

Dokumentace pro provádění stavby

## **B.1 – TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **SO 101 PARKOVIŠTĚ**

AKCE: **PARKOVIŠTĚ NA ULICI OKRUŽNÍ, NOVÝ BOHUMÍN  
ČÁST 3**

OBJEDNATEL : **MĚSTO BOHUMÍN  
Masarykova 158  
735 81 Bohumín**

VYPRACOVAL: **PROINK s.r.o.  
Ing. Tomáš Ščupák**

DATUM: **prosinec 2019**

---

**OBSAH:**

- a) identifikační údaje objektu
- b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení
- c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci
- d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby
- e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů
- f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace
- g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku
- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu
- i) vazba na případné technologické vybavení
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobám s omezenou schopností pohybu a orientace

**a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU**

Název stavby	<b>PARKOVIŠTĚ NA UL. OKRUŽNÍ, NOVÝ BOHUMÍN ČÁST 3</b> <b>SO 101 – Parkoviště</b>
Místo stavby:	kraj Moravskoslezský, město Bohumín <b>katastrální území Nový Bohumín,</b> parc. čísla: <b>1013/5, 1013/8, 1013/50, 1013/33</b>
Charakter stavby:	Inženýrská stavba nevýrobní, dopravní stavba - komunikace
Stavebník:	<b>MĚSTO BOHUMÍN</b> Masarykova 158 735 81 Bohumín IČ 00297569 DIČ CZ00297569 ID DS u3kbřuf tel. 596 092 111
Statutární zástupce:	Ing. Petr Vícha – starosta
Osoby oprávněné k jednání: ve věcech technických:	Ing. Jitka Ptošková – vedoucí odboru rozvoje a investic
Projektant:	<b>PROINK s.r.o.</b> Starobělská 1133/5 700 30 Ostrava – Zábřeh IČ 25900056 DIČ CZ25900056 Tel: 596 633 762 e-mail <a href="mailto:proink@volny.cz">proink@volny.cz</a>
Statutární zástupce :	Ing. Lenka Ščupáková – jednatel
Zodpovědný projektant: Pracovní tým:	Ing. Tomáš Ščupák – ČKAIT 1102476 Ing. Lenka Ščupáková - ČKAIT 1102226 Ing. Jan Provazník David Gavenda
Stupeň projektu:	Dokumentace pro provádění stavby Rozsah a obsah projektové dokumentace dle vyhlášky č. 146/2008 Sb. příl. č. 9

**b) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

Jedná se o novostavbu parkoviště pro osobní automobily. Parkovací plochy budou osvětleny navrhovaným veřejným osvětlením. Odvodnění navrhované zpevněné plochy je řešeno vsakováním do horninového podloží.

## SO 101 – Parkoviště

Spočívá ve stavbě nové parkovací plochy pro osobní vozy v zálivu podél stávající asfaltové komunikace šířky 4,0 m. **Délka parkovacího zálivu je 34,55 m, šířka 4,75 m.**

Základní uspořádání – 4,50 m délka stání (využití přesahu vozidla) + 0,25 m manipulační prostor (rozšíření stávající komunikace na 4,25 m), základní šířka parkovacího stání 2,80 m, krajní stání rozšířeno o 0,25 m na šířku 3,05 m. Parkovací stání pro IMOB je navrženo šířky 3,50 m

Bude se jednat o místní komunikaci IV. třídy. **Počet kolmých parkovacích stání v navrženém zálivu je 12 z tohoto počtu vyhrazeno 1 stání pro IMOB.**

Parkovací plocha bude provedena z betonové drenážní dlažby tl. 80 mm (dlažba se širšími spárami – tato speciální dlažba je na styčných spárách opatřena distančními náhlisky, zajišťujícími dostatečnou šířku spáry), barvy šedé.

