

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a). IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby :	Ulice Vraclavská – stavební úpravy, Vysoké Mýto
Objekt :	SO 104 Cyklistická stezka
Druh stavby :	Oprava
Místo stavby :	Stavba se nachází v Pardubickém kraji, v okrese Ústí nad Orlicí
Katastrální území :	Vysoké Mýto
Kraj :	Pardubický
Okres :	Ústí nad Orlicí
Stupeň :	PDPS
Investor :	Město Vysoké Mýto Vysoké Mýto-Město, B. Smetany 92, 566 32 Vysoké Mýto IČO: 00279773 DIČ: CZ 00279773 tel: 465 466 111 e-mail: radnice@vysoke-myto.cz zástupce pro věci smluvní: Ing. František Jiraský, starosta města zástupce pro věci technické: Bc. Ondřej Halama
Zpracovatel objektu :	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 a dopravní stavby ČKAIT 0700216 Ing. Zbyněk Neudert, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, mosty a inženýrské stavby ČKAIT 0700316 Ing. Šárka Šafránková
Zhotovitel stavby :	Dle výběrového řízení

b. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Objekt **104 Cyklistická stezka** je navržena délky 278,6m, šířky 2,5m **se smíšeným provozem**. Cyklostezka je navržena v úseku 0,000 00 – 0,278 64km staničení cyklostezky.

Niveleta cyklostezky byla umístěna na hranu pravostranné betonové obruby.

Intenzita chodců se předpokládá menší jak 150 chodců/h a cyklistů 120/h v obou směrech. Navrhovaná cyklistická stezka přispěje k omezení cyklistické dopravy na ul. Vraclavská - silnice III/305 23 - a tím i dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Stávající levostranný chodník š. 2,50 m se živičným krytem, ve směru staničení ul. Vraclavské, s oboustrannou stromovou alejí bude v dl. 270,0 m nahrazen cyklistickou stezkou v š. 2,50 m s betonovým dlážděným krytem. Před křížením železniční trati bude cyklistická stezka ukončena a ve směru ke trati bud pokračovat chodník š. 2,50 m. Z důvodu zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů je navrženo ukončení cyklistické stezky před stávající plochu hlavním vstupem do nemocnice. Chodci tak budou přivedeni až do prostoru před přístupovou rampu k podchodu pod sil. I/35 – ul. Hradeckou a s návazností k chodníku podél sil. I/35.

Na začátku a konci bude umístěn varovný pás šířky 0,4m z reliéfní zámkové dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu.

V místech sjezdů bude **cyklostezka přerušena** a to jednak umístěním varovného pásu a jednak umístěním svislé dopravní značky začátek a konec stezky. V místech:

Sjezd méně významné veřejné užívané účelové komunikace

0,060 20km

0,116 00km

0,153 30km

0,231 80km

Konstrukce cyklostezky se smíšeným provozem

Betonová dlažba šedá obdélník-ROVNÁ DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti	40mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' ŠD	250mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa		
Celkem	370mm	

Konstrukce cyklostezky se smíšeným provozem v místě přejezdů – součást SO 103

Betonová dlažba šedá obdélník DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti	40mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelého cementem SC C8/10	100mm	ČSN EN 14227-1
Štěrkodrt' ŠD	250mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa		
Celkem	470mm	

Na stavbu byl také proveden „**Stavebně – geologická a hydrogeologická rešerže**“ vypracovaný Ing. Petrem Čihákem 12/2019. Zpráva popisuje celkové geologické a hydrogeologické poměry v bezprostředním okolí projektovaného úseku stavebních úprav komunikace. Konstatuje se, že bezprostřední rostlé podloží v prostoru daného úseku ulice je

tvořeno značnou mocností sprašových hlín charakteru nízce až středně plastických jíílů (F6-CL,CI), které jsou zde místy překryty proměnlivou mocností recentních navážek – sypanin. Tyto navážky jsou jak proměnlivě konsolidované (proměnlivě ulehlé), tak místo od místa mění jak své složení, tak i granulometrickou skladbu. V největším rozsahu lze u těchto navážek očekávat charakter štěrkovité hlíny (F1-Y(MG)), s proměnlivou příměsí stavebního odpadu a sutě. Vzhledem ke značně hloubkově zakleslé hladině podzemní vody v celé trase stavebního záměru, lze očekávat příznivý vodní režim v podloží celého daného úseku dopravní stavby.

