

## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **a. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

Název stavby :	Cyklostezka Litomyšl - Osík
Objekt:	SO 101 Cyklostezka
Druh stavby :	novostavba
Místo stavby :	v blízkosti silnice II/359 jihozápadně od Litomyšle při výjezdu na Osík
Katastrální území :	katastrální území Litomyšl (parcelní čísla viz. záborový elaborát)
Kraj :	Pardubický
Okres :	Svitavy
Stupeň :	Dokumentace pro provádění stavby
Investor :	Město Litomyšl  Bří Šťastných 1000, Litomyšl 570 20 podatelna@litomysl.cz ID datové schránky: ID: x4cbvs8 Starosta města Mgr. Daniel Brýdl, LL.M
Zpracovatel PD :	OPTIMA spol. s r.o. Projektová, inženýrská a stavební činnost Žižkova 738, 566 01 VYSOKÉ MÝTO e-mail: info @optima-vm.cz IČ: 15030709, DIČ: CZ15030709 Ing. Bohuslav Shejbal, jednatel autorizovaný inženýr pro pozemní stavby ČKAIT 0700216 Ing. Šárka Šafránková
Zhotovitel stavby :	Dle výběrového řízení

## **b. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS**

Začátek cyklostezky se smíšeným provozem navazuje na stávající část zpevněné cyklostezky v ulici Dukelská v Litomyšli. V úseku 0,000 00 - 0,087 30km se předpokládá pouze doplnění varovného pásu v začátku úseku a označení dopravními značkami. Následně je trasa navržena v prostoru podél zahradnictví až k silnici II/359 a v souběhu s touto komunikací. V km cca 1,024 250 - 1,032 250 přechází přes silnici II/359 a pokračuje podél zpevněného vjezdu k nemovitosti, oddělena zvýšeným silničním obrubníkem výšky 100mm. V km 1,125 660 - 1,134 57 kříží účelovou komunikaci k provozovně a pokračuje v souběhu se silnicí II/359 až do obce Osík. Součástí je i úprava autobusového nástupiště přiléhajícího k cyklostezce v km 1,172 05 - 1,185 08km.

Celková délka je 1,414 700km (0,087 30-1,502 00km), šířka cyklostezky je 3,0m.

### ***b.2 Vztah k území ( inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)***

*Na staveništi se nacházejí následující podzemní zařízení inženýrských sítí:*

- kanalizace dešťová
- kanalizace splašková - tlaková
- sdělovací kabel
- podzemní vedení NN
- nadzemní vedení VN
- kabel veřejného osvětlení

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

### **Ochranná pásma**

- Ochranné pásmo silnic II.třídy je 15m od osy na obě strany.
- Ochranné pásmo kabelových silových vedení je 1 m na každou stranu.
- Ochranné pásmo nadzemních vedení NN je 1m, VN do 35 kV je 7 m, do 110 kV je 12 m od krajního vodiče na každou stranu.
- Ochranné pásmo plynovodů je 4 m, STL a NTL v intravilánu 1,0m,
- Ochranné pásmo vodovodů je 1,5 m do DN500mm, 2,50m nad DN500mm.
- Ochranné pásmo sdělovacích kabelů je 1,5 m.
- Ochranné pásmo kanalizace do DN500mm 1,50m  
nad DN 500mm 2,50m

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

Před realizací objektu SO 101 je nutné zřízení přeložky kabelu CETIN, který zajišťuje CETIN.

**!!! Před osazení propustku 1,104 80km je nutné provést kopanou sondu na kabelu CETIN a po osazení plastového žlabu 1100x100x100 délky 10,0m na kabel CETIN 1,101 50 – 1,111 50km je nutné odsouhlasení správce kabelu a jeho zaměření!!!**

### ***b.3 Rozsah výkonů***

Pro zhotovitele jsou určeny následující výkony:

- provizorní dopravní značení
- příprava staveniště – odstranění pařezů, vytyčení sítí
- odstranění ornice, zemní práce
- propustky, zlepšení pláň
- podkladní vrstvy
- osazení betonových obrubníků
- zřízení podkladní a obrusné vrstvy
- doplnění krajnic
- dopravní značení

### **c. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

#### **DIAGNOSTICKÝ PRŮZKUM**

Na stavbu nebyl zpracován geologický průzkum, vychází se z poznatků při výstavbě přilehlých objektů a kopaných sond. Dle kopaných sond je nutná výměna podloží v úseku 0,087 00 - 1,022 00km v tl. 300mm.

