

DOPAS s.r.o.

Mahenova 494/3,
150 00 Praha 5 - Košíře
tel. : +420 737 649 724
e-mail : info@dopas.net
http: www.dopas.net

„SÍDLIŠTĚ NAD LUŽNICÍ - NÁMĚSTÍ PŘÁTELSTVÍ, ČÁST A“

SO 01 – Parkoviště, zpevněné plochy

SO 10 – Stanoviště separovaného odpadu

Technická zpráva

**Dokumentace pro zadání stavby s podrobnostmi dokumentace pro
provádění stavby (DPS)**

Praha, 03/2024

Zpracoval : Ing. V. Černý
Kontroloval : Ing. V. Juppa

A.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU:	3
B.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:	3
C.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, ATD.:	3
D.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	4
E.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:	5
F.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE:	8
G.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU:	8
H.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU:	9
I.	VAZBA NA PŘÍPADNÁ TECHNOLOGICKÁ VYBAVENÍ:	13
J.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ:	13
K.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE:	15

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU:

Název objektu: SO 01 – Parkoviště, zpevněné plochy.
Tento SO v sobě zahrnuje i SO 10 – Stanoviště separovaného odpadu

Stupeň projektové dokumentace: Dokumentace pro zadání stavby s podrobnostmi dokumentace pro provádění stavby (DPS)

Místo stavby: Obec Tábor [552046], k.ú. Tábor [764701], parkoviště u ulice Havanská na pozemku parc. č. 5913/326 + plochy v okolí,

Investor: Město Tábor, Žižkovo nám. čp. 2, 390 01 Tábor

Zpracovatel: DOPAS s.r.o., Mahenova 494/3, 150 00 Praha 5
Ing. Vladimír Černý, tel.: 732 237 868
Ing. Václav Juppa, tel.: 737 649 724, ČKAIT 0007755

**B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM
NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:**

Stávající stav již plně nevyhovuje potřebám města, rovněž tak i technické parametry nejsou v odpovídajícím stavu. Proto se zástupci města rozhodli k rekonstrukci a revitalizaci dotčeného území, která spočívá i v rekonstrukci a rozšíření stávajícího parkoviště a úpravě stanoviště pro separovaný odpad. Vedle těchto úprav dojde také k rekonstrukci VO, doplnění mobiliáře a veřejné zeleně, jež jsou řešeny v rámci dalších SO.

Tyto stavební objekty řeší rekonstrukci a rozšíření vlastního parkoviště i přilehlých navazujících ploch, chodníků se stanovištěm separovaného odpadu.

S ohledem na funkčních ploch je nutné také řešení odvodnění. Odvodnění bude probíhat přes vsakování do okolního terénu (chodníky) či přes vybudované odvodňovací prvky. Voda z plání, která se nevsákne, bude odvedena pomocí drenáží do kanalizace či do okolního terénu.

**C. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ
JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE,
GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, ATD.:**

V rámci této akce byl proveden podrobný IGP (inženýrskogeologický průzkum), který byl poskytnut od objednatele resp. hlavním projektantem (architektem) předchozího stupně PD (DSP). Na lokalitě byla zastižena vrstva navážek (středně uhlé výkopové zeminy, stavební sutě, úlomky cihel, apod.), s mocnostmi od 0,50 m v místě sondy PS-1 do 1,60 m v místě sondy PS-2. V místě sondy PS-1 následují deluviální tuhé písčito-jílovité hlíny a eluviální hlinité písky, silně slídnaté, které byly v místě sondy PS-2 odstraněny. V úrovni 1,40 m až 1,70 m byly zastiženy středně uhlé štěrkopísky slídnaté, se zachovalou texturou pararuly. Zvětralá až navětralá pararula-migmatit byla zastižena v hloubce 1,80 až 2,40 m pod stávajícím terénem. Skalní podloží upadá směrem k západu k řece Lužnici. Hladina podzemní vody nebyla provedenými sondami naražena.

V rámci závěrů IGP, který označuje základové poměry na zkoumané lokalitě za poměrně složité, a to zejména vlivem proměnlivé mocnosti navážek a tím, že jednotlivé vrstvy nemají přibližně stálou mocnost se doporučuje před položením konstrukčních vrstev vozovky přehutnění pláň. V případě, že budou odkryty jemnozrnné písčito-jílovité zeminy (původní terén), bude nutné tyto zeminy z aktivní zóny odstranit a nahradit zhutnitelným materiálem, popř. provést

stabilizaci jemnozrnných zemin cementem, vápnem nebo živicí. Zeminy vytěžené ze zářezu a místních výkopů jsou dle zrnitostního složení, podmíněčně vhodné do násypů pod nosné konstrukce. Veškeré násypy pod nosné konstrukce, příjezdové komunikace a odstavná stání, je nutno provádět ze zemin vhodných do násypů, ukládaných po vrstvách max. 25 cm mocných, řádně hutněných. Nejvhodnější jsou šterkovité materiály různých frakcí, např. šterky s příměsí jemnozrnné zeminy - G3 (G-F).