Při zhodnocení všech inženýrskogeologických a hydrogeologických aspektech doporučujeme cyklostezku osadit na aktivní zóny založené na stávajícím povrchu území, přehutněném na $D = 98 \%$ dle ČSN 72 1006, po odstranění stávajících podkladních vrstev. Na povrchu pláně je **nutné**, aby pod cyklostezkou bylo naměřeno $> 45 \text{ MPa}$ (dle ČSN 72 1006). Pak lze vrstvit konstrukce cyklostezky. **V případě neúnosnosti zemní pláně je nutné pod cyklostezkou provést výměnu podloží mocností 0,30m.**

Odvodnění

Odvodnění dešťové vody z cyklostezky bude do přilehlého terénu pomocí příčného sklonu 2,0% a podélného sklonu min. 0,5%.

Charakteristika objektu

Chodník:

Druh stavby	:	Oprava
Úsek:	:	0,000 00 – 0,278 64km, délka 278,6m
Třída	:	Komunikace funkční třídy D2 - komunikace nepřipustné provozu silničních motorových vozidel
Krytová vrstva	:	Betonová dlažba
Ložní vrstva	:	Lože z drti
Podkladní vrstva	:	Štěrkodrt'
Základní šířka	:	min. 2,5m

b.1 Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)

Na staveništi se nacházejí tyto inženýrské sítě:

- vodovod
- kanalizace
- plynovod NTL
- plynovod STL
- kabelové vedení NN
- kabelové vedení VN
- nadzemní vedení NN
- sdělovací kabel
- 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. !!!

Obecný popis ochranných pásem inženýrských sítí

V dalším textu jsou obecně uvedena ochranná pásma inženýrských sítí.

Ochranná pásma elektroenergetických zařízení - dáno zákonem č. 458/2000 Sb.

U venkovního vedení se jedná o souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany

1 kV až 35 kV - vodiče bez izolace	7 m
1 kV až 35 kV - vodiče s izolací	2 m
1 kV až 35 kV - závěs. kabelové vedení	1 m
35 kV až 110 kV	12 m
110 kV až 220 kV	15 m
220 kV až 400 kV	20 m
nad 400 kV	30 m
závěsné kabelové vedení 110 kV	2 m
zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m
U podzemního vedení do 110 kV	1 m od krajního kabelu oboustranně
nad 110 kV	3 m od krajního kabelu oboustranně

U elektrických stanic u venkovních elektr. stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,

u stožárových elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m,

u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m,

u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění

u výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Ochranná pásma plynárenských zařízení - dáno zákonem č. 458/2000 Sb.

U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu,

U ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu

U technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu.

Ochranná pásma teplotěrenských zařízení - dáno zákonem č. 458/2000 Sb.

U zařízení na výrobu či rozvod tepla 2,5 m od zařízení

U výměníků stanic 2,5 m od půdorysu

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok - dáno zákonem č. 274/201 Sb. ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu

a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5m

Silniční ochranné pásmo stanoví zákon č. 13/1997 Sb. mimo souvisle zastavěná území a rozumí se jím prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní

komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy

15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu silnice II. nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Ochranné pásmo drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových je vymezeno svislou plochou vedenou takto

u celostátní a regionální dráhy 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy

u celostátních drah vybudovaných pro rychlost vyšší jak 160 km/h – 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy

u vlečky 30 m od osy krajní koleje

u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy

u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje

u lanové dráhy 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje

u dráhy tramvajové a trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu

c. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM

Na stavbu byl proveden „Stavebně – geologická a hydrogeologická rešerše“ vypracovaný Ing. Petrem Čihákem 12/2019:

Předložená zpráva uvádí souhrn inženýrsko – geologických, hydrogeologických a geotechnických poznatků, získaných rešerší archivovaných průzkumných prací, pro projektovaný záměr stavebních úprav 0,38075 km dlouhého úseku silnice III/30523 (Vysoké Mýto – Vraclav) resp. ulice Vraclavské, v SZ okraji města Vysokého Mýta – region Pardubický kraj.

Zpráva popisuje celkové geologické a hydrogeologické poměry v bezprostředním okolí projektovaného úseku stavebních úprav komunikace. Konstatuje se, že bezprostřední rostlé podloží v prostoru daného úseku ulice je tvořeno značnou mocností sprašových hlín charakteru nízce až středně plastických jílu (F6-CL,CI), které jsou zde místy překryty proměnlivou mocností recentních navážek – sypanin. Tyto navážky jsou jak proměnlivě konsolidované (proměnlivě ulehle), tak místo od místa mění jak své složení, tak i granulometrickou skladbu. V největším rozsahu lze u těchto navážek očekávat charakter štěrkovité hlíny (F1-Y(MG)), s proměnlivou příměsí stavebního odpadu a sutě. Vzhledem ke značně hloubkově zakleslé hladině podzemní vody v celé trase stavebního záměru, lze očekávat příznivý vodní režim v podloží celého daného úseku dopravní stavby.

