

Generální projektant:



PRODIN A.S.
K VÁPENCE 2745
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Jana Förstlová		Zodp. projektant: Jana Förstlová	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš		
Kraj: Pardubický		Traťový úsek/Obec: Pardubice			
Investor Stat.město Pardubice – MO Pardubice III, Jana Zajíce 983, 530 09 Pardubice					
Akce: REGENERACE PANELOVÉHO SÍDLIŠTĚ DUBINA – LOKALITA 3B – ETAPA ČÁST J A K UL. BARTOŇOVA MEZI ČP. 833 A 832 SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY				Formát	A4
				Datum	07/2024
				Účel	PDPS
				Č. zakázky	31/23/4047.208
				Změna	Č. kopie
Měřítko					
Obsah výkresu: TECHNICKÁ ZPRÁVA				Část dokumentace D.1.1.	Č. výkresu 1

D.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 101- ZPEVNĚNÉ PLOCHY

Dokumentace je zpracována dle přílohy č. 11 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. – Sbírka zákonů č. 405/2017

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: „REGENERACE PANELOVÉHO SÍDLIŠTĚ DUBINA – LOKALITA 3B – ETAPA ČÁST J A ČÁST K UL. BARTOŇOVA MEZI ČP.833 A 832“ Stavební objekty: SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY (409/51, 409/52,409/53,409/54,409/44,409/45) SO 401 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ SO 701 – KONTEJNEROVÁ STÁNÍ SO 801 – SADOVÉ A TERÉNNÍ ÚPRAVY
KRAJ	: Pardubický
OBEC	: Pardubice
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Pardubice
CHARAKTER STAVBY	: Objekt SO 101 - jedná se o stavební úpravy stávajícího stavu vozovky místní komunikace, úprava a doplnění stávajících parkovacích stání pro osobní vozidla, vybudování nového parkoviště, úpravy stávajících chodníků, zpevněných ploch, výstavba zpomalovacích prvků v podobě zvýšené křižovatky, řešení stávajícího odvodnění - stávajících a navržených ploch pomocí vsakování, bodového odvodnění v podobě st. vpustí nebo nově osazených vpustí. Je navržena úprava a doplnění svislého a vodorovného dopravního značení odpovídající provedeným úpravám Je navržena úprava a doplnění svislého a vodorovného dopravního značení odpovídající provedeným úpravám.
STUPEŇ PD	: Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
POZEMKY STAVBY	: k.ú. Studánka 409/51 - ostatní plocha (zeleň) 409/52 - ostatní plocha (ostatní komunikace) 409/53 – ostatní plocha (zeleň)

	409/54- ostatní plocha (zeleň) 409/44 - ostatní plocha (zeleň) 409/45 - ostatní plocha (zeleň) <i>Všechny dotčené pozemky jsou ve vlastnictví Statutárního města Pardubice</i>
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Pardubice - Studánka 717843
OBJEDNATEL	: Statutární město Pardubice Úřad městského obvodu Pardubice III Jana Zajíce 983, 530 12 Pardubice IČ: 00274046 Ing. Mgr. Vítězslav Štěpánek – starosta Kontakt: Ing. Lenka Vacinová – odbor dopravy a životního prostředí Vedoucí odboru – investice e-mail: lenka.vacinova@umo3.mmp.cz tel: + 420 466 799 141 mobil: 737 266 764
PROJEKTANT 	: Prodin a.s. K Vápence 2745 530 02 Pardubice IČ: 25292161 Odpovědný projektant: Jana Förstlová ČKAIT 0602529 +420 725 601 925 SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY Jana Förstlová +420 725 601 925 e-mail: jana.forstlova@prodin.cz SO 401 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ Ing. Petr Koza +420 608 347 753 e-mail: koza_petr@seznam.cz

	SO 701 – KONTEJNEROVÁ STÁNÍ Radek Tušil +420 725 601 950 e-mail: radek.tusil@prodin.cz SO 801 – SADOVÉ A TERÉNNÍ ÚPRAVY Ing. Renata Mlejnková +420 602 132 773 e-mail: renata.mlejnkova@seznam.cz Ing. činnost: Martina Řezaninová +420 725 601 963 e-mail: martina.rezaninova@prodin.cz
--	---

B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

a) Předmětem akce jsou stavební úpravy stávajících zpevněných ploch (vozovka komunikace, parkovací stání, chodníky) pro zvýšení bezpečnosti dopravy v ul. Bartoňova – Pardubice - Dubina. Dále je navržena výstavba nového parkoviště v blízkosti byt. domu čp. 832, 831.

SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY

ÚPRAVA ST. ZPEVNĚNÝCH PLOCH

V ul. Bartoňova - začátek úpravy před čp. 832 po křižovatku u čp. 833 – délka úseku cca 57,32 m (včetně křižovatky).

Je navržena ve st. jednosměrném pohybu vozidel. Cca v délce 35,39 m (po zvýš. křižovatku) úprava st. zpevněných ploch v plné konstrukční výšce.

V začátku úpravy je navržena rampa z důvodů budoucích oprav před čp. 837 atd. z důvodů nadvýšení (využití st. betonových ploch) a tak podélného vyrovnání.

Zvýšená křižovatka bude sloužit jako zpomalovací prvek. Rozměry viz. situace.

Úsek 1 – před čp. 838,839

MK v šířce min. 4,70 m mezi obrubami.

Parkovací stání s šikmým řazením pod úhlem 60 st. – 11 parkovacích míst v základní šířce 2,50 m, krajní stání rozšířena viz. situace

Chodníky šířky min. 2,00 m – viz. situace.

Úsek 2 - před čp. 833

MK - úsek od křižovatky resp. staničení začíná u napojení na st. obrubu chodníku u kont. stání a končí v délce 65,27 m napojením na st. plochy u čp. 831 – taktéž jednosměrný provoz viz. situace.

V tomto úseku je navrženo převážně využití st. betonových konstrukcí zp. ploch komunikace a park. míst jako podkladních vrstev. Je zde tedy navrženo nadvýšení min. 120 mm.

St. chodníky budou opraveny v plných konstrukčních vrstvách. Šířka min. 2,25 m

MK v šířce min. 4,25 m mezi obrubami.

Parkovací stání

s šikmým řazením pod úhlem 75 st. - 13 + 8+1 stání– max. využití st. ploch, + doplnění konstrukcí v místě rozšíření parkování

1 stání s podélným řazením

NOVÁ STAVBA PARKOVIŠTĚ

Je navržena nová výstavba parkoviště v blízkosti domu čp. 831,832 pro 21 osobních vozidel pro parkování s kolmým řazením. viz. situace. Délka úseku 50,31 m měřeno od napojení na osu MK ul. Bartoňova. Komunikace parkoviště je navržena s obousměrným provozem v šířce 5,00 m, základní šířka parkovacího místa 2,80 m, krajní místa rozšířena viz. situace. Parkoviště je napojeno samostatný sjezdem dle ČSN 73 6110 čl. 12.7.



C. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.)

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu. Komunikace se nachází v zastavěné části města Pardubice.

Jedná se o stávající místní komunikace III. a IV. třídy (chodníky, zpevněné plochy veřejného prostoru, veřejné parkoviště).

Komunikace - kategorie - dle zákona č.13/1997 Sb. §6 se jedná o místní komunikace – jednosměrné, se střešovitým nebo jednostranným příčným sklonem – viz. situace

Místní komunikace IV. třídy, funkční skupina D2 Chodník, zpevněné plochy – místní komunikace IV. třídy, funkční skupina D2, jednostranný příčný nebo oboustranný příčný sklon max. 2%

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

Mapové podklady, geodetický mapový podklad - geodetické zaměření mapového podkladu firmou AGES Pardubice září 2023 a další geodetické podklady.

Mapové podklady – jako mapový podklad slouží export digitálních dat z DTMM Pardubice

V roce 2023 byla provedena obhlídka v terénu, fotodokumentace stávajícího stavu.

Průběh inženýrských sítí byl poskytnut jednotlivými správci těchto sítí a jejich průběh je zakreslen orientačně.

Stavba je projektována dle příslušných vyhlášek a norem:

- Místní šetření 08/2023
- Geodetické zaměření – export digitálních dat z DTMM Pardubice
- Požadavky objednatele – MO Pardubice III
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změna Z1
- ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic.
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.
- ČSN 73 6131 „Stavba vozovek – Kryty z dlažeb a dílců
- ČSN 72 1512 „Hutné kamenivo pro stavební účely“.
- ČSN 73 6126-1 – Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy
- ČSN EN 13 242+A1 + 2008/Z2 – Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace
- ČSN EN 13108-1 – Asfaltové směsi – Specifikace pro materiály – Část 1:Asfaltový beton
- ČSN 73 6129 – Stavba vozovek – Postřiky a nátěry
- ČSN 73 6132 – Stavba vozovek – Kationaktivní asfaltové emulze
- ČSN EN 13285 – Nestmelené směsi – Specifikace
- ČSN EN 13286-1 – Nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy – Část 1 Zkušební metody pro stanovení laboratorní srovnávací objemové hmotnosti a vlhkosti – Úvod, všeobecné požadavky a odběry vzorků
- ČSN 73 6124-1 (červenec 2016) – Stavba vozovek – Vrstvy ze směsí stmelených hydraulickými pojivy
- ČSN EN 14227 – 1až5 – pro směsi kameniva stmeleného hydraulickými pojivy pro konstrukční vrstvy vozovek pozemních komunikací
- ČSN EN 13249 Geotextilie a výrobky podobné geotextiliím – Vlastnosti požadované pro použití při stavbě komunikací a jiných dopravních ploch (kromě železnic a vyztužování asfaltových vrstev)
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK
- TP 97 – Geosyntetika v zemním tělese pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací – dodatek
- Kapitola 26 – Postřiky a nátěry vozovek
- 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Dopravní inženýrství – Jirava, Slabý (© ČVUT Praha), r. 1990
- Městské komunikace – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1997
- Dopravní inženýrství, Návod pro cvičení - Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1994
- Vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných požadavcích na zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Katalog kamenných výrobků

