



TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 100 Zpevněné plochy

Projektová dokumentace je zpracována dle vyhlášky č. 146/2008 Sb.

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	:	Rekonstrukce ulice Polní SO 100 Zpevněné plochy (425/63, 425/57, 425/1)
KRAJ	:	Pardubický
OBEC	:	Nemošice
STAVEBNÍ ÚŘAD	:	Pardubice
CHARAKTER STAVBY	:	Jedná se o výměnu krytu a konstrukčních vrstev vozovky, výstavbě podélných parkovacích stání a výjimečně pojížděných ploch (sjezdů), odvodnění zpevněných ploch, úprava přilehlé zeleně. Je navrženo nové svislé a vodorovné dopravní značení odpovídající provedeným úpravám.
STUPEŇ PD	:	Dokumentace pro provádění stavby (DPS)
POZEMKY STAVBY	:	(425/63, 425/57, 425/1)
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	:	Nemošice (703249)
OBJEDNATEL	:	 Statutární města Pardubice Pernštýnské náměstí 1 530 21 Pardubice IČ 00274046 Ve věcech technických: Paní Ivana Vojtíšková Tel. 466 859 423
PROJEKTANT	:	 Bc. Lenka Ledvinková ČKAIT 0602363 Prodín a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 941 IČ 25292161



2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je oprava uličního prostoru ve stávající obytné zóně se zákazem vjezdu nákladních automobilů. Rekonstrukce ulice Polní je rozdělena na **dvě** samostatné **etapy**. V rámci stavebních úprav dojde k výměně krytu, konstrukčních vrstev vozovky, výjimečně poježděných ploch (sjezdů k nemovitostem), výstavbě nových podélných parkovacích stání a ploch pro pěší.

Řešené území se nachází v působnosti městského obvodu Pardubice IV. První etapa je ohraničena svodnicí, která ústí do METELKY, a ulicí Na Rybníku. Druhá etapa je ohraničena ulicemi Na Rybníku a Sadová.

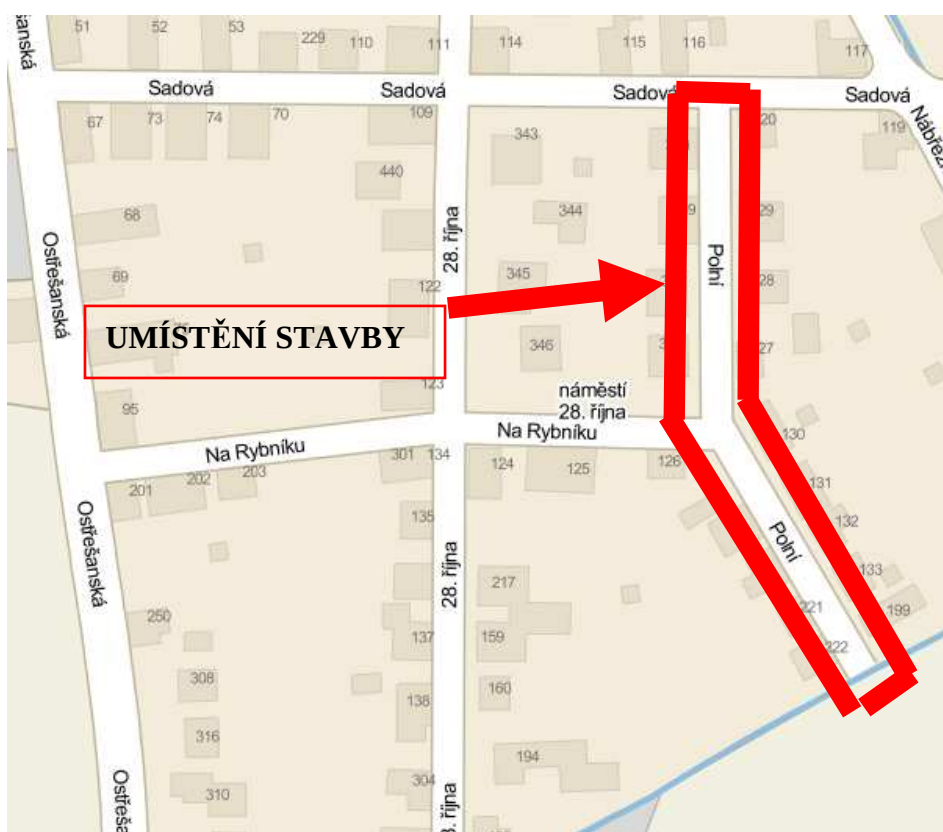
Povrch komunikace je z asfaltového betonu a vykazuje velké množství trhlin a prasklin. Na většině míst došlo k úplnému vydrolení obrusné vrstvy. Stávající povrch komunikace byl pravděpodobně upnut do krajnic, které jsou již dnes rozpadlé či zarostlé. V současné době se v celé délce opravované ulice Polní nenachází žádné podélné parkovací stání. Dešťové vody stékají do zeleného pásu podél komunikace a do pěti stávajících uličních vpustí.

