

## 1. Identifikační údaje

**Název stavby:** Revitalizace návsi Čelechovice – III. etapa

**Místo stavby:** náves Družby, Stochov, městská část Čelechovice, viz. orientačně vyznačená oblast na snímku z KN vpravo (zdroj ČÚZK)

**Stavebník:** Město Stochov  
J. Šípka 486, 273 03 Stochov  
IČO: 00234923

**Investor:** Město Stochov  
J. Šípka 486, 273 03 Stochov  
IČO: 00234923

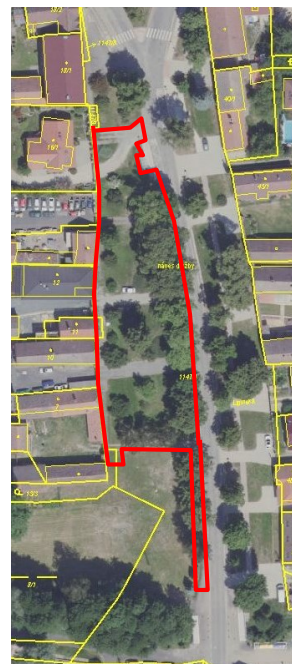
**Projektant:** ARIPROS s.r.o.  
Železničářů 2286  
272 01 Kladno - Kročehlavy  
IČO: 261 74 936  
tel.: 312 246 002  
email: info@aripros.cz

**Odpovědný projektant:** Ing. Libuše Chvátalová  
ČKAIT 0009987

**Ostatní projektanti:** Ing. Jaromír Chvátal – vedoucí zakázky  
Alena Pacovská – stavební a dopravní část  
Ing. Ladislav Manda – geodetická část  
Ing. Monika Součková, DiS. – sadové úpravy  
Ing. Petr Havlíček - PBR

**Předmět dokumentace:** **Aktualizace dokumentace pro provedení stavby** (dále jen DPS či PD) řeší revitalizaci/rekonstrukci prostoru návsi Družby městské části Čelechovice – III. etapa. Původní DPS navazovala na předchozí stupeň DSP. V návaznosti na usnesení RM č. 1827/18 ze dne 23. 7. 2018 došlo k postupné realizaci navržené revitalizace/rekonstrukce prostoru návsi Družby městské části Čelechovice. Tato III. etapa byla postupně investičně rozdělena na část 1 až 3, přičemž tato **aktualizace zahrnuje část 2, tj. západní část prostoru návsi**, viz. situační výkres č. C.3. – Koordinační situace. Část 1, tj. východní část návsi byla již realizována, přičemž část 2 musí vzhledově a materiálově na tuto část navazovat. **Oproti původní DPS dochází na základě jednání Rady města Stochov ze dne 3. 4. 2023 k upřesnění geometrie zpevněných ploch a prozatímnímu vynechání navržených úprav v ploše parčíku u linie Lipinského potoka a zpevněných ploch u objektů č.p. 73 a 22**, viz. vyznačení plochy 2. části realizace III. etapy, viz. situační výkres č. C.3. – Koordinační situace.

DPS vč. této aktualizace je zpracována v rozsahu výhradně pro zadání výběrového řízení na dodavatele stavby. Budoucí vybraný dodavatel stavby pak zajistí, výlučně na své náklady, zpracování rozšíření této DPS formou aktualizace DPS či zpracováním realizační dokumentace stavby (DRS), která upřesní technologicko-materiálové řešení stavby v návaznosti na výsledky výběrového řízení, tj. v návaznosti na konkrétně nabídnuté stavební materiály, technologie provádění apod.



## 2. Předmět aktualizace DPS

Aktualizace DPS upřesňuje rozsah realizace, geometrii zpevněných ploch a technologicko-konstrukční řešení konstrukcí. Rozsah a geometrie zpevněných ploch se bude v rámci 2. části realizace III. etapy stavby řídit situačním výkres č. C.3. – Koordinační situace. Projektant dále upozorňuje, že dle požadavku investora nebudou v této části realizovány navržené úpravy parčíku u linie Lipinského potoka a úpravy před objekty č.p. 73 a 22. Prostor navrženého parčíku bude prozatím nadále obsahovat pouze stávající travnatou plochu a navržené úpravy před objekty č.p. 73 a 22 byly z investičních důvodů přeřazeny do budoucí 3. části realizace III. etapy. Další významnou změnou je zrušení středového chodníku v západní části (viz. realizovaný chodník ve východní části návsi), který byl veden podél středové obousměrné komunikace. Tato změna byla vyvolána požadavkem občanů, kteří dali přednost zvýšení vegetační plochy oproti komunikačním vazbám.

