



„Chodník Podlesí, vč. VO, autobusové zastávky, přechodu pro chodce a odvodnění, Třinec – Konská, nemocnice“

D.1.1 Technická zpráva

K dokumentaci pro vydání společného povolení (DUR+DSP)

Náležitosti odpovídají příloze č. 11 – Rozsah a obsah dokumentace pro vydání společného povolení stavby dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace - vyhlášky č. 405/2017 Sb., kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb.

OBJEDNATEL:	
Statutární město Třinec ul. Jablunkovská čp. 160, 739 61 Třinec	

ZHOTOVITEL:	
C2pecap s.r.o., Mariánské náměstí čp. 14, 739 91 Jablunkov	

HLAVNÍ PROJEKTANT:	Ing. Petr ČMIEL	IČ:	04965302
PROJEKTANT:	Ing. Daniel LIPOWSKI	TEL.:	+420 725 043 164
KRAJ	Moravskoslezský	EMAIL:	info@c2pecap.cz
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ:	Konská	ČÍSLO ZAKÁZKY:	C2 20-37
NÁZEV AKCE: Chodník Podlesí, vč. VO, autobusové zastávky, přechodu pro chodce a odvodnění, Třinec – Konská, nemocnice		STUPEŇ:	DUR+DSP
		DATUM:	10/2020
		FORMÁT:	A4
		MĚŘÍTKO:	-
NÁZEV PŘÍLOHY: SO 102 - TECHNICKÁ ZPRÁVA		ČÍSLO PARÉ:	ČÍSLO PŘÍLOHY: D.1.1



Obsah:

a)	identifikační údaje objektu,	3
b)	stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení,	3
c)	vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.,	4
d)	vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby,	4
e)	návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů,	5
f)	režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace,	6
g)	návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku,	6
h)	zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu,	7
i)	vazba na případné technologické vybavení,	7
j)	přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů, ...	7
k)	řešení postupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.	7
l)	Zásady údržby a oprav komunikací	8

a) identifikační údaje objektu,

Název stavby: Chodník Podlesí, vč. VO, autobusové zastávky, přechodu pro chodce a odvodnění, Třinec – Kanská, nemocnice

Název stavebního objektu: SO 102 Autobusová zastávka Třinec, Kanská, Podlesí škola

Umístění stavby: Město Třinec, Moravskoslezský kraj, okres Frýdek – Místek., k.ú. Kanská, parcely p.č. 1910/2, st. 602/1, 1050/6, 1050/2, 2056, 2058/1, 2059, 2096

Katastrální území: Kanská

Projektový stupeň: Dokumentace pro vydání společného povolení (DUR+DSP)

Objednatel: Statutární město Třinec, ul. Jablunkovská čp. 160, 739 61 Třinec, IČ: 00297313

Projekční firma: C2pecap s.r.o., Mariánské náměstí 14, 739 91 Jablunkov, IČ: 04965302

Projektant: Ing. Daniel Lipowski

Kontroloval: Ing. Petr Čmiel, Autorizace podle zákona 360/1992 Sb. pro dopravní stavby, vydaná ČKAIT pod číslem 103641

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení,

V objektu SO 102 Autobusová zastávka Třinec, Kanská, Podlesí škola je řešen návrh autobusových zastávek v obou směrech.

Projektová dokumentace je navržena dle normy ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. K návrhu konstrukce bylo použito TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Hodnoty návrhových prvků byly zvoleny tak, aby zajišťovaly co nejlepší provozní podmínky na řešených plochách. Návrh podélných a příčných sklonů jsou v souladu s platnými normami. Při návrhu bylo dbáno na plynulý prostorový vzhled a vzájemný soulad směrových a výškových složek. Důraz byl kladen na spádování zpevněných ploch a plynule směrové a výškové napojení na všechny sousední zpevněné plochy.

Autobusová zastávka Třinec, Kanská, Podlesí škola je rozdělená na 2 zastávky v obou směrech – zastávku na jízdním pruhu a zálivovou zastávku.

Zastávka na jízdním pruhu

Autobusová zastávka je navržena v délce hrany 12 m a šířce 2,5 m.

Šířka nástupiště a zároveň i průběžného chodníku je 2,20 m, povrch je z betonové dlažby. Na nástupišti je navržen příčným spád 2%. Nástupní hrana je tvořena bezbariérovým obrubníkem HK 400/330/1000-P, který je navýšený o 200 mm oproti povrchu komunikace. Druhá strana nástupiště je ohraničena chodníkovým obrubníkem 100/250/1000. Obrubníky jsou uloženy do betonového lože C30/37 tl. 100.

