



DPS

 PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ Ing. Ivan ŠKULAVÍK Spartakiádní 1973, 356 01 Sokolov AI dopravní stavby 0300548 mobilní telefon +420 602 930 773 e-mail skulavikvan@seznam.cz IČO 187 33 336		Změna	Číslo		
		Paré číslo	Datum		
Vedoucí projektant	Zodpovědný projektant	Vypracoval	Kreslil	Projektant části PD	
Ing.Škulavík	Ing.Škulavík	Ing.Škulavík	4MCAD		
Místo	Katastr		Formát 1xA4 Datum 12/2023 Stupeň DPS Arch.č. 13/2023 Měřítko		
Kraj	Stavební úřad				
Stavebník	Město Horní Slavkov, Dlouhá 634/12, 357 31 Horní Slavkov		Výkr. č.		
Stavba	CYKLOSTEZKA HORNÍ SLAVKOV – HASIČSKÁ, VĚTRNÁ, NA DOLE		D.1.01		
Objekt	SO 102 – STEZKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY				
Předmět	TECHNICKÁ ZPRÁVA				

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1.A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Název stavby : **CYKLOSTEZKA HORNÍ SLAVKOV
HASIČSKÁ, VĚTRNÁ, NA DOLE**

Objekt : **SO 102 - STEZKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY -
VĚTRNÁ - HASIČSKÁ – KŘÍŽOVATKA
HASIČSKÁ x II/209**

Místo stavby : **HORNÍ SLAVKOV**

Investor : **Město Horní Slavkov
Dlouhá 634, 357 31 Horní Slavkov
IČO : 002 59 322**

Projektant : **P - TIP - projektová kancelář - Ing. Ivan Škulavík,
AI pro dopravní stavby, ČKAIT 0300548
Spartakiádní 1973, 356 01 Sokolov
IČO 187 33 336, DIČ CZ 6412101014**

Datum : **prosinec 2023**

Zakázka : **13 / 2023**

Stupeň : **DPS**

Zpracoval : **Ing. Ivan Škulavík**

1.B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Stávající komunikace v Hasičská , Větrná , Na dole jsou komunikace místní ve správě Města Horní Slavkov. Komunikace II/209 (třída Osvoboditelů) je komunikace ve správě KSÚS KK .

Komunikace II/209 je vedena jako cyklotrasa s označením 362 – Euregio Egransis . Komunikace v ulici Větrná ve ukončena křižovatkou s komunikací v ulici Školní a dále je vedena pod názvem ulice Poštovní až do křižovatky s komunikací v ulici Dlouhá . Komunikace v ulici Dlouhá je označena jako cyklotrasa č. 2017 . Po dokončení všech tří objektů (SO101 – SO103) bude nová cyklostezka a cyklotrasa tvořit spojnici cyklotrasy č. 362 a č. 2017 .

Cyklostezka č 362 (Klášter Teplá, Bečov, Horní Slavkov, Loket) a cyklostezka č. 2017 (Karlovy Vary – Doubí, Horní Slavkov, Hrušková, Sokolov) se protínají na Náměstí Republiky v Horním Slavkově . Nová stezka (pracovně označená jako 2017A) bude tvořit druhou spojnici obou stezek na západní straně města . Tato nová cyklostezka a cyklotrasa bude sloužit cyklistům přijíždějícím ze směru od Sokolova mířících do obce Krásno . Cyklisté a pěší pak již nebudou nuceni se pohybovat po frekventované komunikaci II/209 . Tuto komunikaci budou pouze přecházet v místě stávající křižovatky komunikace II/209 s komunikací v ulici Na dole . Dále pak již budou cyklisté a chodci vedeni mimo komunikaci II/209 po stávající cyklotrase č. 362 do obce Krásno .

SO 102 – stezka pro pěší a cyklisty je navržena pro společný pohyb chodců a cyklistů . Stezka je navržena jako dvoupruhová s šířkou vozovky 2,0m . Pouze v místě připojení ke komunikaci v ulici Hasičská je šířka stezky 2,50m (přidán bezpečnostní odstup 0,50m) .

V místě směrových oblouků o malých poloměrech je stezka rozšířena – na začátku úseku, v místě křížení s komunikací v ulici Hasičská (4,0m) na konci úseku v místě velkého podélného sklonu a malého poloměru směrového oblouku (3,75m) .

Směrové řešení – je popsáno ve výkrese „Situace“ a „Výtyčovací prvky“ . Stezka je vedena pomocí směrových oblouků , které jsou navrženy jako prosté kružnicové oblouky bez přechodnic , v souběhu se stávající komunikací v ulici Větrná . Na začátku úseku obchází stezka stávající parcelu p.p.č. 2264/72 a pomocí protisměrných oblouků je stezka vyvedena do místa křížení se stávajícím horkovodem (v majetku Věžeňské služby) . Místo přechodu – vybudování lávky bylo vybráno vzhledem k poloze stávajícího VTL plynovodu . Navržené opěrné a závěrné zídky byly upraveny tak, aby nezasahovaly do ochranného pásma VTL. Výškové řešení tohoto místa křížení je popsáno ve výkrese „Podélný profil“ . V místě VTL nebude stávající terén snižován , pouze bude terén vyrovnán a na stávající terén budou položeny silniční panely na vrstvu kameniva 0/4 tl. 50 mm . Panely budou tvořit roznášecí plochu nad VTL plynovodem při budování tělesa stezky a tvarování svahu u závěrných zídek lávky . Po vybudování zídek a desky mezi opěrami bude tento násyp vrstven po 30cm z materiálu vhodného do konstrukcí komunikací . Může být použit vytěžený materiál z trasy stezky (bez ornice) , který bude zlepšen stejným způsobem jako zemina v rovině zemní pláně (stávající zemina bude zlepšena kamenivem 32/63 – i recyklovaným s certifikátem a přimícháním 10% směsi vápna a cementu (50% : 50%) . Panely položené nad VTL na vrstvu písku zajistí jeho ochranu při budování tělesa stezky . Po dokončení tělesa bude na opěry (po ověření dostatečné pevnosti betonu) uložena porořostová mostovka lávky . Lávka bude doplněna zábradlím vysokým min. 1,30m . Jeřáb nebude stát v ochranném pásmu VTL a s mostovkou nebude manipulováno pod vedením ČEZu !!!! Pro osazení mostovky bude mezi budoucí stezkou a stávajícím horkovodem vybudována plocha 6x10m na které bude postaven jeřáb (ohadad hmotnosti mostovky - 1100kg) . Další detaily jsou uvedeny v SO 201 – Lávka přes horkovod . Před betonáží opěr lávky bude do základů uložen zemní pás – součást SO 401 „Rekonstrukce veřejného osvětlení“ .

