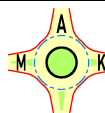


REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ PO VÝSTAVBĚ KANALIZACE VE SVÍTKOVĚ II ULICE U BYLANKY

DPS

SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY A KOMUNIKACE

Zodp. projektant:	Profese:	Vypracovala:	Kontroloval:	 Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra NOVOTNÉHO Hlaváčova 179 Tel.: 466 531 827, 464 646 342 530 02 Pardubice petr.novotny@ateliermok.eu	
Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA	doprava	Dita Zemanová	Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA		
Umístění stavby:	PARDUBICE VI, PARDUBICE - POPKOVICE			Číslo zakázky:	3/3/13
Investor stavby:	MAGISTRÁT MĚSTA PARDUBIC			Datum:	XII/2013
TECHNICKÁ ZPRÁVA				Číslo přílohy:	Č. kopie:
				B1	



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ PO VÝSTAVBĚ KANALIZACE VE SVÍTKOVĚ II ULICE U BYLANKY	
Místo stavby:	PARDUBICE VI, PARDUBICE - Popkovice	Kraj Pardubický
Příslušný stavební úřad	Magistrát města Pardubic – Stavební úřad, Štrossova 44, 530 21 Pardubice	
Pozemky stavby	Detailní výpis z KN (www.nahlizenidokn.cuzk.cz) viz Příloha č. 1 – VÝPIS PARCEL STAVBY.	

INVESTOR STAVBY

Firma/Obec	MAGISTRÁT MĚSTA PARDUBIC	
Sídlo	Pernštýnské nám. 1, 530 21 Pardubice	
Kontaktní osoba		
IČ/DIČ	IČ: 00274046	DIČ: CZ00274046
Bankovní spojení	19-326561 / 0100	

1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	DPS – Dokumentace pro provádění stavby
--------------------	---

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Firma/Obec	ÚMO PARDUBICE VI, PARDUBICE - Svítkov	
Sídlo	Kostnická 865, 530 06 PARDUBICE VI	
Kontaktní osoba	Jednatel ve věcech smluvních: Petr Králíček (starosta) Email: petr.kralicek@umo6.mmp.cz Jednatel ve věcech technických: Bc. Ladislava Karbanová, DiS. Email: ladislava.karbanova@umo6.mmp.cz Tel.: 466 301 167, Fax: 466 797 979	
IČ/DIČ	IČ: 00274046	DIČ: –
Bankovní spojení	27-1205456399/0800	

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE

Firma	Ing. Petr Novotný, Ph.D.	
Sídlo kanceláře, web	Hlaváčova 179, 530 02 Pardubice, www.ateliermok.eu	
Zodpovědný projektant	Ing. Petr Novotný, Ph. D., MBA, petr.novotny@ateliermok.eu, tel.: 603 877 187 Autorizován v oborech Dopravní stavby a Městské inženýrství (ČKAIT č. 0700876)	
Dokumentaci vypracoval	Dita Zemanová, dita.zemanova@ateliermok.eu, tel.: 464 646 342	
Fakturační adresa	nábř. Závodu míru 2739, 530 02 Pardubice	
IČ/DIČ	IČ: 15014886	DIČ: CZ6408200304
Bankovní spojení	GE Money Bank, a.s. Pardubice, č. účtu: 9778136-524/0600	



OBSAH

1	Identifikační údaje.....	2
1.1	Identifikační údaje stavby.....	2
1.2	Identifikační údaje projektu.....	2
	Obsah.....	3
2	Označení stavby.....	4
2.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění.....	4
3	Stručný technický popis navrženého řešení.....	4
3.1	Vozovka.....	4
3.2	Odstavné plochy.....	4
3.3	Víceúčelová plocha.....	4
3.4	Vjezdy.....	4
3.5	Chodník.....	4
3.6	Osazení sloupků.....	4
3.7	Přechodové místo s rampou.....	4
4	Vyhodnocení průzkumů a podkladů.....	4
5	Vztahy k ostatním stavebním objektům.....	5
6	Návrh zpevněných ploch.....	5
6.1	Vozovka.....	5
6.2	Odstavná plocha.....	5
6.3	Víceúčelová plocha.....	6
6.4	Vjezdy.....	6
6.5	Chodník.....	7
6.6	Zpevněná plocha pro betonový sloupek.....	7
6.7	Přechodové místo s rampou.....	8
6.8	Doporučené materiály.....	8
6.9	Podmínky pro upevnění obrub.....	9
7	Odvodnění.....	9
7.1	Odvodnění zpevněných ploch.....	9
7.2	Odvodnění zemní pláň.....	9
7.3	Odvodnění okapových svodů.....	9
8	Kabelové chráničky pro vedení Telefonica.....	9
8.1	Všeobecné.....	9
8.2	Technické provedení.....	9
9	Kabelové chráničky pro budoucí uložení kabelů ČEZ Distribuce, a.s.	10
10	Dopravní značení.....	10
10.1	Svislé dopravní značení.....	10
10.2	Vodorovné dopravní značení.....	10
11	Konečné terénní úpravy.....	10
12	Sadové úpravy.....	10
12.1	Plochy k ozelenění.....	10
12.2	Výsadba stromového patra.....	11
12.3	Založení trávníku a výsadba zeleně.....	11
12.4	Následná péče o zeleň.....	11
13	Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	11
14	Přehled provedených výpočtů.....	11
14.1	Rozhledové poměry.....	11
15	Řešení zajištění přístupu a podmínek užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností orientace.....	12
15.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu.....	12
15.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	12
15.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	13
15.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek.....	13
15.5	Použití stavební výroby pro bezbariérové řešení.....	13
16	Požární bezpečnost.....	13
16.1	Přístupové komunikace.....	13
17	Závěr.....	13
	PŘÍLOHA Č. 1 – VÝPIS PARCEL STAVBY.....	14



