

## SO 101

HIP:	VP:	<b>WAY</b> project s.r.o. Jindřichův Hradec, Jarošovská 1126/II tel.: 384 321 494, 384 327 505 email: wayproject@wayproject.cz			
Projektant: Ing. Michal Šedivý	Kontroloval: Josef Šedivý	Zodp. projektant: Ing. Michal Šedivý			
Stavebník: Město Třeboň			Č. zakázky:	1175	Paré č.:
Obec: Třeboň			Datum:	06/2023	
Stavba: Stavební úpravy MK v ulici U sv. Petra a Pavla v Třeboni			Formát:	A4	
			Měřítko:		
Příloha: Technická zpráva			Stupeň:	ZDS / PDPS	Číslo přílohy: D.1.1.1
			Číslo arch.: 27/22		

# **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

## **A. identifikační údaje objektu:**

Název stavby:	„Stavební úpravy MK v ulici U sv. Petra a Pavla v Třeboni“
Stavební objekt:	SO 101 – Komunikace
Stavebník:	Město Třeboň Palackého nám. 46/II, 379 01 Třeboň IČ: 00247618
Projektant:	WAY project s.r.o., Jindřichův Hradec Jarošovská 1126/II IČO: 63906601 Certifikace: ČSN EN ISO 9001 na projektovou a inženýrskou činnost
Místo stavby :	k.ú. Třeboň, k.ú. Holičky u Staré Hlíny
Kraj:	Jihočeský
Charakter stavby:	stavební úpravy stávající místní komunikace
Zahájení stavby:	předpoklad - 2023
Zhotovitel stavby:	bude určen ve výběrovém řízení
Lhůta výstavby:	nestanovuje se, bude upřesněna ve smlouvě o dílo mezi objednatelem a zhotovitelem stavebních prací

## **B. stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

### **Prostorové uspořádání:**

Jedná se o stavební úpravy stávající místní komunikace ulice U sv. Petra a Pavla ve městě Třeboň – místní části Holičky. Jedná se o část místní komunikace od silnice I/24 směrem k místní komunikaci ulice Na Hradečku. Začátek stavby je za křižovatkou se silnicí I/24 v km 0,014 55. Konec stavby v km 0,192 26 je za křižovatkou s místní komunikací ulicí Na Hradečku. Celková délka stavebních prací ulice U sv. Petra a Pavla je 177,71 m.

Od ZÚ do km 0,112 00 se jedná o jednopruhovou obousměrnou místní komunikaci s vozovkou šířky min. 3,50 m. Od km 0,039 72 do km 0,051 58 je navrženo rozšíření vozovky na šířku 4,80 m v délce 12,00 m jako výhybna pro osobní vozidla.

Od km 0,112 00 po křižovátku s ulicí Na Hradečku se jedná o dvoupruhovou obousměrnou místní komunikaci s vozovkou šířky min. 5,50 m. V místě KÚ je šířka vozovky navržena dle stávajícího stavu – 2,83 m. Stávající příkop vpravo podél vozovky je na požadavek objednavatele zachován včetně samostatného sjezdu. Chodníky v křižovatce s ulicí Na Hradečku jsou zachovány.

Vzhledem k nedostatečné šířce veřejného prostoru a nízké intenzitě provozu silničních vozidel není podél vozovky místní komunikace navržen chodník. Dle ČSN 736110 se komunikace bez (zvýšených) chodníků se smíšeným provozem může řížovat při intenzitě menší než 500 vozidel/24 h v obou směrech.

Součástí stavby je výměna stávajícího propustku v km 0,118 12 v místě křížení s Mlýnskou stokou. Nově bude propustek na požadavek objednavatele proveden z železobetonových trub DN 1000 v délce 11,50 m se šikmými čely ve sklonu 1:1,5. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna stoky a přilehlých svahů z lomového kamene. Propustek je navržen bez zábradlí.

### **Stávající stav:**

Stávající ulice U sv. Petra a Pavla šířkově odpovídá jednopruhové obousměrné místní komunikaci. Na vozovku navazují okolní travnaté nebo nezpevněné plochy.