Součástí stavby je i příprava území pro provedení stavby spočívající v provedení odhumusování - sejmutí ornice v tl. 150 mm, odstranění betonového obrubníku stávající betonové plochy a komunikace v místě napojení, odstranění betonové plochy, odstranění sušáků na prádlo. Sušáky na prádlo, které budou odstraněny si odbor OSM Města Bohumína na vyzvání zhotovitele stavby převezme a uloží.

Technické řešení návrhu komunikace vychází a dodržuje zejména ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Materiálové provedení je navrženo dle požadavků investora, dimenze konstrukčních vrstev podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Odvodnění komunikace je řešeno v souladu s TP 83 Odvodnění pozemních komunikací.

## c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Výchozím podkladem navrhované stavby byla projektová dokumentace ke společnému povolení stavby „Parkoviště na ul. Okružní, Nový Bohumín, část 3“, zpracovaná projekční kancelář PROINK, s.r.o., Ostrava, únor 2019.

Zároveň jsou respektovány požadavky stavebníka, které vycházely z pravidelných jednání při zpracovávání dokumentace a požadavky dotčených orgánů, organizací a vlastníků technické infrastruktury.

Účelové **geodetické zaměření** zájmového území (JTSK, BpV) provedla firma GEOSTA spol. s r.o., Ostrava v březnu 2019. Digitální katastrální mapa - podklad Katastrálního úřadu pro Moravskoslezský kraj, Katastrální pracoviště Karviná.

Byl proveden **průzkum stávajících sítí** technického vybavení. V prostoru navrhované stavby se nacházejí inženýrské sítě, které je nutné během stavby respektovat. Jedná se o tyto IS, jejichž správci jsou: kabelové vedení VO – BM Servis a.s., vedení VN - ČEZ Distribuce a.s., kanalizační řad SmVaK a.s., horkovod – ČEZ Teplárenská a.s., telekomunikační vedení – PODA a.s. Zjištěné inženýrské sítě byly dle podkladů jejich správců zakresleny do geodetického podkladu zájmového území. Vyjádření jednotlivých správců jsou uvedena v dokladové části.

V zájmovém území budou dodržena ochranná pásma mezi jednotlivými inženýrskými sítěmi ve smyslu ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Společnost AZ GEO s.r.o. zpracovala v únoru 2019 **HGP průzkum pro ověření možnosti zasakování** dešťových vod z navrhovaných zpevněných ploch – pro všechny 3 části parkovacích ploch.

Horninové prostředí - svrchní část horninového prostředí je na lokalitě do hloubky cca 1,5 m tvořena různorodými navážkami, které jsou vzhledem ke svému složení pro vsakování nevhodné. Pod navážkami se nacházejí fluviální jílovité hlíny až písčité jíly do úrovně cca 4,0 m p.t. Tyto jemnozrnné soudržné zeminy, jež jsou dle tabulky E.1 přílohy E ČSN 75 9010 zařazeny do skupiny V.3, jsou rovněž pro zasakování nevhodné z důvodu jejich velmi nízké propustnosti.

Od úrovně cca 4,0 m p.t. se na lokalitě vyskytují fluviální štěrkopísky, jež řadíme dle tabulky E.1 přílohy E ČSN 75 9010 do skupiny V.1. Tyto zeminy mají z hlediska vsakování příznivou propustnost, včetně volné hladiny podzemní vody od úrovně cca 3,5 m p.t. Fluviální štěrkopísky klasifikujeme dle ČSN 73 6133 jako G3-G5 (GC/GF) a stanovujeme pro ně koeficient vsaku  $k_{vs} = 3 \times 10^{-5} \text{ m.s}^{-1}$ .

**Na základě výše uvedeného hodnotíme podmínky pro zasakování v souladu s článkem 4.3 ČSN 75 9010 jako jednoduché.**

V přímém směru proudění zasakované vody, tak jak je navrženo v tomto hydrogeologickém posudku, se v současnosti nevyskytují vodní zdroje určené k zásobování vodou, které by mohly být vsakováním dotčeny.

Zasakované vody budou zaústěny do propustných vrstev horninového prostředí, odkud budou dále proudit vertikálním směrem a dále předpokládaným severním až severozápadním směrem k místní erozní bázi – řece Odře.

