

**Předložená projektová dokumentace je zpracována ve stupni dokumentace pro realizaci stavby. Je zpracována na základě dokumentace pro stavební povolení a na základě podmínek stavebního povolení a povolení dalších staveb zejména inženýrských sítí.**

**Samostatně mimo rámec této dokumentace jsou řešeny veškeré inženýrské sítě v lokalitě a jejich přeložky s výjimkou plynovodních řadů. Jedná se o pozemní a vzdušné trasy příslušných sítí. Rekonstrukce těchto sítí musí být provedena nejpozději v souběhu s pracemi na komunikaci. Veškeré opěrné body vzdušných vedení v prostoru komunikací musí být v předstihu nebo v průběhu stavby demontovány.**

**Projektové dokumentace inženýrských sítí jsou zpracovávány v souběhu s touto dokumentací.**

**Případné odlišnosti zjištěné na místě nebo po příslušných vytyčeních budou řešeny v rámci realizace stavby samostatně nebo na kontrolních dnech.**

## **1.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA**

- 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 staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

### **a) Identifikační údaje objektu**

#### **- Označení stavby**

Název stavby: **PD II/204 Dolní Bělá - průtah**  
Kraj: Plzeňský  
Okres: Plzeň - sever  
Místo stavby: Dolní Bělá  
Katastrální území: Dolní Bělá  
Druh stavby: Rekonstrukce

#### **- Stavebník, objednatel**

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace,  
Škroupova 18, 306 13 Plzeň,  
IČO: 72053119  
DIČ: CZ 72053119

Obec Dolní Bělá,  
Dolní Bělá č. p. 31,  
Dolní Bělá 331 52  
IČO: 00257681

Vodárenská a kanalizační a. s.,  
Nerudova 982/25,  
IČO: 49786709  
DIČ: CZ 49786709

#### **- Zhotovitel projektové dokumentace**

MENE Industry s.r.o.  
Lobezská 53,  
326 00 Plzeň  
IČO: 611 71 344  
DIČ: CZ611 71 344  
Tel. 377 448 364  
E-mail: [meneindustry@centrum.cz](mailto:meneindustry@centrum.cz)

Zastoupená: jednatelem p. Josefem Melounem  
Živnostenský list: ev. č. 340500-30782, Projektová činnost ve výstavbě  
Vedoucí projektant: Ing. Bohumil Fröhlich, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby  
V seznamu autorizovaných osob vedeném ČKAIT je veden pod číslem 201282

## **b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

### **- Současný stav**

Předmětem projektové dokumentace je rekonstrukce komunikace II/204 a III/2042 v obci Dolní Bělá v rozsahu dle výkresové dokumentace. Jedná se o komunikace II. a III. třídy s návrhovou rychlostí 50 km/hod. Komunikace jsou asfaltobetonové proměnných šířek. Jsou doplněny chodníkovými úpravami, parkovacími stáními, zastávkami autobusové dopravy, krajnicemi a zelení. Obě komunikace jsou v řešeném území obousměrné. Lemování ploch je betonovými nebo kamennými obrubníky nebo lemující prvky chybí. Šířky všech ploch jsou proměnné. Přilehlé místní komunikace jsou napojeny vesměs klasickými křižovatkovými oblouky. Na komunikaci jsou samostatnými sjezdy napojeny stávající nemovitosti. Komunikace a ostatní plochy jsou odvodněny do uličních vpustí a dále do systému stávající kanalizace. Osvětlení je instalováno na sloupech ČEZ nebo samostatně. V řešených plochách jsou umístěny stávající inženýrské sítě. Část sítí je řešena vzdušným vedením.

### **- Rozsah úprav**

Rekonstrukce komunikace II/204 je navržena od začátku obce ve směru od Horní Bělé na konec obce ve směru na Lozu. Rekonstrukce komunikace je navržena od křižovatky s II/204 na konec obce ve směru na Lité. Napojení na koncích úprav je řešeno zařízením stávajících povrchů. Součástí rekonstrukce je napojení navazujících místních komunikací. Komunikace jsou navrženy s návrhovou rychlostí 50 km/hod.