### **d. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM**

Jedná se o jeden objekt cyklostezky se smíšeným pohybem chodců..

### **e. NÁVRH**

#### ***e.1 Popis***

Cyklostezka je navržena se smíšeným provozem s předpokládanou intenzitou max. 150cyklistů/h a 180chodců/h. Návrhová rychlost na cyklostezce 20km/h. Začátek úseku je v 0,087 300km, konec úseku 1,502 00km, celková délka 1414.7m, šířky 3,0m.

#### ***e.2 Směrové řešení***

Návrh směrového řešení vychází z požadavku investora a požadavků Policie ČR.

0,000 000 - 0,001 485km	přímá
0,001 485 – 0,021 861km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 35m
0,021 861 – 0,024 530km	přímá
0,024 530 – 0,041 103km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 13m
0,041 103 – 0,063 110km	přímá
Začátek úpravy 0,087 300km	
0,063 110 – 0,095 682km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 23m
0,095 682 – 0,130 542km	přímá
0,130 542 - 0,141 058km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 20m
0,141 058 – 0,166 512km	přímá
0,166 512 – 0,177 079km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 15m

0,177 079 – 0,191 573km	přímá
0,191 573 – 0,198 178km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 15m
0,198 178 – 0,224 677km	přímá
0,224 677 – 0,228 336km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 20m
0,228 336 – 0,232 578km	přímá
0,232 578 – 0,234 690km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 20m
0,234 690 – 0,285 933km	přímá
0,285 933 – 0,313 339km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 500m
0,313 339 – 0,393 173km	přímá
0,393 173 – 0,415 259km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 15m
0,415 259 – 0,481 086km	přímá
0,481 086 – 0,502 721km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 100m
0,502 721 – 0,538 130km	přímá
0,538 130 – 0,554 277km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 100m
0,554 277 – 0,589 711km	přímá
0,589 711 – 0,606 880km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 300m
0,606 880 – 0,613 336km	přímá
0,613 336 – 0,627 407km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 500m
0,627 407 – 0,674 443km	přímá
0,674 443 – 0,689 566km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 10m
0,689 566 – 0,731 710km	přímá
0,731 710 – 0,744 675km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 200m
0,744 675 – 0,848 058km	přímá
0,848 058 – 0,860 881km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 200m
0,860 881 – 0,922 209km	přímá
0,922 209 – 0,929 422km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 30m
0,929 422 – 0,950 499km	přímá
0,950 499 – 0,957 704km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 30m
0,957 704 – 0,975 763km	přímá
0,975 762 – 0,998 879km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 48m
0,998 879 – 1,018 080km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 10m
1,018 080 – 1,040 633km	přímá
1,040 633 – 1,051 461km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 10m
1,051 461 – 1,060 716km	přímá
1,060 716 – 1,067 373km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 10m
1,067 373 – 1,075 404km	přímá
1,075 404 – 1,097 933km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 230m
1,097 933 – 1,100 898km	přímá
1,100 898 – 1,113 294km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 60m
1,113 294 – 1,133 857km	přímá
1,133 857 – 1,139 223km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 20m
1,139 223 – 1,143 411km	přímá
1,143 411 – 1,165 121km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 50m
1,165 121 – 1,183 395km	přímá
1,183 395 – 1,189 923km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 50m
1,189 923 – 1,208 471km	přímá
1,208 471 – 1,218 147km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 50m
1,218 147 – 1,502 000km	přímá

### **Křižovatky**

1,024 250 – 1,032 250km křižovatka se silnicí II/359  
1,125 660 – 1,134 570km účelová komunikace  
1,448 450 – 1,453 550km cesta

### Nástupiště autobusu

1,172 050 – 1,185 050km nástupiště BUS – úprava nástupní hrany (160mm)

### **e.3 Výškové řešení**

Návrh výškového řešení je ovlivněn jednak průběhem stávajícího zpevnění, jednak silnicí II/359.

