

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

HLAVNÍ PROJEKTANT:	KAMIL HRONOVSKÝ			HRONOVSKÝ DOPRAVNÍ PROJEKCE s.r.o. BRNĚNSKÁ 700/25, 500 06 HRADEC KRÁLOVÉ e-mail: hronovsky@hkprojekt.cz telefon: 604 823 698 IČ: 07053428 DIČ: CZ07053428	
ZPRACOVATEL DÍLČÍ ČÁSTI:					
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	KAMIL HRONOVSKÝ				
VYPRACOVAL:	KAMIL HRONOVSKÝ				
KRAJ: STŘEDOČESKÝ	OBEC: ZELENĚČ				
INVESTOR: ČEPRO a.s., DĚLNICKÁ 213/12, 170 00 PRAHA 7			STUPEŇ:	DÚR+DSP	
AKCE: ROZŠÍŘENÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE A STÁNÍ CISTEREN VE MSTĚTICÍCH			ZAK.ČÍSLO:	030-22-4	
			ARCHIVNÍ ČÍSLO:		
			DATUM:	05/2022	
			FORMÁT:	x A4	
			MĚŘÍTKO:	-	
OBJEKT: SO 101 – KOMUNIKACE			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA				D.1.1.1.1.	

Obsah:

- a) identifikační údaje objektu
- b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení
- c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnice průzkum atd.)
- d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby
- e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů
- f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace
- g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku
- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu
- i) vazba na případné technologické vybavení
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností a orientace

a) Identifikační údaje

Název a místo stavby

Název stavby:	Rozšíření místní komunikace a stání cisteren ve Mstěticích
Objekt:	SO 101 – Komunikace
Charakter stavby:	stavební úpravy + novostavba
Stupeň PD:	pro společné povolení (DÚR + DSP)

Údaje projektanta stavebního objektu

Název:	Hronovský – dopravní projekce s.r.o.
Sídlo:	Brněnská 700/25, 500 06 Hradec Králové
IČ:	07053428
DIČ:	CZ07053428
tel.:	604 823 698
email:	hronovsky@hkprojekt.cz
Zodpovědný projektant:	Kamil Hronovský
Autorizace:	ČKAIT 0601891

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Úvod

Předmětem tohoto stavebního objektu projektové dokumentace je rozšíření místní komunikace a vybudování parkovacích stání pro autocisterny před areálem firmy ČEPRO ve Mstěticích.

Z důvodu zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je navrhováno rozšíření stávající místní komunikace a dva parkovací pásy pro autocisterny čekající na vjezd do skladů firmy ČEPRO. Parkovací pásy jsou situovány podél dvoupruhové obousměrné místní komunikace vedoucí od silnice II/101 směrem k areálu ČEPRO. Zájmové území je vymezeno sjezdy k areálu Max Area, resp. sjezdu k č.p. 13.

Průjezd parkovacím pásem po obou stranách místní komunikace se předpokládá pouze jednosměrný, směrem do areálu ČEPRO. Šířka parkovacích pásů je 3,25 m, šířka průběžných volných jízdních pruhů je 2 x 2,75 m + 2 x vodící proužek v šířce 0,25 m. Délka parkovacího pásu je cca 85 m a je zajištěna vzájemná viditelnost od vrátnice na začátek u sjezdu k areálu Max Area. V parkovacích pásech je umožněno stání 8 autocisteren (návěsových jízdních souprav).

Stávající místní komunikace bude rozšířena o cca 6,75 m. Za rozšířenou místní komunikací je navrhována železobetonová monolitická opěrná zeď vyrovnávající výškové rozdíly k sousednímu areálu.

Výška opěrné zdi je max 1,85 m, délka cca 88 m. Podél parkovacího pásu k opěrné zdi je zajištěn bezpečnostní odstup v šířce min. 0,5 m.

Dešťové vody ze zpevněných ploch budou převáděny liniovým žlabem se čtyřmi vtoky do nové dešťové kanalizace, která bude tyto vody převádět do stávající dešťové kanalizace areálu Čepro a.s. Vzhledem ke stání kamionů bylo navrženo odvodnění přes odlučovač ropných látek typu AS-TOP 20 VF – firmy Asio.

Řešený prostor se nachází v prostoru místní komunikace v zastavěném území Mstětic a dále zasahuje i na sousední pozemky ve vlastnictví firmy Max Area s.r.o.

Jedná se o místní komunikaci vedoucí směrem od silnice II/101 ke skladu firmy ČEPRO. V minulosti byla areálová vozovka silnicí nižší třídy z Mstětic na Čelákovice.

Zájmové území je z jižní strany ohraničeno nízkopodlažní zástavbou, ze severní strany areálem MaxArea a z východní strany sklady firmy ČEPRO. Před areálem ČEPRO místní komunikace odbočuje severním směrem k bývalému zemědělskému areálu.

Zájmové území je rovinaté, terén areálu Max Area je od místní komunikace oddělen betonovou opěrnou zdí s výškou okolo 1 m. Místní komunikace je ve stávajícím stavu dvoupruhová šířky cca 5,75 m. Na severní straně je lemována chodníkem z betonových panelů. Komunikace je odvodněna podélným a příčným sklonem do uličních vpustí.

V současné době vyčkávací autocisterny do areálu ČEPRO stojí v prostoru místních komunikací a silnice III. třídy. Před vjezdem do skladu probíhá na vrátnici kontrola vozidel.

Vjezd a výjezd k výdejním stojanům ČEPRO je situován na JV konci místní komunikace.

Celkem je při místní komunikaci navrženo 8 parkovacích stání pro jízdní soupravy - cisterny.

Nový zpevněný povrch místních komunikací a parkovacích stání pro cisternová vozidla se předpokládá v živičném provedení, nepojízdné plochy k opěrné zdi jsou z betonové dlažby.