Z výše uvedených podkladů je zřejmé, že ověření podloží musí proběhnout na stavbě a na základě ověření pak stanovit za účasti geotechnika, TDI další postup zemních prací a to i s ohledem na případně zjištění inženýrských sítí.

Pro účely zpracování dokumentace bylo použito geodetické zaměření stávajícího stavu, které bylo poskytnuto objednatelem resp. hlavním projektantem (architektem) předchozího stupně PD (DSP).

Rovněž byl obdrženy od objednatele resp. hlavního projektanta (architekta) předchozího stupně PD (DSP) vyjádření dotčených subjektů k předchozímu stupni.

Jedná se o:

- Město Tábor – odbor životního prostředí
- Městský úřad Tábor – odbor životního prostředí
- DI PČR Tábor
- E. ON. Servisní, s.r.o.
- E.ON. Česká republika
- Krajská hygienická stanice
- Bytes Tábor s.r.o.
- CETIN a.s.
- ČEVAK a.s.

D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Součástí řešeného území je úprava veřejného prostranství - parkoviště a přilehlých ploch, jako jsou chodníky plochy pro separovaný odpad apod. Jelikož tento stavební objekt řeší pouze zpevněné a nezpevněné plochy bez sadových úprav, je proto nutné, aby byla provedena koordinace s dalšími stavebními objekty. V rámci přípravy PD byla prováděna vzájemná koordinace.

Navazující stavební objekty:

- SO 02 – Veřejné osvětlení
- SO 09 – Mobiliář
- SO 11 – Veřejná zeleň

V tuto chvíli nejsou zatím známy žádné navazující investiční akce. Pokud se vyskytnou, je nutné koordinovat práce a případně i PD upravit.

E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:

Zásady technického řešení jsou dány dodržováním příslušných státních technických norem, technických podmínek a také požadavky objednatelů. Dispoziční řešení je dáno stávajícím stavem a snahou funkčního přerozdělení využívání zpevněných ploch i snahou vytvořit tak ucelený úsek bezpečný pro všechny účastníky provozu. Z pohledu stavebního stavu je řešení výstavby omezeno stávající konfigurací terénu, přilehlými objekty a napojeními na ně.

Parametry přilehlých komunikací a chodníkových ploch vychází ze stávajícího uspořádání a řešení. Parkoviště zůstává svými základními parametry shodné, jeden dochází k jeho prodloužení do okolních volných prostor v jižním směru. Celkem vznikne 43PS z nichž 2 jsou vyhrazena pro osoby se sníženou schopností pohybu, či přepravující osobu se sníženou schopností pohybu. U nájezdu na parkoviště vznikne prostor pro umístění kontejnerů na separovaný odpad. Kolem parkoviště zůstanou zachovány průchozí chodníky. Mezi jednotlivými PS cca po 4-5 PS je vždy vynechám prostor pro výsadbu vysoké zeleně. Na západní straně je v parkoviště ponechán prostor pro nástupní plochu při požáru. Vlastní PS mají základní rozměr 2,5 * 5 m, kdy je možné mít i přesah přes chodník (využití pro delší vozy např. dodávky). Vozovka mezi nimi má pak 6 m. Chodníky podél parkoviště mají šíři 2,55 m včetně obrub.

Situačně jsou jednotlivé prvky zřejmé z přiložených výkresů, např. č. 2 – Situace.

Výškové řešení

Výškové řešení je dáno napojením na sousední komunikace, dále pak okolními budovami a jejich napojením a napojením na stávající terén. Příčné i podélné sklony jsou navrženy tak, aby nevznikala neodvodnitelná místa. Zároveň jsou respektovány a navrženy úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu, které byly konzultovány s objednatelem.

Základní výška nášlapu na parkové obrubě je +6 cm (slouží jako vodící linie), či 0 (zajištění odtoku vody přerodem do zeleně) Základní výška nášlapu na silniční obrubě je +2 až + 12cm. 2 cm je v místech přecházení, 12 cm v místě PS. U vstupu do objektu č.p. 2811/7 vznikne jeden výškový stupeň. Do tohoto vstupu je však zajištěn bezbariérový přístup po druhém chodníku. U vstupu do objektu č.p.2812/6 dojde k nahrazení stávajícího výškového stupně novým a i úpravě vstupní rampy. Před některými vstupy č.p. 2813/11, 2814/13, 2815/15 je ve stávajícím stavu sklon chodníků k těmto vstupům, tj. povrchová voda stéká k objektu. K zamezení vtékání většího množství vody je provedeno úžlabí (vytvořen proti spád). Voda je odvedena do zeleně. Bude zde případně vytvořen i malý vsakovací prostor.