## 3. Stavebně-technické řešení – aktualizace

Materiálové a technologické provedení nově realizovaných ploch v rámci 2. části realizace III. etapy bude navazovat na provedení 1. části, tj. bude provedena v souladu s východní částí návsi, viz. fotografie níže (zdroj archiv projektanta).

Jedná se především o konstrukci rekonstrukce propustků, které jsou součástí odvodňovacího příkopu podél západní strany středové komunikace, který je sveden k spodní vodoteči. Provedení bude navazovat na východní stranu a bude obsahovat výměnu stávajících ocelových rour za nové průměru 30 cm, provedení vrchního krytu z betonové dlažby kladené do betonu, provedení bočních opěr při použití stávající kamenné dlažby, která je obsažena v části příkopu a osazení spodního betonového odvodňovacího žlabu (foto vpravo dole).



Stávající propustek v rámci příkopu



Požadované provedení reko propustků a příkopu



Detaily požadovaného provedení rekonstrukce propustků vč. návazných asfaltových a vegetačních ploch

V rámci zpevněných ploch vjezdů a parkovacích ploch bude využito zasakovací betonové dlažby v přírodní barvě, tj. sv. šedé, viz. foto níže. U těchto ploch bude zásyp dlažby proveden z jemného štěrku fr. 2/6. Projektant upozorňuje na nutnost provedení podkladní betonové desky v rámci vjezdů k objektu č.p. 23, kde dochází k pojezdu zemědělské techniky. V rámci těchto vjezdů bude využita betonová skladebná dlažba tvar cihla, barva přírodní, rozměr 20x10x8 cm. Finální skladby budou po provedení skrývek stávajících konstrukcí a provedení příslušných zkoušek potvrzeny či aktualizovány v rámci KD.



Provedení ploch vjezdů



Provedení parkovacích ploch

V rámci 2. části realizace III. etapy bude provedena i revize a vyčištění odvodňovací betonové roury, která odvodňuje příkop západní strany návsi směrem do Lipinského potoka. Stávající stav je doložen na níže uvedených fotografiích. Předpokládá se ponechání stávající betonové roury, její vyčištění a oprava opěrných kamenných zídek, především pak na vtokové straně, směrem od příkopu, viz. foto vlevo níže.



Stávající nátok z odvodňovacího příkopu



Stávající výtok směrem k Lipinskému potoku

Při provádění stavby je budoucí dodavatel povinen zajistit fyzické vytýčení podzemních inženýrských sítí vč. kopaných sond, čímž dojde k ověření hloubky uložení jednotlivých trubních a kabelových vedení v kritických místech stavby. V případě kolizních stavů dojde k upřesnění a úpravě navržené konstrukce tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění stávajících IS. Pro úplnost jsou k této aktualizaci TZ připojeny dokumenty pro upřesnění bezbariérového řešení stavby a ochrany vzrostlých stromů v rámci staveniště.

#### 4. Způsob likvidace přebytečných zemin a odpadů - aktualizace

Z hlediska odpadů vzniklých při stavbě musí být plněny povinnosti plynoucí ze zákona č. 541/2020 Sb. - Zákon o odpadech. Likvidace vybouraných hmot bude možná pouze odvozem na povolenou skládku nebo k recyklaci, přičemž je nutno dodržet následnou podmínku. Nejméně 70 % (hmotnostních) stavebního a demoličního odpadu neklasifikovaného jako nebezpečný (s výjimkou v přírodě se vyskytujících materiálů uvedených v kategorii 17 05 04 v Evropském seznamu odpadů stanoveném rozhodnutím 2000/532/ES) vzniklého na staveništi musí být připraveno k opětovnému

použití, recyklaci a k jiným druhům materiálového využití, včetně zásypů, při nichž jsou jiné materiály nahrazeny odpadem, v souladu s hierarchií způsobů nakládání s odpady a protokolem EU pro nakládání se stavebním a demoličním odpadem.

Stávající nevyhovující zpevněné plochy a konstrukce vč. podkladních vrstev budou odstraněny a odvezeny na skládku, přičemž před odvozem bude posouzena dle výše uvedeného možnost recyklace a zpětného použití příslušného materiálu. Přesto v rámci příslušného ocenění stavby budoucí uchazeči ocení provedení konstrukce zpevněných ploch pouze z nových materiálů a při použití pouze přírodního kameniva v rámci podkladních vrstev. Případné využití recyklovaných materiálů v rámci provádění zpevněných ploch (vjezdy, komunikace apod.) pak bude řešeno změnami listy v návaznosti na skutečnost v rámci realizace stavby. Obrubníky budou v návaznosti na případný požadavek investora uloženy na hlídanou skládku investora pro další použití. Další obecné požadavky v rámci nakládání s odpady jsou:

- výkopek a kamenitý materiál, eventuálně v malém množství beton z konstrukce chodníků, komunikace apod. bude odvezen a uložen na skládku určenou investorem akce, případně bude recyklován v návaznosti na výše uvedené
- vyfrézované a vybourané asfaltové směsi navrhuje projektant recyklovat ve výrobních (obalovných) asfaltových směsích pro další použití, přičemž projektant upozorňuje, že před provedením recyklace asf. směsí je nutno provést ze strany dodavatele stavby příslušné zkoušky a zařídění stávajících asf. hmot v rámci stanovení kritérií pro zpětné znovuzískání asf. směsí
- ostatní vybouraný materiál (silniční panely, kamenné obruby apod.) budou uloženy na hlídanou skládku investora pro další použití
- nakládání s odpady vznikajícími při stavební činnosti - zbytky materiálů, které budou použitelné, využije zhotovitel stavby

#### **4. Závěrečné upozornění**

Předložená aktualizace DPS navazuje a upřesňuje příslušné technické řešení uvedené v základní DPS. Aktualizace byla zpracována v návaznosti na dodatečné požadavky investora stavby vč. investičního dělení III. etapy stavby.

DPS vč. této aktualizace bude využita pro zadání stavby v rámci výběrového řízení na dodavatele stavby. Před provedením stavby je zhotovitel vybrán na základě příslušného výběrového řízení povinen provést vytýčení stávajících inženýrských sítí v předmětném prostoru stavby, aby se předešlo případným škodám při provádění stavby. Dále je zhotovitel povinen provést aktualizaci této DPS či provést samostatnou DRS, která upřesní technologicko-materiálové řešení stavby v návaznosti na výsledky výběrového řízení, tj. nabídnuté stavební materiály, technologie provádění apod. Jakékoli změny oproti projektové dokumentaci je nutné konzultovat písemnou formou s projektantem. Případnou nutnou inženýrskou činnost v rámci provádění stavby včetně zajištění záborů, systému DIO apod. provede zhotovitel na své náklady.

DPS je zpracována v návaznosti na skutečnosti vč. požadavků investora známých v době jejího zpracování, tj. do 14. 7. 2023.

V Kladně, červenec 2023

Ing. Libuše Chvátalová  
Ing. Jaromír Chvátal

## Hmatné úpravy pro nevidomé (zdroj info centrumpronevidome.cz)

Cílem této stránky je seznámit vás se základními pojmy v oblasti orientačních úprav pro nevidomé a slabozraké na veřejně přístupných komunikacích a ve veřejně přístupných objektech a vysvětlit vám jejich vzájemné souvislosti.

Stavební úpravy, využívající všech prvků pro zlepšení orientace a samostatného pohybu nevidomých a těžce zrakově postižených osob, se zřizují pro zajištění jejich soběstačnosti a především bezpečnosti při běžném pohybu na ulicích a v dopravě. Podle charakteru je lze rozdělit na prvky hmatné, akustické a vizuálně kontrastní. Na této stránce máte možnost se seznámit s prvky hmatnými, informace o prvcích akustických najdete na samostatné stránce Akustické úpravy pro nevidomé a na stránce Vizuální úpravy pro slabozraké zase získáte informace o této kategorii značení.

Hmatné prvky mají funkci orientační nebo bezpečnostní, výjimečně i funkci informační. Jsou vnímatelné především slepeckou holí a nášlapem. V případě popisků v Braillově písmu a reliéfních znaků i hmatem.

### Vodící linie

Základním hmatným prvkem je vodící linie. Je to bezpečný a orientačně jednoduchý koridor s minimálním průchozím profilem 900 mm. Podle prováděcí vyhlášky stavebního zákona, je v tomto koridoru nepřípustné umísťování jakýchkoliv předmětů. Prvotní snahou architekta by mělo být, aby v exteriéru vodící linii tvořila přirozená součást prostředí, například rozhraní chodník - trávník nebo stěna domu. Absence těchto prvků se nahrazuje umělou vodící linií, která je typická pro interiéry dopravních staveb, například pro nástupiště metra, nebo vlakových nástupišť stanic ležících na koridoru. Je však vhodná také do rozlehlejších prostor, kde z jakýchkoliv důvodů není možné využít přirozené vodící linie. Povrch umělé vodící linie tvoří podélné drážky, které jsou hmatné pouze při použití kyvadlové kluzné techniky. Přerušování vodící linie v délce cca 400 mm se zřizuje v místech, kde nevidomý může z linie odbočit, např. označení schodiště vedoucího z nástupiště nebo označení místa, kde lze nástupiště bezpečně přejít napříč k druhé odjezdové hraně.



