

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Název stavby: **Stavba 06 Železniční uzel Brno - městská infrastruktura
Ulice Bulvár 1.A etapa - propojení ul. Opuštěná a ul. Uhelná**

Větev 1 (Bulvár) - 1. část, úsek mezi křižovatkami s ul. Hybešovou/Úzkou a budoucí Větví C /Fuchsova/

06-18-110c.1 Větev 1 (Bulvár) – 1.c část, komunikace	- dočasná stavba
06-18-110c.2 Větev 1 (Bulvár) – 1.c část, chodníky	- dočasná stavba
06-18-110c.3 Větev 1 (Bulvár) – 1.c část, cyklostezky	- dočasná stavba

Větev 1 (Bulvár) - 2.část: úsek mezi křižovatkami s budoucí Větví C /Fuchsova/ a ul. Opuštěnou

06-18-111c.1 Větev 1 (Bulvár) – 2.c část, komunikace	- dočasná stavba
06-18-111c.2 Větev 1 (Bulvár) – 2.c část, chodníky	- dočasná stavba
06-18-111c.3 Větev 1 (Bulvár) – 2.c část, cyklostezky	- dočasná stavba

Křižovatka Větve 1 (Bulváru) a budoucí Větve C /Fuchsova/

06-18-113a Západní napojení Větve C	– stavba trvalá
06-18-113b Východní napojení Větve C	– stavba trvalá

Zadavatel: Statutární město Brno
Dominikánské náměstí 196/1,
602 00 Brno

Objednatel: Karlín development II. s.r.o.
Sokolovská 700/113a
186 00 Praha 8

Projektant: ATELIÉR DPK, s.r.o.
Šumavská 15
602 00 Brno
IČ: 253 48 817

Hlavní inženýr projektu:	Ing. Luděk Rohovský
Vedoucí projektant:	Ing. Petr Soldán
Zodpovědný projektant:	Ing. Kateřina Mičová Polesná (AI pro dopr. stavby – ČKAIT 1004710)
Zpracoval:	Ing. Lukáš Pěček

Stupeň PD: Dokumentace pro vydání společného povolení stavby

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem dokumentace je návrh technické a dopravní infrastruktury doplňující objekty navržené v rámci územního rozhodnutí akce „Stavba 06 Železniční uzel Brno - městská infrastruktura, Ulice Bulvár 1.A etapa - propojení ul. Opuštěná a ul. Uhelná“.

Jedná se zejména o objekty v místech napojení plánované ulice Bulvár na ul. Opuštěná a Uhelná. Dále jsou předmětem objekty dopravní infrastruktury upravující křižovatku Bulvár x Fuchsova (větev C).

Stavební objekty popsané v této PD mohou být realizovány pouze zároveň s výstavbou podmiňující akce „Stavba 06 Železniční uzel Brno - městská infrastruktura; Ulice Bulvár 1.A etapa - propojení ul. Opuštěná a ul. Uhelná“.

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

- geodetické zaměření - jako podklad pro projekt bylo zpracováno polohopisné zaměření dotčených pozemků v systému S-JTSK, výškopisné zaměření v systému Balt po vyrovnání
- katastrální mapa
- původní dokumentace územního rozhodnutí
- části PD ke stavbám plánovaným v oblasti řešené lokality
- Dopravní průzkum - Uhelná - parkoviště 2022

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Navrhované stavební objekty budou sloužit k dopravnímu napojení navrhované lokality. Stavební objekty na koncích úseků tedy 06-18-110c a 06-18-111c jsou navrženy jako dočasné, protože výhledově se navrhovaná ulice Bulvár bude prodlužovat až na ulici Úzkou do jednoho směru a na plánovanou ulici Rosickou do směru směrem k začátku staničení. Stavební objekty 06-18-113a a 06-18-113b jsou pak navrženy napojení ulice Fuchsova do řešené ulice Bulvár, jsou navrženy jako stavba dočasná. Tyto stavební objekty bylo potřeba doplnit, protože původní dokumentace pro územní řízení napojení ulice Fuchsova neřešila. V rámci stavebního objektu SO 06-18-110a. Ulice Uhelná pak bude končit již na styku s ulicí Bulvár.