Za lávkou je je stezka pomocí kružnicového oblouku opět přivedena ke komunikaci v ulici Větrná (7,5 – 8,5 m od okraje vozovky). Za lávkou stezka klesá na původní terén. V km 0,116 93 je stávající propustek pod komunikací v ulici větrná. Také pod stezkou bude položen propustek DN 500, který bude povrchovou vodu převádět pod stezkou na druhou stranu stezky. Stezka je pak vedena podél komunikace v ulici Větrná až ke křižovatce komunikací Větrná x Hasičská, kterou stezka v km 0,288,37 kolmo křížuje. Pro narovnání stezky do kolmého křížení jsou navrženy oblouky o malých poloměrech (6 m), které zajistí dostatečné snížení rychlosti cyklistů před křížením. Vzhledem k malým poloměrům je vozovka stezky rozšířena na 4,0m. V místě křížení je stezka doplněna prvky pro pohyb osob s hendikepem a je doplněna svislým dopravním značením C 9a,b. Ve výkrese „Dopravní značení“ a „Situace“ jsou zakresleny rozhledové poměry (z místa řidiče vozidla i z místa čekajících chodců). Stezka komunikaci v ulici Hasičská překonává v délce 7,0m. V místě křížení jsou nájezdové rampy v délce 1,50m s max. sklonem 12,50% (1:8) a max. příčným sklonem 2,0%. Na asfaltový kryt stávající komunikace je stezka připojena pomocí betonových obrubníků s převýšením horní hrany max. 2 cm. Stezka bude doplněna prvky pro pohyb osob s hendikepem. V místě připojení na místní komunikaci v ulici Hasičská bude v místě sníženého obrubníku varovný pás šířky 0,40m dle barevného řešení které je detailně popsáno ve výkrese „Situace“ včetně lemování varovného pásu dle zmíněných NV. Dle ČSN 73 6110 + Z1 čl. 10.1.3.1.14 a obr. 50 nebude realizován signální pás. Signální pás se neprovádí také dle TP 179 05/2017. Dle TP se neprovádí ani vodorovné dopravní značení (V7b – místo pro přecházení). V7b – místo pro přecházení je určeno pouze pro chodce a neumožňuje cyklistický provoz. Délka křížení místní komunikace je 7,0m (světla vzdálenost mezi obrubníky), 8,1m mezi protisměrnými oblouky osy stezky pro pěší a cyklisty. Podle § 14 vyhlášky č. 398/2009 Sb. ... za podmínek stanovených v § 169 stavebního zákona lze v odůvodněných případech povolit výjimku z ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č. 2 k vyhlášce 398/2009 Sb. (bod 2.0.1. Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací se mohou navrhovat nejvíce přes dva protisměrné jízdní pruhy nebo-li přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci). Přechod pro chodce přes dva souběžné jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden je pro odbočování vlevo nebo vpravo se připouští. Na nově navrhovaných komunikacích je největší délka neděleného přechodu mezi jeho obrubami v ose přecházení 6500 mm. U změn dokončených staveb se na stávajících přechodech může tato hodnota zvýšit až na 7000 mm. Uvedené požadavky platí obdobně také pro místa pro přecházení. Stávající komunikace je ve směrovém oblouku rozšířena u obou pruhů komunikace. Při projednávání s policií ČR DI Sokolov byla projednána také možnost zúžení komunikace na 6,50m -7,00m. Vzhledem k významu stávající komunikace i nové stezky pro pěší a cyklisty bylo konstatováno, že zúžení vozovky v místě pro přecházení by zhoršilo průjezd vozidel směrovým obloukem. Řidič by musel reagovat na změnu hrany vozovky (změnu trajektorie jízdy vozidla – zmenšení poloměru - “utažení směrového oblouku“) a nevěnoval by dostatečnou pozornost výskytu chodců a cyklistů v místě pro přecházení. Proto je zvětšení délky místa pro přecházení pro chodce a cyklisty bezpečnější než při úpravě šířkového uspořádání vozovky stávající komunikace a dodržení požadovaných parametrů dle bodu 2.0.1. přílohy č.2 vyhlášky 398/2009 Sb.

Za křížením komunikace v ulici Hasičská je stezka pomocí směrových oblouků o malých poloměrech (6m) přimknuta k vozovce komunikace v ulici Hasičská. Ve směrových obloucích je navržena úprava šířky stezky z 2,0m na 2,50m (přidán bezpečnostní odstup). Po celé délce komunikace v ulici hasičská je pak stezka vedena v pruhu širokém 2,50m s převýšením vozovky stezky nad přilehlou vozovku komunikace o 15cm. V tomto úseku stezky jsou dva stávající sdružené sjezdy na přilehlé pozemky.

V těchto místech bude vozovka snížena z 15cm na rozdíl 5cm . Snížení bude doplněno prvky pro pohyb osob s hendikepem (změna materiálu krytu, varovný pás včetně lemování) . Dle ČSN 73 6110 č. 10.1.2.12 musí být snížení obrubníků u samostatných sjezdů kratší než 6,0 m . V km 0,346 97 se nejedná o samostatný sjezd, ale o společný sjezd pro více subjektů - autoservis, malovýroba/služby včetně několika parkovacích stání pro tyto objekty . V tomto případě lze předpokládat, že se v místě sjezdu mohou setkat vozidla (vjezd/výjezd) . Proto je světlá šířka sjezdu 5,50m rozšířena o zakružovací oblouky 3,0 m . Snížení není navrženo na celou šířku (3,0+5,5+3,0) , ale pouze na 7,75m . Vozidla využívající sjezd budou pouze skupiny 1 (osobní automobily) a v případě, že se vozidla (vjezd/výjezd) na sjezdu setkají , řidič vyjíždějícího vozidla bude nucen počkat až vjíždějící vozidlo na přilehlý pozemek zajede a uvolní rozhled pro bezpečné připojení na stávající komunikaci. Vozidla využívající sjezd v případě nutnosti budou přejíždět přes nájezdovou rampu resp. zvýšený obrubník . Sjezd v km 0,409 62 je navržen ve stejném tvaru. Také tento sjezd bude využíván jako sdružený sjezd. V areálu je více provozoven (autoservis, malovýroba/služby včetně několika parkovacích stání pro tyto provozovny). Vozidla využívající sjezd budou pouze skupiny 1 (osobní automobily) a v případě, že se vozidla (vjezd/výjezd) na sjezdu setkají , řidič vyjíždějícího vozidla bude nucen počkat až vjíždějící vozidlo na přilehlý pozemek zajede a uvolní rozhled pro bezpečné připojení na stávající komunikaci. Vozidla využívající sjezd v případě nutnosti budou přejíždět přes nájezdovou rampu resp. zvýšený obrubník . V místě sjezdů bude snížení na 5cm řešeno pomocí ramp dlouhých 2,00m s max. Sklonem 12,50 % (1:8) . Snížení bude doplněno prvky pro pohyb osob s hendikepem . V místě křížení (snížení) bude asfaltový kryt stezky nahrazen krytem z betonové dlažby červené barvy .

V km 0,508 stezky stávající komunikace mění podélný sklon na 10,0% . Dle ČSN 73 6110 čl. 9.6.4. v úsecích se sklonem větším než 5% a v délce větší než 200m musí být zřízeno odpočívadlo . Dle vyhlášky 398/2009 Sb přílohy č.2 bodu 1.1.3. musí být odpočívadlo dlouhé minimálně 1,50m . Sklon odpočívadla musí být pouze v jednom směru nejvýše 2,0% . Toto odpočívadlo je navrženo v km 0,480 00 . Odpočívadlo je od stezky odděleno pruhem širokým 1,0m (s krytem stejným jako u stezky) pro vyrovnaní příčných a podélných sklonů . Za posledním sjezdem je stezka vedena téměř v přímé (poloměr 2504,5m , 604,5m) až do místa kde bude stezka od komunikace v ulici Hasičská odkloněna ke stávající pěšině se šterkovým krytem , po které se v současné době pěši pohybují .

