BYTOVÝ DŮM
V DOLNÍCH BEŘKOVICÍCH

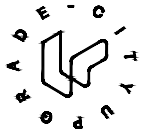
p.č. 194/2, 194/28, 894/1, 894/4
k.ú. Dolní Beřkovice [628654]

INVESTOR



Obec Dolní Beřkovice
Klášterní 110
277 01 Dolní Beřkovice
IČO: 00236799

PROJEKTANT / AUTOR



City Upgrade s.r.o.
Dukovany 221
675 56 Dukovany

http://cityupgrade.cz
architekti@cityupgrade.cz

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Ing. Martin Valášek
ČKAIT 0014536

PROJEKTANT ČÁSTI

Ing. arch. Anita Prokešová
Ing. Martin Valášek

RAZÍTKO	ČÍSLO PARÉ

Č. ZAKÁZKY	DATUM
187	03 / 2022
MĚŘÍTKO	**FORMÁT**
-	A4

OBJEKT

SO.03 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

NÁZEV VÝKRESU

TECHNICKÁ ZPRÁVA

STUPEŇ

DÚR + DSP + DPS

ČÁST	ČÍSLO	REVIZE
D.	001	/00

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO.03 Dopravní infrastruktura

Obsah:

A. Identifikační údaje objektu 2
A.1. Označení stavby 2
A.2. Objednatel 2
A.3. Zhotovitel projektové dokumentace 2
B. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení 2
B.1. Všeobecně 2
B.2. Směrové řešení 3
B.3. Výškové řešení 3
B.4. Šířkové uspořádání, příčný sklon 3
B.5. Zemní práce 3
B.6. Bezpečnostní zařízení a jiné 4
B.6.1. Svodidla 4
B.6.2. Směrové sloupky 4
B.6.3. Obrubníky 4
B.7. Křižovatky, mostní objekty 4
B.8. Sjezdy 4
B.9. Vegetační úpravy, zatravnění 4
C. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.) 5
C.1. Hydrogeologický a geotechnický průzkum 5
D. Vztahy PK k ostatním objektům stavby 5
E. Návrh zpevněných ploch 5
F. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK 6
G. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku 7
H. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu 7
I. Vazba na případné technologické vybavení 7
J. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů 7
K. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. 8

A. Identifikační údaje objektu

A.1. Označení stavby

Název stavby: **Bytový dům v Dolních Beřkovicích**

Stavební objekt: SO.03 Dopravní infrastruktura

Místo stavby: Obec Dolní Beřkovice, p.č. 194/2, 194/28, 894/1, 894/4

Katastrální území: Dolní Beřkovice [628654]

Kraj: Středočeský

Druh stavby: Novostavba

Účel dokumentace: Dokumentace pro společné povolení stavby v podrobnosti projektové dokumentace pro provedení stavby **(DÚR+DSP+DPS)**

Vlastník: Obec Dolní Beřkovice

Správce: Obec Dolní Beřkovice

A.2. Objednatel

Název: Dolní Beřkovice
Adresa: Klášterní 110
277 01 Dolní Beřkovice
IČ: 002 36 799

A.3. Zhotovitel projektové dokumentace

Generální projektant:
Název: CITY UPGRADE, s.r.o.
Adresa: Dukovany 221
675 56 Dukovany
IČ: 027 56 021

Zodpovědný projektant části:
Jméno: Ing. Martin Valášek
Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
vedený ČKAIT pod č. 0014536

Zpracovatel dokumentace:
Jméno: Ing. Martin Valášek
Adresa: Hrdlív 10
273 06
IČ: 068 37 662

B. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

B.1. Všeobecně

Předmětem stavby je novostavba bytového domu vč. dopravní a technické infrastruktury. Stavba se nachází v centrální části obce Dolní Beřkovice.

Tento stavební objekt řeší úpravu stávající neprůjezdné místní komunikace vedoucí od krajské komunikace k výměníkové stanici a vybudování nových parkovacích stání pro účely nového bytového domu včetně pěších přístupových tras. Úprava komunikace spočívá v odstranění stávající asfaltové vozovky, která vykazuje mnohočetné poruchy a vybudování nové vozovky, rozšíření jízdního pásu a celkovou rekonstrukci uličního prostoru.

V rámci objektu je navrženo 21 parkovacích stání (16 kolmých a 5 podélných) z toho 2 místa vyhrazena pro bezbariérové užívání s přímým sníženým napojením na chodník. Rampy snížených částí chodníku jsou navrženy ve sklonu 1:10, resp. 1:8 (maximálně přípustný sklon).