Veřejné osvětlení na levé straně komunikace (ve směru staničení) je již provedeno nově.

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci ani památkové zóně.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.





3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

4 VZTAHY ZPEVNĚNÝCH PLOCH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Projekt je koordinován se stavbou „Rekonstrukce ulice Na Rybníku v Nemošicích“

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

I. ETAPA KM 0,000 00 – 0,081 97

POPIS ŘEŠENÍ – KOMUNIKACE

Délka komunikace v I. etapě je 81,97 m. Jedná se o **slepou komunikaci ve stávající zástavbě ukončenou svodnicí**, která ústí do METELKY. **Vybudování obratiště pro složky IZS není možné!!!**

Šířka vozovky je nově navržena 3,25 m + 1 x 0,25 m betonový vodící pásek.

Na pravé straně podél komunikace (ve směru staničení) je navržena zpevněná plocha ze zámkové dlažby, tl. 80 mm v úrovni vozovky. V této zpevněné ploše se nacházejí sjezdy na soukromé pozemky a sedm podélných parkovacích stání. Šířka zpevněné plochy podél komunikace je navržena min. 2,4 m. Barva zpevněné plochy ze zámkové dlažby a sjezdů je šedá. Podélná parkovací stání budou ze zámkové dlažby tl. 80 mm, barvy červené. Šířka parkovacích stání je 2,00 m + 0,40 m bezpečnostní odstup od pevné překážky. Délka jednoho stání je 5,75 m.

Na levé straně komunikace (ve směru staničení) je pět sjezdů na soukromé pozemky.

Jako prvek pro regulaci rychlosti v obytné zóně (dle TP 103 – Navrhování obytných a pěších zón) je zde navržen gumový zpomalovací polštář. Šířka zpomalovacího polštáře je 1,8 m, délka 3,0 m.

Herní prvky a lavičky jsou již navrženy v rekonstruované ul. Na Rybníku.

SKLONOVÉ POMĚRY

Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav. Je navržen s ohledem na přilehlou zástavbu a křižovatky, aby nedocházelo ke zbytečným zemním pracím a nadměrnému zvyšování nákladů

Podélné sklony jsou následující:

km 0,000 00 – 0,040 00	klesá ve sklonu 0,50 %
km 0,040 00 – 0,060 00	stoupá ve sklonu 0,50 %
km 0,060 00 – 0,081 97	klesá ve sklonu 0,50 %

Příčný sklon:

Povrch komunikace bude proveden v jednostranném sklonu o velikosti 2,0 % po celé délce komunikace, pouze v místě napojení na stávající komunikaci bude příčný sklon upraven dle stávajících poměrů. Sklon bude proveden levostranně (ve směru staničení).

Napojení sjezdů je potřeba provést tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení na novou obytnou ulici.



TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch vozovky je navržen z asfaltového betonu střednězrného. Povrch bude upnut z jedné strany do betonového vodícího pásu šířky 0,25 m, následně do betonové silniční obruby (250/150/1000 mm) do betonového lože s boční opěrou. Z druhé strany bude povrch upnut do chodníkové betonové obruby (250/80/1000 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm. Podsádka betonové silniční obruby na levé straně komunikace (v směru staničení) v místech sjezdů bude snížena + 2 cm. V místech zeleně bude podsádka + 10 cm z důvodu zamezení vjíždění osobních automobilů do zeleného pásu.

Skladba konstrukčních vrstev nové vozovky je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

D1-N (D1-N-8)

Asfaltový beton střednězrný ACO 11	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik dle Kapitoly 26 - 0,70 kg/m ²		
Obalované kamenivo ACP 16 +	ČSN EN 13108-1	60 mm
Infiltrační postřik dle Kapitoly 26 - 1,0 kg/m ²		
Stabilizace cementová SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	130 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	200 mm
Celkem		430 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: stávající kryt bude odstraněn schodovitě, po vrstvách tl. 40 a tl. 60 mm na délkách cca 0,5 m. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postřikem a spára styčná bude ošetřena živичnou emulzí a zasypána křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a modernizované vozovky. Nové konstrukční vrstvy budou tímto plynule napojeny, čímž se zamezí tvorba poruch na přechodu nové úpravy a starého stavu.

POPIS ŘEŠENÍ – PARKOVACÍ STÁNÍ

V první etapě výstavby je celkem navrženo 7 podélných parkovacích stání. Parkovací stání jsou navržena na pravé straně komunikace ve směru staničení (1+1+1+2+2). Šířka podélných stání je navržena 2,0 m + 0,40 m bezpečnostní odstup od pevné překážky, délka 5,75 m. Tato délka je navržena pro osobní automobily při způsobu parkování couváním. Jednotlivá parkovací stání budou oddělena vodorovným dopravním značením V10a. Provedení bude zámkovou dlažbou barvy šedé.

Základní sklon parkovacích stání je navržen 2,0%

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch parkovacích stání je navržen ze zámkové dlažby tl. 80 mm, barva červená. Povrch 7 podélných stání bude upnut (hranou lemující komunikaci) do betonové chodníkové obruby (1000/250/80 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm od vozovky. Z druhé strany bude povrch parkovacích stání upnut do plotových podezdívek, případně do chodníkových obrub.



Rekonstrukce ulice Polní

Skladba konstrukčních vrstev parkovacích stání vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení VI upravené na místní poměry. Konstrukční skladba bude následující:

D1-D (D1-D-2)

Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	120 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	170 mm
Celkem		410 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

POPIS ŘEŠENÍ – ZPEVNĚNÁ PLOCHA, SJEZDY

Povrch sjezdů a zpevněných ploch je navržen ze zámkové dlažby („kost“) tl. 80 mm, barvy šedé. Šířka zpevněné plochy v úseku km 0,000 00 – 0,103 15 je navržena 2,4 m a nachází se mezi parkovacími stáními a sjezdy.

Ve sjezdu na pozemek č. st. 244, st. 197 a st. 175 bude umístěn odvodňovací žlab z důvodu naklopení sjezdu směrem na soukromý pozemek.

Místo styku zpevněné plochy a plotové podezdívky bude ochráněno nopovou izolací.

S ohledem na výškové osazení stávajících sjezdů se příčný sklon zpevněné plochy a sjezdů na pravé straně komunikace pohybuje v rozmezí 1,0 – 3,8%. Příčný sklon sjezdů na levé straně komunikace se pohybuje v rozmezí 1,0 – 10,4%.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch zpevněné plochy je navržen ze zámkové dlažby („kost“) tl. 80 mm, barvy šedé. Zpevněná plocha bude upnuta, z jedné strany, do betonové chodníkové obruby (1000/250/80 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm od vozovky. Ze strany druhé, bude upnuta na betonovou podezdívku plotu. V místech, kde není plot s betonovou podezdívkou a ve sjezdech na soukromé pozemky, bude povrch upnut do betonové chodníkové obruby do betonového lože.

