

TECHNICKÁ ZPRÁVA

INŽENÝRSKÝ OBJEKT: **IO-03 ZPEVNĚNÉ PLOCHY**
 IO-03.1. parkoviště
 IO-03.2. chodník
 IO-03.3. dopravní značení

Název akce : Parkovací místa a chodník na ul. Tyršova v Novém Městě na Moravě
Investor : Město Nové Město na Moravě, Vratislavovo nám. 103,
 592 31 Nové Město na Moravě
Datum : 06/2017
Zak.číslo : 2015/11/DPS
Stupeň : DPS
Vypracoval : Ing. Martin Jun



7.7.2017

*Tento projekt je duševním vlastnictvím autora, má povahu duševního tajemství
a nesmí být bez souhlasu autora použit, kopírován či předán třetí osobě.*

1. ÚVOD

- 1.1 Tato část projektové dokumentace je zpracována ve stupni projektu pro provedení stavby (DPS). Vzhledem k tomu, že v době zpracování projektu nebyl znám dodavatel stavby ani konkrétní výrobní postupy, je nutné zpracovat výrobní dokumentaci (VD) především na :
- výškopisné zaměření zemní plochy
 - podrobné geotechnické posouzení zemin v podloží
 - podrobné geotechnické posouzení zemin do násypů
 - následně vypracovat protokol hutnění a technologii provádění s postupem prací
 - protokol o kontrolách a jejich evidování
- Všechny výše uvedené protokoly musí být vypracovány písemně a řádně evidovány.
- 1.2 PD tvoří výkresová část, technická zpráva a soupis prací (výkaz výměr). V případě rozporných údajů v jednotlivých částech PD je povinností dodavatele v rámci výrobní přípravy kontaktovat projektanta před započítím prací, aby mu sdělil platnost těchto údajů.
- 1.3 Platnost PD je 1 rok od data vydání, v případě nezačínání stavby do této lhůty je povinností objednatele ověřit si platnost údajů u zhotovitele.

SEZNAM PŘÍLOH:

2. PODKLADY

Pro vypracování projektové dokumentace pro provedení stavby byly použity tyto podklady:

- dokumentace pro stavební povolení
 - Koordinační schůzky se zástupci technického úseku investora 30.9.2014, 24.10.2016, 16.11.2016, 14.12.2016 a 1.3.2016 a upřesněné požadavky zaslané email 17.7.2017
 - Současné platné vyhlášky a normy ČSN/EN
- Mj. ČSN 736133 – návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

3. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Projektová dokumentace řeší vznik nových parkovacích ploch na místě stávajícího chodníku podél místní komunikace na ul. Tyršova v Novém Městě na Moravě.

1. Stávající stav

Navržená stavba je umístěna v širším středu města Nové Město na Moravě v zastavěném území na ulici Tyršova (viz obr.1). Stavební pozemek je v současnosti částečně zpevněná plocha chodníku a částečně volná ozeleněná plocha.

Projekt navrhuje rozebrání stávajícího chodníku, který bude přeložen za navrhované parkovací plochy.

Obr.1 – poloha řešeného záměru



2. Dopravní řešení

2.1. Všeobecně

Zpevněné plochy řešené v rámci navrhované stavby jsou tvořeny parkovacími plochami, komunikacemi pro pěší a rekonstrukcí stávající komunikace.

Projekt navrhuje dopravní napojení sportovní haly stávajícím sjezdem ze silnice II/354 (ul. Kříčkova a ul. Masarykova).

Na základě předpokládaného (s investorem odsouhlaseného) způsobu využívání území nedojde k navýšení dopravy.

2.2. Kapacita parkovacích ploch

Rozšíření zpevněných ploch je navrženo z důvodu nedostatečného počtu parkovacích míst v dané lokalitě.

