

## 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>3</b>
<b>A.4</b>	<b>KONSTRUKCE VOZOVEK .....</b>	<b>4</b>
<b>A.5</b>	<b>DALŠÍ KONSTRUKCE .....</b>	<b>6</b>
<b>A.6</b>	<b>DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.....</b>	<b>7</b>
A.6.a	Svislé dopravní značení.....	7
A.6.b	Vodorovné dopravní značení.....	7
<b>A.7</b>	<b>PLÁN KONTROLNÍCH PODMÍNEK STAVBY .....</b>	<b>8</b>

## A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVEBNÍHO OBJEKTU

název stavby:	Multimodální uzel veřejné dopravy v Pardubicích
stavební objekt:	<b>SO 101 ZPEVNĚNÉ PLOCHY V PROSTORU PŘEDNÁDRAŽÍ</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

Tento stavební objekt v sobě zahrnuje stavební úpravy všech zpevněných ploch v prostoru přednádraží (Náměstí Jana Pernera) na ploše rozkládající se jižně od komunikace na Palackého ulici. Nejzásadnější a zejména pro cestující vítanou změnou v řešené ploše se zřejmě stane nová organizace městské dopravy. Na rozdíl od stávající organizace dopravy, kdy z důvodu neexistující infrastruktury, je část cestujících odbavována ze zastávky na severní straně Palackého ulice, budou nově všechny linky projíždět novým terminálem. Veškeré přestupy tak budou probíhat na jednom centrálním místě. Z tohoto důvodu bude nutno posunout stávající západní vjezd do terminálu (jižní rameno křižovatky K6 Palackého x kpt. Bartoše, osově o cca 30 m západněji) do takové polohy, aby vznikla typická jednoduchá čtyřramenná průsečná křižovatka, umožňující všesměrný pohyb trolejbusů. Navržené řešení křižovatky bude vyhovovat i plánovanému budoucímu prodloužení trolejbusových linek směrem k Paramu. V rámci této stavby jsou ovšem řešeny pouze úpravy stávajících tras trolejbusových linek (směr Polabiny).

Tento vjezd do terminálu bude sloužit jednak vjezdu a výjezdu vozidel hromadné dopravy, tak i jako vjezd i výjezd na parkoviště K+R, na parkoviště u bytového domu a k dopravní obsluze dalších objektů nacházejících se v této části náměstí Jana Pernera. Rozdíl oproti stávajícímu řešení je v tom, že odjezd vozidel z tohoto prostoru bude opět přes křižovatku K6, a nikoliv přes stávající plochu terminálu.

Jak je uvedeno výše, v jihozápadním cípu přednádraží bude umístěno parkoviště typu K+R s kapacitou 12 stání v kolmém uspořádání o základním rozměru stání 5,00 m x 3,00 m. Stání jsou navržena jako průjezdná, přilehlá obslužná komunikace je navržena v šířce 5,50 m, respektive 5,00 m. Podél fasády objektu nádraží budou umístěna podélná stání pro vozidla dopravní obsluhy objektu nádraží, velikost stání je 23,50 m x 2,50 m a 18,50 m x 2,50 m.

S parkovištěm K+R sousedí parkoviště určené pro potřeby obyvatel přilehlého bytového domu. Bude zde zřízeno celkem 14 kolmých parkovacích stání, 13 parkovacích stání je navrženo o základním rozměru 5,00 x 2,75 m, jedno stání v jako bezbariérové o základním rozměru 5,00 m x 3,50 m. Obslužná komunikace je navržena v šířce 5,50 m. V čele parkovacích stání budou umístěny multifunkční ocelové rámy, které poslouží jednak jako stojany na kola, tak zároveň zabrání najetí vozidla na přilehlý chodník (viz SO 902). Pokud by nedošlo k jejich instalaci, bude nutno umístit na hranici mezi stáními a chodníkem jiné vhodné prvky plnící podobnou funkci, například parkovací dorazy. Požadavek vyplývá z navrženého výškové řešení celé plochy, která bude provedena v jedné úrovni a

vymezení jednotlivých funkčních ploch je navrženo pouze materiálovým odlišením doplněným zabraňovacími sloupky a dalšími vhodnými prvky.