Realizace vsakovacího zařízení není limitována ani existencí staré ekologické zátěže, situované na přítokovém profilu lokality. Přímá dotace čistých srážkových vod do ovlivněného horninového prostředí je spíše žádoucí, protože dochází k druhotnému nařezávání ve prospěch snižování případné zbytkové úrovně znečištění kontaminace ropnými látkami.

Parkovací část 3 – nová parkovací plocha podél stávající komunikace, celkem 12 stání, parkovací plochy budou tvořeny z betonové dlažby o ploše 161 m<sup>2</sup>. Zde je rovněž projektována likvidace vod zasakováním. Pro redukci odvodňovaných ploch a stanovení redukovaných odvodňovaných ploch  $A_{red}$  byl uvažován součinitel odtoku dle ČSN 75 9010:

- dlažby s písčivými spárami

$$\psi = 0,5$$

Dílčí redukovaná odvodňovaná plocha tedy činí:

$$A_{red3} = 80,5 \text{ m}^2$$

Pro návrh vsakovací plochy a akumulační kapacity vsakovacího systému byla použita metodika zohledňující vydatnost krátkodobých návrhových dešťů. Použity byly návrhové celkové úhrny náhradního blokového deště  $h_d$  [mm] za dobu jeho trvání  $t_d$  [min] při periodicitě  $p$  dle ČSN 75 9010 pro průměr srážkoměrných měření v Ostravě-Vítkovicích. Pravděpodobnost opakování deště je vyjádřena periodicitou jeho výskytu  $p$  [rok<sup>-1</sup>]. Pro výpočet byla použita četnost  $p = 0,2$ , vydatnosti jsou uvedeny v tabulce HG posudku (str.12). Výpočty jsou provedeny pro koeficient vsaku  $k_{vs} = 3 \times 10^{-5} \text{ m.s}^{-1}$ .

Pro vsakovací plochu  $A_{vs} = 2,4 \text{ [m}^2\text{]}$  je nejvyšší objem zadržené srážky  $V_{vz} = 2,5 \text{ [m}^3\text{]}$  jež je potřeba akumulovat při návrhovém dešti s dobou trvání  $t_d = 6 \text{ [hod]}$ . Na dílčí redukovanou odvodňovanou plochu  $A_{red} = 80,5 \text{ [m}^2\text{]}$  dopadne během návrhového deště objem dešťových srážek  $V_{celk} = 3,27 \text{ [m}^3\text{]}$  a průměrný odtok do kanalizace je  $0,15 \text{ l/s}$ . Vsakovací vtok do horninového prostředí pro plochu 2,4 m<sup>2</sup> a pro koeficient vsaku  $k_{vs} = 3 \cdot 10^{-5} \text{ m/s}$  je  $0,036 \text{ l/s}$ . Rozdíl mezi nátokem z kanalizace a vsakovacím vtokem představuje objem, který je potřeba akumulovat ( $V_{vz} = 2,5 \text{ m}^3$ ). Doba prázdnění bude 19,2 hod, což vyhovuje požadavkům normy ČSN 75 9010.

V tomto případě je vhodné uvažovat se vsakovací šachtou. Je uvažována šachta o vnitřním průměru 1,25 m, která bude 1,0 m zahlobena do propustného prostředí štěrko-písčitých zemin. Tento zahlobený úsek bude tvořen perforovanou šachticí a bude plnit funkci aktivní výšky vsaku. Celková hloubka šachty bude 5,0 m p.t., úsek v úrovni 4,0-5,0 m bude perforovaný (aktivní výška), v úseku v úrovni 2,5 až 5,0 m p.t. bude šachta vysypána štěrko-písčitým materiálem, který zajistí dostatečný odstup od hladiny podzemní vody a zároveň bude plnit dočišťující funkci. Přítok do vsakovací šachty lze uvažovat v úrovni 1,0 m p.t., v základní nezámrzé hloubce. Retenční kapacita takto navrženého vsakovacího prvku bude cca 2,6 m<sup>3</sup>, bezpečnostní přepad může být vyveden na okolní travnaté plochy.