2.3. Intenzita dopravy

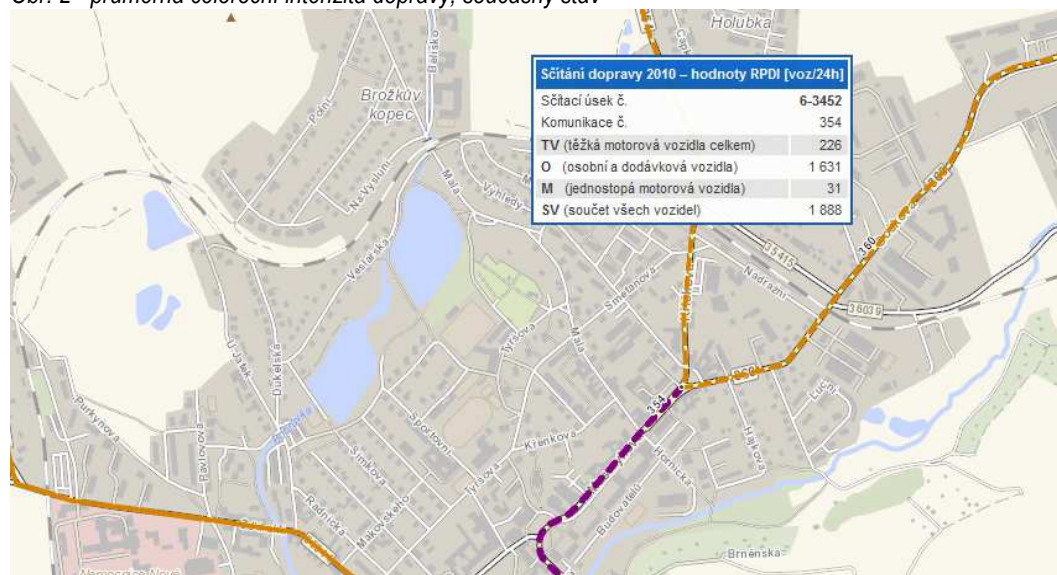
Současný stav provozu na pozemních komunikacích byl odvozen z výsledků celostátního sčítání dopravy z r. 2010 na silnici II/354 (viz www.rsd.cz).

Intenzita dopravy na hlavní silnici je hodnocena jako vyšší s intenzitou 5000-7000 vozidel/24hod., na místních ul. Smetanova-Tyršova na 1500 voz./24hod., ul. Malá do 500 voz./24hod. a ul. Malá-Tyršova do 100 voz./24hod.

Intenzita dopravy v roce 2010 (stanoviště 7-1138) :

TV	226 voz/24hod
O	1.631 voz/24hod
M	31 voz/24hod
SV	1.888 voz/24hod

Obr. 2 - průměrná celoroční intenzita dopravy, současný stav



- doprava - současný stav

Řešený záměr je navržen v prostoru stávající místní veřejné komunikace napojené na silniční síť dalšími místními komunikacemi, které stávajícímu provozu s vyhovují.

- doprava vyvolaná provozem záměru, cílový stav

V cílovém stavu se předpokládají následující dopravní nároky dle tab.1 .

Tab. č.1 Doprava vyvolaná provozem záměru, cílový stav

vozidlo	vjezd	výjezd
Nad 7,5 t	0 voz./24hod	0 voz./24hod
Do 7,5 t	0 voz./24hod	0 voz./24hod
Osobní a malá vozidla	0 voz./24hod	0 voz./24hod

Kapacity komunikací využívaných pro napojení navrhované stavby **budou po její realizaci vyhovující.**

2.4. Dopravní značení

Provedení dopravních značek a způsob jejich osazení musí odpovídat požadavkům ČSN 01 8020, aktualizovaným zásadám TP 65, TP 133, zákonu č. 361/2000Sb. a vyhl. č. 294/2015Sb.

Nový dopravní stav bude signalizován novým dopravním značením svislým. Přechody pro chodce budou označeny svislými dopravními značkami IP6 – „Přechod pro chodce“ v obou směrech a vodorovným dopravním značením V7 – „Přechod pro chodce“ doplněný o podélné vodící prvky pro imobilní.