Povrchové odvodnění komunikací bude zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do uličních vpustí, případně do zeleně s drenážemi.

Stavební objekty popsané v této PD mohou být realizovány pouze zároveň s výstavbou podmiňující akce „Stavba 06 Železniční uzel Brno - městská infrastruktura; Ulice Bulvár 1.A etapa - propojení ul. Opuštěná a ul. Uhelná“.

e) návrh zpevněných ploch

O 06-18-110c.1 - Větev 1 (Bulvár) – 1.c část, komunikace - dočasná stavba

Tento stavební objekt se zabývá dočasným dopravním napojením nově navrhované ulice Bulvár na ulici Uhelnou. Vzhledem k tomu že nově navrhovaná ulice Bulvár je navržena jako směrově rozdělená komunikace, napojení je řešeno jako vjezd a výjezd odděleně.

Navrhované komunikace jsou z asfaltobetonového povrchu a v místě napojení je navrženo zazubení konstrukčních vrstev vozovky 1,5 m.

Výjezd je napojen komunikací o šířce 4,00 m. Vzhledem k čtyř-pruhovému provozu na ulici Uhelná je výjezd navržěn s příkázaným směrem odbočení vpravo. Komunikace napojení je lemována obrubníky +12 cm nad hranu komunikace, +2 cm v místě přechodu. Výjezd je napojen směrovými oblouky $R=15\text{ m}$ a $R=1\text{ m}$

Vjezd do ulice bulvár je řešen rozdělen do dvou větví přes ostrůvek sloužící k ochraně chodců. V místě napojení jsou užity poloměry $R=18\text{ m}$ a $R=4\text{ m}$. Ochranný ostrůvek je pak na styku s ulicí opuštěnou zaoblen poloměry $R=1\text{ m}$.

V rámci tohoto stavebního objektu jsou navrženy přechody sloučené s přejezdem pro cyklisty v šířce 4,00 m.

06-18-110c.2 Větev 1 (Bulvár) - 1.c část, chodníky - dočasná stavba

Stavební objekt se zabývá napojením chodeckých tras ze stávajícího stavu na nově navrhovanou ulici Bulvár. Chodníky jsou navrženy povrchem z žulové dlažby. Minimální šířka chodníku je navržena 2,00 m, maximální příčný sklon činí 2,0%, maximální podélný sklon pak nepřekračuje 8,33% s výjimkou ramp u přechodů kde dosahuje podélný sklon hodnoty 8,36%. Chodníky jsou lemovány zapuštěnými chodníkovými obrubníky, případně chodníkovými obrubníky s převýšením +6 cm pro vytvoření přirozené vodící linie.

06-18-110c.3 Větev 1 (Bulvár) - 1.c část, cyklostezky - dočasná stavba

Po obou stranách ulice je v rámci stavby navržena oboustranná cyklostezka. V rámci řešeného stavebního objektu je řešeno pouze její ukončení v rámci navrhované ulice Bulvár.

Cyklostezka je navržena v šířce 2,50 m, v maximálním příčném sklonu 2,0%. Cyklostezka je v rámci tohoto objektu ukončena v místech přechodů. Od chodníkových ploch je oddělena vždy pomocí varovného pásu š. 0,4 m. Cyklostezky jsou z asfaltobetonového povrchu a jsou lemovány vždy zapuštěným chodníkovým obrubníkem.

06-18-111c.1 Větev 1 (Bulvár) - 2.c část, komunikace - dočasná stavba

Tento objekt se zabývá dočasným dopravním napojením nově navrhované ulice Bulvár na ulici Opuštěná a otočením dopravy směřující na ulici Opuštěnou. Výjezd na ulici Opuštěná nebylo možné provést z důvodu pozemkového vypořádání. Napojení je tak řešeno pouze jako vjezd do navrhované ulice Bulvár.