Signální pás, určující přístup k místu nástupu do vozidla veřejné dopravy, je proveden v š. 800 mm ze slepecké dlažby v červené barvě a je vzdálen od označníku zastávky 800 mm. Vizuální úprava při hraně zastávky, vymezující bezpečnostní odstup, bude provedena z hladké dlažby v červené barvě v š. 300 mm a v celé délce nástupiště.

Zálivová zastávka

Autobusová zastávka je navržena v délce hrany 12 m a šířce 2,5 m. Autobusový záliv je navržen o celkové šířce cca 3,25 m a délce 52 m. Skládá se z vyřazovacího úseku – L_v v délce 25,00 m, nástupní hrany L_{NH} v délce 12,00 m a ze zařazovacího úseku L_z v délce 15,00 m. Úseky jsou zaobleny poloměry 40,00 m a 20,00 m.

Šířka nástupiště je 2,20 m, povrch je z betonové dlažby. Na nástupišti je navržen příčným spád 2%. Nástupní hrana je tvořena bezbariérovým obrubníkem HK 400/330/1000-P, který je navýšený o 200 mm oproti povrchu komunikace. Druhá strana nástupiště je ohraničena chodníkovým obrubníkem 100/250/1000. Obrubníky jsou uloženy do betonového lože C30/37 tl. 100.

Signální pás, určující přístup k místu nástupu do vozidla veřejné dopravy, je proveden v š. 800 mm ze slepecké dlažby v červené barvě a je vzdálen od označnicku zastávky 800 mm. Vizuální úprava při hraně zastávky, vymezující bezpečnostní odstup, bude provedena z hladké dlažby v červené barvě v š. 300 mm a v celé délce nástupiště.

- **Zatravnění**

Po dokončené stavebních prací budou plochy mezi zpevněnými plochami obdělány a založeny nové trávníky. Pro založení trávníků bude použito vhodné osivo travní směsi s výsevkem 0,03kg/m². Nejvhodnější termín pro založení trávníků je od 2. poloviny dubna do 2. poloviny června a od konce srpna do konce září, aby trávníky mohly dostatečně zakořenit a nehrozilo jim případné vymrzání. Travní osivo musí být zapraveno max. 0,5cm hluboko a po výsevu musí být plochy zaválcovány. Při výsevu musí být osivo udržováno v promíchaném stavu, aby byla semena jednotlivých druhů rovnoměrně rozdělena. První kosení, je vhodné provést při výšce trávníku 6-10 cm, a je nutné kosit na výšku 4-5 cm. Veškeré zbytky pokosené trávy musí být při prvním kosení řádně odstraněny, aby se předešlo případnému vyležení (vyhnití) nově založených travnatých ploch.

- **Navrhované kapacity**

Konstrukce zpevněné plochy – pochozí dlažba	
Konstrukce zpevněné plochy – pochozí dlažba červená	
Konstrukce zpevněné plochy – dlažba s výstupky červená	
Konstrukce zpevněné plochy – dlažba šedá bez sražených hran	
Betonový silniční obrubník 1000/150/250	
Betonový chodníkový obrubník 1000/100/250	
Betonový obrubník bezbariérový 1000/400/330	
Jednořádek s žulových kostek	
Asfaltová zálivka	
Svislé dopravní značení	2x IJ 4b
Vodorovné dopravní značení	4x V4 2x V 11a

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.,

V rámci přípravy bylo provedeno geodetické zaměření zájmové lokality a byly provedeny prohlídky řešené lokality. Hydrogeologický nebo geotechnický průzkum nebyl proveden.

Na základě průzkumu inženýrských sítí bylo provedeno jejich zakreslení. Před zahájením zemních prací zhotovitel stavby zabezpečí vytyčení přesné polohy podzemních vedení správci jednotlivých sítí. Při práci v ochranných pásmech podzemních sítí je nutno dodržet podmínky správců sítí. V ochranných pásmech podzemních vedení budou zemní práce prováděny ručně. Každé porušení či odkrytí podzemních vedení je nutno neprodleně ohlásit správci sítí, aby byla provedena kontrola neporušenosti vedení.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby,