Příčné uspořádání a sklonové poměry

Jednotlivé spády jsou navrženy tak, aby bylo vytvořeno plynulé napojení na ostatní komunikace i objekty, dále, aby bylo zajištěno odvedení srážkových vod a v neposlední řadě, aby nevznikala neodvodnitelná místa.

Sklonové poměry jsou odvislé od stávající konfigurace terénu a od napojení na okolní nemovitosti. Podélné sklony se pohybují od 0.5% do 2%, v jižní části je max. sklon 4,5% a u vjezdu na parkoviště je z důvodu snížené obruby 9% sklon. U vstupů do objektů je až 12% sklon. Příčné sklony se pohybují na vozovce od 0% do 2.5% a to s ohledem na stávající konfiguraci, na chodnících pak do 2%.

Šířkové parametry jsou popsány výše.

Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce vozovky vlastní pojezdové části má asfaltový kryt. Konstrukce je převzata ze stavebního povolení. Jedná se o konstrukci navrženou pro intenzitu těžkých nákladních vozidel v počtu 15 – 90 voz/24h dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – D1-N-2-V-PIII tzv. zpevněnou, netuhou a nestmelenou, mírně upravenou. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 1**

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, 73 61 21
Spojovací postřík kation. asf. emulzí	PS-C,	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 61 29
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	70 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík kation. asf. emulzí	PI EKM	1,00 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 61 29
Štěrkodrt'	ŠD _A 0-45	min.150 mm	ČSN EN 13285, 73 61 26-1,2
Štěrkodrt'	ŠD _B 0-45	min.150 mm	ČSN EN 13285, 73 61 26-1,2
(Geotextilie)			
Celkem		min.410 mm	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m² či geomříž, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Napojení nové asfaltové plochy na stávající asfaltové plochy bude provedeno přes přiznanou spáru s pružnou zálivkou a přes odskoky spodních vrstev. Napojení na jednotlivé prvky např. odvodnění, obruby, apod. bude provedeno rovněž přes upravené říznutí a pružnou zálivku. Napojení na stávající plochy bude provedeno plynule v posledním 0,5 – 1,0 m širokém pásu upravované komunikace. Obrusná vrstva je přetažena ještě min. 0,2 m do stávající komunikace. Hrana stávající obrusné vrstvy se nařízne a zalije asfaltovou modifikovanou zálivkou za tepla (např. typu ROADSAYER SEALANT 34515 od firmy REKMA při teplotě 193-200 °C, anebo rovnocennou).

Před pokládkou živichých vrstev se provede nalití hrany obrubníků včetně jejich obetonované části asfaltovou zálivkou za tepla (např. typu ROADSAYER SEALANT 34515 od firmy REKMA při teplotě 193-200 °C, anebo rovnocennou) na tloušťku pokládaných asfaltových vrstev. Napojení na jednotlivé prvky např. odvodnění, obruby apod. bude provedeno rovněž přes upravené říznutí a pružnou zálivku.

Asfaltové vrstvy budou splňovat požadavky dle TP 109 MD ČR, zejména z pohledu pomalé a zastavující dopravy.

V úsecích, kde dochází k úpravám obrusné a ložné vrstvy, dojde k úpravě stávající asfaltové komunikace. Vozovka bude v místě řešení odfrézovaná a následně doplněná o kryt.

Konstrukce vozovky parkovacích stání má dlážděný kryt. Konstrukce je převzata ze stavebního povolení. Jedná se o konstrukci navrženou dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – D2-D-1-VI-PIII dlážděnou, se nestmelenou podkladní vrstvou, mírně upravenou. Tato konstrukce může být v rámci dalšího stupně PD či stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 2 (distanční či plná dlažba)**

Dlažba betonová	DL	80 mm	ČSN 73 61 31
Štěrkodrt' ložná	L 0-63	40 mm	ČSN EN 13285, 73 61 26-1,2
Štěrkodrt'	ŠD _A (0-45)	min.120 mm	ČSN EN 13285, 73 61 26-1,2
Štěrkodrt'	ŠD _B (0-45)	min.150 mm	ČSN EN 13285, 73 61 26-1,2
Geomříž			
Celkem		min. 390 mm	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m² či geomříž, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Konstrukce chodníků má dlážděný kryt. Konstrukce je převzata ze stavebního povolení. Jedná se o konstrukci navrženou dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací – D2-D-1-CH-PIII dlážděnou, se nestmelenou podkladní vrstvou, mírně upravenou. Tato konstrukce může být v rámci dalšího stupně PD či stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 3 (dlažba)**