2 OZNAČENÍ STAVBY

2.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ

Obsahem této dokumentace je rekonstrukce stávající komunikace v ulici U Bylanky v obci Pardubice VI - Popkovice. Do projektu je i zapracováno vybudování nových odstavných ploch, chodníků, vjezdů na soukromé pozemky a odvodnění zpevněných ploch.

Stavba se nachází na pozemcích, které vlastní Statutární město Pardubice, Povodí Labe a soukromí vlastníci (k.ú. Pardubice VI - Popkovice).

3 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

3.1 VOZOVKA

Funkční třída komunikace je D, podskupina D1 – komunikace se smíšeným provozem (pěší zóna). Šířka komunikace je navržena 3,50-5,00 m, její délka 0,179 43 km.

Vozovka je navržena jako obousměrná komunikace. Z důvodu, že ulice U Bylanky je slepá komunikace, je na jejím konci navržena točna.

Výškové řešení (niveleta) je navrženo s ohledem na konfiguraci terénu, výškové uspořádání vjezdů a připojení na komunikaci I/2 v ulici Pražská.

3.2 Odstavné plochy

Podél komunikace vlevo, ve směru staničení, jsou vyprojektovány odstavné plochy. Pro každé č.p. je navrženo minimálně jedno stání.

Celkem je navrženo 20 stání, z toho jedno je určeno pro vozidla osob se sníženou možností pohybu.

3.3 Víceúčelová plocha

Podél oplocení soukromých pozemků, souběžně s komunikací, od č.p. 21 až po konec úseku, je navržena víceúčelová plocha, na kterou bude možné najet při manipulaci při vyjíždění z parkovacího místa, či otáčení, jinak bude sloužit pro nemotorovou dopravu.

3.4 VJEZDY

Ke každému č.p. a v místech stávajících sjezdů z pozemků jsou navrženy vjezdy, které budou sloužit k obsluze daných parcel.

3.5 CHODNÍK

Na začátku úseku, po obou stranách komunikace, je navržen vyvýšený chodník, který se bude napojovat na ulici Pražskou. Pro umožnění přístupu k lávkám u říčky Bylanky, jsou k nim od odstavných ploch navrženy chodníky.

3.6 OSAZENÍ SLOUPKŮ

Podél vozovky, do míst, kde by za nepříznivých podmínek (např. čerstvá sněhová pokrývka, za které by nebylo dostatečně zřetelné oddělení poježděných a nepoježděných ploch nebo vozovky od pochůzích ploch), budou umístěny betonové sloupky.

3.7 PŘECHODOVÉ MÍSTO S RAMPOU

V prostoru komunikace, ve staničení 0,015 25 km – 0,016 43 km, bude vybudována nájezdová rampa, na kterou bude navazovat přechodové místo. Je řešeno jako šikmé.

4 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Mapový podklad byl poskytnut objednavatelem projektové dokumentace: ÚMO Pardubice VI – Svítkov.

Doměření mapového podkladu bylo provedeno firmou: MAPLE s.r.o., Družstevní 113, 530 09 Pardubice.

V zájmové oblasti nebyly provedeny geotechnické, hydrologické ani jiné průzkumy.



5 VZTAHY K OSTATNÍM STAVEBNÍM OBJEKTŮM

Souběžně s touto dokumentací bude řešeno i přeložení stávajícího vrchního vedení kabelů ve správě Telefonica O2 a případná ochrana stávajících inženýrských sítí. Součástí tohoto projektu je přeložka kabelového vedení veřejného osvětlení.

6 NÁVRH ZPĚVNĚNÝCH PLOCH

6.1 VOZOVKA

6.1.1 Prostorové uspořádání

Základní šířka vozovky je 3,50 m, v místě rozšíření na začátku úseku, po staničení 0,019 29 km, je vozovka široká 4,25 m až 5,00 m. Na konci úseku, v prostoru točny, je vozovka rozšířena na 4,50 m v délce 8,20 m. Prostor pro vytáčení je navržen v délce 5,00 m a šíři 5,00 m.

Příčný sklon je navržen jednostranný 2,5 % směrem k říčce Bylance.

6.1.2 Technické provedení

Povrch vozovky bude živičný, upnutý do betonových vodících proužků, které budou uloženy do betonového lože s boční opěrou. V místě souběhu s vyvýšeným chodníkem a v prostoru, kde jsou odstavné plochy vypádovány směrem k vozovce, bude komunikace upnuta do betonových vodících proužků a betonových silničních obrub do společného betonového lože s podsádkou +10 cm, v místě snížených obrub bude použito podsádky +2 cm. Ve styku se zelení bude použito podsádky obruby v úrovni vozovky s lícem obruby otočeným do zeleně.

