

## OBSAH

<b>A.1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVEBNÍHO OBJEKTU .....</b>	<b>2</b>
<b>A.2</b>	<b>POPIS .....</b>	<b>2</b>
<b>A.3</b>	<b>TRASA .....</b>	<b>2</b>
<b>A.4</b>	<b>KONSTRUKCE VOZOVEK .....</b>	<b>3</b>
<b>A.5</b>	<b>DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.....</b>	<b>3</b>
A.5.a	Svislé dopravní značení.....	3
A.5.b	Vodorovné dopravní značení.....	4

## A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVEBNÍHO OBJEKTU

název stavby:	Multimodální uzel veřejné dopravy v Pardubicích
stavební objekt:	<b>SO 102 KOMUNIKACE PALACKÉHO</b>
stupeň PD	Dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP) v podrobnostech provedení stavby (DPS)
místo:	Pardubice
kraj:	Pardubický
katastrální území:	Pardubice
objednatel:	Statutární město Pardubice
sídlo:	Pernštýnské náměstí 1, 530 21 Pardubice
generální projektant:	Grebner - projektová a inženýrská kancelář, spol. s r.o.
adresa:	Jeseniova 52, 130 00 Praha 3
HIP:	Ing. Igor Čermák
zpracovatel SO:	<b>Ing. Igor Čermák</b>

(podrobnější identifikační údaje viz A. Průvodní zpráva)

## A.2 POPIS

Komunikace na Palackého ulici je součástí průtahu silnice I/36. Stavební úpravy, které jsou zde navrženy, jsou vyvolány jak stavbou multimodálního uzlu (překopy, nová napojení, potřeba snížení hlukové zátěže), tak jejím stavebnětechnickým stavem, který je způsoben relativně silným provozem.

Předmětem stavebního objektu tak je zejména výměna obrusných vrstev vozovky, lokální vysprávka porušených míst v podkladních vrstvách, sjednocení krytu vozovky u zrušeného zastávkového zálivu, výměna obrub, výměna a oprava těles a přípojek uličních vpustí, rektifikace a oprava povrchových znaků inženýrských sítí.

Před zahájením stavebních prací na obrusu živičných konstrukcí bude provedena pochůzka se zhotovitelem, investorem, ŘSD a bude upřesněn rozsah/tloušťka frézování.

## A.3 TRASA

Technickou osu a staničení tvoří osa s pracovním názvem PALAC se začátkem staničení v ose komunikace Palackého v km ŘSD cca 25,050 (= ZÚ km 0,000) a koncem úpravy v km ŘSD cca 25,400 (= KÚ km 0,380). Celková délka řešeného úseku tak činí 380 m.

Trasa komunikace se nemění – jedná se pouze o výměnu obrusných vrstev: Osa komunikace v tomto úseku je tvořena dvěma příkými úseky s vloženým směrovým obloukem o poloměru R=300 m. Niveleta komunikace dosahuje minimální spádu kolem 0,25%.

## A.4 KONSTRUKCE VOZOVEK

Konstrukce obnovy vozovky je navržena s krytem z asfaltového akustického koberce:

<i>asfaltový koberec mastixový akustický</i>	<i>SMA 8 LA PMB 25/55-65</i>	<i>40 mm</i>	<i>ČSN EN 13108-5</i>
<i>spojovací postřik</i>	<i>PS-PMB</i>	<i>0,25 kg/m<sup>2</sup></i>	<i>ČSN 73 6129</i>
<i>asfaltový beton</i>	<i>ACL 22S PMB 25/55-65</i>	<i>80 mm</i>	<i>ČSN EN 13108-1</i>
<i>spojovací postřik</i>	<i>PS-PMB</i>	<i>0,25 kg/m<sup>2</sup></i>	<i>ČSN 73 6129</i>
<i>kompozitní výztužná geomříž</i>			
<i>asfaltový beton</i>	<i>ACP 22S 50/70</i>	<i>80 mm</i>	<i>ČSN EN 13108-1</i>
<i>kompozitní výztužná geomříž</i>			
<i>infiltrační postřik</i>	<i>PI-A</i>	<i>0,80 kg/m<sup>2</sup></i>	<i>ČSN 73 6129</i>
<i>úroveň stávající konstrukce vozovky</i>			
<i>odfrézování krytu 200 mm, kontrola povrchu, lokální opravy (místní šetření ŘSD, TDI, GP), řádné očištění povrchu</i>			

Hutnění se provádí pouze statickými pojezdy válců bez vibrace, aby nedošlo k drcení kostry kameniva. Je také nutno věnovat pozornost pro zajištění správného odtoku vody z vrstvy - odvodnění propustných vrstev na nepropustném podkladu.

Komunikace bude opřena do žulových silničních obrubníků OP2 lemovaných přídlažbou, tvořenou třemi řadami drobných kostek, vše uloženo do betonového lože s opěrkou z betonu C20/25 n XF1. Ostré hrany obruby ve směru jízdy budou zaobleny nebo seříznuty. V místě zrušeného zastávkového zálivu (u křižovatky s kpt. Bartoše) bude obruba osazena do nové polohy vymezující okraj vozovky I/36 a odstraněna část krytu vozovky provedená z velké dlažby a nahrazena krytem SMA. Stavební úpravy související se zrušením vlastního zastávkového zálivu jsou předmětem jiného stavebního objektu.

