


PROJEKTANT: Ing. Eva Huňáčková <i>Eva Huňáčková</i>	VYPRACOVAL: Ing. Eva Huňáčková <i>Eva Huňáčková</i>	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj, Ph.D. <i>Haburaj</i>	ZPRACOVATEL:  DSP a.s.	
INVESTOR: Statutární město Pardubice - MO VI			ČÍSLO ZAKÁZKY:	FORMÁTY: 12 x A4
KRAJ / OBEC: Pardubický kraj				
STAVBA: Rekonstrukce chodníků v ul. Pražská (stará) v Popkovicích od zastávky MHD (naproti MŠ) po křižovatku se st. silnicí I/2 STAVEBNÍ OBJEKT: SO 101			DATUM: 03. 2013	PARÉ:
			STUPEŇ: DSP	
			MĚŘÍTKO:	
NÁZEV PŘÍLOHY: TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÁST: C	PŘÍL. Č.: 1.1
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN, NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN, POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU ZPRACOVATELE.				

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3 -
1.1. Označení stavby	3 -
1.2. Umístění stavby.....	3 -
1.3. Investor stavby	3 -
1.4. Zpracovatel projektu	3 -
2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	4 -
2.1. Přehled výchozích podkladů	4 -
2.2. Vyhodnocení podkladů a průzkumů	4 -
3. VZTAH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5 -
4. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	5 -
4.1. Větev A	5 -
4.2. Větev B	8 -
5. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMÍ KOMUNIKACE.....	9 -
5.1. Větev A	9 -
5.2. Větev B	9 -
6. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK A DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ.....	9 -
7. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY.....	9 -
7.1. Zařízení staveniště.....	9 -
7.2. Zařízení staveniště dle způsobu užívání	10 -
7.3. Zajištění přívodu vody a energií.....	10 -
7.4. Dopravní trasy	10 -
7.5. Bezpečnost práce	10 -
7.6. Dopravně inženýrské opatření	10 -
7.7. Ostatní.....	10 -
8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	10 -
9. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	11 -
10. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPOVÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ A POHYBU A ORIENTACE	11 -
10.1. Místa pro přecházení	11 -
10.2. Chodníky	11 -
10.3. Vjezdy.....	12 -
10.4. Autobusová zastávka	12 -

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Označení stavby

Název stavby: „Rekonstrukce chodníků v ul. Pražská (stará) v Popkovicích od zastávky MHD (naproti MŠ) po křižovatku se st. silnicí I/2“

1.2. Umístění stavby

Místo stavby: Popkovice, ul. Pražská (stará)
Okres Pardubice
Pardubický kraj

Katastrální území: Popkovice (718068)

Datum provedení projektu: 03. 2013

Druh stavby: Rekonstrukce chodníků

Stupeň dokumentace: DSP

1.3. Investor stavby

Statutární město Pardubice
Městský obvod Pardubice VI

Kostnická 865
530 06 Pardubice

IČ: 00274046
DIČ: CZ00274046

1.4. Zpracovatel projektu

DSP a.s.
Pardubická 234
533 52 Srch

IČ: 27555917
DIČ: CZ27555917

Zodpovědný projektant:

Ing. František Haburaj, Ph.D. (autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT 0701216)

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce stávající komunikace pro chodce, která je součástí přidruženého dopravního prostoru místní komunikace, ul. Pražská (stará). Do stavebních prací bude v nezbytně nutném rozsahu zahrnuta rekonstrukce části vozovky, přiléhající ke komunikaci pro chodce.

Během stavby bude dále provedena rekonstrukce stávajících a zřízení 3 nových uličních vpustí. Uliční vpusti, které jsou součástí konstrukce chodníku, budou přesunuty do tělesa silniční komunikace.

Dále bude do stavby zahrnuta rekonstrukce autobusové zastávky Popkovic školka, situované vlevo ve směru staničení u č.p. 82. Zastávka bude splňovat bezbariérové užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

V místě vtoku zatrubnění příkopu ve staničení km 0,320 82 bude provedeno vsazení betonové trouby DN 400 (se zaříznutím ve sklonu 1:1 o dl. 1,20 m) a odláždění vtoku dlažbou z lomového kamene.