Návrh respektuje stávající sjezd do areálu mateřské školy a možnost obsluhy výměníkové stanice, kde je umožněno otáčení vozidel údržby. Pro navázání na novou vozovku bude nutné předláždit a výškově rektifikovat i sjezd na parkoviště před stávajícím bytovým domem.

Nový bytový dům bude přístupný pro pěší přes navržený chodník a stávající chodník, který bude v rámci stavby opraven a zároveň je navržena nová část chodníku podél krajské komunikace s návazností na přilehlou autobusovou zastávku. Křížení chodníku a komunikací je zajištěno místy pro přecházení s bezbariérovou úpravou (snížený obrubník a taktilní prvky).

Odvodnění komunikace je navrženo do nového vsakovacího průlehu za chodníkem k autobusové zastávce. Odtok z komunikace je zajištěn přes sníženou obrubu, podobrubníkovým žlabem z přídlažby na okraji asfaltové vozovky a otevřeným příkopem zpevněným lomovým kamenem od vozovky po průleh. Parkovací plochy jsou navrženy zatravňovací, se vsakovací funkcí.

Nezpevněné plochy podél komunikací budou ohumusovány a zatravněny.

Před novou výstavbou budou odstraněny stávající konstrukce vozovek a chodníků až na stávající pláň, budou odstraněny obrubníky a stávající mobiliář. Budou vykáceny stávající dřeviny určené k odstranění (viz koordinační situace).

Návrh byl proveden v souladu zejména s vyhláškami č. 398/2009 Sb., č. 294/2015 Sb., technickými normami ČSN 73 6110, ČSN 73 6056 a vybranými technickými podmínkami.

B.2. Směrové řešení

Trasa komunikace je přímá dle stávajícího stavu, navazuje na silnici III. třídy č. 24637 a končí u výměníkové stanice.

Směrové vedení zobrazeno v příloze č. 002. Situace**.**

Celková délka trasy komunikace je 74 m.

B.3. Výškové řešení

Niveleta komunikace respektuje stávající úroveň, sklonově kopíruje stávající niveletu. Sklon nivelety je 1,00 % a 3,75 %. Změna sklonu je provedena výškovým zaoblením o R=1250 m.

Podrobné parametry nivelety viz příloha č. 003. Podélný profil.

B.4. Šířkové uspořádání, příčný sklon

Je uvažována návrhová rychlost 30 km/h (vzhledem k rozsahu a významu komunikace). Šířka jízdního pásu je 4,50 m. Kolmá parkovací místa jsou navržena v délce 4,5 m + 0,5 m převis vozidla na přilehlou chodníkovou, resp. travnatou plochu. Základní šířka parkovacích míst je 2,5 m, krajní místa jsou rozšířena o bezpečnostní odstup 0,25 m. Vyhrazená parkovací stání jsou navržená se společným manipulačním prostorem o šířce 1,2 m a každé stání s šířkou min. 2,50 m. Manipulační prostor navazuje na nájezdovou chodníkovou rampu ukončenou sníženou obrubou dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Podélná parkovací stání jsou navržena v šířce 2,0 m a s délkou 5,75 m. Krajní stání jsou rozšířena o náběhový klín v délce 1,0 m. Šířka chodníku je v základní hodnotě 1,50 m, při souběhu chodníku a jízdního pásu, resp. kolmých parkovacích stání je uvažován bezpečnostní odstup dle ČSN 73 6110, o který je chodník rozšířen.

Příčný sklon jízdního pásu je jednostranný v hodnotě 2,5 %, v místě napojení na sil III/24637 je sklon cca 1,0 % (dle stávajícího podélného sklonu krajské komunikace). Příčný sklon chodníku a podélných parkovacích stání je max. 2,0 % směrem k jízdnímu pásu, stejně tak podélný sklon kolmých parkovacích míst. Příčný sklon pláně je navržen v min. hodnotě 3,0 % ve směru sklonu povrchu.

Podrobné informace o šířkových parametrech a příčných sklonech komunikací jsou znázorněny v příloze č. 002 Situace a 004. Vzorové příčné řezy.

B.5. Zemní práce

Zemní práce tvoří zejména výkopové práce pro vyhotovení nové konstrukce vozovky, resp. podloží (aktivní zóny).

Před zahájením zemních prací musí být celkově uvolněno staveniště (demolice kcí, odstranění mobiliáře, kácení dřevin apod.).

