

Parkování u MŠ Hrdlív

Dokumentace DPS

TECHNICKÁ ZPRÁVA
pro stavební část

A.	Identifikační údaje objektu	3
A.1	Označení stavby	3
A.2	Objednatel.....	3
A.3	Zhotovitel projektové dokumentace	3
B.	Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	3
B.1	Všeobecně	3
B.2	Směrové řešení.....	3
B.3	Výškové řešení.....	4
B.4	Šířkové uspořádání, příčný sklon	4
B.5	Zemní práce.....	4
B.6	Bezpečnostní zařízení a jiné	6
B.6.1.	Svodidla	6
B.6.2.	Zábradlí.....	6
B.6.3.	Směrové sloupky.....	6
B.6.4.	Přeložka oplocení.....	6
B.6.6.	Obrubníky	6
B.7	Křižovatky, mostní objekty, zdi.....	6
B.8	Sjezdy	6
B.9	Vegetační úpravy, zatravnění	6
C.	Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)	7
D.	Vztahy PK k ostatním objektům stavby.....	8
E.	Návrh zpevněných ploch.....	8
F.	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK.....	9
G.	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.....	9
H.	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	9
I.	Vazba na případné technologické vybavení	10
J.	Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů	10
K.	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	10

A. Identifikační údaje objektu

A.1 Označení stavby

Název stavby:	Parkování u MŠ Hrdlív
Místo stavby:	Hrdlív
Katastrální území:	Hrdlív [648035]
Kraj:	Středočeský (CZ020)
Okres:	Kladno (CZ0203)
Druh stavby:	Výstavba nových kolmých parkovacích stání u MŠ
Účel dokumentace:	Dokumentace DPS
Budoucí vlastník:	Obec Hrdlív

A.2 Objednatel

Název:	Obec Hrdlív
Adresa:	Hrdlív 79, 273 06 Libušín

A.3 Zhotovitel projektové dokumentace

Vedoucí projektu:

Název:	Ing. Lukáš Hunal
Adresa:	Řisuty 170, 273 78 Řisuty
IČ:	01976478

<u>Zpracovatel části:</u>	Ing. Lukáš Hunal
---------------------------	------------------

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Martin Valášek	ČKAIT 0014536, obor dopravní stavby ID00
---------------------	--

B. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

B.1 Všeobecně

Jedná se o návrh 5-ti kolmých parkovacích stání v obci Hrdlív u stávající mateřské školky (parc. č. st. 236). S výstavbou kolmých parkovacích stání souvisí úprava dotčených chodníků, obnova asfaltové vozovky v nejnútnejším rozsahu, návrh přeložky oplocení včetně nové kamenné podezdívky a návrh svislého a vodorovného dopravního značení.

Nové kolmé parkovací stání bude pomocí svislého dopravního značení vyhrazeno pro účely stávající mateřské školky. Ve stávajícím stavu dochází hromadně k podélnému parkování vozidel podél stávajícího chodníku, kde je stání využíváno i rezidenty. S novým návrhem dojde k vyloučení trvalého parkování rezidentů a dojde tak i k zajištění vyšší bezpečnosti pěších.

Návrh byl proveden v souladu s technickou normou ČSN 73 6110, ČSN 73 6101, ČSN 73 6056, technickými podmínkami TP 65, TP 85, TP 103, TP 170 a vyhláškou 398/2009 Sb..

B.2 Směrové řešení

Směrové řešení respektuje stávající hranu obruby u mateřské školky. Dojde pouze k drobné úpravě nároží východně od mateřské školky, kde je navržena obruba se zaoblením $R=6,0$ m. U mateřské školky je navrženo za hranou obruby celkem 5 kolmých parkovacích stání. Směrové vedení je patrné z přílohy C.3 Koordinační situační výkres. Celková délka řešeného úseku je 59,2 m.