Dotčené pozemky výstavbou komunikací a zpevněných ploch: 229/5, 222/17, st.53, 222/7, 8, 151, 156/6 a 230/1 vše k.ú. Mstětice (okres Praha – východ), číslo k.ú. 792764.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnice průzkum atd.)

a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby

Jedná se o dokumentaci pro společné povolení stavby, které předcházelo zpracování studie (archiv projektanta).

b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

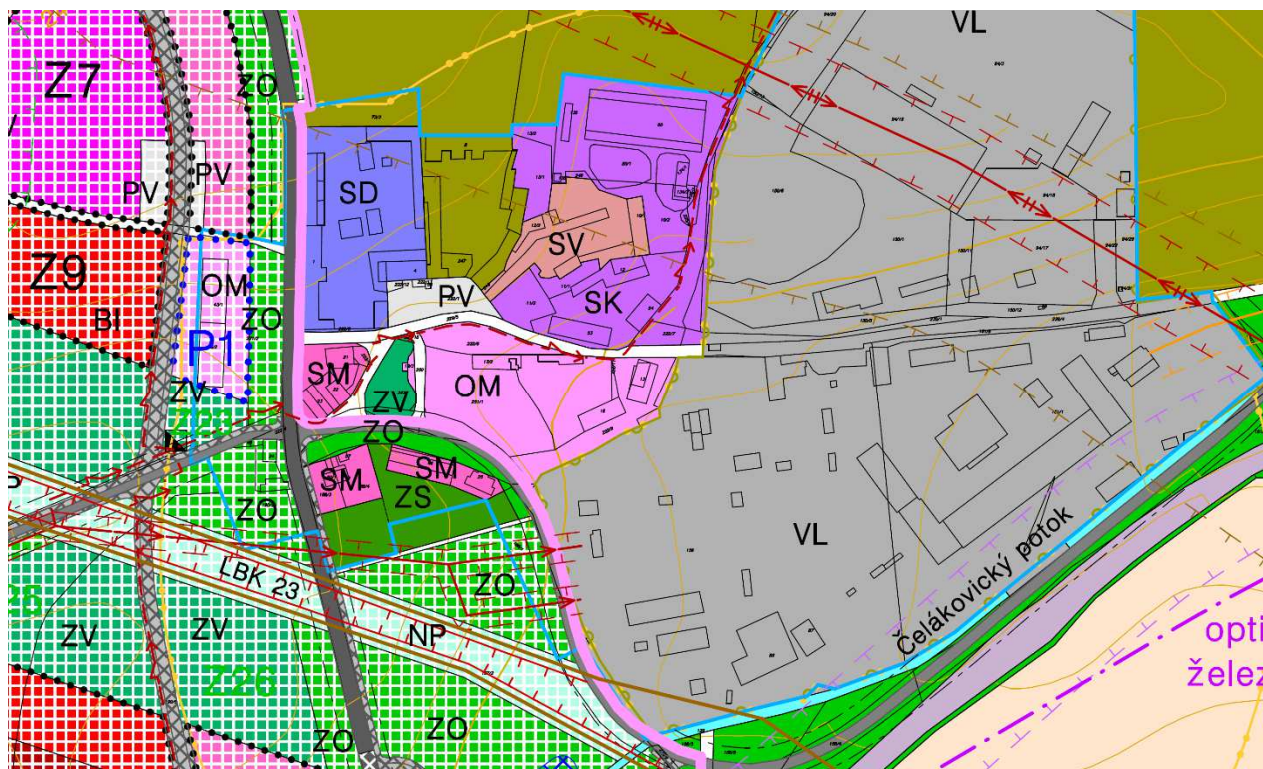
Předmětná stavba je v souladu se záměry územního plánování obce Zeleneč a schváleným územním plánem obce.

Územní plán obce Zeleneč vydalo zastupitelstvo obce Zeleneč, příslušné podle ustanovení § 6 odst. 5 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), za použití ustanovení § 55 ve spojení s § 54 stavebního zákona, v souladu s ustanovením §§ 171 až 174 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a dále v souladu s ustanovením § 16 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti

Dále proběhlo 5 změn územního plánu obce Zeleneč a místní části Mstětice, tyto se však netýkají zájmového území.

Územní plán stanoví základní koncepci rozvoje území města, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury; vymezí zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území, pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů.

Výřez z územního plánu obce:



Navrhovaná stavba není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18 a § 19 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. V území se nenachází žádné stavby významné urbanistické ani architektonické hodnoty.

Stavba svojí hmotou neovlivní charakter území ani architektonické a urbanistické hodnoty v území, její měřítko a struktura respektuje charakter původní zástavby, je umísťovaná v plochách k takovému účelu určených (viz předchozí bod) a je tedy v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

Z hlediska funkčního využití území, se řešené území nachází na pozemcích vedených v katastru nemovitostí jako lesní a ostatní plocha.

c) mapové podklady

Pro zájmové území byl k dispozici mapový podklad – zpracovatel Geodézie Topos a.s. Součástí geodetického zaměření bylo i zakreslení vlastnických hranic v zájmovém území. Výškový systém předaného zaměření – BpV, souřadný systém JTSK.

Průběh inženýrských sítí byl zajištěn hlavním projektantem akce u jednotlivých správců.

d) Inženýrsko-geologický průzkum

V rámci projektové dokumentace ke společnému povolení nebyl proveden IG a HG průzkum.

Geologické poměry

Z geologického hlediska lze konstatovat, že zájmové území se nachází při okraji české křídové pánve.

