



Držitel certifikátů ISO 9 001,  
ISO 14 001 a ISO 45 001

Jednatel společnosti:	Ing. Martin Dejdar
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Martin Dejdar
Vypracoval:	Ing. Veronika Gloserová
Kontroloval:	Ing. Jan Dudáček

Odběratel/Investor:	Město Beroun, Husovo náměstí 68, 266 43 Beroun		
Zakázka:	<b>PARALELNÍ KOMUNIKACE BEROUN – KRÁLŮV DVŮR - úsek C1 - Beroun</b>		
Stavba:		Stran:	<b>9 A4</b>
Objekt:	C. STAVEBNÍ ČÁST	Datum:	<b>03/2020</b>
Část:	C.1. – Objekty pozemních komunikací	Zak. číslo:	<b>4534 – 05 – 031</b>
Díl:	SO 101, SO 102, SO 103 - Komunikace - větev A, B, C	Stupeň:	<b>Dokumentace pro stavební povolení</b>
Obsah:	<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>	<b>C.1.100.1.a.</b>	

## 1) Identifikační údaje

### a) Identifikační údaje stavby

**Název stavby:** **PARALELNÍ KOMUNIKACE BEROUN – KRÁLŮV DVŮR  
- úsek C1 - Beroun**

**Katastrální území:** Beroun /602868/

**Okres:** Beroun

**Kraj:** Středočeský

**Charakter stavby:** Novostavba komunikace včetně mostu, opěrných zdí, jejího odvodnění a osvětlení

**Stupeň dokumentace:** Projekt pro stavební povolení vypracovaný dle přílohy č. 8 vyhlášky č. 146/2008 Sb.

### b) Identifikační údaje investora

**Město Beroun**

**Adresa:** Husovo náměstí 68  
266 43 Beroun – Centrum

**ID:** 2gubtq5

**IČO:** 00 233 129

**Zástupce:** **Ing. Michal Mišina** – místostarosta města

### c) Identifikační údaje zpracovatele dokumentace

**Název firmy:** **Spektra spol s r.o.**  
Společnost zapsána v OR, vedeného Městským soudem  
v Praze, oddíl C, vložka 2620

**Sídlo firmy:** V Hlinkách 1548, 266 01 Beroun 2 - město

**IČO:** 185 98 897

**Statutární zástupce:** Ing. Martin Dejdar – jednatel společnosti

**HIP:** **Ing. Martin Dejdar**

**Vypracovala:** **Ing. Veronika Gloserová**

**Kontroloval:** **Ing. Jan Dudáček** – autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, v seznamu autorizovaných osob vedeném ČKAIT veden pod číslem 0003192

### Projektant mostních konstrukcí:

**PONTEX s.r.o.**  
Bezová 1658, 147 14 Praha 4  
e-mail: user@pontex.cz  
tel: +420244462219  
fax: +420244461038  
IČ: 407 63 439

**Zodpovědný projektant:** **Ing. Daniel Šindler, Ph.D.** – autorizovaný inženýr v oboru IM00, v seznamu autorizovaných osob vedeném ČKAIT veden pod číslem 0012336

## 2) Technické řešení

### a) Úvod

Předmětem této části projektu je dokumentace ve stupni pro stavební povolení na část obchvatové komunikace v úseku mezi plánovanou okružní křižovatkou v ulici Koněpruská a hranicí katastrálního území Beroun v místě stávajícího areálu firem Maxit a Českomoravský cement. Stavba zahrnuje i nové přemostění řeky Litavky v blízkosti dálničního sjezdu na exitu 18 a čerpací stanice pohonných hmot ÖMV.

V rámci dokumentace zpracované v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o záměru realizovat „Paralelní komunikace Beroun – Králův Dvůr“, vypracované firmou SOM – Středisko odpadů Mníšek s.r.o. v dubnu 2018 byla tato část obchvatové komunikace označena jako „C1“.

Na stavbu bylo v roce 2019 vydáno Rozhodnutí o umístění stavby pod č.j. MBE/48622/2019/VÝST-PV ze dne 8.7.2019, které nabylo právní moci dne 1.8.2019.

Tento projekt pro stavební povolení je zpracován v souladu s výše uvedeným Rozhodnutím a podmínkami jím stanovenými.