6.1.3 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky (konstrukce A) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–3–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D1. Konstrukce je upravena na místní podmínky a je následující:

KONSTRUKCE A

asfaltový beton střednězrný ACO 11	40 mm
spojovací postřik 0,7 kg/m ²	
obalové kamenivo ACP 16+	70 mm
šterkodrt' ŠD _A	150 mm
šterkodrt' ŠD _B	150–170 mm
celkem	420–440 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti $E_{\text{def},2} = 100$ MPa a na povrchu podkladní vrstvy ze šterkopísku $E_{\text{def},2} = 70$ MPa. Na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

6.1.4 Napojení živičné plochy

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: živičný kryt bude odfrézován v šířce 2 x 0,50 m v tloušťce 4 cm a 11 cm. Veškeré ložné spáry budou před položením nové živičné vrstvy ošetřeny spojovacím postřikem a styčné spáry, které budou trvale namáhány vnějším prostředím, budou certifikovaně zality trvale pružnou zálivkou, ošetřeny živičnou emulzí a zasypány křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku původního a nového živičného krytu.

6.2 ODSTAVNÁ PLOCHA

6.2.1 Prostorové uspořádání

Podél komunikace vlevo, ve směru staničení, jsou vyprojektovány odstavné plochy. Pro každé č.p. je navrženo minimálně jedno stání.

Celkem je navrženo 20 stání, z toho jedno je určeno pro vozidla osob se sníženou pohyblivostí. Vyhrazená stání jsou navržena v rozměrech: šířka 2,00 m, délka 5,50 m. Místo pro osoby se sníženou pohyblivostí je navrženo v délce 7,50 m.

Plochy budou vypádovány směrem k říčce Bylance (příp. k vozovce) ve sklonu 3,0 %.



6.2.2 Technické provedení

Povrch odstavné plochy bude ze zámkové dlažby vhodné pro provoz motorové dopravy, upnuté do podélných pásků ze zámkové dlažby a v místě styku se zelení i do betonové silniční obruby do společného betonového lože s boční opěrou a podsádkou obruby +10 cm a líc bude otočen směrem k odstavné ploše.

6.2.3 Konstrukce odstavných ploch

Konstrukce parkovacích pruhů (konstrukce B) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2. Konstrukce je upravena na místní podmínky a je následující:

KONSTRUKCE B

zámková dlažba - červená	80 mm
kladecí vrstva	40 mm
šterkodrt' ŠD _A	150 mm
<u>šterkopísek ŠP_B</u>	<u>150-260 mm</u>
celkem	420-530 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti $E_{\text{def},2} = 100$ MPa a na povrchu podkladní vrstvy ze šterkopísku $E_{\text{def},2} = 70$ MPa. Na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

6.3 VÍCEÚČELOVÁ PLOCHA

6.3.1 Prostorové uspořádání

Podél oplocení soukromých pozemků, souběžně s komunikací, od č.p. 21 až po konec úseku, je navržena víceúčelová plocha určena pro pěší dopravu, ale na kterou bude také možné najet při manipulaci při vyjíždění z parkovacího místa, či otáčení, jinak bude sloužit pro nemotorovou dopravu.

Je navržena v základní šíři 1,50 m a bude vypádována v příčném sklonu 2,0 % směrem k vozovce. V souběhu s vozovkou, bude ve víceúčelové ploše proveden bezpečnostní odstup kontrastní barvou dlažby šíří 0,50 m.

Na komunikacích s intenzitou motorových vozidel < 500/24 h v obou směrech, s převážně obytnou zástavbou, je možné upustit od zřizování samostatných chodníků a provoz chodců předpokládat na principu smíšeného provozu.

6.3.2 Technické provedení

Povrch víceúčelové plochy bude ze zámkové dlažby vhodné pro provoz motorové dopravy, upnuté do podélných pásků ze zámkové dlažby do betonového lože. V souběhu se zelení bude použito betonové silniční obruby a podélného pásku ze zámkové dlažby do společného betonového lože s podsádkou v úrovni zpevněné plochy s lícem otočeným do zeleně.

6.3.3 Konstrukce víceúčelové plochy

Konstrukce víceúčelové plochy (konstrukce C) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2. Konstrukce je upravena na místní podmínky a je následující:

KONSTRUKCE C

zámková dlažba – šedá(přírodní)	80 mm
kladecí vrstva	40 mm
šterkodrt' ŠD _A	150 mm
<u>šterkopísek ŠP_B</u>	<u>150-160 mm</u>
celkem	420-430 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti $E_{\text{def},2} = 100$ MPa a na povrchu podkladní vrstvy ze šterkopísku $E_{\text{def},2} = 70$ MPa. Na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

6.4 VJEZDY

6.4.1 Prostorové uspořádání

Ke každému č.p. a v místech stávajících sjezdů z pozemků jsou navrženy vjezdy, které budou sloužit k obsluze daných parcel. Jsou navrženy ve stejné šířce jako pojižděný chodník. To je 1,50 m a ve sklonu 2,0%.