Geologická stavba území je charakterizována rychlým střídáním jemnozrnných a písčitých sedimentů, proměnlivým zastoupením těchto jílovitých, prachovitých a písčitých složek v jednotlivých subhorizontálně uložených vrstvách, místy s pozvolnými přechody mezi vrstvami, jejich častým vyklíněním a hojným výskytem vložek odlišného horninového typu. Jedná se zejména o pískovce, jílovce až prachovce (místy vápnité – slínovce) postižené různým stupněm zvětrání. Na celkovém hodnocení zastižených křídových hornin se odráží i různý stupeň zpevnění horninového materiálu Kvartérní vrstvy tvoří tmavohnědá hlína, sprašová hlína a jílovitopísčité hlíny.

Pro mělce založené objekty lze uvažovat s jednoduchými základovými poměry.

Hladina vody

Podzemní voda svrchního kolektoru (kvartérní pokryv) může ovlivňovat zakládání objektů pouze lokálně. Hladina spodní vody by neměla být, vzhledem k uvažovanému typu zástavby, zastižena, chemické analýzy podzemních vod archivních analýz vykazují neagresivní charakter vůči betonovým konstrukcím.

e) pochůzka po staveništi

V průběhu ledna - března 2022 byla provedena pochůzka po staveništi a byla zhotovena fotodokumentace stávajícího stavu.

f) projednání s investorem

Bylo provedeno vstupní jednání s investorem před zahájením projektových prací, dále byly prováděny konzultace s dotčenými orgány a správci sítí technické infrastruktury.

g) Podklady pro projektování

- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – Ministerstvo dopravy
- ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin
- ČSN 76 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK
- vyhláška č. 398/2009 Sb.
- a další platné ČSN, TP, vyhlášky a zákony
- projednání s účastníky řízení, správci sítí a dotčenými orgány státní správy

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Členění projektové dokumentace je provedeno v souladu se vyhl. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v platném, znění. Určení jednotlivých částí stavby bylo dohodnuto s ostatními zpracovateli projektové dokumentace.

členění PD:

SO 101 – Komunikace

SO 201 – Opěrná zeď

SO 301 – Dešťová kanalizace

e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Příprava území

V prvotní fázi bude v zájmovém území provedeno kácení dřevin rostoucích mimo les – jedná se listnaté stromy o průměru 40 cm **Habr** () a 120 cm Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*). Dále pak vícekmenný o průměru jednotlivých kmenů do 25 cm (celkem 3x). Stromy budou odstraněny vč. pařezů. Dále budou mýceny náletové keře – souvislá zapojená plocha jednotlivých keřových míst nepřesahuje 40 m².

Z volných ploch bude sejmuta humózní vrstva v tl. cca 10 – 15 cm. Sejmutá humózní vrstva bude po prosátí uložena na deponii na staveništi a bude použita pro zpětné ozelenění volných ploch. Přbytek může být odvezen mimo staveniště.

V navázání na stávající obrusné a podkladní živičné vrstvy místní komunikace bude odfrézován živičný kryt v napojení bude zaříznuta styčná spára, v místě rozšíření budou vybourány jednotlivé konstrukční vrstvy s přesahy s přesahy min. 0,5 m. Po okraji místní komunikace bude vybourán betonový chodník, šířka cca 10 m, chodník bude bourán vč. silničního obrubníku. Dále bude vybourán odvodňovací proužek z žulových kostek. V místní komunikaci bude vybourán liniový odvodňovací žlab.

Mezi další drobné přípravné práce patří demontáž oplocení (drátěné, dřevěné), vybourání železobetonové opěrné zdi, schodiště, odstranění zábradlí.

Doporučení pro úpravu zemní pláně

V případě výstavby nových zpevněných ploch a komunikací je třeba, podle jejich užívání a konstrukce, počítat s částečnou úpravou aktivní zóny. Na základě praktických zkušeností je možné v úrovni zemní pláně očekávat deformační moduly z druhé zatěžovací větve $E_{def2} = 10 - 35 \text{ MPa}$. Výsledky dále zásadně ovlivní aktuální vlhkost materiálů, v závislosti na klimatických podmínkách období realizace zemních prací.

Vzhledem k tomu, že mohou být zastiženy zeminy pro aktivní zónu bez úpravy podmínečně vhodné až nevhodné a jejich únosnosti nedosáhnou běžného požadavku pro zemní plán komunikací, tj. min. 45 MPa, resp. 30 MPa u chodníků, bude nutné počítat s jejich sanací (výměnou za únosnější materiál) nebo úpravou v celém rozsahu plochy pláň. Jejich pouhé přehutnění nebude dostačovat.

Jako neoptimálnější se jeví mechanická sanace, která spočívá v odebrání části nevhodných zemín o min. mocnosti 0,30 - 0,40 m a přidání šterkodrti fr. 0 - 63 mm či betonového recyklátu obdobné frakce. V případě jílovitých zemín je nutné provést výměnu pláň v celé mocnosti aktivní zóny, tj. 0,50 m. Po zhutnění je nutné v úrovni zemní pláň dosáhnout deformačního modulu $E_{def2} > 45 \text{ MPa}$, který lze ověřit kombinací statických a rázových zatěžovacích zkoušek kruhovou deskou (výsledky může významně ovlivnit aktuální vlhkost materiálů v závislosti na klimatických podmínkách období realizace zemních prací).

Alternativně lze jílovité zeminy lze upravit chemickou sanací, čímž se rozumí úprava vlastností zemin přidávkou pojiva, např. vápna CaO nebo Dorosolu C50-70, v množství cca 3 - 4 % dle aktuální vlhkosti a jeho zapravení mobilní frézou na celou mocnost aktivní zóny, tj. 0,50 m. Upravenou zeminu je nutné co nejdříve zakrýt ochrannou vrstvou ze ŠD proti působení klimatických vlivů a pojezdů těžké techniky. V případě uvažované úpravy podloží je nutné bezpodmínečně v předstihu provést průkazní zkoušky upravitelnosti jílovitých zemín, spočívající v množství efektivního přídatku pojiva a též sledování bobtnavosti při stanovování saturovaného CBR upravené směsi.