Vjezd je napojen přes odbočovací pruh sloužící k odbočení na přilehlou čerpací stanici a napojení objektu Opuštěná 4. Napojení objektu Opuštěná 4 je v rámci řešené stavby zrušeno. V rámci zrušení vjezdu sloužícímu k napojení budovy Opuštěná 4 na silniční síť bude třeba odstranit betonová svodidla na ulici Placzkova, Opuštěná 4 tak bude napojena právě z ulice Placzkova. Zmíněné řešení bylo projednáno již během povolování dopravního napojení objektu Opuštěná 4. Navržený vjezd je navrhován v šířce 5,5 m. Navrhovaná komunikace je z asfaltobetonového povrchu a v místě napojení je navrženo zazubení konstrukčních vrstev vozovky 1,5 m.

Komunikace je lemována obrubníky +12 cm nad hranu komunikace, +2 cm v místě přechodu. Výjezd je napojen směrovými oblouky $R=15$ m a $R=1$ m V místě napojení jsou užity poloměry $R=15$ m a $R=1$ m. V rámci tohoto stavebního objektu je sloučené s přejezdem pro cyklisty v šířce 4,00 m.

06-18-111c.2 Větev 1 (Bulvár) - 2.c část, chodníky - dočasná stavba

Stavební objekt se zabývá napojením chodeckých tras ze stávajícího stavu na nově navrhovanou ulici Bulvár. Chodníky jsou navrženy povrchem z žulové dlažby. Minimální šířka chodníku je navržena 2,00 m, maximální příčný sklon činí 2,0%, maximální podélný sklon pak nepřekračuje 8,33% s výjimkou ramp u přechodů kde dosahuje podélný sklon hodnoty 8,36%. Chodníky jsou lemovány zapuštěnými chodníkovými obrubníky, případně chodníkovými obrubníky s převýšením +6 cm pro vytvoření přirozené vodící linie.

06-18-111c.3 Větev 1 (Bulvár) - 2.c část, cyklostezky - dočasná stavba

Po obou stranách ulice je v rámci stavby navržena oboustranná cyklostezka. V rámci řešeného stavebního objektu je řešeno pouze její ukončení v rámci navrhované ulice Bulvár. Cyklostezka je navržena v šířce 2,50 m, v maximálním příčném sklonu 2,0%. Cyklostezka je v rámci tohoto objektu ukončena v místech přechodů. Od chodníkových ploch je oddělena vždy pomocí varovného pásu š. 0,4 m. Cyklostezky jsou z asfaltobetonového povrchu a jsou lemovány vždy zapuštěným chodníkovým obrubníkem. Součástí tohoto stavebního objektu je také zpevněná plocha mezi cyklostezkami a vozovkou pro osobní automobily. Tato plocha je navržena z důvodu zdůraznění bezpečnostního odstupu cyklostezky od vozovky. V podstatě se tak jedná o zpevněnou krajnici cyklostezky. Tato manipulační plocha je navržena povrchem z žulové dlažby s distančníky.

06-18-113a Západní napojení Větvě C

06-18-113b Východní napojení Větvě C

V místě křížení navrhovaného Bulváru s budoucí ulicí Fuchsova (Větví C) nebylo v rámci územního řízení původní dokumentace řešeno napojení ulice Fuchsova. Komunikace napojení jsou navrženy z asfaltobetonového povrchu, jsou lemovány kamenným obrubníkem s převýšením +12 cm. V místě přechodu a přejezdu pro cyklisty je pak navržen obrubník s hranou převýšenou +2 cm. Přechody jsou navrženy v šířce 4,0 m a přejezdy v šířce 2,5 m.

Konstrukce zpevněných ploch:

Konstrukce asfaltové vozovky (NÚP: D1, TDZ: III):

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	50mm	(ČSN EN 13108-1)
Spojovací asfaltový postřik	PS-E	0,5kg/m ²	(ČSN 736129)
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACP 16+ 50/70	50mm	(ČSN EN 13108-1)
Spojovací asfaltový postřik	PS-E	0,5kg/m ²	(ČSN 736129)
Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 22+ 50/70	100mm	(ČSN EN 13108-1)
Infiltrační postřik	PI-E	1,0kg/m ²	(ČSN 736129)
Kamenivo zpevněné cementem	SC 0/32 C _{8/10}	200mm	(ČSN 736124-1)
Štěrkoдрť	ŠD _A 0/63	min. 200mm	(ČSN 736126-1)
Celkem		min. 600mm	

Konstrukce chodníků (NÚP: D2, TDZ: CH):