Stavba se podle „Mapy ložiskové ochrany – Moravskoslezský kraj“ vydané Ministerstvem životního prostředí a Českou geologickou službou – Geofond, nachází v chráněném ložiskovém území České části Hornoslezské pánve pro výhradní ložiska černého uhlí.

Dle vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, č.j. MSK 94413/2019 ze dne 19.6.2019 se podle rozhodnutí MŽP, o změně podmínek ochrany ložisek černého uhlí v části CHLÚ České části Hornoslezské pánve, č.j. 880/2/667/22/A-10/1997/98 ze dne 27.3.1998, se stavba nachází na ploše „N“ uvedeného CHLÚ, kde jsou veškeré stavby a zařízení nesouvisející s dobýváním realizovány bez zvláštních opatření proti účinkům poddolování.

K umístování staveb v předmětných plochách a „N“ vydal krajský úřad v souladu s výše uvedeným rozhodnutím Ministerstva životního prostředí generální závazné stanovisko, č.j. MSK 131299/2014 ze dne 16.10.2014, které je trvale uloženo na místně příslušných stavebních úřadech. Povinnost žadatele o vydání územního rozhodnutí doložit závazné stanovisko daná § 19 odst. 2 horního zákona se považuje za předem splněnou.

Lokalita se nachází mimo záplavové území. Stavba je v souladu s Národním plánem povodí Odry, Plánem pro zvládání povodňových rizik v povodí Odry a Plánem dílčího povodí Horní Odry, viz vyjádření ze dne 25.6.2019 zn. POD/10341/2019/923/2/840.07

Místní šetření projektanta - pasportizace stávajícího dopravního značení v zájmovém území, rekonstrukce terénu, stav zeleně.

#### **d) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Stavba je rozdělena na jednotlivé stavební objekty:

- SO 101 – Parkoviště
- SO 301 – Vsakovací zařízení
- SO 401 – Veřejné osvětlení

Stavební objekty SO 101, SO 301 a SO 401 bezprostředně souvisí. Je nezbytné tyto objekty vzájemně důsledně koordinovat.

#### **e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ**

Konstrukce jsou navrženy podle schválených TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací – dodatek č.1

##### Parkovací stání

Návrhová úroveň porušení D1  
Katalogový list TDZ VI D2-D-1

Skladba jednotlivých konstrukčních vrstev:

DL	betonová dlažba drenážní, ČSN 73 6131	80 mm
L	lože z drčeného kameniva, fr. 4-8, ČSN 73 6126-1	40 mm
ŠD <sub>B</sub>	šterkodrt', fr. 0-32, ČSN 73 6126-1	250 mm
Celkem		min. 370 mm

Plán bude zhuťněna na min. deformační modul min. Edef= 30 MPa

Parkovací stání – nad horkovodem

Návrhová úroveň porušení D1  
 Katalogový list TDZ VI D2-D-1

Skladba jednotlivých konstrukčních vrstev:

DL	betonová dlažba drenážní, ČSN 73 6131	80 mm
L	lože z drčeného kameniva, fr. 4-8, ČSN 73 6126-1	40 mm
ŠD <sub>B</sub>	šterkodrt', fr. 0-32, ČSN 73 6126-1	100 mm
PZD	ŽB roznášecí deska	90 mm
ŠD <sub>B</sub>	šterkodrt', fr. 0-32, ČSN 73 6126-1	60 mm
Celkem		min.. 370 mm

S ohledem na umístění parkovací plochy nad stávajícím horkovodním potrubím 2 x DN 100, které má pouze krytí 0,45 – 0,60 m, je navržena dodatečná ochrana tohoto vedení. Budou použity stropní desky PZD 120 – délky 1200 mm, šířky 300 mm tloušťky 90 mm – pro nahodilé zatížení 1,95 kN/bm uložené do lože z kameniva.

