
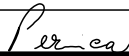

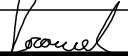



D.1

VEDOUCÍ ÚDI	VEDOUCÍ PROJEKTU	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	 Brněnské komunikace			
ING. M. PERNICA	ING. P. KNESL	ING. O. KOCOUREK	ING. A. KELLER	ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ			
				DATUM	01/2024	REVIZE	05/2024
INVESTOR: STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO				FORMÁT	A4		
NÁZEV AKCE: ULICE HVIEZDOSLAVOVA - ÚPRAVA ZASTÁVKY VHD SLATINA, SÍDLIŠTĚ				STUPEŇ	DUSP+PDPS		
NÁZEV OBJEKTU: SO 101 STAVEBNÍ ÚPRAVY SIL. II/430				MĚŘÍTKO	-		
NÁZEV VÝKRESU: TECHNICKÁ ZPRÁVA				Č.ARCHIVNÍ	947		
				ČÍSLO PARÉ	ČÍSLO VÝKRESU		
					01		



Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	2
1.1. Označení stavby.....	2
1.2. Investor.....	2
1.3. Zhotovitel.....	2
2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	2
2.1. Popis navrženého řešení.....	2
2.2. Inženýrské sítě	3
2.3. Kácení dřevin a ochrana stávající zeleně	3
3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	4
4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	4
5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH.....	5
6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	7
7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	8
8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	8
9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	9
10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	9
11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	9

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1. Označení stavby

Název stavby:	Ulice Hvězdoslavova – úprava zastávky VHD Slatina, sídliště
Stavební objekt:	SO 101 Stavební úpravy sil. II/430
Katastrální území:	Slatina [612286]
Městská část:	Brno - Slatina
Okres:	Brno-město
Kraj:	Jihomoravský
Pozemní komunikace:	MK III. Třídy
Předmět PD:	Změna dokončené stavby
Stupeň dokumentace:	DUSP+PDPS
Datum:	Únor 2024, revize květen 2024

1.2. Investor

Název investora:	Statutární město Brno
Zástupce investora:	Brněnské komunikace a.s. Středisko realizace inženýrských staveb
Adresa objednatele:	Renneská třída 787/1a 639 00 Brno
IČO:	60733098

1.3. Zhotovitel

Jméno projektanta:	Ing. Ondřej Kocourek
Firma:	Brněnské komunikace a.s. Útvar dopravního inženýrství
Adresa:	Renneská třída 787/a1 639 00 Brno
IČO:	60733098

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

2.1. Popis navrženého řešení

Předmětem stavebního objektu 101 je střední dělicí ostrůvek a plochy vozovky v blízkosti ostrůvku a v obou zastávkách VHD.

▪ Příčné uspořádání

Dělicí ostrůvek je navržen o šířce 4,35 m, šířka jízdních pruhů zůstává nezměněna. V řešeném úseku se šířka jízdních pruhů pohybuje v rozmezí 3,50 až 3,75 m. Zastávkový záliv je navržen o šířce 3,0 m. V řešeném úseku je zachována nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h.

▪ Obrubníky

Všechny obrubníky budou osazeny do 10 cm vysokého lože a boční opěry z nekonstrukčního betonu C 16/20 XF1 (nekonstrukční beton pro lože obrubníků s použitím na pozemních komunikacích s použitím CHRL), provedení dle ČSN 73 6131 Stavba vozovek – Kryty z dlažeb a dílců.

Lože obrubníků bude na styku s plochami zeleně obaleno geotextilií.