0,000 000 – 0,014 300km	+6,85%	R =	400m
0,014 300 – 0,032 580km	+2,61%	R =	500m
0,032 580 – 0,064 333km	+3,94%	R =	700m
0,064 333 – 0,084 543km	+5,33%	R =	200m
0,084 543 – 0,131 832km	+0,73%	R =	1 600m
0,131 832 – 0,267 199km	+1,22%	R =	1 600m
0,267 199 – 0,359 417km	+0,05%	R =	100m
0,359 417 – 0,393 691km	-2,46%	R =	200m
0,393 691 – 0,460 000km	+0,75%	R =	300m
0,460 000 – 0,639 400km	+0,45%	R =	300m
0,639 400 – 0,677 500km	+0,71%	R =	50m
0,677 500 – 0,812 634km	-4,97%	R =	500m
0,812 634 – 0,842 908km	-7,80%	R =	400m
0,842 908 – 0,876 799km	-4,79%	R =	400m
0,876 799 – 1,001 495km	-8,30%	R =	100m
1,001 495 – 1,022 250km	+2,93%	R =	20m
1,022 250 – 1,024 250km	-2,01%		
Silnice II/359			
1,032 250 – 1,034 260km	-2,00%	R =	50m
1,034 260 – 1,062 300km	-7,36%	R =	300m
1,062 300 – 1,079 243km	-5,16%	R =	1 000m
1,079 243 – 1,105 812km	-3,85%	R =	100m
1,105 812 – 1,121 479km	+3,06%	R =	100m
1,121 479 – 1,125 660km	-1,67%		
Účelová komunikace			
1,134 570 – 1,141 857km	+5,50%	R =	100m
1,141 857 – 1,181 450km	+0,73%	R =	2 000m
1,181 450 – 1,241 450km	+2,50%	R =	2 000m
1,241 450 – 1,303 092km	+1,67%	R =	1 500m
1,303 092 – 1,370 523km	-1,85%	R =	1 000m
1,370 523 – 1,416 800km	-3,86%	R =	1 000m
1,416 800 – 1,450 652km	-4,91%	R =	1 000m
1,450 652 – 1,495 932km	-3,23%	R =	300m
1,495 932 – 1,502 000km	-5,48%		

#### ***e.4 Příčné uspořádání***

Cyklostezka je navržena se smíšeným provozem cyklistů a chodců v šířce 3,0m s návrhovou rychlostí 20km/hod. Základní příčný sklon je jednostranný 2,0%. Cyklostezka je prakticky v celém úseku mimo zastavěnou část a vodící linie je tvořena zvýšeným jednostranným obrubníkem 1000\*100\*250mm osazeným do lože z betonu C20/25n. Zvýšení obrubníku je min. 60mm oproti zpevnění.

V úseku 0,087 300 – 1,066 200km je na jedné straně osazen obrubník s převýšením, na druhé straně cyklostezky je krajnice šířky 0,25m.

V úseku 1,066 200 – 1.125 660km je cyklostezka navržena v souběhu se stávajícím vjezdem k jedné nemovitosti. Stezka je zvýšena oproti vjezdu o 100mm ( obrubník 1000\*150\*250mm), šířka vjezdu je min. 4,0m.

V úseku 1,134 570 – 1,502 00km je cyklostezka navržena v souběhu se silnicí II/359, v příčném směru je odsazena od obrubníku komunikace o 1,0m. Zelený pás je od cyklostezky oddělen betonovým obrubníkem 1000\*100\*250mm osazeným do lože z betonu C20/25n, obrubník je v úrovni zpevnění cyklostezky cca 60mm nad zeleným pásem. Na druhé straně cyklostezky je navržen převýšený min.60mm betonový obrubník 1000\*100\*250mm osazený do lože z betonu C20/25n. V úseku 1,275 400 – 1,335 400km je obrubník nahrazen palisádami 175x200mm výšky 800mm z důvodu zachycení přilehlého svahu.

***Výpis obrubníků viz. Vytyčovací situaci.***

#### ***e.5 Konstrukce cyklostezky***

Je navržena dle TP 170 typ D2-N-3-PIII upraveno pro cyklostezku dopravní zatížení VI:

Asfaltový beton ACO 11+	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík asfaltovou emulzí 0,2kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
Asfaltový beton ACP 16+	50mm	ČSN EN 13108-1
Štěrkožtrť ŠD <sub>A</sub>	200mm	ČSN 73 6126-1
<hr/>		
min.hodnota modulu přetvárnosti E <sub>def,2</sub> min.30MPa		
Celkem	290mm	

**V úseku 0,087 300 – 1,020 000km je nutné zlepšení podloží vápnem v tloušťce 300mm.**

#### ***Konstrukce nástupiště autobusového zálivu***

Zámková dlažba	60mm
Lože z drti 2-5mm	40mm
Štěrkožtrť ŠD <sub>A</sub> - vyrovnávka	50-100mm

#### ***e.6 Zemní práce a výkopové práce a demolice***

Ornice získaná na stavbě bude použita k úpravě násypových a zářezových svahů. Přebytková zemina získaná na stavbě bude odvezena na odpovídající skládku, kterou zajistí dodavatel stavby.