V srpnu a září 2023 byla spolu s investorem provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu

Pro zjištění geologických poměrů byl použit výpis z databáze České geologické služby, dokumentace archivního archivního vrtu klíče 268173,268193,268217,268218



D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba objektů SO 101 bude koordinována zejména s objekty:

SO 401 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

(409/51, 409/52, 409/53, 409/54, 409/44, 409/45)

SO 701 – KONTEJNEROVÁ STÁNÍ

(409/53)

SO 801 – SADOVÉ A TERÉNNÍ ÚPRAVY

SO 901 – MOBILIÁŘ (rozpočtově)

E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

OBJEKTY:

Návrhová rychlost – je navrhován zklidněný režim „Zóny 30“ – 30 km/hod. Označení zóny 30 je mimo stavební úpravy zájmového území – viz. situace dopravního značení.

Stávající stav

Chodníky, pochozí plochy a pojezdové plochy stávající - převážně asfaltové chodníky, dlážděné chodníky, betonové kryty a pochozí plochy vykazují četné poruchy povrchů – vydrolování praskliny, porušení podkladních vrstev atd.

Stávající kryt místní komunikace v úseku před čp. 838,839 vyazuje výrazné poruchy, trhliny betonového krytu, výmoly, viditelné poklesy, které svědčí o dožilosti konstrukce vozovky porušené pokládáním vedení inženýrských sítí atd.

Byla zde realizována stavba opravy st.kanalizace. Jsou zde viditelné podélné napojovací spáry.

Komunikace před čp. 833 nevyazuje výrazné poruchy a proto se navrhuje využití těchto betonových konstrukcí jako podkladových konstrukčních vrstev.

Stávající parkování v ul. Mladých je v režimu šikmého a podélného řazení. Parkování je v řešeném úseku živelné a mnohdy jsou vozidla zaparkovaná nevhodně i ve větvích křižovatky, kde brání rozhledu. Vzhledem k nárůstu počtu parkujících vozidel je stávající množství parkovacích míst již nedostačující.

Odvodnění je řešeno pomocí sil. vpustí.

Stávající kontejnerová stání vedle bytového domu čp.832, jedná se o historická kontejnerová hnízda, jejichž stav se jeví již dožitým a nedostatečným svou kapacitou.

Veřejné osvětlení v dané lokalitě – stávající veřejné osvětlení již neodpovídá platným normám, požadavkům atd. Je nedostatečné. Dojde k jeho opravě.

Stávající zeleň v celém zájmovém území

Stávající zeleň v řešeném území má charakter typické sídlištní zeleně s převažujícím trávnikem, krátkými stromořaditými a skupinovými výsadbami běžných druhů stromů a keřů. V druhové skladbě převažují různé druhy a kultivary okrasných třešní, z nichž část již je dožívající nebo se v dohledné době bude blížit vrcholu své životnosti. Keře jsou zastoupeny jen minimálně a mají charakter soliter, malých skupin a nesouvislých živých plotů. Část stromů a všechny keře budou v rámci stavby vykáceny, v řešeném prostoru bude v maximální možné míře, dané prostorovými limity území, uskutečněna náhradní výsadba.

Dotčené komunikace – jedná se o místní komunikace včetně řešení přidruženého prostoru. (úprava a návrh parkovacích ploch, úprava chodníků, zpevněných ploch veřejného prostoru - zpevněných ploch pochozích a zpevněných ploch pochozích se zesílenou konstrukcí pro možnost pojiždění).

SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY

ÚPRAVA ST. ZPEVNĚNÝCH PLOCH

V ul. Bartoňova - začátek úpravy před čp. 832 po křižovatku u čp. 833 – délka úseku cca 57,32 m (včetně křižovatky).

Je navržena ve st. jednosměrném pohybu vozidel. Cca v délce 35,39 m (po zvýš. křižovatku) úprava st. zpevněných ploch v plné konstrukční výšce.

V začátku úpravy je navržena rampa z důvodů budoucích oprav před čp. 837 atd. z důvodů nadvýšení (využití st. betonových ploch) a tak podélného vyrovnání.

Zvýšená křižovatka bude sloužit jako zpomalovací prvek. Rozměry viz. situace.

Úsek 1 – před čp. 838,839

MK v šířce min. 4,70 m mezi obrubami.

Parkovací stání s šikmým řazením pod úhlem 60 st. – 11 parkovacích míst v základní šířce 2,50 m, krajní stání rozšířena viz. situace

Chodníky šířky min. 2,00 m – viz. situace.

Úsek 2 - před čp. 833

MK - úsek od křižovatky resp. staničení začíná u napojení na st. obrubu chodníku u kont. stání a končí v délce 65,27 m napojením na st. plochy u čp. 831 – taktéž jednosměrný provoz viz. situace.

V tomto úseku je navrženo převážně využití st. betonových konstrukcí zp. ploch komunikace a park. míst jako podkladních vrstev. Je zde tedy navrženo nadvýšení min. 120 mm.

St. chodníky budou opraveny v plných konstrukčních vrstvách. Šířka min. 2,25 m

MK v šířce min. 4,25 m mezi obrubami.

Parkovací stání

s šikmým řazením pod úhlem 75 st. - 13 + 8+1 stání– max. využití st. ploch, + doplnění konstrukcí v místě rozšíření parkování

1 stání s podélným řazením

NOVÁ STAVBA PARKOVIŠTĚ

Je navržena nová výstavba parkoviště v blízkosti domu čp. 831,832 pro 21 osobních vozidel pro parkování s kolmým řazením. viz. situace. Délka úseku 50,31 m měřeno od napojení na osu MK ul. Bartoňova. Komunikace parkoviště je navržena s obousměrným provozem v šířce 5,00 m, základní šířka parkovacího místa 2,80 m, krajní místa rozšířena viz. situace. Parkoviště je napojeno samostatný sjezdem dle ČSN 73 6110 čl. 12.7.

SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Směrové poměry:

Návrh zachovává stávající směrové vedení místní komunikací – viz. situace.

Sklonové poměry:

Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající podélný sklon místní komunikace viz. situace, max.podélný sklon u chodníku nesmí přesáhnout 8,33 %

Parkovací stání – stávající – podélný sklon parkovacích stání je navržen v rozmezí 2-3%

Parkovací stání – nové parkoviště – podélný sklon parkovacích stání je navržen v rozmezí 2%

Zvýšená křižovatka – podélný sklon kopíruje podélný sklon místní komunikace, nájezdové a výjezdové ramky jsou navrženy ve sklonu 1:10 až 1:20

Příčný sklon:

- **místní komunikace** vzhledem k technologii opravy a v návaznosti na stávající stavy kopírují stávající příčné sklony v rozsahu v jednostranném příčném sklonu 1,5 - 2,5 %,
- **komunikace nového parkoviště** je navržena v základním jednostranném příčném sklonu 2,0 %, – viz. situace
- **chodníky** - základní příčný sklon chodníků je navržen jednostranný max.2%.

Přístup ke sníženým obrubám bude provedeno tak že:

- v celé délce snížené obruby bude zachován příčný sklon max.+ 2 % a dále v šířce 1,0 m bude provedeno rampové vypádování chodníku směrem ke snížené obrubě max.však ve sklonu 12,5%
nebo
- bude zachován průchozí prostor v min.šířce 0,90 m chodníku s příčným sklonem chodníku 2 % bez snížení plochy, směrem ke snížené obrubě budou provedeny rampové nájezdy v šířce 1,00 m se sklonem max 12,5 % ze strany od silnice
- **parkovací stání** - základní příčný sklon kopíruje podélný sklon přimknuté místní komunikace, nepřesahuje 2%.
- **stávající zpevněné plochy s možností poježdění** – jsou navrženy v max. sklonu 2%
- zvýšená křižovatka - kopíruje stávající podélné a příčné sklony vozovky MK

TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY (viz. situace)

Objekt zahrnuje – místní komunikace, chodníky, zpevněné plochy, zvýšená křižovatka, parkovací stání, nové parkoviště)

MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Úsek 1 – před čp. 838,839

MK v šířce min. 4,70 m mezi obrubami. rozšířena viz. situace

- příčný sklon jednostranný o základní velikosti 2,5 %
- kryt asfaltobetonový
- oprava v plné konstrukci
- v začátku úpravy je vzhledem k technologii budoucí opravy a využití s. betonových krytů a tak nadvýšení nivelety opravované komunikace navržena nájezdová rampa s krytem z kostky drobné ukotvené v příčném přejíždění do betonových chodníkových obrub (500/80/250) do bet. lože s boční oporou
- Konstrukce bude upnuta:
 - v úseku napojení parkovacích ploch - do betonové chodníkové obruby (500x80x250mm) s nulovou podsádkou do betonového lože s boční oporou
 - ze strany napojení na st. zelené pásy, chodníky do betonové silniční obruby (1000x150x250mm) do betonového lože s boční oporou se základní výškou podsádky + 100 mm
 - v místě napojení přístupových chodníků, v místě napojení sjezdů bude podsádka silniční obruby snížena na + 20 – 50 mm

Úsek 2 - před čp. 833

MK - úsek od křižovatky resp. staničení začíná u napojení na st. obrubu chodníku u kont. stání a končí v délce 65,27 m napojením na st. plochy u čp. 831 – taktéž jednosměrný provoz viz. situace.