V příslušném rozsahu jsou nově navrženy veškeré odvodňovací prvky všech řešených ploch včetně přípojek. Veškeré inženýrské sítě jsou řešeny samostatnými složkami dokumentace a jsou zapracovány do koordinační situace. Součástí prací je návrh svislého a vodorovného dopravního značení v příslušném rozsahu.

Součástí prostorového řešení je návrh komunikací, chodníků, autobusových zálivů a parkovacích stání pro osobní automobily. Zachovány jsou vstupy a vjezdy na sousední nemovitosti ve stávajících prostorových a výškových poměrech. Na koncích všech úprav je řešeno důsledné napojení na předpokládaný stávající stav. Nově jsou řešeny požadované prvky bezbariérových úprav. Navržené úpravy umožňují bezbariérový přístup. Příslušný počet parkovacích stání je řešen jako vyhrazená parkovací stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Z hlediska řešení inženýrských sítí bude v rámci objektu komunikací řešeno odvodnění do nově navržených uličních prvků a jejich přípojek. Dále je řešena výšková úprava veškerých povrchových prvků inženýrských sítí. V budoucích plochách zeleně bude provedeno doplnění ornice a zatravnění.

### **- Prostorové řešení**

Rekonstrukce řeší komunikaci průtahu II/204 jako obousměrnou komunikaci se základní šířkou mezi obrubníky 6,00 m. Mezi profily P22 a P23 dochází k lokálnímu zúžení na 4,50 m z důvodu stávajících poměrů. K rozšíření z důvodu poloměru oblouku dochází mezi profily P27 a P34. Další zúžení z důvodu stávajících poměrů je navrženo mezi profily

P64 a P67, a to na 5,50 m. Druhé rozšíření z důvodu poloměru oblouku je navrženo mezi profily P72 a P76.

Komunikace III/2042 ve směru na Lité je navržena opět v základní šířce 6,00 m mezi obrubníky, ale ve směru výjezdu z obce, kde jsou nevyhovující šířkové poměry je řešena ve stávajících šířkách pouze výměnou obrusné vrstvy.

Na vozovky navazují parkovací stání. Jsou navržena kolmá parkovací stání a podélná parkovací stání. Kolmá stání mají základní šířku 2,50 m, krajní stání 2,75 m a stání pro zdravotně postižené 3,50 m. Hloubka stání je navržena 4,50 m s uplatněním převěsu. Za blokem stání je navržen bezpečnostní odstup v šířce min 1,50 m nebo jsou napojena přímo na vozovku dle situace. Podélná stání jsou navržena v šířce 2,00 nebo 2,25 m a v délkách 6,00m, 6,50 m nebo 6,75 m.

Chodníkové úpravy jsou navrženy v základní šířce 1,50 m nebo větší dle prostorových poměrů. V místě zúžení komunikace na 5,50 m jsou chodníkové úpravy navrženy v šířce 0,90m.

V centrální části obce jsou dále navrženy dva autobusové zálivy. Jejich délka hrany 25,00 m odpovídá požadavku na dvě vozidla délky 12,00 m. Základní šířka zálivu je 3,00 m, v oblouku rozšířená. Nájezdové klíny jsou navrženy cca 12,50 m a výjezdové cca 9,00 m.

V místech mimo intravilánový profil jsou navrženy nezpevněné krajnice v základní šířce 0,75 m

Plochy komunikací jsou navrženy se základním příčným spádem 2,50 % - 3,00%, plochy parkovacích stání se základním příčným spádem 2,00 % a 2,50 %, plochy pro pěší se základním příčným spádem 2,00 % a plochy zeleně v proměnné příčném spádu s ohledem na napojení okolních navazujících ploch. Základní spády jsou v konkrétních místech přizpůsobeny stávajícímu stavu ploch a napojení na stávající prvky vstupů, vjezdů a zástavby.