Vzhledem k malému poloměru směrového oblouku (12m) je navrženo rozšíření stezky z 2,0m na 3,75m . V tomto místě je SO 102 ukončen a v tomto místě bude pokračovat stezka novým SO 103 Stezka pro pěši a cyklisty podél II/209 – Na Dole . Tato dokumentace je již rozpracována .

Výškové řešení – je popsáno ve výkrese „Podélný profil“ . Podélný sklon stezky určuje stávající terén v lokalitě a délce pak nutnost překonání stávajícího horkovodu . Návrh směrového řešení stezky dále ovlivňuje stávající nadzemní vedení ČEZ – zachování výšky vodičů nad stávajícím terénem (+17cm a -3cm) a stávající VTL plynovod . V tomto místě není možno snižovat stávající terén (zachování minimálního krytí stávajícího VTL) - zvýšení terénu o 74cm . Malý zářez do stávajícího terénu (-34cm a přilehlý násyp +45cm) zajistí snížení stávajícího sklonu terénu 10,5% na 7,758% na délku 33m (po odečtení zakružovacích oblouků je délka sklonu 7,758% v délce 23,38m) . Další podélné sklony stezky jsou 6,00% , 5,952% , 6,99% , 6,25% , 5,202% a 2,00% . Sklon 2,00% je v místě křížení stezky s komunikací v ulici Hasičská . Za tímto křížením je pak stezka vedena podél komunikace v ulici Hasičská . Podélný sklon nelze nijak upravit – je vedena v místě nezpevněné krajnice a stávajícího silničního příkopu .

Podélný sklon stezky bude +2,00% , - 7,588% , 8,282% (v délce 8,25m) , -6,996% , - 6,093% . Sklon komunikace 6,093% je ukončen výškovým lomem v km 0,508 00 za kterým je stávající komunikace ve sklonu 10,00% . Vzhledem ke skutečnosti, že sklon 10% je pro pěší nevhodný , je v km 0,496 50 odbočka pro pěší . Tato odbočka je spojkou mezi SO 102 a SO 103. Do doby realizace SO 103 nebudou chodci novou stezku využívat . Bez připojení na komunikaci Na Dole a bez nového přemostění stávající vodoteče (Stoka) nelze osoby s hendikepem převést až na cyklostezku směr Krásno. Pěší budou do dobudování SO 103 využívat stávající pěšinu se šterkovým krytem a budou se pohybovat po komunikaci v ulici Hasičská (stávající podélný sklon 10%) a po komunikaci II/209 .

Šířkové řešení + konstrukce vozovky – je popsáno ve výkrese „Vzorový příčný řez“ . Stezka je navržena pro společný pohyb chodců a cyklistů . Stezka je navržena jako dvoupruhová s šířkou vozovky 2,0m . Pouze v místě připojení ke komunikaci v ulici Hasičská je šířka stezky 2,50m (přidán bezpečnostní odstup 0,50m) . Vozovka stezky je navržena dle TP 170 s krytem a asfaltu . Z katalogu byla vybrána konstrukce D1-N-2-V-PIII. Konstrukce je navržena v celé délce SO 102 .

Pouze v místě sjezdů a snížení v místě připojení na stávající komunikace je navržen kryt z betonové dlažby D2-D-1-V-PIII. Obě konstrukce mají podkladní vrstvy z drceného kameniva ŠD A, ŠD B . Materiál pro konstrukci vozovky musí vyhovovat platným ČSN a TP . Zejména ČSN EN 13 242+A1 Kamenivo pro nestmelené směsi, ČSN EN 13 285 Nestmelené směsi – specifikace , ČSN 72 1002 Klasifikace zemin pro dopravní stavby , ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací , ČSN 73 6126 Nestmelené vrstvy , ČSN 73 6121 Hutněné asfaltové vrstvy , ČSN 73 6121-1 Kryty z dlažeb a TP 170 vč. Dodatku Navrhování vozovek pozemních komunikací . V TP jsou uvedeny požadované hodnoty Edef,2 na jednotlivých vrstvách . Dle zkušeností ze staveb realizovaných v lokalitě se předpokládá nutné zlepšení zeminy v rovině zemní pláně a to v celé trase stezky . Navrženo je zlepšení smícháním stávající zeminy (50%) s drceným kamenivem nebo certifikovaným recyklovaným kamenivem 32/63 (45%) a hydraulickým pojivem (5%) - směs cementu a vápna v poměru 50% : 50% . Zlepšení bude provedeno v tloušťce 30cm . O nutném rozsahu zlepšení bude rozhodnuto po zahájení stavby a sejmutí ornice a odběru vzorků zeminy v rovině zemní pláně . Na tyto práce bude v ocenění stavebních prací ponechána rezerva (odběr čtyř vzorků včetně rozboru a 8x návrh zlepšení akreditovanou laboratoří) . Na upravené podloží bude položena konstrukce stezky z nestmelených materiálů a krytu z asfaltových vrstev . Veškeré kamenivo musí splňovat podmínky ČSN EN 13 242 +A1 – Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace A směsi musí splňovat požadavky ČSN EN 13 285 - Nestmelené směsi – Specifikace .

Kryt stezky bude sevřený do betonových obrubníků 80/250/500 (resp. 1000). Obrubníky budou uloženy do betonu c20/25nXF3 s boční opěrou min. tl. 100mm . Obrubníky budou osazeny dle výkresu „Detaily uložení obrubníků“ . Na jedné straně stezky bude horní hrana obrubníků uložena v rovině přilehlé vozovky stezky (odvádění povrchové vody do přilehlých zelených ploch) . Na druhé straně stezky bude horní hrana obrubníků uložena 7cm nad přilehlou vozovku stezky – minimálně 6cm. Zvýšený obrubník tvoří vodící linii L1 pro pohyb osob slabozrakých a nevidomých . Vodící linie je navržena v celé délce stezky . Pouze v místě stávajících sjezdů je vodící linie na 7,75m přerušena . V místě připojení stezky na obytnou zónu bude stávající obrubník vozovky v obytné zóně snížen na 2cm nad přilehlou vozovku . Snížení bude provedeno na délku 6m (dle výkresu Detaily uložení obrubníků) .

Pomocí zakružovacích oblouků o poloměrech 0,75m 2,0m 3,0m je šířka stezky v místě připojení zúžena na 2,0m . Šířka 2,0m a 2,5m bude zachována jako minimální v celé délce stezky . Pouze v místech směrových oblouků o malých poloměrech je stezka rozšířena . Stezka bude mít asfaltový kryt černé barvy . V místě připojení na obytnou zónu bude snížení realizováno pomocí rampy s maximálním sklonem 8,333% , V místě rampy bude černý asfaltový kryt nahrazen betonovou dlažbou červené barvy . V místě připojení na obytnou zónu u snížených obrubníků bude osazen varovný pás šířky 0,40m šedé barvy z reliéfové dlažby . Varovný pás bude lemován hladkou dlažbou rovinnou bez výstupků a reliéfů o rozměrech minimálně 100x200mm bez zkosené hrany a šířkou spar maximálně 4mm . Lemovací pás bude mít šířku minimálně 250mm a bude z dlažby červené barvy . Typ a kvality reliéfové dlažby, dlažby hladké rovinné musí být v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb , NV 163/2002 Sb., NV 312/2005 Sb., NV 215/2016 Sb. Výrobky budou posouzeny dle technického návodu Technického a zkušebního ústavu stavebního TN TZÚS 12.3.04 (5/2021) . Prvky varovného pásu, prvky pro lemování musí splňovat rovinatost dle ČSN 744505 a protiskluzovost dle vyhlášky 398/2009 Sb. . Příčný sklon stezky nesmí být větší než 2,0% !!!! Podélný sklon stezky nesmí překročit 8,333 % . Prvky pro pohyb osob s hendikepem budou umístěny v místě křížení s komunikací v ulici Hasičská. Na obou stranách komunikace budou osazeny SDZ C9a,b. Stezka bude v místě vozovky komunikace ohraničena betonovým obrubníkem 150/300/1000 s horní hranou převýšenou o 2cm nad přilehlou vozovku . Podél těchto obrubníků bude osazen varovný pás z reliéfové dlažby šířky 0,40m šedé barvy. Varovný pás bude lemován hladkou dlažbou rovinnou bez výstupků a reliéfů o rozměrech minimálně 100x200mm bez zkosené hrany a šířkou spar maximálně 4mm . Lemovací pás bude mít šířku minimálně 250mm a bude z dlažby červené barvy .