MK v šířce min. 4,25 m mezi obrubami.

- příčný sklon jednostranný o základní velikosti 1,5 % - dle st. stavu
- kryt asfaltobetonový (nadvýšení min. 120 mm)
- oprava s využitím st. betonových krytů
- Konstrukce bude upnuta:
 - v úseku napojení parkovacích ploch - do betonové chodníkové obruby (500x80x250mm) s nulovou podsádkou do betonového lože s boční oporou
 - ze strany napojení na st. zelené pásy, chodníky do betonové silniční obruby (1000x150x250mm) do betonového lože s boční oporou se základní výškou podsádky + 100 mm
 - v místě napojení přístupových chodníků, v místě napojení sjezdů bude podsádka silniční obruby snížena na + 20 – 50 mm
 - v konci úpravy je vzhledem k technologii opravy a využití s. betonových krytů a tak nadvýšení nivelety opravované komunikace navržena výjezdová rampa s krytem z kostky drobné ukotvené v příčném přejíždění do betonových chodníkových obrub (500/80/250) do bet. lože s boční oporou

v konci úpravy resp. až za výjezdovou rampou je po levé straně navrženo osazení obruby sklopené (600/300/195) do betonového lože s boční oporou, přechod mezi sil. obrubou š. 150 mm a obrubou sklopenou bude provedený pomocí sklopené obruby přechodové (600/300/150/195) do bet. lože s boční oporou)

CHODNÍKY

- oprava stávajících chodníků a zpevněných ploch viz. situace
- v šířce min. 1,5 včetně bezpečnostních odstupů
- za parkovacími stáními s kolmým řazením je navržen chodník v šíři 2,25 m (0,50 přesah vozidla + 0,25 bezpeč. odstup od přední nebo zadní části vozidla + 1,50 m) - viz. situace
- základní příčný sklon jednostranný max. 2%
- podélný sklon nepřesahuje hodnotu 8,33 %
- kryt ze skladebné dlažby o rozměrech 200x100x60/80 mm barvy přírodní
- hmatná dlažba – varovné pásy - betonová dlažba tvar parketa s hmatnou úpravou 200x100x60/80 mm – barva antracit
- kryt chodníků upnutý z jedné strany do silniční betonové obruby (1000x150x250mm) do bet. lože s boční oporou a podsádkou + 100 mm od krytu místní komunikace nebo od krytu parkovacích stání, z druhé strany budou upnuty do betonových chodníkových obrub (500/80/250) do betonového lože s boční oporou s podsádkou + 60 mm nebo do stáv.zástavby ze strany druhé sloužící jako přirozená vodící linie,
- v místě vstupů do nemovitostí bude výška podsádky snížena na + 0 mm. v délce max. 8,00 m, konstrukce chodníku bude upnuta do sil. obruby nájezdové (1000/150/150) do bet. lože s boční oporou
- přechod mezi sil. obrubou a obrubou nájezdovou bude řešen pomocí přechodové bet. sil. obruby do bet. lože s boční oporou
 - u vjezdu do Zóny 30, u přechodů pro chodce a u snížené podsádky silniční obruby na méně než 80 mm bude provedena standardní úprava dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.
- konstrukční výška pro pochozí plochy
- navrženy zpevněné plochy s konstrukční výškou zesílenou pro pojezd vozidly
- Chodníky jsou vybaveny prvky dle vyhlášky 398/2009 Sb. – varovné pásy.

- umístěný mobiliář – 4 ks zahrazovacích sloupků u zvýš. křižovatky – chodník u st. kontej. stání – sloupky prům do 100 mm – zabránění parkování

ZPEVNĚNÉ PLOCHY

- rozměry – viz. situace
- kryt – dlažba betonová skladebná
- konstrukce pochozí
- konstrukce zesílená pro možnost pojiždění

SJEZD

- jedná se o nový sjezd do parkoviště
- sjezd je upřednostněn nad chodníky

Prvky dle vyhlášky 398/2009 Sb. varovné pásy jsou navrženy ze skladebné dlažby tvaru parkety s hmatovou úpravou **z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. §7, ve znění NV č. 312 Sb. a NV č.215/2016 Sb. platné od 1.1.2017 a v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06.**

I když se jedná o lokalitu v navrhovaném zklidněném režimu zóny 30 a přecházení je možné dle TP 218 – NAVRHOVÁNÍ ZÓN 30 kdekoli, jsou přes místní komunikaci ul. Bartoňova navržena 2 místa pro přecházení, a jedno místo se stavební úpravou umožňující přejít – viz. situace a odstavec K

ZVÝŠENÁ KŘÍŽOVATKA

Pro psychologické a optické zvýraznění pohybu v navrhovaném zklidněném režimu Zóny 30 je navržena zvýšená křižovatka tvaru T v blízkosti bytových domů ČP 832 – 839 – 833.

Rozměry a tvar viz. situace

Nájezdové a výjezdové rampy

Jsou navrženy dvě rampy v přímém směru jízdy – v úseku 1.

V úseku 2 není rampa navrhována z hlediska technologie opravy a využití st. vrstev a hlavně z důvodů podélných sklonů a odvodnění.

Rampy jsou navrženy v délkách 1,30 a 1,45 m a sklonu 1:10 – 1:15, s krytem z kostky drobné žulové štípané v barvě modré – viz. situace

Horní plocha zvýšené křižovatky je navržena

- Horní plocha prahu je navržena v délce viz. situace
- Podsádka silniční obrub v podélném směru bude dle situace
- + 20 mm (chodník x hor. plocha křižovatky) – ukotvení do silničních obrub bude dle situace
- horní plocha zvýš.křižovatky - betonová dlažba zámková tvar I barva žlutá 200/165/100 mm

VEŘEJNÁ PARKOVIŠTĚ - PARKOVACÍ PLOCHY:

Jedná se o usměrnění stávajícího živelného parkování.

Je navržena obnova krytů stávajících parkovacích ploch, výstavbu nového parkoviště – viz. situace.

Návrhové vozidlo - pro základní rozměr pro vozidla skupiny 1a - osobního vozidla - délka 4,75 m a šířka 1,75 m: (ČSN 73 6056)

Úsek 1- před čp. 838 – 839 – úprava st. parkování

MK v šířce min. 4,70 m mezi obrubami – jednosměrný provoz

Parkovací stání s šikmým řazením pod úhlem 60 st. – 11 ks

- v základní šířce 2,50 m, krajní stání rozšířena viz. situace
- v základní délce 4,70 m bez převisu vozidla (0,50 m převis vozidla nad zelenou plochu)

Úsek 2 - před čp. 833 – úprava st. parkování + navýšení počtu parkovacích míst

MK v šířce min. 4,25 m mezi obrubami – jednosměrný provoz

Parkovací stání s šikmým řazením pod úhlem 75 st. - 13 + 8 +1 stání

- v základní šířce 2,65 m, krajní stání rozšířena viz. situace
 - stání pro osoby invalidní v šířce 3,50 m
- po levé straně
- v základní délce 5,00 m bez převisu vozidla (0,50 m převis vozidla nad přilehlý chodník)
- po pravé straně
- v základní délce 4,80 m bez převisu vozidla (0,50 m převis vozidla nad zelenou plochu)
 - kryt dlážděný - betonová dlažba tvar parketa 200x100x80 mm – barva červená

Parkovací stání s podélným řazením 1 stání – způsob parkování couváním

- v základní šířce 2,00 m viz. situace
- v délce 9,75 m – jedná se o 1 ks stání - prodlouženo viz. situace
- kryt dlážděný - betonová dlažba tvar parketa 200x100x80 mm – barva červená

Parkovací stání budou ukotvena do sil. bet. obrub (1000/150/250) do bet. lože s boční opěrou s podsádkou + 100 mm, ze strany napojení na asfaltobetonový kryt budou ukotveny do bet. chodníkových obrub (500/80/250) do bet. lože s boční opěrou

NOVÁ STAVBA PARKOVIŠTĚ

Návrhové vozidlo - pro základní rozměr pro vozidla skupiny 1a - osobního vozidla - délka 4,75 m a šířka 1,75 m: (ČSN 73 6056 – navrhováno dle čl.7-Parkoviště)

Je navržena nová výstavba parkoviště v blízkosti domu čp. 831,832 pro 21 osobních vozidel pro parkování s kolmým řazením. viz. situace.

Délka úseku 50,31 m měřeno od napojení na osu MK ul. Bartoňova.

Rozměrově je navrhováno pro způsob parkování jízdou vpřed.

