

OZNAČENÍ REVIZE	PŘEDMĚT REVIZE	DATUM REVIZE	REVIZI PROVEDL
<p>PROJEKTSTUDIO EUCZ, s.r.o. • nositel veškerých majetkových autorských práv. Obsah tohoto dokumentu, vycobrazení a návrhy řešení na něm zobrazená požívají jako autorské dílo ochrany dle zákona č. 121/2000 Sb. (autorský zákon). Originál tohoto dokumentu, vycobrazení a návrhy řešení na něm zobrazená (dále jen "autorské dílo") jsou majetkem PROJEKTSTUDIO EUCZ, s.r.o. Předmětné autorské dílo ani jeho část nesmí být žádným způsobem v rozporu s ustanovením autorského zákona a bez udělení licence ze strany nositele majetkových autorských práv či v rozporu s podmínkami jakékoliv licence užitá ani poskytnuta třetí osobě.</p>		GENERÁLNÍ PROJEKTANT (ZHOTOVITEL)	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	MANAŽER PROJEKTU ING.ARCH DAVID KOTEK	PROJEKTANT EDVIN BARTOŠ	PROJEKTSTUDIO PROJEKTSTUDIO EUCZ, s.r.o. Spartakovců 6014/3, 708 00 Ostrava tel./fax: 596 911 126 e-mail: info@projektstudio.cz IČ: 27787443 www.PROJEKTSTUDIO.cz
	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	VYPRACOVAL ING. ONDŘEJ BOJKO	
	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT ING. ONDŘEJ BOJKO	KONTROLOVAL EDVIN BARTOŠ	
STAVEBNÍK (OBJEDNATEL)DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA a.s., PODĚBRADOVA 494/2 MORAVSKÁ OSTRAVA 702 00		ZPRACOVATEL ČÁSTI PD Dopravní projekce Bojko s.r.o. Náhorní 448/5, 711 00 Ostrava, IČ : 10732411 T: +420 725 782 575	
MÍSTO STAVBY			
NÁZEV STAVBY (DÍLO) PD – Estetizace zastávky Karollna II		DATUM 10.1.2024	
STAVEBNÍ OBJEKT (SO) SO 661 - Stavební úprava nástupišť		ZAKÁZKA č. FORMÁT 10xA4	
ČÁST DOKUMENTACE		STUPEŇ PD DPS	PARÉ
DOKUMENT TECHNICKÁ ZPRÁVA	MĚŘÍTKO -	ČÍSLO DOKUMENTU SO 661-01	

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Předmětem řešení tohoto stavebního objektu jsou veškeré úpravy spojené se stavební úpravou stávajících tramvajových nástupišť na tramvajové zastávce Karolina na ulici 28. října v katastrálním území Moravské Ostravy v rámci stavby „PD – Estetizace zastávky Karolina II“.

Rozměry a výškové řešení nástupišť se stavební úpravou nemění, v rámci plánované stavby proběhne materiálová obměna povrchu a výměna nástupištních obrub. Součástí tohoto objektu je také příprava území před stavbou zahrnující demolice stávajících zpevněných ploch a šetrné snesení stávajících žulových obrub.

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

2.1 Situační uspořádání

Situační uspořádání, tj. rozměry stavebních úprav je znázorněno na situačním výkrese SO 661 – 02 Situace stavby.

Celková výměra zpevněných ploch v rámci tohoto stavebního objektu činí cca. 995,0 m²

z toho rekonstruované betonové nástupiště 500,0 m²

rekonstruované asfaltové plochy v kolejišti 495,0 m²

- jedna vrstva asfaltu mezi kolejemi (vrstva tl. 5 cm černého modifikovaného asfaltu ACO 11S) – 405 m²
- tři vrstvy asfaltu mezi obrubou a kolejí (vrstva tl. 19 cm černého modifikovaného asfaltu) - 90 m²

Stavbou se nemění rozměry stávajících nástupišť, šířka zůstává stejná. Délka nástupiště ve směru Náměstí republiky zůstává také stávající 67 m, délka nástupní hrany zastávky ve směru Výstaviště bude 66 m (označník zastávky bude posunut o 1 m proti směru jízdy, dle požadavku objednatele), šířka nástupiště blíže k budově Dopravního podniku je 4,30 m a šířka nástupiště blíže k OC Fórum Nová Karolina je 3,55 m. Do nástupiště se umístí nový přístřešek s mobiliářem a zábradlím náhradou za stávající.

