A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

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

D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

1) bourání a demolice

2) zemní práce

3) skladba zpevněných ploch

4) sadové úpravy

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

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

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

I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

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

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

# A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

# Údaje o stavbě

# Název stavby

**Rekonstrukce ul.Přísečnická, Chomutov**

**I.etapa**

**SO 01 - Komunikace**

# místo stavby (adresa, čísla popisná, katastrální území, parcelní čísla pozemků)

k.ú.Chomutov I., ul.Přemyslova od křižovatky s ul.Scheinerovou a ul.Přísečnická po ul.Maroldova

# předmět dokumentace

Dokumentace řeší rekonstrukci stávající komunikace a chodníků včetně výstavby nových chodníků.

# Údaje o žadateli / stavebníkovi

Statutární město Chomutov, Zborovského 4602, 430 01 Chomutov

# Údaje o zpracovateli dokumentace

# Jméno, příjmení, obchodní firma, IČ, místo podnikání nebo obchodní firma nebo název, IČ, adresa sídla

KAP Atelier s. r. o.

Prusíkova 2577/16; 155 00 Praha

tel. / fax: 474 652 962, 777 290 173

e-mail: ryskova@kapatelier.cz

web: [www.kapatelier.cz](http://www.kapatelier.cz)

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

Ing. Marie Rysková, autorizace č. 0401531

KAP Atelier s. r. o.

# Jména a příjmení projektantů jednotlivých částí dokumentace

Komunikace - Ing. Marie Rysková, KAP atelier

Veřejné osvětlení – Ing. Ivan Menhard

# B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Dokumentace řeší obnovu stávajících komunikací (vozovka a chodník) a výstavbu nového chodníku v ulici Přemyslova v úseku od ulice Scheinerova a v ulici Přísečnická po křižovatku s ulicí Maroldova, Chomutov. Celková délka řešeného úseku je 271m. V ul.Přemyslova a v severním příčném úseku ul.Přísečnické bude nově jednosměrný provoz (ve směru Přemyslova – Přísečnická – T.ze Štítného). V úseku Stromovka – Maroldova a v navazujících příčných ulicích zůstane zachován obousměrný provoz.

Na tuto I.etapu dále přímo navazuje II.etapa stavby, která řeší rekonstrukci ulice Přísečnická v jižní části.

V rozsahu stavby bude provedeno vybourání stávajících chodníků, komunikace a zčásti odfrézování živičného povrchu vozovky.

V ul.Přemyslova bude komunikace zúžena na šířku 4,0m. Stávající pruh zeleně mezi komunikací a chodníkem zůstane zachován. Chodník bude obnoven v šířce 2,0-2,4m a prodloužen k chodníku u železničního přejezdu, který je řešen samostatnou dokumentací.

V severní části ul.Přemyslova podél trati bude komunikace zúžena na šířku 3,5m. Souběžně bude nově vybudován chodník – stezka pro pěší a cyklisty v šířce 3,0m. V nízkém zářezu do svahů po obou stranách jsou navrženy palisády. V napojení obslužné komunikace na západní straně vznikne široký přejezdný práh, který bezpečně převede chodce a umožní napojení i pro cyklisty. V tomto úseku podél trati bude stávající podélně vedený sdělovací metalický kabel (v délce cca 21 m) přesunut do plochy chodníku, mimo palisádu. Délka kabelu se nemění.

V navazující části ul.Přísečnická zůstává šířka komunikace stávající – 6,20m. Po levé straně bude v zeleni zpevněno několik ploch šířky 2,0m (5x), které bude možné využívat pro parkování. Po pravé straně je nově navržen chodník šířky 2,25-3,00m. Po obou stranách budou vybudovány jednotlivé sjezdy k sousedním nemovitostem. Vozovka a zpevněné plochy na soukromých parcelách zůstanou zachovány.