Skladba konstrukčních vrstev zpevněných ploch a sjezdů vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení VI upravené na místní poměry. Konstrukční skladba bude následující:

D1-D (D1-D-2)

Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	120 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	170 mm
Celkem		410 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

POPIS ŘEŠENÍ – ZPOMALOVACÍHO POLŠTÁŘE



Rekonstrukce ulice Polní

Jako prvek pro regulaci rychlosti v obytné zóně (dle TP 103 – Navrhování obytných a pěších zón) je zde navržen gumový zpomalovací polštář. Šířka zpomalovacího polštáře je 1,8 m, délka 3,0 m, výška 0,065 m.

Zpomalovací polštář je navržen ve staničení km 0,046 50.

Polštář je velice dobře viditelný z důvodu cihlově červeného zbarvení doplněného bílými retroreflexními trojúhelníky.



Obr. 1 Ilustrační obrázek.

II. ETAPA KM 0,081 97 – 0,195 90 **POPIS ŘEŠENÍ – KOMUNIKACE**

Délka komunikace v II. etapě je 113,93 m. Šířka vozovky je nově navržena 4,25 m + 1 x 0,25 m betonový vodící pásek. V místech podélných parkovacích stání je komunikace zúžena na 3,25 m + 1 x 0,25 m bet. vodící pásek.

Na pravé straně podél komunikace (ve směru staničení) je navržena zpevněná plocha ze zámkové dlažby, tl. 80 mm v úrovni vozovky. V této zpevněné ploše se nacházejí sjezdy na soukromé pozemky a podélná parkovací stání. Šířka zpevněné plochy podél komunikace je navržena 2,0 m. Barva zpevněné plochy ze zámkové dlažby je šedá. Sjezdy budou také ze zámkové dlažby tl. 80 mm, barvy šedé.

Na komunikaci jsou navržena vystřídaná podélná parkovací stání, která slouží jako zklidňující prvek v obytné zóně. Na levé straně (ve směru staničení) jsou navržena čtyři podélná parkovací stání, na pravé straně jsou navržena dvě podélná parkovací stání. Šířka vysazených parkovacích stání je 2,0 m, šířka parkovacích stání ve zpevněné ploše je 2,0 m + 0,40 m bezpečnostní odstup od pevné překážky, délka jednoho stání je 5,75 m.

Do opatření pro regulaci rychlosti v obytné zóně (dle TP 103 – Navrhování obytných a pěších zón) patří například zúžení šířky komunikace, vystřídaná parkovací stání na vozovce atd. **Zpomalovací prahy jsou jednou nikoli jedinou možností snížení rychlosti v obytné zóně!!!**

Herní prvky a lavičky jsou již navrženy v rekonstruované ul. Na Rybníku.

SKLONOVÉ POMĚRY

Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav. Je navržen s ohledem na přilehlou zástavbu a křižovatky, aby nedocházelo ke zbytečným zemním pracím a nadměrnému zvyšování nákladů

Podélné sklony jsou následující:

km 0,081 97 – 0,093 18	klesá ve sklonu 0,50 %
km 0,093 18 – 0,120 00	klesá ve sklonu 0,85 %
km 0,120 00 – 0,135 21	stoupá ve sklonu 0,50 %
km 0,135 21 – 0,182 82	klesá ve sklonu 0,50 %



Rekonstrukce ulice Polní

km 0,182 82 – 0,195 90 stoupá ve sklonu 0,85 %

Příčný sklon:

Povrch komunikace bude proveden v jednostranném sklonu o velikosti 2,0 % po celé délce komunikace, pouze v místě napojení na stávající komunikaci bude příčný sklon upraven dle stávajících poměrů. Sklon bude proveden levostranně (ve směru staničení).