Nástupištní obrubník bude položen ve vzdálenosti 1,35 m od osy přilehlé koleje. Nejbližší část přístřešku bude ve vzdálenosti 2,0 m od osy přilehlé koleje (0,65 m od nástupištní hrany). Vzhledem k tomu, že horní část přístřešku bude v nejvyšším místě ve vzdálenosti menší než 1,0 m od převěsu troleje bude muset být provedena úprava nadzemního trakčního vedení, kde budou nad přístřeškem vyměněna ocelová převěsová lana za izolační parafilová lana, vč. příslušných trolejových závěsů.

Stavební úprava nástupišť si vyžádá snesení stávajícího nástupištního obrubníku, demolici dlážděné konstrukce nástupišť a šetrné snesení a očištění žulového obrubníku OP3. Stávající asfaltový kryt tramvajové tratě bude také rekonstruován. Asfaltové plochy mezi kolejemi budou vyfrézovány do tl. 5 cm a asfaltové plochy mezi kolejí a nástupní obrubou bude zdemolována v tl. 19 cm.

Proběhne nové osazení nových nástupních obrub s výškou nástupní hrany 20 cm v původní délce 67,0 m a na původní místo. V původním místě se osadí také stávající žulové obrubníky OP 3.

Po uložení obrub dojde k položení asfaltových vrstev do kolejiště a provedení betonových povrchů nástupišť.

Stávající jednořádek žulových kostek nebude dotčen. V případě vypadnutí kostek při demolici obrub, bude opět uložen do původní polohy.

2.2 Výškové poměry

Výškové uspořádání zůstává neměnné je dáno nutností navázání se na stávající výšky chodníků, kolejiště a vozovky. Speciální nástupní obrubník bude osazen tak, aby výška nástupní hrany byla 20 cm.

Max. podélné sklony nástupiště nepřesáhnou maximální povolené hodnoty (8,33 %) vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Je nutné zachovat stávající výšky navazujících ploch mimo řešené území. Komunikace budou mít minimální celkový sklon 0,5 % a příčný sklon nástupiště bude max. 2 % k vozovce. Výškové poměry jsou patrné ze situace výškového řešení stavby a příčných řezů.

2.3 Jiné úpravy

2.3.1 Demolice

V rámci stavby budou provedeny práce související s přípravou staveniště před samotnou stavbou. Převážně se jedná o odstranění původních povrchů a konstrukcí nástupiště a asf. povrchů kolejiště vč. kamenných a nástupištních obrub. Snesení dlažby a obrub proběhne šetrně, tak, aby materiál mohl být opětovně použit.

Na ploše řešeného území jsou plochy určených k demolici v následujících kubaturách:

- Dlážděná konstrukce nástupiště z bet. dlažby 600 m² do hloubky 0,40 m tj. 240 m³
- Frézování asf povrchu v tl. 5 cm 405 m², tj. 20,25 m³
- demolice asf povrchu v tl. 19 cm 90 m², tj. 17,1 m³
- vyřezání spáry kotoučovou pilou na začátku a konci úseku v asfaltové ploše délky 15 m

Následující odstavec vypovídá o množství odstraněných objektů v řešeném území:

- kamenný obrubník OP 3 (250/200 mm) vč. bet. lože 160 m (obruba budou opatrně sneseny bez poškození přilehlého jednořádku žul. kostek očištěny a znovu uloženy do nové nivelety stavby)
- betonový nástupištní obrubník (400/330 mm) vč. bet. lože dl. 134 m
- označníky (vč. kovových podpěr a bet. Základů) 2x
- stávající zábradlí a přístřešky (součástí SO 701)

Všechny zdemolované objekty budou odvezeny na skládku, případně se odevzdají investorovi k pozdějšímu využití (zámková dlažba).

Před vydáním kolaudačního souhlasu budou stavebnímu úřadu předloženy veškeré doklady prokazující, že s odpadem vznikajícím během stavby bylo nakládáno způsobem, který je v souladu se zákonem o odpadech.

2.3.2 Vegetační úpravy

Není součástí tohoto stavebního objektu.

2.3.3 Další úpravy

Veškeré stávající vývody inženýrských sítí se výškově upraví do nové nivelety stavby.