V centrální části Náměstí Jana Pernera je situován vlastní přestupní uzel veřejné dopravy. Dominantním prvkem terminálu je centrální ostrovní zastřešené nástupiště. V prostoru terminálu je situováno celkem 9 odbavovacích stanovišť s nástupními hranami v délkách od 17 m do 52 m, tzn., že každé stanoviště je navrženo pro odbavení více vozů současně. Nástupní hrana bude provedena z bezbariérových obrubníků s nástupní hranou ve výšce 160 mm nad vozovkou. Přístup cestujících na ostrovní nástupiště bude bezbariérový, přechod vozovky je navržen formou dlouhého příčného prahu integrovaného s místem pro přecházení (TP 85 Zpomalovací prahy, 8/2013). Jeho výška nad vozovkou (100 mm) i rampy (sklon 1:40) jsou navrženy s ohledem na provoz a technické parametry autobusů a trolejbusů.

Šířka průjezdné komunikace je navržena 7,00 m (2 jízdní pruhy šířky 3,50 m), komunikace je lemována zastávkovými jízdními pruhy šířky 3,00 m. Šířka středního nástupního ostrůvku je navržena 9,00 m.

Vlastní terminál hromadné dopravy je primárně určen pro autobusy a trolejbusy městské dopravy, kapacita terminálu počítá s odbavením náhradní dopravy ČD a nejsou vyloučeny ani další odbavení hromadné přepravy osob. Přes terminál budou projíždět všechny linky městské dopravy, bude proto zrušena zastávka „Hlavní nádraží, Albert HM“ na Palackého ulici.

Ve východní části Náměstí Jana Pernera je situována nová světelně řízená křižovatka K8 Palackého x terminál VD, která umožní příjezd vozidel (zejména veřejné dopravy) do prostoru terminálu a východní strany přednádraží ve směru od centra města. Tato křižovatka je založena zhruba v místě stávajícího výjezdu z přednádraží. Zároveň však zůstane zachován stávající vyhrazený jízdní pruh pro autobusy ve směru do centra.

Jak je výše uvedeno, kromě vozidel veřejné dopravy je tato křižovatka navržena pro dopravní obsluhu dalších objektů, které se nacházejí na východní straně, zejména administrativy SŽDC, České pošty, dále pak pro vozidla taxi a zásobování a další. Pro potřeby dopravy v klidu těchto subjektů je v jihovýchodním cípu umístěno parkoviště s kapacitou 45 stání v kolmém uspořádání o základním rozměru 5,00 m x 2,60 m. Z těchto stání budou tři vyhrazena a navržena jako bezbariérová. Přilehlá přístupová a obslužná komunikace je navržena v šířce 6,00 m. Celý prostor přednádraží je navržen v jedné výškové úrovni a vymezení jednotlivých funkčních ploch bude vyznačeno pouze materiálovým odlišením doplněným zabraňovacími sloupky a dalšími vhodnými prvky. Všechna parkovací stání budou vyhrazena a příjezd na tuto plochu bude omezen na určený počet uživatelů.

Ostatní plocha Náměstí Jana Pernera je vyhrazena pro chodce a cyklisty. Poblíž výše popisovaného parkoviště bude umístěn přístřešek pro kola a cyklověž, jinak je celý prostor řešen jako pobytový, doplněný o prvky zeleně, bude zde umístěn vodní prvek a další prvky mobiliáře. Významnou novinkou pro cestující je otevření východního vstupu do odbavovací haly nádraží, který je v současné době uzavřen.

Podél Palackého ulice je navržena cyklostezka, v místě křižovatek budou vybudovány vedle přechodů pro chodce i signalizované cyklopřejezdy.

