

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ A PROVEDENÍ STAVBY

Revitalizace sídliště Blatenská v Horažďovicích

C.1 Technická zpráva - objekty pozemních komunikací

a) Identifikační údaje objektu

SO 101 – Místní komunikace

SO 102 – Parkovací stání

SO 103 – Sjezdy

SO 104 – Chodníky

Objednatel

Město Horažďovice
Mírové náměstí 1
341 01 Horažďovice

Zhotovitel - projektant

Hlavní projektant

Ing. Arch. Martin Jirovský
Převrátílská 330, 390 01, Tábor
email: Jirovsky7@seznam.cz
tel.: +420 725 032 534
ČKA 03 311

Zodpovědný projektant, vypracoval

Ing. Robert Juřina
Převrátílská 330, 390 01, Tábor
tel. +420 604 159 283
email: jurina.r@gmail.com
IČ 880 67 483
ČKAIT 0012735

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

SO 101 – Místní komunikace

SO 102 – Parkovací stání

SO 103 – Sjezdy

SO 104 – Chodníky

Budou kompletně vybourány stávající konstrukce komunikací včetně obrubníků, uličních vpustí atd. Po vybourání bude posouzen stav podloží za účasti technického dozoru a případně projektanta a případně provedena sanace podloží, kde to bude nezbytné. Po uložení nových inženýrských sítí a přeložek budou vybudovány nové obruby, uliční vpusti a nové konstrukce vozovek.

Obrubníky budou užity splňující ČSN EN 1340, a to následující:

- Ohraničení vozovek obrubníky 1000x250x150 mm (případně 500x250x150 mm, kde to bude třeba pro snížení množství řezání a odpadu)
- Oblouky budou tvořeny prefa dílcy o poloměrech 0,5 m, 1,0 m a 2,0 m, mírnější oblouky pak budou vyskládány z přímých dílců délky 500 nebo 1000 mm
- Ohraničení vozovek – snížené obruby v místech pro přecházení, napojení sjezdů, u ploch pro nádoby na odpad tříděný i směsný, oddělení jízdního pásu od parkovacího pásu - obrubníky 1000x150x150 mm
- Výškové rozdíly budou vyrovnány náběhovými dílcy 1000x250/150x150 mm

- Příčné zakotvení ramp na vjezdech do obytné zóny obrubníky 1000x250x100 mm (osazeny s nášlapem max. 2 cm)
- Ohraničení chodníků, ploch pro nádoby na odpad a sjezdů obrubníky 1000x250x100 mm
- Oblouky budou tvořeny prefa dílcy o poloměrech 0,5 m a 1,0 m, mírnější oblouky pak budou vyskládány z přímých dílců délky 500 nebo 1000 mm

Obruby budou osazeny do betonového lože tloušťky min. 100 mm s boční opěrou. Při pokládce obrub bude beton konzistence S1.

Obruby budou prefabrikované z prostého betonu C30/37 XF4, barvě přírodní šedé a musí splňovat požadavky dle ČSN EN 1340:

- odolnost proti obrusu - třída I
- odolnost proti povětrnostním vlivům – třída D
- reakce na oheň – třída A1
- pevnost v ohybu – třída S
- limity uvolňování azbestu, těžkých kovů a radionuklidů dle ČSN EN 1340

Vozovkové vrstvy budou zřízeny v konstrukcích dle bodu e) a v souladu s příslušnými technologickými normami.

Popis jednotlivých stavebních objektů

SO 101 – Místní komunikace

Dopravní obsluha území je navržena sítí místních komunikací, napojených v severní části na nadřazenou komunikaci II/174 – Blatenská. Na tu navazují 2 místní obslužné komunikace dvoupruhové obousměrné v severojižním směru (větve 3 a 9). Tyto 2 větve jsou v jižní části propojeny jednosměrnými větvemi 2 a 4, přičemž větev 4 je vedena skrz sídliště v blízkosti domů a je navržena jako obytná zóna. Větev 2 pak pokračuje východním směrem k regulační plynové stanici a hřištím jako obousměrná dvoupruhová komunikace. Větev 9 je možno považovat za dopravně významnější, jelikož napojuje průmyslové objekty (areál Technických služeb) se silnější nákladní dopravou. Ostatní řešené komunikace mají charakter čistě rezidenční s provozem osobních vozidel, popelářských, případně vozidel IZS.