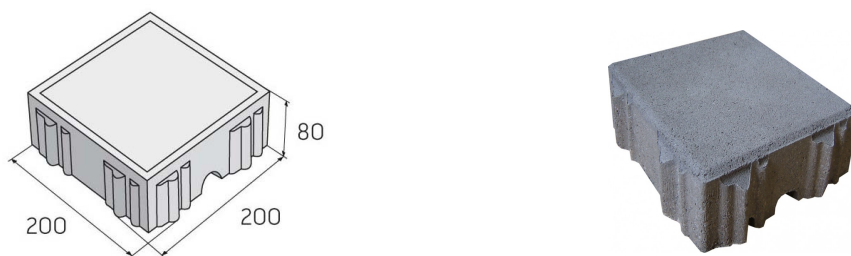
Uspořádání vzorového řezu

Parkovací stání jsou navržena z betonové drenážní dlažby tl. 80 mm, (speciální dlažba, která je na styčných spárách opatřena distančními nálišky, zajišťujícími dostatečnou šířku spáry 12 mm) formát 200 x 200 mm, barvy šedé, s jednostranným příčným sklonem 2,0 % směrem do vozovky. Na straně zeleně je zpevněná plocha lemovaná betonovým obrubníkem 100/250 mm uloženým do betonového lože z betonu C20/25n XF3 s převýšením 100 mm nad niveletu. Na straně vozovky je lemována stávajícím betonovým obrubníkem 100/250 mm uloženým do betonového lože bez převýšení nad niveletu. Spáry mezi jednotlivými prvky drenážní dlažby budou zasypány kamenivem hrubým těžným (kačirkem) fr. 4-8.

V bezprostřední blízkosti osazované uliční vpusti je navržen opravný pruh asfaltové vozovky a osazení betonového obrubníku 120-150/250 do betonového lože z betonu C 20/25n XF3 bez převýšení.

Opravný pruh bude proveden v šířce 700 mm, na očištěné stávající vrstvy bude aplikován infiltrační postřík PI v množství 1,0 kg/m<sup>2</sup>, na něj bude položena vrstva asfaltového betonu pro podkladní vrstvy ACP 16+ v tloušťce 70 mm, následně bude proveden spojovací postřík PS v množství 0,3 kg/m<sup>2</sup> a na něj položena vrstva asfaltového betonu pro obrusné vrstvy v mocnosti 40 mm. Styčná spára bude zalita asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Použitá dlažba se širšími spárami šířky 12 mm:

Ochrana stávajících sítí technické infrastruktury

Vlastníci a správci sítí technické infrastruktury ve svých vyjádřeních stanovili obecné podmínky pro práce v ochranném pásmu. Nebudou dotčena ochranná pásma stávajících inženýrských sítí.

Stávající horkovod 2 x DN 100 ve správě ČEZ Teplárenská a.s. bude z důvodu malého krytí dodatečně mechanicky chráněn položením ŽB desek nad trasou potrubí. Budou použity stropní desky PZD 120 – délky 1200 mm, šířky 300 mm tloušťky 90 mm – pro nahodilé zatížení 1,95 kN/bm uložené do lože z kameniva.

Zároveň v ochranném pásmu horkovodu nebudou používána bodová vibrační zařízení, hutnit se bude pouze pojižděním hutnicím válcem s min. šíří záběru 700 mm.

Telekomunikační vedení společnosti PODA a.s., které je provedeno jako přípořek ČEZ bude pod nově navrhovanou zpevněnou plochou uloženo do dělených chrániček D110.

Po ukončení výstavby budou veškeré dotčené plochy uvedeny do původního stavu. Travnaté plochy budou obnoveny dle normy ČSN 83 9031 Trávníky a jejich zakládání. Plochu před výsevem je třeba zkyprít, odstranit veškerý odpad a kameny větší než 5 cm. Provést rozprostření ornice, její jemné urovnání do požadované roviny, pozvolně a plynule. Takto upravená plocha bude oseta travním semenem v množství min. 25 g/m<sup>2</sup>.