6.4.2 Technické provedení

Povrch vjezdů bude ze zámkové dlažby vhodné pro provoz motorové dopravy, upnuté do podélných pásků ze zámkové dlažby do betonového lože.

6.4.3 Konstrukce vjezdů

Konstrukce vjezdů (konstrukce B) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2. Konstrukce je upravena na místní podmínky a je následující:

KONSTRUKCE B

zámková dlažba - červená	80 mm
kladecí vrstva	40 mm
šterkodrt' ŠD _A	150 mm
šterkopísek ŠP _B	150-160 mm
celkem	420-430 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti $E_{\text{def},2} = 100$ MPa a na povrchu podkladní vrstvy ze šterkopísku $E_{\text{def},2} = 70$ MPa. Na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

6.5 CHODNÍK

6.5.1 Prostorové uspořádání

Na začátku úseku, po obou stranách komunikace, je navržen vyvýšený chodník, který se bude napojovat na ulici Pražskou. Pro umožnění přístupu k lávkám u říčky Bylanky, jsou k nim od odstavných ploch navrženy chodníky.

Chodníky jsou navrženy v základní šíři 1,50 m a v příčném sklonu 2% směrem do vozovky nebo do zeleně.

6.5.2 Technické provedení

Povrch chodníků bude ze zámkové dlažby vhodné pro pěší dopravu, upnuté do podélných pásků ze zámkové dlažby do betonového lože. V souběhu se zelení bude chodník upnut do podélných pásků ze zámkové dlažby a parkové obruby do společného betonového lože s boční opěrou, podsádka obruby bude v úrovni terénu, respektive + 6 cm, kde bude tvořit vodící linii pro zrakově postižené občany. V případě chodníčku k lávkám k říčce Bylance bude použito upnutí do podélných pásků ze zámkové dlažby a parkové obruby do společného betonového lože s boční opěrou, podsádka obruby bude v úrovni terénu.

6.5.3 Konstrukce chodníku

Konstrukce chodníku (konstrukce D) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–CH–PII, třída dopravního zatížení CH, návrhová úroveň porušení vozovky D2. Konstrukce je následující:

KONSTRUKCE D

zámková dlažba – šedá(přírodní)	60 mm
kladecí vrstva	30 mm
šterkodrt' ŠD _B	150 mm
šterkopísek ŠP _B	100-120 mm
celkem	340-360 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti $E_{\text{def},2} = 60$ MPa a na povrchu podkladní vrstvy ze šterkopísku $E_{\text{def},2} = 45$ MPa. Na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{\text{def},2} = 30$ MPa.

6.6 ZPEVNĚNÁ PLOCHA PRO BETONOVÝ SLOUPEK

6.6.1 Prostorové uspořádání

Podél vozovky, do zelených ploch vlevo ve směru staničení a vpravo na příjezdu k rampě, kde by za nepříznivých podmínek (např. čerstvá sněhová pokrývka, za které by nebylo dostatečně zřetelné oddělení poježděných a nepoježděných ploch), budou umístěny betonové sloupky.

Betonové sloupky budou umístěny 0,40 m od vozovky.

Příčný sklon zpevněné plochy je 0,5% směrem do zeleně.

Výškové a prostorové řešení je patrné z přílohy č. B2.1 – SITUACE.

6.6.2 Technické provedení

Aby se zabránilo vyvrácení betonového sloupku, bude tento sloupek ukotven do zpevněné plochy ze zámkové dlažby.

Zámková dlažba bude kladena podél betonového sloupku a jedna řada kolmo k vozovce.

Minimální výška betonového lože pod betonovým sloupkem je 100 mm.

6.6.3 Konstrukce zpevněné plochy pro betonový sloupek

Konstrukce osazení je následující:

KONSTRUKCE E

betonový sloupek ALFA	195 mm
betonové lože	100 mm
šterkopísek ŠP _B	100 mm
celkem	395 mm

Modul přetvárnosti na povrchu podkladní vrstvy ze šterkopísku $E_{\text{def},2} = 45$ MPa. Na povrchu zemní plně je hodnota $E_{\text{def},2} = 30$ MPa.

6.7 PŘECHODOVÉ MÍSTO S RAMPOU

6.7.1 Prostorové uspořádání

V prostoru komunikace, ve staničení 0,015 25 km – 0,016 43 km, bude vybudována nájezdová rampa, na kterou bude navazovat přechodové místo. Je řešeno jako šikmé.

Řešená plocha je navržena široká 3,00 m, z čehož samotné místo pro přecházení bude provedeno v šíři 2,00 m a nájezdová rampa je navržena v šíři 1,00 m. Přechodové místo s nájezdovou rampou bude provedeno v proměnlivém sklonu, dle sklonu rekonstruované vozovky. Výškové řešení je zřejmé z přílohy B.2.1 - SITUACE.

Technické provedení

Povrch přechodového místa s rampou bude ze zámkové dlažby vhodné pro provoz motorové dopravy, upnuté do podélných pásků ze zámkové dlažby shodné barvy jako řešená plocha a do silniční obruby s podsádkou +2 cm do společného betonového lože.