Ostatní komunikace v sídlišti jsou navrženy v režimu obytné zóny, jednopruhé obousměrné s výhybnami i jednosměrné, bez chodníků.

Páteřní komunikace budou dvoupruhové (větve 3, 9 a část větve 2) šířky 6,0 m obousměrné, s krytem z asfaltového betonu.

Ostatní komunikace budou jednopruhé šířky 3,0, resp. 3,5 m, u obousměrných komunikací budou výhybny šířky min. 5,5 m.

Nároží křižovatek větví 2, 3 a 9 budou upraveny, kde to prostorové podmínky alespoň trochu umožňují na poloměr 6 m, křižovatka větve 9 s Blatenskou ulicí pak na poloměry 8 m. Nároží v obytné zóně pak budou o poloměrech 3 – 6 m.

Obslužné komunikace budou ohraničeny obrubníky s nášlapem 12 cm, a to obrubníky silničními betonovými 1000x250x150 mm do betonového lože s opěrou. Na rozhraní s parkovacími pruhy a pásy a v místech pro přecházení budou obrubníky snižené na nášlap nejvýše 2 cm. Ve sjezdech a v místech, kde budou za chodníkem plochy

pro nádoby na směsný nebo tříděný odpad budou obrubníky snížené na nášlap 2 -5 cm. Výškové rozdíly obrub budou vyrovnány náběhovými dílci obrubníků délky 1,0 m.

Komunikace navržené jako obytné zóny budou opatřeny silničními betonovými obrubníky 1000x250x150 mm, kladenými do betonového lože s opěrou z betonu, na jedné straně s nášlapem 8 cm, tvořícím vodící linii, na straně opačné zapuštěným, umožňujícím odtok vod do zeleně. Výškové rozdíly budou vyrovnány náběhovými dílci obrubníků délky 1,0 m.

Vjezdy do obytné zóny budou tvořeny rampou se signálním a varovným pásem. Tímto způsobem budou upraveny i 3 vjezdy z Blatenské ulice přes stávající chodník, ten bude tedy v rámci stavby též stavebně upraven. Současný stav je zde takový, že vozidla z Blatenské ulice přejíždějí chodník a parkují na trávě před domy.

Návrh křižovatek je prověřen rozhledovými trojúhelníky takto:

Rozhledové trojúhelníky jsou navrženy pro vozidla skupiny 2 (popelářská vozidla).

Pro napojení na místní obslužné komunikace jsou dány:

Na výjezdu z vedlejší komunikace (vč. obytné zóny) 3,0 m od hrany křižujícího jízdního pruhu.

- pro odbočení vlevo 80 m pro napojení na komunikaci s návrhovou rychlostí 50km/h
- pro odbočení vpravo 65 m pro napojení na komunikaci s návrhovou rychlostí 50km/h

Rozhledové trojúhelníky pro rychlost 20 km/h v obytné zóně jsou dány:

- Pro vozidlo, které dává přednost v jízdě vzdáleností 9,0 m v ose komunikace.
- Pro vozidlo s předností v jízdě 11,0 m v ose komunikace.

Na ploše rozhledových trojúhelníků se nesmí vyskytovat žádné pevné překážky vyšší jak 0,75 m nad niveletou přilehlých jízdních pruhů. Návrh toto respektuje tím, že do rozhledových trojúhelníků neumisťuje křoviny, parkovací stání, plochy pro kontejnery.