Rozsah úpravy podloží bude upřesněn přímo na staveništi dle skutečného stavu podloží. Pro rozsah úpravy podloží doporučujeme na staveništi zřídit zkušební pole, kde budou upravené zeminy v aktivní zóně zhutněny a provedena zatěžovací zkouška. Na základě výsledku kontrolních zkoušek bude rozhodnuto o tloušťce sanované vrstvy.

V podloží zpevněných ploch nesmějí dále zůstat žádné nevhodné zeminy (s obsahem organických látek větším jak 5%) a zdravotně závadné zeminy posuzované podle příslušných předpisů. Zároveň nesmějí být ponechány v podloží nevhodné zeminy bez úpravy (viz ČSN 73 6131).

Zemní pláň bude urovňována a sespádována se sklonem 3 % k vnějšímu okraji pláň (drenáži).

Situační a výškové řešení

Stávající místní komunikace bude rozšířena o dva parkovací pásy pro cisternová vozidla čekající na vjezd k stáječím stojanům pro výdej paliv. Celkem je umožněno stání až 8 jízdním soupravám. Parkovací pásy jsou situovány podél dvoupruhové obousměrné místní komunikace vedoucí od silnice II/101 směrem k areálu ČEPRO. Je řešeno rozsah od sjezdu do areálu firmy MAX AREA po vjezd do areálu ČEPRO. Délka řešeného úseku úpravy místní komunikace je 148,73 m. Šířka parkovacích pásů je 3,25 m, šířka průběžných volných jízdních pruhů je $2 \times 2,75 \text{ m} + 2 \times \text{vodící proužek}$ v šířce 0,25 m. Délka parkovacího pásu je cca 85 m a je zajištěna vzájemná viditelnost od vrátnice na začátek u sjezdu k areálu

Max Area. Umístěné stání pro autocisterny respektuje dva stávající samostatné sjezdy na sousední nemovitosti.

Trasa komunikace je vedena ve dvou přímých úsecích, mezi které je vložen kružnicový oblouk o poloměru 148 m.

Parkovací pruh směrem k ČEPRU (pravá strana vozovky) bude vyznačen pouze nástřikem nehluchým plastem. Levá strana vozovky bude rozšířena o cca 6,5 m – z toho cca 3,0 – 3,25 m je rozšíření vozovky a 3,25 m je nový parkovací pruh. Za parkovacím pruhem vlevo je dále pak 0,5 m zpevněný bezpečnostní odstup k opěrné zdi (SO 201).

Ke konci úpravy je respektována místní komunikace vedoucí severně k areálu golfu. Tato komunikace je v současné době v havarijním stavu a je nevyužívána. Nároží je zaobleno oblouky o poloměru 9,0 m.

Před vjezdem do areálu ČEPRO je upraven stávající chodník, šířka chodníku od nároží MK a vjezdu do areálu ČEPRO je 1,5 m. Příčný sklon chodníku je max. 2 % směrem do místní komunikace. V obci se nenachází další úseky chodníku, je bez návazností. Stávající chodník končil u sjezdu do areálu MAX AREA.

V souvislosti s rozšířením místní komunikace je nutné upravit vtokovou jímku. Jímka bude stavebně upravena bude zřízeno nové vtokové čelo a podél zachované části bude zřízeno nové ochranné ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m. Zábradlí bude kotveno na patní desku vtokového čela, popř. do betonových patek. Podrobně řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Podélný sklon rozšiřované vozovky respektuje stávající sklonové poměry. Podélný sklon je od 0,0 % do max. 4,09 %. Příčný sklon vozovky a parkovacího pásu je 2,5 % směrem do liniového odvodňovacího žlabu.

Nároží sjezdu do areálu MAX AREA je upraveno, je zvětšen poloměr obruby na výjezdu na 25 m.

Stávající vozovka bude „zazubena“ s přesahy jednotlivých konstrukčních vrstev s přesahy min. 0,5 m pro navázání nových konstrukčních vrstev. Ve sjezdu do areálu ČEPRO bude obnoven celoplošně živičný kryt. Stávající kryt bude odfrézován v tl. 4 cm. Styčná spára po pokládce obrusné vrstvy bude zaříznuta a vyplněna modifikovanou asfaltovou zálivkou s podrcením křemičitým pískem.

Komunikace, parkovací stání proti zeleni, esp. chodníku jsou lemovány betonovým silničním obrubníkem ABO 2-15 (100/25/15 cm) se základní výškou 10 cm. Chodník proti zeleni je ohraničen betonovým chodníkovým obrubníkem ABO 19-10. Veškeré obruby a vodící proužky budou osazeny do lože z betonu C 20/25 XF3 s boční opěrou, tl. betonového lože bude min. 10 cm.

Při kolmém napojení obrubníků na sebe bude provedeno seřiznutí obrubníku rozbrušovacím kotoučem do požadovaného tvaru. Pro osazení obrubníků platí norma DIN 18 318, tj. obrubníky se osazují s mezerou 5 mm, která slouží ke kompenzaci roztažnosti materiálu.

V areálu ČEPRO bude upraveno parkoviště zaměstnanců – celkem je zde po novém uspořádání navrženo 16 parkovacích stání s podélným kolmým a šikmým řazením. Plocha parkoviště je rozšířena jižním směrem o cca 10 x 5 m z živičného recyklátu. Rozměr kolmých stání je 5 x 2,5 m, šířka šikmých stání je 2,5 m, úhel 60 stupňů. Délka šikmých stání je 5,2 m. Podélné stání má rozměr 2,4 x 5,25 m (vjezd z čelní strany). Ve vjezdu na parkoviště je stávající jímka – bude opatřena železobetonovou zákrytovou deskou cca 1,5 x 3 m.

Součástí parkoviště zaměstnanců je úprava stávajícího drátěného oplocení.