Vyhrazená stání pro imobilní osobu budou vyznačena svislou značkou IP12 – "Vyhrazené parkoviště" se symbolem O1 a se symbolem O1 rovněž na ploše stání (DZ V10f). Stání na parkovišti budou vyznačena značkou V10b. Chodník bude rozdělen podélnou čarou souvislou (DZ V1a).

V rámci nových zpevněných ploch budou nově osazeny dvě svislé dopravní značky (P2 Hlavní pozemní komunikace + C2a Příkazaný směr jízdy přímo a B01 Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech) demontované v rámci přípravy území (IO-01).

Svislé dopravní značky budou umístěny dle dokumentace (viz. situace dopravního značení), vždy mimo bezpečnostní odstup. Značky budou pozinkované, s dvojitým lisovaným ohybem, povrch reflexní tř. 1, 7-letá certifikovaná fólie. Rozměr značek bude základní, značky budou osazeny na sloupcích Al 70/4 mm eloxovaných, úchyty a patka budou hliníkové. Patka bude ukotvena kotevními šrouby k základové patce z betonu C 12/15. Rozměr základové patky bude 0,50x0,50x0,60 m.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno z probarvené zámkové dlažby a na asfaltových površích nátěrovou technikou v barvě bílé.

Provizorní dopravní značení po dobu stavby a jeho projednání zajistí dodavatel stavby.

- **dopravní zařízení** - nejsou zastoupena

- **světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku** - nejsou zastoupena

2.5. Rozhledové trojúhelníky (dle ČSN 73 6102–Z1)

Rozhledové poměry křižovatek na místních veřejných komunikacích se navrhovaným záměrem nemění.

Pro nově navržené přechody pro chodce byly ověřeny rozhledové vzdálenosti z čekacích ploch přechodu na jízdní pás (délka rozhledu 50m pro maximální rychlost 50km/hod).

2.6. Rozptylové plochy

Rozptylové plochy stávajících objektů se výstavbou nemění a vyhovují ČSN 73 6110-Z1, která stanoví plochu 0,3m² na osobu z předpokládaného množství hromadně vycházejících osob – vyhoví.

3. Technické řešení

3.1. Popis stávající komunikace

Povrch místní komunikace je řešen asfaltobetonem, stávající chodník je řešen betonovou dlažbou.

3.2. Dopravní napojení

Projekt navrhuje dopravní napojení přes stávající místní komunikace (ul. Smetanova a Malá) navazující na silnici II/354 (ul. Kříčkova-Maršovická). Šířka místní příjezdové komunikace ul. Smetanova je 6,0m (mezi obrubami).

3.3. Vnější dopravní plochy

Záměr nevyžaduje zásah do vnějších dopravních ploch.

3.4. Vnitřní dopravní plochy

a) Zemní práce

- příprava území

Zemní práce a příprava území jsou pro zpevněné plochy řešeny v rámci IO-01. V této části PD je řešena pouze konstrukce zpevněných ploch od pláň HTÚ.

- úprava zemní plochy

- viz IO-01

- *parametry zemní plochy* : - viz IO-01

- násypové těleso

- viz IO-01

- *parametry na pláni HTU* :

Pro pláň HTÚ jsou požadovány tyto parametry hutnění:

$E_{def,2} > 45\text{MPa}$ a $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$

- *postup prací*:

- provádění prací za vhodného počasí,

- stavební mechanismy nesmí vnést na konstrukční vrstvy blátivé zeminy,

- zeminy navážet po tělese s již provedenou násypovou vrstvou a sklápět na plochy bez násypu

- vedení inž. sítí v tělese dohodnout postup s geotechnikem (obetonování apod.).

- násypy nelze provádět v zimním období ani za intenzivnějších dešťů.
- spádovost musí být docílena tak, aby nedošlo ke vzniku louží,
- provádění musí odpovídat ČSN 736133, kap.7.4.