#### ***e.7 Vytyčení***

V projektové dokumentaci je použit výškový systém Balt po vyrovnání. Směrový systém je proveden v souřadnicovém systému S-JTSK. V těchto systémech je provedeno polohopisné umístění objektu. Přílohou této zprávy je vytyčení osy a nivelety. Další vytyčení bude ve vytyčovací situaci.

#### ***e.8 Poloha staveniště***

Staveniště se nachází v blízkosti II/359 mezi Litomyšlí a Osíkem.

#### ***e.9 Příjezdy a přístupy***

Přístup na staveniště se předpokládá ze silnice II/359 a z místních komunikací.

#### ***e.10 Skladovací a pracovní plochy***

Skladovací a pracovní plochy bude nutné na staveništi omezit na minimum.

#### ***e.11 Připojení na napájecí a odpadní vedení a sítě***

Připojení na tyto potřebné sítě si zajistí dodavatelská firma.

#### ***e.12 Materiál pro zásypy a obsypy***

Pro zásypy a obsypy bude použit nesoudržný snadno hutnitelný materiál, nebo zemina s mírou zhutnění  $ID = 0,85$ .

#### ***e.13 Beton***

Jako podkladní beton pro uložení obrubníků bude beton C 20/25n.

#### ***e.14 Opěrná zídka***

V úseku 0,415-0,438km bude doplněna monolitická opěrná zídka výšky 1,30m, šířky 0,30m doplněná bezpečnostním zábradlím výšky 1,30m.

#### ***e.15 Betonové palisády***

V km 1,275 400 - 1,355 400km vpravo jsou navrženy palisády 175x200mm výšky 800mm z důvodu zajištění stávající vzrostlé zeleně (není možné upravit sklon svahu).

#### ***e.16 Vegetační úpravy***

Součástí vegetačních úprav bude odstranění ponechaných pařezů. Další úpravy budou spočívat v úpravě terénu a ohumusování, včetně osetí travním semenem, za obrubou a krajnicí.

Náhradní výsadba je zakreslena pouze pro informaci zhotoviteli. Město Litomyšl si náhradní výsadbu zajistí na své náklady. Stavba bude realizovat pouze nakypření půdy v místě budou výsadby stromů v šířce 0,7m délky 4,0m.

### **Ochrana stromů**

Postup při výkopových pracích v blízkosti vzrostlého stromu blíže popsán v normě ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a ČSN 839011 Technologie vegetačních úprav v krajině - Práce s půdou.

Veškeré výkopy v blízkosti stromů musí být prováděny šetrnou technologií. - ručním výkopem, v úsecích s výskytem podzemních inženýrských sítí, popř. supersonickým vzduchovým rýčem (Air Spade) nebo tlakovou vodou s opatrným postupem a selektivním přístupem k obnaženým kořenům. Je důležité, aby nedošlo k většímu než nezbytně nutnému zásahu do kořenového systému stromů.

- Minimální vzdálenost výkopů od paty kmene stromu činí 2,5m, v případě nutnosti provádění stavebních prací ve vzdálenosti menší než 2,5m musí být aplikována níže uvedená opatření k ochraně stromů:

- v kořenové zóně (plocha pod korunou stromů ohraničená okapovou linií koruny) se nesmí pojíždět a parkovat stavební mechanismy a nesmí se zde ani skladovat materiál nebo vybavení staveniště

- veškeré výkopové práce v kořenovém prostoru stromů bude nutné hloubit pouze ručně nebo s použitím odsávací techniky. Pro minimalizaci poškození při výkopových pracích je nutno maximálně zkrátit dobu otevření stavební jámy a provedení prací ve vhodném období, nejlépe na podzim.