B.3 Výškové řešení

Výškové řešení je dáno výškovým vedením stávající místní komunikace. Návrhem parkovacích stání nedojde k výškové úpravě této komunikace. Kolmá parkovací stání jsou navržena se sklonem 3% a 5% směrem ke komunikaci. Od komunikace jsou parkovací stání oddělena bet. silničním obrubníkem o rozměrech 150x150x1000 mm s nášlapem +2 cm a +5 cm. Ke stávajícím vstupům do mateřské školky jsou vedeny chodníky z betonové dlažby se sklonem 3% a 8,25 %. Výškové řešení je navrženo tak, aby voda ze všech stání a chodníků odtékala směrem ke stávající místní komunikaci. Podélné sklony chodníků nepřesahují 8,33%, sklon rampy chodníku je 12,5 %. Nový chodník podél stávající komunikace je od této komunikace oddělen bet. silničním obrubníkem o rozměrech 150x250x1000 mm s nášlapem +12 cm.

B.4 Šířkové uspořádání, příčný sklon

Kolmá parkovací stání jsou navržena šířky 2,80 m, délky min. 5,0m. Příčný sklon parkovacích stání je shodný se stávajícím podélným sklonem místní komunikace. Mezi park. stáními a stáv. budovou mateřské školky je navržen okapový chodníček š. 0,50 m z kačírku.

Chodníky ke stávajícím vstupům do mateřské školky jsou navrženy v šířkách 1,65 m (respektována šířka stáv. chodníku) a 2,60 m. Příčný sklon chodníků je navržen 2,0 %. Chodník vedoucí podél stávající komunikace je obnoven ve stávající šířce, tedy v šířce 1,23 m.

Podél nově navržených obrub dojde k obnově stáv. asfaltové vozovky v šířce 0,50 m.

Šířkové uspořádání je patrné z přílohy C.3 – Koordinační situační výkres a přílohy D.2 – Vzorové příčné řezy.

Pláň kolmých parkovacích stání a chodníků je navržena se sklonem min. 3,0 %.

Pro oddělení komunikace a kolmých parkovacích stání je navržen silniční betonový obrubník z betonu C30/37-XF4 o rozměrech 150x150x1000 mm s nášlapem +2 cm a +5 cm. Pro oddělení komunikace a chodníku, komunikace od zeleně a park. stání od zeleně je navržen silniční betonový obrubník z betonu C30/37-XF4 o rozměrech 150x250x1000 mm s nášlapem +12 cm. Na konci úseku vpravo pod mateřskou školkou je navržen silniční betonový obrubník 150x150x1000 mm délky 7,60 m s nášlapem +2 cm pro možný vjezd a zásobování. Chodníky jsou od zeleně odděleny chodníkovou obrubou z betonu C30/37-XF4 o rozměru 100x250x1000 mm s nášlapem +0 cm nebo +6 cm. Pro vyrovnání odlišných sklonů mezi park. stáním a vstupem z betonové dlažby je navržen silniční betonový obrubník z betonu C30/37-XF4 o rozměru 150x250x1000 mm s výškou nášlapu +15 cm. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C20/25n-XF3 tl. min. 0,10 m.

V rámci stavby je navržena přeložka oplocení. Je navrženo nové kovové okrasné oplocení délky 18,60 m, výšky 1,0 m, které bude pomocí chemických kotev uchyceno do nové kamenné podezdívky šířky 250 mm. Kamenná podezdívka je navržena do výšky 0,50 m nad terén. Pod kamennou podezdívkou je navržen betonový základ z betonu C25/30 do hloubky 0,80 m pod terén. Pod bet. základem je navržen štěrkový podsyp tl. 100 mm.

Dále je u vchodu do mateřské školky navržena plocha pro nádoby na odpad z betonové zámkové dlažby o rozměrech 2,00 x 1,33 m. Kolem této plochy bude realizována kovová konstrukce kotvená do bet. patek, která bude sloužit jako zákryt popelnic. Plocha je navržena s příčným sklonem 2,0 %.

B.5 Zemní práce

Zemní práce budou spočívat v odfrézování stáv. asfaltové vozovky v šířce 0,50 m podél stáv. obruby do tl. 110 mm. Dále dojde k odstranění stávajících dotčených silničních a chodníkových obrubníků, dlažby stáv. chodníků, stáv. oplocení a podezdívek. Dojde k odhumusování přilehlých ploch v tl. 0,15 m. Po odstranění stáv.

prvků dopravní infrastruktury dojde k výkopovým pracím pro zhotovení konstrukce vozovky kolmých parkovacích stání, chodníků a podezdívek nového oplocení.