Na chodník pro chodce navrženém ve stavebním objektu SO 101 navazují autobusové zastávky Třinec Kanská, Podlesí škola a Podlesí nemocnice navržené ve stavebním objektu SO 102 a SO 103. Z důvodu zachování šířky 6,5 m u stávající místní komunikace je navrženo rozšíření komunikace navržené ve

stavebním objektu SO 104. Chodník je ve staničení km 0,180 00 – km 0,300 00 a km 0,440 00 – km 0,481 50 ohraničen opěrnou zdí navrženou ve stavebním objektu SO 201. Odvodnění celé stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 301. Chodník je osvětlen veřejným osvětlením, jehož návrh je řešen ve stavebním objektu SO 401.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů,

Zpevněné plochy jsou navrženy dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Nástupiště bude zpevněno zámkovou dlažbou do lože ze štěrkodrti. Současně bude použita kontrastní reliéfní dlažba pro varovné a signální pásy. Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat požadavky NV. Č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04. Certifikáty použitého materiálu musí být předány zhotovitelem při závěrečné kontrolní prohlídce stavby. Varovné a signální pásy musí být vizuálně kontrastní oproti okolí (sytnost + barva). Varovné pásy jsou lemovány pásem dlažby bez sražených hran šířky 400 mm z dlažby min. 200x200 mm.

Konstrukce nástupiště:

Vstupní parametry: Dle TP 170, D2-D-1-CH-PIII

- Betonová dlažba	tl. 60 mm	ČSN 73 6131-1
- Zapískování spar křemičitým pískem (0-2 mm)		
- Ložní vrstva ze štěrkodrtě (4-8 mm)	tl. 30 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
- Štěrkodrt' ŠD _A (0-32 mm)	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
- Zhutněná pláň		
- Celkem	tl. 240 mm	

Min. hodnota modulu přetvárnosti na pláni (na aktivní zóně) $E_{def}=30$ MPa, na vrstvě ŠD $E_{def}=50$ MPa. V případě neúnosnosti zemní pláně je nutnost provést výměnu podloží vrstvou z nenamrzavého, soudržného a propustného materiálu v tloušťce 0,50 m (například štěrkodrtí 0/63).

Konstrukce autobusového zálivu

Vstupní parametry: Dle TP 170, D1-N-1-V-PIII

- Asfaltový beton střednězrnný ACO 11	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1
- Spojovací postřik PS-EP		ČSN 73 6129
- Asfaltový beton podkladní ACP 16+	tl. 70 mm	ČSN EN 13108-1
- Infiltrační postřik PI-E		ČSN 73 6129
- Štěrkodrt' ŠD _A (0-32 mm)	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
- Štěrkodrt' ŠD _A (0-32 mm)	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
- Zhutněná pláň		
- Celkem	tl. 410 mm	

Min. hodnota modulu přetvárnosti na pláni (na aktivní zóně) $E_{def}=45$ MPa, na 1. vrstvě ŠD $E_{def}=70$ MPa a na 2. vrstvě ŠD $E_{def}=100$ MPa. V případě neúnosnosti zemní pláně je nutnost provést výměnu podloží vrstvou z nenamrzavého, soudržného a propustného materiálu v tloušťce 0,50 m (například štěrkodrtí 0/63).

Zhutněny budou též všechny vrstvy skladby.

Zemní práce zahrnují výkopy a násypy pro konstrukci chodníku a musí být prováděny v klimaticky příznivém období bez srážkové činnosti a mrazových teplot, etapovitě se zaručenou bezprostřední návazností výstavby zpevněných ploch. Násypy budou prováděny ve vrstvách max. po 200 mm na hodnoty 96 % PS. Vhodnost zeminy z výkopů pro násypy pouze za splnění předpokladu ČSN 73 6133. Požadované další min. hodnoty modulů přetvárnosti ochranných a podkladních vrstev stanovují příslušné TP.

Záměny materiálu v souvrství zpevněných ploch jsou povoleny pouze po předchozím souhlasu projektanta, stavebního dozoru a investora.

Spáry musí splňovat požadavky definované ČSN 73 6131, výplň se doporučuje vmetením jemného křemičitého písku s následným přehutněním dlažby.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace, Projektová dokumentace je vypracována ve shodě s platnými předpisy a normami legislativně ošetřující uvedenou problematiku. Zejména se jedná o normu ČSN EN 124 Poklopy a vtokové mříže pro dopravní plochy. Konstrukční zásady, zkoušení, označování, řízení jakosti, normu ČSN EN 13598 Plastové potrubní systémy pro netlakové kanalizační přípojky a stokové sítě - Polyvinylchlorid (PVC-U), polypropylen (PP) a polyethylen (PE) a normu ČSN EN 752 Venkovní systémy stokových sítí a kanalizačních přípojek.