Ve staničení km 0,285 33 – km 0,289 33 bude zřízeno místo pro přecházení šířky 4,00 m, délky 6,50 m. Místo pro přecházení bude vymezeno betonovými regulačními sloupky. Prvky stávající komunikace pro chodce vpravo ve směru staničení v km 0,272 68 – km 0,290 26 budou výškově upraveny tak, aby splňovaly veškeré požadavky dle ČSN 73 6110.

V rámci provádění rekonstrukce chodníku před objektem MŠ bude provedeno zpevnění plochy v místech stávajícího umístění stojanů pro dětská kola. Odstavné zařízení bude opatřeno novými stojany pro dětská kola s navýšením stávající kapacity míst. Zároveň bude před objektem MŠ provedena demontáž ocelového zábradlí s následnou montáží zábradlí nového v dl. 9,25 m. vyhodnocení průzkumů a podkladů

2.1. Přehled výchozích podkladů

- Požadavky investora a zadavatele stavby.
- Prohlídka zájmového objektu (DSP, a.s., 01-03/2012).
- Informace o pozemcích, katastrální mapa, mapa zjednodušené evidence.
- Geodetické zaměření (GON Hradec Králové, a.s. 02/2013).
- Vyjádření správců inženýrských sítí (01/2013):
 - ČEZ Distribuce, a.s.
 - ČEZ ICT Services, a.s.
 - Vodovody a kanalizace Pardubice, a.s.
 - RWE Distribuční služby, s.r.o.
 - Telofónica Czech Republic, a.s.
 - Služby města Pardubice, a.s.
 - UPC Česká republika, s.r.o.
 - České Radiokomunikace, a.s.
 - Elektrárny Opatovice, a.s.
 - SITEL, spol. s r. o.
 - Dopravní podnik města Pardubice, a.s.
 - Česká republika – Ministerstvo obrany
 - Krajské ředitelství policie Pardubického kraje

2.2. Vyhodnocení podkladů a průzkumů

Samotné technické řešení rekonstrukce stávajících objektů je do značné míry ovlivněno zástavbou a současným výškovým uspořádáním, jak vyplývá ze zaměření stávajícího stavu zájmové oblasti.

Z požadavků správců inženýrských sítí jsou známe požadavky na ochranu technické infrastruktury a ochranu sítí během provádění prací.

3. VZTAH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Se stavebním objektem SO 101 souvisí stavební objekt SO 701 Zastávkový přístřešek.

4. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

4.1. Větev A

Skladba konstrukce

V rámci stavebních prací se předpokládá odstranění stávající konstrukce chodníku v celé jeho šířce, včetně obrub.

Z důvodů předpokládaného vyššího zatížení v místě vjezdů, jsou navrženy dva typy konstrukce chodníků.

① CHODNÍK (zámková dlažba šedá)

D2-D-1-CH P(III)

60 mm	DL	Betonová dlažba zámková	ČSN 73 6131-1
30 mm	L	Lože	ČSN 73 6131-1
150 mm	ŠD _B	Štěrkodrt'	ČSN 73 6126-1
<hr/>			
240 mm		Celkem zpevněných vrstev	

② CHODNÍK - VJEZDY (zámková dlažba červená)

D2-D-1-0 P(III)

80 mm	DL	Betonová dlažba zámková	ČSN 73 6131-1
40 mm	L	Lože	ČSN 73 6131-1
200 mm	ŠD _B	Štěrkodrt'	ČSN 73 6126-1
<hr/>			
320 mm		Celkem zpevněných vrstev	

Zvýšená obruba chodníku v místě styku se silniční komunikací je navržena typu 0,15/0,30/1,00, v místě styku s přilehlou zelení typu 0,05/0,20/1,00. Obruby budou osazeny do betonového lože C 12/15 s minimálním krytím 0,10 m od hrany prvku.

③ KONSTRUKCE VOZOVKY

40 mm	ACO 11	Asfaltový beton střednězrnný - II	ČSN EN 13 108-1
0,500 kg/m ²	PS-A	Postřík spojovací asfaltový	ČSN 73 6129
60 mm	ACL 16+	Asfaltový beton hrubozrnný - I	ČSN EN 13 108-1
0,500 kg/m ²	PS-A	Postřík spojovací asfaltový	ČSN 73 6129
50 mm	ACP 16+	Obalované kamenivo střednězrnné - I	ČSN EN 13 108-
100-200 mm	ŠD _A	Štěrkodrt'	ČSN 73 6126-1
<hr/>			
250-350 mm		Nová konstrukce celkem	

Návrh konstrukčních vrstev vozovky odpovídá třídě dopravního zatížení IV.