SO 102 Parkovací stání

Jde především o „zlegalizování“ parkovacích stání, které jsou dnes v sídlišti prakticky zaniklá a ze zpevněných částí zbývají jen nepatrné části. Návrh nepředpokládá zábor dalších zelených ploch, pouze těch, kde se parkuje již za současného stavu. Větší parkovací prostor bude vyřešen pouze v jihozápadní části sídliště. Bude zde soustředěno 16 parkovacích stání. Součástí objektu je i zpevněná plocha před vjezdem do řadových garáží u č.p. 1077.

Celkem je navrženo 217 parkovacích stání, které doplňuje ještě 29 stávajících stání v ulici Blatenská. Z toho je navrženo 10 stání pro osoby těžce pohybově postižené.

Parkovací místa jsou rozdělena rovnoměrně v celé lokalitě.

Parkovací stání budou odvodněna příčným sklonem 2,0 % stejným směrem jako přilehlá vozovka. Kryt je navržen z betonové dlažby tl. 80 mm. Plocha bude oddělena od zeleného pásu a komunikace betonovými silničními obrubníky v betonovém loži s opěrou, a to na straně vozovky s nášlapem max. 2 cm, na straně zeleného pásu nebo chodníku s nášlapem 8-10 cm. Výškové rozdíly budou vyrovnány náběhovými dílci obrubníků délky 1,0 m. Vnitřní hrany a nároží parkovacích stání budou z prefabrikovaných betonových obloukových obrubníků, poloměry viz situace.

SO 103 Sjezdy

Jedná se o stavební úpravy stávajících sjezdů z místní komunikace na parcely rodinných domů přiléhajících ke komunikaci sídliště v severní a východní části lokality.

Od vozovky komunikace budou odděleny obrubníkem s převýšením 20 až 50 mm, čímž se zabrání stékání vody z vozovky na sjezd.

Kryt bude z betonové dlažby tl. 80 mm. Sjezdy budou odděleny od zeleného pásu chodníkovými obrubníky betonovými 1000x250x100 mm v betonovém loži s opěrou zapuštěnými na úroveň dlažby sjezdu.

SO 104 Chodníky

Podél páteřních větví 3 a 9 jsou navrženy obousměrné chodníky, podél větve 2 jednostranný chodník (na severní straně, straně uvnitř sídliště). Podél větve 4 je navržen chodník mezi vozovkou a domem č.p. 757, 758, 759, a to v jedné úrovni s vozovkou (převýšení obrubníku max. 2 cm).

Dále jsou navrženy chodníky propojující chodníky podél větví 2, 3 a 9 s jednotlivými vchody do bytových domů, k hřišti a s obytnými zónami.

Přes obslužné komunikace (větve 2, 3 a 9) jsou navržena místa pro přecházení. Ta budou vybavena sníženými obrubníky, varovnými a signálními pásy, podrobně viz bod k).

Chodníky budou opatřeny chodníkovými betonovými obrubníky 1000x250x100 mm, kladenými do betonového lože s opěrou z betonu, na jedné straně s nášlapem 8 cm, tvořícím vodící linii, na straně opačné zapuštěným, umožňujícím odtok vod do zeleně (v místech, kde bude chodník těsně přiléhat k vozovce nebo parkovišti, bude zde pochopitelně silniční obrubník dle SO 101 a SO 102).

Chodníky jsou navrženy tak, aby co nejlépe vystihly potřeby a zvyklosti obyvatel a vhodně propojovali jak domy s parkovacími plochami, tak i domy samotné. Chodník bude šířky 1,8 m respektive 1,2 m s krytem z betonové dlažby tl. 80 mm. Odvodnění bude jednostranným příčným sklonem 2,0 % a přes zapuštěný obrubník do přilehlé vegetace nebo na komunikaci. Odvodnění zemní pláně bude příčným sklonem 3,0 %.