Kamenná dlažba 300x200mm	DL I	140mm	(ČSN 73 6131-1)
Lože z drobné kamenné drti fr. 4/8mm	L	40mm	(ČSN 73 6126-1)
Štěrkoдрť	ŠD _A 0/63	190mm	(ČSN 73 6126-1)
Celkem	min.	370mm	

Konstrukce cyklostezky (NÚP: D2, TDZ: O):

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 50/70	40mm	(ČSN EN 13108-1)
Spojovací asfaltový postřik	PS-E	0,5kg/m ²	(ČSN 736129)
Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+ 50/70	80mm	(ČSN EN 13108-1)
Infiltrační postřik	PI-E	0,7kg/m ²	(ČSN 736129)
Štěrkoдрť	ŠD _A 0/63	min. 250mm	(ČSN 736126-1)
Celkem		min. 370mm	

Zpevněná plocha (NÚP: D2, TDZ: CH):

Kamenná dlažba 300x150mm	DL	140mm	(ČSN 73 6131-1)
- rozšířené spáry s distančníky			
Lože z drobné kamenné drti fr. 4/8mm	L	40mm	(ČSN 73 6126-1)
Štěrkoдрť	ŠD _A 0/63	190mm	(ČSN 73 6126-1)
Celkem	min.	370mm	

Uvedené konstrukce jsou navrženy pouze předběžně pro potřeby povolení stavby a musí být na základě průzkumu upřesněny v realizaci a potvrzeny zápisem do stavebního deníku. Tento zápis musí být odsouhlasen stavebníkem a správcem komunikace. Před zahájením stavby je bezpodmínečně nutné provést průzkumné sondy v místech napojení a zjistit stávající skladbu, materiál a tloušťku jednotlivých vrstev. Navržená skladba musí být té stávající přizpůsobena materiálově i tloušťkami vrstev, aby bylo technologicky možné jednotlivé vrstvy napojit.

Obecné pokyny platné pro všechny SO

Tvar, barvu a vazbu dlažby je zhotovitel povinen odsouhlasit se stavebníkem a hlavním projektantem před zahájením stavby. Použitá dlažba musí vyhovovat požadavkům ČSN 73 6131 Stavba vozovek, dlažby a dílce a ČSN 73 1326 Stanovení odolnosti povrchu proti působení vody a chemických rozmrazovacích látek. Výplň spár dlažby je drobným drceným kamenivem frakce 0/2, popř. 0/4.

Chodníky (mimo bezbariérové úpravy v místech přechodů pro chodce) budou odděleny od vozovky kamennými obrubníky s výškou hrany +0,12m. V místech přechodů pro chodce jsou navrhovány kamenné onrubníky s výškou hrany 0,02m. Změny výšek obrubníků na straně chodníků se provedou pomocí přechodových obrubníků.

Všechny nové obrubníky budou uloženy do lože z betonu C 25/30 XF3 min. tl. 100mm. Konce obrubníků ukládaných do oblouků nebo šikmo navázaných je nutno řezat ve směru radiálním tak, aby vznikla spára konstantní tloušťky (uložení obrubníků na sraz). Přilehlá poškozená stávající obrusná vrstva bude opravena v potřebném rozsahu asfaltovým betonem ACO 11+ tl. 50mm nebo asfaltovou zálivkou. Asfaltový beton i zálivka musí být

z modifikovaného asfaltu a všechny použité asfaltové směsi musí být odolné proti tvorbě trvalých deformací.

Na úrovních zemních plání musí být dosaženo hodnot modulu přetvárnosti $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$, v případě výhradně pochozích ploch 30 MPa . Jednotlivé nové a stávající konstrukční vrstvy budou vzájemně zazubeny s přesahy min. $0,30 \text{ m}$. Vozovka na dotčených komunikacích bude obnovena dle konstrukce uvedené výše, což platí i v případě chodníků.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Odvodnění komunikace a zpevněných ploch je realizováno podélným a příčným sklonem do stávajících uličních vpustí, které jsou a budou napojeny na dešťovou kanalizaci, případně přes snížený obrubník do zeleně a následně drenážních prvků k zasakování. Odvodnění komunikace a zasakování komunikace je samostatně řešeno v rámci dokumentace pro stavební povolení. Jená se o stavební objekt **06-27-203.1b-03** a **06-27-203.2-03**.

