

<b>1.</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>3</b>
1.	Údaje o stavbě .....	3
a)	Název stavby .....	3
b)	Místo stavby .....	3
c)	Předmět dokumentace .....	3
2.	Údaje o stavebníkovi .....	4
3.	Údaje o zpracovateli dokumentace .....	4
a)	Obchodní firma.....	4
b)	Hlavní projektant.....	4
c)	Projektant jednotlivých částí dokumentace .....	4
d)	Projektant dokladové části.....	4
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS .....	5
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ .....	5
4.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....	6
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH .....	6
1.	Navržená konstrukce vozovky: .....	6
2.	Navržená konstrukce nástupiště: .....	8
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA KOMUNIKACE .....	9
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU .....	10
8.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU .....	10
9.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	12
10.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ.....	12
11.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE .....	12

**PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO VYDÁNÍ SPOLEČNÉHO POVOLENÍ**

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

### **1. ÚDAJE O STAVBĚ**

#### **a) Název stavby**

Modernizace místní komunikace Na Lánech

#### **b) Místo stavby**

Kraj	Pardubický
Okres	Svitavy
Obec	Litomyšl [578347]
Katastrální území	Nedošín [685747]; Lány u Litomyšle [685682]
Označení pozemní komunikace	Místní komunikace obslužná

#### **c) Předmět dokumentace**

Druh stavby	Změna dokončené stavby
Doba stavby	Stavba trvalá
Účel užívání stavby	Dopravní infrastruktura

## **2. ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ**

Město Litomyšl

IČO: 00276944

Bří Šťastných 1000

Litomyšl-Město

570 01 Litomyšl

podatelna@litomysl.cz

+420 461653333

Kontaktní osoba: Ing. Pavel Kubeš – vedoucí oddělení investic

Starosta obce: Mgr. Daniel Brýdl

## **3. ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE**

### **a) Obchodní firma**

PČDP s.r.o.

IČO: 088905738

Trstěnická 532

Litomyšl 570 01

pcdp.projekce@gmail.com

### **b) Hlavní projektant**

Ing. Michal Střeštík, DiS.

ČKAIT 1006881 dopravní stavby

+420 736509792

michal.strestik@pcdp.cz

### **c) Projektant jednotlivých částí dokumentace**

Ing. Martin Dlabáč, DiS.

+420 774675898

martin.dlabac@pcdp.cz

### **d) Projektant dokladové části**

Ing. Martin Dlabáč, DiS.

+420 774675898

martin.dlabac@pcdp.cz

## **2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS**

Místní komunikace obslužná – ulice Na Lánech o délce 496.98 m.

Začátek úseku byl zvolen do křižovatky se silnicí III. Třídy 36016, kde ZÚ 0.000 00. Staničení směřuje směrem do města a jedná se celkově o 496.98 m řešené komunikace, kde KÚ 0.496 98.

Modernizace sjednocuje šířku komunikace na 6.00 m a na konci úseku je rozšířena do stávajícího stavu (cca 7.00 m). V jediném směrovém oblouku dojde k rozšíření jízdního pruhu na 3.35 m a celková šířka komunikace bude 6.70 m. Rozšíření je provedeno náběhem délky 35.00 m.

Směrově návrh kopíruje stávající stav komunikace. Veškeré práce na pozemní komunikaci budou probíhat na stávajícím silničním tělese.

Výškově návrh kopíruje stávající stav s nadvýšením nivelety o + 1 cm. Toto nadvýšení je zde z důvodu výstavby nového chodníku, kde přídlažba vyčnívá nad kryt vozovky a tudíž je zde špatné odvodnění. Nadvýšení v průměru o + 1 cm zajistí plynulé napojení vozovky na přídlažbu a tím pádem i spolehlivé odvodnění.

Nově je zde navrženo nástupiště o délce 13.00 m a šířky 2.20 m. Toto nástupiště je napojeno na stávající chodník pomocí přechodu pro chodce šířky 4.00 m a délky 6.70 m.

Odvodnění pozemní komunikace zůstane zachováno dle stávajícího stavu. Všechny stávající uliční vpusti zůstanou zachovány, budou pročištěny a vyrovnány s krytem vozovky. Jedná se o UV 1; 2; 3; 4; 5; 7; 8; 10; 11; 12; 13; 14.