Dlažba betonová	DL	60 mm	ČSN 73 61 31
Štěrkodrt' ložná	L 0-63	30 mm	ČSN EN 13285, 73 61 26-1,2
Štěrkodrt'	ŠD _A (0-45)	min.200 mm	ČSN EN 13285, 73 61 26-1,2
Geomříž			
Celkem		min. 290 mm	

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m² či geomříž, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Konstrukce chodníku je navržena pro vyloučenou automobilovou dopravu a stupeň porušení D₂. Jedná se o chodníky a zpevněné plochy navržené dle katalogu vozovek pozemních komunikací - o D2-N-3-CH-PIII tzv. dlážděný a nestmelený. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Konstrukce má tuto skladbu: **SKLADBA 4 (napojení na stávající asfaltový chodník)**

Litý asfalt	MA	30 mm	ČSN EN 13108-6 ed.2, 73 61 40
Separční vrstva NAIP			
Kamenivo zpevněné cementem SC 0-32 C _{8/10}		100 mm	ČSN 73 61 24*
(Směs stmelená cementem)			
Štěrkodrt'	ŠD _A (0-45)	120 mm	ČSN EN 13285, 73 61 26-1,2
(Geotextilie)			
Celkem		min 250 mm	

* ČSN 736124 je nahrazena ČSN 73 6124-1 (736124), ČSN 73 6124-2 (736124), ČSN EN 14227-1 (736156), ČSN EN 14227-10 (736156), ČSN EN 14227-11 (736156), ČSN EN 14227-12 (736156), ČSN EN 14227-13 (736156), ČSN EN 14227-14 (736156), ČSN EN 14227-2 (736156), ČSN EN 14227-3 (736156), ČSN EN 14227-4 (736156), ČSN EN 14227-5 (736156).

V případě málo únosného podloží (dlouhodobé sedání) či při prolínání zeminy s konstrukcí je nutno pod vlastní konstrukci vložit geotextilii min. 400 g/m² či geomříž, resp materiál, který odpovídá netkané PP geotextilii typu S1, dle TP 97/2021. Její specifikace bude stanovena v rámci KD a AD projektantem za účasti TDI a geologa stavby.

Konstrukce ploch pro vegetační souvrství je navržena pro vyloučenou automobilovou dopravu. Jedná se o nezpevněné plochy určené zejména pro budoucí výsadbu. Přesná specifikace je v rámci sadových úprav – SO 11. Tato konstrukce může být v rámci stavby pozměněna nebo upravena na základě nových skutečností.

Zpevněné plochy jsou ukončeny hlavně betonovými silničními obrubníky tl 150 mm. Chodníky vedené samostatně, odsazené od komunikace, jsou ukončeny betonovými záhonovými obrubníky tl. 50 mm. U zapuštěných ploch např. vozovka x PS jsou obruby tl 100 mm. Podrobné řešení obrub je zřejmé z výkresu č.5 – Situace obrub.

Všechny typy obrub budou uloženy do betonového lože s opěrou (-ami) ČSN 73 61 31 - „Dlažby a dílce“ třídy betonu C25/30-XF2.

Obruby v obloucích nebudou provedeny z přímých kusů, ale z obloukových, aby byl zajištěn plynulý přechod. Napojení obrubníků v kolmých rozích bude provedeno rovněž přes tvarovky. U typů, které nejsou k dispozici, se provede napojení s proběhnutím zadní strany. Obruby budou osazovány na sraz bez výplní mezer. Šíře mezer se předpokládá max. 3 mm. Rovněž v místech výškových změn budou použity tvarovky (přechodové obruby).

Před vlastním zabudováním do díla budou veškeré materiály v dostatečném předstihu, min. však 3 týdny předem, předloženy k odsouhlasení objednateli a projektantovi. Jedná se zejména o prvky a materiály, které budou viditelné, jako jsou dlažby, obruby, záchytné prvky, žlaby zejména rošty, světla, atd. Prostorové prvky jako dlažby budou za účelem vzorkování vyskládány v ploše cca. 1x2 m nebo bude proveden

jeden ucelený úsek – nikoliv pouze jeden prvek. BEZ PŘEDLOŽENÍ NÁVRHU A ODSOUHLASENÍ NESMÍ BÝT PRVKY PŘEDEM OBJEDNÁNY.

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

Povrchová voda ze zpevněných ploch je odvedena pomocí příčných a podélných spádů k obrubám a následně do terénu (chodníky) či do nových uliční vpusti. U PS je část řešena přes distanční dlažbu kde se voda dostává na pláň a odtud se vsakuje či je vedena přes drenáže do okolního terénu. Voda z plání všech zpevněných ploch bude odvedena pomocí podélných drenáží umístěných pod jednotlivými úžlabími o profilu rýhy 40/40 cm a více napojených do odvodňovacích prvků.