Způsob odvodnění komunikace zůstane ponechán, tedy svedením dešťových vod do uličních vpustí zaústěných do dešťové kanalizace, v rámci stavby dojde pouze k výměně poškozených těles vpustí, v případě jedné vpusti v místě rušeného zastávkového zálivu dojde k jejímu posunu na stávající přípojece. Mříže na uličních vpustech budou plastové.

## A.5 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Součástí stavebního objektu je úprava a dovybavení dopravním značením. Dopravní značení musí být provedeno v souladu s platnou legislativou, zejména pak se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, vyhláškou 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, VL 6 Vzorové listy staveb pozemních komunikací - Vybavení pozemních komunikací, část VL 6.1 Svislé dopravní značky a část VL 6.2 Vodorovné dopravní značky.

V bezprostřední blízkosti pozemní komunikace v obci je zakázáno umísťovat cokoli, co by bylo možno zaměnit s dopravní značkou, světelným a akustickým signálem, dopravním zařízením nebo zařízením pro dopravní informace nebo co by mohlo snižovat jejich viditelnost, rozpoznatelnost nebo účinnost, oslňovat účastníky provozu na pozemních komunikacích nebo rozptylovat jejich pozornost způsobem ovlivňujícím bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

### A.5.a Svislé dopravní značení

Všechny standardní dopravní značky budou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Poloměr zaoblení rohů štítu dopravních značek musí být minimálně 20 mm. Spojovací materiál bude nekorodující, objímky mohou být z hliníkových slitin.

Sloupky standardních značek budou provedeny z ocelových, žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm, otvor na horním konci sloupku bude utěsněn umělohmotným víčkem zabraňujícím vnikání vody a nečistot. Sloupky budou osazené do základových patek z prostého betonu C16/20-XF2. V případě použití dvousloupkové konstrukce bude vzájemná rozteč sloupků v rozmezí 300 – 450 mm. Tomu bude přizpůsobena i šířka základu (900 x 500 x 700 mm).

Retroreflexní materiál činné plochy musí být v souladu s NA.2.4 Národní přílohy ČSN EN 12899-1 (minimálně s fólií třídy 2), značky musí dále splňovat požadavky třídy P3 na otvory (v činné ploše nesmí být žádné otvory) dle čl. NA.2.16 Národní přílohy ČSN EN 12899-1.

Dopravní značení na silnicích I. třídy bude provedeno dle Podnikového standardu PPK SZ (Požadavky na provedení a kvalitu stálých svislých dopravních značek na stavbách dálnic a rychlostních silnic ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR).

Na stožárech veřejného osvětlení lze SDZ umístit pouze se souhlasem jeho správce. Vnitřní okraj značky musí být osazen v příčné vzdálenosti 0,5 – 2,0 m od okraje vozovky nebo zpevněné krajnice. Viditelnost dopravních značek musí být zajištěna na vzdálenost minimálně 50 m.

### A.5.b Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení musí být provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na vodorovné dopravní značení navazujících staveb.

Vodorovné dopravní značení aplikované na nový živičný povrch bude provedeno ve dvou etapách. Nejdříve se na nový živičný povrch provede kompletní vodorovné dopravní značení pouze jednosložkovou barvou, teprve po stabilizování vlastností povrchu (cca 3 měsíce), případně po uplynutí zimního období se vodorovné dopravní značení provede z materiálů s dlouhou životností (např. dvousložkový stěrkový plast, tažený plast, atd.).

Vodorovné dopravní značení se z důvodů zvýšení trvanlivosti a noční viditelnosti provádí v retroreflexní úpravě. Vodorovné dopravní značení v neretroreflexní úpravě lze provádět pouze pro vyznačení způsobu stání, na účelových komunikacích a komunikacích s nemotorovou dopravou.

Přípravné práce před zahájením pokládky zahrnují zajištění vhodných podmínek pro pokládku a přípravu procesu pokládky. V případě provádění vodorovného dopravního značení na površích bez VDZ, při změně značení oproti stávajícímu apod., se musí nejprve provést předznačení. Na základě požadavku objednatele zhotovitel v rámci přípravných prací zajistí úpravu povrchu, a to většinou odstraněním zbytků starého vodorovného dopravního značení, zdrsněním podkladu apod., vždy však v závislosti na konkrétních podmínkách.

Před pokládkou je třeba zajistit, aby byl podklad zbaven všech znečišťujících látek a byl při vizuálním posouzení bez poruch, jež by mohly zabránit zaručení kvality prováděného VDZ. Vodorovné dopravní značení je možné provádět pouze za vhodných podmínek (vyjma provizorního VDZ). Tyto podmínky však nelze zobecnit, při pokládce je třeba dodržovat pokyny výrobců/dodavatelů materiálů určených pro vodorovné dopravní značení, kteří specifikují požadavky pro nanášení jednotlivých hmot. Jedná se hlavně o dodržení klimatických podmínek (teplota vzduchu, teplota podkladu, relativní vlhkost vzduchu apod.). Proto je před zahájením vlastních prací nutno ověřit, zda jsou tyto požadavky splněny.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v souladu zejména s TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení“ a TP 70 „Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích“ a PPK VZ (Požadavky na provedení a kvalitu stálého vodorovného značení a dopravních knoflíků na dálnicích a silnicích I. třídy ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR).

V Praze dne 21. června 2016

Ing. Igor Čermák