6.7.2 Konstrukce přechodového místa

Konstrukce přechodového místa s rampou (konstrukce F). Konstrukce je upravena na místní podmínky a je následující:

KONSTRUKCE F

zámková dlažba – červená/šedá(přírodní)	80 mm
betonové lože	150 mm
šterkodrt' ŠD _A	150 mm
šterkodrt' ŠD _B	150–170 mm
celkem	530–550 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti $E_{\text{def},2} = 100$ MPa a na povrchu podkladní vrstvy ze šterkopísku $E_{\text{def},2} = 70$ MPa. Na povrchu zemní plně je hodnota $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

6.8 DOPORUČENÉ MATERIÁLY

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce). Nutnou podmínkou je zachování shodné kvality (doložené certifikáty) a rozměrů.

V místě dojezdu kol osobního auta k obrubě (možnost dorazu kola o obrubu) na odstavných plochách a podél vodícího betonového proužku ABK (500/250/100) je navržena silniční obruba BEST–LINEA II (1000/250/80). Na upnutí chodníků v souběhu se zelení bude použito betonové parkové obruby BEST-PARKAN II (1000/200/50).



Pro odstavné plochy, nájezdovou rampu a vjezdy je doporučena dlažba BEST-BEATON (197x162x80) se zkosenou hranou v barvě červené, pro víceúčelovou plochu a místo pro přecházení v barvě šedé(přírodní). Vyznačení jednotlivých stání a symbolu **V10f** v odstavných plochách, bude provedeno řádkou dlažby BEST-KLASIKO (200/100/80) barvy šedé(přírodní) (viz. 8.2 Vodorovné dopravní značení). Podélný pások u pojižděných ploch ze zámkové dlažby bude proveden z dlažby BEST-KLASIKO (200/100/80) stejné barvy jako daná plocha. Bezpečnostní odstup ve víceúčelové ploše bude proveden z dlažby BEST-KLASIKO (200/100/80) červené barvy, včetně podélného pásu u vodícího proužku.

Pro chodníky je doporučena dlažba BEST-BEATON (197x162x60) se zkosenou hranou v barvě šedé(přírodní). Podélný pások bude proveden z dlažby BEST-KLASIKO (200/100/60) stejné barvy jako chodník.

Užití jednotlivých typů materiálu je patrné z příčného vzorového řezu, viz. příloha C2.4.

Dlažba BEST-BEATON bude kladena na kolmo s použitím tvarovek kraj a půlka.

Na ochranná opatření pro osoby s omezenou schopností orientace je doporučeno použít zámkovou dlažbu BEST-KLASIKO PRO NEVIDOMÉ červené barvy.

6.9 PODMÍNKY PRO UPEVNĚNÍ OBRUB

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou. Z technologického hlediska je nutné dodržet 28 denní lhůtu pro vytvrzení (vyzrání) betonového lože, během které nesmí být obruby ani kostky vystaveny jakémukoliv namáhání vzniklé průjezdem vozidel. V opačném případě se riskuje brzké porušení tohoto lože a ztráta stability obrubníků.

7 ODVODNĚNÍ

7.1 ODVODNĚNÍ ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Dešťové vody budou ze zpevněných ploch odvedeny pomocí podélných a příčných sklonů na terén, kde budou přirozeně zasakovat. Tam, kde je konfigurace terénu nepříznivá, bude odvodnění řešeno do šesti uličních vpustí a následně, pomocí navrtávků, přípojkami DN 150 (SN8-16) do stávající kanalizační šachty, respektive do kanalizačního řadu.

Uliční vpusti budou mít rozměry mříže 50 x 30 cm, třída dopravního zatížení D400.

7.2 ODVODNĚNÍ ZEMNÍ PLÁNĚ

Zemní pláň bude provedena v základním 3,0% sklonu směrem k trativodům DN160, které budou napojeny do dvou nových revizních šachet PVC DN 315 pro přípojně potrubí DN 150 s plným teleskopickým poklopem v zeleni pro zatížení B125 a v prostoru točny pro zatížení D400. Z revizních šachet budou trativody vyvedeny přes prefabrikované výtokové čelo do řeky Bylanky. Výustní objekty budou obloženy lomovým kamenem do betonového lože.

7.3 ODVODNĚNÍ OKAPOVÝCH SVODŮ

Okapové svody před č.p. 137, č.p. 138 a novostavby RD na parcele č. 541/2 budou nově napojeny přes geiger a novou kanalizační přípojku DN 100 (SN8 – SN16) do stávající kanalizace pomocí navrtávků.

8 KABELOVÉ CHRÁNIČKY PRO VEDENÍ TELEFÓNICA

8.1 VŠEOBECNĚ

Kabelové chráničky budou uloženy dle platných norem a předpisů v pískovém. Při souběhu a křížování s ostatními podzemními sítěmi budou dodrženy odstupové vzdálenosti dle ČSN 73 6005 (podle skutečného stavu zjištěného při zemních pracích).