Jedna uliční vpust' bude vyměněna. Jedná se o UV 15.

Nově zde budou přidány dvě uliční vpusti UV 6 a 9. Uliční vpust' 6 je navržena v nejnižším místě a je napojena do stávající uliční vpusti 5, která je svedena do silničního příkopu. Uliční vpust' 9 je doplňující pro UV 8, kde UV 8 odvodňuje mnohem větší plochu než by měla a z toho důvodu při velkých intenzitách dešťů nestíhá odtékat voda.

Nově nebude do kanalizace přivedena žádná voda navíc, jelikož se komunikace zúžuje a voda je sváděna především do silničního příkopu a na volný terén.

Na stávající propustku dojde k výměně zábradlí o délce 7.50 m a výšce 1.30 m.

Značky budou umístěné pomocí spojovacích materiálů na nové sloupky nebo konstrukci, které jsou pevně zabudované do terénu. Tyto značky jsou situovány vodorovně 0.5 m – 2.0 m od hrany koruny silniční komunikace nebo obrubníku k boku svislé dopravní značky a výškově tak, aby svislá vzdálenost spodní hrany značky ke hraně koruny silniční komunikace byla 1.20 – 2.70 m a v místech chodníků byl zajištěn průchozí prostor na výšku 2.20 m – 2.70 m. Činná plocha dopravních značek bude tvořena z retroreflexního materiálu.

## **3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

Pro projektovou dokumentaci bylo vyhotoven diagnostický průzkum konstrukce vozovky, který zjistil tloušťky vozovkových vrstev a nález dehtu. Tento průzkum posloužil při návrhu kce. krytu, předpokládané složení odpadů atd.

## **4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Jedná se o jeden stavební objekt SO 101 – Komunikace, který plynule navazuje na okolní terén.

Dodavatel zachová přístup k sousedním nemovitostem po celou dobu stavby (koordinace jízd přes přílehlé sjezdy při pokládce asfaltových vrstev, užívání sousedních sjezdů pro pohyb k přílehlým nemovitostem, apod.).

## **5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH**

### **1. NAVRŽENÁ KONSTRUKCE VOZOVKY:**

#### **D1-N-2-IV-PIII**

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	<b>ACO 11 +</b>	<b>40 mm</b>
Spojovací postřík modifikovaný 0.20 kg/m <sup>2</sup>		
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	<b>ACL 16 +</b>	<b>60 mm</b>
Spojovací postřík modifikovaný 0.30 kg/m <sup>2</sup>		
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	<b>ACP 16 +</b>	<b>50 mm</b>
Infiltrační postřík 0.30 kg/m <sup>2</sup>		
Štěrkodrt'	<b>ŠD<sub>A</sub></b>	<b>min. 150 mm</b>
Celkem		<b>min. 300 mm</b>

Asfaltový beton pro podkladní vrstvy a štěrkodrt' budou použity pouze v místech stávajícího vedení kanalizace – sanace.

#### **OBRUSNÁ VRSTVA**

Pro obrusnou vrstvu bude použito:

ACO 11 +; 40 mm; ČSN EN 13108-1

Směs bude plynule rozprostírána finišerem, ruční rozprostírání směsi je nutno omezit na minimum s tím, že plocha musí být pečlivě upravena hrably a případné segregované části musí být z pokládané vrstvy odstraněny.

Napojení na stávající vozovku bude provedeno odfrézováním v tloušťce 40 mm na délku min. 500 mm (doporučeno 1000 mm). Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postříkem 0.20 kg/m<sup>2</sup> a styčná spára bude proříznuta a zalita asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Spojovací postřík 0.20 kg/m<sup>2</sup> bude na ložnou vrstvu nanesen v předstihu, aby bylo zajištěno vyštěpení emulze. Těsně před pokládkou bude spojovací postřík klopen vodou, aby nedocházelo k lepení asfaltu na kola vozidel. Spojovací postřík nebude podrcován.

