

TECHNICKÁ ZPRÁVA


SO 01 Komunikace a zpevněné plochy

Projektová dokumentace je zpracována dle vyhlášky č. 146/2008 Sb.

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: Rekonstrukce ulice NA RYBNÍKU v Nemošicích SO 01 – Komunikace a zpevněné plochy SO 02 – Přeložka veřejného osvětlení SO 03 – Přeložka ČEZ Distribuce, a.s. (není součástí této projektové dokumentace)
KRAJ	: Pardubický
OBEČ	: Nemošice
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Pardubice
CHARAKTER STAVBY	: Jedná se o výměnu krytu a konstrukčních vrstev vozovky, výstavbě podélných parkovacích stání, zpomalovacích prahů a výjimečně pojížděných ploch (sjezdů), odvodnění zpevněných ploch, úprava přilehlé zeleně. Dále dojde k přeložení dvou lamp veřejného osvětlení (SO 02 Přeložka veřejného osvětlení) vyvolaných přeložením sloupů společnosti ČEZ Distribuce, a.s., který se nachází ve stávající komunikaci. Stavební objekt SO 03 Přeložka ČEZ Distribuce, a.s. není součástí této projektové dokumentace!!! Je navrženo nové svislé a vodorovné dopravní značení odpovídající provedeným úpravám.
STUPEŇ PD	Dokumentace pro provádění stavby (DPS)
POZEMKY STAVBY	626/1, 425/57, 425/63, 425/64, 425/65
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Nemošice
OBJEDNATEL	:  Statutární město Pardubice Pernštýnské nám. 1 530 21 Pardubice
PROJEKTANT	: Bc. Lenka Ledvinková ČKAIT 0602363 Prodin a.s.



	<p>Jiráskova 169 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 941 IČ 25292161</p>
---	---

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je oprava uličního prostoru ve stávající obytné zóně se zákazem vjezdu nákladních automobilů. Realizace ulice Na Rybníku je rozdělena na dvě samostatné etapy. V rámci stavebních úprav dojde v **II. etapě** výstavby k úpravě vozovky, výjimečně pojížděných ploch (sjezdů k nemovitostem), výstavbě nových podélných parkovacích stání, plochy pro pěší, dvou zpomalovacích příčných prahů, dvou parkových laviček a jedné pružinové houpačky.

Řešené území se nachází v působnosti městského obvodu Pardubice IV a je ohraničena ulicemi 28. října a Polní.

Povrch komunikace je z asfaltového betonu a vykazuje velké množství trhlin a prasklin. V lokálních místech došlo k úplnému vydrolení ohrubné vrstvy. Stávající povrch komunikace byl pravděpodobně upnut do krajnic, které jsou již dnes rozpadlé či zarostlé. V současné době se v úseku II. etapy nenachází žádné podélné parkovací stání. Dešťové vody stékají do zeleného pásu podél komunikace do dvou stávajících uličních vpustí.

Veřejné osvětlení na levé straně komunikace (ve směru staničení) je již provedeno nově, v důsledku přeložky sloupu společnosti ČEZ Distribuce, a.s. dojde k přeložce dvou lamp veřejného osvětlení. Sloup společnosti ČEZ se dnes nachází v komunikaci.

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci, ani památkové zóně.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.





3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

4 VZTAHY ZPEVNĚNÝCH PLOCH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Objekt SO 01 Komunikace a zpevněné plochy musí být koordinován se stavebními objekty:

SO 02 Přeložka veřejného osvětlení

Jedná se o překládku dvou stávajících lamp veřejného osvětlení v důsledku nutnosti přeložky sloupu společnosti ČEZ Distribuce a.s.

SO 03 Přeložka ČEZ Distribuce a.s.

Není součástí této projektové dokumentace!!!



5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

POPIS ŘEŠENÍ – KOMUNIKACE

Šířka vozovky je nově navržena 4,0 m + 2 x 0,25 m betonový vodící pásek. Délka komunikace v II. etapě výstavby je 79,89 m.

Na pravé straně podél komunikace (ve směru staničení) je navržena zpevněná plocha ze zámkové dlažby, tl. 80 mm, zvýšená vůči vozovce +2 cm. V této zpevněné ploše se nacházejí sjezdy na soukromé pozemky. Šířka zpevněné plochy podél komunikace je navržena 1,5 m. Barva zpevněné plochy ze zámkové dlažby je šedá. Sjezdy budou ze zámkové dlažby tl. 80 mm, barvy červené.

Na levé straně komunikace (ve směru staničení) jsou navrženy čtyři podélná parkovací stání. Šířka parkovacích stání je 2,0 m, délka jednoho stání je 5,5 m.

Ve staničení km 0,125 00 – 0,130 00 a km 0,180 00 – 0,185 00 jsou navrženy dlouhé, zpomalovací, příčné prahy délky 5,0 m. Vůči vozovce je plocha prahu zvýšena o 10 cm z obou stran. Nájezdy na plochu jsou řešeny jako rampy délky 1,00 m, délka horní plochy prahu je 3,0 m. Zpomalovací prahy nejsou navrženy v celé šířce komunikace, z důvodu snadnějšího průjezdu cyklistů a lepšího odvodnění komunikace do navržených sorpčních vpustí. Šířka zpomalovacích prahů je 3,25 m.

