

Identifikační údaje

Název stavby: Revitalizace návsi Čelechovice – III. etapa

Místo stavby: náves Družby, Stochov,
městská část Čelechovice
viz. vpravo uvedená mapa
s červeně vyznačenou oblastí
(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

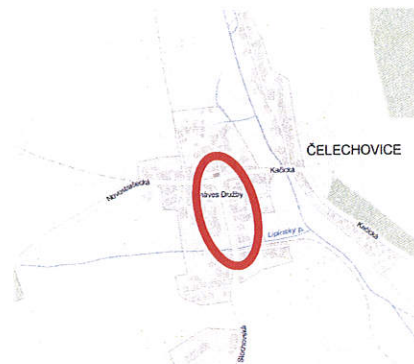
IČO: 261 74 936
tel.: 312 246 002
email: info@aripros.cz

Odpovědný projektant: Ing. Libuše Boušková, ČKAIT 0004360

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: Dokumentace pro provedení stavby (dále jen DPS či PD) řeší revitalizaci/rekonstrukci prostoru návsi Družby městské části Čelechovice. DPS navazuje na předchozí stupeň PD, tj. DSP vč. vyjádření dotčených orgánů státní správy a správců IS. V návaznosti na usnesení RM č. 1827/18 ze dne 23.7.2018 bude realizace navržené revitalizace/rekonstrukce prostoru návsi Družby městské části Čelechovice rozdělena dvě samostatné stavební etapy/části. I. etapa/část obsahuje východní část návsi směrem od středové asfaltové komunikace a II. etapa/část západní část vč. sadových úprav v okolí vrchní kapličky.

Tato projektová dokumentace DPS bude využita pro zadání stavby v rámci výběrového řízení na dodavatele stavby. Projektant upozorňuje, že součástí navržené stavby není zásah do prostoru dvouproudé komunikace, která je vedena středem návsi a složí jako hlavní dopravní spojnice směr Stochov-město x Kačice x Nové Strašecí.



1. Stavebně technické řešení

1.1. Technická zpráva

1.1.1. Průzkumy a výpočty

DPS byla vypracována na základě smlouvy o dílo z 04/2018 a předchozího stupně PD, tj. DSP z 08/2018. Geodetickým podkladem pro zpracování všech stupňů PD bylo polohopisné a výškopisné geodetického zaměření stávajícího stavu návsi Družby, zpracovatel Ing. Ladislav Manda. V rámci předchozího stupně DSP byly provedeny zjišťovací procesy v rámci stanovení průběhu IS dle podkladů jejich správců. Tato DPS byla v průběhu zpracování postupně konzultována se zástupcem investora. Závěry jednotlivých procesů a zjištění jsou zahrnuty v rámci textové a výkresové části DPS.

Stavba je navržena v návaznosti na provedené podrobné geodetické zaměření - polohopisné a výškopisné, zpracovatel Ing. L. Manda. Dále došlo ke zpracování inventarizace dřevin, stavebnímu zaměření apod. Finální návrh řešení stavby v návaznosti na stávající zeleň byl posouzen ze strany příslušné sadové a krajinářské specialistiky Ing. Moniky Součkové, DiS., která v rámci příslušného dokumentu posoudila vhodnost řešení ve vztahu ke stávajícím vzrostlým stromům a zeleni obsažené v dané lokalitě. Na základě požadavku investora je stavba navržena v rozsahu a řešení dle zachování stávajících vstupů a vjezdů na pozemky přilehlých RD.