Dělicí ostrůvek bude lemován betonovým silničním obrubníkem 15x30x100 cm o výšce +20 cm nad plochou vozovky. Chodníky budou na styku s vozovkou lemovány betonovým silničním obrubníkem 15x25x100 cm o výšce +12 cm nad plochou vozovky. Nástupní hrany zastávek budou opatřeny betonovým bezbariérovým zastávkovým obrubníkem 40x29x100 cm o výšce nástupní hrany +16 cm nad plochou vozovky. V nástupních plochách přechodu pro chodce bude použit betonový nájezdový obrubník 15x15x100 cm o výšce horní plochy +2 cm nad vozovkou. Napojení účelové komunikace na sil II/430 bude provedeno betonovým nájezdovým obrubníkem 15x15x100 cm o výšce horní plochy +5 cm nad vozovkou.

▪ Směrové řešení

Směrové řešení vychází ze současného stavu, který zachovává.

▪ Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze současného stavu v zastavěné oblasti. Niveleta kopíruje stávající stav, respektive výšky všech vchodů a vjezdů do přilehlých objektů a nemění podstatně stávající krytí podzemních inženýrských sítí.

▪ Sklonové poměry

Příčný sklon vozovky je zachován stávající střešovitý se stávajícími hodnotami v rozmezí 0,8 – 3,0 %. Příčný sklon vozovky zálivu je navržen o hodnotě 0,5 % směrem do vozovky z důvodu lepšího zajištění odtoku dešťové vody.

Zemní pláň je uvažována v příčném sklonu 3,0 %.

2.2. Inženýrské sítě

Trasy inženýrských sítí dodané příslušnými správci jsou zakresleny v situačním nákresu. Případné podmínky a požadavky správců a majitelů těchto zařízení jsou obsaženy v dokladové části.

Projektant upozorňuje, že poloha všech inženýrských sítí je pouze informativní. Současně je třeba dbát všech podmínek vyjádření jednotlivých správců. Při provádění projektové dokumentace nebyla výšková ani směrová poloha jednotlivých inženýrských sítí ověřována.

2.3. Kácení dřevin a ochrana stávající zeleně

Rozsah upravených a zatravněných ploch je patrný z výkresu Koordinační situace stavby. Stavba nevyžaduje kácení dřevin.

Stávající zeleň bude chráněna během výstavby v souladu s ČSN 83 9061, DIN 18 920 a SPPK A01 002:2014. Při výkopových pracích je třeba postupovat v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Na místě bylo provedeno místní šetření projektanta – prohlídka stávajícího stavu a pořízena fotodokumentace.

V případě výskytu jemnozrnných a ostatních zemin zhutnitelných podle PS se konstrukce vozovky položí na dobře urovnanou a zhutněnou zemní pláň na min. 100 % PS (u zeminy F5 a F6 min. 102 % PS), podle ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin, o min. hodnotě modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2} = 45$ MPa (Pod chodníkovými plochami $E_{def,2} = 30$ MPa, pod konstrukcí z drátkobetonu $E_{def,2} = 60$ MPa). V případě výskytu hrubozrnných zemin se provede zhutnění na předepsanou míru podle typu zeminy o min. hodnotě relativní ulehlosti (I_D) podle ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Obsypy potrubí, zásypy rýh a podobných výkopů vedené v prostoru silničního tělesa se zhutní po vrstvách tl. 0,15 - 0,20 m na míru zhutnění min. 95 % PS (mimo silniční těleso na min. 92 % PS) v hloubce 0,50 m pod pláň a vyšší. V úrovni pláně a do hloubky 0,50 m na min. 100 % PS (příp. 102 % PS) viz výše uvedené.

Pokud pláň po odkrytí a zhutnění nebude vykazovat tyto vlastnosti, bude provedena výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm. Rozsah případné výměny podloží bude upřesněn během stavby po provedení zatěžovacích zkoušek v dílčích úsecích stavby za účasti TDI. V případě dostatečné únosnosti stávajících podkladních vrstev se nemusí výměna podloží provádět.

Zatěžovací zkoušku včetně vyhodnocení provede akreditovaná laboratoř. Zemní práce (i zatěžovací zkoušku) je nutno provádět v klimaticky vhodných podmínkách, podloží nutno chránit proti podmáčení, terén upravit do patřičného sklonu a zabezpečit odtok srážkové vody. Při pokládce vrstev nutno zabezpečit správný technologický postup, tloušťku vrstev, rovnost povrchu, požadovanou výšku, vlhkost a objemovou hmotnost.