Dále jsou zde navrženy dvě parkové lavičky a jedna pružinová houpačka (např. koník) Dopadová plocha u pružinové houpačky bude travnatá o rozměrech 3,25 x 3,9 m.

SKLONOVÉ POMĚRY

Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav. Je navržen s ohledem na přilehlou zástavbu a křižovatky, aby nedocházelo ke zbytečným zemním pracím a nadměrnému zvyšování nákladů

Podélné sklony jsou následující:

km 0,122 62 – 0,167 00 klesá ve sklonu 0,55 %

km 0,167 00 – 0,202 51 stoupá ve sklonu 0,34 %

Nedostatečné podélné sklony na ose komunikace jsou řešeny v místě odvodňovacích pásků ze žulové kostky drobné.

Příčný sklon:

Povrch komunikace bude proveden v jednostranném sklonu o velikosti 2,5 % po celé délce komunikace, pouze v místě napojení na stávající komunikaci bude příčný sklon upraven dle stávajících poměrů. Sklon bude proveden levostranně (ve směru staničení).

Napojení sjezdů je potřeba provést tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení na novou obytnou ulici.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch vozovky je navržen z asfaltového betonu střednězrného. Povrch bude upnut do betonového vodícího pásku šířky 0,25 m, následně do betonové silniční obruby (250/150/1000 mm) do betonového lože s boční opěrou. Podsádka betonové silniční obruby na pravé straně komunikace (v směru staničení) bude snížena + 2 cm. Na levé straně komunikace (ve směru staničení) bude podsádka + 10 cm, pouze v místě podélných parkovacích stání bude podsádka snížena na +2 cm vůči vozovce.



Skladba konstrukčních vrstev nové vozovky je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

D1-N (D1-N-8)

Asfaltový beton střednězrný ACO 11	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřík dle TP 102 0,50 kg/m ²		
Obalované kamenivo ACP 16 +	ČSN EN 13108-1	60 mm
Infiltrační postřík 1,0 kg/m ²		
Stabilizace cementová SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	130 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	200 mm
Celkem		430 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: stávající kryt bude odstraněn schodovitě, po vrstvách tl. 40 a tl. 60 mm na délkách cca 0,5 m. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postříkem a spára styčná bude ošetřena živичnou emulzí a zasypána křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a modernizované vozovky. Nové konstrukční vrstvy budou tímto plynule napojeny, čímž se zamezí tvorba poruch na přechodu nové úpravy a starého stavu.

POPIS ŘEŠENÍ – PARKOVACÍ STÁNÍ

V druhé etapě výstavby jsou navržena 4 podélná parkovací stání. Šířka podélných stání je navržena 2,0 m, délka 5,5 m. Jednotlivá parkovací stání budou oddělena vodorovným dopravním značením V10a. Provedení bude zámkovou dlažbou barvy šedé.

Základní sklon parkovacích stání je navržen 2,0%

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch parkovacích stání je navržen ze zámkové dlažby tl. 80 mm, barva červená. Povrch podélných stání bude upnut (hranou lemující komunikaci) do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm (+2 cm od vozovky). V místě zeleně bude povrch upnut do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +10 cm.

Skladba konstrukčních vrstev parkovacích stání vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení VI upravené na místní poměry. Konstrukční skladba bude následující:

D1-D (D1-D-2)

Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	120 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	170 mm
Celkem		410 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.



POPIS ŘEŠENÍ – ZPEVNĚNÁ PLOCHA, SJEZDY

Zpevněné plochy ze zámkové dlažby jsou nově navrženy v pravé části obytné ulice (ve směru staničení). Povrch je navržen ze zámkové dlažby („kost“) tl. 80 mm, barvy šedé. Pouze sjezdy na soukromé pozemky budou vyznačeny červenou zámkovou dlažbou. Šířka zpevněné plochy v úseku 28. října - Polní (II. etapa výstavby), je navržena 1,5 m

Povrch sjezdů na soukromé pozemky bude upnut u vrat do betonové chodníkové obruby s podsádkou + 0 cm. Pouze u sjezdu ke garáži č.p. 125, bude podsádka obruby +5 cm. (v přímé linii zpevněné plochy). Místo styku zpevněné plochy a plotové podezdívky bude ochráněno nopovou izolací.

Základní sklon zpevněné plochy ze zámkové dlažby je navržen 2,0 %.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch zpevněné plochy je navržen ze zámkové dlažby („kost“) tl. 80 mm, barvy šedé a červené. Zpevněná plocha bude upnuta, z jedné strany, do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm (+2 cm od vozovky). Ze strany druhé, bude upnuta na betonovou podezdívku plotu. V místech sjezdů na soukromé pozemky, bude povrch upnut do betonové chodníkové obruby do betonového lože.