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

Dopravní značení je navrženo podle platné legislativy, zejména pak se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů i vyhlášky č. 30/2001 Sb. v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích. Dopravní značení spočívá v osazení či úpravě svislých a vodorovných dopravních značek. Úprava byla převzata z DSP.

Nové svislé dopravní značky:

P2	- Hlavní pozemní komunikace
P4	- Dej přednost v jízdě!
B28	- Zákaz zastavení
IP12	- Vyhrazené parkoviště
E13	- Text nebo symbol (NÁSTUP POŽÁRNÍ TECHNIKY)

Vodorovné dopravní značení nové:

V10b	- Stání kolmé
V10f	- Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou

VDZ je možno řešit dlažbou s jiným odstínem, pokud s tím bude souhlasit DIPČR a OD.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zněním:

- Vyhláška MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 - Svislé dopravní značky část 6.2 – Vodorovné dopravní značky
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.

Nové svislé dopravní značky budou provedeny podle ČSN EN 12 899-1; velikost základní typ „pozink“ s dvojitým ohybem (rámečkem) a s retroreflexní folií třídy 2. osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky Ø 70 mm, které jsou zakotveny hliníkovými patkami v betonovém základu z betonu třídy C25/30-XF2. Vodorovné dopravní značení bude provedeno jako VDZ typ I dle TP 70. Vyznačení vodorovného dopravního značení bude provedeno dle ČSN 10 80 20. Vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem. Vodorovné dopravní značení v plastu bude provedeno až po vyvržení asfaltů. V případě dohody s DIPČR a OD je možné VDZ V10b provést v jiné barvě dlažby.

Před osazením dopravních značek bude provedena prohlídka stavby za účasti DI PČR, projektanta, objednatele a zástupce úřadu, jenž bude vydávat stanovení dopravního značení. Na této schůzce bude specifikováno přesné dopravní značení, zejména jeho poloha.

Ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., §77, odstavec (1), písmeno a) je nutno tento návrh projektové dokumentace týkající se dopravního značení chápat jako pracovní - o stanovení užití definitivního dopravního značení požádá ve stanovené lhůtě investor nebo dodavatel příslušný správní úřad po předchozím písemném stanovisku příslušného orgánu DI policie ČR, které bude navazovat na prohlídku stavby (popsána výše). Až výše uvedenými orgány potvrzená příslušná část dokumentace se stane jedinou platnou pro provedení definitivního dopravního značení a pro závěrečnou kontrolní prohlídku před kolaudačním rozhodnutím.

V době stavby bude dotčené území i jeho přilehlé okolí opatřeno dočasnými dopravními značkami, které budou součástí samostatného projektu. Ten bude zhotovitelem zpracován jako samostatný projekt včetně HMG a bude předložen ke schválení v dostatečném předstihu před započítím realizace stavby. Hrubý návrh DIO je zřejmý z přílohy č. C.3 – Speciální výkres – situace ZOV + hrubý návrh DIO.

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

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat současný stav.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Zemní práce

Zemní práce spočívají v odstranění konstrukcí veškerých zpevněných či nezpevněných ploch, kterých se stavba dotýká.

Veškeré odstraňované materiály budou tříděny, pokud je to možné. V případě možnosti dalšího použití budou uschovány, např. kamenné obrubníky, či kamenná dlažba, panely, v opačném případě budou odvezeny na skládku.

Pod komunikacemi a zpevněnými plochami bude v rámci HTÚ v případě nevyhovujícího podloží provedena výměna podloží na předpokládanou hloubkou 0,5 m. Skutečně potřebnou hloubku určí na stavbě geotechnik zhotovitele. Nově dovezený materiál musí splňovat kritéria pro materiál do aktivní zóny, zejména nenamrzavost.

U všech zpevněných zatížených ploch (vozovka) se předpokládá únosnost na pláni min. $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ (asfaltová vozovka), u méně zatížených ploch – PS + nepojížděné plochy $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Plán komunikací musí být v aktivní zóně dostatečně zhutněna a upravena. Proces a zejména kvalita prací musí být průběžně kontrolovány akreditovanou laboratoří. Tyto vzorky se musí operativně posuzovat, zda splnily požadovaná kritéria. Materiál (výkopek) pro zpětné použití je nutno skladovat tak, aby nedošlo k jeho znehodnocení.

