

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ ŘÍZENÍ  
zpracovaná dle přílohy č. 6 vyhlášky č. 146/2008 Sb. novelizované 12/2018

## **D.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **MOST V ULICI MEZIBOŘSKÁ V LITVÍNOVĚ**

#### **SO 101.2 – STAVEBNÍ ÚPRAVY MK ZA MOSTEM**

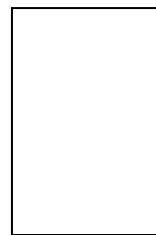
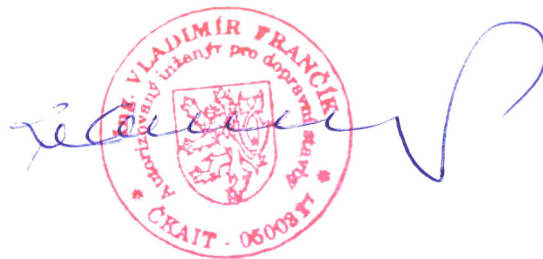
Objednatel: **MĚSTO LITVÍNOV**  
nám. Míru 11  
436 01 Litvínov

Hlavní projektant: **BLANK TEJ, s.r.o.**  
Nad Tratí 386/15  
160 00 Praha 6

Podzhotovitel: **NOVÁK & PARTNER, s.r.o.**  
Perucká 2481/5  
120 00 Praha 2

Vypracoval: **Ing. Petr Frančík**  
Tyršova 510/9  
460 05 Liberec

Autor. inženýr: **Ing. Vladimír Frančík**  
Na Slovance 871  
473 01 Nový Bor  
IČ: 120 76 317  
ČA: 0500327 – dopravní stavby  
ŽL:č.j.:22624/92/T



ŘÍJEN 2019

## **D.1 Identifikační údaje**

Název stavby: **MOST V ULICI MEZIBOŘSKÁ V LITVÍNOVĚ**

Stavební objekt: **SO 101.2 – STAVEBNÍ ÚPRAVY MK ZA MOSTEM**

Kraj: **Ústecký**  
Okres: **Most**  
Místo: **Litvínov**  
Kat. území: **Horní Litvínov**

Stavebník: **MĚSTO LITVÍN OV**  
nám. Míru 11  
436 01 Litvínov

Hlavní projektant: **BLANK TEJ, s.r.o.**  
Nad Tratí 386/15  
160 00 Praha 6

Podzhotovitel: **NOVÁK & PARTNER, s.r.o.**  
Perucká 2481/5  
120 00 Praha 2

Vypracoval: **Ing. Petr Frančík**  
Tyršova 510/9  
460 05 Liberec  
IČ: 762 091 21

Projektant: **Ing. Vladimír Frančík**  
Na Slovance 871  
473 01 Nový Bor  
IČ: 120 76 317  
ČA: 0500327 – dopravní stavby  
ŽL:č.j.:22624/92/T

### **b) Stručný technický popis**

Účelem objektu SO 101.2 bylo navrhnout rekonstrukci místní komunikace za mostem ke křižovatce s ulicí Ke Sřelnici. V rámci stavebních úprav byl zúžen hlavní dopravní prostor na 8,50 m (2 x 3,25 m jízdní pruh, 2 x 0,5 m vodící proužek, 2 x 0,5 m bezpečnostní odstup). Díky tomuto zúžení bylo možné přerozdělit předimenzované zpevněné plochy, které sloužily čistě motorové dopravě i ostatním účastníkům provozu a to zejména chodcům. Součástí úprav místní komunikace byly navrženy oboustranné chodníky o šířce 2,15 m. Dále bylo možné díky tomuto zúžení navrhnout nové

zelené plochy, které zvýší estetické pojetí celého uličního prostoru.

Stavební objekt SO 101.2 – STAVEBNÍ ÚPRAVY MK ZA MOSTEM se dotýká následujících pozemků:

Parc.č. dle KN	Druh pozemku	způsob využití	Vlastník
1239/1	ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Litvínov, náměstí Míru 11, Litvínov
2509	ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Litvínov, náměstí Míru 11, Litvínov
2558/1	ostatní plocha	silnice	Město Litvínov, náměstí Míru 11, Litvínov

Dotčené pozemky se nacházejí v katastrálním území Horní Litvínov (686042).