Z návrhového hlediska se jedná o směrově nerozdělenou místní komunikaci s omezeným příčným profilem 3-4 m a jedním jízdním pruhem pro oba směry dopravy. Z konstrukčního hlediska se jedná o netuhou vozovku s krytem z AC vrstev a podkladními prolévanými stmelenými vrstvami PM.

V prostoru vozovky místní komunikace jsou uloženy sítě technické infrastruktury. Podél vozovky jsou umístěny stožáry veřejného osvětlení a svislé dopravní značení.

### **Cíle navržených úprav:**

Cílem navržených úprav je dle možnosti (dostatečné šířky pozemku stavebníka) rozšíření stávající komunikace na dvoupruhovou obousměrnou místní komunikaci včetně kompletní výměny konstrukce vozovky pro plynulý a bezpečný provoz silničních vozidel.

### **Směrové řešení:**

Směrové řešení místní komunikace vychází z polohy stávajících komunikací, stávajících sjezdů a poloze pozemku stavebníka. Osa místní komunikace je tvořena tečnovým polygonem, do kterého jsou vloženy prosté kružnicové směrové oblouky:

- TK 0,001 86 KT 0,019 36 levostranný o poloměru  $R=50$  m a délce 17,50 m,
- TK 0,040 17 KT 0,049 63 pravostranný o poloměru  $R=200$  m a délce 9,46 m,
- TK 0,099 03 KT 0,117 28 pravostranný o poloměru  $R=25$  m a délce 18,25 m,
- TK 0,127 00 KT 0,156 98 levostranný o poloměru  $R=90$  m a délce 29,98 m.

### **Sklonové poměry:**

Sklonové poměry jsou dány stávající niveletou pozemních komunikací, poloze stávajících vjezdů do nemovitostí a okolním terénem. Průběh nivelety je patrný z podélného profilu, který je veden osou vozovky:

Niveleta místní komunikace od ZÚ klesá sklonem 3,00% do km 0,079 23, klesá sklonem 2,20% do km 0,118 72, klesá sklonem 8,00% do km 0,129 98, klesá sklonem 0,60% do km 0,156 14, stoupá sklonem 0,50% do km 0,164 23, klesá sklonem 0,50% do km 0,182 57 a stoupá sklonem 1,00% do KÚ.

Lomy sklonového polygonu jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměru min.  $r = 200$  m (vyduté) a  $r = 110$  m (vypuklé).

**Uspořádání příčného profilu:**

Uspořádání příčného profilu je navrženo dle ČSN 736110.

Od ZÚ do km 0,112 00 je místní komunikace ulice U sv. Patra a Pavla navržena dle návrhové kategorie MO1 6,5/4,5/30 jako obousměrná jednopruhová místní komunikace s vozovkou základní šířky 3,50 m. Vozovka je využita pro jeden jízdní pruh šířky 3,50 m s jednostranným příčným sklonem 2,50 % vpravo.

Od km 0,112 00 do KÚ je místní komunikace ulice U sv. Patra a Pavla navržena dle návrhové kategorie MO2 12/6,5/30 jako obousměrná dvoupruhová místní komunikace s vozovkou základní šířky 5,50 m. Vozovka je využita pro dva protisměrné jízdní pruhy šířky 2,75 m s jednostranným příčným sklonem 2,50 % vpravo.

Na vozovku navazuje silniční betonový obrubník osazený s převýšením 50 mm nad povrchem vozovky (vlevo podél vozovky) nebo v úrovni vozovky (vpravo podél vozovky). Za obrubníkem je navržena zatravněná lavička šířky 0,50 m a terénní úpravy pro napojení na stávající terén. V místě stávajícího příkopu podél vozovky vpravo je navrženo odláždění lavičky a svahu do příkopu dlažbou z lomového kamene.

Betonový obrubník se použije silniční o rozměru 250x150x1000 mm a parkový o rozměru 250x80x1000 mm. Obrubníky se osadí do betonového lože s boční opěrou z betonu C20/25n XF3. Půdorysně zakřivené tvary do poloměru 2 m se vytvoří obloukovými dílci (koutovými, nárožními), oblouky větší než 2 m lze vytvořit z přímých segmentů jako polygonální.

V místech vjezdů do nemovitostí se obrubníky osadí s převýšením nad povrchem vozovky 0 mm – 50 mm dle příčných řezů. Snížení obrub se provede plynule.

