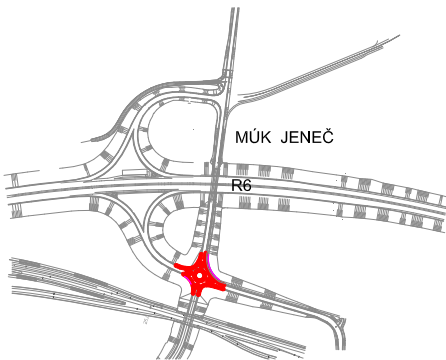





ÚPRAVA SJEZDU MÚK JENEČ
SO 103 OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA 2 (JIH)

Investor: PANATTONI CZECH REPUBLIC DEVELOPMENT s.r.o. NA PŘÍKOPĚ 859/22 110 00 Praha 1 tel.: + 420 225 341 336 e-mail: czinfo@panattoni.com		Schema 	
Generální projektant: EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY s.r.o. Anny Letenské 24/7 120 00 Praha 2 tel.: 224 211 708 e-mail: etc@etc-transport.com			
Projektant části PD: tel.: e-mail:			
Obec: JENEČ, DOBROVÍZ	HIP: Ing. John Henley	Číslo zak.: 13PP137	
Místo stavby: k.ú. Jeneč, k.ú. Dobrovíz	Odpovědný projektant: Ing. Miloslav Maxa	Formát: A4	
Stupeň: PDPS	Vypracoval: Ing. Karel Smejkal	Datum: 01/2015	
	Ing. Jiří Souček	Místo:	
Název stavby: ÚPRAVA SJEZDU MÚK JENEČ		Číslo paré:	
Stavební objekt: SO 103 - Okružní křižovatka - 2 (jih)			
Část dokumentace: C - STAVEBNÍ ČÁST			
Název dokumentu: C.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA		číslo výkresu: C.1.1	revize: 00



OBSAH

KAPITOLA	STRÁNKA
C. STAVEBNÍ ČÁST	1
SO 103 OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA – 2 (JIH)	1
1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA	1



C. STAVEBNÍ ČÁST**SO 103 OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA – 2 (JIH)****1.1 Technická zpráva****a) Identifikační údaje stavebního objektu**

SO 103 – OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA – 2 (jih)

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem této části dokumentace je část úpravy sjezdu MUK Jeneč na rychlostní silnici R6, jež zahrnuje přestavbu úrovněvé jižní části tohoto sjezdu, kdy bude stávající průsečná křižovatka nahrazena malou okružní křižovatkou (dále jen MOK). Navržená přestavba má zajistit zejména zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, stejně jako navýšení kapacity úrovněvé části křížení MÚK Jeneč.

Úprava křižovatky na MOK řeší stávající problémy na úrovněvé neřízené křižovatce, zejména z pohledu bezpečnosti (vysoké rychlosti průjezdu vozidel po hlavní komunikaci, omezené rozhledy atd.), stejně jako možné výhledové překročení kapacity této křižovatky z důvodu pokračující investiční výstavby v obcích Jeneč a Dobrovíz. Stavba tak zlepší podmínky nejen pro stávající obecnou dopravu projíždějící křižovatkou, ale rovněž vyřeší i potencionální výhledové problémy v křižovatce související s nárůstem dopravy z důvodu výstavby průmyslových a logistických areálů v širším území.

Okružní křižovatka má navržen vnější průměr 34 m, šířku jízdního pásu 6,0 m a šířku pojezdného prstence 2,0 m. Průměr středového ostrova je 18 m. Menší poloměr okružní křižovatky byl v daném případě zvolen vzhledem k umístění křižovatky ve značném zářezu, minimalizaci nutných zemních prací a délky opěrných zdí vyvolaných stavbou.

V souvislosti s výstavbou okružního pásu dojde i k úpravám jednotlivých komunikací vstupujících do křižovatky v rozsahu nezbytném pro zajištění plynulého průjezdu vozidel. Úpravy navazujících úseků silnic jsou navrženy v souladu s jejich základní kategorií šířkou S 7,5/60 a uspořádáním stávajících vozovek. Současně návrh respektuje vedení vlečných křivek průjezdu největšího projektem předpokládaného vozidla (návěs dl. 16,5 m. přívěs délky 18,75 m a vozidlo zimní údržby). Návrhová rychlost okružní křižovatky je 30 km/h.