### 1.1 Staničení a směrové poměry trasy

Délka řešeného úseku činí 62,00 m. Součástí úprav místní komunikace byly navrženy oboustranné chodníky o šířce 2,15 m a to v délce 20,00 a 21,93 m. Chodníky (římsy) od začátku řešeného úseku (staničení 0,263 21 km) jsou součástí objektu SO 203 – Zárubní zdi za mostem. Levostranný chodník řešený tímto objektem SO 101.2 začíná ve staničení 0,303 28 km a pravostranný ve staničení 0,305 21 km.

Na konci řešeného úseku bylo upraveno nároží křižovatky s ulicí Ke Střelnici. Nároží bylo zaobleno prostými kružnicovými oblouky o poloměru  $R = 8,0$  a  $6,0$  m.

Z pohledu směrového vedení je řešený úsek vedený v přímé až na ukončení přechodnice v začátku staničení (0,263 21 - 0,268 95 km), která pokračuje z objektu SO 201:

Staničení směrového polygonu SO 101.2 je následující (km):

ZÚ	0,263 21
PT1	0,268 95
KÚ	0,325 21

### 1.2 Příprava území

Demolice mostu je řešena samostatnými stavebními objekty SO 001 a SO 002. V rámci přípravy území je objektem SO 101.2 řešeno odstranění stávající konstrukce vozovky mezi současnými obrubami (šířka cca 13,0 m) a to od konce přechodové desky (ZÚ) až ke křižovatce s ulicí Ke Střelnici (KÚ). Jedná se o plochu o výměře cca 800 m<sup>2</sup> a předpokládá se, že stávající konstrukce vozovky dosahuje tloušťky okolo 0,55 m a je tvořena asfaltovými vrstvami o mocnosti cca 15 cm, dále podkladní vrstvou z betonu o tl. cca 15 cm a dalšími konstrukčními vrstvami z nestmeleného materiálu. Celkové množství vytěženého stavebního materiálu bylo odhadnuto na 440 m<sup>3</sup>. Je však nutné zdůraznit, že HIP neobdržel od investora stavby podklady, ze kterých by bylo patrné složení stávající konstrukce vozovky za mostem. Dále v rámci průzkumných prací nebyla provedena kopaná sonda ani vývrt.

Je předpokládáno, že vyfrézované vrstvy krytu z asfaltového betonu budou odkoupeny dodavatel jako recyklát k možnému dalšímu využití (dle souhlasu TDI). Zbylý odtěžený materiál bude uložen na skládce dle platné legislativy. V případě, že bude během stavebních prací vyhodnoceno, že stávající nestmelené podkladní vrstvy splňují požadovaní materiálové charakteristiky dle ČSN 73 6133, je možné je využít pro stavbu násypu či zásypů (pod podmínkou souhlasu TDI).

Před pokládkou nových konstrukčních vrstev musí zemní plán vykazovat předepsaný příčný i podélný sklon, musí být v mezích odchylek od projektových výšek, musí splňovat požadavky na příčnou i podélnou nerovnost povrchu a v neposlední řadě musí být řádně zhutněna za optimální vlhkosti tak, aby splňovala parametry únosnosti předepsané projektovou dokumentací a ČSN 72 1006. Zemní plán silnice musí vykazovat modul přetvárnosti  $E_{\text{def},2}=45$  MPa z druhé zatěžovacího cyklu statické zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6190. V případě, že nebude této hodnoty dosaženo je nutno

přistoupit k určitým opatřením ke zlepšení únosnosti zemní pláně a to např. úprava technologie hutnění při optimální vlhkosti, chemická či mechanická stabilizace, využití geosyntetik nebo v poslední řadě výměna aktivní zóny.

Dále je nutné v rámci přípravy území zachovat stávající dešťovou kanalizaci, do které jsou zaústěny současné uliční vpusti. Předpokládá se, že kanalizace je vedena středem komunikace několik metrů pod niveletou MK. V rámci odvodnění SO 101.2 se předpokládá, že kanalizace bude využita pro napojení nově navržených uličních vpustí UV1 a UV2. Investorem stavby nebyly dodány žádné podklady o vedení stávající dešťové kanalizace za mostem a ani správci inženýrských sítí oni nemají žádné informace, tudíž budou tyto skutečnosti zjištěny až během odstranění stávajících konstrukčních vrstev. V případě, že bude na stavbě zjištěno, že stávající dešťová kanalizace nevyhovuje a nelze ji znovu využít, je nutné sloučit odvodnění SO 101.2 společně s odvodněním rubu zdi objektu SO 203.