### b) Směrové řešení a šířkové uspořádání

V rámci řešeného zájmového území jsou navrženy tři větve komunikace označené jako větve A (obchvatová komunikace), větve B (most přes řeku Litavku) a větve C (odbočka k areálu Maxit a Českomoravský cement).

**Větev A** je navržena jako průjezdní úsek silnice II. třídy městem v kategorii MS2 13/8/50 a v rámci úseku C1 vede od nového přemostění řeky Litavky (větev B) na hranici katastru Beroun – Králův Dvůr v místě stávajícího areálu firem Maxit a Českomoravský cement. Komunikace je navržena jako obousměrná, dvoupruhová, s šířkou jízdního pruhu 3,5 m. V místě přechodu pro chodce je šířka komunikace pouze 6,5 m. Silnice ve většině trasy kopíruje stávající cyklostezku, od které je oddělena na své severní hranici zeleným pásem o šířce minimálně 2,0 m. V místě napojení na navrhovaný most je stávající cyklostezka přerušena a je nově přimknuta k vozovce. Cyklotrasa následně kopíruje trasu komunikace, v rámci nové okružní křižovatky je uvažováno s přejezdem pro cyklisty a napojením na stávající cyklostezku podél silnice III/11533. Na jižní straně vozovky je navržen bezpečnostní odstup šířky 1,0 m. Prostor místní komunikace je uvažován 13 m. Směrové oblouky jsou navrženy jako prosté kružnicové s poloměrem oblouků 100-700 m. Celková řešená délka větve A je 1 250,28 m.

**Větev B** je převážně situována na mostní konstrukci SO 201. Šířka vozovky je 11,5 m, u opěry OP2 se šířka rozšiřuje oblouky křižovatky. Na mostě jsou navrženy železobetonové monolitické římsy šířky 3,25 m, které svým povrchem budou současně tvořit chodník resp. cyklostezku. Příčný sklon horního povrchu římsy je navržen 2 % směrem k vozovce. Výška náslapu 18 cm. Do římsy bude kotveno zábradlí a sloupy VO. Celková řešená délka větve B je 48,16 m.

**Větev C** je navržena jako dvoupruhová obousměrná komunikace se šířkou jízdního pruhu 3,25 m a oboustranným bezpečnostním odstupem 1,0 m. Jedná se o přístupovou komunikaci do areálu firmy Maxit a možný přístup k areálu firmy Českomoravský cement. Směrový oblouk je navržen jako prostý kružnicový s poloměrem 200 m. Celková řešená délka větve C je 88,73 m.

Podrobný návrh je patrný z výkresové části projektové dokumentace.

### c) Výškové řešení

Výškové řešení **větve A** je přizpůsobeno napojení na nově navrhované přemostění řeky Litavky a polohu stávající cyklostezky podél této řeky. Od místa napojení na větev B komunikace nejprve klesá ve sklonu nejprve 2,5% a následně po dosažení stávajícího terénu začne stoupat ve sklonu 0,5% až na konec řešeného úseku. Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný o velikosti 2,5%. Změna příčného sklonu je navržena klopením kolem osy komunikace. Zaoblení výškového oblouku je realizováno poloměrem 1000 m.

Výškové řešení **větvě B** je dáno výškovým řešením mostní konstrukce dané požadavkem Q100 dle SO 201. Větev B nejprve stoupá ve sklonu 3% do vzeptění mostu a následně klesá ve sklonu 3% směrem k uvažované okružní křižovatce. Poloměr zaoblení je navržen o velikosti 700 m. Příčný sklon vozovky je navržen střechovitý o velikosti 2,5%.

**Větev C** klesá od místa napojení na větev B nejprve ve sklonu 2,5% a následně pokračuje v klesání sklonem 0,5% až do konce úseku. Příčný sklon vozovky je jednostranný o velikosti 2,5%. Zaoblení výškového oblouku je realizováno poloměrem 1000 m.

Podrobné návrhy jsou patrné z podélných profilů výkresové dokumentace.