Poloměry jednotlivých vjezdů do křižovatky jsou navrženy v rozmezí 12,0 až 16,0 m, na jednom z ramen pak 29,0 m. V případě potřeby je před nájezdový poloměr vložen přechodový oblouk o poloměru 40,0 – 50,0 m, pomocí kterého je zajištěno potřebné rozšíření vozovky odpovídající vlečné křivce návrhového vozidla. Šířky jízdních pruhů na vjezdech jsou navrženy v rozmezí 4,00 až 4,90 m s ohledem na průběh vlečných křivek. Zpevněná část vozovky na vjezdech mezi vnější nebezpečnou krajnicí a zvýšeným ostrůvkem na vnitřní straně se pak pohybuje v rozmezí 5,00 – 5,90 m.

Poloměry na výjezdu z okružní křižovatky jsou navrženy v rozmezí 16,0 – 29,0 m. Za výjezdový poloměr je v případě potřeby vložen přechodový oblouk o poloměru 40,0 až 80,0 m, s ohledem na průběh komunikace a vlečné křivky návrhových vozidel. Šířky jízdních pruhů na výjezdech jsou navrženy v rozmezí 4,30 až 5,00 m s ohledem na průběh vlečných křivek. Zpevněná část vozovky

na vjezdech mezi vnější nezpevněnou krajnicí a zvýšeným ostrůvkem na vnitřní straně se pak pohybuje v rozmezí 5,30 – 5,00 m.

Vzhledem k výškovému řešení nedojde k zásadní změně uspořádání křižovatky. Úpravy se omezují na drobné výškové vyrovnání vozovek v rozsahu cca ± 10 cm, tak aby bylo možné zajistit plynulý průběh vozovky okružní křižovatky a její navázání na stávající komunikace.

Na každém z ramen křižovatky bude vybudován zvýšený střední dělicí ostrůvek. Dle požadavků výhledových správců (ŘSD, KSÚS) jsou všechny ostrůvky upraveny jako pojížděné. Ostrůvek bude zhotoven z velké kamenné dlažby (160 x 100 x 100) uložené do cementového lože a od jízdního pásu bude oddělen šikmo seříznutou žulovou obrubou uloženou do oboustranného betonového lože C 20/25n XF3. Vozovka jízdního pásu je navržena s živičným povrchem ve skladbě (1). Pojížděný prstenec bude proveden ze zaoblených žulových kostek (160 mm) usazených do betonového lože a vyvýšený 40 mm nad jízdní pruh. Prstenec bude od vozovky oddělen žulovým šikmo seříznutým obrubníkem uloženým do betonového lože C 20/25n XF3. Okraje vozovky budou v souladu s navazujícími vozovkami provedeny se zpevněnou a nezpevněnou krajnicí a doplněny o naváděcí sloupky.

Odvodnění vozovek je řešeno příčným a podélným spádem do přilehlých příkopů. Příčný spád je navržen v rozmezí 2,0 – 4,0 %. Niveleta nové vozovky je navržena tak, aby co nejvíce odpovídala stávající niveletě, při zachování minimálních požadovaných sklonů pro zajištění odvodnění vozovky. Na trase jsou navrženy podélné sklony v rozmezí 0,5 – 3,5 %, které vychází z uspořádání stávajících vozovek a jsou navrženy s ohledem na plynulé navázání všech vozovek a okružního pásu. Zlomy výškového průběhu nivelety budou zaobleny vrcholovými oblouky o poloměru 400 m.

Součástí stavby jsou i úpravy průběhu přilehlých odvodňovacích příkopů dle nového uspořádání křižovatky. V souvislosti s úpravou příkopů je nutné posunout celkem 3 dešťové vpusti. Vzhledem k nutnosti rozšíření vozovky a umístění křižovatky v zářezu, bude úprava zemního tělesa v místech s největším převýšením řešena pomocí dvou opěrných zdí.