8.2 TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Vzhledem k plánované rekonstrukci komunikace v ulici U Bylanky bude provedena přeložka stávajícího nadzemního kabelového vedení společnosti Telefónica Czech Republic, a.s.

Bylo dohodnuto, že v rámci této akce bude provedena základní přeložka stávajících sloupů.

Stávající sloupy budou odstraněny a následně osazeny nové mimo navrhované zpevněné plochy. Stávající nadzemní vedení bude zachováno.



Předpokládá se, že v budoucnu bude přeložení kabelů Telefónica realizováno do země, proto budou do země již nyní položeny chráničky z korugovaného PVC DN 50 spolu se zatahovacím prvkem (silonové lanko) v souběhu s nově navrhovaným vedením VO a kolmo k hranici soukromých parcel, pro možnost budoucího bezvýkopového uložení kabelů. Osová vzdálenost vedení Telefónica od sítě VO, za použití chrániček, je povolena 0,1 m.

Veškeré práce na kabelovém vedení budou prováděny podle pokynů a požadavků správce – společnosti Telefónica Czech Republic, a.s.

9 **KABELOVÉ CHRÁNIČKY PRO BUDOUCÍ ULOŽENÍ KABELŮ ČEZ DISTRIBUCE, a.s.**

Vzhledem k tomu, že je v zájmovém území zpracována projektová dokumentace řešící rekonstrukci vedení 1 kV, doporučujeme, při výstavbě zpevněných ploch podél oplocení soukromých pozemků realizovat chráničky pro budoucí rekonstruované kabelové vedení.

Chráničky budou provedeny z bezhalogenového polyethylenu HDPE o $\varnothing$ 160 mm spolu se zatahovacím prvkem, jejichž spodní díl bude uložen do pískového lože.

10 **DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

10.1 **SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Svislé dopravní značení bude spočívat ve vyznačení vyhrazeného stání značkou **IP12 – Vyhrazené parkoviště**, ve vymezení předností v jízdě dopravními značkami **P2 – Hlavní pozemní komunikace** (z obou stran) s dodatkovou tabulkou **E2d – Tvar dvou křižovatek** a **P6 – Stůj, dej přednost v jízdě!** Řešená komunikace bude označena jako **Slepá pozemní komunikace** dopravní značkou **IP10a**. Dále bude daná lokalita označena jako zóna 30 dopravními značkami **IP25a – Zóna s dopravním omezením** s textem (SILNICE SE V ZIMĚ NEUDRŽUJE) a **IP25b – Konec zóny s dopravním omezením**.

Dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů. Spodní hrany značek budou ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.

10.2 **VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Vodorovné dopravní značení spočívá ve vyznačení jednotlivých parkovacích míst (**V 10a – Stání podélné**), které bude provedeno vložením barevně odlišné řádky zámkové dlažby do plochy parkoviště a symbolem **V 10f – Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohyblivě postiženou**. Symbol bude proveden dle speciálního kladecího vzoru příslušné zámkové dlažby.

11 **KONEČNÉ TERÉNNÍ ÚPRAVY**

Vzniklé plochy vhodné pro výsadby a výsev travníku budou urovnané a ohumusovány kvalitní zeminou v tloušťce 15 cm.

Konečné terénní úpravy budou provedeny tak, aby po ohumusování v tloušťce 15 cm byla zemina zarovnaná 2 cm pod horní hranu přilehlého obrubníku při osetí travní směsí. Viz příloha č. B2.4 – VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY.

12 **SADOVÉ ÚPRAVY**

12.1 **PLOCHY K OZELENĚNÍ**

Plochy k ozelenění budou ohumusovány v tloušťce 150 mm a osety travní směsí. Ornice bude použita stávající.

Složení travní směsi je následující:

- jílík vytrvalý 15%
- kostřava červená 50%
- lipnice luční 35%



12.2 VÝSADBA STROMOVÉHO PATRA

Podél toku řeky Bylanky roste stávající stromořadí s taxony jabloně, které již dosluhuje. Toto stromořadí bude vykáceno nahrazeno 23 kusy vzrostlých stromů třešně okrasné (*Prunus sargentii* 'Accolade'), která tvoří nepravidelně rozložitou korunu. Dosahuje výšky 6 až 7 metrů. Kvete velmi bohatě a brzy v druhé polovině dubna.

K výsadbě budou použity stromy objemu kmene 14/16 s výškou nasazení koruny min. 2,20 m.

12.3 ZALOŽENÍ TRÁVNÍKU A VÝSADBA ZELENĚ

12.3.1 Příprava půdy

Před zahájením humusování je třeba zbavit veškeré plochy určené k ozelenění postavebních zbytků a ztuhlenné podloží rozrušit z důvodu navázání půdní kapilarity. Všechny upravované plochy budou důkladně obdělány a vyrovnané. Před založením trávníku budou plochy odpleveleny herbicidním postřikem.

12.3.2 Založení trávníku

Travní semeno bude vyseto na dokonale upravený, odplevelený a ohumusovaný terén.

12.3.3 Výsadba stromů

K výsadbám budou použity vzrostlé stromy s balem (velikost rostlin je uvedena výše). Pro výsadbu stromů budou připraveny jámy o objemu cca 1 m³. Jámy budou před výsadbou prolity cca 100 l vody.