## A.3 TRASA

Technické osy a staničení tvoří osy s pracovními názvy TERMIN a TERMIS. Osa TERMIN je navržena se začátkem staničení v ose komunikace Palackého, v prodloužení osy severní větve křižovatky (osa BARTOS). Zaústění do komunikace Palackého je kolmé, trasa terminálové komunikace je pak krátkým ostrým směrovým obloukem stočena východním směrem v ose rovnoběžné se stávající nástupní hranou, pokračuje vyhrazeným bus pruhem směrem k centru města a je zakončena na Palackého ulici. Osa TERMIS řeší druhou průjezdní terminálovou komunikaci, která se nachází na severní straně nástupního ostrůvku. Výškové řešení kopíruje stávající niveletu komunikace a je zacílena na funkční odvodnění komunikace. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5% ve směru od výpravní budovy k Palackého třídě (výškové převýšení od vstupu do odbavovací haly k vozovce Palackého je 1,70 m)

## A.4 KONSTRUKCE VOZOVEK

**Konstrukce vozovky** je navržena s krytem z **asfaltového akustického koberce** pro návrhovou úroveň porušení vozovky D0, návrhovou třídu dopravné zatížení II ( $TNV_k = 1501 - 7500 \text{ TNV/den}$ ), vodní režim pendulární (nepříznivý) a zeminy v podloží typu PIII (nebezpečně namrzavé) v katalogové skladbě D0-N-3-II-PIII (TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, dodatek 2010):

<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 16S PMB 25/55-65</i>	<i>70 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>asfaltový beton</i>	<i>ACP 16S 50/70</i>	<i>60 mm</i>	<i>ČSN EN 13108-1</i>
<i>infiltrační postřik</i>	<i>PI-A</i>	<i>0,80 kg/m<sup>2</sup></i>	<i>ČSN 73 6129</i>
<i>směs stmelená cementem</i>	<i>SC 0/32; C/8/10</i>	<i>180 mm</i>	<i>ČSN 73 6124-1</i>
<i>štěrkodrt</i>	<i>ŠD<sub>A</sub> 0/63</i>	<i>min. 250 mm</i>	<i>ČSN 73 6126-1</i>
<i>celkem</i>		<i>min. 600 mm</i>	

Akustickým krytem je myšlena taková směs, která bude vykazovat vlastnosti směřující ke snížení hlukové zátěže způsobenou provozem na pozemní komunikaci. V současné době existuje několik dodavatelů takových směsí, jejichž složení je vázáno na licenci, a proto je zde uvedena pouze obecná formulace této vrstvy.

Mimo vybranou část, kde je uvažováno použití akustického krytu (konkrétně na jižním – terminálovém ramenu křižovatky K6 Palackého x kpt. Bartoše), je navržen kryt z **asfaltového koberce mastixového SMA 11S PMB 25/55-65** v tloušťce 40mm, další konstrukční vrstvy jsou totožné.

Požadovaná únosnost na pláni je  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 45 \text{ Mpa}$ , požadovaná únosnost na vrstvě štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 90 \text{ Mpa}$ . Dávkování postřiků je uváděno v množství zbytkového pojiva. Na podkladní vrstvě z SC musí být provedena opatření proti vývoji reflexních trhlin do asfaltových vrstev omezením jejich smršťování úpravou pojiva (pomalu tuhnoucí pojivo) nebo uvolněním smršťovacích napětí přehutněním vrstvy v době tvrdnutí vibračním válcem nebo vytvořením smršťovacích trhlin ve vzdálenosti do 5 m (vločkami, vibračním válcem, proříznutím apod.). 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.

**Konstrukce zastávkových pruhů a některých dalších vozovek** je navržena s cementobetonovým krytem pro návrhovou úroveň porušení vozovky D0, návrhovou třídu dopravné zatížení III ( $TNV_k = 501 - 1500 \text{ TNV/den}$ ), vodní režim pendulární (nepříznivý) a zeminy v podloží typu PIII (nebezpečně namrzavé) v katalogové skladbě D0-T-1-III-PIII (TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, dodatek 2010):

<i>cementový beton</i>	<i>CB I</i>	<i>230 mm</i>	<i>ČSN 73 6123-1</i>
<i>výztužná KARI síť 8/150/150</i>			
<i>polypropylenová vlákenná výztuž 900 g/m<sup>3</sup></i>			
<i>separační kluzná folie</i>			
<i>směs stmelená cementem</i>	<i>SC 0/32; C/8/10</i>	<i>150 mm</i>	<i>ČSN 73 6124-1</i>
<i>štěrkodrt</i>	<i>ŠD<sub>A</sub> 0/63</i>	<i>min. 250 mm</i>	<i>ČSN 73 6126-1</i>
<i>celkem</i>		<i>min. 630 mm</i>	