Vpravo, ve staničení km 0,266 84 – km 0,275 33, v místě sjezdu na účelovou komunikaci, se předpokládá odstranění 3 ks stávajících betonových panelů a provedení konstrukce vozovky s asfaltovým krytem, včetně doplnění silničních obrub. Konstrukce bude provedena typu 3, kde do podloží vozovky bude přidána vrstva ŠD_A o tl. 150 mm (konstrukce celkem 450 mm).

Šířkové uspořádání

Šířka pruhu pro chodce je navržena jako 2x0,75 m s bezpečnostním odstupem 0,50 m od hrany komunikace s celkovou šířkou chodníku 2,00 m. V místech vedení pruhu pro chodce podél linie stávajícího oplocení se celková šířka pohybuje v rozmezí 1,73 – 3,06 m.

Minimální průchozí prostor 1,18 m.

Situační a směrové řešení

Zájmový úsek Větvě A začíná v místě sjezdu z komunikace I/2 (u č. p. 2), odtud dále pokračuje ve směru letiště Pardubice úsekem v délce 330,83 m.

Komunikace je vedena navazujícími směrovými oblouky s mezipřímými úseky. Zvýšená obruba je navržena tak, aby bylo docíleno konstantního šířkového uspořádání hlavního dopravního prostoru.

Výškové a sklonové poměry

Příčný sklon chodníků bude proveden v rozsahu sklonů 0,50 – 2,00%, se spádem od přilehlých nemovitostí k vozovce.

Změna příčného sklonu v místech vjezdů bude provedena rampami v celé šířce chodníků o sklonu do 12,00 % nebo lichoběžníkovou rampou.

Podélný sklon hrany silniční komunikace je navržen tak, aby bylo možné dosáhnout odvodnění zpevněných ploch do uličních vpustí.

Tab. 1 - Podélný sklon zvýšené obruby chodníků (vlevo ve směru staničení).

STANIČENÍ	SKLON	POZNÁMKA
km 0,000 00 – km 0,007 00	- 0,60 %	
km 0,008 00 – km 0,025 97	- 0,60 %	
km 0,026 97 – km 0,031 67	- 0,35 %	vjezd
km 0,032 67 – km 0,043 06	- 0,35 %	
km 0,044 06 – km 0,047 06	- 0,35 %	vjezd
km 0,047 99 – km 0,068 81	- 0,35 %	
km 0,068 81 – km 0,078 23	+0,31 %	
km 0,079 23 – km 0,086 97	+0,00 %	vjezd
km 0,087 97 – km 0,091 83	- 0,32 %	
km 0,092 83 – km 0,095 45	- 0,32 %	vjezd
km 0,096 45 – km 0,126 30	- 0,32 %	
km 0,127 30 – km 0,132 02	- 0,32 %	vjezd
km 0,133 42 – km 0,141 31	+0,10 %	
km 0,141 31 – km 0,154 99	+0,14 %	

km 0,155 99 – km 0,160 87	+0,43 %	vjezd
km 0,161 87 – km 0,172 08	+0,43 %	
km 0,173 08 – km 0,177 26	+0,43 %	vjezd
km 0,178 26 – km 0,195 84	+0,11 %	
km 0,196 84 – km 0,199 43	+0,43 %	vjezd
km 0,200 43 – km 0,213 91	+0,28 %	
km 0,214 91 – km 0,219 59	+0,43 %	vjezd
km 0,220 59 – km 0,230 97	+0,53 %	
km 0,231 97 – km 0,235 83	- 0,32 %	vjezd
km 0,236 83 – km 0,247 80	- 0,32 %	
km 0,247 80 – km 0,260 03	+0,28 %	
km 0,261 08 – km 0,264 50	+0,52 %	vjezd
km 0,265 54 – km 0,279 62	+0,52 %	
km 0,280 62 – km 0,289 33	- 0,27 %	vjezd
km 0,290 33 – km 0,303 38	- 0,00 %	
km 0,304 38 – km 0,307 91	- 0,57 %	vjezd
km 0,308 81 – km 0,320 82	- 0,30 %	zastávka autobusu

Tab. 2 - Podélný sklon zvýšené obruby chodníků (vpravo ve směru staničení).