Před zahájením zemních prací musí být celkově uvolněno staveniště a musí dojít k vytýčení a označení stávajících inženýrských sítí příslušným správcem sítě. Zákresy stávajících podzemních a nadzemních zařízení (sítí) v situaci neslouží jako vytyčovací výkres, jsou znázorněny orientačně.

Stavba bude plynně navazovat na stávající komunikace a přilehlý terén, který nebude dotčený stavbou.

Pod konstrukcí vozovky kolmých parkovacích stání je navržena aktivní zóna v tl. 0,50 m ze sypaniny, dle TKP 4 a ČSN 73 6133 (aktivní zóna – sypanina o CBR nejméně 15 % a objemové hmotnosti min. 1600 kg/m³). 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 případě dosažení min. modulu přetvárnosti Edef,2 na zhutněné pláni nových parkovacích stání dle kapitoly E. této TZ, se po vyhodnocení za přítomnosti geotechnika stavby může od návrhu výměny aktivní zóny upustit nebo může být navrženo pouze zlepšení/úprava stávající zeminy v AZ pro dosažení předepsaných modulů přetvárnosti na pláni. **Použití stávající zeminy v aktivní zóně je tedy třeba individuálně zvážit po konzultaci s geotechnikem při výstavbě.** Je třeba přihlídnout k homogenitě materiálu a k tomu, zda může během výstavby dojít ke změně vlhkosti.

Dosypávky krajnic budou provedeny ze zemin alespoň podmíněčně vhodných dle ČSN 73 6133 (v souladu s TKP, kap. 4) a zhutněny na 100 % PS.

Dle závěrů provedeného inženýrskogeologického průzkumu (05/2021, firma INGES s.r.o.) pro budoucí stavbu splaškové kanalizace byl z provedeného průzkumného vrtu Hk2 zjištěn následující geologický profil v oblasti řešené stavby:

VRT Hk2 (283,4 m.n.m) – hladina podzemní vody naražená 1,8m, ustálená 1,34 m

0,00 – 0,90 m – navážka do 0,3 m hlína humózní, níže hlinitopísčítá s úlomky cihel a kameny

0,90 – 2,40 m – hlína písčítá a písek hlinitý, světle hnědá, měkké až tuhé konzistence, písčítá frakce jemně zrnitá, k bázi s valouny křemene (F3, MS a S4, SM)

2,4 – 5,3m – jíl, jíl, hnědočerný, měkké konzistence, s jemnou písčitou příměsí a ojedinělými drobnými valounky křemene, s polohami s organickou příměsí – zetlelými zbytky rostlin (F6, CI)

5,3 – 5,5 m – písek jílovitý, tmavě šedý, ulehlý, jemně a středně zrnitý, s občasnými drobnými valounky křemene (S5, SC)

Agresivita na beton – slabě agresivní prostředí dle ČSN EN 206 (XA1)

Agresivita na ocel – velmi vysoká agresivita na ocel (stupeň agresivity IV) dle ČSN 03 8372, ČSN 03 8375

Základové poměry lze hodnotit jako složité. Zeminy jsou až do hloubky 5,3 m málo únosné a hladina podzemní vody bude ovlivňovat návrh a konstrukci základů. Základovou spáru doporučujeme uvažovat v hloubce cca 5,5 m a při návrhu konstrukce bude nutné uvažovat s účinky vztlaku vody. Úroveň ustálené hladiny navrhuje předpokládat v úrovni terénu pro případ zaplavení povrch vodou z blízkého potoka. Stěny stavební jámy bude vhodné zajistit pažením provedeným před zahájením výkopu (štětovnicemi).

B.6 Bezpečnostní zařízení a jiné

B.6.1. Svodidla

Svodidla nejsou navržena.

B.6.2. Zábradlí

Zábradlí není navrženo.

B.6.3. Směrové sloupky

Směrové sloupky nejsou navrženy.