1.1.2. Technické, konstrukční a dopravní řešení

Technické, konstrukční a dopravní řešení prostoru návsi navazuje na stávající stav a navržené řešení v rámci předešlého stupně PD-DSP. Konstrukční úpravy konstrukcí jsou navrženy v návaznosti na požadavky investora v rámci zatížení konstrukcí v dané lokalitě, požadavky na bezbariérové, dopravní a architektonické řešení. Stávající stav a rozsah chodníků vč. vozovek, vjezdů atd. v prostoru návsi je dokumentován v rámci výkresu č. D.1.1.b. 3. – Stávající situace. Hlavní dvouproutá komunikace vedená skrze prostor návsi zůstává plně zachována a není předmětem stavebních prací. Stávající chodníky v předmětné lokalitě jsou původní z betonových desek 40x40cm, vjezdy k RD jsou pak nezpevněné. Odvodnění stávajících komunikačních ploch je řešeno příčnými a podélnými sklony do uličních vpustí, odvodňovacích příkopů a ploch zeleně. Systém odvodnění prostoru návsi je celkově spádován do vodoteče ve spodní části návsi (jižní část návsi). Komplexní stávající stav návsi je doložen i fotodokumentací, která je uvedena v Průvodní zprávě, část A.3. Údaje o území.

Nově navržený stav prostoru návsi předpokládá vybudování zpevněných vjezdů k RD, úpravu polohy chodníků ve východní a západní části návsi, sadové úpravy vegetačních ploch apod. Celkově je navržený stav zřejmý z výkresu č. D.1.1.b. 4. – Navržená situace a č. D.1.1.b. 4.a. – Detail navržené situace. Navržený stav plně respektuje již rekonstruované BUS zastávky a návazný chodník vedoucí z ulice Kačická. Hlavními částmi rekonstrukce/revitalizace prostoru návsi jsou:

- rekonstrukce a úprava polohy chodníků vč. návaznosti na již rekonstruované BUS zastávky a nový chodník z ulice Kačická – povrch chodníků je navržen z betonové skladebné dlažby, povrch oštěřený, barevnost color mix;
- provedení zpevněných vjezdů v místě stávajících nezpevněných - povrch chodníků je navržen z betonové skladebné dlažby, povrch oštěřený, barevnost color mix;
- provedení parkovacích ploch v linii u RD – povrch parkovacích ploch je navržen z vegetační dlažby pro možnost zasakování dešťových vod;
- provedení příslušných terénních prací, sanace aktivní zóny, osazení parkových/silničních obrub a provedení dalších souvisejících prací;
- provedení sadových úprav vč. revitalizace travnatých ploch a provedení odpočinkové plochy ve spodní části západní části návsi;
- demolice a odstranění stávajících nevyhovujících chodníků, mobiliáře apod.;
- rekonstrukce stávajících trubních propustků v rámci odvodňovacího příkopu – výšková úprava dle požadavku investora;
- rekonstrukce stávajícího odvodňovacího příkopu;
- provedení kompletačních a doplňkových prací v rámci navržené akce.

1.1.3. Požadavky a zásady technického řešení stavebních detailů a materiálů

V rámci DPS (textová a výkresová část) jsou uvedeny podrobné stavebně technické požadavky pro provedení rekonstrukce chodníků, vjezdů atd. Dále jsou uvedeny požadavky na materiálové skladby a technická řešení v rámci architektonického návrhu prostoru návsi. Uvedené stavebně-technické údaje budou využity, po odsouhlasení investorem, v rámci zadávacího řízení na dodavatele stavby. Dodavatel stavby provede na své náklady před zahájením stavební činnosti aktualizaci této DPS či realizační dokumentaci stavby (DRS), která upřesní tuto DPS v návaznosti na konkrétně nabídnuté stavební hmoty, prvky a technologie jím uvedené v rámci výběrového/tendrového řízení na dodavatele stavby.

1.1.4. Požadavky technického a materiálového řešení bezbariérových úprav

Příslušné požadavky jsou zahrnuty v rámci výkresové části PD. Provedení rekonstrukce a úpravy soustavy chodníků a vjezdů musí probíhat tak, aby došlo k provedení bezbariérových úprav, které jsou navrženy v rámci stavby. Podle vyhlášky č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, budou mít chodníky v místech pro přecházení přes komunikaci snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti vozovce (vjezdy). Místa budou opatřena signálními pásy spojujícími varovné pásy s vodícími liniemi a nájezdem šikmou rampou sklonem max. 12,5% (1:8). Vzorové řešení signálních pásů je předmětem přílohy této TZ. Rozsah a materiálové řešení konstrukce chodníků a vjezdů je charakterizován výkresovou částí PD, především pak výkresem č. D.1.1.b. 5. – Vzorové řezy.