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

Byly zajištěny tyto podklady:

- Katastrální mapa
- Geodetické zaměření
- Vyjádření správců inženýrských sítí
- Fotodokumentace
- Inženýrsko-geologický průzkum
- Dendrologický průzkum
- Část dokumentace objektů sídliště
- Místní šetření projektantem

Výškové a polohopisné začlenění stavby je provedeno na základě geodetického zaměření.

Do situace byly zakresleny stávající průběhy inženýrských sítí, jejich polohu je třeba před zahájením stavby nechat přesně vytyčit. Na staveništi se nacházejí tato vedení:

- Kanalizační řady a přípojky
- Vodovodní řady a přípojky
- Plynovodní řady a přípojky středotlaké

- Plynovodní řad vysokotlaký a regulační stanice
- Veřejné osvětlení – kabelové rozvody
- Rozvody nízkého napětí kabelové
- Telekomunikační kabely
- Teplovodní řady

Inženýrsko-geologický průzkum

Bylo provedeno 5 kopaných sond do hloubky 5 m pro zjištění vsakovacích poměrů a základových poměrů pro pozemní komunikace.

Dle výsledků IG průzkumu budou aktivní zónu tvořit tyto materiály:

- Sonda 1 – hlína písčitá – MS
- Sonda 2 – hlinitokamenité eluvium – štěrk s příměsí jemnozrnné zeminy G-F
- Sonda 3 – hlinitopísčité eluvium – hlína písčitá – MS
- Sonda 4 – zahliněný štěrkopísek – štěrk s příměsí jemnozrnné zeminy G-F
- Sonda 5 – navážka, stavební odpad až do hloubky 2 m

V sondách 2 a 4 se jedná o vhodný materiál. V sondách 1 a 3 se jedná o podmíněčně vhodný materiál. Zde záleží na konkrétních podmínkách stavby, zejména aktuálních klimatických poměrů, zda bude možno dosáhnout potřebné únosnosti, či bude třeba zemní pláň sanovat. V sondě 5 se jedná jednoznačně o nevhodný materiál, jelikož nelze specifikovat jeho budoucí vlastnosti a chování. Zde není možná ani jeho úprava a bude třeba výměna za vhodný materiál (například vytěžené štěrky, štěrkopísky) v tloušťce nejméně 0,5 m.

Při Inženýrskogeologickém průzkumu nebyla naražena podzemní voda do 2,5 m hloubky, pouze v 1 z 5 sond byla báze vlhká.

Koeficient filtrace byl zjištěn cca 10^{-6} m.s^{-1} . Vsakování je tedy možné. Návrh odvodnění je řešen SO 301.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům

Komunikace bude odvodněna novými dešťovými stokami – SO 301.

Uliční prostor bude osvětlen novým osvětlením – SO 401.

Výsadba v uličních prostorech je řešena SO 705.

Komunikace zpřístupňují plochy pro tříděný odpad - SO 105.

Do komunikací budou ukládány vodohospodářské sítě příčně i podélně – SO 302 – SO 308.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Komunikace jsou navrženy dle TP 170 – katalogu vozovek pozemních komunikací.

Je třeba prokázat únosnost zemní pláně před pokládkou vrstev komunikace. Geologický průzkum byl proveden v 5 sondách. V sondě 5 byl zastižen nevhodný materiál, v sondách 1 a 3 podmíněčně vhodný, v sondách 2 a 4 vhodný materiál do aktivní zóny. Je třeba vytěžený materiál důsledně oddělovat – vhodné hrubozrnné zeminy od nevhodných jemnozrnných. Na stavbě bude třeba rozhodnout o přesném způsobu a rozsahu úpravy aktivní zóny komunikací po vybourání stávajících povrchů. Pokud nebude možno dosáhnout potřebné únosnosti zemní pláně pouhým zhutněním, je třeba přijmout potřebná opatření (výměna podloží v potřebné tloušťce). **Požadavek platí i pro překopy inženýrských sítí.**

Chodníky jsou navrženy i pro občasný pojezd nákladního vozidla, vozidel IZS. Objekty bytových domů totiž nejsou jinak napojeny na síť pozemních komunikací.