#### **f) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE**

Srážkové vody budou plošně vsakovány v parkovací ploše, zároveň budou odvedeny pomocí podélného a příčného sklonu do navrhované uliční vpusti UV1 DN 500 umístěné v hraně stávající asfaltové komunikace a následně pomocí kanalizační přípojky DN 150 z PVC svedeny do vsakovací šachty Š1 DN 1500, kde budou utráceny v horninovém podloží. Toto je řešeno stavebním objektem SO 301 Vsakovací zařízení.

Plán parkovací plochy bude odvodněna do stávající drenáže.

#### **g) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU**

Přechodná místní úprava dopravní situace na staveništi (provizorní dopravní značení) bude zhotovitelem stavby provedeno v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a vyhláškou č. 294/2015 Sb. Návrh dopravních značek vychází z TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Nové dopravní značení je navrženo podle Technických podmínek TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Při dopravním značení byly dodrženy ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu pozemních komunikací a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Návrh je projednán s dopravním inspektorátem Policie ČR, pracoviště Karviná.

Parkoviště bude označeno svislými dopravními značkami – IP 11b a IP12 + symbol č. 225 + dodatková tabulka E8d (3,50 m) a vodorovným dopravním značením symbolem V10f. Vymezení jednotlivých parkovacích stání čára V10b provedena z betonové dlažby tl. 80 mm v červené barvě, formát dlažby 100 x 200 mm, pro zjednodušení následné údržby.

Svislé dopravní značky budou provedeny v retroreflexní úpravě. Symbol V10 f – znak vyhrazeného stání pro imobilní bude nastříkán na dlažbu.



Základní zásady umístění svislých dopravních značek (výňatek):

Dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, kap.8

Boční umístění - značky ani jejich nosné konstrukce nesmí zasahovat do vymezené části dopravního prostoru. Nosné konstrukce značek a dopravní zařízení mohou zasahovat pouze do průchozího prostoru pro chodce, a to za předpokladu, že v daném místě zůstane volná šířka 1,50 m. Nejmenší vodorovná vzdálenost okraje svislé značky nebo její nosné konstrukce je 0,50 m od vnějšího okraje zpevněné krajnice – největší vzdálenost je 2,00 m.

Výškové umístění - Značka umístěná vedle vozovky: spodní část značky - nejméně 1,20 m nad úrovní vozovky, spodní okraj velkoplošné značky nejméně 1,50 m nad úrovní vozovky. V místě, kde v odůvodněném případě nutno značku umístit do průchozího prostoru pro pěší, je spodní okraj nejméně umístěné značky ve výšce nejméně 2,20 m.

Zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku se nenavrhuje.

## **h) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU**

Celá stavba musí být koordinována se všemi dodavateli jednotlivých prací.

Nejsou stanoveny ani požadovány zvláštní podmínky na postup výstavby. Stavba může být zahájena až po nabytí právní moci stavebního povolení. Před zahájením bude oznámena všem dotčeným orgánům státní správy a správcům inženýrských sítí dle podmínek stanovených ve stavebním povolení a dle podmínek uvedených v jednotlivých vyjádřeních a stanoviscích.

Postup výstavby – bude tradiční: budou vytyčeny stávající inženýrské sítě, osazeno provizorní dopravní značení a zahájeny přípravné práce.

Výstavba parkovací plochy bude probíhat pravděpodobně takto: (přesný technologický postup je dán strojním vybavením dodavatelské firmy a použitou technologií): zemní práce – sejmutí ornice, výkop pro nové konstrukce, vytrhání stávajících obrub, osazení lemuujících prvků, provedení nových podkladních vrstev komunikace, provedení ochrany horkovodního potrubí. Závěrečnými pracemi bude úprava dotčených zelených ploch v okolí stavby, osazení dopravního značení.