Při realizaci stavby bude nutno dodržet všechna ochranná pásma stávajících podzemních sítí dle normy ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a požadavky správců inženýrských sítí. Před zahájením stavebních prací budou stávající inženýrské sítě vytyčeny jejich správci a předány zhotoviteli stavby. Při realizaci stavby v místech křížení se stávajícími sítěmi je nutno provádět výkopové práce ručně. Všichni dotčení, do jejichž pásem nově navržený záměr zasahuje, byli obesláni se žádostí o stanoviska a jejich podmínky byly promítnuty do této PD.

### **1.3 Šířkové uspořádání**

Řešený objekt SO 101.2 se zabývá stavebními úpravami místní komunikace za mostem ke křižovatce s ulicí Ke Střelnici. Jedná se o místní sběrnou komunikace (MK II. třídy), kterou lze charakterizovat písemným znakem MO2 11,8/8,5/50 s šířkou jízdního pruhu 3,25 m a vodicími proužky 2 x 0,50 m dle ČSN 73 6110. Jak vyplývá z písemného označení, byl hlavní dopravní prostor zúžen na 8,50 m (2 x 3,25 m jízdní pruh, 2 x 0,5 m vodicí proužek a 2 x 0,5 m bezpečnostní odstup). Díky tomuto zúžení bylo možné přerozdělit předdimenzované zpevněné plochy, které sloužily čistě motorové dopravě i ostatním účastníkům provozu a to zejména chodcům.

### **1.4 Výškové řešení a příčný sklon vozovky**

Niveleta silnice byla navržena tak, aby v maximální míře respektovala stávající stav. Výškový polygon byl navržen bez zaoblení se stálým sklonem 1,7 % a průběh nivelety je patrný z přílohy D.3 - Podélný profil. Z pohledu příčných sklonů je většina řešeného úseku navržena v přímé se střechovitým příčným sklonem 2,5 %. Pouze na začátku úseku od staničení 0,263 21 km do 0,268 95 km je situován konec přechodnice z předcházejícího stavebního objektu SO 201. Sklon vzestupnice klopení je  $\Delta s = 0,625\%$ . Na konci úseku navržený příčný sklon kopíruje sklon stávající z pohledu plynulé návaznosti zpevněných ploch.

### **1.5 Řešení obrubníků včetně nášlapů**

Mezi hlavním dopravním prostorem a přidruženým prostorem byla navržena obruba ABO 2-15 z betonu C 35/45 XF4 s výškou nášlapu 15 cm do betonového lože C 20/25 XF3.

Na vnější straně chodníku ve styku se zelení byl navržen betonový obrubník 50/250/1000 mm do betonového lože C 20/25 – XF3 tl. min. 100 mm. Tento obrubník bude vytvářet vodicí linii pro osoby se sníženou schopností orientace a to díky nadvýšení nad stávající plochu chodníku o 6 cm.

### **1.6 Přechody pro chodce a místa pro přecházení**

Již při zpracování DÚR a před zahájením projektových prací na tomto stupni PD bylo s investorem projednáno, že vzhledem k návaznosti pěších tras a snahou preferovat pěší dopravu v intravilánu, je vhodné vybudovat přechody pro chodce přes ulici Ke Střelnici, které zajistí kvalitní a bezpečné podmínky pro pohyb zejména zranitelných účastníků provozu (nevidomí, slabozrací, lidé na vozíku, maminky s kočárky atd.) a sníží tak nadřazenost motorových vozidel. Tento návrh by s sebou nesl určité vícenáklady jako např. řešení prvků pro nevidomé na obou stranách přechodu (varovné a signální pásy) a přisvícení přechodu dle TKP 15 apod. Zástupci investora stavby však k tomuto

dopracování nad rámce původního projektového záměru nedali pokyn, i když na tuto skutečnost byli několikrát dodavatelem dokumentace upozorňováni.

### **1.7 Návrh zpevněných ploch**

Stávající konstrukce vozovky bude odstraněna až na nově projektovanou zemní pláň. Před pokládkou nových konstrukčních vrstev musí zemní pláň vykazovat předepsaný příčný i podélný sklon, musí být v mezích odchylek od projektových výšek, musí splňovat požadavky na příčnou i podélnou nerovnost povrchu a v neposlední řadě musí být řádně zhutněna za optimální vlhkosti tak, aby splňovala parametry únosnosti předepsané projektovou dokumentací a ČSN 72 1006. Zemní pláň silnice musí vykazovat modul přetvárnosti  $E_{def,2}=45$  MPa z druhé zatěžovacího cyklu statické zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6190. V případě, že nebude této hodnoty dosaženo je nutno přistoupit k určitým opatřením ke zlepšení únosnosti zemní pláně a to např. úprava technologie hutnění při optimální vlhkosti, chemická či mechanická stabilizace, využití geosyntetik nebo v poslední řadě výměna aktivní zóny.