1.1.5. Způsob likvidace přebytečných zemin a odpadů

Z hlediska odpadů vzniklých při stavbě musí být plněny povinnosti plynoucí z § 10 – 16 zák. č. 185/2001 Sb. o odpadech. Přehled odpadů, které budou vznikat při rekonstrukci chodníků a komunikace podle Katalogu odpadů (Vyhláška MŽP č. 381 Sb. ze 17.10.2001).

	Katalogové číslo	Odpad	Kategorie
1)	17 01 01	Beton	0
2)	17 03 02	Asfaltové směsi neobsahující dehet	0
3)	17 05 04	Zemina a kamení bez nebezpečných látek	0

A. Nakládání s odpady výše uvedenými

ad 1) a 3) - výkopek a kamenitý materiál, eventuálně v malém množství beton z konstrukce chodníků, vjezdů apod. bude odvezen a uložen na skládku určenou investorem akce.

ad 2) - vyfrézované a vybourané asfaltové směsi navrhuje projektant recyklovat ve výrobních (obalovnách) asfaltových směsí pro další použití.

Ostatní vybouraný materiál – dlažební kostky, kamenné obruby atd. budou uloženy na hlídanou skládku investora pro další použití.

B. Nakládání s odpady vznikajícími při stavební činnosti

1) Zbytky materiálů, které budou použitelné, zužitkuje zhotovitel.

2) Se zbytky materiálů, charakteru vybouraných hmot, např. kamenivo, asfaltové směsi, beton, bude naloženo obdobně tak, jak je uvedeno v odstavci A.

1.2 Výkresová dokumentace

Tato DPS obsahuje výkresovou část, jejíž rozsah je obsažen v Obsahu dokumentace. Dále jsou v PD obsaženy příslušné situační výkresy.

2. Stavebně-konstrukční řešení

2.1. Technická zpráva

2.1.1. Stávající stav

Stávající stav a rozsah rekonstruované/revitalizované návsi je dokumentován v rámci výkresové části PD a popisu vč. fotodokumentace, který je uveden v Průvodní zprávě, část A.3. Údaje o území. Stavba je navržena v rámci zastavěného území města Stochov, městská část Čelechovice, viz. výkres C. 1 – Situace širších vztahů. Ostatní údaje jsou uvedeny v rámci Průvodní zprávy, část A.3. Údaje o území, kde je uvedena i charakteristická fotodokumentace celého předmětného území stavby, tj. návsi Družby.

Současná Návěs Družby je v prostoru původní návsi, kterou tvořila volná průjezdní plocha mezi obytnými domy. Dnešní návěs je rozdělena středovou dvouproutdou asfaltovou komunikací, na kterou navazují zatravněné plochy s výsadbami zeleně. Tím byla potlačena shromažďovací funkce návsi a dnes působí spíše jako široká průjezdní ulice. Severní část se rozšiřuje do trojúhelníkového tvaru a odděluje navazující kolmou komunikaci - ulice Kačická a Novostražecká. V průčelí se nachází kaplička, která byla dříve součástí původní návsi. Jižní část návsi je pomyslně oddělena korytem Lipinského potoku. Linie chodníků jsou vedeny podél zástavby RD, v nejednotné šíři a různých povrchových materiálech. Jednotlivé vjezdy k objektům RD jsou v nejednotných šířích, mnohdy na ně navazují živelně vyježděné odstavné plochy. Dominantou prostoru návsi je oboustranné lipové stromořadí lemující středovou komunikaci a v severní části je to ozeleněný trojúhelník se soliterní výsadbou lípy. Bezprostředně na středovou komunikaci navazují zatravněné plochy dělené jednotlivými vjezdy k RD. Negativním prvkem jsou nesourodé a většinou živelné výsadby keřů v trávnicích. Zeleň tak působí chaotickým dojmem, nápadné jsou zejména výsadby nevhodných jehličnatých dřevin. Travnaté plochy jsou pravidelně sečené. V levé jižní části návsi mezi břehovým porostem potoku a zastavěnou částí se nachází prostorná travnatá plocha, která nemá žádné využití.