Na vozovce v ul.Přemyslova bude obnoven živičný povrch v celkové tloušťce 100mm. V další části v ul.Přísečnická bude vybudována celá nová konstrukce vozovky. Niveleta, příčný a podélný sklon zůstane zachován. Přejezdný práh bude mít povrch z kamenné dlažby. Kamenné obrubníky směrem do vozovky budou znovu osazeny. Chodníky a sjezdy budou vybudovány nově v celé konstrukci s povrchem z betonové dlažby, parkovací plocha ze zatravňovací dlažby. V návaznosti na vstupy, sjezdy a zeleň budou dlážděné plochy ukončeny betonovým chodníkovým obrubníkem. Příčný sklon chodníků bude 1,0-2,0%, podélný sklon zůstává stávající. Všechny sjezdy a přístupy k sousedním pozemkům budou zachovány, stejně tak návaznost na pozemky v soukromém vlastnictví a okolní komunikace.

Odvodnění zpevněných ploch zůstane zachováno do stávajících uličních vpustí. Jejich poloha bude případně upravena dle nové dispozice. U přejezdného prahu bude osazen odvodňovací žlab s napojením do vsakovací rýhy.

V závěru stavby budou provedeny konečné terénní úpravy a zatravnění.

Součástí stavby je i rekonstrukce veřejného osvětlení a přeložka vedení NN. Tyto části jsou řešeny samostatně, v navazujících stavebních objektech.

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

Použité podklady:

- zadání investora

- polohopisné a výškopisné zaměření stávajícího stavu

- katastrální mapa

- zákres inženýrských sítí

- prohlídka terénu

- konzultace s investorem a budoucím provozovatelem stavby

- PD navazujících staveb: Kamencové jezero, ul.Přemyslova,

Rekonstrukce ul.Přísečnická, II.etapa.

Rekonstrukce trati v úseku Kyjice-Chomutov, železniční přejezd v km 62,431

Část území stavby na severní straně se nachází v ochranném pásmu dráhy Chomutov-Kyjice km 62,25-63,12 ve vzdálenosti min.3,78m od osy krajní koleje. Stavbou nebude dotčen provoz dráhy.

**D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Na tuto SO 01 – Komunikace dále navazují SO 02 – Veřejné osvětlení, SO 03 – Přeložka vedení NN.

Při stavbě místa pro přecházení u železničního přejezdu je nutné provést koordinaci se stavbou Rekonstrukce trati v úseku Kyjice-Chomutov, železniční přejezd v km 62,431.

**E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ**

**1. Bourání, demolice:**

Povrch stávající vozovky bude v ul.Přemyslova odfrézován v tl.0,10m – 302 m2, jinak bude v rozsahu stavby vybourána celá konstrukce vozovky do úrovně -0,45m - 1033 m2 . V napojení na sousední živičnou vozovku bude provedeno zaříznutí. V oblasti prahu bude také odstraněna stávající konstrukce do hloubky -0,45m – 60 m2. V případě rozšíření vozovky do oblasti zeleně bude provedeno odtěžení na úroveň pláně, tj. do hloubky -0,45m – 26 m2. U parkovacích ploch bude provedeno odtěžení na úroveň pláně, tj. do hloubky -0,47m – 74 m2.

Stávající chodníky a parkovací plocha u čp.5879 včetně obrubníků budou vybourány. U nových chodníků budou provedeny výkopy do hloubky -0,34m – 619 m2, u sjezdů to bude do hloubky -0,47m – 133 m2.

V souvislosti s výstavbou nových chodníků dojde ke kácení stromů – viz situace kácení.

**2. Zemní práce:**

U celých nových konstrukcí vozovky a chodníků bude proveden konečný výkop a vyrovnání pláně, v úseku u trati bude proveden zářez do svahu – odhadovaná kubatura výkopu 90 m3. Pláň pod všemi zpevněnými plochami bude zhutněna. Zhutnění pláně bude prováděno tak, aby bylo dosaženo minimální hodnoty deformačního modulu vypočteného z druhého zatěžovacího cyklu Edef2 45MPa u vozovky, 30MPa u chodníků. Poměr modulů přetvárnosti z druhého a prvního zatěžovacího cyklu by měl být menší než 2. V případě budování přejezdného prahu v místě stávající vozovky dojde k urovnání a přehutnění stávající konstrukce.