Přechod nových a stávajících živičných ploch musí být zhotoven jako plynulý s převýšením 0.000 m. Musí být zajištěn plynulý přejezd v rychlosti 50 km/hod – je nutné se vyvarovat prudkých napojení starého a nového krytu ve výškovém vedení. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styk stávající a nové vozovky.

Před pokládkou musí být povrch dokonale očištěn od uvolněného materiálu, prachu a nečistot.

Minimální teplota při pokládce nesmí klesnout pod +5 °C a 24 hodin před pokládkou pod +3 °C. Zároveň nesmí rychlost větru přesáhnout 7.5 m/s.

Pokládka bude prováděna v celé šířce pokládané úpravy (v maximální možné šířce) bez vzniku podélných pracovních spár.

### **LOŽNÁ VRSTVA**

Pro obrusnou vrstvu bude použito:

ACL 16 +; 60 mm; ČSN EN 13108-1

Směs bude plynule rozprostírána finišerem, ruční rozprostírání směsi je nutno omezit na minimum s tím, že plocha musí být pečlivě upravena hrably a případné segregované části musí být z pokládané vrstvy odstraněny.

Spojovací postřik 0.30 kg/m<sup>2</sup> bude na podkladní vrstvu nanesen v předstihu, aby bylo zajištěno vyštěpení emulze. Těsně před pokládkou bude spojovací postřik kropen vodou, aby nedocházelo k lepení asfaltu na kola vozidel. Spojovací postřik nebude podrcován.

Před pokládkou musí být povrch dokonale očištěn od uvolněného materiálu, prachu a nečistot.

Minimální teplota při pokládce nesmí klesnout pod +3 °C Zároveň nesmí rychlost větru přesáhnout 7.5 m/s.

### **PODKLADNÍ VRSTVA**

Pro obrusnou vrstvu bude použito:

ACP 16 +; 50 mm; ČSN EN 13108-1

Směs bude plynule rozprostírána finišerem, ruční rozprostírání směsi je nutno omezit na minimum s tím, že plocha musí být pečlivě upravena hrably a případné segregované části musí být z pokládané vrstvy odstraněny.

Infiltrační postřik 0.30 kg/m<sup>2</sup> bude na ochrannou vrstvu nanesen v předstihu, aby bylo zajištěno vyštěpení emulze. Těsně před pokládkou bude spojovací postřik kropen vodou, aby nedocházelo k lepení asfaltu na kola vozidel. Spojovací postřik nebude podrcován.

Před pokládkou musí být povrch dokonale očištěn od uvolněného materiálu, prachu a nečistot.

Minimální teplota při pokládce nesmí klesnout pod ±0°C Zároveň nesmí rychlost větru přesáhnout 7.5 m/s.

### **OCHRANNÁ VRSTVA**

Pro ochrannou vrstvu bude použito:

ŠDA GE; 150 mm, ČSN 73 6126-1

Před pokládkou musí být ověřena míra zhutnění a modul přetvárnosti podloží, které musí splňovat požadavky dle ČSN 73 6133.

Pokládka se neprovádí při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0 °C.

Při dopravě a manipulaci nesmí dojít ke znečištění a segregaci.

Hutnění je ideální provádět vibračním tandemovým válcem s oběma hladkými běhouny. Při práci těchto malých rozměrů a v blízkosti šachet a obručnicků lze použít jinou vhodnou mechanizaci, nebo pokládat ručně (vibrační desky, vibrační pěchy a ruční válce). Vrstva musí být provedena tak, aby byly dodrženy předepsané parametry celé konstrukční vrstvy a aby její vlastnosti byly co nejrovnoměrnější.

Při pokládce je nutno počítat s nadvýšením tak, aby vrstva po zhutnění odpovídala projektové výšce. Nadvýšení a způsob hutnění se musí předem ověřit.

Po rozprostření a urovnání povrchu je nutno začít ihned s jejím zhutněním.

V případě poškození, musí být místo opraveno doplněním stejného materiálu, ze kterého je vrstva vyrobena a následně zhutněno a urovnáno.