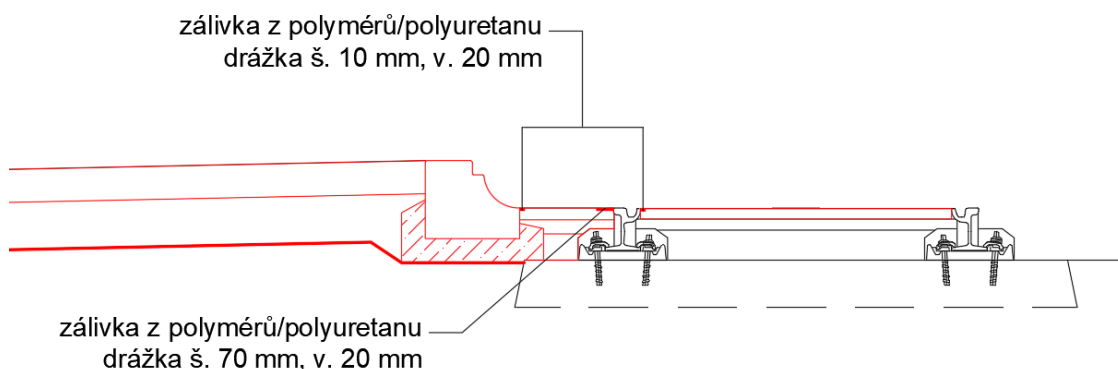
V rámci stavby budou obnoveny smyčky SSZ v trati zastávek.

Při demolici kamenných obrub OP 3 bude postupováno šetrným způsobem, tak aby nedošlo k poškození jednořádku žul. kostek 100/100 mm. V případě vypadnutí žul. kostek dojde k jejich opětovnému uložení do bet. lože C20/25nXF3 tl. min. 100 mm. (celková délka znovuuložení 146,0 m).

V místě styku hlavy kolejnice s asfaltovým krytem, bude v krytu vedle hlavy kolejnice (myšleno v místě pojezdu kola) profrézován žlábek na šířku 70 mm a výšku 20 mm. Žlábek bude následně zalit zálivkou na bázi polyuretanů nebo polymerů. Zálivka zajistí že nedojde ke styku tramvajového kola přímo s asfaltovým krytem i při maximálním ojetí kolejnic. Celková délka 328 m.

V místě styku žlábků kolejnice s AB krytem, bude v krytu vedle žlábků kolejnice profrézován žlábek na šířku 10 mm a výšku 20 mm. Žlábek bude následně zalit zálivkou na bázi polyuretanů nebo polymerů. Celková délka 328 m.

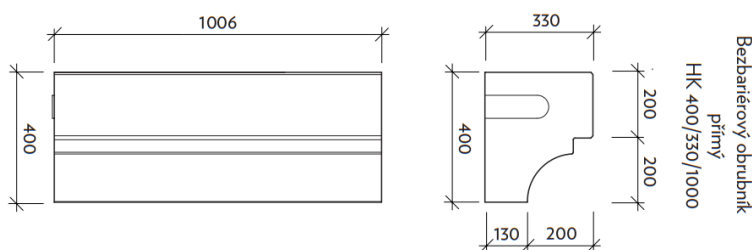
V místě styku AB krytu s nástupištěními kasselskými obrubami, bude v krytu vedle obrub profrézován žlábek na šířku 10 mm a výšku 20 mm. Žlábek bude následně zalit zálivkou na bázi polyuretanů nebo polymerů. Celková délka 134 m.



Na styku stávajících a nových asfaltových vrstev budou zřízeny asfaltové zálivky. Obrusná vrstva bude prořezovaná 40x20 mm, spára bude vyfoukaná od zbytků živice, budou předežhřátý okolní plochy, provede se zalití modifikovanou asfaltovou zálivkou (dle ČSN EN 14188-1) s přelivem 60 mm a provede se povápnění. Celková délka 15 m.

Nástupní hrana bude výšky 200 mm nad temenem kolejnice. Této výšky bude dosaženo bezbariérovými zastávkovými obrubníky (400/330/1000) s výškou nástupní

hrany 200 mm. Hrana prvního obrubníku bude zaoblena tak, aby autobus vjíždějící do prostoru zastávky nenajížděl oproti ostré hraně.



2.4 Zemní práce

Zemní práce budou prováděny v zemině tř. I dle ČSN 73 6133 (Těžba bude prováděna běžnými výkopovými mechanismy). Dle zrušené normy ČSN 73 3050 se jedná o třídu 3.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Pro stavbu byly použity následující podklady, všechny byly zohledněny:

- Vyhláška č. 146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. Změny Z1
- ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1: Navrhování zastávek
- ČSN 28 0318 Průjezdne průřezy tramvajových tratí a obrysy pro vozidla provozovaná na tramvajových dráhách
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů včetně příslušných prováděcích vyhlášek v platném znění
- Předpis č. 347/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů včetně prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu v platném znění
- zákon č. 48/2016 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb o provozu na pozemních komunikacích.
- Předpis č. 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška č. 268/2009Sb. o technických požadavcích na stavby
- TP 170 Dodatek Navrhování vozovek pozemních komunikací
- fotodokumentace
- vyjádření a stanoviska dotčených subjektů

- průzkumy in situ.