Konstrukce vozovky místní komunikace byla navržena dle TP 170 a bude tvořena ochrannou vrstvou ze šterkodrtě kvality A tl. 250 mm, spodní podkladní vrstvou z mechanicky zpevněného kameniva tl. 150 mm, horní podkladní vrstvou z asfaltového betonu ACP 16+ tl. 50 mm - 50/70, ložnou vrstvou z asfaltového betonu ACL 16S tl. 60 mm - PmB a obrusnou vrstvou z asfaltového mastixového koberce SMA 11S tl. 40 mm s polymerem modifikovaného pojiva (PmB). Před pokládkou ACP bude na vrstvu MZK proveden infiltrační postřik emulzní PI-E o množství 1,0 kg/m<sup>2</sup>. Pod vrstvu SMA a ACL byl navržen spojovací postřik emulzní modifikovaný PS-EP o množství 0,4 kg/m<sup>2</sup>.

Nové chodníkové plochy byly navrženy dle TP 170 (D2-D-1-CH-PIII) s krytem z betonové dlažby o rozměrech 200 x 200 x 60 mm. Vlastní složení a tloušťky jednotlivých konstrukčních vrstev včetně detailů jsou patrné z přílohy D.4 - Vzorový příčný řez.

### **1.8 Odvodnění**

Odvodnění místní komunikace bude řešeno stejným způsobem jako v současné době a to podélným a příčným sklonem do uličních vpustí. Nově byly navrženy dvě uliční vpusti, které respektují umístění vpustí stávajících. Nově navržené uliční vpusti (UV1 a UV2) budou napojeny přípojkou DN 150 na stávající dešťovou kanalizaci jako stávající vpusti. Předpokládá se, že kanalizace je vedena středem komunikace několik metrů pod niveletou MK. V rámci přípravy území je nutné tuto stávající dešťovou kanalizaci zachovat. Investorem stavby nebyly dodány žádné podklady o vedení stávající dešťové kanalizace za mostem a ani správci inženýrských sítí oni nemají žádné informace, tudíž budou tyto skutečnosti zjištěny až během odstranění stávajících konstrukčních vrstev. V případě, že bude na stavbě zjištěno, že stávající dešťová kanalizace nevyhovuje a nelze ji znovu využít, je nutné sloučit odvodnění SO 101.2 s odvodněním rubu zdi objektu SO 203.

Odvodnění konstrukčních vrstev a zemní pláně je řešeno příčným sklonem pláně 3 % do navržených podélných drenáží. Drenážní trubka PE HD DN 150 bude položena na lože ze ŠP tl. 70 mm a obsypána kamenivem 8/16 mm. Podélná drenáž bude chráněna proti znečištění separační netkanou geotextilií. Voda z podélné drenáže bude zaústěna do nově navržených uličních vpustí UV1 a UV2.

### **1.9 Ozelenění svahů**

Na nově vzniklé zelené plochy bude rozprostřena ornice v tl. 15 cm a bude proveden hydroosev. Tento hydroosev musí splňovat základní podmínky dle TKP staveb pozemních komunikací, kapitola 13 – Vegetační úpravy. Trávník je nutno založit tak, aby při předání splňoval parametry stanovené TKP.

### **1.10 Vytyčení stavby**

Vytyčení stavby je jednoznačně určeno hlavními vytyčovacími souřadnicemi jednotlivých bodů v

JTSK (číslování bodů patrné z výkresu C.7 – Vytyčovací výkres a tabulka souřadnic je přílohou této technické zprávy), kterým je přiřazena výšková kóta (výškový systém Bpv). Výšky udávají niveletu povrchu zpevněné plochy pod obrubou. Hodnoty nášlapu jsou uváděny v cm a vyjadřují výšku horní hrany obruby vzhledem k povrchu přilehlé zpevněné plochy. Vytyčovací body a jejich vzájemná vzdálenost byla volena tak, aby co možná nejlépe vystihovaly průběh navržených linií. V případě, že by vybrané vytyčovací body dodavateli nepostačovaly, bude zpracován podrobný vytyčovací výkres, který bude součástí realizační dokumentace stavby.

