

B.3 GEODETICKÝ KOORDINAČNÍ VÝKRES

Vzhledem k jednoduchému řešení stavby není vyhotoven samostatný geodetický koordinací výkres. Hlavní body stavebních úprav, vytyčovací body z geodetického zaměření jsou vyznačeny v koordinacím výkrese stavby a podrobných situacích jednotlivých stavebních objektů. Souřadnice objektů komunikací jsou doloženy ve výpočtech, které tvoří přílohy TZ jednotlivých stavebních objektů.

B.4 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ

Výsledky bilance zemních prací:

- výkop pod stáv. komunikací a odvoz na skládku – 80m³
- ohumusování v tl. 10cm a osetí travním semenem – 467 m²
- odhumusování v tl. 10cm – 740 m³
- výkop ornice – 22 m³
- zásyp ornice – 287 m³

B.5 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s normou ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“. Odvodnění vozovky je zajištěno stáv. příčným spádem směrem k obrubníkům a podélným sklonem komunikace do stáv. příkopů a navržených vpustí. Odvodnění vozovky po pravé straně směrem do Litovle bude 3 vpustmi, které budou napojeny do šachet, které jsou propojeny vsakovacím potrubím DN300. Po levé straně je navržena 1 vpust, která je vyústěna do stáv. příkopu a terénu. Vyústění roury DN150 do příkopu bude obloženo kameny do beton. lože s vyspárováním cement.maltou.

Potrubí kan. přípojek z PVC DN 150 bude uloženo na písčité lože s obsypem potrubí štěrkopískem (frakce max.4mm) a to 300mm nad vrchol potrubí. Sestava vpustí, výškové osazení je uvedeno v příloze výkresy - odvodnění. Odvodnění chodníku je zajištěno příčným a podélným spádem do okolního terénu. V souladu s vyhláškou 398/2009 je obrubník převýšen o 6cm nad chodník a tvoří tak přirozenou vodicí linii. Odtok vody z chodníku do terénu bude zajištěn tím, že mezi jednotlivé obrubníky délky 1m bude vždy vložena kostka 10/10 kudy voda bude moci odtéct.

B.6 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Veškeré bezbariérové úpravy jsou navrženy v souladu s platnými předpisy ČSN, technickými předpisy a zejména s vyhláškou 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, které se vztahují k pozemním komunikacím.

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Přístup na nově navržený chodník ve směru od Rozvadovic je zajištěn snížením obrubníku na +2cm nad vozovku. Varovný pás šířky 40cm zde definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku a bude proveden z bílé slepečné dlažby (s výstupky) do výšky obrub +8cm. Podélný sklon rampové části je 5%. Přístup k zastávkám je zajištěn podél vodicí linie, kterou tvoří obrubník výšky +6cm, oddělující chodník a zeleň. Příčný sklon chodníku je 2%. Jelikož se stavba nachází v rovinatém úseku, podélný sklon chodníku nepřesahuje 1%. Nástupní hrany obou autobusových zastávek výšky +20cm jsou provedeny z bezbariérového kasselského obrubníku. Rampová část chodníku při přechodu na autobusovou zastávku má sklon 5%. Kontrastní pás šířky 0,3m a délky 19m je proveden z hladké betonové dlažby barvy bílé. Detail položení dlažby na nástupišti je přiložen jako výkres (C.5.) ve stavební

Litovel, Rozvadovice – autobusová zastávka

části C. Přístup na zastávku směr Olomouc je zajištěn pomocí místa pro přecházení a středního dělicího ostrůvku. Chodec je na místo pro přecházení naveden pomocí signálního pásu, který začíná u vodící linie, kterou tvoří obrubník výšky +6cm. Signální pás je od varovného pásu odsazen o 40cm. Varovný pás šířky 40cm přesahuje signální pás na obou stranách o 1,1m. Maximální sklon rampových částí je 6%. Obrubník je v místě pro přecházení snížen na +2cm nad vozovku. Přes vozovku je veden vodící pás přechodu, který má šířku 55cm a skládá se z 2x 3 pásků a směrově navazuje na signální pásy. Na ostrůvku jsou hrany obrubníků sníženy na +2cm nad vozovku a lemovány varovnými pásy šířky 40cm. Mezi varovnými pásy ostrůvku je navržen vodící pás přechodu (š. 55cm, 2x 3 pásky), protože zde není dostatek místa na umístění odsazeného signálního pásu. Sklon ostrůvku je 1,1%. Signální a varovné pásy bílé barvy jsou z dlažby dle nařízení vlády (NV) č.163/2002 Sb. a technických návodů (TN) TZÚS 12.03.04 až 06.

Obecně:

Pro samostatný pohyb a orientaci potřebují nevidomý hmatové (kontaktní) a akustické (nekontaktní) informace. Hmatové informace získávají bílou holí, nášlapem a v interiéru i kluzným prstovým způsobem. Důležité jsou i akustické informace, které navíc v zimě, kdy nejsou funkční mnohé hmatové orientační body skryté pod sněhem, jsou cenným zdrojem informací v exteriéru. Nevidomí, někteří slabozrací a lidé se zbytky zraku se pohybují s bílou slepeckou holí. Zarážkou pro slepeckou hůl je vždy prvek vystupující nad rovinu chůze (obrubník trávníku, stěna domu, zídka, zábradlí se spodní vodící tyčí apod.). Překážky na komunikacích pro pěší, zejména stožáry VO, DZ, stromy, telefonní automaty musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí prostor 1,5m (min.0,9m). Pochozí šikmé plochy pokud nejsou rampami, smí mít sklon nejvýše 1:12 (8,33%). Výškové rozdíly u přechodů, místa pro přecházení, vjezdy, vnějších a vnitřních komunikací nesmí být vyšší než 20mm. Šikmé rampy musí být široké min.1,3m a jejich podélný sklon smí být nejvýše v poměru 1:12 (8,33%). Není – li šikmá rampa delší než 3m, smí mít sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%). Na úsecích s podélným sklonem větším než 1:20 (5%), delších než 200m, musí být zřízena odpočívadla o podélném a příčném sklonu nejvýše 1:50 (2%). Překážky na komunikacích pro pěší musí mít ve výši 1,1m pevnou ochranu (tyč zábradlí, horní díl oplocení) a ve výši 100 až 250mm zarážku pro slepeckou hůl (spodní tyč zábradlí, podstavec), sledující půdorysný průmět překážky, popřípadě lze odsunout zarážku za obrys překážky nejvýše o 200mm.