Skladba konstrukčních vrstev parkovacích stání vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení VI upravené na místní poměry. Konstrukční skladba bude následující:

<u>D1-D (D1-D-2)</u>		
Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C 1,5/2	ČSN 73 6125	120 mm
Štěrkodrtě ŠD _A	ČSN 73 6126	170 mm
Celkem		410 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

POPIS ŘEŠENÍ – DLOUHÉ ZPOMALOVACÍ PRAHY

Zpomalovací prahy jsou použity jako zklidňující prvek. V ulici Na Rybníku jsou zpomalovací prahy navrženy na začátku a konci I. ale i II. etapy výstavby.

Vůči vozovce je plocha prahu zvýšena o 10 cm z obou stran. Nájezdy na plochu jsou řešeny jako rampy délky 1,00 m, délka horní plochy prahu je 3,0 m. Zpomalovací práh není navržen v celé šířce komunikace, z důvodu snadnějšího průjezdu cyklistů a lepšího odvodnění komunikace do navržených sorpčních vpustí. Šířka zpomalovacího prahu je 3,25 m.

Umístění zpomalovacího prahu, viz. výkres situace.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch zvýšené plochy je navržen z žulové kostky drobné. Povrch bude upnut do vysoko-pevnostních obrub a žulových krajníků do betonového lože s boční opěrou.



Povrch nájezdu na zvýšenou plochu rampy, bude upnut do žulových krajníků. Podsádka žulových krajníků na nájezdu bude +2 cm.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení IV. Konstrukční skladba navržené vozovky je následující:

<u>D1-D (D1-D-2)</u>		
Žulová kostka drobná	ČSN 73 6131	120 mm
Ložná vrstva	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C 1,5/2	ČSN 73 6125	200 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	200 mm
Celkem		560 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$.

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění komunikace, parkovacích stání a zpevněných ploch ze zámkové dlažky je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do nově navržených uličních a sorpčních vpustí (UV1-UV3, UVS2).

Sorpční vpust, umístěná u parkovacích stání, bude osazena plastovou mříží pro zatížení D400. Vpusti na vozovce jsou navrženy s rozměrem mříže (plastové) 500 x 500 mm pro zatížení D400

Vpusti budou napojeny vysoko-pevnostním potrubím PVC DN 150 do stávající kanalizace.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,0 % a bude odvodněna pomocí travivodů, které budou napojeny přes sorpční vpusti do dešťové kanalizace. Travivodná trubka FF DRAIN D150 bude uložena do rýhy min. šířky 0,30 m na podsyp ze štěrkopísku a obsypána štěrkodrtí frakce 8/16. Celý travivod bude opatřen ochrannou geotextilií 200g/m² pro travivody.

V místech s nedostatečným podélným sklonem 0,5% bude odvodnění řešeno pomocí naklápění odvodňovacího pásu.

Je nutné dbát na správné vyspádování povrchu směrem ke vpustím tak, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé dopravní značení bude v reflexním provedení a základní velikosti

1x IP11c + E1 – Parkoviště (podélná stání) + počet

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, všechny značky velikost základní. Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,20 m nad úroveň terénu.

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ



Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V10a** – Stání podélné (bude provedeno dlažbou)

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení obrusných vrstev, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

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

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

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do pískového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN DIN 18920.

Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Výstupy inženýrských sítí (šoupata, hydranty, poklopy kanalizace) budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch.

Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. "Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů".

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečný odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).



Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hluchnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

Stávající strom u ulice Polní bude po dobu výstavby ochráněn dřevěným bedněním.

ORGANIZACE VÝSTAVBY

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správci a při výkopových pracích postupovat podle jejich pokynů a požadavků.

Inženýrské sítě budou ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely, apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.

Zákresy sítí jsou ve výkresu pouze orientační!!!

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Požární bezpečnost - nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Dodavatel stavby dodrží po celou dobu provádění výstavby veškeré protipožární a příslušné předpisy, zejména zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně. Při provádění uzavírek a omezení silniční dopravy budou respektovány předepsané požadavky na průjezdný profil a nosnost. Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek.

Šířka nové komunikace je navržena 4,50 m, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Zároveň komunikace splňují požadavky na únosnost požárních vozidel.

Nástupní plochy k bytovým domům nejsou v upravované lokalitě v současném stavu vyznačeny, a proto není požadováno vyznačení nástupních ploch při stavebních úpravách stávajících zpevněných ploch.

Veškeré hydranty, šoupata apod. zůstávají zachovány. Výstupy šachet a hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu zpevněných a nezpevněných ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.



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

Dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace budou v obytné zóně dodrženy vodící linie (plotové podezdívky).

Základní příčný sklon pochozích ploch se navrhuje 2,0 %.

V řešené II. etapě jsou navržena 4 podélná parkovací stání. Jelikož se jedná o parkovací stání v obytné zóně s nejvyšší dovolenou rychlostí 20 km/h a volném pohybu pěších, není nutné vyhrazovat parkovací stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení se neprovádí z důvodu umístění sloupů do zeleně.

Uspořádání je patrné z přílohy situace

Vypracovala: Bc. Lenka Ledvinková
Prodín a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice
+420 725 601 941

V Pardubicích, červenec 2013