Polohopis a výškopis předmětné lokality byl zaměřen ze strany oprávněného geodeta Ing. L. Mandy. Stavba bude prováděna za částečného omezení provozu v rámci návsi, které ale představuje pouze minimální zúžení středové komunikace v místech provádění vjezdů k RD a rekonstrukce odvodňovacího žlabu.

2.1.2. Návrh rekonstrukce a výstavby

Architektonický, dopravní a technologický návrh rekonstrukce/revitalizace prostoru návsi je navržen na základě geodetického zaměření, vizuálního průzkumu, požadavků investora, souvisejících TP a provozních informací získaných při vypracování DPS. Celkově má akce za cíl výrazné zvýšení kvality veřejného prostoru vč. zlepšení pohybu pěších v předmětné lokalitě a zvýšení bezpečnosti jejich pohybu v návaznosti na křížení s jednotlivými vjezdy. Záměrem návrhu je funkčně propojit daný prostor návsi s ostatními částmi obce, sjednotit vzhledově a materiálově jednotlivé plochy tak, aby celek působil kompaktním dojmem. Z funkčního hlediska bude předmětný prostor stavby nadále plnit komunikační funkci v rámci pohybu pěších a přístupu vozidel k jednotlivým objektům RD v okrajových liniích návsi. Pro optické rozšíření celého prostoru návsi je nutné vytvořit přehlednou plochu, s ponechanými průhledy pod korunami stromů, bez rušivých vyšších prvků zeleně, přičemž ve spodní jižní části návsi bude vytvořena menší odpočinková plocha pro setkávání místních obyvatel. Navrhovaná odpočinková plocha je přístupná navazujícím chodníkem v příslušné jižní části návsi a ukončená zpevněnou plochou trojúhelníkového tvaru, který tvaroslovně navazuje na trojúhelníkový střed křižovatky v severní části návsi. Technické řešení a návrh revitalizace/rekonstrukce návsi je předmětem výkresových částí DPS vč. textových částí. Součástí stavby je i osazení prvků městského mobiliáře – lavičky, odpadkové koše apod.

Stávající nevyhovující zpevněné plochy chodníků vč. podkladních vrstev budou odstraněny a odvezeny na skládku, přičemž dlažba a obrubníky budou v návaznosti na případný požadavek investora uloženy na hlídanou skládku investora pro další použití. Nová skladba bude provedena dle uvedeného technického popisu a výkresu č. D.1.1.b. 5. – Vzorové řezy. Vrchní část navržených chodníků a vjezdů bude tvořit betonová skládaná dlažba tl. 60mm, resp. 80mm, dle předpokláda-

ného zatížení ploch. U podkladních vrstev tvořené kamennou drtí je požadováno použít v rámci stavby jen drť z přírodního kameniva. Betonová skládaná dlažba je navržena v návaznosti na již rekonstruované plochy chodníků v městské části Čelechovice tvaru cihla, rozměr 200x100 mm, tl. 60mm, resp. 80mm. Dle projednání akce s občany předmětné lokality a závěrů RM bude dlažba provedena v speciální povrchové úpravě – **ostařený povrch, barevnost color mix**, viz. vyobrazení níže. Plochy stání pro automobily u linie RD jsou navrženy z vegetační dlažby, podíl zeleně 27,5 % plochy, barevnost šedá (alt. color mix), rozměr 140x210x80 mm. Veškeré tvary dlažby a barevnost musí být před pokládkou písemně odsouhlaseny ze strany investora a projektanta na základě fyzických vzorků, které předloží dodavatel stavby v rámci KD. Navržená dlažba je určena pro zpevněné plochy s velkou frekvencí provozu a poježděné plochy. Ilustrativní vyobrazení navržené dlažby je uvedeno níže (zdroj BEST).