Komunikace parkoviště je navržena s obousměrným provozem v šířce 5,00 m

- základní šířka parkovacího místa 2,80 m, krajní místa rozšířena viz. situace
- v základní délce 4,50 m bez převisu vozidla (0,50 m převis vozidla nad zelenou plochu)
- vozovka parkoviště - kryt dlážděný - betonová zámková dlažba tvar i 200x165x100 mm – barva přírodní

- parkovací stání - kryt dlážděný - betonová dlažba tvar parketa 200x100x80 mm – barva červená
- silniční obruby betonové (1000/150/250) do bet. lože s boční opěrou s podsádkou + 100 mm
- silniční obruby betonové nájezdové, přechodové (1000/150/150) do bet. lože s boční opěrou – na rozhraní vozovka parkoviště x parkovací stání s kolmým řazením

NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ POVRCHY

Styk nových a stávajících povrchů:

V místech, kde stavba navazuje na přilehlé zpevněné plochy, budou stavební práce prováděny se zvýšenou opatrností a tak, aby nedošlo k porušení konstrukčních vrstev a povrchu těchto ploch.

Napojení na stáv.komunikace s betonovým krytem bude provedeno:

- bude provedena řezaná napojovací spára do betonového krytu
- bude provedeno utěsnění - zalití této spáry asfaltobetonovou modifikovanou zálivkou

SKLADBY KONSTRUKČNÍCH VRSTEV

CHODNÍKY – D2 – (D2-D-1) - CH

Skladba a návrh konstrukčních vrstev vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací podloží typu III, třída zatížení CH, dále z diagnostiky vozovky a je upravena na místní poměry a technologický postup výstavby.

Betonová dlažba skladebná, barva přírodní nebo kombinace barev dle situace	ČSN 73 6131	60 mm
Ložná vrstva fr. 2-5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	30 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-32	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	200 mm
Zemina vhodná do násypů dle ČSN 736133	ČSN 73 6133	Dle situace

Dlažbu je nutné pokládat na ztuhlé podkladní vrstvy. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu řezat a vyvarovat se jakýkoliv dobetonování. Je též nutné dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 45$ MPa a na vrstvě ze štěrku min. $E_{def,2} = 65$ MPa.

CHODNÍKY SE ZESÍLENOU KONSTRUKCÍ – D2 – (D2-D-1) - V :

Skladba a návrh konstrukčních vrstev vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací podloží typu III, třída zatížení V, dále z diagnostiky vozovky a je upravena na místní poměry a technologický postup výstavby.

Betonová dlažba skladebná	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstev fr. 2-5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	40 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-32	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	200 mm
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249, TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 45$ MPa a na vrstvě ze štěrku min. $E_{def,2} = 65$ MPa a na drhé vrstvě štěrku min. $E_{def,2} = 85$ MPa

Dlažbu je nutné pokládat na zhuťněné podkladní vrstvy. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu řezat a vyvarovat se jakýkoliv dobetonování. Je též nutné dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Případně

ZPEVNĚNÁ PLOCHA S MOŽNOSTÍ POJÍŽDĚNÍ – D1 – (D1-D-2)-V :

Skladba a návrh konstrukčních vrstev vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací** podloží typu III, třída zatížení VI, a je upravena na místní poměry a technologický postup výstavby.

Betonová dlažba skladebná, nebo zámková dle situ	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstev fr. 2-5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	40 mm
Kamenivo zp. cementem SC 0/16 C 5/6	ČSN 14227-1,10	150 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr.0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	200 mm
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 65 \text{ MPa}$.

Odvodnění propustných vrstev na nepropustném podloží je dle TP 170 (obrázek 5, varianta A) navrženo pomocí drenážního žebra šířky 100 mm vyplněno HDK fr. 8-16 + drenážní geotextilie. (viz. vzorový příčný řez)

Dlažbu je nutné pokládat na zhuťněné podkladní vrstvy. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu řezat a vyvarovat se jakýkoliv dobetonování. Je též nutné dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

MÍSTÍ KOMUNIKACE S ASFALTOBETONOVÝM KRYTEM - D1 (D1-N-6)-V – PLNÁ KONSTRUKCE:

Skladba a návrh konstrukčních vrstev vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací** podloží typu III, třída zatížení V, dále z diagnostiky vozovky a je upravena na místní poměry a technologický postup výstavby.

Asfaltový beton střednězrný ACO 11+	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²	ČSN EN 73 6129	
Asfaltový beton hrubozrný ACP 22 +	ČSN EN 13108-1	80 mm
Infiltrační postřik 0,6 kg/m ²	ČSN EN 73 6129	
Kamenivo zp. cementem SC 0/16 C 8/10	ČSN 14227-1,10	150 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	200 mm
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$, na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 65 \text{ MPa}$.

MÍSTÍ KOMUNIKACE S ASFALTOBETONOVÝM KRYTEM – ASFALTOVÉ – VYUŽITÍ ST. BETONOVÝCH KRYTŮ:

Asfaltový beton střednězrný ACO 11+	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřík z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²	ČSN EN 73 6129	
Asfaltový beton hrubozrný ACP 22+	ČSN EN 13108-1	80 mm
Spojovací postřík z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²		
Asfaltový beton jemnozrný ACO 8 vyrovnávací vrstva	ČSN EN 13108-1	30 mm
Výztužná geomříž (geokompozit) do asfaltových vrstev		
Infiltrační postřík z kationaktivní emulze 0,60 kg/m ²	ČSN EN 73 6129	
Stávající očištěný segmentovaný povrch CB desky		

nadvýšení min.120 mm

PARKOVACÍ STÁNÍ – S KRYTEM Z BETONOVÉ DLAŽBY (BET.STABILIZACE) – D1 (D1-D-2)-V:

Skladba a návrh konstrukčních vrstev vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací podloží typu III, třída zatížení V, dále z diagnostiky vozovky a je upravena na místní poměry a technologický postup výstavby.

Betonová dlažba 200x100 mm, červená	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr.2/5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	40 mm
Kamenivo zp. cementem SC 0/16 C 5/6	ČSN 14227-1,10, ČSN EN14227-1	150 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	200 mm
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249, TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 45$ MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 65$ MPa.

Odvodnění propustných vrstev na nepropustném podloží je dle TP 170 (obrázek 5, varianta A) navrženo pomocí drenážního žebra šířky 100 mm vyplněno HDK FR. 8-16 + drenážní geotextilie.

Dlažbu je nutné pokládat na ztuhlé podkladní vrstvy. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry HDK kamenivem fr.2/5. Na okrajích je třeba dlažbu řezat a vyvarovat se jakýkoliv dobetonování. Je též nutné dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Skladba a návrh konstrukčních vrstev vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací podloží typu III, třída zatížení V vozovky a je upravena na místní poměry a technologický postup výstavby.

ZVÝŠENÁ KŘÍŽOVATKA – D1 (D1-D-2-IV – HORNÍ PLOCHA- VYUŽITÍ ST. KONSTRUKČNÍCH VRSTEV:

Betonová dlažba tvar I, 200/165/100 žlutá	ČSN 73 6131	100 mm
Ložná vrstva fr.2/5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	50 mm
Podkladní vyrovnávací beton	ČSN 14227-1,10, ČSN EN14227-1	30 mm

Dlažbu je nutné pokládat na ztuhlé podkladní vrstvy. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry HDK kamenivem fr.2/5. Na okrajích je třeba dlažbu řezat a vyvarovat se jakýkoliv dobetonování. Je též nutné dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

NÁJEZDOVÉ A VÝJEZDOVÉ RAMPY – D1 (D1-D-1)-V – VYUŽITÍ ST. KONSTRUKČNÍCH VRSTEV:

Žulová dlažba drobná štípaná modrá	ČSN 73 6131-1	100 mm
Ložná vrstva fr.2/5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	50 mm
Kamenivo zp. cementem SC 0/16 C 8/10	ČSN 14227-1,10, ČSN EN14227-1	150 mm

Dlažbu je nutné pokládat na ztuhlé podkladní vrstvy. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry HDK kamenivem fr.2/5. Na okrajích je třeba dlažbu řezat a vyvarovat se jakýkoliv dobetonování. Je též nutné dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

NÁJEZDOVÉ A VÝJEZDOVÉ RAMPY – D1 (D1-D-1)-V – PLNÁ KONSTRUKCE:

Skladba a návrh konstrukčních vrstev vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací podloží typu III, třída zatížení V, dále z diagnostiky vozovky a je upravena na místní poměry a technologický postup výstavby.

Žulová dlažba drobná štípaná modrá	ČSN 73 6131-1	100/120 mm
Ložná vrstva fr.0/4	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	40 mm
Kamenivo zp. cementem SC 0/16 C 8/10	ČSN 14227-1,10, ČSN EN14227-1	150 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	200 mm
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 45$ MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 65$ MPa.

Odvodnění propustných vrstev na nepropustném podloží je dle TP 170 (obrázek 5, varianta A) navrženo pomocí drenážního žebra šířky 100 mm vyplněno HDK FR. 8-16 + drenážní geotextilie.

V případě zjištění neúnosného podloží - modul přetvárnosti na zemní pláni $E_{def,1/2}$ menší než 45 MPa, poměr větší než 2,5 se navrhuje sanace aktivní zóny zemní pláně v tl. 400 dle ČSN 73 6133 čl.9.2.1 tab. 5.

Primárně se navrhuje sanace pomocí nestmelených materiálů HDK 0-125, štěrkodrti ŠDA 0-63 s výměnou - hutněno po vrstvách:

Šda - fr 0 - 63 - 200 mm

Šda - fr 0 - 125 - 200 mm

F. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Hospodaření s dešťovou vodou - odvodnění zpevněných ploch je zajištěno příčným a podélným sklonem do stávajících uličních vpustí a do nově navržených uličních vpustí. Částečně jsou zpevněné plochy odvodněny na terén.