Zpráva potom dále uvádí hodnoty hydraulické vodivosti zdejšího prostředí pro potřeby návrhu a posouzení likvidace povrchových srážkových vod např. zasakováním do zemního a horninového prostředí a následně do podzemních vod, přímo v prostoru daného stavebního záměru. V této souvislosti se ale konstatuje, že dané území, z mnoha důvodů zde neposkytuje vhodné podmínky pro zasakování srážkových vod do zemního prostředí a jako vhodný způsob likvidace zachycených srážkových vod je doporučeno jejich odvedení do nejbližší stoky sdružené kanalizační sítě města, která prochází přímo daným prostorem stavebního záměru.

Při zhodnocení všech inženýrskogeologických a hydrogeologických aspektů doporučujeme cyklostezku osadit na aktivní zóny založené na stávajícím povrchu území, přehutněném na D = 98 % dle ČSN 72 1006, po odstranění stávajících podkladních vrstev. Na povrchu pláň je

nutné, aby pod cyklostezkou bylo naměřeno $> 45 \text{ MPa}$ (dle CSN 72 1006). Pak lze vrstvit konstrukce cyklostezky. **V případě neúnosnosti zemní pláně je nutné pod cyklostezkou provést výměnu podloží mocností 0,30m.**

d. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Objekt	Investice při výstavbě
SO 101 Silnice III/30523 – ul. Vraclavská	SUS Pardubického kraje
SO 150 Dopravní opatření	SUS Pardubického kraje
SO 102 Parkovací plochy	Město Vysoké Mýto
SO 103 Chodníky	Město Vysoké Mýto
SO 105 Ostatní zpevněné plochy	Město Vysoké Mýto
SO 401 Veřejné osvětlení	Město Vysoké Mýto
SO 801 Sadové úpravy	Město Vysoké Mýto

e. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

e.1 Popis

Cyklostezka bude provedena z betonové dlažby. Hmatové prvky budou provedeny z reliéfní betonové dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu – doporučeno bílá.

e.2 Směrové řešení

Osa cyklostezky je navržena v hraně pravostranného obrubníku. Šířka je navržena 2,5m.

e.3 Výškové řešení

Niveleta cyklostezky je navržena v hraně pravostranného obrubníku.

e.4 Příčné uspořádání

Příčný sklon cyklostezky se smíšeným provozem je navržen 2,0%.

e.5 Konstrukce

Konstrukce cyklostezky se smíšeným provozem

Betonová dlažba šedá obdélník-ROVNÁ DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti	40mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' ŠD	250mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa		
Celkem	370mm	

Konstrukce cyklostezky se smíšeným provozem v místě přejezdů - součást SO 103

Betonová dlažba šedá obdélník DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti	40mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelého cementem SC C8/10	100mm	ČSN EN 14227-1
Štěrkodrt' ŠD	250mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa		
Celkem	470mm	

Při zhodnocení všech inženýrskogeologických a hydrogeologických aspektů doporučujeme cyklostezku osadit na aktivní zóny založené na stávajícím povrchu území, přehutněném na $D = 98 \%$ dle ČSN 72 1006, po odstranění stávajících podkladních vrstev. Na povrchu pláň je **nutné**, aby pod cyklostezkou bylo naměřeno $> 45 \text{ MPa}$ (dle ČSN 72 1006). Pak lze vrstvit konstrukce cyklostezky. **V případě neúnosnosti zemní pláň je nutné pod cyklostezkou provést výměnu podloží mocností 0,30m.**

e.6 Inženýrské sítě

Na staveništi se nacházejí tyto inženýrské sítě:

- vodovod
- kanalizace
- plynovod NTL
- plynovod STL
- kabelové vedení NN
- kabelové vedení VN
- nadzemní vedení NN
- sdělovací kabel
- 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. !!!

e.7 Zemní práce a výkopové práce a demolice

Vytěžená zemina bude využita na stavbě, případně odvážena na organizovanou skládku, kterou zajistí dodavatel. Stavební suť i stavební hmoty budou rovněž odváženy na skládku pro tyto účely určenou.

e.8 Vytyčení

V projektové dokumentaci je použit výškový systém Balt po vyrovnaní. Směrový systém je proveden v souřadnicovém systému S-JTSK. V těchto systémech je provedeno polohopisné umístění objektu.

e.9 Příjezdy a přístupy

Přístup na staveniště bude z ulice Vraclavská.