Vegetační dlažba



Dlažba s ostařeným povrchem



Navržená šíře chodníků je dle odsouhlasení investorem převážně 1,6m. Ve věci nových zpevněných vjezdů na pozemky RD bylo na základě vizuální prohlídky a konzultace s investorem rozhodnuto tak, že umístění bude navazovat na stávající nezpevněné vjezdy. Některé vjezdy jsou pak rozměrově upraveny dle konzultace investora s obyvateli návsi. Veškeré prostorové provedení stavby je charakterizováno výkresem č. D.1.1.b. 4. – Navržená situace a č. D.1.1.b. 4.a. – Detail navržené situace. V rámci těchto výkresů je zřejmé materiálové provedení vč. geometrie chodníků, vjezdů, ploch zeleně atd.

Veškeré skladby zpevněných ploch dle výkresu č. D.1.1.b. 5. – Vzorové řezy budou realizovány na k tomu účelu zhuťněné konstrukční pláni, přičemž na konstrukční pláni chodníků musí být dosaženo hodnot $E_{def2} = \min. 30 \text{ MPa}$, P.S. min. 98% a u poježděných ploch $E_{def2} = \min. 45 \text{ MPa}$. Chodníky a navržené plochy budou před provedením geodeticky vytýčeny a průběh odsouhlasen investorem v rámci KD. Navržené skladby hlavních zpevněných ploch – chodníky a vjezdy jsou:

Navržená konstrukce chodníku

DL	betonová dlažba skládaná, tvar cihla, povrch ostařený, barva color mix	60 mm
L	kladecí lože z drceného kameniva, frakce 4/8	40 mm
ŠD	lože ze štěrkodrti, frakce 8/16	150 mm
	celková tl. konstrukce	250 mm

Navržená konstrukce vjezdů

DL	betonová dlažba skládaná, tvar cihla, povrch ostařený, barva color mix	80 mm
L	kladecí lože z drceného kameniva, frakce 4/8	40 mm
SC	cementová stabilizace	150 mm
ŠD	lože ze štěrkodrti, frakce 0/32	200 mm
	celková tl. konstrukce	470 mm

Navržená konstrukce vjezdů (zatižení zemědělskou technikou)

DL	betonová dlažba skládaná, tvar cihla, povrch ostařený, barva color mix	80 mm
L	kladecí lože z drceného kameniva, frakce 4/8	40 mm
BP	deska z prostého betonu	150 mm
ŠD	lože ze štěrkodrti, frakce 0/32	200 mm
	celková tl. konstrukce	470 mm

Chodníky bude lemovat nová parková betonová obruba zamezující horizontálnímu pohybu navržené dlažby. Osazení musí splňovat normu ČSN 73 6131, tj. osazení bude provedeno do 8-10 cm vysokého betonového lože, prováděného ze zavlhlé betonové směsi. Mezi obrubníky je potřeba ponechat mezeru 5 mm - objemových změny betonu při změnách teplot. Souběžně s osazováním bude provedena betonová opěrka. Vjezdy bude lemovat nová betonová silniční obruba osazená do betonu s boční opěrou, stupeň 150mm, na vjezdech a místech pro přecházení 2cm. Podél oplocení a stavebních konstrukcí je uvažováno s dodatečným vložením svislé nopové polyetylenové HDPE fólie. Tento systém ochrany stavebních konstrukcí bude upřesněn při provádění stavby na základě rozkrytí přilehlých konstrukcí v linii RD. Podél objektů č.p. 73 a 22 bude rekonstruován stávající živičný povrch. V rámci stavby dojde k drobným opravám živičných částí středové komunikace, ale bude se jednat pouze o styčné linie vozovky s vjezdy k RD. Projektant upozorňuje, že na základě požadavku obyvatel domu č.p. 23 musí být příslušný vjezd proveden v únosnosti pro zemědělskou techniku (traktor).