V souladu s ust. §5 odst. 3 zákona o vodách a ust. § 20 odst. 5 písm.c) vyhl. č. 501/2006 o obecných požadavcích využívání území, ve znění pozdějších předpisů v maximálně možné míře navrženo odvodnění vsakováním. Vsakování je navrženo v maximálně možné míře tam, kde to umožňují územní podmínky. Vsakování do stávající zeleně.

Dle informace o geologických podmínkách a výšky hladině podzemní vody v daném území, kdy se hladina podzemní vody nachází cca v 0,80 m, nelze navrhnout odvedení dešťových vod vsakovacím zařízením, kde je podmínkou umístění vsakovacího zařízení 1,0 m nad hladinu podzemní vody.

Uliční silniční vpusti se navrhují betonové s litinovou mříží 500 x 500 mm pro zatížení D400. Uliční vpusti budou napojeny do stávajícího souboru jednotné kanalizace pomocí využití stávajících přípojek od vybouraných vpustí nebo navrtávkou do trub kanál. řadu. Nově osazené kanalizační přípojky se navrhují vysokopevnostní PVC trubky SN 12- DN 200 mm – viz. situace.

Nově osazované silniční vpusti se navrhují betonové

Návrh počítá:

- klasickou uliční vpust – 5 ks (UV1, UV2, UV3, UV4)
- uliční vpust průtočná – 1 ks (UV5)
- Litinová mříž 500/300 pro D400
- z betonových dílců
- s mříží nosnosti min. D400
- s pozinkovaným košem pro zachytávání nečistot
- kalovým prostorem
-
- uliční vpust sorpční (UV6) + Litinová mříž 500/500 pro D400
-

I s ohledem na použité příčné a podélné sklony je nutné správné vyspádování povrchu, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,00 %.

V dané lokalitě nedojde ke zvýšení odtoku dešťových vod, jelikož v celé oblasti probíhá rekonstrukce zpevněných a zelených ploch, kdy dochází ke zmenšení zpevněných ploch

G. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Stávající svislé dopravní značení bude postupně demontováno dle situačního výkresu. U odstraněného dopravního značení musí být jednoznačně zajištěna přednost v jízdě i za cenu instalace mobilního SDZ po

přechodnou dobu. Při zahájených stavebních pracích budou účastníci dopravního provozu na tuto skutečnost upozorněni mobilním dopravním značením. Schematické označení probíhajících prací na silnici je součástí přílohy (Zásady organizace výstavby).

Dopravní značení a dopravní zařízení bude umístěno v souladu s TP 65, TP 133, TP 145, TP 169, ČSN 73 6109 a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na PK

TP 65 – Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích

TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK

TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi

TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

Svislé dopravní značení

„SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Stávající svislé dopravní značení bude postupně demontováno dle situačního výkresu. U odstraněného dopravního značení musí být jednoznačně zajištěna přednost v jízdě i za cenu instalace mobilního SDZ po přechodnou dobu. Při zahájených stavebních pracích budou účastníci dopravního provozu na tuto skutečnost upozorněni mobilním dopravním značením. Schematické označení probíhajících prací na silnici je součástí přílohy (Zásady organizace výstavby).

Dopravní značení a dopravní zařízení bude umístěno v souladu s TP 65, TP 133, TP 145, TP 169, ČSN 73 6109 a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na PK

TP 65 – Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích

TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK

TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

Svislé dopravní značení

„B2“ Zákaz vjezdu všech vozidel

„B29“ Zákaz stání

„C2b“ Přikázaný směr jízdy vpravo

„C2c“ Přikázaný směr jízdy vlevo

„IP 4b“ Jednosměrný provoz

„IP 11a“ Parkoviště

„IP 12“ Parkoviště s nápisem „se symbolem označující parkovací stání vyhrazené pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené „

„IP 12“ Parkoviště – vyhrazené s dodatkovou tabulkou E13 a textem – „PRO VOZIDLA POSKYTUJÍCÍ SOC.SLUŽBY“, E13 – Po-Ne – 7-18 hod.

„IS 22c“ – stávající budou sneseny, uloženy na deponii a přemístěny dle situace

Pozor – umístění dopravního značení IZ8 a dopravního zařízení Z12 je mimo území stavebních úprav!!!! Viz. výkres dopravního značení

„IZ 8a + B 20 Zóna s dopravním omezením (začátek) + nejvyšší dovolená rychlost 30 km/hod

„IZ 8b + B 20 konec zóny s dopravním omezením + nejvyšší dovolená rychlost 30 km/hod

Dopravní zařízení

Z12 – krátký příčný práh – jedná se o dočasné řešení před provedením stavebních úprav

Značka bude kotvena na čtyři kotevní šrouby do betonových základů, tak aby značení bylo stabilní, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,50 m nad úrovní terénu.

Na šrouby je maticemi montována kotevní hliníková patka. Patku lze demontovat těmito maticemi. Patka má v sobě 2 aretační šrouby, které lze povolit a demontovat sloupek dopravní značky. Velikost základu bude odpovídat ZTKP.

Vodorovné dopravní značení – trvalé

„V 10a“ Stání podélné – vyznačení bude provedeno - vydlážděním bet. dl. barvy bílé a bude proveden nátěr

„V 10b“ Stání kolmé – vyznačení bude provedeno stavebně – vydlážděním bet. dl. barvy bílé a bude proveden nátěr

„V 10c“ Stání šikmé – vyznačení bude provedeno nástřikem barvy bílé

„V 10f“ symbol - parkoviště vyhrazené pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou – bude provedeno nástřikem barvy bílé

„V15“ – symbol – Osoba na invalidním vozíku – nástřik v barevném provedení odpovídající příslušné značce - bílé

„V12d“ – zákaz stání – nástřik čára barva žlutá přerušovaná

Dočasné dopravní značení:

V průběhu stavebních prací také dojde k dočasnému dopravnímu značení, informující účastníky silničního provozu o probíhajících stavebních pracích, označeno příslušnými dočasnými dopravními značkami dle TP 66 a ohraničeno pomocí mobilních zábran, aby bylo zamezeno vstupu na staveniště. V rámci stavebních prací dojde k úpravám chodníků v místech vstupu do objektů, a proto tím bude dotčen stávající stav. Bude vytvořeno minimálně jedno místo, kterým budou moci osoby s omezenou schopností pohybu a orientace překonat staveniště. Například přes výkop dojde k osazení lávky se zábradlím a spodním madlem pro možnost mapování bílou holí.

H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení ohrubných vrstev, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenu vrstvu položit co nejdříve.

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do pískového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží. Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN DIN 18920.

Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Výstupy inženýrských sítí (šoupata, hydranty, poklopy kanalizace) budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch.

NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. "Zákon o odpadech" a o změně některých dalších zákonů". Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečný odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů - zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu
01 04 13	Odpady z řezání a broušení kamene neuveden pod číslem 01 04 07	Řezání, případně lámání kamene, odstranění kamene – stávající žulové obrubníky
01 04 08	Odpadní šterk a kamenivo Neuvedené pod č.01 04 07	Kamenivo, šterky při případné sanaci podkladních vrstev
01 04 06	Odpadní písek a jíl pod číslem 17 03 01	Jíl, nánosy písku
02 01 99	Odpady jinak blíže neurčené	Odpad při odstranění náletové zeleně
17 01 01	Beton	Betonové obrubníky a betonové lože obrubníků, betonové části uličních vpustí, betonové sloupky, betonové dlažby a další betonové prefabrikáty stávajícího stavu
17 01 02	Cihly	Předpoklad – cihelné zdivo při demolici přístřešku

		kontejnerového stání
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Při odstraňování asfaltového krytu – lité asfalt st. chodníků – především je uvažováno s pojivem bez dehtu
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	Mříže uličních vpustí, poklopy šachet, hydrantů a vodovodů, svislé dopravní značky, zábradlí, kovové konstrukce přístřešku pro kontejnery, ocelové výztuže st. betonových krytů
17 05	Zemina, kamení, vytěžená jalová hornina a hlšina	Zemina při výkopu podél obrub a při ukládání potrubí dešťové kanalizace
17 06 03	Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu	Předpoklad - izolační materiály kontejnerového stání

Uvedené druhy odpadu jsou základní očekávané a při výstavbě se mohou objevit další nepředvídané druhy, je potřeba postupovat dle platných předpisů.

Samotná stavby nevyvolává navýšení emisí.

Provádění stavebních prací způsobuje znečišťování ovzduší. Staveniště a jeho okolí je zatěžováno emisemi z provozu stavebních strojů, prachem, uvolňováním prchavých látek a dalšími druhy znečištění ovzduší. Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 86/2002 Sb. Zejména je nutné dbát na to, aby:

- Motory automobilů a stavebních strojů budou v dobrém technickém stavu a jejich emise nebudou nepřekračovat přípustné meze;
- Všechna pracoviště budou udržována v čistotě;
- Pojížděné zpevněné plochy budou pravidelně čistěny;
- Pojížděné nezpevněné plochy budou ošetřovány (např. kropením) s cílem omezit prašnost na nejmenší možnou míru;
- Řádnou organizací prací, užitím odpovídající mechanizace a použitím ochranných prostředků bude omezena prašnost při zemních pracích, výrobě betonu, asfaltových směsí, čištění šterkového lože, demolicích apod. na nejmenší možnou míru;
- Veřejné komunikace u vjezdů na staveniště, případně jejich úseky používané staveništní dopravou budou chráněny před znečištěním a řádně udržovány;
- Na stavbě bude omezeno používání materiálů s neekologickými prchavými látkami

Při odvozu materiálu je nutno zajistit, aby nedocházelo ke znečištění komunikací. Dopravní prostředky je nutno před výjezdem ze staveniště očistit.

