

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	- 2 -
1. Údaje o stavbě.....	- 2 -
a) Název stavby.....	- 2 -
b) místo stavby (adresa, čísla popisná, katastrální území, parcelní čísla pozemků)	- 2 -
c) předmět dokumentace.....	- 2 -
2. Údaje o žadateli / stavebníkovi	- 2 -
3. Údaje o zpracovateli dokumentace.....	- 2 -
a) Jméno, příjmení, obchodní firma, IČ, místo podnikání nebo obchodní firma nebo název, IČ, adresa sídla	- 2 -
b) Jméno a příjmení hlavního projektanta, vč. čísla autorizace, s vyznačeným oborem.....	- 2 -
c) Jména a příjmení projektantů jednotlivých částí dokumentace	- 2 -
B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	- 3 -
C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI.....	- 5 -
D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY.....	- 5 -
E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	- 5 -
F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PODZEMNÍCH VOD.....	- 7 -
G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	- 8 -
H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	- 8 -
I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	- 10 -
J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	- 10 -
K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	- 10 -

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**1. Údaje o stavbě****a) Název stavby**

Ústí nad Labem, ul. Hostovická – zřízení chodníku podél silnice č. III/25839

SO 101 – Pozemní komunikace**b) místo stavby (adresa, čísla popisná, katastrální území, parcelní čísla pozemků)**

Katastrální území – Ústí nad Labem

Parcelní čísla – 4290, 3635/1, 3558/1, 3558/2, 3569/1, 3734/3, 3735/1, 3577/1

c) předmět dokumentace

Nově navržené komunikace pro pěší řeší propojení lokality se sítí komunikací pro pěší města Ústí nad Labem a přispějí tak k vyšší bezpečnosti pohybu chodců a plynulosti dopravy v řešené oblasti. Délka řešeného úseku je 0,79 km s vedením chodníku po jižní straně ulice. Rovněž projdou rekonstrukcí všechny autobusové zastávky nacházející se v řešeném úseku včetně autobusové točny. Rekonstrukcí projde rovněž veřejné osvětlení (SO401). Základní šířka chodníku je 1,5 m z důvodu malých šířkových poměrů uličního prostoru a potřeby zanechání minimálního průjezdného profilu v dopravním prostoru pro vozidla.

2. Údaje o žadateli / stavebníkovi

Statutární město Ústí nad Labem

Velká Hradební 2336/8

401 00 Ústí nad Labem

3. Údaje o zpracovateli dokumentace**a) Jméno, příjmení, obchodní firma, IČ, místo podnikání nebo obchodní firma nebo název, IČ, adresa sídla**

Ing. Tomáš Votava

KAP Atelier s. r. o.

Prusíkova 2577/16, 155 00 Praha 5

tel. / fax: 474 652 962, 739 696 622

e-mail: votava@kapatelier.cz

web: www.kapatelier.cz

b) Jméno a příjmení hlavního projektanta, vč. čísla autorizace, s vyznačeným oborem

Marie Rysková, autorizace č. 0401531

KAP Atelier s. r. o.

c) Jména a příjmení projektantů jednotlivých částí dokumentace

Ing Tomáš Votava – Pozemní komunikace

B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stavba je rozdělena do tří úseků A, B, C pro detailnější popis a orientaci. Celková délka trasy je 0,798 km s počátkem na rozhraní ulic Hostovická x Hospodářská. Konec trasy je situován v napojení na stávající chodník před prodejnou Koupelny Ptáček.