Typ a kvality reliéfové dlažby, dlažby hladké rovinné musí být v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb , NV 163/2002 Sb., NV 312/2005 Sb., NV 215/2016 Sb. Výrobky budou posouzeny dle technického návodu Technického a zkušebního ústavu stavebního TN TZÚS 12.3.04 (5/2021) . Prvky varovného pásu, prvky pro lemování musí splňovat rovinatost dle ČSN 744505 a protiskluzovost dle vyhlášky 398/2009 Sb. Výškové vyrovnaní stezky a stávající vozovky komunikace v ulici Hasičská je navrženo rampou délky 1,50m se sklonem 8,333% maximálně 12,50% (1:8) a max. příčným sklonem 2,0% . Na asfaltový kryt stávající komunikace je stezka připojena pomocí betonových obrubníků s převýšením horní hrany max. 2 cm . Stezka bude doplněna prvky pro pohyb osob s hendikepem . V místě připojení na místní komunikaci v ulici Hasičská bude v místě sníženého obrubníku varovný pás šířky 0,40m dle barevného řešení které je detailně popsáno ve výkrese „Situace“ včetně lemování varovného pásu dle zmíněných NV . Dle ČSN 73 6110 + Z1 čl. 10.1.3.1.14 a obr. 50 nebude realizován signální pás . Signální pás se neprovádí také dle TP 179 05/2017 . Dle TP se neprovádí ani vodorovné dopravní značení (V7b – místo pro přecházení) . V7b – místo pro přecházení je určeno pouze pro chodce a neumožňuje cyklistický provoz . Délka křížení místní komunikace je 7,0m (světlá vzdálenost mezi obrubníky), 8,1m mezi protisměrnými oblouky osy stezky pro pěší a cyklisty. Podle § 14 vyhlášky č. 398/2009 Sb. ... za podmínek stanovených v § 169 stavebního zákona lze v odůvodněných případech povolit výjimku z ustanovení bodu 2.0.1. přílohy č. 2 k vyhlášce 398/2009 Sb. (bod 2.0.1. Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací se mohou navrhovat nejvíce přes dva protisměrné jízdní pruhy nebo-li přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci) . Přechod pro chodce přes dva souběžné jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden je pro odbočování vlevo nebo vpravo se připouští. Na nově navrhovaných komunikacích je největší délka neděleného přechodu mezi jeho obrubami v ose přecházení 6500 mm. U změn dokončených staveb se na stávajících přechodech může tato hodnota zvýšit až na 7000 mm. Uvedené požadavky platí obdobně také pro místa pro přecházení. Stávající komunikace je ve směrovém oblouku rozšířena u obou pruhů komunikace. Při projednávání s policií ČR DI Sokolov byla projednána také možnost zúžení komunikace na 6,50m -7,00m .

Vzhledem k významu stávající komunikace i nové stezky pro pěší a cyklisty bylo konstatováno, že zúžení vozovky v místě pro přecházení by zhoršilo průjezd vozidel směrovým obloukem. Řidič by musel reagovat na změnu hrany vozovky (změnu trajektorie jízdy vozidla – zmenšení poloměru - “utažení směrového oblouku“) a nevěnoval by dostatečnou pozornost výskytu chodců a cyklistů v místě pro přecházení. Proto je zvětšení délky místa pro přecházení pro chodce a cyklisty bezpečnější než při úpravě šířkového uspořádání vozovky stávající komunikace a dodržení požadovaných parametrů dle bodu 2.0.1. přílohy č.2 vyhlášky 398/2009 Sb.

V km 0,346 97 je stávající sružený sjezd na p.p.č. 1952/13 a v km 0,409 62 je stávající sružený sjezd na p.p.č.1952/16. Dle ČSN 73 6110 č. 10.1.2.12 musí být snížení obrubníků u samostatných sjezdů kratší než 6,0 m. V km 0,346 97 se nejedná o samostatný sjezd, ale o společný sjezd pro více subjektů - autoservis, malovýroba/služby včetně několika parkovacích stání pro tyto objekty. V tomto případě lze předpokládat, že se v místě sjezdu mohou setkat vozidla (vjezd/výjezd). Proto je světla šířka sjezdu 5,50m rozšířena o zakružovací oblouky 3,0 m. Snížení není navrženo na celou šířku (3,0+5,5+3,0), ale pouze na 7,75m. Vozidla využívající sjezd budou pouze skupiny 1 (osobní automobily) a v případě, že se vozidla (vjezd/výjezd) na sjezdu setkají, řidič vyjíždějícího vozidla bude nucen počkat až vyjíždějící vozidlo na přilehlý pozemek zajede a uvolní rozhled pro bezpečné připojení na stávající komunikaci. Vozidla využívající sjezd v případě nutnosti budou přejíždět přes nájezdovou rampu resp. zvýšený obrubník. Sjezd v km 0,409 62 je navržen ve stejném tvaru. Také tento sjezd bude využíván jako sružený sjezd. V areálu je více provozoven (autoservis, malovýroba/služby včetně několika parkovacích stání pro tyto provozovny). Vozidla využívající sjezd budou pouze skupiny 1 (osobní automobily) a v případě, že se vozidla (vjezd/výjezd) na sjezdu setkají, řidič vyjíždějícího vozidla bude nucen počkat až vyjíždějící vozidlo na přilehlý pozemek zajede a uvolní rozhled pro bezpečné připojení na stávající komunikaci. Vozidla využívající sjezd v případě nutnosti budou přejíždět přes nájezdovou rampu resp. zvýšený obrubník. V místech sjezdů bude stezka snížena. Horní hrana obrubníků bude převýšena o 5cm nad přilehlou vozovku stávající komunikace. Snížení bude provedeno pomocí ramp dl.2m s maximálním sklonem 12,50% (1:8). V místech snížení a ramp bude asfaltový kryt stezky nahrazen betonovou dlažbou červené barvy. V místech kde bude rozdíl výšek mezi horní hranou obrubníků a přilehlou vozovkou menší než 8cm, bude k obrubníku přisazen varovný pás šířky 0,40m z reliéfové dlažby barvy šedé. Varovný pás bude lemován hladkou dlažbou rovinnou bez výstupků a reliéfů o rozměrech minimálně 100x200mm bez zkosené hrany a šířkou spar maximálně 4mm. Lemovací pás bude mít šířku minimálně 250mm a bude z dlažby červené barvy. Typ a kvality reliéfové dlažby, dlažby hladké rovinné musí být v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb, NV 163/2002 Sb., NV 312/2005 Sb., NV 215/2016 Sb. Výrobky budou posouzeny dle technického návodu Technického a zkušebního ústavu stavebního TN TZÚS 12.3.04 (5/2021). Prvky varovného pásu, prvky pro lemování musí splňovat rovinatost dle ČSN 744505 a protiskluzovost dle vyhlášky 398/2009 Sb.