Chodníky musí být v min. š. 1,5m a podélný sklon max. 1:12 (8,33%) a příčný sklon max. 1:50 (2%).

Nájezdy na chodník v místě přechodů přes komunikace musí být provedeny šikmou rampou ve sklonu max. 12,5%. Stejný sklon musí mít i šikmé plochy navazující na nájezd do stran. Nájezdy se provádí v celé šířce značeného přechodu, nejméně však v š. 1,5m.

b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Přístup na nově navržený chodník ve směru od Rozvadovic je zajištěn snížením obrubníku na +2cm nad vozovku. Varovný pás šířky 40cm zde definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku a bude proveden z bílé slepecké dlažby (s výstupky) do výšky obrub +8cm. Přístup k zastávkám je zajištěn podél vodící linie, kterou tvoří obrubník výšky +6cm, oddělující chodník a zezeň. Kontrastní pás šířky 0,3m a délky 19m je proveden z hladké betonové dlažby barvy bílé. Detail položení dlažby na nástupišti je přiložen jako výkres (C.5.) ve stavební části C. Přístup na zastávku směr Olomouc je zajištěn pomocí místa pro přecházení a středního dělicího ostrůvku. Chodec je na místo pro přecházení naveden pomocí signálního pásu, který začíná u vodící linie, kterou tvoří obrubník výšky +6cm. Signální pás je od varovného pásu odsazen o 40cm. Varovný pás šířky 40cm přesahuje signální pás na obou stranách o 1,1m. Obrubník je v místě pro přecházení snížen na +2cm nad vozovku. Přes vozovku je veden vodící pás přechodu, který má šířku 55cm a skládá se z 2x 3 pásků a směrově navazuje na signální pásy. Na ostrůvku jsou hrany obrubníků sníženy na +2cm nad vozovku a lemovány varovnými pásy šířky 40cm. Mezi varovnými pásy ostrůvku je navržen vodící pás (š. 55cm, 2x 3 pásky), protože zde není dostatek místa na umístění odsazeného signálního pásu. Signální a varovné pásy bílé barvy jsou z dlažby dle NV č.163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04 až 06.

Obecně:

Okraj nájezdu před obrubníkem nebo obrubník musí být vyznačen varovným pásem z kontrastně barevné reliéfní dlažby š. 0,4m a v délce šířky sníženého obrubníku rampy s přesahem min. 0,8m přes signální pás. Přechody se umísťují převážně na přímých částech obrubníku a musí mít na chodníku od přirozené vodící linie veden signální pás v š. 0,8-1m (z technologických důvodů – omezení řezání dlažby) s barevně reliéfní úpravou povrchu jako varovný pás. U přechodu pro chodce s vodorovným značením se na chodníku vydláždí varovný (š. 0,4m) i signální pás (š.0,8m). Varovný pás bude přesahovat sníženou úroveň +2cm podél obrubníku do jeho výšky +8cm nad vozovkou, tj. při navrhované výšce obrub +12cm minimálně o 60cm. Signální pás začíná u vodící linie případně o max. 250mm od vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu. Před varovným pásem musí signální pás směřovat v délce min. 1,5m ve směru přechodu. V místě napojení dvou signálních pásů musí být přerušení hladkou plochou (dlažbou) v š. pásu. Signální pás nemusí být v ose přechodu, ale musí být na obou stranách komunikace proveden vstřícně. Souběžný pruh cyklostezky a chodníku pro pěši musí být oddělen hmatným pásem š. 0,3 - 0,4m. U přechodů pro chodce, které jsou delší jak 8m přes komunikaci v rámci vodorovného značení se dělá vodící pás přechodu navazující na signální pás na chodníku. U místa pro přecházení bude varovný pás v š. 0,4m od kterého je signální pás odsazen o 0,3 – 0,5m (dále platí pro signální pás stejná pravidla jako u přechodu pro chodce). Varovný pás bude přesahovat sníženou úroveň +2cm podél obrubníku do jeho výšky +8cm nad vozovku (při navrhované výšce obrub +12cm minimálně o 60cm). Při přerušení přirozené vodící linie a u vjezdů delších než 6m je navržena umělá vodící linie s drážkovaným povrchem dle TN TZÚS 12.03.06. v š. 0,4m na celou délku přerušení.

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

V tomto projektu nejsou řešeny úpravy pro osoby se sluchovým postižením.

d) použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

V rámci realizace stavebních úprav budou respektovány veškeré platné pokyny a postupy. Zejména budou respektovány vlastnosti použitých materiálů. Dlažby musí splňovat požadavky uvedené v ČSN a EN a to zejména pevnost v tlaku, obrusnost, odolnost proti působení mrazu a povětrnostním vlivům, skluzu a smyku. Hotový kryt musí splňovat povolené odchylky nerovnosti, odchylky od příčného sklonu, šířky a výplň spár, napojení na okolní prvky. Signální a varovné pásy jsou z dlažby dle NV č.163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04 až 06.