Po výsadbě stromů budou jejich mísy kryty cca 100 mm silnou vrstvou drcené borky, která slouží jako vsakovací vrstva při závlivce a zábrana rychlému odpařování vody a růstu plevelů.

Kmeny listnatých stromů budou chráněny jutovým obalem a kotveny třemi kůly s pružnými úvazky.

12.4 NÁSLEDNÁ PÉČE O ZELEŇ

Trávník je nutno pravidelně sekat. Pro uchycení travního semene je nutno pravidelně zalévat.

Veškeré vysazené dřeviny je nutno pravidelně zalévat a přihnojovat. Případné zmlazení dřevin je možné provést nejlépe v předjaří.

13 PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy.

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

Před započítím zemních prací je třeba nechat vytýčit všechna podzemní vedení a jejich polohu zřetelně stabilizovat v terénu. V případě jejich kolize se stavbou zajistit ochranu.

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.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost. Ze zkušeností s výstavbou komunikací v dané lokalitě vyplývá, že se vyskytují problémy s hutnitelností zemní pláň. Proto budou provedeny, před započítím výstavby podkladních vrstev, statické zkoušky a dle jejich výsledků bude provedena ochrana zemní pláň.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 839061.

Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Dlažbu je nutno pokládat na řádně ztuhlenné podkladní vrstvy do štěrkového 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 nutno dodržet příčné sklony a rovinnost vrchní vrstvy, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

14 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

14.1 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Napojení ulice U Bylanky na ulici Pražskou na komunikaci I/2 je posuzováno tímto způsobem – styková křižovatka ve tvaru T s předností nově upravenou dopravní značkou **P6 – Stůj, dej přednost v jízdě!** a s dalšími parametry viz níže.



Současné době je přednost upravena značkou P4 – Dej přednost v jízdě! Tato úprava již v současné době nevyhoví z důvodu vzrostlé zeleně a umístění reklamní tabule v rozhledových polích.

V souladu s ČSN 73 6102 odst. 5.2.9.1.4 (v dalším, pokud nebude uvedeno jinak, pak odkazované odstavce jsou z normy ČSN 736102) se všechny průsečné a stykové křižovatky v území nezastavěném, zastavěném a zastavitelném posuzují uspořádáním A (STOP).

Dle odst. 5.2.9.2.2 je **uspořádání A** – křižovatka s předností v jízdě na hlavní komunikaci určenou dopravní značkou: „Hlavní pozemní komunikace“ a dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“ umístěnou na vedlejší komunikaci.

Vstupní parametry uspořádání dle odst. 5.2.9.2.2:

Území	zastavitelné
Rychlost na hlavní komunikaci	50 km/h
Rychlost na vedlejší kom.*	30 km/h
Typ vozidla	vozidlo skup. 2 – vozidlo pro svoz odpadu
Uspořádání hlavní komunikace	dvoupruhová komunikace
Uspořádání vedlejší kom.	jednopruhová komunikace s obousměrným provozem

*) Rychlost napojení větve T je uvažována pro jednoduchost 30 km/h, ačkoli bude vzhledem k směrovým parametrům jistě nižší.

V rozhledových trojúhelnících (polích) sestrojených dle rozměrů z odstavců níže se nesmí nacházet předměty a objekty vyšší než 0,70 m!

V současné době se v rozhledových polích nachází náletová zeleň, která bude v průběhu výstavby vymýčena. Do prostoru rozhledového pole je umístěno i stávající zábradlí mostu. Jeho technické řešení je však provedeno tak, že nečiní podstatnou překážkou v rozhledu.

Zákres těchto rozměrů je proveden dle obrázku č. 51 b) normy.

Rozhledové trojúhelníky jsou zakresleny v situaci.

14.1.1 Rozhledové poměry prověřené na uspořádání A – „Stůj, dej přednost v jízdě“ dle odst. 5.2.9.2.4.

Délky stran rozhledových trojúhelníků pro vozidla skupiny 2 (vozidlo pro odvoz odpadů, nákladní automobil, autobus) s předností v jízdě podle uspořádání A jsou

Hlavní komunikace	vlevo X_B	73,0 m
	vpravo X_C	84,0 m
Vedlejší komunikace	vlevo Y_B	8,50 m
	vpravo Y_C	5,0 m

14.1.2 ZHODNOCENÍ

V RT, dle uspořádání A – „Stůj, dej přednost v jízdě“ dle odst. 5.2.9.2.4., se nenacházejí žádné trvalé překážky. **Rozhledové poměry dle uspořádání A jsou tedy splněny.**

15 ŘEŠENÍ ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU A PODMÍNEK UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE

15.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Výškový rozdíl chodníku a pojezdových ploch na přechodových místech je řešen silniční obrubou s podsádkou +2 cm. Rampový spád na chodnících nepřesahuje 8,33%. Podél vodící linie je zachován průchozí prostor v šíři chodníku s maximálním příčným spádem 2%.

Pohyb pěších se na převážné části úseku rekonstruované komunikace předpokládá v prostoru víceúčelové plochy se smíšeným provozem.

