízdních pruhů.**

**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.

**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 1.378 30 L	dl. 12.6 m
	km 1.409 90 L	dl. 14.7 m
	km 1.515 00 L	dl. 26.1 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.

***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