Základní technické parametry navržené MOK:

• Vnější průměr	... 34,0 m
• Šířka okružního pásu	... 6,0 m
• šířka pojížděného prstence	... 2,0 m
• Průměr středového ostrova	... 18,0 m
• Celková zpevněná plocha křižovatky	... 1490 m ²
• Délka úpravy na silnici III/0066	... 76,0 m
• Délka úpravy na sjezdu z R6	... 36,0 m
• Opěrné zdi	... dl 18,0 m a 40,0 m.

c) Vyhodnocení průzkumu, včetně jejich užití v dokumentaci

- Zaměření skutečného stavu a dokumentace skutečného provedení MÚK Jeneč (ŘSD / VPÚ DECO)
- Geodetické zaměření – polohopisný a výškopisný plán, digitální katastrální mapa – GBS Praha s.r.o. 08/2013
- Podklady od správců inženýrských sítí

- Podklad pro vynětí zemědělské půdy ze ZPF
- Dendrologický průzkum
- Geotechnický průzkum

- **Zdůvodnění geotechnického průzkumu**

Geotechnický průzkum (dále GTP) pro založení opěrných zdí okružní křižovatky 1 MÚK Jeneč byl zpracován na základě požadavku statika projektu (Matějka Engineering s.r.o., p. Ing. Miroslav Matějka). Terénní práce GTP byly realizovány dne 1.IX.2014 a jejich předběžné výsledky byly 10.IX. sděleny statikovi projektu. Výsledky a závěry provedeného průzkumu jsou součástí této zprávy. Kompletní průzkum je zařazen mezi přílohy dokumentace.

- **Rozsah realizovaných průzkumných prací**

Pro získání informací nezbytných pro bezpečné a ekonomické založení navrhovaných opěrných zdí byly v lokalitě vyhloubeny (firmou Josef Klement -geologické vrtý) **celkem 3 nové jádrové vrtý J-1 až J-3** s hloubkou po 3,0 m, dosahující vždy až do pevného skalního podloží. Z jednotlivých jádrových vrtů byly odebrány vzorky zemin a hornin k laboratorním zkouškám a rozborům.

- **Geologické a hydrogeologické poměry v lokalitě**

Místo nově navrhované okružní křižovatky je situováno v mírně severojižně svažitém terénu. Podle údajů komentované geologické mapy ČR i dalších dostupných archivních zdrojů lze geologické poměry na lokalitě klasifikovat spíše jako **jednoduché**. Kvartérní pokryvy jsou (pod tenkou vrstvou humózní hlíny) tvořeny pleistocénním horizontem jemnozrnných, převážně jílovito-písčitých deluviálních sedimentů (svahové hlíny), ve vyšší severní části lokality směrem k nadjezdu rychlostní komunikace R6 pak spíše eolickými (sprašové hlíny) a/nebo deluvio-eolickými sedimenty s obdobnou strukturní povahou. Konzistence zemin je převážně pevná, méně často pevná až tuhá či tuhá. V podloží těchto pleistocénních kvartérních sedimentů se v hloubce ~ 4 -6 m pod terénem nachází již skalní podloží, tvořené zcela převážně písčitými a spongilitickými slínovci, běžně označovanými jako opuky (souvrství bělohorské, turon, svrchní křída, mesozoikum).

Trvalá hladina podzemní vody se v lokalitě nachází za běžných podmínek v puklinovém kolektoru svrchnokřídového skalního podloží, v hloubce vesměs přes 10 m pod terénem; ve vlhkých ročních obdobích pak může vznikat slabá, dočasná a nesouvislá zvodeň vsakující se povrchové vody v kvartérních pokryvech, mělce pod terénem. Stávající křižovatka je umístěna v zářezu hloubky cca 5 -6 m pod úrovní původního terénu, tj. přibližně při bázi horizontu kvartérních pokryvů, které se tak při zakládání navrhovaných opěrných zdí jako základová půda neuplatní. Tato skutečnost byla plně potvrzena ve všech třech nově realizovaných vrtech J-1 až J-3, v nichž bylo pod tenkou vrstvou humózní hlíny již vždy zastíženo skalní podloží s postupně do hloubky se snižujícím stupněm zvětrání horniny (eluvia) až po navětralé opuky.