Na komunikacích s intenzitou motorových vozidel < 500/24 h v obou směrech, s převážně obytnou zástavbou, je možné upustit od zřizování samostatných chodníků a provoz chodců předpokládat na principu smíšeného provozu.

15.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Přirozenou vodící linii, na chodnících, bude tvořit podezdívka u oplocení nebo obvodové zdi budov. Tam, kde vodící linie chybí, bude ji tvořit parková obruba s podsádkou +6 cm.



Snížené obruby na přechodových místech jsou lemovány varovným pásem v šíři 0,4 m z reliéfní dlažby. Varovný pás je prodloužen do výšky podsádky +8 cm v náběhu. Umístění varovných pásů je zřejmé z přílohy č. B2.1 - SITUACE. V místech pro přecházení, která se nedají pro osoby se zrakovým postižením posuzovat jako bezpečná, bude zřízen pouze varovný pás. U předmětné stavby nelze dodržet min. délku signálního pásu 1 m – signální pás se neprovádí.

15.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Neřeší se.

15.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

Neřeší se.

15.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS.

Nově navržené povrchy ploch určené pro pohyb chodců odpovídají podmínce protiskluznosti.

Všechny prvky musí zachovat po dobu životnosti svoji barevnou stálost.

Na zhotovení varovných a signálních pásů je navržena reliéfní dlažba BEST- KLASIKO pro nevidomé červené barvy.

16 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

Vzhledem k charakteru objektu jako liniové stavby nevzniká při stavbě požární riziko a není proto třeba během výstavby zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. Podmínkou pro provádění stavby je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost příjezdu vozidel při požárním zásahu a vozidel zdravotní služby.

16.1 PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE

Parametry veškerých stávajících přístupových zpevněných komunikací zůstanou zachovány, případně zlepšeny. Ke všem dotčeným objektům (vyjma objektů, v nichž jsou pouze požární úseky bez požárního rizika a objektů uvedených v příslušných normách pro požární bezpečnost) vede přístupová komunikace, která umožňuje příjezd požárních vozidel a to:

- až k nástupní ploše,
- alespoň do vzdálenosti 20 m od vchodů navazujících na zásahové cesty,
- alespoň do vzdálenosti 20 m od všech vchodů do objektu, kterými se předpokládá vedení protipožárního zásahu.

Přístupová komunikace dále splňuje předepsané rozměry, tedy šířku vozovky min 3,0 m.

Projektování těchto komunikací se řídí především normami ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6110. Konstrukce vozovek jsou řešeny podle ČSN 73 6114, popř. TP 170 a jsou pro požární techniku dostatečně únosné. Na jednopruhové komunikaci bude svislým dopravním značením zajištěn zákaz odstavení a parkování vozidel. V případě více pruhů musí být tento zákaz zajištěn alespoň u jednoho z pruhů. Podrobné řešení bude určeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Navrhované poloměry oblouků umožní příjezd požární techniky – nárožní poloměry a rozhledy v místě napojení vyhoví.

Výška průjezdu není v žádném místě komunikace omezena.

Řešení požární bezpečnosti budov není předmětem tohoto objektu.

U nových objektů je nutné v místě hydrantů komunikaci rozšířit tak, aby umožňovala odstavení požárního vozidla.

Každá neprůjezdná jednopruhová komunikace delší jak 50 m musí mít na konci smyčkový objezd nebo plochu pro otáčení.

17 ZÁVĚR

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru na telefonních číslech uvedených v zápatí.

V Pardubicích 5. prosince 2013

Zpracovala: Dita Zemanová

VÝPIS DOTČENÝCH PARCEL STAVBY

VÝPIS PARCEL KATASTRU NEMOVITOSTÍ KÚ POPKOVICE - okres Pardubice (718068), 16. 9. 2013

ČÍSLO PARCELY	DRUH POZEMKU	VLASTNÍK	VÝMĚRA (m ²)	VÝMĚRA DOTČENÉ PLOCHA (m ²)
59/9	ostatní plocha	LV 12453 - (1/2)David Burda,U Štítu 397, Pardubice, Nemošice, 530 03 (1/2) Markéta Burdová,U Suchého dubu 1518, Pardubice, Zelené Předměstí (Pardubice I), 530 02	16	8
336/5	ostatní plocha	LV 5977 - Oldřich Kuřátko, U Zábran 161, Pardubice, Studánka (Pardubice III), 530 03	50	49
336/6	ostatní plocha	LV 50001 - Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice, Pardubice-Staré Město, 530 21	1416	1347
349/1	vodní plocha	LV 12001 - Česká republika - Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, Hradec Králové, Slezské Předměstí, 500 03	5921	36
394/1	ostatní plocha	LV 50004 - Česká republika - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Praha, Nusle, 140 00	5155	71
398	ostatní plocha	LV 7201 - (1/2)Bohuslav Mokříž, Jiráskova 229, Řečany nad Labem, 533 13; (1/2)Eliška Ujcová, Stavbařů 152, Pardubice, Polabiny, 53009	12	10
401	orná půda	LV 50001 - Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice, Pardubice-Staré Město, 530 21	4858	102