Zemní plán vozovky musí být dostatečně zhutněna a při zkouškách dosáhnout hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$, v případě výhradně pochozích ploch 30 MPa . V celé hloubce aktivní zóny podloží musí být dosažena míra zhutnění $D = \min. 100\% \text{ PS}$. V případě, že nebude na zemní pláni dosaženo požadovaných únosností, musí být provedena vhodná stabilizace podloží, např. pomocí výměny nevhodné zeminy. Plán je navržena pod příčným sklonem $3,0\%$ a bude odvodněna do drenáží navržených v rámci jiného stavebního objektu.

g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh dopravního značení je patrný z přílohy Situace dopravního značení a byl provedený dle příslušných TP. Dopravní značení a organizaci dopravy při výstavbě je nutno před zahájením realizace projednat, nechat schválit policií a zajistit stanovení přechodného dopravního značení. Před kolaudací stavby je dále zapotřebí zajistit stanovení místní úpravy provozu. Tyto úkony budou řešeny zhotovitelem stavby.

Svislé dopravní značení:

Stavba si vyžádá návrh svislého dopravního značení v rámci celého dotčeného území.

Návrh dopravního značení vychází z následujících zásad:

- SDZ bude provedeno s retroreflexní úpravou (RA1) v základních rozměrech
- SDZ bude upevněno na ocelové sloupky, které budou osazeny do hliníkových patek ukotvené na betonové základy v terénu (s výjimkou SDZ umístěvaného na stožáry VO a SSZ)
- SDZ včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR
- Navržené provedení a umístění značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky - část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA 1, TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a TP 169 - Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

Vodorovné dopravní značení:

- Vodorovné dopravní značení bude provedeno v bílé barvě.
- VDZ bude provedeno na celém území stavby jednotným způsobem
- VDZ se bude provádět ve dvou etapách. V 1. etapě se na novém povrchu provede kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou silniční barvou s kratší životností v retroreflexní úpravě. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního

období, se provede 2. etapa, kdy se značení provede v retroreflexní úpravě dvousložkovým strukturálním plastem nanášené za studena profilované nehluché s dlouhodobou životností.

- Materiál užitý pro provedení VDZ musí být uveden v Katalogu barev pro příslušný rok.
- Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky platné ČSN EN 1436+A1 „Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení“, Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 - Vybavení pozemních komunikací, část 6.2. Vodorovné dopravní značky a TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

Projekt nového SSZ zahrnuje návrh řadiče, elektroměrový rozvaděče, optický rozvaděč, stožárů, videodetektorů, stožárové svorkovnice, pokládku indukčních smyček, kabelových rozvodů ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům.

Stožáry SSZ budou žárově zinkované. SSZ bude osazeno plnými návěstidly se světelnými zdroji LED. Přejechy pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé.

h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, příp. údržbu

Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního materiálu budou správnou organizací stavby minimalizovány. Dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů. V souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence. Staveniště bude také řádně a viditelně označeno dopravním značením. Je nutno dodržovat pravidla silničního provozu a udržovat čistotu na komunikacích.

Jedná se o rovinaté území s dobrou dopravní dostupností. Uspořádání staveniště bude vycházet z požadavků na postup a provádění výstavby a bude organizováno zhotovitelem stavby. Povrch staveniště bude odvodňován do přilehlých nezpevněných ploch, kde bude povrchová voda vsakovat. Stavba bude dostatečně zajištěna proti úniku dešťových vod mimo prostor staveniště. Obvod staveniště bude respektovat aktuální hranice parcel a bude zahrnovat pouze území označené v PD jako dotčené.

Staveniště musí být po dobu výstavby zabezpečeno a všechna nebezpečná místa budou řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. Staveniště bude také řádně a viditelně označeno dopravním značením.