Navržení umístění a účelnost

Navržené chodníky vč. souvisejících prací zvýší bezpečnost v rámci předmětné lokality vč. pohybu skrze prostor návsi. Rekonstrukce chodníku zvýší bezpečnost pěších a minimalizuje případné kolize pěších s vozidly na komunikaci. Systém osvětlení v rámci plochy stavby zůstává plně zachováno a není předmětem návrhu. Investor předpokládá opravu soustavy VO v koordinaci s navrženou akcí.

Směrové řešení

Směrové řešení je podřízeno stávajícím šířkovým poměrům předmětného prostoru, polohám jednotlivých vjezdů k RD, polohám BUS zastávek apod. Stávající středová komunikace v rámci prostoru návsi je dvouproutá (obousměrná komunikace). Předmětem navržené akce není rekonstrukce této komunikace. Chodníky jsou vzhledem k poměrům v dané lokalitě řešeny převážně v šíři 1,6m. Směrové řešení navazuje na linie RD v rámci návsi, tj. chodníky jsou orientovány v ose sever-jih. Směrové řešení je charakterizováno výkresem č. D.1.1.b. 4. – Navržená situace.

Šířkové poměry

Šířka chodníků je převážně 1,6m, viz. výkres č. D.1.1.b. 4. – Navržená situace. Navržená šíře byla konzultována a odsouhlasena ze strany investora. Vjezdy jsou řešeny v šířkách převážně 3-4 m. Parkovací plochy u RD jsou navrženy rozměrů cca 5x5 m.

Sklonové poměry

Podélné a příčné sklony povrchů vycházejí z členitosti stávajícího terénu, výšek napojení na stávající komunikace a úrovně vjezdů na přilehlé pozemky RD. Výškové řešení navržených ploch bude max. respektovat současný stav přilehlých zelených ploch, přičemž bude před zahájením stavby v rámci zaměření stavby (plnění dodavatele stavby) koordinováno s projektantem a investorem. Sklonové parametry akce je nutno před provedením stavby ověřit i v rámci prověření podkladních vrstev při rozrytí stávajících povrchů chodníků a ostatních zpevněných ploch. Součástí akce je i úprava odvodňovacího příkopu podél středové komunikace, který je sveden k spodní vodoteči. Trubní propustky v místech vjezdů v rámci odvodňovacího příkopu budou dle ověřovacích sond výškově upraveny a nově osazeny dle navržené konstrukce. Výšky a nové osazení bude koordinováno s investorem v rámci KD.

Odvodnění

Odvodnění zpevněných ploch chodníků a ostatních navržených zpevněných ploch je zajištěno podélnými a příčnými sklony do ploch zeleně, odvodňovacího příkopu a do komunikace s obsahem uličních vpustí/odvodňovacích žlabů. Systém odvodnění zpevněných ploch zůstává zcela shodný se stávajícím stavem.

Výškové řešení

Podélné a příčné sklony navržených povrchů vycházejí z členitosti stávajícího terénu, výšek napojení na stávající komunikace a úrovně vjezdů. Podélné sklony na všech zpevněných plochách nepřesáhnou 1,5%. Příčný sklon chodníku pro pěší v základním sklonu bude proveden 2% směrem od budov, směrem k přilehlé komunikaci.

Zemní práce a aktivní zóna

Práce zahrnují dorovnání výchozího terénu – pláň stávajících zpevněných ploch po jejich odstranění na úroveň konstrukčních plánů těchto ploch a zhutnění této pláň na požadované parametry. Vzhledem k tomu, že se úroveň nově navržených a stávajících zpevněných ploch většinou shodují, nepředpokládají se zásadní zemní práce a přesuny hmot. Podloží je dostatečně zkonsolidováno, bude však nutno důsledně hutnit jednotlivé konstrukční vrstvy a zásypy.

Dopravní značení

V rámci akce není uvažováno s doplněním či změnou stávajícího dopravního značení v prostoru návsi.