### **c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů**

Pro přípravu stavby bylo provedeno výškopisné a polohopisné zaměření současného stavu. Od správců stávajících podzemních sítí byly vyžádány jejich zákresy (digitálně) a tyto jsou přeneseny do situace stavby a budou předány zhotoviteli při předání staveniště. Dále bylo vyhotoveno sčítání dopravy s cílem získání hodnoty TNV pro návrh konstrukce vozovky. Všechny tyto průzkumy byly řešeny hlavní dodavatelem projektu. Dále je nutné zmínit, že HIP neobdržel od investora stavby podklady, ze kterých by bylo patrné složení stávající konstrukce vozovky za mostem. Dále v rámci průzkumných prací nebyla provedena kopaná sonda ani vývrt. Investorem stavby nebyly dodány žádné podklady o vedení stávající dešťové kanalizace za mostem a ani správci inženýrských sítí oni nemají žádné informace, tudíž budou tyto skutečnosti zjištěny až v průběhu stavebních prací.

### **d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům**

Řešený objekt SO 101.2 přímo navazuje na SO 201 a to v místě ukončení přechodové desky mostu. Chodníkové plochy SO 101.2 jsou řešeny až od konce zárubních zdí, které jsou řešeny objektem SO 203 ([v situaci stavby vykresleno modře](#)). Chodníkové plochy před bytovými domy jsou řešeny samostatným stavebním objektem SO 102 Úpravy zpevněných ploch pod mostem.

Seznam všech stavebních objektů stavby:

- SO 001 Demolice stávajícího mostu
- SO 002 Demolice stávajícího propustku pod mostem
- SO 101.1 Stavební úpravy MK před mostem
- **SO 101.2 Stavební úpravy MK za mostem – řešený objekt**
- SO 102 Úpravy zpevněných ploch pod mostem
- SO 201 Most nad ulicí Mezibořskou v Litvínově
- SO 202 Propustek pod mostem
- SO 203 Zárubní zdi za mostem
- SO 440 Přeložka VO v ulici Nerudova
- SO 441 Přeložka VO před a za mostem
- SO 442 Veřejné osvětlení – definitivní stav

### **e) Návrh zpevněných ploch**

Návrh zpevněných ploch byl podrobně popsán v kapitole b) 1.7. Skladby konstrukcí zpevněných ploch a jednotlivé konstrukční vrstvy včetně tloušťek a jejich prováděcích norem jsou patrné z přílohy D.4. Hodnoty modulů přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu statické zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6190 na jednotlivých konstrukčních vrstvách a zemní pláni jsou rovněž patrné z přílohy D.4.

### **f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění**

Odvodnění zpevněných ploch a zemní pláně bylo podrobně popsáno v kapitole b) 1.8.

### **g) Návrh dopravních značek**

Navržené dopravní značení je patrné z přílohy D.6 Situace dopravního značení. Předmětem tohoto stavebního objektu je návrh nového popř. oprava stávajícího dopravního značení v rámci objektu SO 101.2. Součástí stavebního objektu je dodávka, osazení a montáž nového svíslého

dopravního značení a zhotovení nového vodorovného dopravního značení. Dopravní značení bylo navrženo v souladu s ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášce MD č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, obojí v platném znění. Navržené provedení a umístění značek odpovídá ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy a platným technickým podmínkám zvláště TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích a TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.

### **Svislé dopravního značení**

Nově navržené značky jsou vykresleny barevně s **tyrkysovým popisem a tyrkysovou odkazovou čarou**, která přesně definuje jejich umístění. Dále je z vykreslení patrné zda je značka osazena na nový sloupek (**černá tlustá čára**), či bude osazena na sloup veřejného osvětlení (pouze odkazová tyrkysová čára). V případě, že je osazena například dodatková tabulku pod stávající značku, je v označení značky přidán pro přehlednost popis „NOVÁ“. Stávající značky jsou vykresleny **šedě včetně popisu a odkazové čáry**. V případě přesunu stávající značky je naznačeno tyrkysovou odkazovou čarou nové umístění a u textu značky je pro lepší přehlednost přidán popis „PŘESUN“.

Rušené značky bez náhrady jsou přeškrtnuty červeným tlustým křížem.