- Při výkopech se nesmí přetínat kořeny s průměrem  $\geq 2$  cm (5 cm). Poraněním se má zabránovat, popřípadě je nutno kořeny ošetřit. Kořeny je třeba ostře přetnout a místa řezu zahladit. Konce kořenů o průměru  $\leq 2$  cm je nutno ošetřit růstovými stimulátory, o průměru větším než 2 cm prostředky na ošetření ran. Obnažení kořeny je nutno chránit před vysycháním a působením mrazu.

- Jako nutné minimum pro zajištění mechanické stability stromu je uváděna vzdálenost dvojnásobku průměru kmene v 1,3m výšky.

Ochrana kořenového systému může být provedena například:

- zakrytím stěny pravidelně vlhčenou textilií,
- překrytím stěny výkopu vhodným materiálem,
- instalací průchodky a bezodkladným zasypáním

#### Ochrana stromů před mechanickým poškozením

Stromy na staveništi se musí chránit proti mechanickému poškození vozidly, stavebními stroji a speciálními stavebními postupy, a to oplocením nejméně 1,80m vysokým, s bočním odstupem 1,50m od okraje plochy. Plot má chránit celou kořenovou zónu. Jestliže není možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, je nutné kmen obednit do výšky 2,0m. Ochranné zařízení se musí připevnit bez poškození stromů a vůči kmenu vypošťarovat. Nesmí být nasazeno bezprostředně na kořenové náběhy. Korunu nutno chránit před poškozením stavebními mechanismy, ohrožené větve se musí vyvázat nahoru. Místa úvazků je nutno vypošťarovat vhodným materiálem.

#### ***e.17 Autobusové nástupiště***

V km 1,172 050 – 1,185 050km je stávající autobusová zastávka. U nástupiště autobusové zastávky bude osazen obrubníky bezbariérové (kasselský typ) s podsázkou 160mm do lože z betonu C20/25n délky 13m a náběhové obrubníky délky 1,0m pro napojení na stávající obruby. Kryt nástupiště bude předlážděn zámkovou dlažbou. Bude doplněn signální pás šířky 0,80m z reliéfní kontrastní barvy a kontrastní pás hladký podél obrubníku nástupiště.



**f. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD**

Odvodnění cyklostezky bude v celém úseku zajištěno podélným a příčným sklonem do terénu.

Dále bude osazen drenážní trativod DN 160 s obsypem ze štěrkopísku v úseku:

- 0,104 00 - 0,199 70km; DL. 93,0m
  - trativod zaústěn do zasakovací galerie v úseku 0,094 00 – 0,104 00km šířky 1,5m, délky 10,0m, hloubky 1,5m s výplní ze štěrku 32/63, výkop obalen propustnou geotextílií 200g/m<sup>2</sup>
  - 0,045 00km ŠD1 osazena drenážní plastová šachta DN 300
- 0,196 00 - 0,309 50km; DL. 114,0m
  - trativod vyústěn v 0,196 00km, obklad lomovým kamenem tl.100mm do betonového lože tl.100mm
  - 0,250 00km ŠD2 osazena drenážní plastová šachta DN 300
- 0,369 00 – 0,310 50km; DL. 60,0m
  - trativod zaústěn do zasakovací galerie v úseku 0,369 00 – 0,378 00km šířky 1,5m, délky 10,0m, hloubky 1,5m s výplní ze štěrku 32/63, výkop obalen propustnou geotextílií 200g/m<sup>2</sup>
- 0,378 00 - 0,525 40km; DL. 146,0m
  - trativod zaústěn do zasakovací galerie v úseku 0,369 00 – 0,378 00km šířky 1,5m, délky 10,0m, hloubky 1,5m s výplní ze štěrku 32/63, výkop obalen propustnou geotextílií 200g/m<sup>2</sup>
  - 0,415 00km ŠD3 osazena drenážní plastová šachta DN 300
  - 0,465 00km ŠD2 osazena drenážní plastová šachta DN 300
- 0,525 60 - 0,584 90km; DL. 61,0m
  - trativod vyústěn v 0,525 60km, obklad lomovým kamenem tl.100mm do betonového lože tl.100mm
- 0,585 60 - 0,645 40km; DL. 62,0m
  - trativod vyústěn v 0,585 60km, obklad lomovým kamenem tl.100mm do betonového lože tl.100mm