Chodník dle TP 170 pro TDZ VI, NÚP D2

Dlažba betonová zámková		80 mm	ČSN 73 6131
Lože – drčené kamenivo frakce 4-8		40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' frakce 0-32 třídy A	$E_{def2} > 70 \text{ MPa}$	150 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt' frakce 0-63 třídy B	$E_{def2} > 50 \text{ MPa}$	200 mm	ČSN 73 6126
Zemní pláň – zhutněná zemina	$E_{def2} > 30 \text{ MPa}$		ČSN 73 6133
Celkem		470 mm	

Sjezdy, parkovací stání, zpevněná plocha u řadových garáží u č.p. 1077

Vozovka dle TP 170 pro TDZ VI, NÚP D1

Dlažba betonová zámková		80 mm	ČSN 73 6131
Lože – drčené kamenivo frakce 4-8		40 mm	ČSN 73 6131
Směs stmelená cementem C8/10, frakce 0/22		150 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt' frakce 0-32 třídy A	$E_{def2} > 70 \text{ MPa}$	250 mm	ČSN 73 6126
Zemní pláň – zhutněná zemina	$E_{def2} > 45 \text{ MPa}$		ČSN 73 6133
Celkem		520 mm	

Vozovka větve 9 je navržena pro vyšší dopravní zatížení než ostatní větve, jelikož zpřístupňuje průmyslové objekty - zejména areál Technických služeb

Vozovka dle TP 170 pro TDZ IV, NÚP D1

Asfaltový beton ACO 11+		40 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřik – kationaktivní asf.emulze		0,4 kg/m ² po vyštěpení	ČSN 73 6129
Asfaltový beton ACP 16+		70 mm	ČSN 73 6121
Infiltrační postřik – kationaktivní asf.emulze 1,0 kg/m ² po vyštěpení			ČSN 73 6129
Směs stmelená cementem C8/10, frakce 0/22		150 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt' frakce 0/63 třídy A	$E_{def2} > 70 \text{ MPa}$	250 mm	ČSN 73 6126
Zemní pláň – zhutněná zemina	$E_{def2} > 45 \text{ MPa}$		ČSN 73 6133
Celkem		510 mm	

Vozovky ostatních větví

Vozovka dle TP 170 pro TDZ V, NÚP D1

Asfaltový beton ACO 11+		40 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřik – kationaktivní asf.emulze		0,4 kg/m ² po vyštěpení	ČSN 73 6129
Asfaltový beton ACP 16+		50 mm	ČSN 73 6121
Infiltrační postřik – kationaktivní asf.emulze 1,0 kg/m ² po vyštěpení			ČSN 73 6129
Směs stmelená cementem C8/10, frakce 0/22		150 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt' frakce 0/63 třídy A	$E_{def2} > 70 \text{ MPa}$	250 mm	ČSN 73 6126
Zemní pláň – zhutněná zemina	$E_{def2} > 45 \text{ MPa}$		ČSN 73 6133
Celkem		490 mm	

Posouzení tloušťky nenamrzavých vrstev:

- Vodní režim – není znám, je uvažován kapilární
- Namrzavost zemin v podloží
 - štěrky s příměsí jemnozrnné zeminy – nenamrzavé
 - hlíny písčité – namrzavé
- Index mrazu dle dostupných mapových podkladů: $I_m = 500 \text{ } ^\circ\text{C}.\text{den}$

Požadovaná tloušťka nenamrzavých vrstev dle TP170, tabulky 5 pro návrhovou úroveň porušení D1:

$h = 0,45 \text{ m}$

Tato tloušťka je dodržena pro všechny navržené konstrukce vozovek a zpevněných ploch.