Dle ČSN 73 6110 čl. 9.6.4. v úsecích se sklonem větším než 5% a v délce větší než 200m musí být zřízeno odpočívadlo. Dle vyhlášky 398/2009 Sb přílohy č.2 bodu 1.1.3. musí být odpočívadlo dlouhé minimálně 1,50m. Sklon odpočívadla musí být pouze v jednom směru nejvýše 2,0%. Toto odpočívadlo je navrženo v km 0,480 00. Odpočívadlo je od stezky odděleno pruhem širokým 1,0m (s krytem stejným jako u stezky) pro vyrovnání příčných a podélných sklonů.

Na konci úseku bude stezka ukončena obrubníkem 150/300/1000 s horní hranou v rovině stávající pěšiny se šterkovým krytem. K obrubníku bude přisazen varovný pás šířky 0,40m z reliéfové dlažby červené barvy. Při budování pokračování stezky (SO 103) bude tento varovný pruh odstraněn a v tomto místě budou asfaltové kryty objektů SO 102 SO 103 napojeny. Vzniklá spára bude ošetřena.

Stezka bude doplněna nezpevněnou krajnicí šířky 0,25m . Stezka bude doplněna rekonstruovaným (prodloužení stávajícího) veřejným osvětlením . Napojení osvětlení bude v rozvaděči areálu technických služeb . Jedna větev bude ukončena na začátku stezky SO 102 a druhá větev bude prodloužena až k areálu věznice . Na stávající osvětlení ve správě Vězeňské služby nebude nové osvětlení připojováno . Další podrobnosti v SO 401 – Rekonstrukce veřejného osvětlení .

Dopravní řešení - Stezka bude doplněna dopravním značením projednaným s policií ČR DI Sokolov . Ve výkrese „Dopravní značení“ a „Situace“ jsou zakresleny rozhledové poměry . Výkres dopravního značení je odsouhlasen policií ČR DI Sokolov (potvrzení na výkrese) . Začátek stezky pro pěší a cyklisty (v místě obytné zóny) je označen SDZ C9a,b . V tomto místě je navíc označen začátek a konec obytné zóny IZ5a,b . V místě křížení s komunikací v ulici Hasičská je stezka přerušena . V tomto místě je přerušeni vyznačeno také pomocí C9a,b . V tomto místě je přerušeni doplněno prvky pro pohyb osob s hendikepem (snížení obrubníků, varovný pás včetně lemování) . Stezka pro pěší a cyklisty je ukončena v místě stávající pěšiny se šterkovým krytem (začátek SO 103) a ukončení stezky je vyznačeno SDZ C9a,b , varovným pásem a sníženým obrubníkem .

Pro vybudování stezky bude realizována přeložka (doochránění) stávajících podzemních sítí Cetinu. Stávající stezka křížuje nadzemní a podzemní vedení ČEZu a podzemní VTL a STL (GasNet) . Niveleta v místě s VTL křížení bude zvýšena (nájezdová rampa nové lávky) . Všechny části lávky (konstrukce ,opěry, zídky) budou umístěny mimo ochranné pásmo VTL .

Odvodnění - Stávající systém odvádění povrchových vod do přilehlých zelených ploch bude zachován stávající . Vybudováním nové stezky nevzniknou žádné nové zdroje povrchových vod . Vybudováním stezky však dojde k přehrazení – rozdělení zelených ploch a vybudováním stezky v místě stávajícího příkopu a krajnice komunikace v ulici Hasičská bude zvýšená plocha stezky bránit odvádění povrchových vod do stávajícího silničního příkopu . V km 0,116 92 je nejnižší místo komunikace v ulici Větrná . Pod stávající komunikací v ulici Větrná je v tomto místě stávající propustek . Vybudováním tělesa stezky by mohlo docházet k hromadění povrchové vody v tomto místě . Proto je navržen propustek DN 500 pod tělesem stezky . Který bude dále převádět povrchovou vodu na druhou stranu stezky a tím bude zachováno stávající odvodnění terénu .

Stezka podél komunikace v ulici Hasičská je navržena v místě stávajícího zpevněného příkopu a nezpevněné krajnice . Osazením obrubníků na hraně vozovky a vybudování stezky brání odvádění povrchové vody do příkopu . Stávající zpevnění příkopu bude odstraněno (betonové prefabrikáty). Betonové prvky budou podrceny dovezeny zpět jako recyklovaný materiál, který bude použit na zlepšení zeminy v rovině zemní pláně , nebo na vybudování násypu u nové lávky přes horkovod . V trase jsou také dva stávající propustky – v místě stávajících sjezdů. Také tyto propustky budou odstraněny včetně čel propustků . Také tento materiál bude podrcen a znovu použit na stavbě jako recyklované kamenivo . Do vyčištěného příkopu pak bude uložena nová dešťová kanalizace . Začátek kanalizace bude tvořit vtoková monolitická betonová jímka s kalovým prostorem zakrytá vtokovou mříží z ocelových prvků v km 0,308 00 . Kanalizace je vedena pod stezkou . Povrchová voda z komunikace bude do kanalizace odváděna pomocí uličních vpustí (UV1 – UV7) do nové kanalizace . V místě připojení vpustí nebudou na dešťové kanalizaci vysazeny odbočky, ale budou v místě připojení vybudovány šachty (DŠ1-DŠ7) vzhledem k velkému sklonu komunikace a vzhledem k množství listnatých stromů v okolí . Čištění jednotlivých úseků dešťové kanalizace bude jednodušší .

Celková délka kanalizace je 217m a je navržena z trubek PP Sn10 plnostěnných se zesílenými žebry DN 200, 250, 300 . Na komunikaci bude osazeno 7 uličních vpustí připojených do dešťových šachet 7ks. Nová dešťová kanalizace je vyústěna na stávající terén v místě stávajícího vyústění stávajícího silničního příkopu . Tímto bude zachován stávající stav odvodnění . Žádná nová povrchová voda nebude novou kanalizací odváděna do stávajícího terénu . Vyústní objekt bude tvořit seříznutá kanalizační trubka ve sklonu stávajícího terénu . Čelo trubky bude obloženo kamennou rovnatinou uloženou do betonu . Za výustním objektem bude realizován zpevněný příkop, který povrchovou vodu převede až za STL plynovod . Délka zpevnění příkopu je navržena na 6,00m .

Dopravní opatření po dobu výstavby

Pro návrh dopravního značení byly použity technické podmínky TP 66 vydané ministerstvem dopravy a spojů a ministerstvem vnitra pod názvem Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích . Všechny dopravní značky musí být osazeny dle ČSN 01 8020 - Dopravní značky na pozemních komunikacích . Celá komunikace bude po dobu výstavby uzavřena . Detailní dopravní opatření po dobu výstavby zpracuje a s policií ČR DI Sokolova a MÚ Sokolo ODSA

1.C. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Geologická charakteristika vzhledem k významu a rozsahu stavby nebyla zkoumána .