STANIČENÍ	SKLON	POZNÁMKA
km 0,230 26 – km 0,243 25	+ 0,50 %	
km 0,243 25 – km 0,265 64	- 0,00 %	

Tab. 3 - Podélný sklon vozovky u hrany obruby (vlevo ve směru staničení).

STANIČENÍ	SKLON	POZNÁMKA
km 0,000 00 – km 0,025 40	- 0,60 %	UV 1
km 0,025 40 – km 0,068 81	- 0,35 %	UV 1
km 0,068 81 – km 0,085 44	+0,31 %	UV 2
km 0,085 44 – km 0,141 30	- 0,32 %	UV 2
km 0,141 30 – km 0,183 92	+0,43 %	UV 3
km 0,183 92		konvexní oblouk
km 0,183 92 – km 0,190 69	- 0,30 %	UV 4
km 0,190 69 – km 0,233 56	+0,43 %	UV 4
km 0,233 56		konvexní oblouk
km 0,233 56 – km 0,247 80	- 0,64 %	UV 5
km 0,247 80 – km 0,284 10	+ 0,52 %	UV 5
km 0,284 10		konvexní oblouk
km 0,284 10 – km 0,297 39	- 0,32 %	UV 6
km 0,297 39 – km 0,304 38	+0,30 %	UV 6
km 0,304 38		konvexní oblouk
km 0,304 38 – km 0,308 81	- 0,57 %	UV 6

km 0,308 81		konkávní oblouk
km 0,308 81 – km 0,322 85	- 0,30 %	
km 0,322 85		konkávní oblouk
km 0,322 85 – km 0,330 83	- 0,11 %	

Podélný sklon hrany komunikace v místě zvýšené obruby vpravo ve směru staničení je zachován dle stávajícího stavu. Zde bude provedeno zaříznutí vozovky dle návrhu a přisazení obruby k hraně vozovky.

4.2. Větev B

Skladba konstrukce

V rámci stavebních prací se předpokládá odstranění stávající konstrukce chodníku v celé jeho šířce, včetně obrub.

① CHODNÍK (zámková dlažba šedá)

D2-D-1-CH P(III)

60 mm	DL	Betonová dlažba zámková	ČSN 73 6131-1
30 mm	L	Lože	ČSN 73 6131-1
150 mm	ŠD _B	Štěrkodrt'	ČSN 73 6126-1

240 mm Celkem zpevněných vrstev

② Odstavné zařízení pro dětská kola (zámková dlažba červená)

D2-D-1-0 P(III)

80 mm	DL	Betonová dlažba zámková	ČSN 73 6131-1
40 mm	L	Lože	ČSN 73 6131-1
200 mm	ŠD _B	Štěrkodrt'	ČSN 73 6126-1

320 mm Celkem zpevněných vrstev

Ve staničení 0,002 03 – km 0,006 73 proběhne doplnění konstrukce s dlážděným krytem za použití dlažby shodného typu se stávajícím stavem. Z hlediska možného pojiždění těchto ploch bude provedena skladba konstrukce typu 2.

Zvýšená obruba chodníku v místě styku s přilehlou zelení je navržena typu 0,05/0,15/1,00. Obruby budou osazeny do betonového lože C 12/15 s minimálním krytím 0,10 m od hrany prvku.

Šířkové uspořádání

Šířka pruhu pro chodce je navržena 1x0,75 m + 0,30 m s bezpečnostním odstupem 0,25 m od pevné překážky, čemuž odpovídá celková šířka chodníku 1,30 m.

Na chodníku nejsou umístěny žádné překážky, které by snižovaly průchozí prostor.

Situační a směrové řešení

Zájmový úsek Větev B je účelová komunikace, která se napojuje ve staničení km 0,217 16 na Větev A. Celková délka zájmového úseku 25,52 m.

Výškové a sklonové poměry

Příčný sklon chodníků bude proveden v celé délce úseku 0,50%, se spádem do přilehlé zeleně. Příčný sklon odstavného zařízení pro dětská kola je navržen ve spádu 0,50 % od podezdívky přilehlé nemovitosti.