Veškeré výše uvedené úpravy v maximální míře navazují na uspořádání okolních ploch a komunikací a toto uspořádání respektují.

- Směrové a výškové řešení, vytýčení

Rekonstrukce celého uličního prostoru, tj. veškerých zpevněných i nezpevněných ploch respektuje v celé délce úprav původní osu komunikace a je podřízena novému návrhu a zásadám řešení místních komunikací. Při vytyčování je nutné vycházet z výkresové dokumentace a příslušných vytyčovacích bodů a dále z uspořádání příčných řezů. Výškové řešení je podřízeno stávajícímu stavu komunikace a stávajícímu stavu v místě napojení navazujících komunikací a v místě navázání na stávající vjezdy a vstupy na sousední nemovitosti. Výškovým systémem je Bpv. Případné úpravy vyvolané přesným vytýčením budou konzultovány s projektantem. Po vytýčení sítě budou polohy ověřeny ručně kopanými sondami. Na hranicích úprav je řešení zcela podřízeno navázání na stávající stav.

### **c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci**

Pro návrh stavby bylo použito polohopisné a výškopisné geodetické zaměření celé lokality. Bylo provedeno ověření stávajících inženýrských sítí u jejich správců. Dále byly na místě ověřeny prostorové poměry a návaznosti na okolní pozemky a jejich samostatné sjezdy. Výsledky jsou zohledněny ve zpracovaném návrhu stavby. Vlastnické vztahy byly ověřeny údaji z katastru nemovitostí.

### **d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům**

Tato složka projektové dokumentace řeší pouze stavební objekt komunikací. Součástí je řešení odvodňovacích prvků a přípojek a doplnění zeleně formou zatravnění.

Veškeré úpravy stávajících inženýrských sítí a návrhy sítí nových jsou zpracovávány v rámci samostatných stavebních objektů, které jsou součástí dokumentace. Jsou zde zpracovávány v rozsahu opět realizační dokumentace. Jedná se o rekonstrukci vodovodních řadů, řadů dešťové a splaškové kanalizace a veřejného osvětlení. Přeložky vzdušného vedení a opěrných bodů ČEZ a Telefonica O2 jsou řešeny samostatně. **Tyto práce musí být prováděny nejpozději s průtahem, odstranění opěrných bodů vzdušných vedení je z hlediska budoucího uspořádání komunikací v některých místech nezbytné.**

Projektová dokumentace obsahuje koordinační situaci se zakreslením veškerých stávajících, upravovaných a nově navrhovaných inženýrských sítí v rozsahu známém v době zpracování této dokumentace. Zakreslení všech sítí je pouze orientační. U stávajících sítí vychází z technických podkladů jednotlivých správců. U nově navrhovaných sítí vychází ze známé výkresové dokumentace příslušné sítě.

**Před prováděním všech prací na rekonstrukci ulice je bezpodmínečně nutné provést přesné vytýčení všech sítí polohově a výškově, aby nedošlo k jejich poškození. Poloha vytýčených sítí bude přesně ověřena ručními kopanými sondami, aby bylo možné před zahájením prací provést za účasti projektanta potvrzení prostorového uspořádání všech řešených ploch.**

Při zjištění odlišných skutečností ve stavu stávajících sítí před zahájením vlastních prací bude situace konzultována v rámci autorského dozoru s projektantem za přítomnosti příslušného správce. Stejně bude postupováno i v průběhu prací. V případě obnažení nebo porušení jednotlivých sítí bude přivolán příslušný správce a projednám způsob opravy. Před zakrytím konstrukcí sítí bude provedeno předání jejich správci písemným zápisem.

### **e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**

- Bourací práce

Bourací práce jsou rozděleny na demontáže, vybourání prvků a jednotlivých vrstev v prostoru komunikací a ostatních ploch. V rámci demontážních prací bude odstraněno stávající dopravní značení v prostoru řešeného území. Prvky budou uloženy dle požadavku správce a pro další použití u opětovného osazení. Dále bude provedena demontáž stávajících poklopů, mříží a uzávěrů jednotlivých sítí. Tyto prvky budou opět uloženy dle požadavků příslušných správců.