V rámci této akce byl proveden podrobný IGP (inženýrskogeologický průzkum), který byl poskytnut od objednatele resp. hlavním projektantem (architektem) předchozího stupně PD (DSP). Na lokalitě byla zastižena vrstva navážek (středně ulehle výkopové zeminy, stavební sutě, úlomky cihel, apod.), s mocností od 0,50 m v místě sondy PS-1 do 1,60 m v místě sondy PS-2. V místě sondy PS-1 následují deluviální tuhé písčito-jílovité hlíny a eluviální hlinité písky, silně slídnaté, které byly v místě sondy PS-2 odstraněny. V úrovni 1,40 m až 1,70 m byly zastiženy středně ulehle štěrkopísky slídnaté, se zachovalou texturu pararuly. Zvětralá až navětralá pararula-migmatit byla zastižena v hloubce 1,80 až 2,40 m pod stávajícím terénem. Skalní podloží upadá směrem k západu k řece Lužnici. Hladina podzemní vody nebyla provedenými sondami naražena.

V rámci závěrů IGP, který označuje základové poměry na zkoumané lokalitě za poměrně složité, a to zejména vlivem proměnlivé mocnosti navážek a tím, že jednotlivé vrstvy nemají přibližně stálou mocnost se doporučuje před položením konstrukčních vrstev vozovky přehutnění pláň. **V případě, že budou odkryty jemnozrnné písčito-jílovité zeminy (původní terén), bude nutné tyto zeminy z aktivní zóny odstranit a nahradit zhutnitelným materiálem, popř. provést stabilizaci jemnozrnných zemin cementem, vápnem nebo živcí.** Zeminy vytěžené ze zářezu a místních výkopů jsou dle zrnitostního složení, podmíněčně vhodné do násypů pod nosné konstrukce. Veškeré násypy pod nosné konstrukce, příjezdové komunikace a odstavná stání, je nutno provádět ze zemin vhodných do násypů, ukládaných po vrstvách max. 25 cm mocných, řádně hutněných. Nejvhodnější jsou štěrkovité materiály různých frakcí, např. štěrky s příměsí jemnozrnné zeminy - G3 (G-F).

Z výše uvedených podkladů je zřejmé, že ověření podloží musí proběhnout na stavbě a na základě ověření pak stanovit za účasti geotechnika, TDI další postup zemních prací a to i s ohledem na případně zjištění inženýrských sítí.

Při provádění je nutno přihlídnout ke skutečnému stavu zeminy dalšími odběry a zkouškami a upřesnit parametry jejího zhutnění i úprav tak, aby nejmenší hodnota koeficientu zhutnění D činila 102 % a požadovaný koeficient zhutňovacího stroje C činil rovněž 100 %.

Postupy provádění a zhutnění jsou předepsány zejména v TKP 4 - Zemní práce MD ČR, v ČSN 73 61 33 - „Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“ a v ČSN 72 10 06 - „Kontrola zhutnění zemin“.

Zemní pláň je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenu vrstvu položit co nejdříve.

Plochy budoucí zeleně budou ohumusovány. Na těchto plochách budou provedeny sadové úpravy spočívající v založení trávníku. Dané řešení je součástí SO 11.

Před vlastním započítáním prací na konstrukčních vrstvách je nutno změřit a vyhodnotit všechny důležité veličiny, např. únosnost. Pokud budou vyhovovat, pak se může pokračovat v dalších pracích, jinak je nutno provést příslušná opatření, např. dodatečné dohutnění, zlepšení aktivní zóny (mechanicky, či chemicky) apod. Přesný postup bude definován na základě skutečnosti a výsledků provedených zkoušek během realizace.

Tyto postupy jsou platné pouze v případě, že příslušný orgán státní správy nerozhodne jinak, ovšem za předpokladu dodržení veškerých příslušných předpisů a norem.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Inženýrské sítě a jejich ochrana

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné mimo jiné respektovat ustanovení Zákona o elektronických komunikacích č. 127/2005 Sb., zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Správci inženýrských sítí musí být vyrozuměni nejméně 15 dní před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopu vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení, o jaké kabely se jedná.

Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovek a ploch musí být položeny veškeré chráničky a provedeny pokládky a úpravy inženýrských sítí, což musí být příslušnými správci zkontrolováno.

V rámci zemních prací možná dojde ke střetu vedením CETIN viz stanovisko POS 698938/14/CTA/SS0/2016, které bude nutno případně ochránit či upravit (směrově či hloubkově přeložit).

Dopravně inženýrská opatření během stavby

Dopravně inženýrská opatření (DIO) během stavby si vyžadují jistá omezení automobilového i pěšího provozu a zábory komunikačních ploch.