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

Výchozími podklady pro zpracování dokumentace pro stavební povolení byly:

- polohopisné a výškopisné zaměření lokality vypracované Geodetickou kanceláří Hrdlička spol. s r.o. v dubnu 2018 v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv
- Územní rozhodnutí o umístění stavby pod č.j. MBE/48622/2019/VÝST-PV ze dne 8.7.2019, které nabylo právní moci dne 1.8.2019
- Prognóza dopravního zatížení komunikace podle severního břehu Litavky vypracovaná firmou AF-CityPlan v červenci roku 2013 pod z.č. 13-3-082. Dále byla pro Město Beroun firmou AF-CityPlan v lednu roku 2020 zpracována Koncepce dopravy pro město Beroun do konce roku 2030.
- dokumentace pro územní rozhodnutí vypracovaná firmou Spektra s.r.o. v srpnu 2018 pod z.č. 4220-04-031
- posouzení vlivu navrhované komunikace podél Litavky v Berouně na hydrodynamickém modelu odtokových poměrů za podmínek Q100 z Litavky vypracované firmou DHI v březnu 2019
- inženýrskogeologický průzkum pro sestavení návrhu založení komunikace jižního obchvatu Berouna vypracovaný firmou Chalupa GGS s.r.o. v dubnu 2018
- studie kompenzačních opatření k záměru Paralelní komunikace Beroun – Králův Dvůr vypracovaná Ing. Mgr. Michalem Pravcem v listopadu 2018
- studie nové okružní křižovatky v ulici Koněpruská vypracovaná firmou Valbek
- místní šetření
- konzultace návrhu s investorem
- příslušné vyhlášky a ČSN

Pro danou stavbu nebyl doposud vypracován inženýrskogeologický, ani hydrogeologický průzkum. Pro realizaci stavby doporučujeme IG průzkum nechat zpracovat, neboť se může jednat o území s výskytem navážek, které mohou ovlivnit založení stavby.

### **4) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**

Navrhovaná pozemní komunikace (SO 101, SO 102 a SO 103) je hlavní stavbou, která podmiňuje zřízení ostatních stavebních objektů, především objektu nového přemostění řeky Litavky (SO 201) včetně opěrné zdi v blízkosti mostu (SO 202) a opěrné zdi v blízkosti vrátnice areálu ČMC a.s. (SO 203), dále potom objektu odvodnění (SO 301, SO 302 a SO 303), osvětlení stavby (SO 401), úpravu sdělovacích kabelů CETIN (SO 402), úpravu jímacího objektu provozní vody ČMC a.s. (SO 601), úpravu vrátnice ČMC a.s. (SO 701).

Souvisejícími jsou i objektu přípravy staveniště (SO 001 a SO 002) a objekty úpravy území (SO 801).

## 5) Návrh zpevněných ploch včetně případných výpočtů

Návrh konstrukce vozovky je řešen za pomoci TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací a dle doporučení zpracovaného inženýrskogeologického průzkumu. Projekt předpokládá výměnu zeminy v aktivní zóně. Problematika sanace nebo výměny zemin bude muset být dle inženýrskogeologického posudku řešena za přítomnosti geologa pochůzkou po paraplání při konstrukci HTÚ v terénu. Realizační dokumentace může stanovit úpravu navrhovaných skladeb v závislosti na skutečném stavu parapláně po jejím odkrytí.

Uvažované parametry byly následující:

### Vozovka – větev A, větev B:

- návrhová úroveň porušení vozovky – D0 (dálnice, rychlostní silnice, rychlostní místní komunikace, silnice I. třídy)
- třída dopravního zatížení – III –  $TNV_k$  (TNV/24h) max. 1500 těžkých nákladních vozů za den
- typ podloží vozovky – PIII – návrhový modul pružnosti 50 MPa, minimální modul přetvárnosti zeminy  $E_{def.2}$  podloží 45 MPa, nebezpečně namrzavé

### Cyklostezka – větev A:

- návrhová úroveň porušení vozovky – D1 (silnice II. a III. třídy, sběrné místní komunikace, obslužné místní komunikace, odstavné a parkovací plochy))
- třída dopravního zatížení – VI –  $TNV_k$  (TNV/24h) max. 15 těžkých nákladních vozů za den
- typ podloží vozovky – PIII – návrhový modul pružnosti 50 MPa, minimální modul přetvárnosti zeminy  $E_{def.2}$  podloží 45 MPa, nebezpečně namrzavé