Oplocení parkoviště je navrženo z čtyřhranného poplastovaného pletiva s velikostí ok 50/50 mm. Pletivo je nasazeno na žárově zinkovaných ocelových sloupcích s poplastováním kotvených do země betonovými základy.

Základové konstrukce

Sloupky budou osazeny do zavadnutého betonu. Základ pro sloupky tvoří vyvrtaný otvor průměru 300 mm do úrovně min. 800 mm pod terénem. Základová patka je navržena z betonu C20/25. V osové

vzdálenosti cca 2,53 m.

Sloupky

Sloupek je navržen v celkové délce 2600 mm včetně zabetonované části (min 500 mm). Sloupky jsou navrženy ocelové, žárově zinkované poplastované, kulaté pr. 38 mm se silou stěny min. 1,5 mm, sloupky budou dodány včetně zátek. Osová vzdálenost sloupků je navržena vzhledem k výšce pletiva na max. 2,53 m.

Výplň

Výplň je navržena z žárově zinkovaného čtyřhranného pletiva s velikostí ok 50/50 mm, tloušťky min drátu 1,7 mm (s poplastováním průměr 2,7 mm) výšky 2000 mm. Pletivo je navrženo s trojicí napínacích drátů. Pletivo je kotveno k sloupkům pomocí systémových přichytek a šroubů.

Výškový rozdíl mezi zpevněnými plochami na p.p.č. 8 a navazujícími zpevněnými plochami podél parkoviště jízdních souprav bude vyrovnán opěrnou zdí – mimo tento oddíl PD (viz SO 201 – Opěrná zeď).

Veškeré zbytkové plochy v území budou ohumusovány v tl. 15 cm a osety travním semenem.

Za obrubami bude provedena „lavička“ v šířce 0,5 m a ve sklonu 8 % směrem od zpevněné plochy a následně dosahování ve sklonu cca 1 : 2,0 směrem k původnímu terénu.

Před založením trávníku je nutné provést kvalitní terénní úpravy s odstraněním veškerého stavebního odpadu a vyrovnání nerovností. Vrchní vrstva půdy musí být před zakládáním dobře zrypěná. Osetí se provede parkovou travní směsí v množství min. 20 - 30 g/m², zaseté osivo je třeba jemně zaválcovat. Trávník je nutné zakládat v době s dostatkem přirozené vláhy, při jejím nedostatku je u vzklíčeného travního semene nutné zajistit závlahu a to v letních měsících téměř denně. První posekání se provádí při výšce trávníku 10 cm.

Trávníky budou zakládány v souladu s ČSN 83 9031. Založeným úpravám je nutno zabezpečit náležitou rozvojovou a udržovací péči dle ČSN 83 9051.

Založení parkového trávníku

- Výsev parkové travní směsi, výsevek optimálně 20 – 30 g/m²
- Válcování, opakování 1x
- Zálivka 40 l/m², opakování 1x
- Závlaha dle potřeby, do vzklíčení semene a první seče
- První seč při výšce 10 cm

Technologie standardní údržby výsad

Péče o parkový trávník

- Sečení, opakování 8x
- Podzimní vyhrabání listí
- Jarní vyhrabání
- Zálivka dle potřeby

Spodní stavba

zemní těleso

Stavební úpravy budou probíhat převážně ve výkopech. Stávající zeminy v podloží násypu budou upraveny – předpoklad výměnou nevhodných zemín za štěrkodrt' frakce 0-63 nebo betonový recyklát.

násyp

násypu budou zhotoveny ze zeminy vhodné až velmi vhodné dle tab. A1 ČSN 72 1002. Míra zhutnění min. 95 % PS pro soudržné zeminy. Nesoudržné zeminy: ID > 0,75 (štěrky tř. G), resp. ID > 0,8 (písky tř. S).

aktivní zóna

Aktivní zóna musí být provedena dle ČSN 73 6133.

Provedena bude na zhuťněný, hladký, rovný, homogenní povrch násypu, popř. parapláně vyhovující požadavkům rovnosti dle ČSN 73 6175.

Při zhuťnění je nutné dodržet nejmenší hodnoty míry zhuťnění pro komunikace dle ČSN 72 1006:

- aktivní zóna do hloubky 0,50 m pod plání D = 100-102% PS

Aktivní zóna musí být pod zemní plání zhuťněna, následně musí být na zemní plání provedena kontrola modulu přetvárnosti z druhého Edef,2 statickou zatěžovací zkouškou podle přílohy A ČSN 72 1006 – minimální hodnota Edef,2 je projektem stanovena Edef,2= 45 MPa, 30 MPa (chodníky).

Práce na pokládce konstrukčních vrstev vozovky nesmějí být zahájeny bez převzetí pláne za účasti zástupce investora stavby. O převzetí pláň bude proveden zápis do stavebního deníku. Dokončená převzatá pláň musí být chráněna před jejím poškozením.

zemní plán

Provedení zemní pláň musí zajistit odvod srážkové vody – sklon musí být upraven na hodnotu min. základního příčného sklonu 3 %. Pláň bude urovnána a zeminy hutněny středně těžkým válcem v režimu s vibrací, první vrstvy však bez vibrace (aby nebyl násyp dotován podzemní vodou z podloží). Podrobný režim hutnění bude zvolen na základě místních podmínek v době stavby a na základě výsledku zkušebního pole.

Rozsah úpravy podloží bude upřesněn přímo na staveništi dle skutečného stavu podloží. Pro rozsah úpravy podloží doporučujeme na staveništi zřídit zkušební pole, kde budou upravené zeminy v aktivní zóně zhuťněny a provedena zatěžovací zkouška. Na základě výsledku kontrolních zkoušek bude rozhodnuto o tloušťce sanované vrstvy.

Vrchní stavba

ochranná vrstva

Ochranná vrstva je navržena ze štěrkodrti.

Tloušťka, materiál a provedení ochranné vrstvy je součástí návrhu konstrukcí komunikací a zpevněných ploch doložených v příloze Vzorové příčné rezy.