OCHRANA PROTI PRACHU

Provádění stavebních prací způsobuje znečišťování ovzduší. Staveniště a jeho okolí je zatěžováno emisemi z provozu stavebních strojů, prachem, uvolňováním prchavých látek a dalšími druhy znečištění ovzduší. Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 86/2002 Sb. Zejména je nutné dbát na to, aby:

- Motory automobilů a stavebních strojů byly v dobrém technickém stavu a jejich emise nepřekračovaly přípustné meze;
- Všechna pracoviště byla udržována v čistotě;
- Pojížděné zpevněné plochy byly pravidelně čištěny;
- Pojížděné nezpevněné plochy byly ošetřovány (např. kropením) s cílem omezit prašnost na nejmenší možnou míru;
- Řádnou organizací prací, užitím odpovídající mechanizace a použitím ochranných prostředků byla omezena prašnost při zemních pracích, výrobě betonu, asfaltových směsí, čištění šterkového lože, demolicích apod. na nejmenší možnou míru;
- Veřejné komunikace u vjezdů na staveniště, případně jejich úseky používané staveništní dopravou byly chráněny před znečištěním a řádně udržovány;
- Na stavbě se omezilo používání materiálů s neekologickými prchavými látkami

Při odvozu materiálu je nutno zajistit, aby nedocházelo ke znečištění komunikací. Dopravní prostředky je nutno před výjezdem ze staveniště očistit.

OCHRANA PROTI HLUKU A OTŘESŮM

S ohledem na vliv stavby na životní prostředí během provádění stavebních prací, budou dodrženy hygienické limity hluku ze stavební činnosti dle NV o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací 272/2011 Sb. ze dne 24. října 2011, mimo jiné s ohledem na způsob výpočtu hygienického limitu $L_{Aeq,s}$ pro hluk ze stavební činnosti pro dobu kratší než 14 hodin, dle Přílohy 3, Část B.

Stavební činnosti produkující hluk, vibrace a otřesy budou prováděny, pokud nebude stavebním povolením stanoveno jinak, nejdéle v době od 7:00 do 21:00 hod., což zajistí v nočních hodinách klid v okolí.

Během stavby budou na staveništi průběžně realizována následující protihluková opatření, která omezí negativní vliv hluku z výstavby na okolí:

- a) organizační opatření
 - veškerá hlučná činnost na stavbě bude prováděna jen v denní době od 7:00 do 21:00 hod.;
 - doba provozu hlučných stavebních strojů bude minimalizována;
 - stojící nákladní vozy budou mít vypnuty motory, budou vytěžovány pokud možno oběma směry;
 - při provádění nejhlučnějších stavebních prací nesmí být na stavbě používána jiná hlučná technika;
- b) technická opatření
 - stacionární zdroje hluku budou pokud možno umístěny co možná nejdále od okolních obytných domů;
 - kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem

OCHRANA PODZEMNÍCH VOD A PODLOŽÍ

Dodavatel odpovídá za řádný technický stav na stavbě užívaných stavebních mechanismů. Případný únik ropných látek musí být neprodleně a náležitě likvidován.

Odstavení stavebních mechanismů bude prováděno na zvlášť k tomuto účelu upravených místech. V případě, že obsluha stavebního mechanismu zjistí únik ropných látek, musí při odstavení tohoto mechanismu zajistit stroj tak, aby byl únik zachycen (např. do připravené nádoby)

OCHRANNÁ PÁSMA

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Do této ochrany spadají zvláště chráněná území, přírodovědecký nebo esteticky velmi významná nebo jedinečná. Řídí se zákonem č. 114/1992 Sb. Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny. Kategorie zvláště chráněných území jsou:

- národní parky (NP) - ne
- chráněné krajinné oblasti (CHKO) – ne
- národní přírodní rezervace (NPR) - ne
- přírodní rezervace (PR) - ne
- národní přírodní památky (NPP) - ne
- přírodní památky (PP) - ne
- lokality soustavy Natura 2000 spadají - ne
- Ptačí oblast (PO) - ne

Ochranná pásma v oblasti památkové péče

Ochranná pásma vyhláší obce s rozšířenou působností ve spolupráci s organizacemi státní památkové péče. Formu a politiku státní památkové péče upravuje zákon č. 20/1987 Sb. Zákon České národní rady o státní památkové péči. Patří sem:

- Nemovité kulturní památky – ne
- Památkové rezervace - ne
- Památkové zóny - ne

Stavba se nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí:

elektrického vedení nadzemního a podzemního. Přesné umístění je patrné z výkresu koordinační situace. PD řeší vzájemný vztah s ohledem na zákon č. 458/2000 Sb. a č. 670/2004 Sb., ČSN EN 1594 A TPG 702 04, ČSN EN 12007 – 1/2/3/4, TPG 702 01, ČSN EN 12186 a ČSN 73 6005.

u silových kabelů podzemních

Silové kabely podzemní po 110 kV	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Silové kabely podzemní nad 110 kV	3,0m (po obou stranách krajního kabelu)

u silových kabelů nadzemních

a) u napětí nad 1kV a do 35kV včetně	
1. pro vodiče bez izolace	7 m (prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení)
2. pro vodiče s izolací základní	2 m
3. pro závěsná kabelová vedení	1 m
b) u napětí nad 35kV do 110 kV včetně	12 (15)m
– pro vodiče bez izolace	
- pro vodiče s izolací základní	5 m
c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m (20m – realizovaná stavba do 31.12.1994)
d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m (25 m – realizovaná stavba do 31.12.1994)
e) u napětí nad 400 kV	30 m
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m

u elektrických stanic

u venkovních elektrických stanic a stanic s napětím větším než 52 kV v budovách	20 m (od vnějšího líce obvodového zdiva, od odpolčení)
u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV	7 m (od vnější hrany půdorysu)
u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech	2 m (od vnějšího pláště)
u vestavěných elektrických stanic	1 m (od obestavění)

u slaboproudých kabelů

Sdělovací kabel místní	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Sdělovací kabely dálkové	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Zabezpečovací kabely	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)

plynovodní potrubí a technické vybavení

Plynovodní potrubí a přípojky do 4 bar včetně	v zastavěném území obce 1 m a mimo zastavěné území 2 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
Plynovodní potrubí a přípojky nad 4 bar do 40 bar včetně	2 m (na obě strany od vnějšího líce potrubí)
Plynovodní potrubí nad 40 bar	4 m (na obě strany od vnějšího líce potrubí)
Technologické objekty	4 m (na obě strany)
Sondy zásobníků plynu	30 m (od osy jejich ústí)
Zásobníky plynu	30 m (od vně jejich oplocení)
U zařízení katodické protikorozi ochrany	1 m (na obě strany)

a vlastní telekomunikační síť držitele licence	
--	--

u vodohospodářských řadů a kanalizačních stok

Vodovodní řady a kanalizační stoky do DN 500 včetně	1,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
Vodovodní řady a kanalizační stoky nad DN 500	2,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.	

zásobování teplem

Zařízení na výrobu a rozvod tepelné energie	2,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
Výměňkové stanice	2,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)

OCHRANNÉ PÁSMO LESA

Plánovanou stavbou nebude dotčeno ochranné 50 m pásmo lesa tvořené pozemky určenými k plnění funkce lesa.

PÁSMO VODNÍHO ZDROJE

V zájmovém území se nenachází.

VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba svým charakterem nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

Provádění stavby nebude mít negativní vliv na životní prostředí v okolí staveniště i na dopravních trasách ke staveništi. Dodavatel musí na staveništi provést takové opatření, která negativní vlivy stavební činnosti, zejména šíření bláta, hluku a prachu do okolí staveniště sníží na minimum.

Při výkopových pracích v blízkosti stromů do 2,5 m, budou práce provedeny ručně. Při hloubení výkopů nesmí být porušeny kořeny o průměru větším než 2 cm, jestliže to bude nezbytné nutné, tak je potřeba kořeny ostře přetnout a místa řezu zahladit. Kořeny je nutné chránit před vysycháním a před účinky mrazu. V kořenové zóně stromu nesmí být pokládány žádné kryty pokrývající povrch půdy. V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,0 m od paty kmene stromů v souladu s **ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích**. Zároveň podle těchto norem bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).

Práce budou prováděny dále v souladu s níže uvedenými platnými zákony a předpisy:

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška 189/2013 Sb. MŽP o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění pozdějších předpisů

Stavbou nedejde k trvalému a dočasnému záboru pozemku vedeného jako ZPF.

Stavbou nedojde k (trvalému / dočasnému) záboru pozemků určených k plnění funkci lesa.
Výše uvedená stavba nebude mít negativní vliv na plnění funkcí lesa.

KÁCENÍ DŘEVIN

V rámci stavby je navrženo ke kácení stávajících 9 ks stromů – viz. situace – dendrologický průzkum.
Obvod kmene u stromu 1,2,3,4,7,15,17 ve výšce 1,30 m je větší než 80 cm – na tyto stromy musí být vydáno povolení ke kácení – viz. tabulka ve zprávě dendrologického průzkumu.

Kácení stávajících keřů – viz. zpráva a situace dendrologický průzkum. Jednotlivé plochy těchto stávajících keřů nepřesahují 40,00 m².

