

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:

Stavební úpravy ulice Marty Exnarové
Pardubice V, Zelené předměstí

Investor:

ÚMO Pardubice V
Češkova 22,
530 02 Pardubice

Zpracovatel:

Ing. Petr Musílek
Projektová a inženýrská kancelář,
K Blahobytu 1525,
530 02 Pardubice

Živnost: Projektová činnost ve výstavbě,
zapsaná u 360601 - Magistrát města Pardubic,
druh živnosti: Ohlašovací vázaná,
IČ: 71774858,
autorizace ID00, č. 0010515

STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Účelem stavby je oprava zpevněných ploch, sjezdů na soukromé pozemky, úprava komunikace a vytvoření parkovacích stání.

Stávající jednosměrná místní obslužná komunikace bude stavebně upravena a nově zřízena jako komunikace funkční třída C – Zóna 30.

Stavba se nachází v městské části Pardubice V, Višňovka.

Stavba se nachází na pozemcích Statutárního města Pardubice p.č. 2423/7, 2426/44, 2426/38, 2406/24, 2406/23, 2426/45, 2426/43, 2404/79, 2426/41. Jedná se o plochy vedené jako ostatní komunikace. Všechny tyto pozemky se nachází v katastrálním území Pardubice 717657.

Řešení vychází z aktuálně platných technických norem, především ČSN 73 6110, ČSN 73 6131, ČSN 73 6101, atd. Výškové řešení respektuje aktuální stav stávající komunikace a okolních zatravněných ploch.

VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Z rekognoskace terénu, částečného zaměření a vizuálního průzkumu, stejně jako z investorem dodaných podkladů vyplývají následující skutečnosti a opatření.

- V místě navrhované komunikace, chodníků, parkovacího stání v řešené oblasti jsou vedeny podzemní inženýrské sítě. Jedná se o plynovod, veřejné osvětlení, vodovod, teplovod, kanalizace, elektro a sdělovací sítě. Inženýrské sítě budou ponechány ve stávajícím stavu. Pod rozšířenými plochami budou dle požadavku správců osazeny do PVC chrániček. Případné zásahy do trasy vedení budou předem konzultovány s příslušným správcem a následně uvedeny do provozního stavu dle požadavku správce.
- V řešené oblasti bude provedeno odstranění těch keřů a drobných stromů, které se nacházejí v místech navrhovaných zpevněných ploch. Vzrostlé stromy zůstanou zachovány. Na nově vzniklých plochách zeleně bude vysazen trávník a drobné stromky, keře dle požadavků investora. Případné větve stromů nad dopravním prostorem se ořezají.
- Geotechnický, příp. hydrogeologický nebo jiný specifický průzkum nebyl v této fázi přípravy stavby proveden, neboť geotechnické poměry v území jsou díky lokalizaci známé a považují se za stabilizované a za dostatečné pro výše uvedenou výstavbu v navrhovaném rozsahu.
- Podrobnější informace budou k dispozici před realizací stavby.

VZTAHY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Realizaci SO-01 Komunikace a zpevněné plochy nepředchází žádné další práce.

NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCHY, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROPOČTŮ

SO 01 – Komunikace a zpevněné plochy

Nově navržené stavební úpravy jsou takové, aby korespondovaly s funkční třídou komunikace

C – Zóna 30. Z ulice K Blahobytu je navržen dlouhý přejezdný práh do této zóny a šíře vjezdu činí 3,50 m. Poté dojde k rozšíření zpevněné plochy, kdy v délce cca 60 m po levé straně je jízdní pruh 3,50 m s příčným sklonem 2 % a po pravé straně je navrženo 7 parkovacích podélných stání o šíři 2,00 m. Po obou stranách dopravního prostoru je navržen zelený pás, který je v místech vjezdů do objektu přerušen (šíře vjezdu 3 m). Mezi zeleným pásem a budovami je navržen chodník s příčným sklonem 2 % na pravé straně a 1 % na levé straně uličního prostoru. Po cca 60 metrech je navržena šikana, kdy dojde k prohození jízdního pruhu a parkovacích stání, která tentokrát jsou umístěna po levé straně. Hned za šikanou se nachází dvě parkovací místa pro invalidy se skutečnou šíří 3,50 m a za ním dalších pět šikmých stání pod úhlem 60°. Mezi parkovacím stáním a chodníkem jsou umístěny zářezky před kola. Po levé i pravé straně následuje křižovatkový prostor do vnitrobloku, který je veden jako obytná zóna, v tomto místě se nachází tři šikmá parkovací stání. Za nimi následuje opět nově vybudovaný dlouhý přejezdný práh, který napojuje Zónu 30 na ulici Svobody.