Měření a kontrola bude prováděna dle ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací. Povrch zemní pláně a parapláně musí vyhovovat požadavkům rovnosti dle ČSN 73 6175 Měření a hodnocení nerovnosti povrchů vozovek. Postup zhutnění a míra zhutnění musí odpovídat ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin a TP 94 Úprava zemin.

V rámci stavby budou respektována veškerá ochranná pásma stávajících podzemních i nadzemních inženýrských sítí dle Zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon) a Zákona 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích. Před zahájením zemních prací je investor povinen zajistit vytyčení všech podzemních vedení u jednotlivých správců.

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Realizaci SO 101 je nutno koordinovat s realizací ostatních objektů:

- SO 102 Chodníky (BKOM)
- SO 103 Chodníky + mobiliář (MČ)
- SO 401 Veřejné osvětlení

- SO 402 SSZ 4.601
- SO 403 Kabelovod DPMB
- SO 404 Přípojka NN pro ELP Kordis JMK

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Plochy vozovek mimo zastávky budou tvořeny souvrstvím z asfaltového betonu, v plochách zastávek je navržen drátkobeton. Plochy chodníků budou tvořeny betonovou dlažbou formátu 200x200 mm tl. 60 mm. Veškeré varovné a signální pásy budou tvořeny reliéfní betonovou dlažbou 200x100 mm černé barvy lemovanou dvěma řadami bezfasetové hladké dlažby formátu 200x200 mm. Kontrastní pásy budou tvořeny betonovou dlažbou 200x100 mm černé barvy.

Veškeré úpravy ploch jsou v souladu s vyhláškou 398/2006Sb.

Všechny konstrukční vrstvy vozovek a chodníků musí být pokládány v souladu s příslušnými ČSN a s platnými technologickými předpisy a postupy, i když nejsou v PD konkrétně zmíněny.

Konstrukce vozovky

- asfaltový beton pro obrušnou vrstvu	ACO 11+	50 mm	ČSN EN 13 108-1
- spoj. postřik z mod. asf. emulze	PS-EP 0,350 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
- asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16+	50 mm	ČSN EN 13 108-1, TP 109
- spoj. postřik z mod. asf. emulze	PS-EP 0,350 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 22+	100 mm	ČSN EN 13 108-1, TP 109
- kamenivo stmelené cementem	SC C _{8/10}	250 mm	ČSN EN 14 227-1
- štěrkodrt fr. 0/63, tř. A	ŠD _A	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem ----- **min. 600 mm** -----

Výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm

Konstrukce vozovky v prostoru zastávky:

- bet. deska (drátkobeton) C30/37 XF4		220 mm	ČSN EN 206-1
- separační fólie			
- kamenivo stmelené cementem	SC C _{8/10}	min. 180 mm	ČSN EN 14 227-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem ----- **600 mm** -----

Výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm

Konstrukce chodníku

- betonová dlažba 20x20x6 cm, šedá hladká	DL	60 mm	ČSN 73 6131-1
- drť frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	100 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt fr. 0/32, tř. A	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem **350 mm**

Výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm

Konstrukce vozovky ÚK NN1722

- asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+ modifikovaný	50 mm	ČSN EN 13 108-1
- spoj. postřik z mod. asf. emulze	PS-EP 0,350 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16 S modifikovaný	70 mm	ČSN EN 13 108-1, TP 109
- kamenivo stmelené cementem	SC C _{8/10}	180 mm	ČSN EN 14 227-1
- štěrkodrt fr. 0/63, tř. A	ŠD _A min.	200 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem **min. 500 mm**