V rámci bouracích prací bude provedeno zaříznutí asfaltu na hranicích úprav. Poté budou odfrézovány a vybourány veškeré povrchy všech stávajících komunikací a ostatních zpevněných a nezpevněných ploch. Současně s povrchovými vrstvami budou vždy sejmuty i veškeré podkladní vrstvy až na úroveň pláně dle výkresové části. Vybourány budou také veškeré stávající lemující prvky. Tyto prvky budou uloženy na skládce určené investorem, případně uloženy pro opětovné použití. V případě prokázání nevhodného podloží budou dále odstraněny vrstvy aktivní zóny. Vybouraný materiál bude uložen na skládce odsouhlasené investorem. Živičné hmoty a nebezpečné odpady budou likvidovány na skládce určené k tomuto účelu. Demontováno bude stávající oplocení na p.č. 6/1 včetně vybourání základových konstrukcí.

Při provádění všech bouracích prací a demontáží je nutná zvláštní opatrnost v prostoru okolí šachet a uzávěrů všech sítí. Zvýšenou opatrnost je nutné věnovat pracím v blízkosti objektů jejich podezdívek, vstupů a vjezdů, kde je potřeba práce provádět s ohledem na zájmy vlastníků nemovitostí. **V případě nutnosti po odkrytí vrstev a provedení zkoušek pláně bude provedena úprava mocnosti vrstev projektantem v rámci autorského dozoru. Bude také rozhodnuto o případném využití stávajících vybouraných podkladních vrstev.**

**UPOZORNĚNÍ : Před zahájením bouracích prací bude provedeno prokazatelné vytýčení všech stávajících inženýrských sítí polohově a výškově.**

**Dále bude provedena prohlídka a zdokumentován stav okolních objektů a stavebních konstrukcí a zhodnocen stav okolních navazujících komunikací a ostatních ploch z důvodu možnosti porovnání stavu po rekonstrukci průtahu.**

- Úprava aktivního podloží

Po odebrání vrstev na úroveň pláně v místech komunikací, parkovacích stání a ostatních poježděných ploch budou provedeny požadované zkoušky únosnosti pláně. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni musí být 45 MPa. V případě vyhovujících parametrů bude provedena pokládka vrstev dle vzorového řezu ve výkresové dokumentaci. V případě nedostatečné únosnosti pláně bude provedena její sanace. O způsobu bude rozhodnuto v rámci realizace na základě zjištěných skutečností. Předpokládá se odtěžení dalších vrstev v tloušťce 400 - 450 mm a doplnění dvěma vrstvami šterkodrtě po 200 - 210 mm. Do spodní vrstvy se předpokládá částečné použití vytěžených šterkových vrstev ze stávajících komunikací. Na takto nově vzniklou pláň bude provedena vlastní konstrukce vozovek, parkovacích stání a ostatních poježděných ploch.

- Vozovka

Po vybourání vrstev na požadovanou úroveň pláně a po případné sanaci pláně se provede její urovnání a zhutnění. Na upravenou pláň se provede pokládka podkladních a vrchních vrstev dle vzorového řezu včetně odvodnění pláně. Vozovka bude provedena z asfaltového koberce mastixového. Napojení na stávající zaříznuté hrany bude provedeno zálivkou modifikovanou asfaltovou emulzí. Rozsah odvodnění pláně udává složka příčných řezů. Drenáž nesmí být umístěna v souběhu a nad plynovodním potrubím.