B.6.4. Přeložka oplocení

V rámci stavby je navržena přeložka oplocení. Je navrženo nové kovové okrasné oplocení délky 18,60 m, výšky 1,0 m, které bude pomocí chemických kotev uchyceno do nové kamenné podezdívky šířky 250 mm. Kamenná podezdívka je navržena do výšky 0,50 m nad terén. Pod kamennou podezdívkou je navržen betonový základ z betonu C25/30 do hloubky 0,80 m pod terén. Pod bet. základem je navržen šterkový podsyp tl. 100 mm.

B.6.5. Mobiliář

Mezi navrženou přeložkou oplocení a prvním vstupem do MŠ je na zatravněné ploše navržena ocelová výstavní plocha pro potřeby MŠ. Umístění viz příloha C.3 – Koordinační situační výkres.

Dále je u druhého vchodu do mateřské školky navržena plocha pro nádoby na odpad z betonové zámkové dlažby o rozměrech 2,00 x 1,33 m. Kolem této plochy bude realizována kovová konstrukce kotvená do bet. patek, která bude sloužit jako zákryt popelnic. Plocha je navržena s příčným sklonem 2,0 %.

B.6.6. Obrubníky

Pro oddělení komunikace a kolmých parkovacích stání je navržen silniční betonový obrubník z betonu C30/37-XF4 o rozměrech 150x150x1000 mm s nášlapem +2 cm a + 5 cm. Pro oddělení komunikace a chodníku, komunikace od zeleně a park. stání od zeleně je navržen silniční betonový obrubník z betonu C30/37-XF4 o rozměrech 150x250x1000 mm s nášlapem +12 cm. Na konci úseku vpravo pod mateřskou školkou je navržen silniční betonový obrubník 150x150x1000 mm délky 7,60 m s nášlapem +2 cm pro možný vjezd a zásobování. Chodníky jsou od zeleně odděleny chodníkovou obrubou z betonu C30/37-XF4 o rozměru 100x250x1000 mm s nášlapem +0 cm nebo +6 cm. Pro vyrovnání odlišných sklonů mezi park. stáním a vstupem z betonové dlažby je navržen silniční betonový obrubník z betonu C30/37-XF4 o rozměru 150x250x1000 mm s výškou nášlapu +15 cm. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C20/25n-XF3 tl. min. 0,10 m.

B.7 Křižovatky, mostní objekty, zdi

V rámci stavby nejsou navrženy nové křižovatky, mostní objekty ani zdi.

B.8 Sjezdy

V rámci stavby nejsou navrženy nové sjezdy. V místě stáv. sjezdu východně pod mateřskou školkou je navržen silniční nájezdový obrubník 150x150x1000 mm s nášlapem +2 cm.

B.9 Vegetační úpravy, zatravnění

V rámci stavby je uvažováno s ohumusováním v tl. 0,15 m a osetím travním semenem nezpevněných ploch.

Zakládání trávníku bude provedeno v souladu s TKP 13 Vegetační úpravy, kapitola 13B, dále ČSN 83 9031, TP 99 vč. dodatku 1 a TP 53. Výsadba dřevin není součástí tohoto projektu.

Před výsevem trávníku je nutno vrchní vrstvu půdy obdělat, pohnojit (v množství podle pokynů výrobce hnojiva a stanovištních podmínek), urovnat, vysbírat kameny a odstranit případné odpady, stavební zbytky apod.

Výsev bude proveden ručně nebo secími stroji. Po výsevu se travní semeno zapraví a povrch půdy se uválí.

Zakládání trávníku zahrnuje také 1. posekání. Výsev je nutné provádět ve vhodných agrotechnických termínech (březen - květen nebo září - říjen) a za vhodných vegetačních a klimatických podmínek.