Podmínkou provádění stavebních prací na zpevněných plochách je dodržení min. hodnoty modulu přetvárnosti pod konstrukčními vrstvami komunikací a parkovacích stání. Modul přetvárnosti podloží zeminy Edef je nutno ověřit statickou zatěžovací zkouškou podle ČSN 72 1006. Zemní plán musí být provedena v předepsaných příčných a podélných sklonech a výškových odchylkách, a v souladu se směrovým vytyčením. Plán musí mít funkční odvodnění a musí mít hladký, rovný, homogenní povrch, vyhovující požadavkům rovnosti. V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena předepsaná míra zhutnění pláně 100% PS.

Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu. Žádná z naměřených hodnot přetvárnosti podloží zpevněných ploch nesmí být nižší o více než 10% od předepsané hodnoty. Před prováděním konstrukčních vrstev musí být zemní plán vyčištěna, dokončená plán musí být chráněna. Skládky materiálu jsou na ní zakázány.

Při výstavbě bude kladen maximální důraz na ochranu stávající vzrostlé zeleně před nepříznivými důsledky stavební činnosti. Správce veřejné zeleně bude před zahájením prací vyzván ke kontrole provedených opatření na dřevinách, která vedou k jejich ochraně při realizaci stavby. Při realizaci záměru je nutné zajistit nejen ochranu podzemních částí dřevin (kořenového systému), ale i jejich nadzemních částí (kmene a koruny) a to v souladu s normou ČSN 83 9061 a s arboristickým standardem Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky SPPK A01 002:2014.

V průběhu výstavby budou stromy v blízkosti stavby chráněny, zejména nesmí dojít k poškození kmenů, koruny a kořenového systému. Musí být dodrženy podmínky zákona č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, dodržována příslušná ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavební činnosti, zejména body 4.6 ochrana stromů před mechanickým poškozením, 4.8 – ochrana kořenové zóny při navázce zeminy, 4.10 – ochrana kořenového prostoru při výkopech, 4.12 – ochrana kořenového prostoru stromů při dočasném zatížení a 4.14 ochrana kořenové zóny stromů při zakrytí povrchu. S veškerými odpady ze stavební činnosti musí dodavatel stavby nakládat v souladu s ust. zákona č. 185/2001 Sb. O odpadech.

Po dobu výstavby musí být po stávajících komunikacích umožněn průjezd vozidel záchranné služby a požární ochrany, musí být zajištěna průchodnost pro pěší. Používané místní komunikace pro účely stavby budou udržovány ve schůdném a sjízdňém stavu, znečištění stavbou bude neprodleně odstraňováno.

Stavební práce spojené s provozem těžké stavební techniky musí být prováděny v souladu s ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb.. Stavební práce budou probíhat pouze v denní době. Hlučné stavební práce a práce spojené s provozem těžké stavební techniky budou prováděny pouze v době od 7.00 – 21.00 hod.

#### **i) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Navrhovaná parkovací plocha bude osvětlena navrhovaným veřejným osvětlením. Řešeno v rámci SO 401 Veřejné osvětlení.

#### **j) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

V této stavbě nepřichází v úvahu. Konstrukce komunikace je navržena dle TP 87, TP 170.

#### **k) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBÁM S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Návrh řešení plně respektuje technické požadavky zabezpečující užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, které jsou obsaženy ve vyhlášce č. 398/2009 Sb. Jsou dodrženy i související legislativní předpisy. Úpravy, které slouží osobám s omezenou schopností pohybu a orientace jsou zakresleny ve výkresu situace.

Všechny úpravy jsou navrženy s respektováním technických požadavků na stavby a obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se navrhuje vyhrazená místa pro imobilní uživatele z celkového počtu stání. Navržený počet parkovacích stání je **12 stání** - z tohoto počtu by mělo být **1 stání vyhrazeno** pro vozidla přepravující osoby těžce zdravotně postižené (IMOB). (na 2-20 stání se uvažuje s 1 vyhrazeným stáním). Vyhrazené stání bude mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:40 (2,5 %). Vyhrazené stání je navrženo šířky 3,50 m a má přímý přístup na přilehlou zpevněnou plochu, bude označeno dopravními značkami.