

TECHNICKÁ ZPRÁVA


SO 01 Komunikace a zpevněné plochy

Projektová dokumentace je zpracována dle vyhlášky č. 146/2008 Sb.

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: Rekonstrukce ulice NA RYBNÍKU v Nemošicích SO 01 – Komunikace a zpevněné plochy SO 02 – Přeložka veřejného osvětlení SO 03 – Přeložka ČEZ Distribuce, a.s. (není součástí této projektové dokumentace)
KRAJ	: Pardubický
OBEČ	: Nemošice
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Pardubice
CHARAKTER STAVBY	: Jedná se o výměnu krytu a konstrukčních vrstev vozovky, výstavbě podélných parkovacích stání, zpomalovacích prahů a výjimečně pojížděných ploch (sjezdů), odvodnění zpevněných ploch, úprava přilehlé zeleně. Dále dojde k přeložení dvou lamp veřejného osvětlení (SO 02 Přeložka veřejného osvětlení) vyvolaných přeložením sloupů společnosti ČEZ Distribuce, a.s., který se nachází ve stávající komunikaci. Stavební objekt SO 03 Přeložka ČEZ Distribuce, a.s. není součástí této projektové dokumentace!!! Je navrženo nové svislé a vodorovné dopravní značení odpovídající provedeným úpravám.
STUPEŇ PD	Dokumentace pro provádění stavby (DPS)
POZEMKY STAVBY	626/1, 425/57, 425/63, 425/64, 425/65
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Nemošice
OBJEDNATEL	:  Statutární město Pardubice Pernštýnské nám. 1 530 21 Pardubice
PROJEKTANT	: Bc. Lenka Ledvinková ČKAIT 0602363 Prodin a.s.



	Jiráskova 169 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 941 IČ 25292161
---	---

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je oprava uličního prostoru ve stávající obytné zóně se zákazem vjezdu nákladních automobilů. Realizace ulice Na Rybníku je rozdělena na dvě samostatné etapy. V rámci stavebních úprav dojde v **I. etapě** výstavby k úpravě vozovky, výjimečně pojižděných ploch (sjezdů k nemovitostem), výstavbě nových vystřídanych podélných parkovacích stání, plochy pro pěší a dvou zpomalovacích příčných prahů.

Řešené území se nachází v působnosti městského obvodu Pardubice IV a je ohraničena ulicemi Ostřešanská a 28 října.

Vjezd do obytné zóny je přes chodník ze zámkové dlažby. Povrch komunikace je z asfaltového betonu a vykazuje velké množství trhlin a prasklin. V lokálních místech došlo k úplnému vydrolení obrusné vrstvy. Stávající povrch komunikace byl pravděpodobně upnut do krajnic, které jsou již dnes rozpadlé či zarostlé. V současné době jsou podélná parkovací stání vyznačena pouze svislým dopravním značením. Dešťové vody stékají do zeleného pásu podél komunikace, následně zaplavují sousední soukromé pozemky, které se nacházejí pod úrovní stávající nivelety komunikace. Na komunikaci je absence uličních vpustí.