## 2. NAVRŽENÁ KONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ:

Zámková dlažba	<b>DL</b>	<b>60 mm</b>
Lože	<b>L</b>	<b>40 mm</b>
Štěrkodrt'	<b>ŠD<sub>A</sub></b>	<b>min. 200 mm</b>
Celkem		<b>min. 300 mm</b>

### KRYTOVÁ VRSTVA

Pro krytovou vrstvu bude použito:

**DL; 60 mm; zámková dlažba šedá; ČSN 73 6131**

**DL; 60 mm; zámková dlažba červená; tvar obdélník; ČSN 73 613 - bezbariérovost**

Dlažba použitá pro zpevněnou plochu musí být zdravá, bez viditelného navětrání a bez stop chemického nebo mechanického poškození. Při pokládce dlažby je nutno dodržovat požadavky příslušných norem a předpisů a zároveň dodržovat platných technických postupů výrobce.

Dlažba bude pokládána na ložní vrstvu tak, aby šířka spár mezi dlažebními prvky byla v rozmezí max. 2 mm – 5 mm. Podél okrajů (poklopů atd.) se prvky upraví řezáním nebo sekáním do příslušného tvaru. Dobetonování ploch se nesmí provádět. Spáry budou po položení vyplněny čistým těžkým křemičitým pískem frakce 0/2 mm. Před vyplněním spár musí být zajištěn suchý povrch krytu i spárovacího materiálu.

Nevyhovující dlažební prvky (poškozené, lišící se barvou a strukturou) je třeba ihned vyměnit, propadlé prvky je třeba vyjmout. Po dohutnění musí mít dlažba rovný povrch a předepsaný sklon.

### PODKLADNÍ VRSTVA

Pro podkladní vrstvu bude použito:

**L; drt' 4/8; 40 mm; ČSN 73 6131**

Ložní vrstva bude z drceného kameniva frakce 4 – 8 mm v tloušťce min. 40 mm. Není vhodné použití frakce s velkým obsahem prachových částic. Lože bude před pokládkou dlažby navýšeno o 3 mm – 5 mm oproti projektu, jelikož konečným hutněním dlažby dojde k poklesu vrstvy.

Dlažba bude pokládána na ložní vrstvu tak, aby byla šířka spár mezi dlažebními prvky v rozmezí max. 2 mm – 5 mm.

## **OCHRANNÁ VRSTVA**

Pro ochrannou vrstvu bude použito:

ŠDA GE; 200 mm, ČSN 73 6126-1

Před pokládkou musí být ověřena míra zhutnění a modul přetvárnosti podloží, které musí splňovat požadavky dle ČSN 73 6133.

Pokládka se neprovádí při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0 °C.

Při dopravě a manipulaci nesmí dojít ke znečištění a segregaci.

Hutnění je ideální provádět vibračním tandemovým válcem s oběma hladkými běhouny. Při práci těchto malých rozměrů a v blízkosti šachet a obrubníků lze použít jinou vhodnou mechanizaci, nebo pokládat ručně (vibrační desky, vibrační pěchy a ruční válce). Vrstva musí být provedena tak, aby byly dodrženy předepsané parametry celé konstrukční vrstvy a aby její vlastnosti byly co nejrovnomernější.

Při pokládce je nutno počítat s nadvýšením tak, aby vrstva po zhutnění odpovídala projektové výšce. Nadvýšení a způsob hutnění se musí předem ověřit.

Po rozprostření a urovnání povrchu je nutno začít ihned s jejím zhutněním.

V případě poškození, musí být místo opraveno doplněním stejného materiálu, ze kterého je vrstva vyrobena a následně zhutněno a urovnáno.

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

Komunikace je odvodněna příčným a podélným sklonem do odvodňovacího zařízení.

Km 0.000 00 – 0.160 00 odvodnění provedeno pomocí skluzů do silničního příkopu. V km cca 0.140 00 bude propojen silniční příkop pomocí propustku o DN 400 – propustek bude proveden pouze s trouby, která bude zasypána stávající zeminou.

Km 0.160 00 – 0.496 98 odvodnění pomocí uličních vpustí.

Odvodnění pozemní komunikace zůstane zachováno dle stávajícího stavu. Všechny stávající uliční vpusti zůstanou zachovány, budou pročištěny a vyrovnány s krytem vozovky. Jedná se o UV 1; 2; 3; 4; 5; 7; 8; 10; 11; 12; 13; 14.