### Vozovka – větev C:

- návrhová úroveň porušení vozovky – D1 (silnice II. a III. třídy, sběrné místní komunikace, obslužné místní komunikace, odstavné a parkovací plochy))
- třída dopravního zatížení – IV –  $TNV_k$  (TNV/24h) max. 500 těžkých nákladních vozů za den
- typ podloží vozovky – PIII – návrhový modul pružnosti 50 MPa, minimální modul přetvárnosti zeminy  $E_{def.2}$  podloží 45 MPa, nebezpečně namrzavé

Obrusná vrstva vozovky je uvažována jako asfaltová, povrch cyklostezky taktéž. Rozhraní mezi vozovkou a zeleným pásem a vozovkou a bezpečnostním odstupem bude tvořit silniční betonový obrubník (např. BEST MONO II) s nadvýšením 150 mm. Obrubu nové cyklostezky tvoří betonový obrubník (např. BEST LINEA), nadvýšený o 60 mm nad plochu chodníku. V místech přechodu pro chodce bude silniční betonový obrubník zapuštěn (nebo proveden obrubník BEST nájezdový) s nadvýšením 20 mm.

Jednotlivé navržené skladby:

### VOZOVKA – větev A - D0-N-3-III-PIII

• asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	40 mm
• asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
• obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
• kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	150 mm
• štěrkodrt'	ŠDA	250 mm
• štěrkodrt' – aktivní zóna	ŠD	500 mm
• geotextýlie	min. 300g/m <sup>2</sup>	

C e l k e m

1050 mm

### **VOZOVKA – větev B - D0-N-3-III-PIII**

• asfaltový koberec mastixový	SMA 11S	40 mm
• asfaltový beton hrubý	ACL 16S	50 mm
• litý asfalt	MA 11IV	40 mm
• izolace AP		5 mm

---

C e l k e m	135 mm
• konstrukce mostu	

### **VOZOVKA – větev C – D1-N-2-IV-PIII**

• asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	40 mm
• asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
• obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
• kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	150 mm
• štěrkodrt'	ŠDA	150 mm
• štěrkodrt' – aktivní zóna	ŠD	500 mm
• geotextýlie	min. 300g/m <sup>2</sup>	

---

C e l k e m	950 mm
-------------	--------

### **CYKLOSTEZKA – D1-N-2-VI-PIII**

• asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
• obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
• štěrkodrt'	ŠDA	150 mm
• štěrkodrt'	ŠDB	150 mm
• štěrkodrt' – aktivní zóna	ŠD	300 mm
• geotextýlie	min. 300g/m <sup>2</sup>	

---

C e l k e m	690 mm
-------------	--------

Na konstrukčních vrstvách z SC musí být provedena opatření proti vývoji reflexních trhlin do asfaltových vrstev omezením jejich smršťování úpravou pojiva (pomalu tuhnoucí pojivo) nebo uvolněním smršťovacích napětí pojezdy vrstvy vibračním válcem v době tvrdnutí nebo vytvořením smršťovacích trhlin ve vzdálenostech do 5 m (vložkami, vibračním diskem, proříznutím apod.)

Vrstvu SC lze nahradit ekvivalentní vrstvou SS, SP nebo SH.

Provede se ve dvou vrstvách odpovídajících tloušťkám.

## **6) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Odvodnění vozovky a chodníků je řešeno pomocí podélných a příčných sklonů a uličních vpustí, které budou napojeny na jednotnou kanalizační síť. Pro odvodnění pláně komunikace je navržena drenáž, která bude zaústěna do budované dešťové kanalizace a vyvedena přes odlučovač lehkých kapalin do řeky Lityvky.

Napojení a odvod vod řeší C.3 – Objekty odvodnění pozemní komunikace.

## **7) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Svislým dopravním značením budou vyznačeny především přednosti v jízdě v místech křižovatek.

Místo křížení větve A s větví B v současnosti není křižovatkou. Na příjezdu od Králova Dvora bude osazené svislé dopravní značení (SDZ) A1B – „Zatáčka vlevo“ doplněné o značku B20a – „Nejvyšší dovolená rychlost (30)“. Slepé mostní rameno bude vybaveno dopravním zařízením 4x Z3 – „Vodící tabule“ umístěným nad betonové svodidlo pro zamezení vjezdu vozidel.