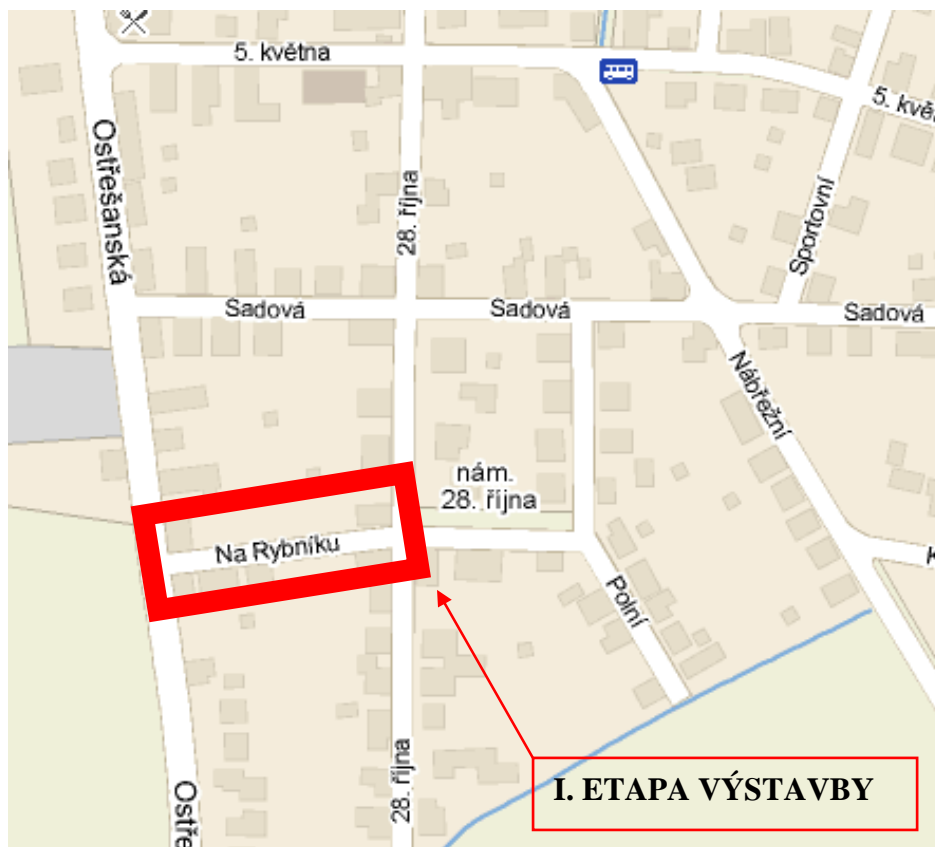
Veřejné osvětlení na levé straně komunikace (ve směru staničení) je již provedeno nově.

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci, ani památkové zóně.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.





3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

4 VZTAHY ZPEVNĚNÝCH PLOCH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

V I. etapě výstavby dojde k realizaci pouze objekt SO 01 Komunikace a zpevněné plochy .

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

POPIS ŘEŠENÍ – KOMUNIKACE

Vjezd do obytné zóny je navržen přes sníženou obrubu s výškovým rozdílem od úrovně hlavního dopravního prostoru (ul. Ostřešanská) 0,02 m. Výškový rozdíl nesmí být větší než 0,02 m, aby se nestal nebezpečnou bariérou pro jízdu cyklistů a motocyklistů. Vjezd je dlouhý 6,0 m a je navržen ze zámkové dlažby tl.80 mm, barvy červené. Dále je vjezd / výjezd vyznačen varovným pásem z hmatné dlažby, tak aby byl vyloučen náhodný vstup osoby s omezenou schopností orientace do jízdního pásu. Šířka varovného pásu na vjezdu je navržena 0,40 m, délka 4,0 m. Začátek obytné zóny je na



chodníku označen signálním pásem z hmatné dlažby, jako místo orientačně významné. Šířka signálního pásu je 0,80 m.

Ve staničení km 0,006 00 – 0,011 00 a km 0,101 20 – 0,106 20 jsou navrženy dlouhé, zpomalovací, příčné prahy délky 5,0 m. Vůči vozovce je plocha prahu zvýšena o 10 cm z obou stran. Nájezdy na plochu jsou řešeny jako rampy délky 1,00 m, délka horní plochy prahu je 3,0 m. Zpomalovací prahy nejsou navrženy v celé šířce komunikace, z důvodu snadnějšího průjezdu cyklistů a lepšího odvodnění komunikace do navržených sorpčních vpustí. Šířka zpomalovacích prahů je 3,25 m.

Šířka vozovky je nově navržena 4,0 m + 2 x 0,25 m betonový vodící pásek. V místech vystřídáních podélných parkovacích stání je komunikace zúžena na 2,75 m + 2 x 0,25 m bet. vodící pásek. Délka komunikace v I. etapě výstavby je 108,93 m.

Na pravé straně podél komunikace (ve směru staničení) je navržena zpevněná plocha ze zámkové dlažby, tl. 80 mm, zvýšená vůči vozovce +2 cm. V této zpevněné ploše se nacházejí sjezdy na soukromé pozemky. Šířka zpevněné plochy podél komunikace je navržena 2,0 m. Barva zpevněné plochy ze zámkové dlažby je šedá. Sjezdy budou ze zámkové dlažby tl. 80 mm, barvy červené.