Geomorfologická charakteristika nebyla vzhledem k významu a rozsahu stavby zkoumána .

Hydrogeologická charakteristika nebyla vzhledem k významu a rozsahu stavby zkoumána .

Zdroje nerostů se v místě stavby nenachází.

Zdroje podzemních vod se v místě stavby nenachází .

Geologický průzkum nebyl vzhledem k významu a rozsahu stavby realizován.

Hydrogeologický průzkum nebyl vzhledem k významu a rozsahu stavby realizován.

Korozní průzkum nebyl vzhledem k významu a rozsahu stavby realizován.

Geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků) nebyl vzhledem k významu a rozsahu stavby realizován.

Stavebně historický průzkum nebyl realizován – lokalita není historická památka .

1.D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM

Stezka pro pěší a cyklisty navazuje na sovisující stavby a objekty.

Stezka bude připojena na komunikaci, která bude dle schválené dokumentace přebudována na obytnou zónu , která je bezbariérová . Nová stezka je navržena jako společná pro pohyb cyklistů a chodců s šířkou 2,00. - podél komunikace Hasičská 2,50m . Nová stezka (SO 102) je ukončena v místě stávající pěšiny se šterkovým krytem . Tato pěšina bude přebudována také na stezku pro pěší a cyklisty (SO 103 - dokumentace tohoto objektu je již rozpracována a dokončena bude v roce 2022) . Tato stezka bude bezbariérově křížovat komunikaci II/209 (ulice Na Dole) a bude ukončena v místě napojení na stávající komunikaci sloužící již nyní jako cyklostezka vedoucí do obce Krásno . Po realizaci objektů SO 102 (předmět této dokumentace) a SO103 (rozpracovaná navazující dokumentace) bude dokončeno spojení Horního Slavkova a obce Krásno pro pěší a cyklisty pomocí bezbariérové trasy .

V trase SO 102 (předmět projektové dokumentace) stezka překonává stávající horkovod (Věžeňská služba ČR) pomocí nové lávky SO 201 . Nájezdy na lávku a parametry lávky splňují podmínky bezbariérového řešení – včetně podélných a příčných sklonů nájezdových ramp . Lávka bude doplněna zábradlím s minimální výškou 1,30m .

V trase stezky je také křížení místní komunikace v ulici Hasičská . V místě křížení jsou nájezdové rampy v délce 1,50m s max. Sklonem 8,333% a max. příčným sklonem 2,0% . Na asfaltový kryt je stezka připojena pomocí betonových obrubníků s převýšením horní hrany max. 2 cm . Stezka bude doplněna prvky pro pohyb osob s hendikepem . Dále je stezka vedena podél stávající komunikace v ulici Hasičská . Stezka bude realizována v místě stávající nezpevněné krajnice a stávajícího silničního příkopu . SO 102 dále doplňuje stavební objekt SO 401- Rekonstrukce veřejného osvětlení a SO 402 Ochrana kabelů Cetin . Oba tyto objekty budou realizovány současně při realizaci zemních prací budou realizovány také zemní práce na veřejném osvětlení . Ochrana kabelů Cetinu bude realizována zřejmě v předstihu – dle volné kapacity firem , které vlastní oprávnění pro realizaci stavebních prací pro Cetin. Současně s realizací zemních prací pro SO 102 budou realizovány zemní práce pro stavební objekt SO 301 – Dešťová kanalizace . Tyto práce musí být realizovány současně – shodné dopravní opatření po dobu výstavby .

1.E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Mimo stezky pro pěší a cyklisty není navržena žádná zpevněná plocha .

Stezka bude připojena na komunikaci, která bude dle schválené dokumentace přebudována na obytnou zónu , Stezka je navržena jako dvoupruhová s šířkou vozovky 2,0m . Pouze v místě připojení ke komunikaci v ulici Hasičská je šířka stezky 2,50m (přidán bezpečnostní odstup 0,50m) . Vozovka stezky je navržena dle TP 170 s krytem a asfaltu . Z katalogu byla vybrána konstrukce D1-N-2-V-PIII. Konstrukce je navržena v celé délce SO 102 .

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

Stezka pro pěší a cyklisty ovlivní stávající vodní režim pouze minimálně . V km 0,116 92 je těleso stezky navrženo na násypu. V tomto místě je nejnižší místo terénu v okolí . Těleso stezky by tvořilo překážku v proudění povrchových vod. Proto je v tomto místě navržen nový propustek DN 500 (podobný propustek je realizován pod stávající komunikací v ulici Větrná) . Tento propustek je zarostlý . Z jeho stavu je patrné, že povrchová voda nemá v tomto místě velkou rychlost a v okolí komunikace se většina povrchové voda z lokality zasakuje do zelených ploch . Přesto je také pod novou stezkou navržen nový propustek délky 10,5m – 12,0m se sklonem dna max. 2%. Čela tvoří kamenná rovinanina uložená do betonu c25/30 nXF1 tl. minimálně 20cm . Druhé místo ovlivňující stávající proudění povrchových vod je v místě přimknutí stezky v vozovce komunikace v ulici Hrnčířská (km0,0313 – 0,565) . Stávající povrchová voda je odváděna do stávajících zelených ploch pomocí stávajícího silničního příkopu . Příkop je od km0,350 zpevněn (betonové žlabovky s příložnou deskou) . Při budování stezky bude toto zpevnění odstraněno , stávající silniční příkop bude směrově a výškově vyrovnán a na dno bude položena nová trubka dešťové kanalizace do kterých budou zaústěny nové uliční vpusti, které budou odvádět povrchovou vodu do zatrubněného příkopu (samostatný objekt SO 301) . V trase příkopu jsou dva propustky dl. 9,5m a 14,5m, které budou také odstraněny včetně betonových čel a jejich základů (prohloubení stávajícího příkopu pro křížení se stávajícím podzemním vedením (ČEZ, GasNet, VodaKV, VO....). Vyústění zatrubněného příkopu bude ve stejném místě jako je vyústění stávajícího příkopu – viz SO 301 .

Nová stezka nebude z hlediska podzemních a povrchových vod nijak chráněna

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

Stezka bude vybavena dopravním značením – výkres D.1.08 – Dopravní značení .

Stezka začíná v místě stávající komunikace, která bude v nejbližší době – před zahájením prací na stezce přebudována na obytnou zónu – schválená dokumentace , vydané stavební povolení . Proto bude na začátku stezky osazena IZ5b a IZ5a konec a začátek obytné zóny . A v těsné blízkosti bude osazena značka C9a, b . V místě křížení stezka a komunikace v ulici Hasičská bude také osazena dvojice značek C9a, b na obou koncích stezky . Na konci stezky (v místě budoucího pokračování objektem SO 103) bude také osazena dvojice C9a,b . Ve výkresech D.1.02A, B je zakresleno posouzení rozhledů v místě křížení stezky a stávající komunikace . Z posouzení je patrné, že rozhledy z místa řidiče i z místa přecházejícího vozovku jsou rozhledy dostatečné . V tomto prostoru budou také odstraněny všechny křoviny a dřeviny – nutné kácení . Toto místo bude i po předání stavby stále udržováno bez křovin a dřevin !!!!! .

Stezka nebude vybavena žádným jiným dopravním zařízením

Stezka nebude vybavena žádným zařízením pro světelné signály .

Stezka nebude vybavena žádným zařízením pro provozní informace .