4 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba vozovek bude koordinovaná se všemi ostatními stavebními objekty.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

K návrhům komunikací byl použit Katalog vozovek pozemních komunikací TP 170, schválený MD ČR OPK č.j. 517/04-120-RS/1 ze dne 23.11.2004 s účinností od 1. prosince 2004 a Dodatek TP170, schválený MD-OSI, č.j. 682/10-910-IPK/1 ze dne 12.8.2010, s účinností od 1. Zář 2010.

(1) Konstrukce nástupiště:

500 m²

(zhutnění zemní pláně na min 30 MPa!):

- Cementový beton	CB II	160 mm	ČSN 73 6123-1	$E_{DEF,2} = 50 \text{ MPa}$
- Štěrkořísek na upravenou pláň	ŠPA	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1	$E_{DEF,2} = 30 \text{ MPa}$

celkem min. tl. 360 mm

Konstrukce odpovídá třídě dopravního zatížení VI a návrhové úrovni porušení vozovky D2-T-4 PIII dle Dodatku TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Na nástupiště bude použit cementový beton C 30/37m XF4. Délka desek CB krytu bude cca 2,0 m. Po betonáři budou (v úrovni sloupů) vyřezány příčné spáry, které se utěsní zálivkou.

Smršťovací příčné spáry se doporučuje provádět řezáním ztvrdlého betonu, hloubka řezu se doporučuje u příčných spár 0,35 až 0,40 h, kde h je tloušťka cementobetonového krytu (16 cm).

Úzké spáry se v horní části rozšíří drážkou. U příčných smršťovacích je dostačující rozšíření na 8 mm. Hloubka zálivky musí být minimálně 1,5 násobek šířky spáry.

Barva povrchu nástupiště bude modrá, kontrastní pás podél nástupní hrany šířky 30 cm bude proveden bílou barvou. Bude použit nátěr na beton vhodný na venkovní povrchy (podlahy). Bude proveden jeden penetrační nátěr a dva finální nátěry. Povrch nástupiště musí mít zachované protiskluzné vlastnosti za mokra i po nanesení nátěru. Barevný nátěr musí mít vysokou mechanickou odolnost, atest na protiskluznost povrchu za sucha i mokra, musí být voděodolný. Nátěr musí odolávat mrazu.

(2) Konstrukce asfaltové plochy v kolejišti (3 vrstvy asfaltu):**90 m²**

- Asfaltový beton (mod. asf.)	ACO 11S	50 mm	ČSN 73 6121
- Spojovací postřík 0,4 kg/m ²	PS-EP		ČSN 73 6129
- Asfaltový beton (mod. asf.)	ACL 16S	60 mm	ČSN 73 6121
- Spojovací postřík 0,4 kg/m ²	PS-EP		ČSN 73 6129
- Asfaltový beton	ACP 22S	80 mm	ČSN 73 6121
- Infiltrační postřík 0,9 kg/m ²	PI-EP		ČSN 73 6129

(3) Konstrukce asfaltové plochy v kolejišti (1 vrstva asfaltu):**405 m²**

- Asfaltový beton (mod. asf.)	ACO 11S	50 mm	ČSN 73 6121
- Spojovací postřík 0,4 kg/m ²	PS-EP		ČSN 73 6129

Konstrukce zpevněných ploch bude provedena za předpokladu zhutnění pláňe na předepsaný modul přetvárnosti E_{def} . Dosažení této únosnosti na povrchu pláňe je nutno ověřit zatěžovacími zkouškami dle ČSN 72 1006. Míry zhutnění jsou předepsány u jednotlivých částí vrstev. Poměr $E_{def,2} : E_{def,1} < 2,5$. Násypy budou hutněny po vrstvách dle kapacity hutnicího zařízení tak, aby bylo dosaženo požadované únosnosti zemní pláňe. Zemina násypu musí být nesoudržná, nenamrzavá a propustná.