Na komunikaci jsou navržena vystřídání podélná parkovací stání, která slouží zároveň z dlouhými zpomalovacími prahy, jako zklidňující prvek v obytné zóně. Na levé straně (ve směru staničení) jsou navržena čtyři podélná parkovací stání, na pravé straně jsou navržena dvě podélná parkovací stání. Šířka parkovacích stání je 2,0 m, délka jednoho stání je 6,5 m.

SKLONOVÉ POMĚRY

Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav. Je navržen s ohledem na přilehlou zástavbu a křižovatky, aby nedocházelo ke zbytečným zemním pracím a nadměrnému zvyšování nákladů

Podélné sklony jsou následující:

km 0,000 00 – 0,003 70	stoupá ve sklonu 1,00 % - napojení na stávající komunikaci
km 0,003 70 – 0,040 00	klesá ve sklonu 4,50 %
km 0,040 00 – 0,080 00	klesá ve sklonu 2,63 %
km 0,080 00 – 0,108 93	klesá ve sklonu 0,50 % - napojení na stávající křižovatku
km 0,108 93 – 0,122 62	klesá ve sklonu 1,28 % - sklon stávající křižovatky (tento úsek už je zrekonstruován)

Nedostatečné podélné sklony na ose komunikace jsou řešeny v místě odvodňovacích pásků ze žulové kostky drobné.

Příčný sklon:

Povrch komunikace bude proveden v jednostranném sklonu o velikosti 2,5 % po celé délce komunikace, pouze v místě napojení na stávající komunikaci bude příčný sklon upraven dle stávajících poměrů. Sklon bude proveden jednostranně (ve směru staničení).

Napojení sjezdů je potřeba provést tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení na novou obytnou ulici.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch vozovky je navržen z asfaltového betonu střednězrného. Povrch bude upnut do betonového vodícího pásu šířky 0,25 m, následně do betonové silniční obruby (250/150/1000 mm) do betonového lože s boční opěrrou. Podsádka betonové silniční obruby na pravé straně komunikace (v



směru staničení) v místech podélných parkovacích stání a v místě vjezdu do obytné zóny bude snížena + 2 cm. Na levé straně komunikace (ve směru staničení) bude podsádka + 10 cm.

Skladba konstrukčních vrstev nové vozovky je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

<u>D1-N (D1-N-8)</u>		
Asfaltový beton střednězrný ACO 11	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik dle TP 102 0,70 kg/m ²		
Obalované kamenivo ACP 16 +	ČSN EN 13108-1	60 mm
Infiltrační postřik 1,0 kg/m ²		
Stabilizace cementová SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	130 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	200 mm
Celkem		430 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: stávající kryt bude odstraněn schodovitě, po vrstvách tl. 40 a tl. 60 mm na délkách cca 0,5 m. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postřikem a spára styčná bude ošetřena živичnou emulzí a zasypána křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a modernizované vozovky. Nové konstrukční vrstvy budou tímto plynule napojeny, čímž se zamezí tvorba poruch na přechodu nové úpravy a starého stavu.

POPIS ŘEŠENÍ – PARKOVACÍ STÁNÍ

V první etapě výstavby je celkem navrženo 6 podélných parkovacích stání. Parkovací stání jsou navržena vystřídána (4 a 2) a slouží jako zpomalovací prvek v obytné zóně. Šířka podélných stání je navržena 2,0 m, délka 6,5 m. Jednotlivá parkovací stání budou oddělena vodorovným dopravním značením V10a. Provedení bude zámkovou dlažbou barvy šedé.

Základní sklon parkovacích stání je navrženo 2,0%

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch parkovacích stání je navržen ze zámkové dlažby tl. 80 mm, barva červená. Povrch čtyř podélných stání bude upnut (hranou lemující komunikaci) do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm (+2 cm od vozovky). V místě zeleně bude povrch upnut do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +10 cm.

Povrch dvou podélných stání bude upnut (hranou lemující komunikaci) do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm (+2 cm od vozovky). V místě lemující zpevněnou plochu bude povrch upnut do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +2 cm.