**Křižovatky, rozjezdy, chodníkové přejezdy:**

Stávající křižovatka se silnicí I/24 zůstane zachována.

Stávající křižovatka s ulicí Na Hradečku je upravena rozšířením vozovky místní komunikace U sv. Patra a Pavla na šířku 5,50 m. Nároží křižovatky včetně chodníků zůstanou zachovány. Rozhledy na křižovatce vyhovují dle ČSN 736102 stávající dovolené rychlosti 30 km/h. Vzdálenost křižovatek je zachována.

Stávající samostatné sjezdy jsou zachovány. Rozhledy stávajících sjezdů převážně vpravo podél vozovky nejsou dostatečné dle ČSN 736110 – stávající oplocení soukromých pozemků zasahuje do rozhledů jednotlivých samostatných sjezdů. Zlepšení rozhledů stávajících sjezdů je možné osazením dopravních zrcadel – není součástí PD. Samostatné sjezdy nejsou ve vlastnictví stavebníka a realizaci stavby bude zachován stávající stav.

Nová křižovatka ani samostatné sjezdy nejsou navrženy.

**Vytýčení:**

Pro vytýčení je zpracován geodetický koordinační výkres. Souřadnicový systém s - JTSK. Výškový systém: B. p. v.

**Objekty typové:**

Typový objekt není navržen.

**Objekty netypové:**

Netypový objekt není navržen.

**Dotčená vedení a objekty:**

Všechna podzemní vedení je nutno před zahájením zemních prací nechat vytýčit jejich správci. Veškerá podzemní a nadzemní vedení je nutno respektovat včetně jejich ochranných pásem. V případě dotčení vedení nebo při zjištění závad na vedeních a na jejich ochranách je nutné neprodleně vyrozumět příslušné správce a ve spolupráci s nimi zajistit nápravu.

V průběhu realizace stavby místní komunikace se předpokládá dotčení stávající technické infrastruktury. Jedná se o stranovou překládku kabelu NN v délce cca 132 m (EG.D), stranovou překládku sdělovacího kabelu v délce cca 138 m (CETIN) a stranovou překládku stávajícího plynovodu v délce cca 6 m (EG.D).

**Všechny překládky a úpravy stávající technické infrastruktury budou provedeny za podmínek uvedených ve vyjádření jednotlivých správců sítí a za jejich účasti na místě budou i upřesněny!** Součástí projektu je též dokladová část, ve které jsou uvedena vyjádření všech správců podzemních vedení, tato vyjádření je nutno respektovat. Poznamenáváme, že v této správě nejsou podmínky správců uvedené v jejich vyjádřeních citována! Zahájení stavebních prací musí být prokazatelně oznámeno jednotlivým správcům podzemních vedení. Výkopové práce v ochranném pásmu jednotlivých vedení musí být prováděny ručně. Před záhozem musí být přizváni jednotliví správci ke kontrole svých podzemních vedení. Součástí stavby je výšková úprava všech vnějších znaků podzemních vedení tj. krycích hrnců šoupat a hydrantů, poklopů šachet, mříží vpustí do úrovně nového povrchu vozovky.

**C. vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci**

V prostoru stavby byl proveden diagnostický průzkum vozovky včetně odebrání materiálů stávající konstrukce vozovky a vyhodnocení PAU (fy ESLAB, spol. s r.o.) a geotechnický průzkum (fy GeoTec-GS, a.s.). Výsledky průzkumů jsou uvedeny v samostatných zprávách jako samostatná příloha.

Byly zajištěny vyjádření od správců inženýrských sítí k existenci podzemních a nadzemních vedení v zájmovém území. V prostoru stavby nebo v její blízkosti se podle zjištění nacházejí tato podzemní a nadzemní vedení:

- Sdělovací kabely ve vlastnictví a správě fy CETIN a.s.
- Plynovod STL ve správě EG.D, a.s.
- Pozemní vedení NN a VN a nadzemní vedení VN ve správě EG.D, a.s.
- Vodovod a kanalizace ve správě fy Městská Vodohospodářská s.r.o.
- Vodovod ve správě fy ČEVAK a.s.
- Kanalizace ve správě jiného provozovatele.
- Veřejné osvětlení ve správě fy Technické služby Třeboň, s.r.o.