Podélný sklon komunikace pro chodce je v celé délce úseku +1,00 %.

5. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMÍ KOMUNIKACE

5.1. Větev A

Odvedení vody z povrchu chodníku bude provedeno příčným sklonem k silniční komunikaci, odkud bude srážková voda svedena do uličních vpustí.

Stávající systém uličních vpustí bude doplněn o 3 nové vpustí. U stávajících uličních vpustí bude provedena jejich rekonstrukce, popřípadě jejich přemístění do tělesa silniční komunikace.

Tab. 1 – Sumarizace uličních vpustí.

OZNAČENÍ	STANIČENÍ	VÝŠKA POKLOPU	POZNÁMKA
UV 1	km 0,025 40	222,94	rekonstrukce
UV 2	km 0,068 81	222,79	návrh
UV 3	km 0,141 31	222,66	rekonstrukce
UV 4	km 0,190 69	222,82	návrh
UV 5	km 0,247 80	222,92	rekonstrukce
UV 6	km 0,297 39	223,06	návrh

5.2. Větev B

Odvedení vody z povrchu chodníku a plochy odstavného zařízení pro dětská kola bude provedeno příčným a podélným sklonem do přilehlé zeleně.

6. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK A DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ

Zastávka autobusu hromadné dopravy bude označena svislou dopravní značkou IJ 4C „Zastávka autobusu“ na ocelovém sloupku. Pro toto označení bude použito stávající dopravní značky, která bude přemístěna ze stávající do nové polohy na úroveň začátku nástupní hrany zastávky dle přílohy C 1.5 Detaily.

7. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

7.1. Zařízení staveniště

Vzhledem k charakteru stavby se předpokládá umístění zařízení staveniště v blízkosti stavby, resp. na pozemcích investora stavby. Přesné určení místa pro zařízení staveniště a dočasných skládek bude upřesněno smluvním vztahem mezi zhotovitelem a investorem nejpozději však v době předání staveniště.

7.2. Zařízení staveniště dle způsobu užívání

Jedná se o vlastní zařízení staveniště v rámci užívání vyššího zhotovitele. Sklárky stavebního materiálu budou určeny investorem akce, a to nejpozději při předání staveniště. Úložiště přebytečného materiálu se předpokládá na pozemcích zhotovitele nebo investora stavby.

7.3. Zajištění přívodu vody a energií

Napájecí body vody (NBV) a el. energie (NBE) budou zajištěny z vlastních zdrojů investora.

7.4. Dopravní trasy

Doprava rozhodujících hmot a materiálů na staveniště se předpokládá po veřejných komunikacích. Živičné směsi se budou dopravovat z nejbližší obalovny, příslušející danému zhotoviteli stavby.

7.5. Bezpečnost práce

Všechny používané stroje a zařízení musí odpovídat platným bezpečnostním předpisům. Před zahájením veškerých prací budou všichni zaměstnanci prokazatelně proškoleni o bezpečnosti práce a práce se stavebními mechanismy.

7.6. Dopravně inženýrské opatření

Návrh DIO předpokládá, že stavební práce budou probíhat za částečného omezení provozu. Vlastní rozsah a časový postup si projedná předmětný zhotovitel stavby s investorem dle místních potřeb.

Stavbou bude dotčena veškerá doprava jedoucí do zájmové oblasti. Na staveništi budou osazeny svislé dopravní značky, které budou upozorňovat na pracovní místo na vozovce a chodníku.

Veškeré výkopy budou ohrazeny a v noci nasvětleny. Budou zabezpečeny dle požadavků uvedených ve vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, Příloha č. 2, bod 4. Výkopy a staveniště.

Dopravně inženýrské opatření (DIO) bude detailně řešeno zhotovitelem stavby ve vztahu k časovému průběhu stavby a podléhá schválení DI Policie ČR. V dostatečném časovém předstihu požádá zhotovitel stavby příslušný MěÚ o stanovení dopravního značení.

7.7. Ostatní

Zhotovitel stavby musí před započatím prací veškeré dotčené subjekty v daném území včas upozornit (např. vyhláškou) o zamýšlených pracích, o částečných omezeních a o časovém postupu výstavby. Harmonogram prací bude upřesněn ve Smlouvě o dílo mezi investorem a zhotovitelem.