Dále musí dojít k vytýčení a označení inženýrských sítí dotčených stavbou, příslušným správcem sítě.

Zákresy stávajících podzemních a nadzemních zařízení (sítí) v situaci neslouží jako vytyčovací výkres!

Aktivní zóna pod konstrukcí vozovky bude provedena v tloušťce 0,5 m (pojezdové plochy), resp. 0,3 m (pochozí plochy) ze sypaniny, dle TKP 4 a ČSN 73 6133 (aktivní zóna – sypanina o CBR nejméně 15 % a objemové hmotnosti min. 1600 kg/m^3). V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena předepsaná míra zhutnění min. D=100 % PS (resp. požadované hodnoty ID v souladu s ČSN 72 1006 a TKP 4). Práce se musí provádět za sucha a je nutné trvale zamezit přístupu srážkové vody do podloží konstrukce vozovky. Podloží konstrukce vozovky je třeba ochránit proti promrzání a ideálně provést jeho zhotovení v jednom kroku včetně uzavření ochrannou vrstvou vozovky. V rámci průzkumných prací byly popsány dobře propustné horniny v polohách písku s dobrou schopností akumulovat srážkové vody (hloubka 1,5 – 1,6 m rychlý vsak). S narůstající hloubkou se rychlost vsakování zpomaluje. **Použití stávající zeminy v aktivní zóně je třeba individuálně zvážit po konzultaci s geotechnikem při výstavbě.** Je třeba přihlédnout k homogenitě materiálu a k tomu, zda může během výstavby dojít ke změně vlhkosti. Pokud by nebylo možné dosáhnout předepsaných parametrů AZ a pláně, bude nutné provést úpravu (dle laboratorního návrhu kompetentní osobou) nebo kompletní výměnu podloží.

Na zemní pláni pojížděných vozovek je pro navržené konstrukce, dle TP 170, požadován modul přetvárnosti min. $E_{def,2}$=45 MPa a na pláni tělesa chodníků min. $E_{def,2}$=30 MPa.

B.6. Bezpečnostní zařízení a jiné

B.6.1. Svodidla

Svodidla nejsou navržena.

B.6.2. Směrové/bezpečnostní sloupky

Směrové sloupky nejsou navrženy.

B.6.3. Obrubníky

Okraje komunikací budou lemovány betonovými silničními obrubníky osazenými do betonového lože tl. min. 0,10 m z betonu C25/30n-XF3. Výška obrubníků nad povrchem vozovky je 0,10 (u parkovacích míst) až 0,12 m podél jízdního pásu. V místě křížení s chodníkem je navržena snížená (nájezdová) obruba s výškou 0,02 m nad povrch (změna výšek zajištěna přechodovými obrubníky).

Pochozí plochy budou lemovány betonovými chodníkovými obrubníky osazenými do betonového lože tl. min. 0,10 m z betonu C25/30n-XF3. Obrubníky s funkcí vodicí linie budou osazeny s výškou 0,06 m nad povrch chodníku, na protější straně bude obruba zapuštěna pro zajištění odtoku vody.

Bližší informace o řešení viz příloha č. 002. Situace a 004. Vzorové příčné řezy.

B.7. Křižovatky, mostní objekty

Je zachována stávající křižovatka se silnicí III/24637 se stávajícími parametry, kde je pouze nově navrženo místo pro přecházení.

B.8. Sjezdy

Jsou respektovány a zachovány ve stávajících parametrech dva sjezdy k nemovitostem č.p. 333 (Mateřská škola) a č.p. 335 (Stávající bytový dům).

B.9. Vegetační úpravy, zatravnění

Úprava travnatých ploch a celkové krajinářské řešení není součástí tohoto SO. Nezpevněné plochy budou ohumusovány v tl. min. 0,15 m a zatravněny.

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

C.1. Hydrogeologický průzkum (INGES, s.r.o. - 06/2021)

Závěry inženýrskogeologického průzkumu, jehož úkolem bylo posoudit geologické, geotechnické a radonové poměry v místě předpokládané výstavby a stanovit koeficientu vsaku, jsou následující (vyčteny pouze relevantní závěry pro objekt dopravní infrastruktury):

• Hladina podzemní vody nebude stavbu a způsob založení ovlivňovat. Základová spára není pod úrovní hladiny vody.

• Bude zakládáno do geotech. poloh *1 a 2* písku jemnozrnného až písku hlinitého nad úrovní hladiny vody s únosností: Rdt 175 až 250 kPa.