- **Výsledky průzkumu a jejich posouzení**

Geologické a hydrogeologické poměry v lokalitě, předpokládané podle dostupných mapových podkladů a dalších archivních zdrojů byly třemi nově realizovanými jádrovými vrtly v plném rozsahu potvrzeny. Vzhledem k umístění křižovatky v zářezu nebyly zastiženy kvartérní pokryvy a ve všech 3 nových vrtech J-1 a J-3 bylo pod tenkou recentní vrstvou humózní hlíny (dále horizont HU) již zastiženo skalní podloží písčitých a/nebo spongilitických slínovců (opuk), směrem od povrchu terénu do hloubky postupně zcela zvětralých, s povahou jílovité až jílovitopísčité zeminy pevné či tuhé konzistence (eluvium, horizont W5), silně zvětralých a převážně úlomkovitě rozpadavých (horizont W4), mírně zvětralých (W3) a navětralých (W2). Hladina podzemní vody nebyla v žádném z nově realizovaných vrtů do hloubky 3,0 m pod terénem zastižena.

Pro uvažované plošné založení navrhovaných opěrných zdí po obvodě okružní křižovatky jsou zjištěné geologické poměry celkově příznivé. Jako základovou půdu doporučujeme, podle požadované únosnosti či podmínek druhého mezního stavu (sedání), využít buď horizont silně zvětralé opuky (tj. horizont W4 s povrchem v hloubce 0,5/0,8 resp. 1,0 m pod terénem postupně ve vrtech J-1, J-2 resp. J-3), spíše však mírně zvětralé opuky (horizont W3 s povrchem v hloubce 0,9/1,3 resp. 1,8 m ve vrtech J-1, J-2 resp. J-3). Základová spára bude za běžných podmínek umístěna výrazně nad hladinou trvalé hladiny podzemní vody. Při trvale nepříznivém počasí nelze však vyloučit při zakládání dílčí přítoky vody z dočasných kvartérních zvodní vsakující se vody podpovrchové, které bude eventuelně nutno ze stavebních jam či rýh odčerpávat; za příznivých atmosférických podmínek pak budou po vyčerpání statických zásob tyto přítoky velmi rychle slábnout.

Z hlediska agresivních účinků na betonové konstrukce je při kontaktu s podzemní či podpovrchovou vodou v prostředí písčitých slínovců (opuk) možno uvažovat zcela převážně nejnižší stupeň agresivity XA1 (slabá agresivita) podle ČSN P ENV 206–1, tzn. min. obsah cementu 300 kg/m³, min. pevnostní třídu betonu C25/30 a max. součinitel w/c = 0,55. Za rubem navrhovaných opěrných zdí se budou nacházet zcela převážně materiály s povahou zemin a pro výpočet zemních tlaků doporučujeme použít geotechnické charakteristiky horizontu W5 (eluvium, viz následující kap. 4.2), u hutněných násypů z obdobných materiálů pak s hodnotou soudržnosti redukovanou na cca 50%. Zemní práce při zakládání v prostředí silně a mírně zvětralých opuk bude možno realizovat zcela převážně běžnou stavební technikou (traktorová a lehká až střední rýpadla, buldozery, ruční kopání a dočištění, eventuelně sbíjecí kladiva); pouze při eventuelně lokálním výskytu méně zvětralých a nebo prokřemenělých poloh je nutno počítat s vyšší pracností.

- **Závěry Geologického a hydrogeologického průzkumu**

Na základě dostupných archivních údajů a zejména nově realizovaných průzkumných prací, zahrnujících tři nové jádrové vrtly, byly vyšetřeny geologické a hydrogeologické poměry a posouzeny geotechnické podmínky výstavby opěrných zdí po obvodě nově navrhované okružní křižovatky. Celkově jsou základové poměry pro jejich uvažované plošné založení příznivé a jako vhodná základové půda přicházejí v úvahu silně a zejména mírně zvětralé písčité slínovce (opuky) v hloubce cca 0,5 - 1,8 m pod stávajícím terénem, nad úrovní obvyklé hladiny podzemní vody. Pro jednotlivé zastižené geologické horizonty byl sestaven přehled

doporučených místních geotechnických charakteristik zemin a hornin. Zemní práce související se zakládáním bude možno realizovat zcela převážně s pomocí běžné stavební techniky.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Před začátkem výstavby tohoto SO 103, bude muset být realizován stavební objekt SO 001 Zařízení staveniště. Současně s výstavbou SO 103 bude probíhat výstavba SO 104 – Úprava sjezdu R6 – 2 (jih), SO 201 Opěrné a zárubní zdi a rovněž SO 301 ZTI – Odvodnění komunikací a zpevněných ploch. Rovněž v koordinaci bude probíhat příprava a posléze realizace SO 105 a SO 106, které se oba týkají instalace dopravního značení. Těsně po skončení výstavby SO 101 bude následovat realizace SO 801 – Rekultivace území.