Požadovaná únosnost na pláni je  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 45 \text{ Mpa}$ , požadovaná únosnost na vrstvě štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 90 \text{ Mpa}$ . Délka desek CB krytu se navrhuje 5,00 m. V podkladní vrstvě z SC  $C_{8/10}$  se v místech spár v CB krytu rovněž vytvářejí spáry. Pro snížení eroze podkladu je možno na konstrukční vrstvě ze SC položit separační kluznou geotextilii o plošné hmotnosti 500 g/m<sup>2</sup>. V takovém případě není nutno spáry v SC  $C_{8/10}$  vytvářet. Povrchová úprava krytu (zdrsňení) bude provedena dle požadavků architekta.

**Konstrukce pochozích ploch v přednádraží** je navržena s povrchem s mozaikové žulové dlažby a s ohledem na požadavky údržby v zesílené konstrukci ve skladbě D1-D-3-VI-PIII:

mozaiková dlažba	DL	50 mm	ČSN 73 6131
ložná vrstva	L 4/8	30 mm	ČSN 73 6131
mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32	150 mm	ČSN 73 6124-1
šterkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem		min. 380 mm	

Propustná ložná vrstva musí být na nepropustném podkladu řádně a dostatečně odvodněna, například vložením geokompozitu nebo geodrénu, vytvořením drenážního žebra apod., viz TP 170, dodatek 2010. Požadovaný modul přetvárnosti na pláni  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 30 \text{ Mpa}$ , na vrstvě šterkodrti  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 50 \text{ Mpa}$  a na vrstvě MZK  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 100 \text{ Mpa}$ . Spáry v dlažbě budou vyplněny křemičitým pískem frakce 0/2 mm.

**Konstrukce ostatních chodníků** je navržena s povrchem s mozaikové žulové dlažby ve skladbě D2-D-1-CH-PIII:

mozaiková dlažba	DL	50 mm	ČSN 73 6131
ložná vrstva	L 4/8	30 mm	ČSN 73 6131
šterkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem		min. 230 mm	

Spáry v dlažbě budou vyplněny křemičitým pískem frakce 0/2 mm. Požadovaný modul přetvárnosti na pláni  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 30 \text{ Mpa}$  a na vrstvě šterkodrti  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 50 \text{ Mpa}$ .

Další konstrukcí, která je zde uvažována, je konstrukce **plach dopravy v klidu**, která je navržena s povrchem s drobné žulové kostky v konstrukci ve skladbě D1-D-3-V-PIII:

drobná kostka 100/100	DL	100 mm	ČSN 73 6131
ložná vrstva	L 4/8	40 mm	ČSN 73 6131
mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32	200 mm	ČSN 73 6124-1
šterkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/63	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1
celkem		min. 540 mm	

Propustná ložná vrstva musí být na nepropustném podkladu řádně a dostatečně odvodněna, například vložením geokompozitu nebo geodrénu, vytvořením drenážního žebra apod., viz TP 170, dodatek 2010. Požadovaný modul přetvárnosti na pláni  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 45 \text{ Mpa}$ , na vrstvě šterkodrti  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 80 \text{ Mpa}$  a na vrstvě MZK  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 140 \text{ Mpa}$ . Spáry v dlažbě budou vyplněny křemičitým pískem frakce 0/2 mm.