Obdobně veškeré použité výrobky splňují požadavky zákona č. 22/1997 Sb. o obecných požadavcích na výrobky, jsou držiteli platného certifikátu pro použití v rámci ČR a v neposlední řadě jsou též nositeli stavebně technického osvědčení.

Dokumentace odvodnění byla vypracována dle platných předpisů a norem. Stejně tak je nutné postupovat i při vlastním provádění. Projektant zvláště upozorňuje na nutnost dodržování všech norem a předpisů týkajících se bezpečnosti práce.

Povrchová dešťová voda je z nově vybudovaných povrchů svedena příčným a podélným spádem vozovky do jednořádku s žulových kostek a do nově navržené dešťové kanalizace.

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

Trvalé dopravní značení je patrné ze situace dopravního značení. Veškeré svislé dopravní značení bude osazeno na ocelových pozinkovaných tyčích délky 2,50 a ukotveno na čtyřbodových hliníkových patkách.

Svislé dopravní značky musí odpovídat Vyhlášce č. 294/2015 Sb., v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprav a řízení provozu na p.k., ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky část 1 včetně národní přílohy NA (požadavek třídy P3 dle čl. NA 2.5), Vzorovým listům VL 6., část 6.1. a TP 65. Provedení dopravních značek musí splňovat podmínky stanovené MDS v TP 118 k jejich užití na pozemních komunikacích v ČR. Svislé dopravní značky vč. nosné konstrukce musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou.

Činná plocha všech dopravních značek musí být provedena z retroreflexní fólie min. třídy 1, v souladu s tabulkou NA.1 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Značky budou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Poloměr zaoblení rohů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Spojovací materiál bude nekorodující, objímky mohou být hliníkové. Sloupky budou z ocel. žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm s tl. stěny max. 3 mm. Konce budou opatřeny víčky PVC. Osazené budou do patek z prostého betonu tř. C 16/20 XF 2.

Svislé dopravní značky se umísťují kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. Min. vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky nebo její nosné konstrukce od hrany komunikace je 0,5 m, maximální vzdálenost je 2,0 m.

Vodorovné značení - provedení vodorovných dopr. značek musí odpovídat Vyhlášce č. 294/2015 Sb., v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprav a řízení provozu na p.k., Vzorovým listům VL 6 Vybavení pozemních komunikací, část 6.2 Vodorovné dopravní

značky a TP 133 zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích. Značení bude provedeno z materiálů dlouhodobé životnosti s reflexní úpravou, které jsou schváleny MDS a jsou uvedeny v Katalogu hmot schválených pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích v ČR, ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení.

Svislé dopravní značení

- 2x IJ 4b „Zastávka“ označníky budou provedeny jako stočené, tzn. tabule jízdních řádů bude provedena rovnoběžně s osou chodníku a značka IJ4b pak kolmo k ose komunikace.

Vodorovné dopravní značení

- V 4 (0,25) „Zastávka autobusu“ v délce 12,0 m
- V 4 (0,5/0,5/0,25) „Vodící čára“ v délce 25,0 m a 15,0 m
- 2x V 11a „Zastávka autobusu“ v délce 12,0 m a šířce 2,5 m
- V 12c (0,125) „Zákaz zastavení“

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

Před vlastním zahájením stavby dodavatel předloží investorovi harmonogram provádění celé stavby. Stavba bude vzhledem k délce prováděna postupně, po jednotlivých úsecích dle dispozic zhotovitele tak, aby omezení dopravy bylo minimalizováno. V řešeném úseku budou nejdříve provedena příprava území: vytýčení všech podzemních sítí technické infrastruktury, ochrana zbývajících sítí, odstranění ornice a případné demolice. Takto připravený podklad bude zkontrolován z hlediska kvality, případně dosypán nebo nahrazeny nevyhovující podkladní vrstvy.

i) vazba na případné technologické vybavení,

Stavba nebude vybavena technickým a technologickým zařízením. Jedná se o povrchovou konstrukci bez dalších zařízení.

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

Nové zpevněné plochy jsou navrženy dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací a vyhovují výhledové třídě dopravního zatížení.

k) řešení postupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Prováděný úsek musí být viditelně i fyzicky chráněn proti vstupu nepovoleným osobám a proti náhodnému vstupu nevidomých a slabozrakých osob.

Celý prostor je navržen s ohledem na vyhlášku č. 398/2009 Sb. A souvisejících právních předpisů bez bariér. Speciální úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu či zraku nejsou navržena v této souvislosti.