Napojení sjezdů je potřeba provést tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení na novou obytnou ulici.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch vozovky je navržen z asfaltového betonu střednězrného. Povrch bude upnut z jedné strany do betonového vodícího pásu šířky 0,25 m, následně do betonové silniční obruby (250/150/1000 mm) do betonového lože s boční opěrou. Z druhé strany bude povrch upnut do chodníkové betonové obruby (250/80/1000 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm. Podsádka betonové silniční obruby na levé straně komunikace (v směru staničení) bude snížena + 2 cm. V místech zeleně bude podsádka + 10 cm z důvodu zamezení vjíždění osobních automobilů do zeleného pásu.

Skladba konstrukčních vrstev nové vozovky je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

D1-N (D1-N-8)

Asfaltový beton střednězrný ACO 11	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik dle Kapitoly 26 - 0,70 kg/m ²		
Obalované kamenivo ACP 16 +	ČSN EN 13108-1	60 mm
Infiltrační postřik dle Kapitoly 26 - 1,0 kg/m ²		
Stabilizace cementová SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	130 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	200 mm
Celkem		430 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: stávající kryt bude odstraněn schodovitě, po vrstvách tl. 40 a tl. 60 mm na délkách cca 0,5 m. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postřikem a spára styčná bude ošetřena živичnou emulzí a zasypána křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a modernizované vozovky. Nové konstrukční vrstvy budou tímto plynule napojeny, čímž se zamezí tvorba poruch na přechodu nové úpravy a starého stavu.

POPIS ŘEŠENÍ – PARKOVACÍ STÁNÍ

V druhé etapě výstavby je celkem navrženo 8 podélných parkovacích stání. Parkovací stání jsou navržena na levé a pravé straně komunikace ve směru staničení (2+1+1+2+1+1) a slouží jako zpomalovací prvek v obytné zóně. Šířka vysazených parkovacích stání je 2,0 m, šířka parkovacích stání ve zpevněné ploše je 2,0 m + 0,40 m bezpečnostní odstup od pevné překážky, délka jednoho stání je 5,75 m. Tato délka je navržena pro osobní automobily při způsobu parkování couváním. Jednotlivá parkovací stání budou oddělena vodorovným dopravním značením V10a. Provedení bude zámkovou dlažbou barvy šedé.



Rekonstrukce ulice Polní

Základní sklon parkovacích stání je navržen 2,0%

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch parkovacích stání je navržen ze zámkové dlažby tl. 80 mm, barva červená. Povrch 4 podélných parkovacích stání bude upnut (hranou lemující komunikaci a zpevněnou plochu) do betonové chodníkové obruby (1000/250/80 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm od vozovky a zpevněné plochy. Povrch 4 podélných stání bude upnut (hranou lemující komunikaci) do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm (+2 cm od vozovky). V místě zeleně bude povrch upnut do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +10 cm.

Skladba konstrukčních vrstev parkovacích stání vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení VI upravené na místní poměry. Konstrukční skladba bude následující:

D1-D (D1-D-2)

Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	120 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	170 mm
Celkem		410 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 45$ MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 80$ MPa.

POPIS ŘEŠENÍ – ZPEVNĚNÁ PLOCHA, SJEZDY

Zpevněné plochy ze zámkové dlažby jsou nově navrženy v pravé části obytné ulice (ve směru staničení). Povrch je navržen ze zámkové dlažby („kost“) tl. 80 mm, barvy šedé. Sjezdy na soukromé pozemky budou vyznačeny taktéž šedou zámkovou dlažbou. Šířka zpevněné plochy v úseku km 0,103 15 – 0,195 90 je navržena 2,0 m

Ve sjezdu na pozemek č. st. 149, st. 173 a st. 119 bude umístěn odvodňovací žlab z důvodu naklopení vjezdu směrem na soukromý pozemek.