Na místě použití níže uvedených konstrukcí musí být na ochranné vrstvě provedena kontrola modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu Edef,2. Kontrola bude provedena statickou zatěžovací zkouškou podle přílohy A ČSN 72 1006 – minimální hodnota Edef,2 je projektem stanovena na:

Edef,2= 80 MPa (vozovka), ostatní konstrukce dle vzr. řezů

podkladní vrstvy

V návrhu konstrukce živičné komunikace je spodní podkladní vrstva tvořena kamenivem zpevněným cementem. V návrhu konstrukce dlážděných ploch (chodníky) je spodní podkladní vrstva tvořena štěrkodrtí.

Podkladní vrstvy budou prováděny dle výše uvedených ČSN, TP a v souladu s TKP.

Okraje podkladních vrstev musí být zkoseny v předepsaném sklonu a urovnány tak, aby nevytvářely zvýšené hrázky, přitom musí být jednotlivé vrstvy provedeny v odpovídající zvětšené šířce vzhledem k dalším, na nich ležícím vrstvám. Odstupňování jednotlivých podkladních vrstev bude provedeno podle VL 1.

Konstrukce zpevněných ploch:

Konstrukce nových zpevněných ploch komunikací jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR odbor silniční infrastruktury pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek.

Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro vrstvy živичné vrstvy ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121, pro vrstvy stmelené hydraulickými pojivy ČSN 73 6124-1, pro nestmelené vrstvy ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13242, ČSN EN 13285 a pro dlažby ČSN 73 6131-1, vč. norem souvisejících. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev dle ČSN 73 6129.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ (pro vozovky a parkoviště), resp. 30 MPa (pro chodníky). Modul přetvárnosti je nutno ověřit statickou zatěžovací zkouškou podle ČSN 73 6133. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace pláně.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze Situace 1 : 250 a Vzorových příčných řezů 1 : 50.

Zahájení zemních prací v jarním nebo letním období lze upřednostnit před podzimním nebo zimním obdobím.

Konstrukce vozovek a zpevněných ploch jsou dimenzovány na budoucí využití.

Konstrukce vozovky a parkovacích stání:

katalogový list: D1-N-6, TDZ.: IV., podloží: P III

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11S	40 mm	ČSN EN 13 108:2008 - 1
Spojovací asfaltový postřik	PS-E	0,3 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16S	60 mm	ČSN EN 13 108:2008 - 1
Spojovací asfaltový postřik	PS-E	0,5 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S	70 mm	ČSN EN 13 108:2008 - 1
Infiltrační postřik	PI-E	0,7 kg/m ²	ČSN 736129
Vrstva stmelená hydraulickým pojivem	SC C8/10	130 mm	ČSN 736123
Štěrkodrt' (GE 0-63)	ŠD _A	200 mm	ČSN 736126
Konstrukce vozovky celkem		500 mm	
Zhutněné podloží $E_{def,2} = \text{min. } 45 \text{ MPa}$			

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné vrstvy ze štěrkodrti $E_{def,2} = \text{min. } 80 \text{ MPa}$.

Ve vrstvě stmelené hydraulickým pojivem musí být provedena opatření proti vzniku reflexních trhlin do asfaltových vrstev omezením jejich smršťování úpravou pojiva nebo uvolněním smršťovacích napětí pojezdy vibračním válcem v době tvrdnutí nebo vytvořením smršťovacích trhlin ve vzdálenosti do 5 m.

Konstrukce pochozích ploch – bezpečnostní odstup:

katalogový list: D2-D-1, TDZ: CH., podloží: P III

Betonová dlažba šedá	DL	60 mm	ČSN 736131-1
Lože – drcené kamenivo fr. 4 - 8	L	30 mm	ČSN 736126
Štěrkodrt' (GE 0-63)	min. ŠD _B	150 mm	ČSN 736126
Konstrukce celkem		240 mm	
Zhutněné podloží $E_{def,2} = \text{min. } 30 \text{ MPa}$			

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné / podkladní vrstvy ze štěrkodrti $E_{def,2} = 50 \text{ MPa}$.

f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Srážková voda z místní komunikace a parkovacích stání je svedena do liniového odvodňovacího žlabu monolitického tvaru (z důvodu pojezdu těžkými nákladními vozidly). Délka liniového žlabu je 90 m, žlab je navržen v třídě dopravního zatížení D 400. Stavební šířka žlabu je 154 mm, světlá šířka 100 mm. Výška žlabu 265 mm, světlá výška 155 mm. V žlabu jsou umístěny celkem 4 ks výpustových dílů a 5 ks

čisticích a revizních díl. Uložení žlabů viz kladečské schéma – do betonu C 25/30 XF3 s boční opěrou. Základ žlabu a boční opěra budou kotveny trny z betonářské oceli. Odtud jsou vody odváděny přípojkami DN 160 do dešťové kanalizace, která bude tyto vody převádět do stávající dešťové kanalizace areálu Čepro a.s. Vzhledem ke stání kamionů bylo navrženo odvodnění přes odlučovač ropných látek typu AS-TOP 20 VF – firmy Asio. Vlastní dešťová kanalizace – viz SO 301.

Silniční plán je odvodněna do podélných trativodů, které jsou tunelového tvaru DN 160 mm s obalením separační geotextilií na podkladním betonu C 8/10 v tl. 100 mm se zásypem z kameniva frakce 8/16 mm. Veškeré trativody jsou uvažovány s potřebnými tvarovkami a přechodovými kusy pro zaústění do uličních vpustí a revizních šachet. Ve vrcholu úseku drenáže, popř. na jejím začátku bude osazena revizní šachta DN 400 s poklopem D 400, výška šachty cca 1,0 m.