Větev A

První řešený úsek Větev A je situován na rozhraní ulic Hostovická x Hospodářská, v křižovatce s ul. V Besídkách. Délka úseku činí cca 291 m. V tomto místě začíná chodník sníženou hranou s odrazem + 0,02m, čímž je zajištěn bezbariérový přístup z navazující části ulice. Zde je chodník přimknut ke stávajícímu oplocení soukromých pozemků. Dle místního šetření zde dochází k parkování vozidel v postranním pásu zeleně, a proto je v těchto místech navrženo podélné parkovací stání umístěné do zálivu šířky 2,0 m a délky 30 m. Parkovací záliv je z betonové dlažby tl. 80 mm. Za parkovacím zálivem je chodník přimknut opět k vozovce a takto trasován až do staničení 0,291 km. Základní šířka chodníku činí 1,5 m s příčným sklonem 2% a max. podélným sklonem do 7,9%. Stávající vjezdy zůstanou zachovány vč. stávajících šířek. Chodník v místech vjezdu bude překonáván přes obrubu s odrazem +0,02. Od staničení cca 0,080 km zasahuje chodník do přilehlého svahu. V tomto místě je potřeba odtěžení paty svahu a jako opěrný prvek použít betonovou palisádu v délce dle aktuální potřeby. Stejný postup bude platit ve staničení cca 0,182 – 0,201 km a 0,217-0,250 km.

Větev A1

Je samostatnou větví, která zajišťuje přístup k autobusové točně. Chodník délky 63m je trasován po vnějším obvodu BUS točny, jejíž konstrukce vozovky je navržen na celkovou rekonstrukci. Chodník točny je zpřístupněn z ul. Hostovická přes přechod pro chodce.

Větev B

Je trasována od km 0,305 do km 0,426. Začátek staničení větve B je situován za křižovatkou s ul. V Besídkách. V tomto místě je chodník přimknut k vozovce a i přesto zasahuje částečně do paty přilehlého svahu. I zde bude použita betonová palisáda v délce 25m. Za opěrnou zídou z palisád je chodník přimknut k přilehlému stávajícímu oplocení a ve vzniklém prostoru mezi chodníkem a vozovkou je navržen parkovací záliv dl. 56m a šířky 2,0m z betonové dlažby tl. 80 mm. Základní šířka chodníku činí 1,5m s příčným sklonem 2% a max. podélným sklonem 7,3%. Ve staničení 0,374 km a 0,402 km je navržena rekonstrukce autobusových zastávek. Nástupiště zastávky ve směru centrum Ústí nad Labem je navržena v rámci průběžného chodníku, který je v tomto místě rozšířen na hodnotu 2,0m. V opačném směru (směr Hostovice) je navržena zastávka s nástupištěm a přístřeškem v místě zelené plochy a pomocí přístupového chodníku pro chodce napojena na nově navržený chodník.

Větev C

Poslední část chodníku v délce cca 360m je trasována od km 0,435 do km 0,798 tedy od křižovatky s ul. Pod Svahem k prodejně Koupelny Ptáček. Chodník má stejné parametry jako u předešlých větví tedy šířku 1,5m s max. příčným sklonem 2% a podélným sklonem do 7,1%. V celé délce je chodník trasován podél komunikace a skoro z jedné poloviny zasahuje do paty přilehlého svahu. Ta bude opět zajištěna betonovými palisádami. Na konci

staničení navazuje chodník na stávající chodníkovou plochu. V km 0,56 je zřízen přechod pro chodce z důvodu existence stávajícího dětského hřiště na protější straně ulice.

Směrové vedení

Trasa chodníku je vedena podél stávající komunikace v ulici Hostovická.

Výškové vedení

Výškový profil kopíruje stávající niveletu komunikace v ulici Hostovická.

Příčné uspořádání PK

Chodník má konstantní šířku 1,50 m vč. bezpečnostního odstupu 0,5m z důvodu stávajících šířkových poměrů ulice, kde není prostor pro širší komunikace pro pěší. Vzhledem k intenzitě chodců v této lokalitě by menší šířkové uspořádání komunikací pro pěší nemělo znamenat větší bezpečnostní riziko a ČSN 736110 odstranění bezpečnostního odstupu připouští v článku 10.1.2.4. Podélné parkovací stání je šířky 2 m a stávající komunikace zůstane zachována v min. šířce 5 m.

Zemní těleso.