2.1.3. Podzemní vedení

Podzemní vedení zjištěná u správců jsou zakreslena v rámci situačních výkresů. Projektant upozorňuje, že je nutno všechna podzemní vedení před zahájením stavby vytýčit za účasti správců IS, případně jejich skutečné uložení ověřit kopanými sondami. Při stavbě je nutné dodržovat veškerá ustanovení a opatření, aby nedošlo k jakémukoli poškození inženýrských sítí. Při pokládání obrubníků je třeba prověřit možnou kolizi s IS. Projektant doporučuje položit do nové konstrukce chodníků dostatečný počet chrániček pro budoucí možné vedení IS. Polohu a typ si určí jednotliví správci IS či investor.

2.1.4. Zásah stavby do území

Zemní práce budou při výstavbě spojeny s navrženými úpravami chodníku, vjezdů a návazného napojení na komunikaci. Stavbou nesmí dojít k změnám v rámci přilehlých objektů v rámci návsi. Stavba nepředpokládá zásah v rámci IS. Hladina podzemní vody při zpracování PD zjišťována nebyla, základní konstrukční požadavky byly vypracovány v návaznosti na jednotlivé konzultace s investorem a TP. Konstrukce chodníků nevyžadují provedení protipožárního zajištění. Zařízení CO nejsou navržena. Pohotovostní vozidla budou využívat, na základě ze strany dodavatele stavby projednaného DIO, provizorní přístupy k parcelám RD - vzhledem k charakteru prací bude částečně možný přístup pohotovostních vozidel ke všem objektům.

2.1.4. Ostatní stavební konstrukce

V rámci předmětné stavby jsou navrženy i drobné objekty architektury a doplňkové stavební konstrukce. Jedná se především o prvky městského mobiliáře – lavičky, odpadkové koše, kolostav apod. Uvažované prvky vč. dětských herních prvků jsou vyobrazeny v DPS, část D.1.2. Sadové úpravy, kde jsou uvedeny i základní technické parametry navržených prvků. Před instalací budou jednotlivé prvky písemně odsouhlaseny v rámci KD ze strany investora a projektanta. U objektu č.p. 73 bude instalováno bezpečnostní oddělovací zábradlí v místě oblouku komunikace. Základní parametry zábradlí jsou:

- ocel. zábradlí podél chodníku jednostranně
- výška 110 cm
- průměr oc. profilu 6 cm
- rozteč svislých sloupků/pole 100 až 150 cm
- vodorovné prvky – vrchní madlo + jeden středový vodorovný prvek
- kotvení - kotvení pod dlažbu nebo ve zhutněném terénu do betonového základu pomocí závitových tyčí



2.1.5. Terénní a sadové úpravy:

Terénní a sadové úpravy jsou specifikovány v samostatné části DPS, část D.1.2. Sadové úpravy. Tato část obsahuje příslušnou textovou a výkresovou část vč. obrazových příloh. Projektant upozorňuje na nutnost splnění podmínek ochrany stávající zeleně a stromů uvedených v DPS, část D.1.2. Sadové úpravy, Příloha TZ.

2.1.6. Závěrečné upozornění

DPS se skládá z jednotlivých výkresových a textových částí. V rámci realizace je nutné brát zřetel na veškeré tyto části a případné změny oproti DPS je nutné písemně konzultovat s projektantem. Budoucí součástí je i výkaz výměr/rozpočet stavby, který bude vypracován ze strany p. Marka Plicky - stavební rozpočty, po odsouhlasení rozsahu DPS ze strany investora.

V Kladně, září 2018

Ing. Libuše Boušková
Ing. Jaromír Chvátal

Hmatné úpravy pro nevidomé (zdroj info centrumpronevidome.cz)

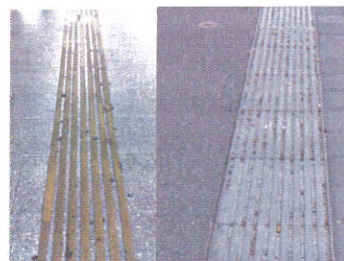
Cílem této stránky je seznámit vás se základními pojmy v oblasti orientačních úprav pro nevidomé a slabozraké na veřejně přístupných komunikacích a ve veřejně přístupných objektech a vysvětlit vám jejich vzájemné souvislosti.

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 nepřipustné 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. Přerušení 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 nástupišťích 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.