V případě, že nebude dostatečně kvalitní podloží a nebude dosaženo předepsané zhutnění zemní pláňe, navrhuje se sanace podloží pomocí vrstvy štěrkodrti v kombinaci s geotextilií 300 g/m². Tento sanační polštář tl. 0,3 m (500 m²) bude proveden z geotextilie a štěrků vhodných do aktivní zóny komunikací dle ČSN 73 6133 (na sanaci může být použit alternativně i drcený beton nebo jiný vhodný materiál odpovídající předpisům) a hutněn podle požadavků této normy. O nutnosti provedení tohoto polštáře s konečnou platností rozhodne až geolog na stavbě po odkrytí navážek a určení jejich vhodnosti do aktivní zóny komunikací.

typ obrub:

Typ použitých obrub je zřejmý z příčných řezů a ze situace stavby.

Na rozhraní nástupiště a vozovky se osadí stávající žulové obruby OP 3 (250/200 mm). Bude osazeno 160 m obrub s předpokládanou novou dodávkou 30 m obrub.

Nástupní hranu zastávky bude tvořit speciální bezbariérový zastávkový obrubník (400/330/1000) s výškou nástupní hrany 200 mm (kasselský obrubník). – 134 m.

Všechny obruby a případně i žul. kostky budou uloženy do bet. lože min. C20/25nXF3 tl. min. 100 mm s boční opěrou.

výšky obrub:

Výšky obrub jsou patrné ze situace stavby, ze situace výškového řešení stavby a z příčných řezů, ale obecně platí, že výška nástupní hrany musí být + 20 cm, následně příčný sklon nástupiště k vozovce a výška silničního obrubníku bude v rozmezí +12 cm až + 17 cm.

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Způsob odvodnění se realizací stavby nemění a zůstává zachován. Zpevněné plochy původně odvodněné do vozovky zůstávají odvodněny do stávající vozovky, ze které je voda svedena do stávajících uličních vpustí a do kanalizační sítě.

7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVIZORNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Veškeré návrhy a úpravy dopravního značení se provedou dle výkresu dopravního značení (viz. C4 trvalé dopravní značení).

V rámci stavby dochází k prodloužení stávajícího přechodu pro chodce ze 4,0 m na 6,0 m, což si vyžádá úpravu stávajícího dopravního značení. Dojde k prodloužení vodorovného dopravního značení V 7a „Přechod pro chodce“, dále obnovou asfaltového povrchu v kolejišti bude potřeba obnovit také nápisy na vozovce „POZOR TRAM“ a „BUS“.

Realizaci navrženého dopravního značení je nutné provést v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, vyhláškou č.30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích v platném znění a TP 133 – „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Následující tabulky znázorňují druh a počet navrženého, a přemístěného značení.

Navržené značení:

VODOROVNÉ ZNAČENÍ	
V 7a	12 m ²
V 15 „POZOR TRAM“	2 x
V 15 „BUS“	6 x

Provede se umístění nových označníků (2x) na nové sloupky. Stávající označníky se zdemolují. Sloupky pro označníky budou součástí SO 701 (stejný design jako přístřešek).

Veškeré vodorovné dopravní značení bude realizováno v plastovém provedení.

Dopravní značení bude projednáno a odsouhlaseno s DI PČR Ostrava.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Všechny stavební práce musí být provedeny v souladu s požadavky příslušných norem pro navrhování a provádění staveb uvedených v Seznamu českých norem a ve Věstníku Úřadu pro technickou normalizaci nebo v kvalitě vyšší.

Práce mohou být provedeny pouze kvalifikovanými pracovníky a firmami, které se mohou prokázat příslušnou kvalifikací a referencemi.

Před zahájením stavebních prací zajistí stavebník **vytýčení** veškerých stávajících inženýrských sítí a zařízení včetně jejich ochranných pásem v obvodu stavby. Vyznačeny zůstanou po celou dobu stavby. Všechny odkryté sítě budou chráněny před jejich poškozením (např. podkované sítě se podloží apod.). Před záhozem sítí bude přizván zástupce správce sítě, který odsouhlasí zápisem do stavebního deníku jejich nepoškození. V ochranných pásmech budou výkopové práce prováděny ručně.

Před zahájením prací bude ke staveništi zamezen veškerý přístup, přístupové cesty budou zabezpečeny zábranami a výstražnými cedulemi „*Nepovolaným vstup zakázán*“. Na stavbě budou dodržována příslušná ustanovení vyhlášky č. 268/2009Sb. o technických požadavcích na stavby upravující požadavky na provádění staveb.