Bude proveden výkop a vyrovnání pláně pod novými plochami. Pláň pod všemi zpevněnými plochami bude zhutněna. Zhutnění pláně bude prováděno tak, aby bylo dosaženo minimální hodnoty deformačního modulu vypočteného z druhého zatěžovacího cyklu E_{def2} . Poměr modulů přetvárnosti z druhého a prvního zatěžovacího cyklu by měl být menší než 2. Pohledem na geologickou mapu ČR se mohou po odstranění stávajících konstrukcí vyskytovat podloží obsahující spraše nebo jiné špatně zhutnitelná podloží. Je počítáno s odtěžením zeminy v mocnosti 0,5 m. Odtěžená zemina bude nahrazena zeminou vhodnou pro zhutnění zemní pláně. Poměr modulů přetvárnosti z druhého a prvního zatěžovacího cyklu by měl být menší než 2. Hutnění provádět vhodným hutním mechanismem. Práce budou prováděny v klimaticky vhodném období.

Vozovky a ostatní zpevněné plochy

Konstrukce A – vjezdy, parkovací zálivy

Zámková dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Kladelcí vrstva – kamenivo fr. 4-8 mm	L	40 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
Štěrkodrt' 0/63	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
Štěrkodrt' 0/63	ŠD _B	200 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

Konstrukce celkem: 470 mm

Konstrukce B - chodník

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131-1
Kladelcí vrstva – kamenivo fr. 4-8 mm	L	40 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
Štěrkodrt' 0/63	ŠD	200 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

Konstrukce celkem: 300 mm

Konstrukce C – doasfaltování vozovky

Asfaltobeton střednězrný	ACO11	50 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik dle TP102		0,4kg/m ²	dle TP102
Konstrukce celkem:		50 mm	

Konstrukce D – točna, konstrukce vozovky

Asfaltobeton střednězrný	ACO11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik		0,4kg/m ²	dle TP102
Asfaltobeton podkladní	ACP16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1
Infiltrační postřik		0,7kg/m ²	dle TP102
Kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	150 mm	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' 0/63	ŠD	200 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
Konstrukce celkem:		460 mm	

Při kladení betonové dlažby je třeba řádně ztuhnit lože, do kterého se bude klást dlažba, především jeho rovnost nesmí přesahovat toleranci danou výrobcem dlažby. Na něj se položí dlažba, která se okamžitě ztuhne. Při pokládání je nutno dodržovat stanovené spáry mezi kostkami. Poté se spáry vyplní štěrkem 0-2mm a dlažba se znovu ztuhne. Přesný typ dlažby bude určen investorem.

C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Použité podklady:

- Záměr a požadavky investora
- Katastrální mapa
- Místní šetření na místě stavby
- Vyjádření správců sítí
- Studie stavby

D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

SO 101 – Pozemní komunikace přímo navazuje na ostatní stavební objekty

SO 401 – Veřejné osvětlení.

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

1. Bourání, demolice:

Budou odstraněny panely v místě stávající autobusové točny. Dále pak bude stávající komunikace frézována v místech budoucích obrub chodníků nebo dojde ke kompletnímu odstranění konstrukce vozovky v místech budoucí chodníkové plochy. Odstraněny budou stávající zpevněné plochy před vjezdy do přilehlých objektů. V místech převedení dešťové vody z uliční vpusti do vsaků bude odstraněna konstrukce vozovky překopem.

2. Zemní práce:

Pohledem na geologickou mapu ČR se mohou po odstranění stávajících konstrukcí vyskytovat podloží obsahující spraše nebo jiné špatně zhutnitelná podloží. Je počítáno s odtěžením zeminy v mocnosti 0,5 m. Odtěžená zemina bude nahrazena zeminou vhodnou pro zhutnění zemní pláně. Poměr modulů přetvárnosti z druhého a prvního zatěžovacího cyklu by měl být menší než 2. Hutnění provádět vhodným hutním mechanismem. Práce budou prováděny v klimaticky vhodném období.