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

Území je odvodněno sklonem terénu 3 až 6 procent směrem k jihozápadu. Při inženýrskogeologickém průzkum nebyla naražena podzemní voda do 2,5 m hloubky, pouze v 1 z 5 sond byla báze vlhká.

Komunikace budou odvodněny podélnými a příčnými sklony vozovky do navržených uličních vpustí, které budou zaústěny do stávající dešťové kanalizace – viz SO 301. Chodníky kromě toho též do přilehlé zeleně přes zapuštěné obrubníky.

V areálu technických služeb bude vybudovaná retenční nádrž sloužící k zachycení části dešťových vod sídliště a bude dále využívána pro potřeby technických služeb, především k zálivce zeleně města v letních měsících.

Příčné sklony větví 3 a 9 a západní části větve 2 (po křižovatku s větví 3) jsou navrženy střešovitě 2,5%. Příčné sklony ostatních větví jsou navrženy jednostranně 2,5 %.

Zemní plán bude odvodněna příčným sklonem 3 % do podélné drenáže. Drenáž bude tvořena rýhou, drenážní trubkou DN 100 a obsypem kamenivem frakce 16-32. Rýha bude po obvodu vystlána netkanou filtrační geotextilií plošné hmotnosti 200 g/m².

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

Větev 2 bude vybavena 2 zpomalovacími prahy pro snížení rychlosti vozidel před místy pro přecházení. Jedná se o dlouhou přímou komunikaci a toto snížení je žádoucí. Zpomalovací prahy budou plastové montované žluto-černé. V souvislosti s tím bude osazeno dopravní značení A7b s dodatkovou tabulkou E1 „2x“ u vjezdu z větve 9 a dopravní značkou IP2 u každého prahu (těsně před ním).

Přednosti v jízdě budou vyznačeny značkami P2 a P4. U výjezdu z větve 3 na silnici II/174 je značka P6.

Přitom platí, že uvnitř obytné zóny platí přednost zprávy a při výjezdu z obytné zóny je řidič vyjíždějící z obytné zóny povinen dát přednost. V těchto případech tedy nejsou dopravní značky navrženy.

Zjednosměrnění bude vyznačeno značkami IP4b a B2, zákazy odbočení značkami B24a a B24b. Prikázaný směr jízdy z parkoviště do jednosměrných komunikací (větví 2 a 4) pak značkami C2b. Na jednosměrný provoz v navazující komunikaci bude upozorněno na výjezdu z větví 6 a 7 dopravními značkami IP4a a naopak na vjezdu do těchto větví bude upozorněno na obousměrný provoz značkami A9.

Dopravní značky zákazu odbočení a přikázaného směru jízdy mohou být umístěny na společném sloupku se značkami určujícími přednost.

Vjezdy do obytných zón budou vyznačeny značkami IZ5a a IZ5b. Pro tyto značky platí, že značka IZ5b konec obytné zóny smí být umístěna i na opačné straně značky IZ5a, tedy vlevo ve směru jízdy.

Vyhrazená parkovací stání budou vyznačena značkami IP12 se symbolem invalidy a vodorovnou dopravní značkou V10f (symbol invalidy).

Jednotlivá parkovací stání budou od sebe oddělena pásem z dlažebních kostek v odlišné barvě než základní dlažba parkovacích stání.

Budou doplněny značky P2 na ulici Blatenská u připojení větví 6,7 a 10. Dále zde budou doplněny značky B24a, B24b, kde je zákaz vjezdu do příslušné větve.

Na obratišti na konci větve 2 budou značky B28 (po obou stranách obratiště).

Slepý úsek větve 2 bude označen značkou IP10a.

Všechny dopravní značky, kromě značek IP12 musí být v základní velikosti a retroreflexní úpravě třídy R1. Značky budou umístěny na ocelové sloupky.

Vodorovné dopravní značení V10f bude provedeno z bílé barvy.

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

Stavba bude členěná na etapy dle finančních možností investora. Stavba bude realizována v roce 2018 až 2022.

i) vazba na případné technologické vybavení

Součástí stavby není technologické vybavení.