Vozidla vyjíždějící ze stavby budou řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy je třeba chránit zábradlím a v noci označit výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat příslušná ustanovení zákona o pozemních komunikacích.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zákonem č. 30/2001 Sb., práce prováděné na vozovkách budou řádně označeny přechodným dopravním značením, instalovaným podle TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Pokud výjimečně z prostorových důvodů není možné dodržet minimální odstupové vzdálenosti svislých značek, je třeba toto vyznačit v dokladovaných situacích. V těchto případech bude potřeba dbát zvýšené pozornosti při jejich osazování, aby nedocházelo k jejich vzájemnému zakrytí. Hrubý návrh je uveden v rámci přílohy C.3. **Je nutno aby vybraný zhotovitel zpracoval podrobné DIO včetně HMG a to nechal odsouhlasit DIPČR a získat následně stanovení přechodné úpravy.**

Bezpečnost práce a ochrana zdraví při práci

Upozorňujeme, že při případném překládání řadů, přípojek a vedení je třeba dodržet ČSN 73 60 05 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Při pracích je nutno dodržovat platné předpisy o bezpečnosti práce a všechny předpisy s tím související, zejména zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Pracovníci na stavbě budou poučeni o BOZP, zahraniční pracovníci budou mít platné pracovní povolení.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být předem vytýčena jejich správci a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele předem prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce nad 3,0 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musejí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím. Dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné písemné dohody o bezpečnosti práce na pracovišti.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy je nutné chránit zábradlím a v noci označit výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat zákon č. 361/2000 Sb.

Kvalifikované práce budou provádět pracovníci s patřičnou atestací nebo proškolením. Na stavbě budou dodržovány všechny NV, vyhlášky, zákony a platné ČSN. Na stavbě mohou pracovat jen pracovníci vyučení nebo alespoň částečně zaučení v daném oboru. Všichni pracovníci na stavbě musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce. Vybavení ochrannými prostředky a pomůckami pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé (Vybavovat dle NV č.495/2001 Sb.). V případě pracovního úrazu je třeba postupovat dle „Plánu péče o zraněné“. Během výstavby je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí. Po dobu prováděných prací se ve vymezeném prostoru smí zdržovat pouze pracovníci firmy provádějící stavební práce a další proškolení pracovníci, např. TDI, apod. Hranice staveniště budou označeny tabulkami vymezujícími prostor staveniště.

Požární ochrana

Vzhledem k charakteru objektu nevzniká požární riziko a není třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany.

Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nutné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde k zasypaní ani poškození stávajících požárních hydrantů,
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel,
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušné hasičské záchranné stanici.

Vliv stavby na životní prostředí

Při provádění bude mít stavba částečně nepříznivý vliv na okolí - zvýšení prachových emisí, určité nevýznamné znečištění ovzduší při zemních pracích, při dopravě materiálu a provozu stavebních strojů. Zvýšená bude rovněž hluchnost, při realizaci stavby je nutno dodržet, aby hladina hluku ze stavební činnosti byla v souladu s § 10 a 11 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Stavební práce budou respektovat pracovní dobu schválenou příslušnými orgány (7.00 – 18.00 hodin). Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, byl na provoz blízkých objektů co nejmenší.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hluchnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 315/2012 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejných komunikací, zejména zeminou, betonovou směsí apod. Případné znečištění veřejných komunikací musí být pravidelně odstraňováno. Vozidla dopravující sypké materiály musí používat k zakrytí hmot plachty.

Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod.

Některé základní legislativní předpisy:

Směrnice Rady Evropy č. 92/57/EHS ze dne 24. června 1992 o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo mobilních staveništích (osmá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst. 1 směrnice č. 89/391/EHS)

Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce – účinnost od 1. 1. 2007.

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo

pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 592/2006 Sb. – o podmínkách akreditace a provádění zkoušek odborné způsobilosti – účinnost od 1. 1. 2007.

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. – o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky – ze dne 15. 8. 2005.

Projektant upozorňuje na nezbytnost dodržení veškerých platných předpisů a norem při provádění stavby.

Zvláště je třeba dodržovat předpisy BOZ ve stavebnictví, nařízení vlády č. 591/2006 Sb., zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, zákon č. 30/2006 Sb.

I. VAZBA NA PŘÍPADNÁ TECHNOLOGICKÁ VYBAVENÍ:

Objekt nevyžaduje žádná technologická vybavení.

Inženýrské sítě

Průběh inženýrských sítí byl poskytnut jednotlivými správci. Jednotlivá vyjádření o existenci inženýrských sítí jsou uložena v dokladové části. Stávající zařízení správců inženýrských sítí, která budou zachována, musejí být během provádění stavební činnosti chráněna před poškozením. V případě poškození stavbou musejí být za účasti správce opravena.

V projektu se neuvažuje s přeložkami ani ochráněním inženýrských sítí. Pouze v případě, kdy v rámci úpravy konstrukčních vrstev či sanace aktivní zóny dojde ke styku s inženýrskou sítí, pak bude tato ochráněna případně přeložena.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací, v souladu s platnou legislativou, bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci (se zakreslením do PD), popř. aby byl předán písemný doklad o neexistenci vedení. Je třeba o tom učinit zápis do stavebního deníku.