Nové svislé dopravní značení bude provedeno v reflexivní úpravě z ocelového plechu, základní velikosti dle ČSN EN 12899-1, materiál dopravních značek musí splňovat vlastnosti retroreflexe (optická účinnost značky) třídy R2. Svislé DZ vč. základů, nosných konstrukcí a upevňovacích prvků jsou dle zákona č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb., tzv. stanoveným výrobkem, z čehož vyplývá, že SDZ i jejich nosné konstrukce musí být ověřeny a certifikovány (viz PPK-SZ, čl. 1, odst. 14). Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Standardní svislé dopravní značky budou v základním rozměru dle ČSN EN 12 899-1, v provedení z lisovaného ocelového pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem po celém obvodu včetně rohů. Rohy musí být plné bez nastřížení. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12 899-1 a značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12 899-1. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z Al slitin.

Upevnění musí zajišťovat jejich trvalou stabilitu a odolnost proti vlivům silničního provozu. Všechny standardní značky budou osazeny na sloupky z ocelových žárově zinkovaných trubek. Použity budou trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Trubky budou osazené do kotevních patek. Kotevní patky mohou být z Al slitiny. Patky budou kotveny na betonový základ z prostého betonu tř. C25/30 XF4.

Dopravní značky nesmí zasahovat svojí plochou ani nosnou konstrukcí do průjezdného profilu komunikace. Minimální vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky nebo její konstrukce od okraje zpevněné krajnice případně vozovky je 0,50 m, největší pak 2,00 m. Spodní okraj nejnižše osazené značky má být minimálně 0,60 m nad vozovkou.

### **Vodorovné dopravního značení**

Vodorovné dopravní značení je patrné z přílohy D.6 – Situace dopravního značení a bylo navrženo tak, aby byla zajištěna maximální přehlednost a bezpečnost na pozemní komunikaci. Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou etapách:

- V první etapě se na nový koberec položí kompletní dopravní značení pouze jako hladké jednosložkovou barvou.
- Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (vyrachání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa. V jejím rámci bude VDZ provedeno definitivně z

dlouhoživotných materiálů – z dvousložkového plastu za studena, typu II (dle TP 70, TKP 14) na kterou se bezprostředně po položení nanese materiál na dodatečný posyp (balotina nebo směs balotiny a protismykových přísad).

#### **h) Zvláštní podmínky a požadavky na výstavbu a údržbu**

Plynulost a koordinovanost samotných stavebních prací bude zajištěna dodavatelem stavby. Vše je samozřejmě závislé na kapacitních a technologických možnostech dodavatele.

Po dobu výstavby bude řešená část stavby patřičně označena a vybavena zábranami označující probíhající stavební práce dle TP 65 *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích II.* vydání, TP 66 *Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích* a metodického pokynu „pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích v obci“, který TP 66 doplňuje a zpřesňuje.

#### **i) Vazba na technologické vybavení**

Žádné vazby nejsou

#### **j) Přehled provedených výpočtů**

Výpočty nebyly provedeny.

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

Návrh respektuje vyhlášku č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání. Úprava pro osoby s omezenou schopností orientace je řešena pomocí vodících linií, které budou zajištěny obrubníkem výšky min. 6 cm nad povrch chodníku. Chodníky byly navrženy v šířce 2,15 m, což splňuje podmínky průchozího prostoru. Příčný sklon chodníku bude dosahovat max. 2 %. Podélný sklon dosahuje hodnoty 1,7 %. V místech křižovatky nepřesáhne sklon hodnotu 8,33 % (v místě ramp 12,5 %). V případě realizace přechodů pro chodce přes ulici Ke Střelnici, budou tato místa doplněna o signální a varovné pásy dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Již při zpracování DÚR a před zahájením projektových prací na tomto stupni PD bylo s investorem projednáno, že vzhledem k návaznosti pěších tras a snahou preferovat pěší dopravu v intravilánu, je vhodné vybudovat přechody pro chodce přes ulici Ke Střelnici, které zajistí kvalitní a bezpečné podmínky pro pohyb zejména zranitelných účastníků provozu (nevidomí, slabozrací, lidé na vozíku, maminky s kočárky atd.) a sníží tak nadřazenost motorových vozidel. Tento návrh by s sebou nesl určité vícenáklady jako např. řešení prvků pro nevidomé na obou stranách přechodu (varovné a signální pásy) a přisvícení přechodu dle TKP 15 apod. Zástupci investora stavby však k tomuto dopracování nad rámce původního projektového záměru nedali pokyn, i když na tuto skutečnost byli několikrát dodavatelem dokumentace upozorňováni.

V Liberci dne 30. 10. 2019

Vypracoval: Ing. Petr Frančík

Autorizovaný inženýr: Ing. Vladimír Frančík