U stávajících vjezdů do Zóny 30 dojde k instalaci SDZ IP 25a, stávající IP 4b bude zachována a doplněna E 12a, z druhé strany je umístěna IP 25b a P 4. Parkovací stání pro invalidy jsou označeny IP 12 s dodatkovou tabulkou E8e, IP12 bude přesunuta ze stávajícího stavu. Vjezd do obytné zóny po levé straně bude označen IP25 b, pod ním zůstane stávající IP 26a, na druhé straně komunikace bude sloupek IP 26b a nově IP 25a. Tento sloupek se SDZ bude umístěn vedle nově vybudovaného signálního pásu. Stávající IP 10a bude zachována na stávajícím místě, C 2c bude přesunuta do nové polohy. Stávající značení IP 26a u vjezdu do obytné zóny po pravé straně bude zachováno a doplněno IP 25b. Značka IP26b bude přesunuta na nový sloupek a doplněna IP25a. Stávající C 2b zůstane zachováno. U výjezdu ze Zóny 30 bude přesunuta do nové polohy P 6. Vedle signálního pásu je nově osazena značka IP 25b. Po levé straně komunikace bude značka B 2 přesunuta do nové polohy a doplněna E12. Nově bude osazena IP 25a. Na začátku staničení přibude ještě značka P4, informující cyklistu, že je povinen dát přednost v jízdě.

Ve směru chodníku vedoucího na začátku a konci staničení přes dlouhý přejezdný práh budou umístěny dopravní sloupky zamezující poježdění chodníku vozidly. Celkem se jedná o 4ks pozinkovaných sloupků.

SKLADBA PARKOVACÍ STÁNÍ DLE TP170 D1-D-3-VI-PIII:

| | | |
|-------------------------------|-----------------------|---------------|
| Zámková bet. dlažba - červená | DL | 80mm |
| Lože z drti fr. 4/8 | L | 40mm |
| Mechanicky zpevněné kamenivo | MZK | 150 mm |
| <u>Štěrkodrt'</u> | <u>ŠD_A</u> | <u>150 mm</u> |
| Celkem | | 420 mm |

VJEZDY DO ZÓN, NA SOUKROMÉ POZEMKY DLE TP170 D1-D-3-VI-PIII:

| | | |
|------------------------------|-----------------------|---------------|
| Zámková bet. dlažba - žlutá | DL | 80mm |
| Lože z drti fr. 4/8 | L | 40mm |
| Mechanicky zpevněné kamenivo | MZK | 150 mm |
| <u>Štěrkodrt'</u> | <u>ŠD_A</u> | <u>150 mm</u> |
| Celkem | | 420 mm |

SKLADBA CHODNÍKU (dle TP170 D2-D-1-CH-PIII):

| | | |
|--------------------------------|-----------------------|--------------|
| Zámková bet. dlažba – přírodní | DL | 60mm |
| Lože z drti fr. 4/8 | L | 30mm |
| <u>Štěrkodrt'</u> | <u>ŠD_A</u> | <u>150mm</u> |
| CELKEM | | 240mm |

SKLADBA KOMUNIKACE VOZOVKY DLE TP170 D1-N-2-VI-PIII:

| | | |
|--------------------------------------|-----------------------|----------------------|
| Asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11+ | 40mm |
| Spojovací postřik | PS | 0,5kg/m ² |
| Asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP16+ | 50mm |
| Infiltrační postřik | IS | 0,7kgm ² |
| <u>Štěrkodrt'</u> | <u>ŠD_A</u> | <u>150mm</u> |
| <u>Štěrkodrt'</u> | <u>ŠD_B</u> | <u>150mm</u> |
| CELKEM | | 390mm |

Signální a varovné pásy:

betonová dlažba -slepecká, barva bílá 80 mm

Projektant při návrhu skladeb uvažuje s modulem přetvárnosti podloží $E_{def;2}$ stanovený na povrchu podkladní vrstvy min. 30 Mpa.

Odvodnění chodníkových ploch je řešeno jednostranným 1%-2% příčným sklonem, komunikace také jednostranným příčným sklonem 2 %, odvodnění kolmých parkovacích stání je řešeno jednostranným sklonem 2 %. Tato povrchová voda je odvedena do navržených uličních vpustí, které jsou zaústěny do kanalizačního řádu. Typ uličních vpustí bude takový, který **umožňuje poježdění**.

REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Podpovrchové vody nejsou vzhledem k povaze stavby a její nenáročnosti řešeny. Povrchová voda je řešena příčným a podélným sklonem (viz výkresová část).