Vzory a materiály dlažby jsou uvažovány v několika variantách:

- žulová dlažba světle světlá, materiál „sumrakovská“, biotitická žula, velmi světlá, textura vzorku masivní, granitická jemnozrnná, složení cca křemen 27%, draselné živce 36%, plagioklas 33%, biotit 3%, muskovit pod 1% - tento materiál je použit pouze na ploše těsně přiléhající k objektu nádraží, kde spolu s tmavou syenitickou žulou vytváří ornamenty. Hrany kostek jsou řezané, vrchní pochozí hrana štípaná,
- žulová dlažba tmavá, materiál „syenit Lobendava (Šluknov)“, textura vzorku masivní, zrnitá, struktura stejnoměrně gabrově zrnitá, hypidiomorfně – allotriomorfní, složení cca plagioklas (labradorit/bytownit) 61%, obecný amfibol (hornblend) a pyroxen (diopsid) 31%, magnetit, ilmenit 6%, karbonát, sericit 2% - tento materiál je použit pouze na ploše těsně přiléhající k objektu nádraží, kde spolu se světlou „sumrakovskou“ žulou vytváří ornamenty. Hrany kostek jsou řezané, vrchní pochozí hrana štípaná,
- žulová dlažba šedá, „ctětináská“ žula, textura vzorku masivní, granitická, struktura stejnoměrně všesměrně hypidiomorfně až idiomorfně (amfibol) zrnitá, středně zrnitá, odhad složení cca křemen 22%, ortoklas 41%, plagioklas 27%, biotit 4%, amfibol 6%. Jedná se o materiál použitý na všech ostatních plochách.

Dlažba bude vyskládána ve vzorech do vějíře, do řádku a ornamenty v kombinaci světlých a tmavých materiálů, dlažba bude ve zpracování řezaná, štípaná a řezaná s pochozí plochou štípanou.

**Konstrukce pochozích plocha ostrovního nástupiště** je navržena s cementobetonovým povrchem ve skladbě:

<i>cementový beton</i>	<i>CB III</i>	<i>150 mm</i>	<i>ČSN 73 6123-1</i>
<i>štěrkodrt'</i>	<i>ŠD<sub>B</sub> 0/63</i>	<i>min. 200 mm</i>	<i>ČSN 73 6126-1</i>
<i>celkem</i>		<i>min. 350 mm</i>	

Požadovaná únosnost na pláni je  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 30 \text{ Mpa}$ , požadovaná únosnost na vrstvě štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 50 \text{ Mpa}$ .

**Konstrukce cyklostezky** je navržena s krytem z asfaltového betonu v katalogové skladbě D2-N-3-VI-PIII (TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, dodatek 2010):

<i>asfaltový beton</i>	<i>ACO 11 50/70</i>	<i>50 mm</i>	<i>ČSN EN 13108-1</i>
<i>infiltrační postřík</i>	<i>PI-E</i>	<i>0,80 kg/m<sup>2</sup></i>	<i>ČSN 73 6129</i>
<i>R-materiál</i>	<i>R-mat</i>	<i>50 mm</i>	<i>ČSN EN 13108-1, TP 208</i>
<i>štěrkodrt'</i>	<i>ŠD<sub>B</sub> 0/63</i>	<i>min. 200 mm</i>	<i>ČSN 73 6126-1</i>
<i>celkem</i>		<i>min. 300 mm</i>	

Požadovaná únosnost na pláni je  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 30 \text{ Mpa}$ , požadovaná únosnost na vrstvě štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 60 \text{ Mpa}$ . Dávkování postříků je uváděno v množství zbytkového pojiva.

**Příjezdové plochy pro zásah požárních jednotek**, které se nachází mimo zpevněné plochy, bude nutno zpevnit. Je navržena níže uvedená konstrukce:

<i>ohumusování</i>		<i>120 mm</i>	
<i>tkaná geotextilie</i>			
<i>mechanicky zpevněné kamenivo</i>	<i>MZK 0/32</i>	<i>150 mm</i>	<i>ČSN 73 6124-1</i>
<i>štěrkodrt'</i>	<i>ŠD<sub>B</sub> 0/32</i>	<i>250 mm</i>	<i>ČSN 73 6126-1</i>
<i>celkem</i>		<i>420 mm</i>	

## A.5 DALŠÍ KONSTRUKCE

Komunikace bude opřena do žulových silničních obrubníků OP2 lemovaných přídlažbou, tvořenou dvěma řadami drobných kostek, vše uloženo do betonového lože s opěrkou z betonu C16/20 n XF1. Ostré hrany obruby ve směru jízdy budou zaobleny nebo seříznuty. Chodníky budou opřeny do žulové chodníkové (sádové) obruby taktéž uložené do betonového lože z betonu C16/20 n XF1. Odvodnění komunikace je navrženo svedením dešťových vod do uličních vpustí zaústěných do dešťové kanalizace.