Vozovka bude lemována na straně zeleně betonovou přídlažbou 100/80/200 mm a betonovými obrubníky 150/250/1000 mm s výškou 120 mm. Na straně podélných parkovacích stání bude vozovka lemována betonovou přídlažbou 100/80/200 mm a betonovým obrubníkem 80/250/1000 mm zapuštěným na výšku 0,00 nebo 0,04 m. Na straně

kolmých parkovacích stání a autobusových zálivů bude vozovka lemována pouze zapuštěným betonovým obrubníkem 80/250/1000 mm. Na straně chodníků bude vozovka lemována betonovou přídlažbou 100/80/200 mm a betonovými obrubníky 150/250/1000 mm s výškou 120 mm. V místě bezbariérových úprav a vjezdů do obytných zón bude obrubník zapuštěn na výšku 20 mm a v místě vjezdů na výšku 40 mm.

Náběhy na původní výšky ze snížených obrubníků budou v délce minimálně 1,00 m, případně větší u významných podélných spádů. Veškeré výše uvedené lemující betonové prvky jsou navrženy v přírodním odstínu a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou.

V místech bez obrubníku bude vozovka lemována nebezpečnou krajnicí v šířce 750 mm.

#### - Parkovací stání

Po vybourání vrstev na požadovanou úroveň pláně a po případné sanaci pláně se provede její urovnání a zhutnění. Na upravenou pláň se provede pokládka podkladních a vrchních vrstev dle vzorového řezu. Parkovací stání budou provedena z betonové dlažby v tloušťce 80 mm v okrovém odstínu. Parkovací stání budou oddělena proužkem v přírodním odstínu.

Parkovací stání budou na straně vozovky lemována dle zásad uvedených výše v této zprávě. Na straně chodníků a zeleně budou stání lemována betonovými obrubníky 150/250/1000 mm (přímými nebo poloměrovými) s výškou 80 mm v místech převěsu nebo dle výkresové části, jinak 120 mm. V místě bezbariérových úprav bude obrubník zapuštěn na 20 mm.

Náběhy na původní výšky ze snížených obrubníků budou v délce 1,00 m. Veškeré výše uvedené lemující betonové prvky jsou navrženy v přírodním odstínu a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou.

Bezpečnostní pruh před kolmým stáním bude proveden z betonové dlažby v přírodním odstínu

#### - Autobusové zálivy

Po vybourání vrstev na požadovanou úroveň pláně a po případné sanaci pláně se provede její urovnání a zhutnění. Na upravenou pláň se provede pokládka podkladních a vrchních vrstev dle vzorového řezu včetně odvodnění pláně. Zálivy budou provedeny z kamenné dlažby (velká kostka) 160/160/160 mm.

Zálivy budou na straně vozovky lemovány dle zásad uvedených výše. Na straně chodníků budou zálivy lemovány betonovými obrubníky 150/300/1000 mm s výškou 200 mm v místě nástupní hrany, dále 120 mm. Ve vjezdech mimo nástupní hranu bude výška obrubníků 40 mm.

#### - Chodníky, vjezdy

Po vybourání vrstev na požadovanou úroveň pláň se provede její urovnání a zhutnění. Na upravenou pláň se provede pokládka podkladních a vrchních vrstev dle vzorového řezu. Chodníky budou provedeny z betonové dlažby v přírodním odstínu v tloušťce 60 mm u pochozích ploch a 80 mm u pojížděných ploch (vjezdy, zóny) v okrovém barevném odstínu mimo červené (z té jsou bezbariérové dlažby).

Chodníky budou na straně zeleně lemovány betonovým obrubníkem 50/200/500 mm s výškou 60 mm nebo zapuštěným. Vjezdy budou na straně zeleně lemovány betonovým obrubníkem 80/250/1000 mm. Lemování ostatních navazujících ploch je popsáno v samostatných částech této zprávy. Veškeré výše uvedené lemující betonové prvky jsou navrženy v přírodním odstínu a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou.

V místech dle projektové dokumentace budou chodníky lemovány betonovými palisádami, případně doplněné ocelovým trubkovým zábradlím. V místech velkých výškových rozdílů bude chodník od vozovky oddělen vyrovnávacím stupněm v šířce bezpečnostního proužku 500 mm.

V rozsahu profilů P1 – P32 a P91 – P95 bude použita dlažba s protiskluzovým povrchem.