Stezka nebude vybavena dopravní telematikou .

Dopravní opatření po dobu výstavby je zpracováno pro všechny objekty a je popsáno ve výkrese D.1.09 Dopravní opatření po dobu výstavby .

1.H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY , PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU .

Stezka nevyžaduje zvláštní podmínky na postup výstavby . Pouze v místě styku veřejného osvětlení a lávky přes horkovod (spojení uzemnění a průchod kabelů VO základem lávky). Nutné kácení pro uvolnění trasy pro stezku a pro uvolnění rozhledů v místě křížení stezky s komunikací v ulici Hasičská .

V rámci stavby budou odstraněny náletové křoviny a dřeviny na severní straně stávající komunikace . V rámci realizace stavby budou odstraněny tyto dřeviny zakreslené ve výkrese D.02. Situace :

- plošné kácení na ploše 45m² + 30m² – směs dřevina křovin malina, vrba, jíva, líska, bříza
- bříza – obvod 46, 91, 120, 100, 91, 91, 71, 174, 125, 85, 73, 62, 125, 108, 135, 142, 135, 103, 120, 125, 110, 94
- vrba – obvod 95, 87, 91, 74, 70, 62, 68, 48, 52, 58, 29, 107
- třeseň – obvod 66
- lípa – obvod 76
- jasan – obvod 100
- topol osika – obvod 53, 53, 56
- dub – obvod 167, 210, 62, 174, 118
- smrk – obvod 183, 133, 178, 133, 114, 124
- topol černý – obvod 119, 107, 121, 140, 120, 193, 56, 118, 122, 115, 137, 142, 122, 146, 143, 50, 100, 37, 32
- javor – obvod 115, 100, 97, 122, 89, 88, 115, 70, 70, 77, 158, 83, 32, 72, 80, 32, 144, 160, 54, 11x (25-33)

Stezka nevyžaduje žádné zvláštní podmínky údržby mimo běžnou údržbu . Údržbu vozovky v zimních měsících, údržba krajnic, údržba zábradlí lávky, údržba VO a hlavně pravidelné čištění rozhledů v místě křížení stezky a komunikace od náletových křovin a dřevin včetně pravidelného sekání trávy v tomto místě !!!!

V trase stezky – v blízkosti lávky přes teplovod je stávající VTL . Do trasy VTL plynovodu nebude ukládán žádný materiál, ani nebude VTL přejížděn stavební technikou – mimo roznášecí desky ze silničních panelů. V případě nutnosti bude **pouze po dohodě se zástupce GasNetu** vybráno místo a způsob dočasného zpevnění (silniční panely) místa v okolí VTL !!!! V místě stávajícího VTL bude stávající terén pro budování stezky možno upravit pouze do hloubky 40cm ! V ochranném pásmu VTL nebude proto realizováno zlepšení zeminy v rovině zemní pláně .

1.I. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ .

Stezka nebude vybavena žádným technologickým vybavením .

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

Stezka je navržena pro společný pohyb chodců a cyklistů . Stezka je navržena jako dvoupruhová s šířkou vozovky 2,0m . V místě komunikace v ulici Hasičská bude šířka 2,50m (rozšíření o bezpečnostní odstup 0,50m) . Rozšíření stezky v místech směrových oblouků o malých poloměrech až na šířku 4,0m .

Stezka má kapacitu (TP 179) Společná stezka pro chodce a cyklisty (C9a) 120cyklistů/hod a 150chodců/hod.

Kapacita stezky byla stanovena na jednáních s objednatelem i vzhledem ke skutečnosti, že stezka nepřístupňuje žádné lokální cíle, ač je v zastavěné části obce . V případě vybudování drobné řemeslné výroby (dle územního plánu VD) bude lokalita vbavena samostatnými komunikacemi a chodníky . Tato stezka nebude nikdy sloužit jako příjezdová komunikace a hlavní chodník do lokality i vzhledem k požité konstrukci lávky přes teplovod .

Konstrukce stezky byla zvolena dle katalogu – TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací . Proto není konstrukce stezky posuzována .

Zemní těleso bude realizováno pouze v místě lávky přes stávající horkovod . Stávající vytěžený materiál bude posouzen a po zlepšení (smíchání s recyklovaným kamenivem a směsí vápna cementu 50/50) . Detailně je problematika popsána v oddíle 1B .

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

Po celou dobu výstavby bude zajištěn průjezd vozidel IZS. V místech výkopů budou osazeny pevné zábrany bránící pádu osob do výkopu . Zábradlí musí být pevné – bílo-červené plastové pásy nejsou dostatečné !!!!

Omezení na vstupech a vjezdech na pozemky zhotovitel projedná dva týdny před omezením vstupu nebo vjezdu. Vstup na pozemek v místě stezky bude zachován i pomocí pevné lávky vhodné pro pohyb osob s hendikepem . Maximální výška překážky v místě nájezdu na lávku musí být 2cm , maximální příčný sklon lávky bude 2% a šířka lávky bude minimálně 0,90m. Lávky musí být doplněny pevným zábradlím po obou stranách . Po obou stranách lávky musí být opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100mm . V případě použití pochozích roštů musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15mm . Další detaily jsou popsány ve vyhlášce č. 398/2009 Sb – Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb .

Staveniště nebude oplocováno . Pouze v místech výkopů, překopů komunikace a v místě budování opěr lávky přes horkovod bude okolí těchto objektů řádně zajištěno proti pádu osob nebo zranění osob při chůzi kolem nadzemních částí lávky . Červenobílá plastová páska není dostatečnou ochranou proti pádu chodců do výkopu !!!!! . Výkopy budou ohrazeny pevnou zábranou - s dostatečným zábradlím – dle platných předpisů !! Převedení chodců přes výkopy bude zajištěno pomocí lávek .

V místech překopů komunikace bude částečná uzavírka komunikace vyznačena stanoveným dopravním značením po dobu výstavby odsouhlaseným policií ČR DI Sokolov.

Asanace a demolice v souvislosti se stavbou a staveništěm nebudou realizovány . Kácení dřevin při zřizování staveniště (mimo nutného kácení pro realizaci stavby) nebude realizováno .

Stezka pro pěší a cyklisty (SO102 – předmět této dokumentace a SO103 – navazující a rozpracovaná dokumentace) je navržena jako bezbariérová . Připojena je na bezbariérovou obytnou zónu a ukončena je v místě stávající cyklostezky za přechodem přes II/209 . Předpokládaný termín realizace je v roce 2024/2025 a 2025 (SO 103) . Popis stezky SO 103 je součástí samostatné dokumentace . Tato dokumentace popisuje SO 102 .