- odkopávky

Zemní práce v rámci IO-03 jsou drobné odkopávky a překopy s bilancí:

- | | |
|----------------------------|--|
| - vytěžené zeminy nevhodné | 0m ³ (určené k odvozu a likvidaci vč. poplatku) |
| - vytěžené zeminy vhodné | 0m ³ (určené ke zpětnému použití) |

b) Nový chodník

Liniové chodníky u nového parkoviště jsou navrženy s příčným spádem 1,0-2,0%. Úpravy pro tělesně postižené viz bod 4. Povrchová úprava chodníku je navržena ze zámkové betonové dlažby tvar kvádr (200x100x80), odstín šedý. Část chodníků navazujících na přístupy k bytovým domům bude vytvořena z dlažby tvaru "I" tl.80mm. Obrubníky k parkovacím stáním jsou navrženy betonové silniční 15/25, odstín šedý, osazený 120mm nad povrch parkoviště, k zatravněným plochám betonové sadové 5/20 odstín šedý, osazený v úrovni zpevněné plochy, popř. v místech požadavku na vodící linii 60mm nad úroveň zpevněné plochy. Obrubníky budou uloženy do betonu C16/20, spáry š. 6-8mm vyplnit spárovací maltou.

Konstrukce chodníku :

Návrhová úroveň porušení konstrukce – D2

Třída dopravního zatížení –VI, podloží - PII

Upravená typová skladba D2-D-1 dle TP170 :

- DL	80 mm
- L	40 mm
- ŠDA	200 mm
Celkem	320 mm

Na pláni HTÚ (pod konstrukcí vozovky) je požadovaná hodnota $E_{def,2} > 45\text{Mpa}$, poměr $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$, dalším požadovaným parametrem je hodnota hutnění na ŠDA - $E_{def,2} \geq 80\text{MPa}$, poměr $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$, GD doloží měřením v souladu s ČSN.

Pozn.: pro zajištění parametrů hutnění na pláni HTÚ projekt předpokládá plošnou sanaci podloží v tl. 400mm.

c) Oprava zpevněné plochy před „prádelnou“

Stávající zpevněná plocha v prostoru před prádelnou je značně zvlněna. V rámci navrženého záměru bude tato plocha z betonové zámkové dlažby rozebrána. Rozebírání bude probíhat ručně, betonová dlažba bude uložena v rámci staveniště. Bude provedena kontrola, doplnění (předpoklad 30% tj. cca. 5m³ ŠDA) a přehutnění konstrukčních vrstev (požadavek hodnoty hutnění na ŠDA - $E_{def,2} \geq 80\text{MPa}$, poměr $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$, GD doloží měřením v souladu s ČSN). Po opravě konstrukčních vrstev bude provedena pokládka původní betonové zámkové dlažby.

d) Parkovací stání

Rozšíření zpevněných ploch je navrženo z důvodu nedostatečného počtu parkovacích míst v dané lokalitě. Projekt navrhuje vytvoření nového parkoviště které je přístupné ze stávající místní komunikace s kolovými stáními. Velikost stání odpovídá ČSN 73 6056 pro osobní vozidla - 2,5x5,0m. Dle vyhl. 398/09Sb. je součástí parkoviště návrh 5 stání pro imobilní o rozměrech 3,5x5,0m, které budou označeny symbolem v bílé barvě a svislým dopravním značením.

Vyspádování parkoviště je příčné (1,0%) směrem k vsakovacímu pruhu a podélné, které kopíruje niveletu stávající komunikace.

Povrchová úprava parkovacích stání je navržena z vegetační zámkové betonové dlažby s distančními nálsky vymezující spáru š.30mm pro vsakování dešťových vod, odstín šedý s dělicími pruhy tvořenými vegetační zámkovou dlažbou, odstín červený. Zasakovací pás bude vytvořen z plastových zatravnovacích tvárnic 300/300mm tl. 50mm vyplněných štěrkem. Obrubníky k stávající asfaltové komunikaci jsou navrženy betonové silniční snížené 15/15, odstín šedý, osazený 20mm nad povrch stávající komunikace, k zasakovacímu pásu betonové silniční 10/25, odstín šedý, osazený v úrovni zpevněné plochy. V prostoru

autobusové zastávky jsou navrženy betonové silniční obrubníky 15/30, odstín šedý, osazený dle požadavků na autobusové zastávky 200mm nad úroveň zpevněné plochy. Obrubníky budou uloženy do betonu C16/20, spáry š.6-8mm vyplnit spárovací maltou.