V průběhu stavby je nutné provádět kontroly hutnění v rozsahu metod a počtu zkoušek uvedených v ČSN 721006 Kontrola hutnění zemin a sypanin nebo ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

3. Zpevněné plochy:

- frézování – živice - **1070 m²**
- odstranění panelů - **291 m²**
- autobusová točna – celá konstrukce - **291 m²**
- autobusový záliv – celá konstrukce – **14,5 m²**
- podélné parkování – dlažba – **154 m²**
- chodník – **1173 m²**
- sjezdy k soukromým parcelám – **177,5 m²**
- nopová dlažba pro nevidomé – **88,184 m²**
- hrana chodníkové plochy podél zastávky (červená dlažba) – **14,5 m²**

4. Vymezení zpevněných ploch:

- obruba silniční – **1041 m**
- obruba chodníková – **553 m**

5. Odvodnění:

- uliční vpust – 16 kusů
- vsak (systém košů) – 15 kusů
- PVC DN 200 – **70 m**

6. Nová výsadba:

- úprava terénu + osetí travním semenem – **164 m²**

5. Ochránění stávajících inženýrských sítí:

Stávající sítě, které budou pod nově pojížděným povrchem, budou umístěny do podélně půlených PVC chrániček DN100, které budou obetonovány. Týká se to inženýrských sítí:

- podzemní vedení NN ve správě ČEZ
- Veřejné osvětlení ve správě města Ústí nad Labem
- Telekomunikační infrastruktura sdělovací a NN ve správě CETIN

6. Městský mobiliář:

Na 2 autobusových zastávkách budou osazeny přístřešky 2000x4000mm s bočními stěnami a sedačkou. Bude se jednat o ocelovou konstrukci, stěny a střecha z polykarbonátu.

F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PODZEMNÍCH VOD

Navrhovaná stavba bude budována s vědomím nutnosti ochrany podzemních a povrchových vod, čemuž odpovídá stavební řešení. Látky nebezpečné vodám budou používány v nejnutnějším omezeném rozsahu a bude zaručeno, že i při případné drobné havárii nedojde k jejich úniku do kanalizace. Na staveništi se nenachází a ani v minulosti nenacházel žádný využitelný podzemní vodní zdroj.

Dešťové vody z povrchu komunikace a chodníků budou příčným a podélným svahem sváděny do nových uličních vpustí a dále svedeny do vsaků. Bude použit systém 5 propojených umělohmotných vsakovacích tunelů s celkovým objemem 3000 l uložených pod chodníkovou plochou nebo z důvodu výskytu inženýrských sítí pod konstrukcí chodníku uloženy na protilehlé straně komunikace v pásu zeleně. Uložení na protilehlé straně komunikace si vyžádá překop komunikace z důvodu propojení uliční vpusti a vsakovacího tunelu.

Posouzení odvodnění komunikace, chodníků, parkovacích stání.

Akumulační objem vsakovací rýhy V_{celk} se stanoví podle vztahu:

$$V_{\text{vz}} = h_d / 1000 \cdot A_{\text{red}} \cdot 1/f \cdot k_v \cdot A_{\text{vsak}} \cdot t_c \cdot 60$$

h_d návrhový úhrn srážek podle přílohy A (mm) ČSN 75 9010

A_{red} redukovaný půdorysný průmět odvodňované plochy (m²)

f součinitel bezpečnosti vsaku (2)

k_v koeficient vsaku (m.s-1) – odhad $k_v = 1 \cdot 10^{-5}$

A_{vsak} vsakovací plocha vsak, zařízení (m²)

t_c doba trvání srážky (min) dané periodicity (0,2)

ČÁST č. 1:

Odvodňované plochy

Komunikace ($\Psi = 0,8$)	asfalt	2485m ²	$A_{\text{red}} = 1988\text{m}^2$
Zámk. dlažba ($\Psi = 0,6$)	dlažba	1328m ²	$A_{\text{red}} = 797\text{m}^2$
Celkem		3813m²	$A_{\text{red}} = 2785\text{m}^2$

$$A_{\text{vsak}} = 0,32 \cdot 2785 = 900 \text{ m}^2$$

Stanovení objemu vsak. rýhy dle intenzity krátkodobých dešťů (periodicita n = 0,2) (Dle Tabulky A.1 – příloha ČSN 75 9010, srážkoměrná stanice Praha-Hostivař)		
Doba trvání deště (min)	h_d (mm)	Vypočtený retenční objem (m³)
5	11,3	30,12
10	16,5	43,25
15	19,5	50,26
20	21,1	53,36
30	23,2	56,51
40	24,7	57,99
60	26,9	58,72
120	30,6	52,82

Objem u vsak. zařízení z plastových bloků:

$$W_{\text{celk}} = V / m = 58,72 / 0,95 = 61,8 \text{ m}^3$$

$$Q_{\text{vsak}} = 1/f \cdot k_v \cdot A_{\text{vsak}} = \frac{1}{2} \cdot 1 \cdot 10^{-5} \cdot 900 = 4,5 \cdot 10^{-3} \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$$

Doba prázdnění T_{pr}:

$$T_{\text{pr}} = 61,8 / 4,5 \cdot 10^{-3} = 13733 \text{ s} = 3,8 \text{ h}$$

Objem plastových bloků pro vsakování i doba prázdnění bude poloviční v případě rozmístění UV po 50 m.

G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Vodorovné DZ: značení na komunikaci bude provedeno z plastu, bílé barvy/žluté barvy. Všechny řešené přechody pro chodce byly vyznačeny V7a, autobusové zastávky pak V11a. Prostor před vjezdy do objektů bude doplněn VDZ V12a.

Svislé DZ: stávající značení bude pozměněno dle nového návrhu. Bude doplněno o značení 4 x IP6. Značky budou zpevněny na sloupcích z ocelové kulatiny (zavičkováno), případně na sloupu VO, výška 2,2 m od horní hrany terénu. Autobusové zastávky jsou označeny pomocí SDZ 3 x IJ4a.

Situace dopravního řešení je patrná z přílohy D.4.

H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Staveniště bude přístupné po stávajících místních komunikacích. Zhotovitel stavby v průběhu stavebních prací musí umožnit bezpečný a plynulý provoz v okolí pracovního místa.

Pro výstavbu dané komunikace se neuvažuje se zajištěním vody a energie v místě stavby, charakter stavby toto nepředpokládá, veškerý stavební materiál bude na stavbu přivážen dle aktuální potřeby. Zařízení staveniště bude tedy minimální – předpokládá se umístění stavební buňky a mobilního WC, dále zde bude na minimální dobu uložen stavební materiál pro výstavbu. Vytěžená zemina a ornice bude skladována v místě stavby a bude

použita na závěrečné terénní úpravy. Nevhodné zeminy a případné druhotné navážky budou odvezeny na skládku. Voda bude dodána pomocí přistavené cisterny. Staveniště nebude oploceno.

Podmínky provádění stavby: Dodavatel stavby zajistí, aby vlivem stavebních prací prováděných na stavbě nedošlo k ohrožení dotčené silnice a provozu na ní. Zařízení staveniště a případné skládky materiálu budou umístěny na vhodném místě. Při stavebních pracích je nutno zajistit následující opatření proti nadměrné prašnosti:

- K bourání bude použito takových postupů a prostředků, které zajistí minimální produkci prachu do ovzduší
- Po dobu veškerých demoličních, výkopových a ostatních prací je potřeba používat vozidla stavební mechanizmy, které splňují příslušné emisní limity na základě platné legislativy pro mobilní zdroje.
- Nesmí být spalovány jakékoliv odpady včetně bioodpadu.
- Při veškeré stavební činnosti a při manipulaci se sypkými materiály je nutné eliminovat produkci prachu do ovzduší. Skladovaný prašný materiál bude řádně zakryt a při manipulaci s ním bude pokud možno zkrápěn vodou, aby se zamezilo nadměrné prašnosti. Materiály, u nichž je vysoké riziko prášení, musí být uloženy ve vhodných uzavíratelných obalech nebo musí být skladovány nejlépe v krytých prostorech. Důležité je jejich co nejrychlejší zpracování. Nepotřebné zbytky se musí co nejdříve odvést ze staveniště.
- Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejných komunikací
- Případné znečištění vozovky musí být bez průtahů odstraněno a vozovka uvedena do původního stavu
- Vozidla dopravující sypké materiály musí používat k zakrytí hmot plachty
- Odkrytou stavební plochu je nutno v případě zvýšené prašnosti zkrápět. V suchém období se kropí jak prostor zemních prací, tak staveništní komunikace a to i několikrát denně. Pravidelným skrápěním, údržbou komunikací a manipulačních ploch se sekundární prašnosti maximálně zamezí.

Vlastní opatření budou záviset na povětrnostních podmínkách a v rámci výstavby budou k tomu přijímána patřičná opatření.

Před zahájením stavebních prací musí být přesně vytýčena trasa všech sítí. Zákres sítí je pouze orientační. Správci jednotlivých sítí budou informováni s předstihem 15 dnů o zahájení prací. Investor se bude dále řídit pokyny a podmínkami správců těchto vedení.

Všechny práce budou prováděny podle platných předpisů a ČSN a za dodržení platných předpisů o ochraně zdraví a bezpečnosti při práci, především bude brán zřetel na ustanovení zák.č.309/2006 Sb., ZP č.262/2006 Sb.

Pro práci v ochranných pásmech energetického vedení je zadavatel stavby povinen zajistit zpracování plánu BOZP. Všichni pracovníci budou proškoleni a přezkoušeni z bezpečnostních předpisů, budou vybaveni ochrannými pomůckami a musí dbát na to, aby tyto pomůcky byly udržovány v provozuschopném stavu. Pracovníci musí dodržovat provozní, bezpečnostní a hygienické předpisy. Pracovníci obsluhující strojní park musí být proškoleni o údržbě a bezpečnostních předpisech provozu těchto strojů. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při

provádění výkopových prací v blízkosti křížení nebo souběhu s inženýrskými sítěmi. Dodržování bezpečnostních předpisů na stavbě bude věcí prováděcí firmy.

O stavbě musí být veden stavební deník se všemi náležitostmi.

Veškeré odpady vzniklé v průběhu stavby budou zneškodňovány vytríděné podle druhů a kategorizace odpadů dle vyhl. MŽP ČR č.93/2016 Sb. prostřednictvím oprávněných fyzických nebo právnických osob, na zařízeních k tomu určených a technicky způsobilých, v souladu se zák. č.185/2001 Sb. V případě vzniku nebezpečných odpadů nakládat s nimi dle zákona č.185/2001 Sb.

I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není řešeno.

J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Není řešeno.

K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Bezbariérové řešení bude provedeno dle vyhlášky 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

Navrhované komunikace jsou řešeny tak, aby byl dodržen průchozí profil min. 1,5m. Povrch pochozích ploch je rovný, pevný a upravený proti skluzu. Hodnota součinitele smykového tření musí být nejméně 0,5. Příčný sklon do 2,0%, podélný sklon dle stávajícího terénu, nepřesahuje 8,3%. U míst pro přecházení, přechodů a sjezdů bude provedeno bezbariérové řešení, tj. snížení obrubníku na 0,02m, nájezd na chodník bude proveden šikmou rampou ve sklonu do 8,33%. Stejný sklon musí mít i šikmé plochy navazující na nájezd do stran. Směrem do komunikace bude na okraji chodníku vytvořen varovný pás z nopové dlažby červené barvy šířky 0,40m, příp. signální pás 0,80 m ze stejného materiálu.

V Chomutově, 17. 10. 2018