Navrhované řešení nemá zásadní vliv na odtokové poměry v území, nedochází k významnému navýšení odtoku srážkových vod do kanalizace. Způsob odvodnění v území se nemění.

g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Předkládaný návrh dopravního značení byl zpracován dle ustanovení zákona 361/2000 Sb. O pravidlech silničního provozu, v platném znění, dle pokynů TP 65 "Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích", TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a dle ČSN EN 12899-1. Těmito předpisy je třeba se řídit rovněž při vlastním umístění značek.

Svislé dopravní značení

Stávající dopravní značení bude zachováno.

V rámci stavby bude vyznačeno parkovací stání pro jízdní soupravy – svislá značka IP 11c s dodatkovou tabulkou E 13 s textem „Pro autocisterny, nakládka ČEPRO“.

Před vjezdem na parkoviště zaměstnanců bude osazena svislá dopravní značka IP 12 s dodatkovou tabulkou E 13 „Pro zaměstnance ČEPRO a.s.“. V rámci areálu ČEPRO dochází k úpravě vjezdového systému pro autocisterny. Stávající závorový a kamerový systém bude upraven (řešeno samostatnou dokumentací), v souvislosti s touto změnou bude u přesunutí závor osazena svislá značka B27 s popisem „STOP / KONTROLA“.

Sloupky standardních značek se dle požadavku následného správce osazují do patek.

Při osazování značek je nutno dbát, aby nebyly osazeny přímo za sloupky VO, jinými značkami, stromy nebo obdobnými překážkami, které by je mohly clonit. Pokud takový případ nastane, určí posunutí značky na jiné místo projektant nebo následný správce.

Značky se osadí dolní hranou do výše 1800 mm nad vozovku. V případě značky s dodatkovou tabulkou je ve výši 1800 mm dolní hrana značky a dodatková tabulka se umístí níže. V intravilánu v místech s pohybem chodců se značky nebo dodatkové tabulky pod značkami osadí dolní hranou 2200 mm nad chodník nebo krajnici. Okraj svislé dopravní značky bude 0,5 m – 2,0 m od okraje silnice.

Požadovaná záruka na svislé dopravní značení je 5 let, funkční životnost folie třídy 1 je nejméně 7 let, fólie tř. 2 je nejméně 10 let.

Svislé značení je navrženo v souladu s PPK-SZ a PPK-ZNA.

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení – jedná se o vyznačení parkovacích pruhů pro autocisterny – značení V 10d (0,5/0,5/0,25 m) dále pak jsou vyznačeny zákazy stání (V 12c, V 12a) před sjezdy na sousední nemovitost p.č. 16 a p.p.č. 13. Parkovací zálivy jsou ukončeny šikmými rovnoběžnými čarami (V 13a).

Toto vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem nehluchým plastem.

V rámci areálu budou vyznačeny STOP čáry před závorou (kontrolou) V6b. Dále bude vyznačena jednotlivá stání na parkovišti zaměstnanců – V 10a, V 10b, V 10c. Toto vodorovné dopravní značení bude provedeno pouze nástřikem bílou barvou.

Návrh je zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní, ČSN 73 6110 a bude dále zpřesněno v rámci navazující PD. V návrhu jsou zohledněny požadavky rozhledových polí a délek rozhledů pro předjíždění a zastavení., VDZ bude provedeno úpravou v bílé barvě a obnoveno z plastických materiálů strojově nanášených za studena s dlouhodobou životností. Technické parametry vodorovných dopravních značek (denní a noční viditelnost, drsnost musí být v souladu s ČSN EN 1436; požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871.

Barevné provedení, tvar a rozměry vodorovných dopravních značek musí být provedeny v souladu s vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb. a VL 6.2.; Podélné čáry se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru (odstup 100 mm). Požadavky pro výrobu, umístování, provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení musí být v souladu ČSN EN 1436, ČSN EN 1436 Změna Z1, ČSN EN 1790, ČSN EN 1423, ČSN P ENV 13459-2, ČSN P ENV 134593, TP 70; pro provádění vodorovných dopravních značek platí TP 65, TP 133, VL 6.2 a Katalog hmot pro vodorovné dopravní značky.

VDZ musí být v souladu s PPK – VZ: Požadavky na provedení a kvalitu definitivního vodorovného dopravního značení a dopravních knoflíků na silnicích I. třídy ve správě Ředitelství silnic a dálnic.

V projektové dokumentaci jsou prezentovány návrhy trvalého dopravního značení (svislého a vodorovného) v tomto stupni projektové dokumentace a ty budou podkladem pro stanovení místní úpravy zajišťované zhotovitelem stavby a stanoveném ODSH po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.

h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Nejsou požadovány žádné zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby.

Péče o životní prostředí:

Celkově lze hodnotit výstavbu po dokončení jako pozitivní, negativní vlivy vznikající nesporně při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci:

Z hlediska zajištění bezpečnosti práce na staveništi i bezpečnosti silniční dopravy musí být staveniště řádně zajištěno dopravním značením. Dále je třeba při provádění prací dbát všech předpisů z hlediska bezpečnosti práce.

Dle platného zákona č. 309/2006 Sb. musí investor zajistit na stavbě činnost koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Požární bezpečnostní ochrana:

Dle ČSN 73 6110 se jedná o veřejně a neveřejně přístupné účelové komunikace.

Nové areálové komunikace v lokalitě jsou navrženy jako dvoupruhové obousměrné s šířkou min. 5,5 m. Návrhem komunikací a zpevněných ploch je zajištěn průjezd vozidel IZS okolo stavby autosalonu. Komunikace vyhovuje ČSN 730802, ČSN 730833 a vyhl. 23/2008 Sb.

Konstrukce komunikace je navržena v souladu s katalogem TP 170 a vyhoví alespoň k jednorázovému použití vozidlem, jehož tíha na nejvíce zatíženou nápravu je nejméně 80 kN.