#### - Zeleň

V rámci komunikací bude provedeno pouze doplnění ornice a zeminy do požadované úrovně a osetí travním semenem 30g/m<sup>2</sup>.

#### - Ostatní konstrukce a práce

V rámci prací bude provedena oprava obnažených částí podezdívek cementovou maltou a nátěrem cementovým mlékem. V místě návaznosti na podezdívky bude položena fólie Tefond v pruhu 1,00 m a bude vytažena na úroveň nových povrchů. Dále budou napojeny vjezdy a vstupy obrubníky 80/250/1000, případně dobetonávkou v pruhu cca 150 mm. V rámci prací bude provedeno dorovnání osazení poklopů šachet. Výškově budou dorovnána také víčka všech uzávěrů sítí. Ve všech místech napojení na stávající stav bude provedeno důsledné propojení vrstev výškově i prostorově, rozhraní případně zajištěno zapuštěnými obrubníky.

V místech, kde dojde ke křížení kanalizačního a plynovodního potrubí ve vzdálenosti menší než 0,50 m bude provedena zaklapávací přebetonovaná chránička na plynovodním potrubí s přesahy min. 1,00 m na každou stranu.

Řešení nového oplocení u st. p. č. 6/1 je popsáno v samostatné složce této projektové dokumentace.



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

Dle dostupných podkladů lze předpokládat, že vlastní stavbou nebude dosaženo hladiny podzemní vody a nedojde k ovlivnění podzemních vod. Povrchové vody jsou likvidovány nově navrženými odvodňovacími prvky a přípojkami do nových kanalizačních stok. Řešení je předmětem samostatného složky dokumentace. Odvodnění pláně je navrženo do přípojek nových odvodňovacích prvků.

V rámci prací na komunikaci budou výškově dorovnány všechny poklapy kanalizačních šachet.

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

Součástí projektové dokumentace je dopravní značení. Jeho obsahem je výkresová část zahrnující dopravní značení svislé a vodorovné v rozsahu stavby. Značení dopravně inženýrských opatření je předmětem samostatné části projektové dokumentace.

Svislé dopravní značení bude reflexní v hliníkovém provedení na hliníkových sloupcích a v hliníkových patkách se čtyřmi úchytnými šrouby. Bude opatřeno folií II. třídy. Vodorovné dopravní značení bude provedeno z dvousložkového plastu. Před kolaudací bude značení aktualizováno a projednáno s policií ČR.

#### **h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

- předpokládaný průběh stavby

- zahájení stavby: po výběru zhotovitele
- dokončení stavby: ve lhůtě dvou až tří let
- etapizace: stavba proběhne jako celek s rozdělením na dvě etapy a jejich úseky.

Při provádění prací je nutné dodržet veškeré platné předpisy pro ochranu zdraví při práci a bezpečnosti pro nutný provoz dopravy a pěších po staveništi. Návrh postupu výstavby je předmětem samostatné projektové části této dokumentace.

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

Stavba nemá žádná technologická vybavení.

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

Při návrhu vozovky a jejích skladeb byla uvažována návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení III a charakteristika podloží PIII. Návrhová rychlost v celém úseku je 50 km/hod. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni musí být 45 MPa.

Při návrhu parkovacích stání a jejich skladeb byla uvažována návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení V a charakteristika podloží PIII. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni musí být 45 MPa.

Při návrhu chodníků a jejich skladeb byla uvažována návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH charakteristika podloží PIII. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni musí být 30 MPa.

Je uvažováno s návrhovou rychlostí na všech komunikacích 50 km/hod. Rozhledové poměry byly prokázány v předchozím stupni projektové dokumentace.

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

Stavba je v celém svém rozsahu navržena jako veřejně přístupná. Stavební úpravy všech komunikačních ploch a tras pro pěší jsou navrženy dle požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Detailní řešení jednotlivých částí stavby je rozpracováno v samostatné části výkresové dokumentace.