Místo styku zpevněné plochy a plotové podezdívky bude ochráněno nopovou izolací.

S ohledem na výškové osazení stávajících sjezdů se příčný sklon zpevněné plochy a sjezdů na pravé straně komunikace pohybuje v rozmezí 1,0 – 2,0%. Příčný sklon sjezdů na levé straně komunikace se pohybuje v rozmezí 1,0 – 5,5%.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch zpevněné plochy je navržen ze zámkové dlažby („kost“) tl. 80 mm, barvy šedé. Zpevněná plocha bude upnuta, z jedné strany, do betonové chodníkové obruby (1000/250/80 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm od vozovky. Ze strany druhé, bude upnuta na betonovou podezdívku plotu. V místech, kde není plot s betonovou podezdívkou a ve sjezdech na soukromé pozemky, bude povrch upnut do betonové chodníkové obruby do betonového lože.

Skladba konstrukčních vrstev zpevněných ploch a sjezdů vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení VI upravené na místní poměry. Konstrukční skladba bude následující:



Rekonstrukce ulice Polní

D1-D (D1-D-2)

Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	120 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	170 mm
Celkem		410 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění komunikace, parkovacích stání a zpevněných ploch ze zámkové dlažky je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do nově navržených uličních vpustí (UV1-UV6) a liniových odvodňovacích žlabů (Ž1 – Ž6).

Nově navržené uliční vpusti musí být opatřeny kalovým prostorem a zápachovým uzávěrem. Uliční vpusti budou osazeny **plastovou mříží** pro zatížení D400.

Vpusti a žlaby budou napojeny vysoko-pevnostním potrubím PVC DN 150 do stávající kanalizace.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,0 % a bude odvodněna pomocí trativodů, které budou napojeny přes uliční vpusti do dešťové kanalizace. Trativodná trubka DRAIN DN150 bude uložena do rýhy min. šířky 0,30 m na podsyp ze štěrkopísku a obsypána štěrkodrtí frakce 8/16. Celý trativod bude opatřen ochrannou geotextilií 200g/m² pro trativody.

V místech s nedostatečným podélným sklonem 0,5% bude odvodnění řešeno pomocí naklápění odvodňovacího pásu.

Je nutné dbát na správné vyspádování povrchu směrem ke vpustím tak, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

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

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé dopravní značení bude v reflexním provedení a základní velikosti

Řešená komunikace se nachází v OBYTNÉ ZÓNĚ. Parkoviště se v obytné zóně vyznačuje pouze vodorovnou dopravní značkou.

1x IP 10a – Slepá pozemní komunikace

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, všechny značky velikost základní. Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ



Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V10a** – Stání podélné (bude provedeno dlažbou)

8 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 obrusných vrstev, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

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

Zemní pláň je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou 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.

Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 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 prašení, 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.

Městský obvod Pardubice IV - Odpad vzniklý v průběhu stavebních prací nebude ukládán na veřejných plochách, bude zneškodňován na povolených skládkách, či zařízeních k tomu určených. V okolí stavby bude udržován pořádek a čistota, včetně výjezdu staveništní dopravy na veřejnou komunikaci. Veškeré zábory veřejných ploch budou projednány na OIDŽPHS ÚMO Pardubice IV minimálně 30 dnů předem.

VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hluchnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,5 m od paty kmene stromů v souladu s ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m)

ORGANIZACE VÝSTAVBY

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

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

VAK Pardubice a.s. – v rámci opravy komunikace doporučujeme provést výměnu stávajících vodovodních a kanalizačních přípojek, které jsou dožité nebo v nevyhovujícím technickém stavu.

- Zřízení vodovodních a kanalizačních přípojek pro nemovitosti, které nejsou doposud připojeny na veřejné rozvody. Výměnu, případné zřízení přípojek zajišťuje na své náklady majitel připojené nemovitosti. V souvislosti s výše uvedeným bude nutné zajistit informovanost majitelů dotčených nemovitostí.