Výměna podloží vrstvou ŠD 0-125 v tl. 30 cm

Konstrukce úpravy asfaltového krytu vozovky – stupňovité napojení

- asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	50 mm	ČSN EN 13 108-1
- spoj. postřik z mod. asf. emulze	PS-EP 0,350 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
- asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16+	50 mm	ČSN EN 13 108-1, TP 109
- spoj. postřik z mod. asf. emulze	PS-EP 0,350 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 22+	100 mm	ČSN EN 13 108-1, TP 109
- kamenivo stmelené cementem	SC C _{8/10}	250 mm	ČSN EN 14 227-1

Celkem **min. 450 mm**

Zásady pokládky drátkobetonu:

- ČSN EN 73 6123-1 Cementobetonové kryty
- Drátkobetonová deska tl. min. 200 mm
- Drátky – ocel nebo plast – receptura – množství drátků dle betonárky
- Beton C 30/37 - XF4 (značně nasycen vodou s rozmrazovacími prostředky, min. množství cementu 320 kg/m³, vodní součinitel w/c = 0,45)
- Betonovou desku rozčlenit na dilatační celky (prořezat příčné spáry cca do 1/3 výšky desky a tyto spáry utěsnit trvale plastickým tmelem světlé barvy - předdefinování místa pro případný vznik trhlin)

- Tvar dilatačních celků co nejvíce čtverec - rozdíl z objemové nestálosti betonu ve všech směrech podobný
- $\Delta l = (t_2 - t_1) \cdot l \cdot \alpha$ ($\alpha = 0,00001$ - koeficient tepelné roztažnosti pro prostý beton)
- V tomto případě budou příčné dilatační spáry provedeny po 3,0 m v obdélníkové části zastávky a po 2,0 m v náběhových klínech zastávky
- V místech prořezaných spár umístit kluzné trny cca $a = 0,25$ m v příčném směru (dl. 0,50 m, $\varnothing = 25$ mm, umístěné do cca středu tloušťky desky (umožňuje dilataci v podélném směru – kluzný - a zabraňuje případným poklesům jednotlivých ker betonové desky ve svislém směru)
- Podél těchto obrub a obrub podél chodníku zajistit dilatační spáru proti roztažnosti (smršťování) betonové desky i v příčném směru (možno před betonováním vložit polystyren tloušťky dle spočítané roztažnosti (smršťení) v příčném směru - viz vzorec výše. Tyto spáry také ošetřit trvale pružným tmelem.
- Před vlastní betonáží desky ošetřit plochu, na kterou bude beton kladen fólií zabraňující úniku vlhkosti při hydrataci do spodních vrstev vozovky. Jinak běžná údržba při zabezpečení betonu při hydrataci (vlhka juta na povrchu, ...)

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

Realizací projektu nedojde k navýšení množství dešťové vody odtékající do kanalizační sítě ani k změně režimu odvodnění. Plochy vozovky budou odvodněny prostřednictvím příčného a podélného sklonu stávajících vpustí do kanalizace a zeleně. Plocha dělicího ostrůvku bude odvodněna příčným a podélným sklonem do vozovky.

Všechny povrchové znaky vodovodu a kanalizace – poklapy, mříže, šoupata budou výškově do nivelety krytu v toleranci dle ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky (vtokové mříže max. 10 mm pod niveletu, poklapy max. 5 mm pod niveletu krytu).

Odvodnění propustných vrstev na vrstvách méně propustných, jako je odvodnění lože pod dlažbou na stmelené vrstvě, bude provedeno odvodňovacím žebrem dle TP 170 např. z HDK fr. 8/16 + geotextílie. Žebra budou umístěna v nejnižším místě komunikace.

Provedení zemní pláň musí zajistit odvod srážkové vody. Sklon musí být upraven na hodnotu min. základního příčného sklonu 3,00 % v požadované rovnosti podle ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, kap. 9.