V místě křížení větve A s větví C bude vyznačena přednost v jízdě svislým dopravním značením (SDZ) P2 – „Hlavní pozemní komunikace“ umístěným na větví A ve směru od Králova Dvora a SDZ P4 – „Dej přednost v jízdě“ na větví C. Na vjezdu na větev C bude umístěno SDZ IP10a – „Slepá pozemní komunikace“.

V místě přechodu pro chodce v místě vrátnice do areálu ČMC a.s. bude osazeno na sloupy veřejného osvětlení, které tento přechod přisvětlují, SDZ IP6 – „Přechod pro chodce“ s žlutým reflexním okrajem.

V celé délce všech větví komunikace bude provedeno vodorovné dopravní značení V2a – „Podélná čára přerušovaná“ na středu komunikace a V4 – „Vodící čára“ v krajích vozovky. Toto značení bude přerušeno v místě připojení větve C k větví A, kde bude nahrazeno VDZ V2b – „Podélná čára přerušovaná“. Přechod pro chodce v místě vrátnice do areálu ČMC a.s. bude vyznačen VDZ V7 – „Přechod pro chodce“.

V místě úhlové opěrné zdi na konci úseku větve A (SO 203) bude osazeno zábradlí výšky 1,3 m nad úroveň přilehlé cyklostezky. Alternativně je možné kotvit toto zábradlí do římsy této opěrné zdi. Na mostě přes Litavku (SO 201) i opěrné zdi v návaznosti na tento most (SO 202) bude osazeno zábradlí se svislou výplní výšky 1,3 m.

S ohledem na charakter komunikace nebyl proveden návrh světelných signálů ani zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.

## **8) Zvláštní podmínky a požadavky na postu výstavby, případně údržbu**

### **a) Podmínky výstavby**

Všechny konstrukční vrstvy budou prováděny podle podmínek stanovených v příslušných ČSN (ČSN 736124, ČSN 736131, ČSN 736126 apod.), a to zvláště prokázání kvality použitých materiálů a dodržení technologických předpisů při pokládce.

Projekt předpokládá výměnu zeminy v aktivní zóně. Problematika sanace nebo výměny zemin bude muset být dle inženýrskogeologického posudku řešena za přítomnosti geologa pochůzkou po paraplání při konstrukci HTÚ v terénu.

### **b) Zemní práce**

Zemní práce zahrnují dotěžení na úroveň parapláně, upravení do projektovaných podélných a příčných sklonů. Plán bude důkladně zhutněna.

Před započatím stavby bude ověřena kvalita podloží.

V případě nevhodnosti bude vytěžená zemina odvezena na skládku, kterou zajistí zhotovitel stavby, případně lze výkopek použít pro vyrovnaní výškových rozdílů. Bilance zemních prací je nevyrovnaná, převažuje výkopek. Vhodnost použití výkopku zeminy do násypů stanoví geolog. Svahování je navrženo pro zářezy i násypy ve sklonu 1:2 (jeden výškový metr na dva délkové).

Pro odvodnění pláně komunikace je navržena drenáž, která bude zaústěna do budované dešťové kanalizace.

### **c) BOZ**

Při realizaci stavby budou průběžně dodržovány veškeré příslušné předpisy BOZ.

Přehled základních předpisů týkajících se bezpečnosti práce:

- Základním právním předpisem pro dodržování bezpečnosti práce na stavbě je **zákon č. 262/2006 Sb – Zákoník práce**.

- Dalším závazným předpisem je **zákon č. 309/2006 Sb.**, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti práce a ochrany zdraví v pracovně právních vztazích.
- **Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.** včetně příloh č.1 až 5 tohoto nařízení, kterým se specifikují minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništi, při používání strojů a nářadí, požadavky na organizaci práce a pracovní postupy, stanoví náležitosti oznámení o zahájení prací a řeší práce a činnosti vystavující fyzickou osobu ohrožení života nebo poškození zdraví.
- **Nařízení vlády č. 362/2005 Sb.** o bližších požadavcích na BOZP při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- **Vyhláška č. 601/2006 Sb.**, kterou se zrušuje vyhláška ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, ve znění vyhlášky č. 363/2005Sb., a vyhláška 363/2005Sb., kterou se mění vyhláška ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.
- **Nařízení vlády č. 495/2001 Sb.**, kterým se stanoví podmínky pro poskytování osobních ochranných pomůcek a prostředků a prostředků hygienických.
- **Nařízení vlády č. 201/2010 Sb.**, o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- **Nařízení vlády č. 378/2001 Sb.**, včetně příloh č.1 až 5, kterým se stanoví požadavky na bezpečný provoz strojů, zdvihacích prostředků, zdvihání břemen a zaměstnanců atd.
- **Nařízení vlády č. 101/2005 Sb.**, o podrobnějších požadavcích na pracovní prostředí.
- **Nařízení vlády č. 361/2007 Sb.**, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci v platném znění.