ORGANIZACE VÝSTAVBY

Dojde k částečnému omezení provozu v řešeném úsek. Přístup vlastníků nemovitostí bude omezen na minimum, vždy s ohledem na konkrétní práce.

Veškerá dopravní omezení a objízdná trasa musí být vyznačena s ohledem na dopravní situaci a příslušné místní podmínky. Vyznačená trasa bude v souladu s patřičnými ČSN a TP, zejména:

TP 66 - ZÁSADY PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST NA PK
TP 169 - ZÁSADY PRO OZNAČOVÁNÍ DOPRAVNÍCH SITUACÍ NA PK
TP 205 - ZÁSADY PRO PROMĚNNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Zhotovitel stavby předloží před zahájením vlastní dokumentaci DIO ke schválení.

Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno pomocí mobilních zábran, aby bylo zamezeno vstupu na staveniště.

Staveniště bude označeno příslušnými dočasnými dopravními značkami dle TP 66 - zejména dle listů **B/1, B/2, B/3, B/4, B/5.1, B/8, B/14.1, B/16, B/17** a ohraničeno pomocí mobilních zábran, aby bylo zamezeno vstupu na staveniště. V rámci stavebních prací nedojde k úpravám chodníků v místech vstupu do objektů, a proto tím nebude dotčen stávající stav. Pouze bude vytvořeno minimálně jedno místo, kterým budou osoby s omezenou schopností pohybu a orientace překonat staveniště. Například přes výkop dojde k osazení lávky se zábradlím a spodním madlem pro možnost mapování bílou holí.

Vzhledem k uspořádání stávajících ploch bude možné stavbu provádět za částečného omezeného provozu a snížené rychlosti - v úseku **se navrhuje snížení rychlosti na 20 km/h - dočasné svislé dopravní značení B20a - 20 km/h.**

Při práci u stáv.chodníku se navrhuje umístění provizorního oplocení ze strany nežádoucího vstupu chodců do stavby. Hlavně z hlediska zvýšeného provozu dětí docházejících do školních zařízení!!!!!!!!!!!!

Z tohoto důvodu se doporučuje stavbu provádět v letních měsících - o prázdninách, kdy neprobíhá výuka a je snížen provoz chodců, zejména pak dětí.

Práce, u nichž to jejich povaha umožňuje, budou prováděny za provozu.

Celková doba výstavby je předpokládána v rozmezí 16 týdnů = cca 4,0 měsíce. (Může se měnit v závislosti na počasí a místních podmínkách). Předpokládaný termín výstavby rok 2024.

Doporučujeme záměr provádět za vhodných klimatických podmínek (mimo zimní období) a v období, kdy je snížen výskyt dešťových srážek.

Pozor v řešeném úseku je stávající jednosměrný provoz ve směru k ul. Ludmily Malé!!!

Stavbu se doporučuje provádět v letních měsících v období, kdy neprobíhá výuka a je snížen provoz chodců, zejména pak dětí docházejících do školských zařízení!!!!!!!

Dále se navrhuje realizovat opravy chodníků po každé straně zvlášť, aby byl možný pohyb chodců alespoň po jedné straně vozovky po chodníku.

Výstavbu se navrhuje provádět za částečné uzavírky.

Postup výstavby se navrhuje provádět:

- jako první se navrhuje realizovat výstavbu nového parkoviště u bytového domu čp. 832 a nového kontejnerového stání
- dále se navrhuje realizovat část v ul. Bartoňova před čp.833. Zde z důvodu nemožnosti objízdných tras bude stavba prováděna za omezení dopravy. Je nutné osoby bydlící v domech čp. 831,832,833 a 839 až 835, 841 až 845 a parkující na plochách v této lokalitě na skutečnost realizace stavby předem upozornit. Bude nutné vymístění parkujících vozidel z důvodu koordinace stavby a jízdy vozidel staveništní techniky. V návrh stavebních úprav zpevněných ploch je využíváno stávajících krytů, proto se předpokládá časový interval v tomto úseku výstavby kratší.
- dále se navrhuje realizovat úsek před čp. 839 – 838 – zde jsou navrženy kryty zpevněných ploch v plné konstrukci, při realizaci se předpokládá, že již bude vybudované nové parkoviště před čp. 832-831 uvedené do předčasného provozu a bude moci část vozidel toto parkoviště využít
- jako poslední se navrhuje výstavba zvýšené křižovatky s tím, že plocha bude dočasně vysypána materiálem vhodným pro přejíždění v důsledku nivelačního návrhu. Z důvodu nemožnosti plné uzavírky se navrhuje realizovat výstavbu zvýšené křižovatky po částech, aby byl zajištěn průjezd.
- Dokončovací práce, sadovnické úpravy budou realizovány za omezení provozu

OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správci a při výkopových pracích postupovat podle jejich pokynů a požadavků.

Inženýrské sítě budou ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely, apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.

VaK Pardubice, a.s. – stanovisko č. VS/Šla/2960– ze dne 22.11.2023

GridServices – Gas Net

Souhlasí s povolením stavby za dodržení podmínek uvedených ve stanovisku pod ze dne 21.11.2023 pod číslem 5002921753

Pro realizaci stavby stanovujeme tyto podmínky:

- Před zahájením stavby bude provedeno vytyčení PZ a zabezpečení všech poklopů na PZ
- Následně budou provedeny ručně kopané sondy za účelem zjištění skutečné hloubky uložení plynovodů a přípojek, které jsou zpravidla umístěny výše než je povrch plynovodu.
- Požadujeme, aby veškeré zemní práce v ochranném pásmu stávajících PZ byly prováděny nejméně 0,4 m nad jejich povrchem.

- Po odtěžení stávající konstrukce komunikace dojde k podstatnému snížení krytí stávajícího PZ.
- Je vyloučeno použití těžké mechanizace (zejména válců s trny, zemních fréz atd.) přímo nad potrubím.
- Při provádění prací je třeba věnovat zvýšenou pozornost a opatrnost u míst s odbočkami, kde navrtávací odbočkový T-kus vyčnívá nad vlastní porubí a mohlo by dojít k jeho utržení.
- Realizací stavby nesmí dojít ke snížení krytí PZ.
- Nové uliční vpusti musí být umístěny v minimální vzdálenosti 0,5 m od obrysu stávajícího PZ.
- Dopravní značení musí být umístěno od stávajícího PZ v minimální vzdálenosti 1 m.
- Při vysazování stromů a okrasných dřevin požadujeme dodržet od stávajícího PZ vzdálenost minimálně 1 m na obě strany, měřeno od obrysu kořenového balu k obrysu PZ.

V případě, že během stavby bude zjištěno, že není možné provést stavbu bez rizika poškození PZ, bude nutné provést přeložku těchto PZ tak, aby bylo dosaženo požadovaného krytí ve vztahu k nové konstrukci komunikace. Tato úprava bude provedena v souladu se zákonem č. 458/2000 Sb. v platném znění jako přeložka plynárenského zařízení na náklady investora.

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ + KABELOVÉ ROZVODY VO – podmínky pro realizaci stavby:

Strana 2

- Rozvodné pilíře musí být umístěny min. 1 m od PZ, měřeno kolmo na půdorysný obrys potrubí.
- Vzdálenost vnější hrany betonového základu stožáru od líce PZ musí být minimálně 1 m.
- Hloubku základu stožáru je nutné provést tak, aby stabilita stožáru zůstala zachována i při odkrytí sousedního PZ.

Pro uložení kabelů VO bude dodržena prostorová norma (ČSN 73 6005).

Trasa kabelového vedení při souběhu s plynárenskými objekty (skříň pro HUP a plynoměr) musí být vedena v souladu s ČSN

332000-5-52 ed.2 alespoň 0,6 m od plynárenského objektu.

Při křížení silových kabelů s PZ bude kabel v místě křížení uložen výhradně do betonové tvárnice chráničky nebo korýtky.

Křížení bude kolmé. Přesah betonové chráničky u PZ musí být minimálně do vzdálenosti 1 m na obě strany PZ.

Mezi

betonovou chráničkou a PZ musí být zhutněná vrstva písku. Odstupová vzdálenost obrysu chráničky od obrysu PZ bude

provedena v souladu s ČSN 73 6005.

Zemnicí pásek požadujeme v souběhu s PZ umístit mimo ochranné pásmo (1 m)

V případě křížení zemnicí sítě s PZ požadujeme provést následující opatření:

- Křížení bude kolmé nebo pod úhlem max. 60°.
- Při křížení zemnicích pásků s plynovým potrubím PE bude realizována požární přepážka, která bude tvořena z betonové dlaždice (např. 0,5x0,5x0,05 m), která místo křížení přesáhne na každou stranu o 0,2 m.
- Páska uzemnění bude uložena v místě křížení s PZ na betonovou dlaždici.

Uvedená opatření slouží k zamezení případných tepelných vlivů od uzemňovací pásky (zemnicí sítě) na PZ.

Veškeré stavební práce musí být vykonávány tak, aby v žádném případě nenarušily bezpečný provoz uvedených plynárenských zařízení a plynovodních přípojek.