Jako mapový podklad bylo použito polohopisné a výškopisné zaměření realizované fy GPROFI s.r.o. Byla použita katastrální mapa.

**D. vztahy PK k ostatním objektům stavby**

Stavební objekt SO 101 zahrnuje veškeré potřebné stavební práce pro novou konstrukci místní komunikace a ostatních zpevněných ploch. Současní stavby jsou další stavební objekty zahrnující nový vodovodu a jednotnou kanalizaci včetně přípojek a nové veřejné osvětlení.

**E. návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**

**Nová konstrukce vozovky místní komunikace** je navržena dle zprávy z diagnostického průzkumu vozovky. Stavební práce se předpokládají provádět v tomto pořadí:

- 1) odfrézování / Odstranění AC vrstev a PM s nadlimitním obsahem PAU s uložením v místě stavby, respektive dle vyhl. 130/2019 Sb. ve znění pozdějších předpisů pro následné využití do podkladní stmelené konstrukční vrstvy RS CA v nové vozovce dle TP 208 (ČSN 736147)
- 2) odtěžení vhodných stávajících konstrukčních vrstev pro následné využití do sanace zeminy AZ dle ČSN 736133 s uložením na mezideponii
  - a) separace vhodných spodních podkladních vrstev s omezeným rozsahem a nezbytností posouzení vhodnosti dle ČSN 736133
- 3) provedení rekonstrukce inženýrských sítí
- 4) provedení sanace zeminy z vhodného materiálu dle ČSN 736133 s využitím částečného využití stávajících materiálů z původní konstrukce vozovky a doplnění o vhodný materiál dle podmínek ČSN 736133 v min. tl. 400-500 mm dle doporučení GTP
- 5) Rozproštění a provedení reprofilace původních podkladních vrstev z PM a AC na ploše upravené pláně a následní provedení recyklace za studena.
- 6) nová skladba konstrukce vozovky je navržena pro maximalizaci využití vrstev s nadlimitním obsahem PAU do nové konstrukce a minimalizují náklady na její skládkování.

Konstrukce vozovky je navržena z asfaltových vrstev. Navrhuje se skladba vrstev (shora):

- asfaltový beton pro obrusnou vrstvu, ACO 11+; tl. **40 mm**; ČSN EN 13108-1
- postřík spojovací z kationaktivní asfaltové emulze PS, C, (0,40 kg/m<sup>2</sup>); ČSN 736129
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu; ACP 16 +; tl. **60 mm**, ČSN EN 13108-1
- postřík infiltrační z kationaktivní asfaltové emulze PI, C, (0,60 kg/m<sup>2</sup>); ČSN 736129
- recyklace za studena RS CA 0/63 ze směsi rozfrézovaného materiálu původní konstrukce AC (ZAS T4) + PM tl. **200 mm**, TP 208
- šterkodrt'; ŠDA 0/63; min. tl. **150 mm**, ČSN 736126-1

celkem min. tl. **450 mm**

Pozn. PI C se doporučuje provést pouze v případě, že bude sloužit jako technologická ochrana nebo ochrana proti klimatickým vlivům. Edef 2 - 45 MPa na zemní pláni.

Pro případnou úpravu křivky zrnitosti zejména v oboru jemných frakcí je doporučeno využití např. RSM ŠD 0/32 mm nebo asfaltový R-materiál. Tato potenciální potřeba úpravy křivky zrnitosti však musí vycházet ze zpracované ITT zkoušku pro RS dle TP 208 v rámci stavby.

### **Nová konstrukce samostatných sjezdů:**

Nová konstrukce samostatných sjezdů s krytem z betonové dlažby se navrhuje ve skladbě vrstev (shora):

- dlažba z vibrolisovaného betonu; DL I; tl. **80 mm**, ČSN 736131-1 (barva přírodní, tvar obdélník)
- lože z kameniva drceného 4-8 mm L; tl. **40 mm**,
- štěrkodrt'; ŠD<sub>A</sub> 0/32; min. tl. **200 mm**, ČSN 736126-1

celkem min. tl. **320 mm**

Použitá štěrkodrt' musí vyhovovat infiltračnímu kritériu s ohledem na vlastnosti podloží - nutno před stavbou ověřit! Konstrukce vozovky je odvozena dle TP 170, konstrukce D2-D-1-O-PIII. Konstrukce vyhovuje pro návrhovou úroveň porušení vozovky D2. Násyp a podloží pod vozovkou včetně aktivní zóny musí vyhovovat požadavkům ČSN 736133, 733050 a TP 170. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy  $E_{\text{def},2} = 40 \text{ MPa}$ .