Odpady vzniklé při realizaci stavby se omezují na stavební odpad vznikající při stavebních pracích spojených s novými konstrukcemi a stavbami, při užívání stavby nebudou vznikat žádné odpady. Při likvidaci odpadů bude dodržován zákon O odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a souvisejících právních předpisů, především vyhlášky Ministerstva životního prostředí O podrobnostech nakládání s odpady včetně její změny, vyhlášky MŽP O podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu. Odpady vzniklé v průběhu stavby budou likvidovány oprávněnou firmou a pravidelně odváženy na místně příslušnou registrovanou skládku. Stavba bude produkovat pouze běžné odpady.

Přístup na stavbu bude možný po stávající komunikační síti. Vozidla stavby budou směřována pokud možno mimo oblasti městských částí zastavěných obytnou zástavbou a po komunikacích s neomezeným přístupem. Veřejné komunikace nesmí být poškozeny a dodavatel zajistí jejich čistotu. V prostoru styků veřejných komunikací se staveništěm zajistí dodavatel řádné označení staveniště, vč. dopravních značek upozorňujících na probíhající výstavbu s vyznačením případných změn v dopravě. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dále ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními. Podzemní energetické, telekomunikační, vodovodní a stokové sítě v prostoru staveniště budou polohově a výškově vyznačeny před zahájením stavby. Při zásobování materiálem po komunikaci je nutno dodržovat silniční bezpečnostní předpisy a vlastní komunikace udržovat čisté a sjízdné.

Při všech demoličních pracích je třeba přísně dodržovat platné předpisy zajišťující bezpečnost a ochranu zdraví pracujících. Zejména je třeba dbát zvýšené opatrnosti s ohledem na charakter bouracích prací. Ve sporných případech či při zjištění nových skutečností je povinností stavební firmy neprodleně informovat projektanta stavby a dohodnout s ním další postup prací resp. nová opatření. Zvláštní zřetel k bezpečnosti práce je třeba uplatňovat na veřejném prostranství.

Při provádění veškerých prací je nutno dodržovat vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce, o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, a další související předpisy. V průběhu stavby budou provedena veškerá možná technicky dostupná opatření pro snížení vlivu na okolí, zejména hlučnosti a prašnosti (kropení, krytí plachtami apod.).

i) vazba na případné technologické vybavení

Technologickým vybavením této stavby bude SSZ, které je podrobně zpracováno v rámci samostatného stavebního objektu.

j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Pro tuto stavbu nejsou dokladovány žádné statické výpočty.

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

Navržená stavba splňuje podmínky pro její užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ve stávajících podmínkách dosahuje všech požadovaných a funkčních vlastností a odpovídá vyhlášce č. 398/2009 Ministerstva pro místní rozvoj O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Povrch pochozích ploch z dlažby musí být rovný a pevný. Nášlapná vrstva použité dlažby musí mít součinitel smykového tření nejméně $0,5 + \tan \alpha$ (alfa je úhel sklonu ve směru chůze). Použitá dlažba musí splňovat požadavky NV č. 163/2002. Přirozenou vodicí linií tras pro chodce jsou zvýšené obrubníky u ploch zeleně. Podél přirozených vodicích linií je zachován průchozí prostor minimální šířky 0,9m. Šikmé plochy navazující na přechody pro chodce mají podélný sklon v rampových částech nejvýše 12,5%.

Přechody pro chodce jsou navrhovány v bezbariérové úpravě pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace - výškové rozdíly nejsou vyšší než 20mm a jsou vybaveny signálními a varovnými pásy. Signální pásy určující přístup k přechodům pro chodce mají šířku 800mm. Směrové vedení signálních pásů přechodů pro chodce je umístěno v prodloužených osách přechodů. Varovné pásy ohraničující rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku s výškou menší než 80mm mají šířku. Varovné pásy dále v šířce 0,4m lemují styk cyklostezky s prostorem chodníku.

Povrch signálních a varovných pásů musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí (dlažba s výstupky pravidelného tvaru), musí být vnímatelné bílou holí a nášlapem. Povrch okolní chodníkové plochy musí být rovinný a vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Výrobky (dlažby) pro vytvoření varovných a signálních pásů musí splňovat požadavky NV č. 163/2002 a nelze je na stavbě použít k jinému účelu. Stožáry SSZ budou přednostně umísťovány v ose varovného pásu na rozhraní mezi částí oddělené stezky určené pro. Varovné, signální i hmatné pásy budou provedeny v antracitové barvě.