- 0,645 60 - 0,675 00km; DL. 31,0m
  - trativod vyústěn v 0,645 60km, obklad lomovým kamenem tl.100mm do betonového lože tl.100mm
- 0,732 00 - 0,942 30km; DL. 212,5m
  - trativod vyústěn v 0,942 30km, obklad lomovým kamenem tl.100mm do betonového lože tl.100mm
  - 0,780 00km ŠD5 osazena drenážní plastová šachta DN 300
  - 0,830 00km ŠD6 osazena drenážní plastová šachta DN 300
  - 0,880 00km ŠD7 osazena drenážní plastová šachta DN 300

### ***Propustky***

*1,012 280km trubní propust DN 400mm – prodloužení dl.14,0m - šikmé čelo*

Jedná se o prodloužení stávajícího zatrubnění. Na vtoku bude zřízeno šikmé čelo z lomového kamene tl.100mm uložené do betonového lože tl.100mm. Zatrubnění bude provedeno z PVC DN 400 s obetonováním tl.150mm z betonu C 20/25- X0, uložené do betonového lože tl.150mm z betonu třídy C 20/25 – X0. V místě napojení na stávající zatrubnění bude osazena betonová šachta prefabrikovaná DN 1000.

*1,039 000km trubní propust DN 600mm – dl.9,5m - šikmá čela*

Jedná se o zřízení nového propustku. Na vtoku a výtoku bude zřízeno šikmé čelo z lomového kamene tl.100mm uložené do betonového lože tl.100mm. Zatrubnění bude provedeno z PVC DN 600 s obetonováním tl.150mm z betonu C 20/25- X0, uložené do betonového lože tl.150mm z betonu třídy C 20/25 – X0.

*1,104 800km trubní propust DN 800mm – výměna dl.17,0m - šikmá čela*

Jedná se o zřízení nového propustku. Na vtoku a výtoku bude zřízeno šikmé čelo z lomového kamene tl.100mm uložené do betonového lože tl.100mm. Zatrubnění bude provedeno z PVC DN 800 s obetonováním tl.150mm z betonu C 20/25- X0, uložené do betonového lože tl.150mm z betonu třídy C 20/25 – X0.

### **g. NÁVRH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ**

Na začátku a na konci cyklostezky bude osazena dopravní značka C9a C9b Stezka pro chodce a cyklisty.

Pro zajištění bezpečného překonání silnice II/359 jsou na cyklostezce navržena tyto opatření:

- v předstihu bude osazena dopravní značka C9b Konec stezky pro chodce a cyklisty s dodatkovou tabulkou E3a 50m
- osazena dopravní značka C14a jiný příkaz - Cyklisto sesedni z kola
- dopravní značka C9b Konec stezky pro chodce a cyklisty

Na silnici II/359 dopravní značka A19 s dodatkovou tabulkou E3a – 100m a dopravní značka IP5 – 70km/h

Na autobusové zastávce bude doplněno vodorovné dopravní značení V11a, V4-0,25 a V4 0,5/0,5/0,25.

Z důvodu obalových křivek je nutné požádat o výjimku dle §14 vyhlášky č.398/2009Sb na zvětšení délky pro přecházení na silnici II/359 na délku 8,0m.

Z důvodu obalových křivek je nutné požádat o výjimku dle §14 vyhlášky č.398/2009Sb na zvětšení délky pro přecházení na účelové komunikaci na délku 8,90m.

#### **h. POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

V této dokumentaci pro provedení stavby je navržen postup výstavby v hlavních bodech. Podrobný harmonogram vypracuje dodavatel stavby.

#### **i. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Stavba nevyžaduje technologické vybavení.

#### **k. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVEB OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

##### ***a) Zásady pro osoby s omezenou schopností pohybu***

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.

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.

Cyklostezka je navržen v příčném sklonu 2,0%, v základní šířce 3,00m s podélným sklonem max.8,3%.

##### ***b) Zásady pro osoby se zrakovým postižením***

Na stavbě budou provedeny **varovné pásy** šířky 0,4m a **signální pásy** šířky 0,80m umístěné v začátku a konci cyklostezky a na místech pro přecházení. Budou provedeny z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu. Signální pás je od varovného pásu odsazen o 300mm. Cyklostezka je částečně mimo zastavěnou část a vodící linie je tvořena zvýšeným obrubníkem o 60mm oproti zpevnění.

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 v délce 13m.

***c) Zásady pro osoby se sluchovým postižením***

Není obsaženo, s akustickým výstupem se neuvažuje.

***d) 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.

Vysoké Mýto únor 2025

Zpracoval: Ing. Šárka Šafránková