Před ZÚ je v místě začátku stavby vodovodu navržena povrchová úprava stávajícího krytu vozovky místní komunikace ve stávající šířce. Úprava spočívá v odfrézování stávající kce vozovky tl. 40 mm a položení nového krytu vozovky vrstvou ACO 11 v tl. 40 mm.

Uvedené konstrukce se použijí pro všechny zpevněné plochy s živičným a dlážděným krytem. Protože jsou konstrukce navrženy podle TP 170 další výpočty se neprovádějí.

Po celou dobu výstavby komunikace musí být zajištěn odtok srážkových vod z prostoru stavby tak, aby nedošlo k rozmáčení zemní pláně a tím k jejímu znehodnocení!

## **F. režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK.**

### **Odvodnění:**

Pro odvodnění všech zpevněných ploch je využit příčný a podélný sklon vozovky a samostatných sjezdů. Srážková voda je svedena k okraji vozovky a dále přes zatravněnou lavičku převážně na přilehlé travnaté plochy. V místě stávajícího příkopu podél vozovky vpravo je dešťová voda svedena do tohoto příkopu.

V místě stávajícího příkopu podél pozemku p.č. 2202/2 je na požadavek vlastníka soukromého pozemku navržena nová uliční vpust. Místo vpusti je navrženo odlážděním z lomového kamene. Nová přípojka od vpusti se provede z trub z PVC UR2, SN12 pro kanalizaci DN 200 mm. Použité trouby musí vyhovovat pro uložení ve vozovkách při uvažování malého krytí! Potrubí se uloží do lože z písku tloušťky

100 mm. Obsyp potrubí se provede do výšky 300 mm nad povrch potrubí zeminou o velikosti zrn do 20 mm. Při provádění přípojek je nutno neustále nivelací kontrolovat spád přípojek. Spád přípojek by měl být min. 2%. Nová přípojka je vyústěna do stávajícího příkopu.

Odvodnění pláň se navrhuje sklonem pláň 3% k podélným drenážím situovaným převážně v okraji vozovky. Drenážní potrubí se navrhuje z trub z HD-PE průměru 100 mm obsypané kamenivem drceným frakce 8/16. Potrubí se vyústí do nové jednotné kanalizace a do příkopu podél vozovky. Vzhledem k hloubce drenáží (cca 0,80 m) se nepředpokládá podchycení podzemních pramenů a tedy ani trvalý přítok do kanalizace.

#### **G. návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

##### **Ochranná zařízení, dopravní značení:**

Ochranného zařízení nejsou navržena.

Nové vodorovné ani svislé dopravní značení není navrženo. Je zachován stávající stav. Některé svislé dopravní značení (viz. Situace pozemní komunikace) bude přemístěno dle nové polohy vozovky místní komunikace.

Osazení značek doporučujeme provést za účasti nebo alespoň po dohodě s DI Policie ČR, aby bylo možno provést drobné korekce.

#### **H. zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

**Stavební činnosti v blízkosti stávajících stromů** budou realizovány dle podmínek ČSN 839061. V okolí stromů ve vzdálenosti 5 metrů na každou stranu budou stavební práce probíhat co nejšetrněji pod dohledem arboristy. Výkopy pro obrubníky budou probíhat ručně s ohledem na kořenový systém.

Vzhledem k umístění stromů není možné zajistit ochranu celé kořenové zóny – je nutné kmeny stromů obednit do výšky alespoň 2 m. Ochranné zařízení se musí připevnit bez poškození stromů a vůči kmenu vypolštářovat. Nesmí být nasazeno bezprostředně na kořenové náběhy. Korunu je nutno chránit před poškozením stavebními mechanismy a ohrožené větve se musí vyvázat nahoru. Místa úvazků je nutno vypodložit vhodným materiálem.