• Dna výkopů pro inženýrské sítě (podélných drenáží) je nutné vyspádovat směrem od objektu, aby nefungovaly jako trativody a nesváděly srážkovou vodu k objektu.

• Vypočtené hodnoty propustnosti se pohybovaly v řádu 10-4 až 10-5 m/s.

• Koeficient vsaku kv (vyjadřující vsakovací schopnost prostředí ve smyslu ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod) byl vypočten pro interval 60.90. minuty měření vsakovací zkoušky. Vychází 1,1.10-4 m/s.

• Horniny jsou v polohách písků dobře propustné, s dostatečnou schopností akumulovat srážkové vody. Pro případný vsak srážkových vod bude možné využít celý dokumentovaný profil, vsakování pod bází hlinitých písků (1,5-1,6 m) bude rychlejší. Vsakovací objekty je možné je budovat jako vsakovací jámy, jež budou (v závislosti na rozměrech) schopné pojmout denně množství min. v desítkách m3.

• Vsakovací objekty navrhnout a umístit na pozemku tak, aby nemohlo dojít při zasakování k promáčení podzákladí objektů, tj. J a JV.

Výsledky průzkumu platí pro danou lokalizaci objektu. Při výrazných změnách v situování, popřípadě charakteru objektu, doporučujeme aplikaci zde uvedených závěrů konzultovat se zpracovateli průzkumu.

Pro bližší informace viz celé znění Inženýrskogeologického, hydrogeologického a radonového průzkumu.

D. Vztahy PK k ostatním objektům stavby

Objekt dopravní infrastruktury souvisí s hlavní stavbou SO.01 Bytový dům, ke kterému je navržená i technická infrastruktura. Umístění sítí je dle navržené trasy komunikace. Veřejný prostor je nasvícen pomocí veřejného osvětlení. Komunikace jsou odvodněny vsakem ať už v místě dopadu (parkovací místa) nebo do vsakovacího průlehu (řešen v samostatném SO).

E. Návrh zpevněných ploch

Konstrukce vozovek je navržena s ohledem k předpokládanému zatížení převážně OA s občasným provozem NA (svoz odpadu, stěhovací vozy apod.). Vozovka je navržena v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukce asfaltové vozovky (D1, TDZ VI):

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik	PS-C		0,35 kg/m^2	ČSN 73 6129
Asf. beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Infiltrační postřik	PI-C		1,00 kg/m^2	ČSN 73 6129
Štěrkodrť	$ŠD_A$ 0/32		150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Štěrkodrť	$ŠD_B$ 0/63		min. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem			**min. 400 mm**	

Plán zhutněna na min. Edef,2=45 MPa.

Napojení na stávající vozovku sil. III/25637 je provedeno s přesahem jednotlivých vrstev min. 0,50 m v každé vrstvě.

Konstrukce parkovacích stání (D2, TDZ O):

Betonová dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131, TP 192
Ložní vrstva	L	40 mm	ČSN EN 13285
Drobné kamenivo fr. 2/4,			ČSN 73 6126-1
Spáry vyplněny směsí drobného kameniva fr. 2/4 (70%) a expanzivním substrátem s travním semenem (30%), zásyp spár 2 cm pod horní okraj dlažby (tráva nízkého vzrůstu max. do 50 mm, např. kostřava sivá, řapíkatá, červená)			
Štěrkodrť	$ŠD_B$ 0/63	min. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		**min. 320 mm**	

Plán zhutněna na $\min. E_{def,2}$=45 MPa.

Konstrukce chodníku (D2, TDZ CH):

Betonová dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131, TP 192
Ložní vrstva	L	30 mm	ČSN EN 13285
Drobné kamenivo fr. 2/4, vč. spárování dlažby			ČSN 73 6126-1
Štěrkodrť	$ŠD_A$ 0/63	min. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		**min. 240 mm**	

Plán zhutněna na $\min. E_{def,2}$=30 MPa.

Konstrukce chodníku (D2, TDZ CH):

Cementobetonová deska	CB III	120 mm	ČSN 73 6123, ČSN EN 13877
Štěrkodrť	$ŠD_B$ 0/63	min. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		**min. 270 mm**	

Plán zhutněna na $\min. E_{def,2}$=30 MPa.

Deska je provedena jako nevyztužený cementobetonový kryt s příčnými a podélnými smršťovacími spárami. Pro zabránění vzájemným svislým pohybům na styku desek jsou navrženy kluzné trny (příčné spáry) a kotvy (podélné spáry).