Zemní pláň se musí chránit před poškozením a znečištěním. Proto se musí omezit poježdění stavebními mechanismy a dopravními prostředky pouze na nezbytné minimum. Dále není přípustné na pláni provádět jakékoliv ukládání stavebního materiálu nebo pláň využívat k parkování techniky. V případě poškození nebo znečištění se musí provést okamžitá oprava zejména tehdy, když poškození narušuje odvodnění zemní pláň.

Parapláň musí být pro odvedení srážkové vody provedena v požadované rovnosti a příčném sklonu podle ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, kap. 9. Parapláň je navržena ve sklonu 3,00 % ve směru sklonu shodném se zemní plání.

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

Součástí projektové dokumentace je návrh místní úpravy dopravního značení, jehož součástí je svislé i vodorovné dopravní značení.

Návrh svislého a vodorovného dopravní značení je patrný ze situačního řešení. Dělicí ostrůvek bude označen SDZ C4a ve zmenšené velikosti a VDZ V13. Přechod pro chodce bude označen VDZ V7a a piktogramy A11 dle stávajícího stavu. Zastávky VHD budou označeny SDZ IJ4a a VDZ V11a.

Nové SDZ bude v reflexní úpravě osazeno na pozinkovaném sloupku o průměru 60 mm pomocí objímek s ukončením sloupku plastovým víčkem. Sloupek bude vsazen do hliníkové patky, která bude ukotvena kotevními šrouby v provedení dle zvyklostí požadovaných BKOM, a. s. Pro montáž patky v místě nezpevněného povrchu – zeleň, se předem připraví pevný základ. SDZ budou realizovány v základních rozměrech.

Stávající vodorovné dopravní značení (dále jen VDZ), které není znázorněno ve výkresu a překáží instalaci nového VDZ, musí být před realizací tohoto projektu odstraněno. Nové VDZ bude provedeno jako dvouvrstvé – barvou + formou stěrkovacího plastu. Na méně dopravně zatěžované plochy (šikmé rovnoběžné čáry dopravního stínu atd.) bude postačující provedení jednovrstvé – nástřik jednosložkovou barvou.

Před zahájením stavby musí stavebník v součinnosti s dodavatelem v závislosti na harmonogramu prací a použitých technologiích požádat příslušný odbor dopravy o stanovení přechodného dopravního značení k zajištění bezpečnosti silničního provozu po dobu provádění stavby (dopravní označení pracovního místa a objízdných tras). Po skončení stavby bude provizorní dopravní značení pracovního místa ihned odstraněno.

Dopravní značení bude provedeno na základě stanovení místní úpravy Odborem dopravy MmB po odsouhlasení Policie ČR KŘP JMK SPDI.

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

Stavba bude probíhat dle dohody s objednatelem, tak aby byly dodrženy všechny technologické postupy a dle možností klimatických podmínek. Nejdříve budou provedeny bourací práce na stávajících konstrukcích, osazeny obrubníky a položeny nové konstrukční vrstvy. Na závěr budou položeny nové krycí vrstvy z asfaltobetonu, případně dlažby. Případná úprava inženýrských sítí bude realizována v předstihu před finální opravou komunikačních ploch.

Předmětná stavba musí být koordinována se stavbami v předmětném území dle harmonogramu výkopových prací města Brna. Koordinaci zajistí zhotovitel stavby v rámci zpracovaného časového harmonogramu. Plánované stavby dle harmonogramu výkopových prací města Brna (viz. *Dokladová část*). Přístup ke stavbě je zajištěn po stávajících komunikacích, ty jsou volně přístupné.

Bourací práce

Bourací práce zahrnují zejména vybourání stávajících obrub a zpevněných ploch.

V případě nahrazení stávající zpevněné plochy novou zelení bude stávající konstrukce vybourána až na pláň tj. včetně všech konstrukčních vrstev.