V rámci parkoviště budou osazeny parkovací zářezky pod kola v.60mm dl. 780mm, odstín žlutý.

Konstrukce parkovacího stání :

Návrhová úroveň porušení konstrukce – D2

Třída dopravního zatížení – V, podloží - PII

Typová skladba D2-D-1 dle TP170 :

- DL	80 mm
- L	40mm
- ŠD _A	150 mm
- ŠD _B	150 mm
Celkem	420 mm

Na pláni HTÚ (pod konstrukcí vozovky) je požadovaná hodnota $E_{def,2} > 45\text{Mpa}$, poměr $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$, dalším požadovaným parametrem je hodnota hutnění na ŠD_A - $E_{def,2} \geq 100\text{MPa}$, poměr $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$, GD doloží měřením v souladu s ČSN.

Pozn.: pro zajištění parametrů hutnění na pláni HTÚ projekt předpokládá plošnou stabilizaci podloží v tl. 400mm.

Konstrukce odvodňovacího pruhu:

Návrhová úroveň porušení konstrukce – D2

Třída dopravního zatížení – VI, podloží - PII

Typová skladba D2-D-1 dle TP170 :

- DL	50 mm
- L	40mm
- ŠD _A	200 mm
Celkem	290 mm

Na pláni HTÚ (pod konstrukcí vozovky) je požadovaná hodnota $E_{def,2} > 45\text{Mpa}$, poměr $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$, dalším požadovaným parametrem je hodnota hutnění na ŠD_A - $E_{def,2} \geq 100\text{MPa}$, poměr $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$, GD doloží měřením v souladu s ČSN.

Pozn.: pro zajištění parametrů hutnění na pláni HTÚ projekt předpokládá plošnou stabilizaci podloží v tl. 400mm.

e) Rekonstrukce povrchu místní komunikace

Stávající asfaltový povrch v části ul. Tyršova bude frézován v předpokládané tl. 40 mm. Nová povrchová úprava je navržena z asfaltobetonu ACO 11 tl. 40 mm.

Tloušťky navržených asfaltových vrstev jsou tloušťky minimální a musí být dodrženy v celé ploše budovaného asfaltového povrchu.

Mezerovitost horní asfaltové vrstvy (ACO 11) bude po zhutnění v rozmezí 3-5%, bude doloženo protokolem hutnění.

V rámci provádění nové obrusné vrstvy je nutno upravit stávající prvky vodovodu a kanalizace (1ks šachty, 5ks uličních vpustí).

f) Přístřešek na tříděný odpad

Objekt je navržen jako jednopodlažní stavba a bude sloužit k ukládání tříděného odpadu obyvatel bytových domů. Konstrukční systém přístřešku pro kontejnery na odpad navržen jako stěnový se zakrytím ocelovou nosnou konstrukcí střechy. Střešní plášť bude proveden z vlnitého plechu. Založení přístřešku je navrženo jako plošné na základových pasech.

Základy

Dle výškového osazení $\pm 0,00$ objektu přístřešku, navržená hloubka založení na úrovni -1,40m od $\pm 0,00$.

Základy jsou navrženy dle zásad 1. geotechnické kategorie na předpokládanou hodnotu tabulkové výpočtové únosnosti $R_{dt}=0,15$ MPa (redukováno na střední ulehlost). Základy jsou navrženy jako základové pasy z prostého betonu C25/30 do prostředí XC2-XA2-XF1. Šířka betonových pasů je navržena 300 mm s výškou 1150mm, uložených na úrovni -1,400m. Na betonových pasech bude provedena železobetonová podlahová deska, tloušťky 150 mm. Izolace proti zemní vlhkosti je navržena z asfaltových modifikovaných pásů, která bude vložena mezi desku a navazující stěny.