##### **Zemní práce:**

Před zahájením zemních prací je nutno nechat vytýčit všechna podzemní vedení jejich správci! Zemní práce sestávají z odstranění stávající konstrukce vozovky a sjezdů, z odhumusování, z odstranění stávajících odvodňovacích zařízení, z výkopu pro novou konstrukci vozovky a ostatních zpevněných ploch a pro nové odvodňovací zařízení včetně propustku. Veškeré výkopy se uvažují v zemině I. třídy těžitelnosti dle ČSN 736133. Odhumusování se navrhuje v tloušťce 100 mm. Nové zelené plochy a svahy násypů a zářezů se ohumusují orníci v tloušťce 100 mm a osejí se travou.

S ohledem na požadavek TP 150 a vyhl. 130/2019 Sb. byly provedeny zkoušky na přítomnosti PAU ve stmelovaných vrstvách (AZL Monitoring s.r.o. Praha). Výsledky jsou uvedeny ve zprávě z diagnostického průzkumu vozovky.



Nová skladba konstrukce vozovky je navržena pro maximalizaci využití vrstev s nadlimitním obsahem PAU (ZAS-T3 a ZAS-T4) do nové konstrukce a minimalizují náklady na její skládkování.

Manipulace a využití je vymezeno ve vyhl. 130/2019 Sb, TP 150, vyhl. 294/2005 Sb. v přechodném období či vyhl. 273/2021 Sb. V případě, že nebude možné upotřebení materiálů původní konstrukce ve smyslu vyhl. 130/2019 Sb. bude nezbytná jejich likvidace v souladu s vyhl. 273/2021 Sb.

V projektové dokumentaci je uvažována výměna zeminy v aktivní zóně vozovky o mocnosti 0,4 m. Výměna bude provedena na základě výsledků zkoušek únosnosti pláň geotechnikem, se souhlasem stavebníka. Do aktivní zóny je možné využít odtěžené šterkové a kamenité vrstvy původní konstrukce vozovky nebo jiné vhodné kamenité sypaniny z mírně zvětralých až navětralých hornin frakce cca 0–150 mm, šterkodrt' 0 – 63 mm, drcené kamenivo nebo betonový recyklát. Sypaninu aktivní zóny doporučujeme v úrovni parapláne od podloží separovat geotextilií.

Násypy budou prováděny ze zemin odpovídající kvality, s ohledem na sklon svahů. Zhutnění násypů se navrhuje nejméně 97 % PS. Zemina v podloží násypů musí být zhutněna nejméně na 92% PS, v aktivní zóně pod plání vozovek a ploch na nejméně 100% PS. Na plání vozovky místní komunikace musí být dosaženy hodnoty předepsané v ČSN 736133. Míry zhutnění jsou navrženy podle ČSN 736133. Je nutné je upřesnit podle skutečně použité zeminy. Násypy musí být budovány v souladu s ustanoveními ČSN 736133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

Veškerá vytěžená **vhodná** zemina se použije v rámci stavby pro násypy, dodatečné násypy, obsypy a zásypy. Dodatečné násypy (podél obrub) se provedou ze sypaniny získané na stavbě, v případě malého objemu spolu s ohumusováním.

Přebytečná nevhodná zemina a suť z vybouraných konstrukcí se odveze na řízenou skládku. Náklady na odvoz a na poplatky za uložení na skládku zahrne dodavatel do prací stavby. Znovu použitelné materiály (obruby, dlažby atd.) budou uloženy skládku dle určení objednatele.

Kácení stromů ani dřevin není navrženo. Nová výsadba není navržena.

#### **I. vazba na případné technologické vybavení**

V rámci této stavby se žádné technologické zařízení nenavrhuje ani neuvažuje.

#### **J. přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Konstrukce vozovek byly navrženy podle typových podkladů a zprávy z diagnostického průzkumu vozovky. Statické výpočty se neprováděly.

#### **K. řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Stavba je navržena dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nebrání užívání osob s pohybovým a zrakovým postižením. Vzhledem k nedostatečné šířce veřejného

prostoru a nízké intenzitě provozu silničních vozidel není podél vozovky místní komunikace navržen chodník.