Po celou dobu realizace stavby musí být zajištěn bezpečný průchod a přístup k jednotlivým nemovitostem. V průběhu provádění stavebních prací musí být použité místní komunikace udržovány ve schůdném, sjízdném a čistém stavu, tyto budou průběžně a neprodleně čištěny. V případě, že dojde vlivem staveništní dopravy k poškození tělesa použitých místních komunikací, tyto budou neprodleně opraveny a uvedeny do nezávadného stavu.

Po dokončení stavebních prací budou tělesa komunikací, pomocné pozemky a vodní režim komunikací uvedeny do nezávadného stavu a upraveny tak, aby mohly bez závad sloužit svému účelu.

Veškeré výrobky, technologie a materiály použité při stavbě musí odpovídat příslušným závazným ČSN, být schváleny pro použití v ČR a mít příslušné hygienické a bezpečnostní atesty. Dodavatel stavby doloží tyto materiály při kolaudaci. Materiály a výrobky pro stavbu musí vyhovovat technickým požadavkům na výrobky. Zhotovitel použije pouze ty materiály a výrobky, které mají takové vlastnosti, aby po dobu předpokládané existence stavby byla při běžné údržbě zaručena požadovaná mechanická pevnost a stabilita, požární, bezpečnostní a hygienické požadavky.

8.1 Zajištění provozu investora

V rámci stavebního objektu budou v rozpočtu stavby vyčleněny finanční prostředky na následující práce:

- Provizorní dopravní značení po dobu výstavby
- Zařízení staveniště
- Statické zatěžovací zkoušky 4 x
- Příplatek za šetrné demolice zp. ploch a obrub
- Geodetické vytýčení inženýrských sítí

8.2 Zajištění postupu výstavby

V současné době se počítá, že stavba bude probíhat najednou v jedné etapě. Po celou dobu výstavby bude muset být zajištěna obslužnost území pro všechny druhy dopravy, dále bude muset být zajištěn přístup k okolním nemovitostem. Budou zřízeny bezbariérové provizorní chodníky.

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavební objekt nemá vazbu na technologické vybavení.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Vzhledem k charakteru stavby nebylo potřeba provádět statické výpočty. K návrhům komunikací byl použit Katalog vozovek pozemních komunikací TP 170, schválený MD ČR OPK č.j. 517/04-120-RS/1 ze dne 23.11.2004 s účinností od 1. prosince 2004 a Dodatek TP170, schválený MD-OSI, č.j. 682/10-910-IPK/1 ze dne 12.8.2010, s účinností od 1. Zář 2010.

11 UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Komunikace pro pěší jsou řešeny v rámci stavby bezbariérově a jsou doplněny slepeckou reliéfní dlažbou a vodící linií ve formě zasklení přístřešku a zábradlí se zarážkou pro bílou hůl. Všechny bezbariérové úpravy jsou v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění a s normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. změny Z1.

Tramvajové nástupiště je také řešeno bezbariérově. Výška nástupní hrany bude 20 cm a bude tvořena speciálním zastávkovým obrubníkem. Do vzdálenosti 0,5 m od nástupní hrany bude proveden pás kontrastní barvy (bílé barvy) oproti okolnímu modrému povrchu (pouze vizuální kontrast, neprovádějí se žádné hmatové úpravy). Signální pás s reliéfním povrchem š. 0,8 m bude odsazen od označnicku 0,8 m a bude ukončen 0,5 m od nástupní hrany a dotažen k vodící linii.

Nástupiště je vybaveno vodící linií ve formě zasklení přístřešku a zábradlí se zarážkou pro bílou hůl ve výšce 15 cm nad pochozí plochou. Dále také zábradlí výšky 1,1 m se zarážkou pro slepeckou hůl ve výšce 15 cm nad niveletou stavby. Zábradlí bude ukončeno 0,5 m od signálního pásu přechodu pro chodce budovaného v rámci SO 101. Zábradlí v délce 3,0 m od signálního pásu přechodu pro chodce nebudou proskleny.

Trasa pro slabozraké a nevidomé je uvažována z čel nástupišť.

Podélné sklony nástupiště nepřesáhnou sklon 8,33 % a příčný 2 %.

Povrch nástupiště je také navržen v souladu s požadavky uvedenými v bodu č. 1.1.2. přílohy č. 1 vyhlášky č. 398/2009 Sb., to znamená, že navržený povrch splňuje požadavek na součinitel smykového tření min. 0,5.

Signální pásy budou zřízeny z lepených reliéfních pásů odpovídajících nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04,-06 a budou kontrastní barvy oproti okolnímu povrchu komunikace.