Chemické odplevelení: Pokud nelze založit trávník hned po rozprostření ornice a připravené plochy se zaplevelí vytrvalými plevely, použije se pro odplevelení ploch totální herbicid. Plochy zaplevelené jednoletými plevely stačí posekat. Toto se však musí provést dříve, než se jednoleté plevely vysemení. Zakládat trávník na zaplevelených plochách není přípustné. V případě, že se trávník založí ihned po rozprostření ornice a je zaplevelený i po pokosení, použijí se pro odplevelení trávníku selektivní herbicidy. V zásadě je nutno technologický postup při zemních pracích a zakládání trávníku organizovat tak, aby se použití chemických prostředků minimalizovalo a použilo hlavně opakovaně na odstranění ložisek vytrvalých plevelů. Odstranění vytrvalých plevelů je jedna ze zásadních podmínek převzetí trávníku. Je nutno počítat s tím, že část odplevelení bude nutno provádět i ve výsadbách. Veškeré chemické přípravky musí být schváleny v registru ÚKZÚZ, je nutné je použít v předepsaných koncentracích, dávkách a způsobem, který je uveden na etiketě použitých prostředků. V projektu je počítáno s průměrným chemickým odplevelením 1,5 x.

Travní směsi: Přesná specifikace směsí bude upřesněna před zahájením prací. Před započítáním prací provede zhotovitel na vlastní náklady vyhodnocení stanovištních podmínek, upřesní složení osevní směsi a předloží ji ke schválení objednateli / správci stavby. Složení osevní směsi doloží míchacím protokolem.

Ošetřování trávníku: Ošetřování trávníku zahrnuje kosení, shrabání a odstranění shrabků. V projektu je počítáno s ošetřením trávníku 2 x. První posekání je v ceně zakládání trávníku, tj. trávník se seká celkem 3 x.

Zálivka: Záleží na typu půdy, průběhu počasí, termínu při zakládání travnatých ploch a stanovišti. Povýsadbová zálivka na plochách zatravněných ručně je v ceně zakládání trávníku.

Kácení stáv. stromů není předmětem tohoto projektu, náhradní výsadba není navržena.

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

Návrh byl proveden na základě následujících podkladů:

- Podklady od správců sítí technické infrastruktury
- Zadání od stavebníka
- Katastrální mapa
- Zaměření výškopisu a polohopisu
- Závěrečná zpráva o inženýrskogeologickém průzkumu (05/2021, INGÉS s.r.o.)
- Vlastní pochůzky v zájmovém území
- Fotodokumentace

D. Vztahy PK k ostatním objektům stavby

Stavba nesouvisí s dalšími stavebními objekty.

E. Návrh zpevněných ploch

Konstrukce vozovek je navržena v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Konstrukce dlážděných krytů je navržena dle TP 170 a TP 192.

Konstrukce asfaltové vozovky – obnova obrusné vrstvy

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNÉ VRSTVY	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
SPOJOVACÍ POSTŘÍK	PS-C	0,35 kg/m ²	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVY	ACP 16+ 50/70	70 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
CELKEM		110 mm	

Ošetření spáry mezi asfaltovou vozovkou a obrubníkem a mezi stáv. asfaltovou vozovkou a novou vozovkou bude provedeno asfaltovou modifikovanou zálivkou za horka typu N2 do proříznuté komůrky š. 12 mm, hloubky 25 mm (dle ČSN EN 14188-1).

Konstrukce parkovacího stání– TDZ-0, NÚP–D2, D2-D-1, PIII – dle TP 170 (odvozená)

BETONOVÁ DLAŽDICE (V PLAST.RASTRU)	DL	50 mm	ČSN 73 6131, TP 192
LOŽNÍ VRSTVA	L	50 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
z drobného drceného kameniva fr. 4/8			
ŠTĚRKODRŤ	ŠD _B 0/32	200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
CELKEM		300 mm	

Požadovaný modul přetvárnosti je na pláni Edef,2=45 MPa, na první vrstvě štěrku Edef,2=60 MPa.

U kolmých parkovacích stání krom park. stání pro invalidy bude mezi koly vozidel použit PLASTOVÝ RASTR tl. 50 mm, který bude vyplněn rašelinovým substrátem. Jako lože bude použita směs drobného kameniva fr. 4/8 (70 %), substrátu (15%) a hlíny (15 %). Tloušťka lože bude 50 mm a pod ložem bude vrstva ze štěrku ŠD_B fr. 0/32 v tl. 200 mm.