Skladba konstrukčních vrstev parkovacích stání vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení VI upravené na místní poměry. Konstrukční skladba bude následující:

D1-D (D1-D-2)



Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	120 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	170 mm
Celkem		410 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

POPIS ŘEŠENÍ – ZPEVNĚNÁ PLOCHA, SJEZDY

Zpevněné plochy ze zámkové dlažby jsou nově navrženy v pravé části obytné ulice (ve směru staničení). Povrch je navržen ze zámkové dlažby („kost“) tl. 80 mm, barvy šedé. Pouze sjezdy na soukromé pozemky budou vyznačeny červenou zámkovou dlažbou. Šířka zpevněné plochy v úseku Ostřešanská – 28. října (I. etapa výstavby), je navržena 2,0 m

U objektu č.p. 201 bude ve zpevněné ploše ze zámkové dlažby zachován stávající anglický dvorek, pouze bude výškově upraven. Dále u č.p. 201 a 202 bude zpevněná plocha ze zámkové dlažby upnuta do chodníkové betonové obruby do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +6 cm, z důvodu odtoku vody. Pouze u vstupní branky a vrat č.p. 201 a 202, bude podsádka obruby +2 cm. Dále u sjezdů u č.p. 203, 301 a sjezdu na pozemek č. 425/37 bude povrch upnut do chodníkové obruby s podsádkou +0 cm. Místo styku zpevněné plochy a plotové podezdívky bude ochráněno popovou izolací.

Základní sklon zpevněné plochy ze zámkové dlažby je navržen 2,0 %.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch zpevněné plochy je navržen ze zámkové dlažby („kost“) tl. 80 mm, barvy šedé a červené. Zpevněná plocha bude upnuta, z jedné strany, do betonové silniční obruby (1000/250/150 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm (+2 cm od vozovky). Ze strany druhé, bude upnuta na betonovou podezdívku plotu. V místech, kde není plot s betonovou podezdívkou a ve sjezdech na soukromé pozemky, bude povrch upnut do betonové chodníkové obruby do betonového lože.

Skladba konstrukčních vrstev parkovacích stání vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení VI upravené na místní poměry. Konstrukční skladba bude následující:

<u>D1-D (D1-D-2)</u>		
Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	120 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	170 mm
Celkem		410 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

POPIS ŘEŠENÍ – DLOUHÉ ZPOMALOVACÍ PRAHY



Zpomalovací prahy jsou použity jako zklidňující prvek. V ulici Na Rybníku jsou zpomalovací prahy navrženy na začátku a konci I. ale i II. etapy výstavby.

Vůči vozovce je plocha prahu zvýšena o 10 cm z obou stran. Nájezdy na plochu jsou řešeny jako rampy délky 1,00 m, délka horní plochy prahu je 3,0 m. Zpomalovací práh není navržen v celé šířce komunikace, z důvodu snadnějšího průjezdu cyklistů a lepšího odvodnění komunikace do navržených sorpčních vpustí. Šířka zpomalovacího prahu je 3,25 m.

Umístění zpomalovacího prahu, viz. výkres situace.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch zvýšené plochy je navržen z žulové kostky drobné. Povrch bude upnut do vysoko-pevnostních obrub a žulových krajníků do betonového lože s boční opěrrou.

Povrch nájezdu na zvýšenou plochu rampy, bude upnut do žulových krajníků. Podsádka žulových krajníků na nájezdu bude +2 cm.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení IV. Konstrukční skladba navržené vozovky je následující:

D1-D (D1-D-2)

Žulová kostka drobná	ČSN 73 6131	120 mm
Ložná vrstva	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC C _{1,5/2}	ČSN 73 6125	200 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	ČSN 73 6126	200 mm
Celkem		560 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$.

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění komunikace, parkovacích stání a zpevněných ploch ze zámkové dlažky je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do nově navržených sorpčních vpustí (UVS1-UVS2).

Sorpční vpusti, umístěné u parkovacích stání, budou osazeny plastovou mříží pro zatížení D400.