- Nově navržené uliční a dešťové vpusti musí být opatřeny kalovým prostorem a zápachovým uzávěrem. Tyto budou napojeny na stávající kanalizační šachty, ve výjimečných případech se provede jejich napojení na potrubí – způsob napojení a dalších podrobností budou dohodnuty se střediskem kanalizací VAK Pardubice a.s.

- Napojení dešťových vpustí na stoku, bude zahrnuto do nákladů oprav komunikace.

- Navržené odvodnění není součástí veřejné kanalizace a zůstane ve správě provozovatele komunikace.

RWE Distribuční služby, s.r.o. – v zájmové oblasti je plánovaná výstavba STL plynovodu v cizím investorství.



ČEZ Distribuce a.s. – stávající zemní kabelové vedení v prostoru nových zpevněných ploch, bude uloženo do kabelových chrániček.

O2 Czech Republic a.s. – před zahájením realizace stavby nutno komunikační sítě přesně vytyčit. Pokud bude skladba zpevněných ploch zasahovat do hloubky uložení komunikačních vedení nebo v případě směrové kolize komunikačních vedení s osazením obrub, musí být na místě samém s pracovníkem společnosti O2 Czech Republic a.s. projednána příslušná ochranná opatření.

- Ke kolaudačnímu souhlasu stavby (k závěrečné kontrolní prohlídce stavby) musí stavebník doložit zápis o kontrole všech odkrytých (ochráněných) komunikačních sítí před záhozem, potvrzený společností O2 Czech Republic a.s.

Zákresy sítí jsou ve výkresu pouze orientační!!!

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Požární bezpečnost - nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Dodavatel stavby dodrží po celou dobu provádění výstavby veškeré protipožární a příslušné předpisy, zejména zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně. Při provádění uzavírek a omezení silniční dopravy budou respektovány předepsané požadavky na průjezdný profil a nosnost. Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek.

Šířka nové komunikace je navržena 3,25 – 4,50 m, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Zároveň komunikace splňuje požadavky na únosnost požárních vozidel.

Nástupní plochy k rodinným domům nejsou v upravované lokalitě v současném stavu vyznačeny, a proto není požadováno vyznačení nástupních ploch při stavebních úpravách stávajících zpevněných ploch. V I. etapě se jedná o **stávající slepou komunikaci ve stávající zástavbě ukončenou svodnicí**, která ústí do METELKY. **Vybudování obratiště pro složky IZS není možné!!!**

Veškeré hydranty, šoupata apod. zůstávají zachovány. Výstupy šachet a hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu zpevněných a nezpevněných ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Návrh musí respektovat vyhlášku 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Řešená ulice se nachází ve stávající obytné zóně.

V první etapě (km 0,000 00 – 0,081 97) nelze dodržet vodící linii pro nevidomé a slabozraké ze závažných územně technických důvodů.

V druhé etapě budou vodící linii pro nevidomé a slabozraké tvořit ploty nebo zvýšené chodníkové obruby s podsádkou +6 cm.



Rekonstrukce ulice Polní

V druhé etapě se příčné sklony pohybují na pochozí zpevněné ploše ze zámkové dlažby (na pravé straně komunikace ve směru staničení) v rozmezí 1,0 – 2,0%, na levé straně komunikace (ve sjezdech) 1,0 – 5,5%.

V řešené lokalitě je navrženo 15 podélných parkovacích stání. S ohledem na **územně technické důvody** zde nelze provést podélné parkovací stání pro osoby těžce pohybově postižené.

Vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení se neprovádí z důvodu umístění sloupů do zeleně.

Uspořádání je patrné z přílohy situace

Barva zámkové dlažby varovných a signálních pásů, musí být kontrastní barvy!

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. 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.

Vypracovala: Bc. Lenka Ledvinková
Prodin a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice
+420 725 601 941

V Pardubicích, únor 2014