ČEZ Distribuce, a.s. – sdělení o existenci energetického zařízení, sítě pro elektronickou komunikaci nebo zařízení technické infrastruktury ze dne 25.09.2023 pod zn. 0102012209

Telco Infrastructure, s.r.o. – v zájmovém území **se nenachází** komunikační zařízení v majetku společnosti Telco Infrastructure, s.r.o. – vyjádření ze dne 25.09.2023 pod zn. 1100030385

ČEZ ICT Services, a.s. – v zájmovém území **se nenachází** komunikační zařízení v majetku společnosti – vyjádření ze dne 25.09.2023 pod zn. 0700754407

Telco Pro Services, a.s. – v zájmovém území **se nenachází** komunikační zařízení v majetku společnosti Telco Pro Services, a.s. – vyjádření ze dne 25.09.2023 pod zn. 0201627548

ČEZ Distribuce, a.s. – vyjádření k projektové dokumentaci ze dne ze dne 14.11.2023 pod značkou 001139357744 – se záměrem stavby souhlasí za dodržení podmínek uvedených ve vyjádření

CETIN a.s. – vyjádření ze dne – 20.11.2023 pod Č.j.: 312673/23 – při realizaci budou dodrženy podmínky uvedené v bodě III.

v případě potřeby bude při zemních pracích zjištěna poloha trasy kabelu ručními sondami. **Při odstraňování stávajících povrchů bude postupováno s max. opatrností!!!**

V místě souběhu se nesmí patka obruby budovat nad trasou – ruční sonda+ posun do zelené plochy mimo patku. Po vykopání sond požadujeme přizvání ke kontrole a upřesnění druhu a způsobu ochrany. Při křížení nového chodníku s kabelovým vedením sítě **CETIN a.s.** jsou navrženy kabelové chráničky

V místě budoucích nových kontejnerových stání se nachází kabelové vedení metalického kabelu.

EOP – vyjádření ze dne 06.11.2023 pod číslem 395-23

- v zájmovém území se nachází sekundární bezkanálové vedení – předizolované v zemi

Vodafone Czech Republic a.s. – vyjádření ze dne 29.9.2023 pod značkou 230925-1023599911 - souhlasí s realizací projektu – za podmínek uvedených ve vyjádření

V místě křížení se stavbou se nachází kabelové vedení VVKS – jedná se o koaxiální kabel. Při stavbě bude vedení trasy jak polohové tak hloubkové upřesněno dle vyjádření ručně kopanými sondami, bude přizvána ke kontrole kontaktní osoba a budou stanoveny konkrétní podmínky ochrany VVKS, případně se stanoví přeložení VVKS.

T-Mobile Czech Republic a.s. – vyjádření dle Č.j.: E49410/23 ze dne 4.10.2023

– souhlasné stanovisko. Dle předložených dokladů nedojde ke kolizi s technickou infrastrukturou společnosti T-Mobile Czech Republic a.s.

EDERA Group a.s. vyjádření k existenci sítě ze dne – 30.09.2023 pod zn. 406/300923/PC – v zájmovém území se nachází podzemní vedení ve vlastnictví společnosti EDERA Group a.s.

EDERA Group a.s. vyjádření ze dne – 02.12.2023 pod zn. 471/301123/PC

Nemá námitek k uvedenému záměru za splnění podmínek uvedených ve vyjádření

v případě potřeby bude při zemních pracích zjištěna poloha trasy kabelu ručními sondami. **Při odstraňování stávajících povrchů bude postupováno s max. opatrností!!!**

V místě souběhu se nesmí patka obruby budovat nad trasou – ruční sonda+ posun do zelené plochy mimo patku. Po vykopání sond požadujeme přizvání ke kontrole a upřesnění druhu a způsobu ochrany.

Služby města Pardubic - souhlas se stavbou ze dne 30.11.2023 značkou 23461/IO, při realizaci stavby budou dodrženy podmínky uvedeny ve vyjádření

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE PRDUBICKÉHO KRAJE – Obor informačních a komunikačních technologií – vyjádření ze dne 24.11.2023 pod číslem jednacím KRPE-94947-97/ČJ-2023-1700IT – nemá v zájmovém území žádná podzemní či jiná sdělovací vedení, s realizací akce souhlasí bez připomínek

Dopravní podnik města Pardubic a.s. – vyjádření ze dne 27.11.2023 pod značkou Lp/23/272e – vy vyznačeném zájmovém území se nenacházejí podzemní ani nadzemní zařízení DPmP a.s. – souhlasí bez připomínek

České Radiokomunikace a.s. – vyjádření ze dne 09.11.2023 pod značkou UPTS/OS/347099/2023 – ve vyznačeném území nedojde ke styku s žádným podzemním vedením/zařízením

Fastport a.s.

– vyj. ze dne pod párovacím symbolem - v zájmovém území nedochází ke střetu kabelových tras Fast

MEGASPHERA

– vyj. ze dne pod zn.

V zájmovém území **dojde ke střetu** se sítí el. komunikací – optické sítě Jaroslav Stodola-MEGASPHERA Uložené v trasách horkovodu EOP (Oranžová) a **plánovaná trasa napojení na stávající síť** (Zelená).

V případě přeložky a případného napojení na naši optickou síť je ve fázi realizace nutná vzájemná koordinace. Se stavbou souhlasíme za splnění podmínek uvedených ve vyjádření.

Optická síť Mm Pardubice – oddělení investic a technické zprávy

Vyjádření ze dne – v zájmovém území se nenachází optická síť

Viz vyjádření v části E. Dokladová část.

I. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

J. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

K. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace budou na chodníku vybudovány varovné a signální pásy pro nevidomé a slabozraké z betonové dlažby s hmatným povrchem barvy kontrastní k okolnímu povrchu – antracitové.

V místě, kde se silniční obruba sníží na podsádku 0 až +2,+5 cm, je proveden varovný pás v šířce 0,40 m rampově vytažen až do místa, kde podsádka silniční obruby dosahuje min. +8 cm
Vodící linie pro nevidomé, které tvoří zvýšené chodníkové obruby s podsádkou + 6 cm, stávající zástavba

V souladu s požadavky bezbariérového řešení - vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení – stožáry lamp veřejného osvětlení nezasahují do průchozích profilů

Chodníky jsou navrženy:

- v základní šířce min. 1,50 m – 2,25 m viz. situace
- s příčným spádem 1-2%
- zvýšená podsádka chodníkové obruby na + 6 cm tvoří přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké, dále přirozenou vodící linii tvoří stávající zástavba, stávající podezdívky oplocení
- podélný sklon chodníků - max.podélný sklon nesmí přesáhnout 8,33 %
- Přístup ke sníženým obrubám bude provedeno:

tak, že v celé délce snížené obruby bude zachován příčný sklon max.+ 2 % a dále v šířce 1,0 m bude provedeno rampové vypádování chodníku směrem ke snížené obrubě max.však ve sklonu 12,5%
nebo

- bude zachován průchozí prostor v min.šířce 0,90 m chodníku s příčný sklonem chodníku 2 % bez snížení plochy, směrem ke snížené obrubě budou provedeny rampové nájezdy v šířce 1,00 m se sklonem max 12,5 % ze strany od silnice

Sjezd

- jedná se o nový sjezd do parkoviště
- sjezd je upřednostněn nad chodníky

I když se jedná o lokalitu v navrhovaném zklidněném režimu zóny 30 a přecházení je možné dle TP 218 – NAVRHOVÁNÍ ZÓN 30 kdekoli, jsou přes místní komunikaci ul. Bartoňova navržena 2 místa pro přecházení, a jedno místo se stavební úpravou umožňující přejít – viz. situace

Místa pro přecházení :

místo pro přecházení přes MK ve směru k čp.839

- v šířce 3,00 m na zvýšené křižovatce
- celkové délce 7,05 m měřeno v ose mezi obrubami
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009
- odsazený signální pás
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

místo pro přecházení přes MK ve směru k čp.831

- v šířce 3,00 m
- celkové délce 4,25 m měřeno v ose mezi obrubami
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009
- odsazený signální pás
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

stavební úpravy pro umožnění přecházení přes MK ve směru k čp.833 (od příchodu od čp. 832)

jelikož nelze z důvodů st. rozhledových poměrů dodržet rozhledovou vzdálenost na čekací plochu místa pro přecházení, ale je zde dodržena rozhledová vzdálenost pro zastavení při příjezdu od čp.845, jsou ale navrženy stavební úpravy pro umožnění přejiti

- v šířce 3,00 m na zvýšené křižovatce
- celkové délce 6,50 m měřeno v ose mezi obrubami
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009 – varovné pásy

PARKOVACÍ PLOCHY – BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

Pro osobní vozidla je celkem navrženo $(11+1+8+1+13+10+1+7+2+1) = 55$ parkovacích stání

Z celkového počtu 55 parkovacích stání pro osobní vozidla jsou vyhrazena 3 stání pro osoby imobilní

- šířka 3,50 m, délka – parkovací stání s kolmým řazením - 4,50 m, parkovací stání s šikmým řazením 75 st. – 4,80 m (délka stání s převisem přední nebo zadní části vozidla nad přilehlou plochu). U všech tří vyhrazených parkovacích stání a je zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikace pro chodce – viz. situace.

Kryt parkovacích stání se navrhuje provést z betonové skladebné dlažby barvy červené o rozměru 200 x 100 mm x 80 mm.

„V15“ – symbol – Osoba na invalidním vozíku – vydlážděno bet. dlažba barva bílá - provedení odpovídající příslušné značce

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. §7, ve znění NV č. 312 Sb. a NV č.215/2016 Sb. platné od 1.1.2017 a v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06.

Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno mobilními zábranami se zákazem vstupu na staveniště. Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Vypracoval: Jana Förstlová
Kontakt: Prodin a.s.
K Vápence 2745
530 02 Pardubice
tel. +420 725 601 925

V Pardubicích, červenec 2024