Výkop musí být po celou dobu prací zajištěn pažením proti zborcení stěn a celé staveniště musí být souvisle oploceno a řádně označeno dle zákona č. 65/1965 Sb. a vyhlášky č. 324/1990 Sb. Nejlépe se k tomuto případu hodí prefabrikované ocelové oplocení určené pro staveniště, doplněné vhodným varovným osvětlením. Zábradlí musí mít v rozmezí 100 – 250 mm nad pochozí plochou pevnou záražku pro bílou hůl (spodní tyč zábradlí nebo podstavec) a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí, horní díl oplocení sledující půdorysný průřez překážky. Případně lze odsunout překážku za obrys překážky nejvýše o 200 mm. Stejným způsobem musí být zabezpečeny také předměty a konstrukce s bočními stěnami nesahajícími až k zemi a výkopy a staveniště.

Ve stávající lokalitě se nenachází žádný chodník, práce budou prováděny dle výše uvedených podmínek.

I) zásady údržby a oprav komunikací

Pojmy údržba a opravy vozovek definuje vyhláška č. 104/1997 Sb. v platném znění a Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP).

Údržba je soubor prací, kterými se komunikace udržuje v provozně a technicky vyhovujícím stavu za všech povětrnostních podmínek a odstraňují se vady a poruchy uvedením do původního stavu. Zahrnuje tedy drobné, místně vymezené vysprávkování krytu, např. odstranění vypadlých nebo usazené uvolněných dlažebních dílců.

Údržba vozovky a krajnic:

Vysprávka asfaltových krytů, cementobetonových krytů. Vyrovnání a údržba dlážděných krytů, seřízení, doplnění, zpevnění

Údržba dopravního značení, dopravních zařízení a dalšího příslušenství:

Svislé a vodorovné dopravní značky a zařízení, zrcadla, hlásky, veřejně osvětlení, SSZ sloužící k řízení dopravy, zábradlí, odrazníky, svodidla, pružidla, směrové sloupky, zásněžky apod.

Údržba odvodňovacích zařízení:

Propustky, příkopy, rigoly, skluzy, trativody a vsakovací jímky, silniční kanalizace, uliční vpusti a lapače splavenin. S ohledem na funkčnost odvodňovacího systému jako celku je nutno žláby a vpusti pravidelně čistit!

Údržba svahů a násypů zemního tělesa komunikace.

Údržba chodníků a dalších nemotoristických komunikací, dělících pásů a dopravních ostrůvků.

Údržba ploch a vybavení odpočíváků, odstavných a parkovacích ploch a dalších součástí komunikace.

Údržba objektů:

Tunely, galerie, opěrné a zárubní zdi, parapetní zdi, terasy.

Souvislá údržba zahrnuje rozsáhlejší práce v souvislých úsecích sloužící k zachování a obnově původních vlastností. Podkladem pro rozhodnutí o jejím provedení jsou výsledky systémů hospodaření s vozovkou, případně vyhodnocené údaje z prohlídek komunikací.

Obnova vozovkového souvrství, zpevnění a úprava krajnic, chodníků a dalších nemotoristických komunikací:

Obnova protismykových vlastností, zesílení, obnova rovnosti krytu apod.

Obecné zásady údržby komunikací:

- Odplevelování dlážděných krytů a okolí z důvodu zamezení narušování krytů kořenovými systémy rostlin. Min. 1 za rok.
- Čištění odvodňovacích zařízení (rigoly, příkopy, odvodňovací žláby apod.), uličních vpustí a šachet včetně kalových košů od naplaveného materiálu pro zajištění funkčnosti odvodňovacích systémů. Min. 1 za rok nebo dle aktuální potřeby.
- Dlážděné kryty chodníků není vhodné pojíždět těžkými vozidly (nad 3,5 t) a vozidly s pásovým podvozkem mimo sjezdy a místa k tomu určené z důvodu možnosti vzniku trvalých deformací krytu.



- Na asfaltové a dlážděné kryty není vhodné skladovat dlouhodobě těžké materiály, jako je například dřevo, sypké materiály, dlouhodobé odstavení těžkých vozidel apod. Dlouhodobé statické zatížení může způsobit trvalé deformace krytu.
- S ohledem na funkčnost odvodňovacího systému jako celku je nutno žlaby a vpusti pravidelně čistit!

Poznámka: Tato dokumentace nenahrazuje dokumentaci pro provádění stavby. Stavbu lze provádět na základě projektové dokumentace pro provádění stavby zpracované dle příslušných norem a vyhlášek v aktuálním znění.

*Datum vypracování
10/2020*

C2pecap s.r.o.