Stezka je připojena na bezbariérovou obytnou zónu . V místě napojení na obytnou zónu bude stezka označena pomocí SDZ (C9a, C9b) . Ve stejném místě bude osazena kombinace SDZ IZ5a,b – Začátek a konec obytné zóny . V místě připojení stezky na obytnou zónu bude stávající obrubník vozovky v obytné zóně snížen na 2cm nad přilehlou vozovku . Snížení bude provedeno na délku 6m (dle výkresu Detaily uložení obrubníků) . Pomocí zakružovacích oblouků o poloměrech 0,75m 2,0m 3,0m je šířka stezky v místě připojení zúžena na 2,0m . Šířka 2,0m a 2,5m bude zachována jako minimální v celé délce stezky . Pouze v místech směrových oblouků o malých poloměrech je stezka rozšířena . Stezka bude mít asfaltový kryt černé barvy . V místě připojení na obytnou zónu bude snížení realizováno pomocí rampy s maximálním sklonem 8,333% , V místě rampy bude černý asfaltový kryt nahrazen betonovou dlažbou červené barvy . V místě připojení na obytnou zónu u snížených obrubníků bude osazen varovný pás šířky 0,40m šedé barvy z reliéfové dlažby . Varovný pás bude lemován hladkou dlažbou rovinnou bez výstupků a reliéfů o rozměrech minimálně 100x200mm bez zkosené hrany a šířkou spar maximálně 4mm . Lemovací pás bude mít šířku minimálně 250mm a bude z dlažby červené barvy . Typ a kvality reliéfové dlažby, dlažby hladké rovinné musí být v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb , NV 163/2002 Sb., NV 312/2005 Sb.,NV 215/2016 Sb. Výrobky budou posouzeny dle technického návodu Technického a zkušebního ústavu stavebního TN TZÚS 12.3.04 (5/2021) . Prvky varovného pásu, prvky pro lemování musí splňovat rovinatost dle ČSN 744505 a protiskluzovost dle vyhlášky 398/2009 Sb. . Příčný sklon stezky nesmí být větší než 2,0% !!!! Podélný sklon stezky nesmí překročit 8,333 % . Asfaltový kryt stezky bude sevřený do betonových obrubníků 80/250/500 resp.1000 . Horní hrana obrubníků bude na jedné straně v rovině přilehlého krytu stezky (odvádění povrchové vody do přilehlých zelených ploch) , na druhé straně bude horní hrana obrubníků převýšena o 7cm (min.6cm) .

Zvýšený obrubník bude sloužit jako vodící linie L1 a je navržena v celé trase stezky . Vodící linie je přerušena v místě stávajících sjezdů na přilehlé pozemky v délce maximálně 7,75m a v místě lávky přes horkovod , kde je nahrazena plechem připevněným k nosné konstrukci výšky 100mm . Vodící linie je přerušena v místě křížení komunikace v ulici Hasičská .

Maximální podélný sklon stezky je 7,758% v části trasy vedené v terénu samostatně . V souběhu s komunikací v ulici Hasičská (v místě stávající nezpevněné krajnice) je maximální sklon 8,282 % . V místě maximálního sklonu komunikace 10% se cyklostezka odklání a směrovým obloukem je přivedena do místa stávající šterkové pěšiny . V rámci SO103 bude na stezku SO 102 připojen chodník , který pěši přivede na novou stezku pomocí nového chodníku se sklonem maximálně 7,50% . Budoucí chodník bude připojen na stezku v km 0,496 50 kdy je sklon stezky 6,093% . Sklon stezky 10% začíná v lomovém bodě v km 0,508 00 .

Prvky pro pohyb osob s hendikepem budou umístěny v místě křížení s komunikací v ulici Hasičská. Na obou stranách komunikace budou osazeny SDZ C9a,b. Stezka bude v místě vozovky komunikace ohraničena betonovým obrubníkem 150/300/1000 s horní hranou převýšenou o 2cm nad přilehlou vozovku . Podél těchto obrubníků bude osazen varovný pás z reliéfové dlažby šířky 0,40m šedé barvy. Varovný pás bude lemován hladkou dlažbou rovinnou bez výstupků a reliéfů o rozměrech minimálně 100x200mm bez zkosené hrany a šířkou spar maximálně 4mm . Lemovací pás bude mít šířku minimálně 250mm a bude z dlažby červené barvy . V místě křížení stezky a místní komunikace nebude realizován signální pás . Dle ČSN 73 6110 + Z1 čl. 10.1.3.1.14 a obr. 50 nebude realizován signální pás. Signální pás se neprovádí také dle TP 179 05/2017 . Dle TP se neprovádí ani vodorovné dopravní značení (V7b – místo pro přecházení) . V7b – místo pro přecházení je určeno pouze pro chodce a neumožňuje cyklistický provoz .

Typ a kvality reliéfové dlažby, dlažby hladké rovinné musí být v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb , NV 163/2002 Sb., NV 312/2005 Sb.,NV 215/2016 Sb. Výrobky budou posouzeny dle technického návodu Technického a zkušebního ústavu stavebního TN TZÚS 12.3.04 (5/2021) . Prvky varovného pásu, prvky pro lemování musí splňovat rovinatost dle ČSN 744505 a protiskluzovost dle vyhlášky 398/2009 Sb. Výškové vyrovnání stezky a stávající vozovky komunikace v ulici Hasičská je navrženo rampou délky 1,50m a v maximálním sklonu 8,333% . Asfaltový kryt stezky bude v místě rampy nahrazen betonovou dlažbou červené barvy .

V km 0,346 97 je stávající sdružený sjezd sjezd na p.p.č. 1952/13 a v km 0,409 62 je stávající sdružený sjezd na p.p.č.1952/16 . V místech sjezdů bude stezka snížena . Horní hrana obrubníků bude převýšena o 5cm nad přilehlou vozovku stávající komunikace . Snížení bude provedeno pomocí ramp délky 2,0m s maximálním sklonem 12,5% (1:8) . V místech snížení a ramp bude asfaltový kryt stezky nahrazen betonovou dlažbou červené barvy . V místech kde bude rozdíl výšek mezi horní hranou obrubníků a přilehlou vozovkou menší než 8cm, bude k obrubníku přisazen varovný pás šířky 0,40m z reliéfové dlažby barvy šedé . Varovný pás bude lemován hladkou dlažbou rovinnou bez výstupků a reliéfů o rozměrech minimálně 100x200mm bez zkosené hrany a šířkou spar maximálně 4mm . Lemovací pás bude mít šířku minimálně 250mm a bude z dlažby červené barvy . Typ a kvality reliéfové dlažby, dlažby hladké rovinné musí být v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb , NV 163/2002 Sb., NV 312/2005 Sb.,NV 215/2016 Sb. Výrobky budou posouzeny dle technického návodu Technického a zkušebního ústavu stavebního TN TZÚS 12.3.04 (5/2021) . Prvky varovného pásu, prvky pro lemování musí splňovat rovinatost dle ČSN 744505 a protiskluzovost dle vyhlášky 398/2009 Sb.

Dle ČSN 73 6110 čl. 9.6.4. v úsecích se sklonem větším než 5% a v délce větší než 200m musí být zřízeno odpočívadlo . Dle vyhlášky 398/2009 Sb přílohy č.2 bodu 1.1.3. musí být odpočívadlo dlouhé minimálně 1,50m . Sklon odpočívadla musí být pouze v jednom směru nejvýše 2,0% . Toto odpočívadlo je navrženo v km 0,480 00 . Odpočívadlo je od stezky odděleno pruhem širokým 1,0m (s krytem stejným jako u stezky) pro vyrovnání příčných a podélných sklonů .

Na konci úseku bude stezka ukončena obrubníkem 150/300/1000 s horní hranou v rovině stávající pěšiny se šterkovým krytem . K obrubníku bude přisazen varovný pás šířky 0,40m z reliéfové dlažby červené barvy . Při budování pokračování stezky (SO 103) bude tento varovný pruh odstraněn a v tomto místě budou asfaltové kryty objektů SO 102 SO 103 napojeny . Vzniklá spára bude ošetřena .

vypracoval : Škulavík