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 Objížděky a přechodné trasy pro chodce

Pro obchozí trasy lze využít chodníky do podchodu podél ulice Hradecká, dále po ulici Riegrova a Jiráskova.

e.13 Materiál pro zásypy a obsypy

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

e.14 Beton

Jako ložní beton pro uložení obruby bude použit beton C 20/25n XF1.

e.18 Obrubníky

- betonový obrubník 500x80x250mm

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

Odvodnění

Odvodnění dešťové vody z cyklostezky bude do přilehlého terénu pomocí příčného sklonu 2,0% a podélného sklonu min. 0,5%.

g.) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

V projektové dokumentaci jsou navrženy svislé značky v základní velikosti ocelové pozinkované s retroreflexní úpravou třídy 2 (ČSN EN12899-1), sloupky ocelové s povrchovou úpravou.

Nové dopravní značky:

C9a	„Stezka pro chodce a cyklisty“	10x
C9b	„Konec stezky pro chodce a cyklisty“	10x

Vodorovné dopravní značení je uvažováno barvou – plastem. Vodorovné značení je třeba provést dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. Provedení musí z hlediska přesnosti, hodnoty činitele jasu a retroreflexe odpovídat TP 70 Systém hodnocení hmot pro VDZ, ČSN EN 1436. Použitý materiál musí odpovídat „Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky“, schváleného MDS ČR a platného v daném období.

V15 – vyznačení stezky pro chodce a cyklisty - 2*4

h.) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Výstavba bude rozdělena na tři etapy – Objekt SO 150 Dopravní opatření

I. ETAPA

První etapa bude provedena za provozu při jednosměrném provozu v úseku od začátku po polovinu vjezdu do areálu IVECO, pro zajištění příjezdu do firmy po celou dobu stavby. Celý úsek bude tedy zúžen na jeden jízdní pruh pomocí dopravního značení.

II. ETAPA

Druhá etapa bude provedena za provozu při jednosměrném provozu v úseku od začátku po polovinu vjezdu do areálu IVECO, pro zajištění příjezdu do firmy po celou dobu stavby. Celý úsek bude tedy zúžen na jeden jízdní pruh pomocí dopravního značení.

III. ETAPA

Třetí etapa bude provedena za úplné uzavírky a to v úseku od vjezdu do poloviny vjezdu do areálu IVECO po konec úseku pomocí dopravního značení.

Objízdné trasy jsou navrženy přes „Peklovce“ a po ulici Průmyslová a následně na silnici I/35.

Stezku pro chodce a cyklisty je ovšem možné provést mimo uvedené etapy, po dohodě s investorem a technickým dozorem.

i.) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavba nevyžaduje technologické vybavení.

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

a) Zásady pro osoby s omezenou schopností pohybu

Cyklostezka je navržena v příčném sklonu 2,0%. Podélný sklon nepřesahuje 8,33%. Podélný sklon nepřesahuje ani sklon 5,0%, proto není nutné navrhovat odpočívadla.

b) Zásady pro osoby se zrakovým postižením

Na stavbě budou provedeny **varovné pásy** šířky 0,4m umístěné na hranu cyklostezky a chodníku. Budou provedeny z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu.

Vodící linie je u chodníku zajištěna pomocí záhonového obrubníku **osazeného na výšku 0,06m**.

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.

Zásady organizace výstavby z hlediska pěších tras

Pěší budou směřováni pokud možno mimo staveniště. Pokud to nebude možné, bude nutné zajistit pohyb pěších i přes staveniště. V případě, že staveniště bude lokálně oploceno

přenosným zábradlím, musí odpovídat požadavkům TP 66, čl. 4.5.2, 4.5.3. Musí mít tedy hladký povrch bez ostrých hran a musí být doplněno dotykovou lištou pro nevidomé (0,2 – 0,3 m nad chodníkem). Vždy bude zachována průchozí šířka provizorní bezbariérové trasy 1,5 m (v souladu s principy vyhlášky 398/2009 Sb.).

Výkopy a staveniště

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Při nedodržení průchozího prostoru nebo při celé uzavírce se navrhne bezpečná a vzdálenostně přiměřená náhradní bezbariérová trasa a to včetně přechodů pro chodce. Tato trasa musí být označena mezinárodním symbolem přístupnosti podle bodu 1 přílohy č. 4 vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm.

Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace - osoby se zrakovým postižením

Není obsaženo, s akustickým výstupem se neuvažuje.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci a Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky. Uvedené předpisy jsou závazné pro staveb. firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

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.