Svislé nosné konstrukce

Samotný prostor pro kontejnery na odpad je vymezen zdmi výšky 1,8m. Svislé nosné konstrukce jsou navrženy z tvárnic ztraceného bednění tl. 200mm se štipaným povrchem, vyplněných betonem C25/30 do prostředí XC2 se svislou a podélnou výztuží R-10505. Ukončení betonových skořepinových tvárnic bude vytvořeno z typových zákrytových desek š.300mm.

Dále jsou navrženy svislé nosné sloupy z pozinkovaných válcovaných profilů, které společně se stěnou nesou konstrukci zastřešení.

Vodorovné nosné konstrukce

Jedná se o zastřešení přístřešku pozinkovanou ocelovou nosnou konstrukcí z válcovaných profilů se střešním pláštěm z vlnitého pozinkovaného plechu. Navržené rozměry a profily nosné konstrukce zastřešení jsou uzavřené profily 150×100×4; 100×100×4; 50×30×3 a profil U 100. Detailů styků budou řešeny ve výrobní dokumentaci jejich zhotovitele.

Střešní plášť

Střešní plášť je tvořen vlnitým pozinkovaným plechem umístěným na nosném ocelovém rámu ve sklonu 10%. Prvky oplechování jsou navrženy z pozinkovaného plechu. Lemování střešního pláště bude vytvořeno z děrovaného plechu tl.0,8mm (kruhový otvor ø5mm) kotvený na ocelové uzavřené profily 50×30×3mm.

Zámečnické konstrukce

Veškeré ocelové prvky budou zároveň pozinkovány. Prvky s žárovým pozinkováním již nebudou dále povrchově upravovány – pozink je finální povrchová úprava.

Veškeré sváry řádně zabrousit a začistit. Před provedením pozinkování a nátěrů materiál důkladně odmastit.

Klempířské práce

Všechny prvky oplechování a lemování budou provedeny z pozinkovaného plechu tl.0,8.

3.5. Odvodnění zpevněných ploch

Odvodnění stávajících zpevněných ploch se nemění – dešťové vody jsou přes stávající odvodňovací prvky (uliční vpusti) svedeny do jednotné kanalizace ve správě VAS a.s.

Srážkové vody z nově navržených zpevněných ploch budou zasakovány. Z důvodu vyčerpané kapacity stávající kanalizace v oblasti nelze navyšovat odtok dešťových vod.

3.6. Průchodky, protlaky pro inženýrské sítě

Průchodky a chráničky pro inženýrské sítě jsou součástí dodávky jednotlivých sítí.

4. Úpravy pro tělesně postižené

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, vyhláškou č.146/2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. změny Z1/2010.

4.1 Imobilní

Povrchy

Povrch chodníků, parkovacích stání, samostatných sjezdů a chodníkových přejezdů je navržen z betonové dlažby zámkové se zkosenými hranami. Výškové rozdíly pochozích ploch budou max. 20 mm. Povrch pochozích ploch bude rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít:

- součinitel smykového tření nejméně 0,5 nebo
- hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- úhel kluzu nejméně 10°,

popřípadě ve sklonu pak:

- součinitel smykového tření nejméně 0,5 tg α , nebo
- hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40 x (1 + tg α), nebo
- úhel kluzu nejméně 100 x (1 + tg α).

α je úhel sklonu ve směru chůze.

Šířkové uspořádání

Šířka chodníků bude min. 3,00 m.

Podélné a příčné sklony

Podélný sklon je navržen v návaznosti na výškovou úroveň stávajících zpevněných ploch a objektů navazujících na navržené zpevněné plochy v rozmezí 0,0% - 7,6%. Příčný sklon chodníků bude max. 2,0% a to i v místech chodníkových přejezdů a bude všude jednostranný.

Části chodníků u přechodů pro chodce a chodníkových přejezdů budou řešeny rampou v celé šíři chodníku. Její podélný sklon bude max. 5%. Snahou projektu bylo v maximální možné míře rampové části chodníků eliminovat.