### Signální pás

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie, která určuje nevidomému přesný směr chůze v definovaných případech, např. přístup od vodící linie k označníku MHD nebo k přechodu pro chodce. Na železničních nástupištích signální pásy vyznačují přístup k vstupu do podchodu, popř. k vstupu do výpravní budovy. Signální pás je vždy ukončen u přirozené nebo umělé vodící linie. Jeho povrch tvoří výstupky tvaru komolých kuželů s průměrem 20, výškou 5 a roztečí výstupků 50 až 100 milimetrů. Signální pás je hmatný slepeckou holí a nášlapem. Tento pás je široký 800 až 1000 milimetrů, proto jej nelze nevědomky přejít. V mozaikové dlažbě se signální pás lemuje rovinnými deskami šířky minimálně 250 milimetrů, které zvýrazňují jeho hmatný kontrast. Pás je též obvykle vizuálně kontrastní vůči okolí.



### Vodící pás přechodu

Vodící pás přechodu vede napříč vozovkou a musí navazovat na signální pásy na chodníku. Od sebe je může případně dělit "varovný pás", který označuje rozhraní chodníku a vozovky v místech, kde je zkosený obrubník. Vodící pás přechodu se zřizuje pouze na orientačně složitých přechodech, jako jsou šikmé přechody, přechody delší než 8 metrů a přechody, jejichž vstup je v oblouku. Jeho povrch tvoří čtyři podélné proužky, které se na vozovku nalepují, proto je hmatný pouze při použití kyvadlové kluzné techniky.



## Varovný pás

Varovný pás označuje rozhraní mezi prostorem běžně přístupným a prostorem potenciálně nebezpečným. Tento pás se zřizuje v místech sníženého obrubníku, např. bezbariérové přechody, či tramvajové zastávky. Na chodníku s cyklistickou stezkou určuje rozhraní mezi vymezeným prostorem pro cyklisty a chodce. Jeho povrch tvoří výstupky tvaru komolých kuželů s průměrem 20, výškou 5 a roztečí výstupků 50 až 100 milimetrů. Varovný pás je hmatný slepeckou holí a nášlapem a musí být barevně kontrastní. Užití šedé reliéfní dlažby na šedém podkladu je nepřijatelné, protože tyto varovné pásy slouží nejen zcela nevidomým lidem, ale usnadňují pohyb v prostoru také lidem prakticky nevidomým nebo silně slabozrakým, pro které uvedená barevná kombinace zcela ztrácí smysl (viz. obrázky). Tento pás je široký 400 milimetrů. Charakter povrchu varovného i signálního pásu je obvykle shodný. K záměně však nemůže dojít vzhledem k jejich zřetelně odlišné šířce - varovný pás 400 milimetrů a signální pás nejméně 800 milimetrů.



## Varovný pás se sloučenou vodící funkcí

Na železničních nástupištích se zřizuje varovný pás se sloučenou vodící funkcí. Tento pás odděluje bezpečnostní pruh od ostatní plochy nástupiště, proto se zřizuje ve vzdálenosti 800 mm od perónní hrany. Pás je v šířce 400 mm hmatný a v šířce 150 mm barevně kontrastní. Profil povrchu tvoří podélné drážky, které jsou hmatné při použití kyvadlové kluzné techniky. Cestující je povinen pohybovat se mimo tento pás uvnitř nástupiště. Tento striktní zákaz je nutné dodržovat především v nácestných zastávkách, kde rychlost projíždějících vlaků může být až 160 km/h. Bezpečnostní odstup je veřejnosti přístupný pouze pro účel nástupu a výstupu do vlaku a z něj.



## Popisky v bodovém písmu a reliéfní znaky

Popisky v Braillově písmu se používají pro označování výstupu z podchodů. Umísťují se na zadní stranu pravého zábradlí do oblasti před první schodišťový stupeň. Dále se tyto popisky a reliéfní znaky používají pro označení ovládacích prvků výtahů a v interiéru pro označení dveří. Na autobusových nádražích se braillové štítky používají k označení nástupiště/stanoviště a cílové stanice. Na zastávkách městské hromadné dopravy pak obsahují název zastávky, informaci o čísle linky, směru jízdy a zda se jedná o denní nebo noční spoj. Umísťují se přednostně na pravý sloupek zastávkového stojanu, tedy na stranu vzdálenější od vozovky, ve výši cca 135 centimetrů od země. Tam kde to není možné, se umísťují na pravou zadní stranu vývěsky.