Z důvodu neznalosti stávajících základových poměrů je v 75%  plochy nových konstrukcí navržena výměna podloží vhodným materiálem - kvalitních zemin min.třídy G3, a to v mocnosti 0,50m u pojížděných ploch (840 m2) a 0,30m u chodníků (573 m2). Maximální mocnost hutněné vrstvy 0,20m, hutnění provádět vhodným hutnícím mechanizmem – např. vibrační válec VV 100, minimálně 8-10 pojezdy. Všechny materiály ukládané do konstrukčních vrstev musí mít vlastnosti ověřené zkouškami zhutnění provedenými v akreditované laboratoři. V případě použití recyklovaných materiálů je třeba důsledně dbát, aby měl recyklát po zhutnění vhodné pevnostní vlastnosti a bylo tak zajištěno dosažení požadovaných vlastností. Předem je možné upozornit, že recykláty s vyšším obsahem cihelné hmoty obvykle nesplňují požadavky příslušných technických norem na úpravu podloží pod komunikacemi. Variantně je možné provést sanaci podloží např. vápennou stabilizací, nutná spolupráce s geotechnikem.

Práce budou prováděny v klimaticky vhodném období, je nutné zajistit geologický dohled. 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.

V návaznosti obrubníků na zeleň bude provedeno dosypání zeminou (cca 100mm) a ohumusování (100mm), následně pak zatravnění.

**3. Skladby zpevněných ploch:**

3.1 komunikace – oprava živice – 302 m2

- asfaltobeton ACO 11 40mm

- spojovací postřik PSE 0,2 kg/m2

- asfaltobeton ACP 16+ 60mm

- infiltrační postřik PIE 0,6 kg/m2

- stávající konstrukce

3.2 komunikace – nová konstrukce + rozšíření – živice – 1059 m2

- asfaltobeton ACO 11 40mm

- spojovací postřik PSE 0,2 kg/m2

- asfaltobeton ACP 16+ 60mm

- infiltrační postřik PIE 0,6 kg/m2

- mech.zp.kam. MZK (130MPa) 150mm

- štěrkodrť ŠD (80MPa) 200mm

450mm

V napojení na okolní živičnou plochu bude provedeno ošetření spáry zálivkou.

3.3 plocha chodníku – dlažba betonová přírodní – 592 m2, červená nopová –4 m2

- dlažba betonová DL 60mm

- lože L 30mm

- štěrkodrť ŠD (70MPa) 250mm

340mm

3.4 plocha sjezdů – dlažba betonová přírodní – 151 m2, červená nopová – 17 m2

- dlažba betonová DL 80mm

- lože L 40mm

- štěrkodrť ŠD (90MPa) 150mm

- štěrkodrť ŠD (60MPa) 200mm

470mm

3.5 plocha parkování – dlažba betonová zatravňovací přírodní – 74 m2

- dlažba betonová DL 80mm

- lože L 40mm

- štěrkodrť ŠD (90MPa) 150mm

- štěrkodrť ŠD (60MPa) 200mm

470mm

3.6 přejezdný práh – dlažba kamenná – 52 m2, betonová červená nopová – 5 m2

- dlažba kamenná DL 100mm

- cem.lože L 50mm

- mech.zp.kam. MZK (130MPa) 150mm

- štěrkodrť ŠD (80MPa) 250mm

550mm

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

U parkovací plochy budou použity zatravňovací tvarovky s velkými otvory, budou vyplněny hrubým kamenivem.

Barevnost dlažby: chodníky, sjezdy, parkování – šedá, varovné pásy červená nopová (bude upřesněno investorem).