Navrhované stavby neobsahují žádný výrobní provoz, který by vyžadoval zvláštní požadavky na bezpečnost a způsob jejich užívání.

#### **d) Důsledky stavby na životní prostředí**

Z hlediska charakteru navržené stavby a jejího budoucího využití nemá tato stavba dle závěru zjišťovacího řízení Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 086527/2018/KUSK ze dne 2.7.2018 významný vliv na životní prostředí a nebude posuzována podle platného zákona č. 100/2001 Sb.

Realizace stavby ovlivní životní prostředí v nejbližším okolí, zejména při použití stavebních mechanismů a nákladních automobilů hlavně při zemních pracích v souvislosti se znečišťováním vozovek, nadměrného hluku apod., dále bude životní prostředí narušeno běžným stavebním provozem. Zhotovitel je povinen zajistit dodržování příslušných předpisů v průběhu realizace stavby.

Pro snížení možných negativních vlivů hlavně z provádění stavby na okolní životní prostředí budou učiněna příslušná opatření:

- Snížení prašnosti při zemních pracích - pravidelné udržování a čištění vozidel a místa výjezdu ze staveniště na veřejné komunikace.
- Bezpečné ukládání sypkých materiálů na dopravní prostředky zabraňující znečišťování veřejných komunikací.
- Zabránění znečištění vod ropnými látkami.
- Stavba bude zabezpečena tak, aby hladina hluku v jejím okolí nepřekročila v denních hodinách v rozmezí 7 – 21 hodin hranici 65 dB v souladu s platnou legislativou, v nočních hodinách budou stavební práce zastaveny.
- Odpady ze stavby a stavební činnosti budou během stavby tříděny a bude s nimi nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb.

Dokončená stavba nebude působit prakticky žádnými nepříznivými vlivy na okolní životní prostředí.

#### **e) Zajištění požární ochrany stavby**

Šířkové uspořádání plochy zajišťuje bezpečný přístup požární techniky v případě požárního zásahu.



## **9) Vazba na případné technologické vybavení**

Stavba neobsahuje žádné technologické vybavení.

## **10) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Tato část projektové dokumentace neobsahuje objekty, u kterých by se prokazovala mechanická odolnost nebo stabilita a u kterých by bylo třeba stanovit dimenze a průřezy.

Pro objekty v části 200 Mostní objekty a zdi bylo vypracováno statické posouzení a ověření stability. Statické výpočty jsou obsaženy ve výše uvedené části.

## **11) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Šířka navrhované stezky pro chodce a cyklisty je v návaznosti na již stávající stezku 3,0 m. Povrch stezky je asfaltový, to znamená pevný a upravený proti skluzu. Příčný sklon stezky je navržen ve spádu 2,0% směrem k vozovce/zelenému pasu.

V místě přechodu pro chodce bude silniční betonový obrubník zapuštěn (nebo proveden obrubník BEST nájezdový) s nadvýšením 20 mm. Podél snížené hrany bude proveden varovný pás šířky 400 mm z barevně odlišné hmatné dlažby. Ve směru přecházení bude proveden signální pás šířky 800 mm z téže dlažby. Signální pás bude na varovný pás napojen.

Přirozenou vodící linií stezky je v místě přimknutí k vozovce betonový obrubník na okraji stezky (např. BEST LINEA). Jeho osazení je minimálně 60 mm nad přilehlou dlažbu. U stávající stezky tvoří vodící linii rozhraní asfalt (pevný povrch) / zeleň (měkký povrch). Sloupy veřejného osvětlení budou umístěny v zeleném pásu, na mostě potom budou osazeny u vodící linie. V místě osazení mostního zábradlí tvoří vodící linii zarážka osazená ve výši 100 – 250 mm nad pochozí plochou.