Vpusti budou napojeny vysoko-pevnostním potrubím PVC DN 150 do stávající kanalizace.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,0 % a bude odvodněna pomocí trativodů, které budou napojeny přes sorpční vpusti do dešťové kanalizace. Trativodná trubka FF DRAIN D150 bude uložena do rýhy min. šířky 0,30 m na podsyp ze štěrkopísku a obsypána štěrkodrtí frakce 8/16. Celý trativod bude opatřen ochrannou geotextilií 200g/m² pro trativody.

V místech s nedostatečným podélným sklonem 0,5% bude odvodnění řešeno pomocí naklápění odvodňovacího pásu.

Je nutné dbát na správné vyspádování povrchu směrem ke vpustím tak, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU



SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé dopravní značení bude v reflexním provedení a základní velikosti
2x IP11c + E1 – Parkoviště (podélná stání) + počet

STÁVAJÍCÍ DZ

1x IP26a + B4 – Obytná zóna + Zákaz vjezdu nákladních automobilů

1x IP26b – Konec obytné zóny

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, všechny značky velikost základní. Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V10a** – Stání podélné (bude provedeno dlažbou)

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

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.

Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení obrušných vrstev, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

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

Zemní pláň je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhuštěné podkladní vrstvy do pískového 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 též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN DIN 18920.

Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Výstupy inženýrských sítí (šoupata, hydranty, poklopy kanalizace) budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch.

Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.



Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. "Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů".

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečný odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

ORGANIZACE VÝSTAVBY

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správcí a při výkopových pracích postupovat podle jejich pokynů a požadavků.

Inženýrské sítě budou ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely, apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.

Zákresy sítí jsou ve výkresu pouze orientační!!!

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ



Požární bezpečnost - nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Dodavatel stavby dodrží po celou dobu provádění výstavby veškeré protipožární a příslušné předpisy, zejména zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně. Při provádění uzavírek a omezení silniční dopravy budou respektovány předepsané požadavky na průjezdný profil a nosnost. Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek.

Šířka nové komunikace je navržena 4,50 m a v místech zúžení podél park. stáními 3,25 m, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Zároveň komunikace splňuje požadavky na únosnost požárních vozidel.

Nástupní plochy k bytovým domům nejsou v upravované lokalitě v současném stavu vyznačeny, a proto není požadováno vyznačení nástupních ploch při stavebních úpravách stávajících zpevněných ploch.

Veškeré hydranty, šoupata apod. zůstávají zachovány. Výstupy šachet a hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu zpevněných a nezpevněných ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace budou na vstupu do obytné zóny vybudovány varovné a signální pásy pro nevidomé a slabozraké z hmatné zámkové dlažby, **barvy bílé**.

V místě vjezdu (i výjezdu) z obytné zóny je navržen varovný pás tak, aby se zamezilo náhodnému vstupu osoby s omezenou schopností orientace do komunikace. Začátek obytné zóny na chodníku musí být označen signálním pásem jako místo orientačně významné. V obytné zóně bude vodící linky pro nevidomé a slabozraké tvořit plot.

Varovné pásy mají šířku 0,40 m, signální pásy 0,80 m a řeší správné nasměrování nevidomého chodce na místo pro přecházení. Varovné a signální pásy jsou navrženy dle ČSN 73 6110 .změna Z1 (Varovné pásy se umísťují v celé délce snížených obrub s výškou menší než 0,08m). Zvýšené chodníkové obruby s podsádkou +6 cm a plotové podezdívky budou tvořit vodící linky pro nevidomé a slabozraké.

Základní příčný sklon pochozích ploch se navrhuje 2,0 %.

V řešené I. etapě je navrženo 6 podélných parkovacích stání. Jelikož se jedná o parkovací stání v obytné zóně s nejvyšší dovolenou rychlostí 20 km/h a volném pohybu pěších, není nutné vyhrazovat parkovací stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení se neprovádí z důvodu umístění sloupů do zeleně.

Uspořádání je patrné z přílohy situace

Barva zámkové dlažby varovných a signálních pásů, musí být kontrastní barvy!

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06

Vypracovala: Bc. Lenka Ledvinková
Prodin a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice
+420 725 601 941

V Pardubicích, červenec 2013



PRODIN, a.s., Jiráskova 169, 530 02 Pardubice, IČ 25292161