Jedna uliční vpust' bude vyměněna. Jedná se o UV 15.

Nově zde budou přidány dvě uliční vpusti UV 6 a 9. Uliční vpust' 6 je navržena v nejnižším místě a je napojena do stávající uliční vpusti 5, která je svedena do silničního příkopu. Uliční vpust' 9 je doplňující pro UV 8, kde UV 8 odvodňuje mnohem větší plochu než by měla a z toho důvodu při velkých intenzitách dešťů nestíhá odtékat voda.

Součástí modernizace bude provedení výměny všech poklopů šachet a šoupat ve vozovce technické infrastruktury.



## **7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU**

V rámci stavby dojde ke kompletní výměně dopravního značení.

Značky budou umístěny pomocí spojovacích materiálů na nové sloupky nebo konstrukci, které jsou pevně zabudované do terénu. Tyto značky jsou situovány vodorovně 0.5 m – 2.0 m od hrany koruny silniční komunikace nebo obrubníku k boku svislé dopravní značky a výškově tak, aby svislá vzdálenost spodní hrany značky ke hraně koruny silniční komunikace byla 1.20 – 2.70 m a v místech chodníků byl zajištěn průchozí prostor na výšku 2.20 m – 2.70 m.

Činná plocha dopravních značek bude tvořena z retroreflexního materiálu.

Značení bude na asfaltové vozovce provedeno nátěrem bílou barvou. Po roce užívání bude dopravní značení v provedení plastem bílou barvou. Výpis vodorovného dopravního značení.

Součástí stavby je výměna zábradlí o výšce 1.30 m a délky 7.50 m – přesný tvar předmětem RDS.

## **8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU**

Po uvedení do provozu nebude mít stavba negativní vliv na dopravu – vzhledem k uspořádání ploch a použitých materiálů dojde ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu.

Minimalizace účinků stavby na životní prostředí je zajištěna volbou materiálů šetrných k životnímu prostředí.

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hluchosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

S ohledem na vliv stavby na životní prostředí během provádění stavebních prací, budou dodrženy hygienické limity hluku ze stavební činnosti dle NV o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací dle vyhlášky č. 272/2011 Sb. ze dne 24. října 2011.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. "Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů". Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečná odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prašení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Po převážnou dobu stavby bude umožněn průjezd vozidel složek integrovaného záchranného systému = bude umožněn průjezd stavbou.

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. Montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

Požární ochrana - nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Případné výstupy hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

Bezpečnost práce - během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci.

Civilní obrana - požadavky na civilní obranu nejsou.

Všeobecně:

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením. Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN 83 9061.

V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,0 m od paty kmene stromů v souladu s příslušnými předpisy Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech a ČSN 83 9061

Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle těchto norem bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).

V případě reprofilace příkopů budou v místech stromů prováděny práce ručně v rozsahu průmětu koruny stromu, kořeny budou ručně seříznuty hladkým řezem a ošetřeny stromovým balzámem.

Z důvodu zachování stability stromů není možné odřezávat kořeny o průměru větším než 2 cm.

Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005

Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

## 9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není u stavby tohoto charakteru provedeno.

## 10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Není u stavby tohoto charakteru provedeno.

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

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06. Barva zámkové dlažby varovných a signálních pásů, musí být kontrastní barvy (červená).

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm na pochozí plochou nebo sokl s výškou neméně 100 mm. Při nedodržení průchozího prostoru se navrhne bezpečná a vzdálenostně přiměřená náhradní bezbariérová trasa.

Přirozená vodící linie je tvořena záhonovým obrubníkem s převýšením + 7 cm nad povrchem chodníku.

Varovný pás ohraničuje místa, které jsou pro osoby se zrakovým postižením trvale nebezpečné, především místa snížených obrubníků s převýšením menší než +0.08 m. Varovné pásy mají šířku 0.40 m, povrch je z hmatové dlažby a vizuálně kontrastní od okolí.

Signální pás navádí osoby se zrakovým postižením do míst navrhnuté pro bezpečný provoz (přechod pro chodce a autobusové nástupiště). Signální pás má šířku 0.80 m, povrch je z hmatové dlažby a vizuálně kontrastní od okolí