Zemní práce

Všechny práce musí být prováděny tak, aby nedošlo ke zhoršení životního prostředí v předmětném prostoru. Veškeré zemní práce je třeba provádět dle normy ČSN 73 30 50 Zemní práce a dle platných vyhlášek o bezpečnosti práce. Dále je třeba respektovat požadavky správců sítí na provádění prací v blízkosti jejich zařízení.

Přebytečný vytěžený materiál, který nelze využít v místě stavby, bude předán k dalšímu využití (např. na povrchu terénu nebo recyklace).

Při prováděných pracích se bude dodavatel řídit požadavky stanovenými par. 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění a NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Výše uvedená nařízení stanoví limitní hladinu hluku pro venkovní prostředí v obytné zástavbě 50 dB. Tato hladina nesmí být během stavby v žádném okamžiku překročena, a to za použití mechanismů, které splňují výše uvedené podmínky. Práce nebudou prováděny v době od 20:00h do 7:00h.

Provádění výstavby

Staveniště se nachází na ulici Hvězdoslavova v městské části Brno – Slatina.

Plochy pro zařízení staveniště, skládku materiálů a hlavní nápojný body vody a el. energie si zajistí zhotovitel. Zařízení staveniště musí být odstraněno ihned po dokončení stavby.

Přístup ke stavbě je zajištěn po stávajících komunikacích, ty jsou volně přístupné. Dopravní trasy na staveniště určí správce komunikace. V průběhu stavby smí být komunikace pojížděny vozidly, jejichž celková hmotnost nepřesahuje mez povolenou místním dopravním značením.

Stavební práce budou prováděny s úplnou uzavírkou komunikace. Bude zajištěn plynulý průjezd dopravní obsluhy, pohotovostním vozidlům, vozidlům stavby a průchod chodcům.

Všechny práce musí být prováděny tak, aby nedošlo ke zhoršení životního prostředí v předmětném prostoru.

Při provádění stavebních prací je nutné dbát na bezpečnost chodců, musí být zajištěn jejich průchod a přístup do domů.

9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není

10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Návrh konstrukcí vychází z TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací – dodatek.

11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Jako podklad dokumentace sloužila vyhláška MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích a jejich následných změn, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, jejíž zásady jsou v dokumentaci respektovány. Stavba je řešena ve všech směrech tak,

aby byl s ohledem na místní prostorové podmínky umožněn bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Pro realizaci úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí být použity pouze schválené materiály s příslušnými atesty – viz NV č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.

Pro osoby nevidomé a slabozraké je orientace usnadňována přirozenými vodicími liniemi (zdi, oplocení, zahradní ohrádky s nášlapem vyšším než 6 cm) a varovnými a signálními pásy. V průchozím prostoru podél vodicí linie se neumísťují žádné překážky. Z prostorových důvodů nelze dodržet minimální volný prostor kolem vodicí linie o šířce 1,50 m. Prostorově vhodný průchod pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se nachází na protějším chodníku.

Varovné a signální pásy musí být z reliéfní dlažby v barvě černá/antracit. Hmatový prvek signálního a varovného pásu bude lemován rovinným prvkem v šířce 0,40 m (2 řady betonové skladebné dlažby formátu 200x200 mm kladené na stříh) při dodržení na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu či varovnému pásu vizuálně kontrastní. Přesah signálního pásu a umělé vodicí linie musí být alespoň 0,80 m. Varovné pásy budou v souladu s vyhláškou i podél snížených ohrádek na vjezdech a tam, kde je nášlap menší, než 8 cm. Signální pásy budou v šířce 0,80 m, varovné pásy budou mít šířku 0,40 m. Ohrádka komunikace není součástí varovného pásu!

Tam, kde je přirozená vodicí linie přerušena v délce větší, než 8,00 m, musí být nahrazena umělou vodicí linií šířky 40 cm s podélnými drážkami.

V celé délce chodníku příčný sklon nepřesáhne 2,0 %.

V Brně, únor 2024

Ing. Ondřej Kocourek