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

Vozovky jsou navrženy dle TP 170 – katalogu vozovek, výpočty nebyly provedeny.

Návrh počtu odstavných stání je dimenzován dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Výpočet minimálního počtu odstavných stání dle ČSN 73 6110, kapitoly 14.1:

O_0 (tab. č. 34, ČSN 73 6110) = 1 – základní počet odstavných stání

K_a = 1,25...při 2,0 obyvatel/1 vozidlo – součinitel vlivu stupně automobilizace

K_p Stupeň úrovně dostupnosti dle tabulky 32 - velmi nízký A_D = 1

Skupina charakteru území dle tabulky 31: A – obce do 50 000 obyvatel

Lokalita zahrnuje 170 bytových jednotek velikostí do 100m².

O_0 = 170

Počet stání celkem

$N = O_0 \cdot K_a \cdot K_p = 170 \cdot 1,25 \cdot 1,0 = 212,5$ stání

Dle současně platných norem je tedy potřeba 213 parkovacích stání.

V území je navrženo celkem 214 nových parkovacích stání, které doplňuje ještě 29 stávajících míst v ulici. Celkový počet stání je tedy 243.

Parkovací stání pro přilehlé komerční objekty nejsou řešena, neboť tyto objekty mají vjezdy s možností parkování v areálu.

k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Je navrženo 10 parkovacích stání vyhrazených pro osoby těžce pohybově postižené. Dle vyhlášky 398/2009 Sb. se pro 201 – 300 parkovacích míst vyžaduje nejméně 8 vyhrazených stání. Tato parkovací stání budou vyznačena vodorovným dopravním značením V10f a svislým dopravním značením IP12 se symbolem vozíčkaře.

Chodníky budou realizovány jako bezbariérové ve smyslu vyhlášky 398/2009 Sb. O bezbariérovém užívání staveb.

Příčný sklon chodníku bude nejvýše 2,0 %. Podélný sklon chodníku bude nejvýše 8,3%. V místech pro přecházení bude obrubník snížen na 20 mm. Délka míst pro přecházení bude nejvýše 7,0 m.

Mobiliář a sloupy VO budou umístěny mimo průchozí prostor, případně bude mezi nimi a vodicí linií volný prostor šířky alespoň 0,9 m.

Vodicí linii bude tvořit obrubník na straně odlehlé od vozovky s převýšením 80 mm, případně místy též zeď přilehlé zástavby či podezdívka plotu. V obytné zóně ve větví 4, kde budou po obou stranách vozovky parkovací stání a nebude zde samostatný chodník (princip obytné zóny počítá se společným provozem pěších a vozidel v jednom dopravním prostoru) bude zřízena umělá vodicí linie z dlažby s vyfrézovanými drážkami v červené barvy, šířky 400 mm.

V místech sníženého obrubníku (sjezdy, místa pro přecházení) bude zřízen varovný pás z barevně a hmatově kontrastní dlažby v šířce 400 mm, a to až do výšky obrubníku 80 mm.

Signální pásy míst pro přecházení budou šířky 800 mm a budou vést od vodicí linie ve směru přecházení, v případě zalomení bude zalomení kolmé a rovná část ve směru přecházení bude dlouhá alespoň 1500 mm. Od varovného pásu budou signální pásy odsazeny hladkou dlažbou v šířce 300 až 500 mm.

Vjezdy do obytné zóny budou vyznačeny varovnými pásy šířky 400 mm podél hrany obrubníku na rozhraní nadřazené komunikace a obytné zóny a signálními pásy šířky 800 mm vedenými od vodicí linie v obytné zóně k vodicí linii chodníku podél nadřazené komunikace.

Pro varovné a signální pásy se předpokládá užití dlažby červené barvy s výstupky tvaru komolého kužele, základní dlažba chodníku a sjezdů pak bude v dlažbě barvy šedé nebo pískové.