Vytyčení inženýrských sítí nesmí být během stavby porušeno. Pracovníci dodavatele musejí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanizmy. Správci inženýrských sítí musí být vyrozuměni o zahájení stavby nejméně 15 dnů před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení, o jaké kabely se jedná. Veškeré zaměřené a známé inženýrské sítě, které byly projektantovi předány, jsou uvedeny v celkové (koordinační) situaci. Celková (koordinační) situace je přiložena v projektu.

Předpokládá se na pláni zpevněných ploch shodná $E_{def,2} = 45$ MPa, a to jak v místech výkopů inženýrských sítí, tak i v ostatních místech. Zásypy budou prováděny po vrstvách 20 cm mocných a hutněných deskou.

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

Jelikož se jedná o drobné standardní a již použité prvky i materiály, nebyly výpočty provedeny.

Specifika rizik a možných příčin pro navýšení nákladů stavby

Po odtěžení materiálů (odstranění zpevněných ploch a ploch zeleně) mohou vzniknout požadavky na další práce:

- 1) Na sanační práce (jedná se zejména o případné zásypy starých sklepů, studní, vymleté podzemí, či výkopy od stavby apod. Postupy sanací budou určeny přímo na stavbě za účasti TDI, geologa (geotechnika) stavby a projektanta objektu.
- 2) Případné přeložky či ochrana inženýrských sítí. V rámci podkladů byly od správců doloženy průběhy sítí a nebyly předány originální podklady od správců v souřadnicích, tudíž jejich zakreslení do podkladů nemusí přesně odpovídat skutečnosti. Z tohoto důvodu může vzniknout požadavek na nutnost ochrany či přeložení inženýrské sítě.
- 3) Jelikož od ukončení projektové dokumentace do zahájení stavby může dojít ke změnám, je nutné zkontrolovat, zda navržený výkaz a postupy provádění jsou v souladu se skutečností.

Požadavky na provádění stavby:

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné mimo jiné respektovat ustanovení Zákona o elektronických komunikacích č. 252/2017 Sb., zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Stávající vzrostlou zeleň, která bude zachována, je třeba chránit po celou dobu výstavby.

Povolení k zabudování materiálů a výrobků dává zhotoviteli na základě předložených podkladů TDI.

Při návrhu stavebního objektu bylo použito především následujících technických norem a předpisů v platném znění:

ČSN 72 10 06 -	„Kontrola zhutnění zemin“
ČSN 73 30 50 -	„Zemní práce“
ČSN 73 60 05 -	„Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“
ČSN 83 906 -	„Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech“
TP -	Technické podmínky schválené Ministerstvem dopravy ČR
TKP SPK -	Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací
	NAVRHOVÁNÍ A STAVBA VOZOVEK
ČSN 73 61 01 -	„Projektování silnic a dálnic“
ČSN 73 61 02 -	„Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“
ČSN 73 61 10 -	„Projektování místních komunikací“
ČSN EN 13108-1	Asfaltový beton
ČSN EN 13108-8	R-materiál
ČSN EN 13108-20	Zkoušky typu
ČSN EN 13108-21	Řízení výroby u výrobce
ČSN 73 6121 -	Hutněné asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody
ČSN 73 61 26-1,2 -	„Nestmelené vrstvy“ (Provádění a kontrola shody; Vrstva z vibrovaného štěrku)
ČSN 73 61 29 -	„Postřiky a nátěry“
ČSN 73 61 31 -	„Dlažby a dílce – část 1 : Kryty z dlažeb“
ČSN 73 61 33 -	„Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“
TP 109 -	Asfaltové hutněné vrstvy se zvýšenou odolností proti tvorbě trvalých deformací

Zákon o elektronických komunikacích č. 252/2017 Sb.

Vyhl. č. 30/2001 Sb. - kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Při provádění musí být brán zřetel také na další související normy a předpisy v platném znění.

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

Všechny navrhované stavební úpravy komunikačních ploch budou vybaveny příslušným opatřením ve smyslu vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a rovněž příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Použitý materiál pro hmatové úpravy musí splňovat příslušná ustanovení nařízení vlády ČR č. 163/2002 Sb., ve znění nařízení vlády ČR č. 312/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a Technické návody TZÚS zejména ze dne 12.3.2004, 12.3.2005. 12.3.2006.

Kolem hmatné dlažby musí být hladký povrch v šířce 25 – 30 cm. Tj. musí se použít v této oblasti dlažba bez fazet.



V Praze, 03/2024

Ing. V.Černý, Ing. V.Juppa