Komunikace bude po obou stranách lemována kamenným obrubníkem 250/200 v betonovém loži s opěrou a odrazem 0,10m, u sjezdů bude odraz 0,02-0,05m, u míst pro přecházení 0,02m, u parkovací plochy 0,02m. V oblouku naproti železničnímu přejezdu bude obrubník osazen v délce cca 15 s mezerami 5 cm, z důvodu odtékání vody do zeleně.

V zářezu v úseku u trati bude osazena po obou stranách palisáda výšky 0,50m, celková délka 70 + 30 m.

Směrem do zeleně bude chodník lemován obrubníky 80/250 v betonovém loži, s odrazem +0,06m v místě vodící linie, jinak zapuštěnými. Zapuštěné obrubníky budou také u všech vstupů a sjezdů v napojení na sousední zpevněnou plochu, dále pak na vnějším obvodu parkovací plochy.

Na okraji přejezdného prahu, u sjezdů a míst pro přecházení bude na okraji chodníku vytvořen varovný pás šířky 0,40m z nopové dlažby kontrastní barvy.

**4. Zeleň:**

Po dokončení stavebních prací bude u obrubníků v oblasti zeleně provedeno dosypání zeminou (cca 100mm), nanesena nová humózní vrstva (cca 100mm) a provedeno osetí travním semenem v dávce 0,02kg/m2. Po zasetí bude osivo zapraveno do půdy uhrabáním a povrch bude utužen uválením. První seč trávníku bude provedena při výšce trávy cca 10cm, včetně odstranění posečené hmoty. Po první seči bude provedeno přesetí ploch v místech, kde osivo nevzešlo a kde je travní porost řídký. Plocha k zatravnění – 330 m2.

Intenzivní pěstební péče min. 2 roky. U trávníku se jedná o přihnojování a pravidelné sečení včetně odstranění posečené hmoty a to cca 5-6x za vegetaci.

**5. Ochrana inženýrských sítí:**

V severním úseku podél trati bude stávající podélně vedený sdělovací metalický kabel (v délce cca 21 m) přesunut do plochy chodníku, mimo palisádu. Délka kabelu se nemění. Kabel bude uložen do ŠP obsypu se zákrytem cihly a výstražnou fólií, hloubka uložení pod chodníkem 0,9m.

Dále v severním úseku podél trati dojde přeložce vedení NN. Toto je řešeno samostatným stavebním objektem správcem sítě.

Nové parkovací plochy v zeleni – stávající vedení NN bude pod nově pojížděnými plochami uloženo do dělené chráničky s obetonováním.

**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.

Odvodnění komunikace zůstane příčným a podélným spádem do stávajících uličních vpustí. Ty budou dle potřeby posunuty dle nové dispozice – Vp1 v ul.Přemyslova. Uliční vpust bude osazena jako nová. Uliční vpust bude 50x50cm, třída zatížení při provozu D 400kN, normovaný prvek z betonových dílů s protizápachovým uzávěrem, vědrem cca 40l, odtok DN 150. Přípojky bude KG PVC DN150. Ostatní vpusti budou vyčištěny a vyrovnány dle nového živičného povrchu. Celkem se jedná o 5 uličních vpustí.

U přejízdného prahu v napojení na obslužnou komunikaci bude osazen odvodňovací žlab šířky 150mm a délky 4,5m s čistícím kusem a zaústěním do vsakovací rýhy v sousední zeleni. Vsakovací rýha bude délky 8m, šířky 500mm a hloubky 600mm. Po stranách bude vyložena geotextílií a vyplněna hrubým kamenivem.

V oblouku naproti železničnímu přejezdu bude obrubník osazen v délce cca 18m s mezerami 5 cm, z důvodu odtékání vody do zeleně. Za obrubníkem bude vytvořena vsakovací rýha v délce 9m a 6m.

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

V ul.Přemyslova a v severním příčném úseku ul.Přísečnická bude nově jednosměrný provoz (ve směru Přemyslova – Přísečnická – T.ze Štítného). V úseku Stromovka – Maroldova a v navazujících příčných ulicích zůstane zachován obousměrný provoz.