e) Návrh zpevněných ploch včetně případných výpočtů

Skladby všech nových i rekonstruovaných vozovek jsou patrné z výkresů vzorových příčných řezů. Skladby jednotlivých komunikací, resp. jednotlivých vrstev vozovky se mohou v rámci realizace velmi mírně měnit v závislosti na požadavcích budoucího vlastníka či správce komunikace nebo možností dodavatele stavby. Dodržena však musí být deklarovaná minimální třída dopravního zatížení. Před samotnou realizací bude upřesněn barevný odstín dlažby nebo způsob kladení.

Všechny nově navržené vozovky budou spojené se stávajícími živičnými či dlážděnými povrchy.

Konstrukce zpevněných ploch jsou stanoveny dle TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací.“, přičemž bylo přihlédnuto ke stávající skladbě vozovek.

Navržená skladba konstrukce **živičné vozovky** (1) – **D0-N-3-II-P11** – upravená (maximální předpokládané zatížení do 3500 TNV/24h):

ASFALTOVÝ KOBEREC MASTIXOVÝ STŘEDNĚZRNNÝ	SMA 11S	40 mm	(ČSN EN 13108-1:2008)
ASFALTOVÝ BETON VELMI HRUBOZRNNÝ	ACL 22	80 mm	(ČSN EN 13108-1:2008)
OBALOVANÉ KAMENIVO STŘEDNĚZRNNÉ	ACP 22S	60 mm	(ČSN EN 13108-1:2008)
CEMENTOVÁ STABILIZACE	SC C _{8/10}	150 mm	(ČSN 73 6126)
ŠTĚRKODRŤ, třída A	ŠD _A	min. 180 mm	(ČSN 73 6126)
CELKEM		min. 510 mm	

Navržená skladba konstrukce **dlážděné vozovky** (2) (pojízdné křižovatkové plochy) – **D1-D-1-IV-P11** (maximální předpokládané zatížení do 500 TNV/24h):

DLAŽBA Z ŽULOVÝCH KOSTEK 160 mm S VÝPLNÍ	DL	160 mm	(ČSN EN 13108-1:2008)
CEMENTOVOU MALTOU			
LOŽE Z CEMENTOVÉ MALTY	L	40 mm	(ČSN EN 13108-1:2008)
VRSTVA ZE SMĚSI STMELENÉ CEMENTEM	SC C _{8/10}	200 mm	(ČSN EN 13108-1:2008)
S VLOŽENOU KARI SÍTÍ			
ŠTĚRKODRŤ (0-63), třída A	ŠD _A	min. 150 mm	(ČSN 73 6126)
CELKEM		min. 550 mm	

Pro zajištění řádné kvality vozovky jsou požadovány následující minimální moduly přetvárnosti $E_{DEF,2}$:

- na vrstvě štěrkodrti $E_{DEF,2} = 90 \text{ MPa}$.
- na zemní pláni $E_{DEF,2} = 60 \text{ MPa}$.

V případě neúnosného podloží (pláně), kdy nebude možné dosáhnout požadovaného modulu přetvárnosti 60 MPa a vzhledem ke složitým půdním podmínkám, lze z hlediska zajištění dostatečně únosného podloží zajišťující životnost vozovky, doporučit výměnu podloží v tloušťce cca 300 mm pod navrženou pláň. Podloží bude vyměněno za zeminy vhodné do podloží tak, aby bylo možné na pláni dosáhnout hodnoty min. $E_{def,2} = 60 \text{ MPa}$ a bylo nenamrzavé. Materiál do výměny podloží bude upřesněn na stavbě za přítomnosti geologa a projektanta. Dále je možné dle skutečných podmínek pro zajištění dostatečné únosnosti podloží uložit na vzniklou parapláň separační geotextilii s pevností min. 50 kN/m.