Obrubníky

Standardní výška hrany silničních obrubníků je navržena v hodnotě 120 mm nad povrchem přilehlého jízdního pruhu, popř. parkoviště. Výška hrany obrubníků v místech samostatných sjezdů, chodníkových přejezdů, stanovišť pro kontejnery, parkovacích ploch vyhrazených stání sousedících s chodníkovými plochami a vjezdů na parkovací pásy bude 20 mm. Výška hrany obrubníků chodníků a stezek při hraně s travnatými plochami je navržena v návaznosti na nutnost odvodu dešťových vod do zeleně v úrovni zpevněné plochy.

Vyhrazená stání

Vyhrazená stání jsou navržena s režimem kolmých stání v celkovém počtu 5 míst pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Délka stání v místech umožňujících přesah vozidel bude 4,50m, délka stání bez přesahu bude 5,00m. Šířka samostatných vyhrazených stání bude 3,50m. U vyhrazených stání bude stavebně zajištěn bezbariérový přístup na pochozí sousedící plochy. Vyhrazené stání pro imobilní osobu bude vyznačeno svislou značkou IP12 – Vyhrazené parkoviště se symbolem O1 a se symbolem O1 (DZ V10f) rovněž na ploše stání.

Ostatní

V pochozích plochách (přirozených trasách) nebudou umístěny žádné prvky (mobiliář, telefonní budky, plakátovací plochy, reklamní tabule, apod.). V trase se nebudou vyskytovat žádné poklapy ani mříže od odvodňovacích zařízení.

Výškové rozdíly pochozích ploch nebudou vyšší než 20 mm.

Osvětlení dopravního prostoru bude zajištěno pomocí svítidel veřejného osvětlení.

4.2 Nevidomí a slabozrací

Vodící linie

Vodící linie je součástí prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru.

V projektové dokumentaci jsou zastoupeny návrhem přirozených i umělých vodících linií a jsou po celé délce chodeckých tras.

Přirozená vodící linie je tvořena navrženým betonovým zahradním obrubníkem trávniku vyšším než 60mm a stěnami domů.

Umělá vodící linie je navržena v prostoru, kde je přirozená vodící linie přerušena na více než 8,0m nebo není možné provést přirozenou vodící linii. Bude provedena z betonové dlažby šířky 400 mm s podélnými drážkami tvaru trapéz.

Signální pásy

Signální pásy jsou zvláštní forma umělé vodící linie, označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce, případně k železničnímu přejezdu nebo přechodu a současně určuje směr přecházení, přístup k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy nebo přístup ke schodům, apod.

Varovné pásy budou provedeny v šířce 400 mm a budou ze slepecké reliéfní betonové dlažby v červeném odstínu.

Varovné pásy

Varovné pásy jsou zvláštní forma umělé vodící linie, ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné.

V projektové dokumentaci jsou navrženy podél silničních obrubníků, snížených na výšku hrany méně než 80 mm nad jízdním pásem. Snížené obrubníky jsou navrženy v místech pro přecházení a v místech samostatných sjezdů a chodníkových přejezdů a v místech, která jsou trvale nepřístupná nebo nebezpečná. Varovné pásy budou provedeny v šířce 400 mm a budou ze slepecké reliéfní betonové dlažby v červeném odstínu.

4.3 Osoby se sluchovým postižením

S ohledem na rozsah a charakter stavby a její důležitost nebude stavba vybavena akustickými prvky.

5. Mobiliář

V rámci řešení zpevněných ploch přesunuty stávající prvky mobiliáře (odpadkové koše–3ks, lavičky–2ks, reklamní plocha–1ks). Na parkovacích plochách budou upevněny zarážky pod kola.

Obr. 3- stávající přesouváný mobiliář





5.1 zarážky pod kola

Každé parkovací místo bude ukončeno zarážkami pod kola vozu.

materiál – PVC (odolné proti chemikáliím a povětrnostním vlivům, těžko hořlavé)

kotvení – šrouby do zpevněné plochy

rozměry – 60x80x780mm (v x š x d)

barva - žlutá

součást dodávky – místo pro umístění cedulky nebo odrazky

Obr. 4- zarážky pod kola