Provozovatel městské hromadné dopravy bude min. 3 dny předem seznámen s termínem započatí stavebních prací a upozorněn na přemístění autobusové zastávky, podléhající rekonstrukci.

8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není.

9. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Nebylo prováděno.

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

10.1. Místa pro přecházení

Místa pro přecházení jsou navržena se sníženou obrubou na $h = +0,02$ m od hrany přilehlé silniční komunikace. Snížená obruba je lemována varovným pásem š. 0,40 m, a to v celé délce přetažením na 0,08 m rampového náběhu, viz příloha C 1.5 Detaily. Varovné pásy budou provedeny z hmatné dlažby v kontrastní barvě.

Z důvodů stavebně technických a prostorových podmínek (nemožné dodržení požadované délky a umístění signálního pásu) nelze považovat tato místo pro osoby slabozraké a nevidomé za bezpečné – signální pás nebude proveden.

10.2. Chodníky

Chodníky jsou navrženy v šířce 1,30 – 3,06 m s příčným sklonem 0,50 – 2,00 m. Vyrovnání podélných výškových rozdílů je řešeno šikmými pochozími plochami ve spádu 2,00 – 12,00 %.

Přirozená vodící linie je tvořena:

- zvýšeným záhonovým obrubníkem (+0,06 m)

Větev A	km 0,001 93 – km 0,026 97
	km 0,031 64 – km 0,044 11
	km 0,046 98 – km 0,066 60
	km 0,086 97 – km 0,092 83
	km 0,095 45 – km 0,105 54
	km 0,264 29 – km 0,280 62
	km 0,284 10 – km 0,304 37
	km 0,307 92 – km 0,311 23
	km 0,316 73 – km 0,320 77

- betonovou podezdívkou plotu

Větev A	km 0,066 60 – km 0,079 23
	km 0,105 54 – km 0,126 30
	km 0,132 02 – km 0,155 99
	km 0,160 87 – km 0,173 08
	km 0,177 26 – km 0,196 84
	km 0,199 43 – km 0,214 91
	km 0,219 59 – km 0,231 97
	km 0,235 83 – km 0,261 08

Větev B	km 0,007 07 – km 0,017 91
---------	---------------------------

Stávající betonová podezdávka v některých úsecích nevyhovuje dodržení min. výšky $h = +0,06$ m, vodící funkci v takových případech zajistí vhodné oplocení.

Přirozená vodicí linie je přerušena v místech vjezdů na soukromé nemovitosti v max. délce 8,00 m.

10.3. Vjezdy

Vjezdy na soukromé nemovitosti jsou navrženy se sníženou obrubou v rozsahu $h = + 0,02$ až $+0,05$ m od hrany přilehlé silniční komunikace. Snížená obruba bude lemována varovným pásem š. 0,40 m v celé jeho délce s přetažením na 0,08 m rampového náběhu, viz příloha C 1.5 Detaily. Varovné pásy budou provedeny z hmatné dlažby v kontrastní barvě.

Výškové změny v místech sjezdů jsou řešeny:

- a) rampami v celé šířce chodníku o max. sklonu náběhu rampového obrubníku 12,00 %
- b) lichoběžníkovou rampou se zajištěním minimálního průchozího prostoru 0,90 m, s příčným sklonem 0,50 - 2,00 %

10.4. Autobusová zastávka

Nástupní hrana autobusové zastávky je navržena z bezbariérového obrubníku s výškou nástupní hrany $h = +0,16$ m od hrany přilehlé komunikace.

Bezpečnostní odstup v šířce 0,50 m od nástupní hrany je označen kontrastním barevným pásem bez hmatové úpravy.

Označník zastávky je osazen ve vzdálenosti 0,60 m od nástupní hrany.

Přístup k místu nástupu do vozidla zabezpečuje signální pás šířky 0,08 m, délky 1,50 m, který navazuje na vodicí linii (zvýšená obruba $+0,06$ m). Jeho poloha je 0,08 m od líce označníku zastávky.

Pardubice, březen 2013

Ing. Eva Huňáčková
Ing. František Haburaj, Ph.D.