O definitivním řešení bude rozhodnuto před samotnou realizací za účasti projektanta a geologa, na základě zpřesněného geologického průzkumu vycházejícího z provedených zkoušek. V případě únosného podloží (pláně) není nutné dodatečná opatření provádět.

Pro oddělení obou druhů vozovek budou použity šikmo seříznuté žulové obrubníky o rozměru (200 x 250 x 1000 mm) uložené do oboustranného betonového lože min. tloušťky 150 mm C 20/25n XF. Prstenec bude nad vozovku jízdního pruhu na okruhu převýšen o 40 mm. Střední zelený ostrov MOK bude od dlážděného prstence vozovky oddělen stejným obrubníkem, uloženým tentokrát rovněž do betonového lože min. tloušťky 150 mm s boční opěrou. Převýšen bude 150 mm nad úroveň prstence vozovky. Stejný obrubník bude rovněž použit pro oddělení vozovky od směrových ostrůvků na jednotlivých vjezdech. Protože ostrůvky budou pojížděné, obrubník bude šikmo seříznutý, uložený do oboustranného betonového lože min. tloušťky 150 mm z betonu C 20/25 XF.

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

Odtokové poměry území se vzhledem k charakteru stavby nemění. Stavba se nachází převážně v ploše stávajících komunikací. V souvislosti se změnou tvaru křižovatky dojde k odstranění části těchto vozovek a k dostavbě nových zpevněných ploch. Odvod dešťových vod se předpokládá v souladu s dnešním stavem do otevřených příkopů podél stávajících komunikací a dále do dešťové kanalizace.

Odvodnění srážkových vod z navržené úpravy křižovatky bude řešeno pomocí 3 horských vpustí, přičemž se jedná pouze o posun tří stávajících vpustí. Přípojný body na dosavadní dešťové kanalizaci DN 300 (odbočky) budou zachovány a využity.

Parametry přípojek vpustí : kamenina DN200, pevnostní třídy 160, event. PP SN10 a vyšší
celková délka 52,0m, sklon ... 5,0 – 18,5 %

Kameninové potrubí bude obetonováno, při použití trub PP bude uloženo do pískového lože, obsyp bude proveden vhodným nehrubozrnným materiálem selektovaným z výkopku, při jeho nevhodnosti (určí přizvaný geolog) bude použit štěrkopísek.

Horské vpusti budou typové, z betonových prefabrikátů kryté mříží z kompozitů či litinovou. Kolem mříží budou provedeny tři řady dlažby z žulových kostek střední velikosti, kladených do betonu a vyspárovaných cementovou maltou.

Poklop stávající kanalizační šachty ve středovém zeleném ostrůvku bude rektifikován na novou úroveň upraveného terénu. Kolem poklopu budou osazeny tři řady dlažby z žulových kostek střední velikosti, kladených do betonu a vyspárovaných cementovou maltou.

Úpravou křižovatky na okružní dojde k nárůstu zpevněných, tj. odvodňovaných ploch o 270 m², nárůst dešťového odtoku bude činit $0,027 \times 0,8 \times 130 = 2,81$ l/s.

Nárůst odtoku v řádu jednotek l/s je pro dosavadní odtokové poměry a pro dosavadní odvodňovací zařízení zanedbatelný. Řádná funkčnost dosavadního odvodňovacího zařízení nebude ovlivněna úpravou křižovatek dle předkládaného návrhu.

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

Podrobně řeší SO 106 – Dopravní značení KSÚS, a to jak textovou, tak výkresovou část.

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

Se žádnými specifickými požadavky na postup výstavby či údržbu se neuvažuje.

i) Vazby na případné technologické vybavení

Se žádným technologickým vybavením se nepočítá.

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

Vozovky, jež jsou zahrnuty do tohoto stavebního objektu nevyžadují další výpočty a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů. Statické posouzení opěrných či zárubních zdí je řešeno v SO 201.

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

Součástí stavby nejsou žádné komunikace pro pěší, v řešeném území se v současné době nenacházejí chodníky, samostatné stezky pro pěší a cyklisty, ani žádné jiné stavby určené pěším.

Žádná bezbariérová opatření v souladu s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj 398/2009 Sb. ze dne 5.11.2009. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb není proto nutné pro tuto stavbu navrhovat a budovat.