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Dopravně inženýrská opatření není nutné navrhovat, budou realizována dodavatelem stavby před zahájením stavebních prací podle aktuálních potřeb dodavatele stavby. Projektant doporučuje stavbu během realizace označit pomocí dopravního značení a červenobílé výstražné PVC pásky a fyzické zábrany (ochrana nevidomých), případně prostor zabezpečit jiným zřetelným způsobem a zajistit proti vstupu nepovolaných osob.

Přístup pěších a majitelů okolních parcel bude zajištěn v maximální možné míře.

Zařízení staveniště bude zřízeno na pozemku určeném pro výstavbu, příp. bude před stavbou po dohodě se zástupcem investorem definováno na jiném pozemku ve vlastnictví investora.

ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, příp. ÚDRŽBU

Na výstavbu nejsou definovány žádné zvláštní podmínky nebo specifické postupy na údržbu. Před realizací stavby projektant doporučuje podrobně definovat, resp. vytyčit trasy podzemních inženýrských sítí. Při realizaci budou dodrženy požadované odstupy jednotlivých inženýrských sítí od realizované stavby, specifikace dle ČSN 73 6005. Výkopové práce v místě inženýrských sítí se budou provádět ručně.

Při průběhu stavebních prací je nutné zajistit bezpečnost práce a bezpečnost pohybu osob.

VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Projektant nenavrhuje technologická zařízení během stavby, ani po jejím dokončení. Taková zařízení nejsou v této úrovni náročnosti stavby nutné a investor ani správce komunikace je nevyžaduje.

PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ DIMENZÍ

Konstrukce pozemních komunikací a zpevněných ploch vychází ze vzorových skladeb definovaných technickými předpisy schválenými Ministerstvem dopravy, nejsou tak provedeny žádné dodatečné statické posudky. Nejsou současně navrženy žádné náročné konstrukce, které by takové posouzení vyžadovaly. Projektant při návrhu konstrukcí uvažuje s modulem přetvárnosti podloží $E_{def,2}$ stanovený na povrchu podkladní vrstvy min. 45 MPa. V případě zjištění nižší hodnoty je nutné konstrukční řešení zpevněných ploch revidovat.

BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Stavba bude užívána z hlediska požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb. Stavba je navržena jako komunikace funkční třídy C – Zóna 30 a dle toho jsou prvky upraveny.

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

Základní šířka chodníku bude 2,25m, ale záleží na členění okolních budov, místy dochází k lokálnímu zúžení průchodné šířky chodníku, nejméně však 1,5m. Příčný sklon chodníkových ploch v žádném místě nepřesahuje 2 %. U sjezdů k soukromým pozemkům bude max. sklon chodníku, resp. průchozího prostoru chodníku také 2 % se sníženou obrubou na úroveň +20mm nad niveletu vozovky. V místech zlomů, nájezdových ramp je navržen max. sklon 12,5 %. V místech pro přecházení, příp. ukončení chodníkového pásu je výškový rozdíl obrub 20 mm.

b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

Vodící linie je zajištěna v celé délce pomocí přirozené vodící linie (bytové domy, záhonový obrubník +0,06m, podezdívka oplocení). Umělá vodící linie není navržena. V místech snížených obrub – přechodové místo, sjezdy na soukromé pozemky ($\leq 0,08$ m) se nachází varovný pás šíře 0,40 m z betonové dlažby CIHLA slepecké úpravy kontrastní barvy (bílá), který je doveden až do rampového náběhu +80 mm nad niveletu vozovky. V místech vjezdů do obytných zón je zachován nebo pokud chybí nově vybudován signální pás š.0,80m V místech sjezdů k soukromým pozemkům bude proveden pouze varovný pás. Přirozená vodící linie je vedena v celé délce rekonstruovaného i nově realizovaného chodníku.

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

Požadavky pro osoby se sluchovým postižením není vzhledem k charakteru stavby nutné řešit.

d) použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení:

Použité barevné schéma navrhovaných prvků odpovídá již zavedenému barevnému řešení navazujícího chodníku v ulici a dohodnutému doporučení zástupců CAA, TyfloCentra, Smp Pardubice a odboru hlavního architekta Magistrátu města Pardubice.

Použitý materiál musí vyhovovat nařízení vlády č.163/2002 Sb. a příslušným tech. návodům TZÚS 12.03.04:

- prvky pro varovné a signální pásy

Tato dokumentace neslouží pro realizaci stavby. Na zpracovaný projekt ve stupni dokumentace pro provádění stavby PDPS (ZDS) bude realizační dokumentace stavby RDS.

Dne 11.7.2013

Vypracoval:

Ing. Ondřej Kvaček
Projektová a inženýrská kancelář
K Blahobytu 1525
530 02 Pardubice
Tel.: +420 728 919 523
Email: kvacek@pik-pce.cz
<http://www.pik-pce.cz>