Zemní plán komunikace bude vyspádována ve sklonu minimálně 3% a odvodněna trativody zaústěnými do dešťové kanalizace. Trativody budou tvořeny z trativodních trubek PE-HD DN160 obsypaných štěrkodrtí a uložených v rýze vyložené filtrační a separační geotextilií.

Území se nachází převážně v navážkách, proto je uvažováno ze sanací zemin v aktivní zóně formou výměny zemin za vhodný materiál (štěrkodrt', recyklát). Je ovšem nutné, aby během realizace stavby, po odhalení zemní pláň geotechnický dozor provedl příslušné zkoušky a rozhodnul o definitivním způsobu a rozsahu případné sanace. Vlastní sanační práce jsou zahrnuty v SO 001.

Poloha a krytí sítí technického vybavení musí být v souladu s ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“. Před zahájením stavebních prací je proto nutno prověřit dle platných podkladů existenci vedení sítí technického vybavení, požádat příslušné správce o jejich přesné vytyčení a veškeré stavební práce v jejich blízkosti provádět s ohledem na příslušná ustanovení o práci v jejich ochranných pásmech, pokynů správce a podmínek stavebního povolení. Případné nedostatky na stávajících vedení sítí technického vybavení, týkající se zejména jejich nedostatečného ochrání, budou odstraněny po dohodě se správcem předmětného podzemního vedení (obvykle jejich uložení do dělených HDPE chráničků). Součástí stavebního objektu je taktéž výšková rektifikace



všech povrchových znaků podzemních vedení sítí technického vybavení. Poškozené prvky budou vyměněny za nové dle požadavku příslušného správce po dohodě s investorem.

## A.6 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

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.6.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, zároveň 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.6.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 živичný povrch bude provedeno ve dvou etapách. Nejdříve se na nový živичný 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).

Návrh termínů pro kontrolní prohlídky stavby, které stavební úřad uskuteční v rámci rozestavěné stavby, bude proveden a aktualizován dle návrhu jednotlivých etap provádění stavby a v rámci konečného výběru a smluvních vztahů s generálním dodavatelem stavby.

## A.7 PLÁN KONTROLNÍCH PODMÍNEK STAVBY

Plán kontrolních prohlídek stavby je navržen v minimálně níže uvedeném rozsahu:

- předání staveniště (objednatel předá dodavateli místo stavby, seznámí ho s provedenými průzkumy, vyjádření dotčených orgánů a správců sítí),
- vytyčení inženýrských sítí a vlastní stavby (v místě stavby budou vytyčeny podzemní sítě a vyznačeny v terénu. Bude vytyčen tvar stavby a odsouhlasen objednatelem),
- kontrola hutnění pláně (po provedení pláně a zatěžovacích zkoušek vyzve dodavatel objednatele k přejímce pláně),
- osazení obrub (před prováděním zpevněných ploch bude odsouhlasena poloha obrub. Kontrola obrub může být provedena současně s kontrolou hutnění pláně),
- provedení konstrukcí podkladních vrstev zpevněných ploch, včetně kontroly hutnění,
- závěrečná kontrolní prohlídka (bude provedena před nebo během kolaudace. Stavba bude provedena včetně sadových úprav a dopravního značení).

Časový harmonogram kontrolních prohlídek bude navržen před zahájením stavby a upřesněn v jejím průběhu. Pokud bude stavba prováděna po dílčích částech, budou v požadovaných fázích provedeny kontrolní prohlídky pro tyto samostatné části. O vykonaných kontrolních prohlídkách na stavbě bude vedena jednoduchá evidence, ze které bude patrné, kdy se kontrolní prohlídka uskutečnila, které části se týkala a jaký je její výsledek.

V Praze dne 21. června 2016  
Ing. Igor Čermák