**Vodorovné DZ**: na krátké stezce pro pěší a cyklisty bude bílou barvou vyznačeno V15 – u přejízdného prahu symbol kola a chodců, u železničního přejezdu značka P4. Místo pro přecházení u železničního přejezdu bude zvýrazněno vodícím pásem ve vozovce.

**Svislé DZ**: stávající dopravní značení bude doplněno značkami pro jednosměrný provoz – IP4b, B2, B24a, C2b. Přejezdný práh bude označen IP2, křižovatka zde bude vyznačena P4 a P2 s E2b. Krátký úsek stezky pro pěší a cyklisty podél trati bude označen C9a,b. Značky budou upevněny na sloupcích z ocelové kulatiny (zavíčkováno), případně na sloupu VO, výška 2,2m od horní hrany terénu.

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

Staveniště bude přístupné po stávající komunikaci ulice Přemyslova a Přísečnická.

Po dobu výstavby budou pracovní místa vyznačena, komunikace a chodník bude uzavřen. Provedení, rozměry a umístění dopravních značek bude odpovídat ČSN 018020 a TP66.

Práce budou probíhat po jednotlivých částech, v kratších úsecích, aby provoz v dané oblasti zůstal co nejvíce zachován. Konečný postup výstavby bude upřesněn dodavatelem před začátkem prací. Stavbu nutno koordinovat se sousedními stavbami – Kamencové jezero ul.Přemyslovská, Rekonstrukce železničního přejezdu a Rekonstrukce ul.Přísečnická II.etapa.

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. 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:

* 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

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

Stávající dřeviny v blízkosti stavby budou během výstavby ochráněny dle ČSN 836091 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů, vegetačních ploch při stavebních pracích.

Stromy budou chráněny před mechanickým poškozením stroji a vozidly plotem 2m vysokým, který bude obklopovat kořenovou zónu. Případně je nutno opatřit kmen vypolštářovaným bedněním a ohrožené větve vyvázat vzhůru. V kořenové zóně se nemá provádět navážka zeminy ani jiného materiálu. Kořenový prostor nesmí být zatěžován soustavným přecházením, pojížděním, odstavováním strojů a vozidel, zařízením staveniště a skladováním materiálu. V kořenovém prostoru se nesmí hloubit rýhy a stavební jámy. V případně nutnosti se smí hloubit pouze ručně, nesmí se přetínat kořeny s průměrem nad 2cm, po poranění kořeny ošetřit. Zásypový materiál musí zajišťovat trvalé provzdušňování. Při ztrátě kořenů může být potřebný řez v koruně.

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.

Veškeré odpady vzniklé v průběhu stavby budou zneškodňovány vytříděné 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.

O stavbě musí být veden stavební deník se všemi náležitostmi.

**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 SOBAMI 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 8,33%. U míst pro přecházení bude provedeno bezbariérové řešení, tj. zapuštění obruby na 0,02m a varovné pásy šířky 0,40m z reliéfní červené dlažby. Varovný pás bude po celé délce sníženého obrubníku (v místě odrazu do 0,08m), tzn. i na okraji přejízdného prahu. Šikmé místo pro přecházení u železničního přejezdu bude ve směru chůze doplněno signálním pásem z reliéfní červené dlažby a vodícím pásem na vozovce. U sjezdů bude provedeno zapuštění obruby na 0,02m a varovné pásy šířky 0,40m z reliéfní kontrastní (červené) dlažby. Nájezdná šikmá rampa bude provedena ve sklonu max.12,5%. Vodící linii bude vytvářet záhonový obrubník na okraji chodníku vyvýšený o 0,06m nebo oplocení.

Varovné pásy musí být provedeny v barevném kontrastu vůči okolí. Povrch pochozí plochy do vzdálenosti nejméně 250mm od pásů musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti.

Všechny použité výrobky pro bezbariérové úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí odpovídat technickým předpisům, včetně dodržení barevného kontrastu od pochozí plochy a musí mít Ověření o shodě výrobku dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. §7.

***V Chomutově, 2. 3. 2020***