Konstrukce chodníků– TDZ-CH, NÚP–D2, D2-D-1, PIII – dle TP 170

BETONOVÁ DLAŽBA	DL	60 mm	ČSN 73 6131, TP 192
-spáry vyplněny drobným drceným kamenivem fr.4/8			
LOŽNÍ VRSTVA	L	30 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
z drobného drceného kameniva fr. 4/8			
ŠTĚRKODRŤ	ŠD _B 0/32	min. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
CELKEM		min. 240 mm	

Požadovaný modul přetvárnosti pro chodníky je na pláni Edef,2=30 MPa, na první vrstvě štěrku Edef,2=45 MPa.

V rámci stavby jsou navrženy taktilní prvky pro bezbariérové užívání staveb v podobě varovného pásu šířky 0,40 m. 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. Betonová dlažba pro varovné pásy s výstupky pravidelného tvaru musí splňovat požadavky dle TN TZÚS 12.03.04. Rozmístění varovných pásů je patrné z přílohy C.3 – Koordinační situační výkres.

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

Odvodnění je zajištěno podélným a příčným sklonem směrem ke stáv. komunikaci. Stáv. odvodnění se návrhem nemění.

Pláň je odvodněna podélným a příčným sklonem min. 3,0 %.

Odvodnění chodníku je zajištěno podélným a příčným sklonem směrem ke komunikaci nebo přes zapuštěnou obrubu do pásu zeleně. Minimální příčný sklon pláň chodníku je 3,0 %.

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

Je navrženo nové svislé i vodorovné dopravní značení viz příloha C.3 – Koordinační situační výkres.

Svislé dopravní značení bude základní velikosti s optickou účinností značky RA2 dle TP 65. Je navrženo dopravní značení IP12 (reservé) + dodatková tabulka E13. Dále je u prvního parkovacího stání navrženo SDZ IP12 (invalida). Stávající SDZ IP12 včetně dodatkové tabulky bude zrušeno.

V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo vodorovné dopravní značení pro oddělení kolmých parkovacích stání, a to pomocí kontrastních betonových dlaždic v plastovém rastru. U vyhrazeného kolmého parkovacího stání je navržen piktogram „invalidy“, který bude realizován rozpouštědlovou barvou.

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 umísťují 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 nejméně 1,2 m nad vozovkou. Značka umístěná do průchozího prostoru pro pěší bude nejméně 2,2 m nad vozovkou (spodní okraj značky). Všechny značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Podpěrné sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek tr. 60/2,9 mm, které budou přes patkový díl vetknuty do betonové monolitické patky C30/37-XF2. Spojovací materiál bude nekorodující, objímky budou z Al. slitin. Veškeré materiály, prvky a provedení svislých značek a dopravních zařízení musí být před zahájením prací schváleny investorem. Svislé dopravní značení bude v souladu se závaznými podklady a předpisy.

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

Stavební objekt nevyžaduje žádné zvláštní postupy výstavby ani podmínky údržby.

I. Vazba na případné technologické vybavení

Nejsou navržena technologická vybavení.

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 stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavební objekt je navržen z hlediska požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb..

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

Bezbariérové vstupy do vozovky jsou tvořeny obrubou s maximální výškou podstupnice 2 cm. Sklony ramp jsou navrženy max. 12,50 %. Chodníky mají maximální příčný sklon 2% a rozměrově disponují pro případná otáčení invalidního vozíku. Max. podélný sklon chodníku nepřesahuje 8,33 %.

Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

Vodící linie je tvořena podezdívkou oplocení, stávající fasádou budov, případně chodníkovými obrubami s převýšením 6 cm nad povrch chodníku.

Varovný pás v šíři 0,40 m bude ohraničovat všechny obrubníky s výškou menší než 80 mm nad pojížděným pásem. Rozmístění varovného pásu je patrné z přílohy C.3 – Koordinační situační výkres. Varovný pás bude z hmatné dlažby, barevně kontrastní.

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

Požadavky pro osoby se sluchovým postižením nejsou vzhledem k charakteru stavby řešeny.

Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení:

Použitý materiál musí vyhovovat nařízení vlády č.163/2002 Sb. a příslušným tech. návodům TZÚS 12.03.04: Prvky pro varovné pásy a signální pásy.