Celá délka trnu je pokryta tenkým filmem z plastu min. tl. 0,3 mm (max. 1,25 mm), který umožňuje prokluz trnu v betonu (z důvodu přirozené dilatace). Trny jsou navrženy o průměru 25 mm a v délce 500 mm.

Kotvy jsou zhotoveny z hřebínkové výztuže o průměru 20 mm a délce 800 mm. Ve střední části, v délce cca 200 mm, musí být kotvy opatřeny ochrannou vrstvou proti korozi.

V rámci stavby jsou navrženy taktilní prvky pro bezbariérové užívání staveb v podobě varovných pásů šířky 0,40 m a signálních pásů v šířce 0,80 m. Signální pás určuje přístup k místům pro přecházení a současně určuje směr přecházení. Signální pás navazuje na přirozenou vodicí linii (zvýšený obrubník). Varovný pás vymezuje místo, které je pro osoby se zrakovým postižením nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku. Navržené pásy musí mít povrch s nezaměnitelnou strukturou a charakter povrchu odlišující se od okolních ploch, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem v min. šířce 0,25 m (u míst pro přecházení musí být rozdíl mezi signálním a varovným pásem alespoň 0,30 m až 0,50 m). Betonová dlažba pro signální, varovné a hmatné pásy s výstupky pravidelného tvaru musí splňovat požadavky dle TN TZÚS 12.03.04.

F. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK

Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem do podobrubníkového žlabu zhotoveného z betonové přídlažby. Z přídlažby je dešťová voda, přes snížený obrubník, svedena pomocí žlabu z lomového kamene do vsakovacího průlehu (navržen v samostatném SO).

Pláň je odvodněna příčným sklonem min. 3 % do podélných drenáží, ta je tvořena poloperforovanou trubkou s plným dnem, DN 100 HDPE s kruhovou pevností min. SN 8, obsyp drceným kamenivem frakce 8/32. Rýha drenáže je potažena netkanou filtračně separační geotextilií s parametry dle TP 97. Drenáže jsou zaústěny do vsakovacího průlehu.

G. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Je navrženo nové svislé i vodorovné dopravní značení v rámci stavebního objektu viz samostatná příloha č. 006. Dopravní značení.

Obecně

Dopravní značení je navrženo v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a s platnou vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Případné změny způsobené změnou stávajícího dopravního režimu mezi dobou zpracování dokumentace a zahájením realizace musí být zapracovány v aktualizované dokumentaci.

Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značky se umisťují kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. U značek umístěných na zemi vedle vozovky je minimální vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky nebo její nosné konstrukce od hrany zpevněné krajnice 0,5 m, maximální vzdálenost je 2,0 m. Výška spodní hrany značek bude 2,2 m nad vozovkou.

Kvalitativní a technické podmínky pro svislé dopravní značení:

Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP vydané MD a ŘSD ČR. Svislé dopravní značky včetně svých nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR. Činná plocha všech svislých dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1. Grafika provedení činné plochy, světelně technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají platné ČSN EN 12899-1 a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací – VL 6.1 Svislé dopravní značky.

Všechny standardní značky se provedou s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o d = 60 mm s předúpravou povrchu Be dle TKP kap. 19 a TP 84. Všechny sloupky SDZ budou osazeny do demontovatelných kotevních patek. Kotevní patky mají základ z prostého betonu. Rozměry základových patek jsou minimálně 50/50/70 cm (šířka/délka/hloubka) pro jeden sloupek se standardní značkou.

SDZ budou provedeny v základní velikosti s folií minimálně třídy 1.

Na svislé dopravní značky je požadována záruční doba 5 let. Funkční životnost folie třídy 1 musí být nejméně 7 let. Funkční životnost celé konstrukce svislých značek včetně upevňovacích prvků musí být nejméně 15 let a životnost povrchové ochrany všech částí nejméně 10 let.

Vodorovné dopravní značení

Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 1436, TKP vydané MD. VDZ bude provedeno podle Vzorových listů staveb pozemních komunikací, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky, TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 70 „Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK“.

VDZ prováděné na dlážděných površích bude provedeno z dlažby odlišné barevnosti.

H. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Postup výstavby je popsán v souhrnné technické zprávě s kapitole B.8 Zásady organizace výstavby.

Stavební objekt nevyžaduje zvláštní podmínky údržby.

I. Vazba na případné technologické vybavení

Není obsaženo.

J. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Není obsaženo.

K. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Je v režii zhotovitele stavby. V rámci projektu nejsou navržena žádná zvláštní opatření.

03/2022
Ing. Martin Valášek