Stávající podzemní ani nadzemní hydrant se v řešené lokalitě nenachází. Navrženou stavbou nebude tedy do stávajících hydrantů zasaženo.

Hospodaření s odpady:

V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle níže uvedených předpisů:

zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech

Provádění, bezpečnostní opatření

Všechny práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů.

Investor dohodne s dodavatelem požadavky na skládky a rozsah prováděných prací.

Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků, ani ostatních osob. Staveniště musí být příslušným způsobem ohrazeno, zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob a přiměřeným způsobem osvětleno.

Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi.

Vjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI Policie ČR. Při vyjíždění budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky a k možným nehodám.

Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inž. vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Veškeré práce musí být prováděny s prokazatelnou znalostí pracovníků o průběhu stávajících i nově navrhovaných inženýrských sítí, aby nedošlo k jejich poškození.

Poklopy šachet, hydrantů, záklopy a mříže uličních vpustí je nutno osadit do nově upravované nivelety. Poklopy šachet je nutno podbetonovat. Pokud se budou šachty či záklopy nacházet v zeleném pásu musí se odlážit.

Před zahájením stavebních prací by měly být, pokud tomu tak není, dobudovány všechny přípojky podzemních vedení do jednotlivých objektů v zájmovém území.

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů (vyhl. ČÚBP č. 601/2006) o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, vyhl. ČÚBP č. 48/1982, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, dále předpisů o ochraně životního prostředí, podmínkách pro práci vyplývajících z ochranných pásem podzemních vedení. Zdůraznit je nutno čištění veřejných komunikací.

Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění a vyhlášku č. 30/2001 Sb. v platném znění.

Nezbytnou podmínkou pro zahájení jakýchkoliv stavebních prací je vytyčení všech podzemních vedení, vyznačení jejich trasy a ověření přesné polohy kopanými sondami.

Při realizaci stavby je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími právními normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Základní povinnosti dodavatele stavebních prací upravuje Zákoník práce v úplném znění č. 262/2006 ve své hlavě „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci“.

Důsledky na životní prostředí a bezpečnost práce.

Během provádění stavby dojde k produkci stavebního odpadu. Odpad vzniklý při realizaci stavby ze stavebních prací – kód odpadu 17 0XXX – směsný stavební odpad (bude likvidován na skládce).

Případné nebezpečné odpady budou vytříděny před uložením na skládce.

V průběhu realizace je nutno respektovat platné požárně bezpečnostní a hygienické předpisy, týkající se ochrany zdraví pracujících.

Bezpečnost práce a ochrana zdraví na této stavbě vychází z platného zákoníku práce Zákon č. 262/2006 Sb., zákona č. 309/2006 Sb. (kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP) a NV 591/2006 Sb. (o bezpečnosti práce a provozu při stavebních pracích), NV 101/2005 Sb., NV č. 378/2001 Sb., NV č. 148/2006 Sb., NV 148/2006 Sb., NV362/2005 Sb. doplněné interními předpisy dodavatele statického zajištění, včetně registru rizik pro tuto stavbu.

Za vybavení pracoviště ochrannými pomůckami odpovídá v plné míře dodavatelská organizace, stejně tak ve věci poučení a proškolení pracovníků, zajištění odborného vedení a dozoru.

Vzájemné vztahy, závazky a povinnosti v oblasti bezpečnosti práce musí být mezi účastníky výstavby dohodnuty předem a musí být obsaženy v zápise o odevzdání staveniště, pokud již nejsou stanoveny ve smlouvě o dílo.

Pokud budou na stavbě pracovat zahraniční dělníci, musí být výstražné texty dvoujazyčné a doplněny vhodnými symboly.

Zhotovitel prací je povinen při stavebně – technologické přípravě vytvořit podmínky k zajištění bezpečnosti práce a provozu na stavbě i bezpečnosti uživatele přílehlých vnitrozávodních komunikací, pozemků a budov.

Před zahájením demoličních, zemních a speciálních prací na statickém zajištění je investor – objednatel povinen vytýčit veškeré podzemní sítě v dosahu výkopů stavební jámy a projektovaného statického zajištění a zajistit případné odpojení inženýrských sítí zasahujících do tohoto prostoru.

V dosahu vrtných a stavebních strojů se nesmí zdržovat pracovníci, kteří nejsou přímo zapojeni do pracovního procesu a bez požadované kvalifikace. Při otáčení, couvání a zajiždění na staveništi musí být doprava řízena pověřeným pracovníkem zhotovitele. Veškeré staveništní přípojky musí být vyřešeny tak, aby umožňovaly bezpečný průchod a průjezd vozidel a mechanismů.

i) Vazba na případné technologické vybavení

Stavba účelové komunikace a zpevněných ploch neobsahuje žádné technologické vybavení – není řešeno.

j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Stavba účelové komunikace a zpevněných ploch nevyžaduje statické výpočty.

k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností a orientace

a) užitné vlastnosti stavby

Navržené řešení plně respektuje požadavky na bezbariérové užívání stavby stanovené zvláštním předpisem tj. „vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ a ČSN 73 6110 (změna Z1 2010). Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.

b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Chodníková nástupní plocha na upravený chodník bude mít silniční obrubník snížený na 2 cm. Za sníženým obrubníkem je varovný pás šířky 0,4 m z betonové dlažby s výstupky pravidelného tvaru dle TN TZÚS 12.03.04. Varovný pás (dlažba červená) bude kontrastní k dlažbě chodníku (dlažba šedá). Šířka chodníku je 1,5 m. Příčný sklon chodníku je max. 2 % směrem k vozovce. Přirozenou vodící linii podél chodníku tvoří betonový chodníkový obrubník s výškou 6 cm nad niveletu chodníku

Další plochy řešené v projektové dokumentaci nejsou určeny pro samostatný pohyb zdravotně postižených.

Uvedené je v souladu s vyhl. 398/2009 Sb.