

TECHNICKÁ ZPRÁVA

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

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

| | |
|--|--|
| STAVBA | : Oprava komunikace a výstavba parkoviště v ulici Macanova v Pardubicích SO 100 – Komunikace a zpevněné plochy (3908, 2082/47, 2082/46, 2082/45, 2082/51, 2082/52, 2082/53, 2082/41, 2083/10, 2604/1) SO 101 – Kontejnerová stání (2094/7, 3909/1) SO 400 - Veřejné osvětlení (3908, 2082/47, 2082/41, 2082/53 a 2604/1) |
| KRAJ | : Pardubický |
| OBEC | : Pardubice |
| STAVEBNÍ ÚŘAD | : Pardubice |
| CHARAKTER STAVBY | : Výměna krytu a konstrukčních vrstev vozovky, chodníků, výstavba parkovacích stání, ochranného dělicího ostrůvku, odvodnění zpevněných ploch, úprava přilehlé zeleně, výstavba kontejnerových stání a veřejného osvětlení |
| STUPEŇ PD | : Dokumentace pro provádění stavby (DPS) |
| KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ | : Pardubice |
| OBJEDNATEL  | : Statutární město Pardubice Pernštýnské náměstí 1 530 21 Pardubice |
| PROJEKTANT  | : Bc. Lenka Ledvinková Prodin a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 941 IČ 25292161 |

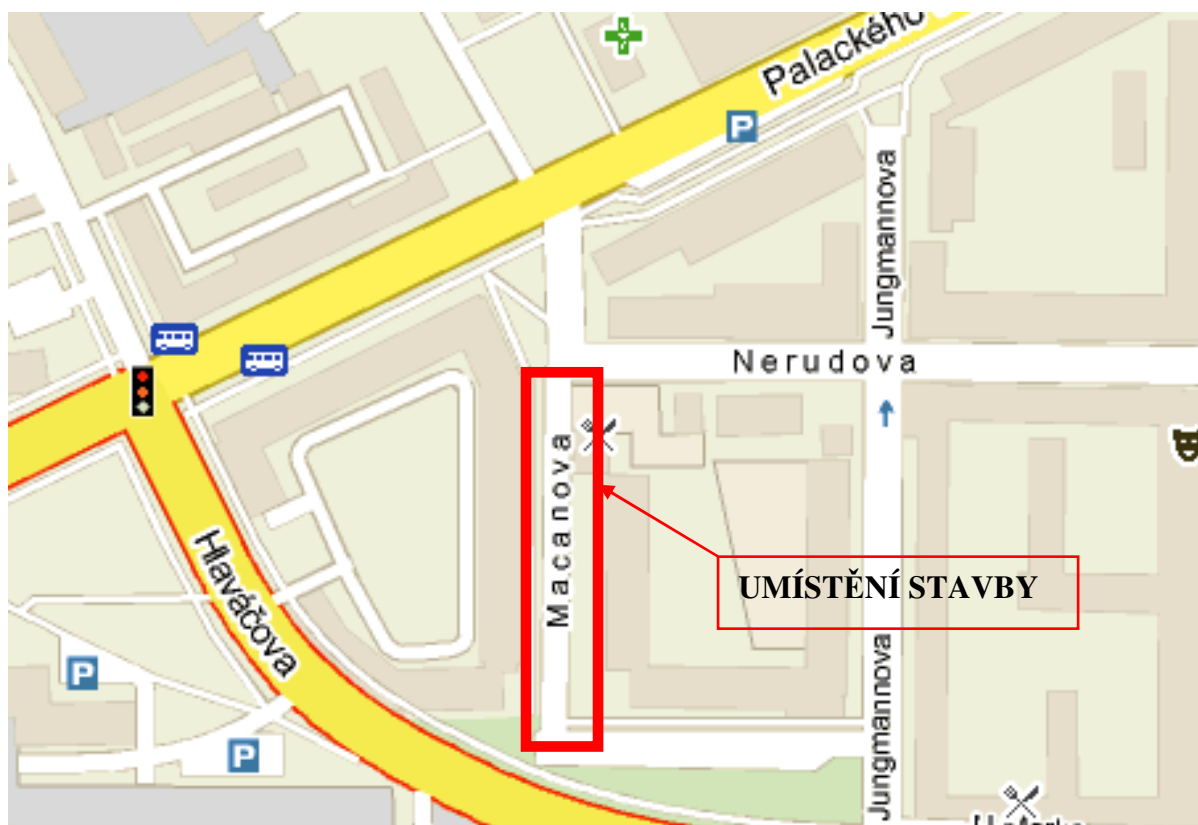


2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je oprava komunikace, výstavba parkovacích stání a chodníků v ulici Macanova. Řešená ulice se nachází v působnosti městského obvodu I Pardubice. Je situována v západní části MO I a je vedena ze severu na jih. Komunikace obsluhuje pouze obytné domy v řešené ulici a zajišťuje příjezd do bytových domů v ulici U Marka. Ulice je napojena na ulici Palackého a její část po křížení s ulicí Nerudovou zajišťuje obsluhu celého prostoru až k náměstí Legií, včetně. Zástavba v ulici za křižovatkou s ulicí Nerudovou je určena pouze k bydlení, pouze těsně za touto křižovatkou je situována restaurace. Od křížení s ulicí Nerudovou je ulice jednosměrná (sever-jih)

Úpravy ulice Macanova, jsou z důvodu absence regulérních parkovacích stání pro obyvatele obytných domů. Opravou dojde k zúžení komunikace, výstavbě šikmých a podélných parkovacích stání. Dále dojde k opravě chodníků, zpevněných ploch pro příjezd složek integrovaného záchranného systému, úpravě přilehlé zeleně rekonstrukci veřejného osvětlení a výstavbě kontejnerových stání.

Oprava komunikace a výstavba parkoviště v ulici Macanova v Pardubicích bude rozdělena na **dvě etapy výstavby**.



3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

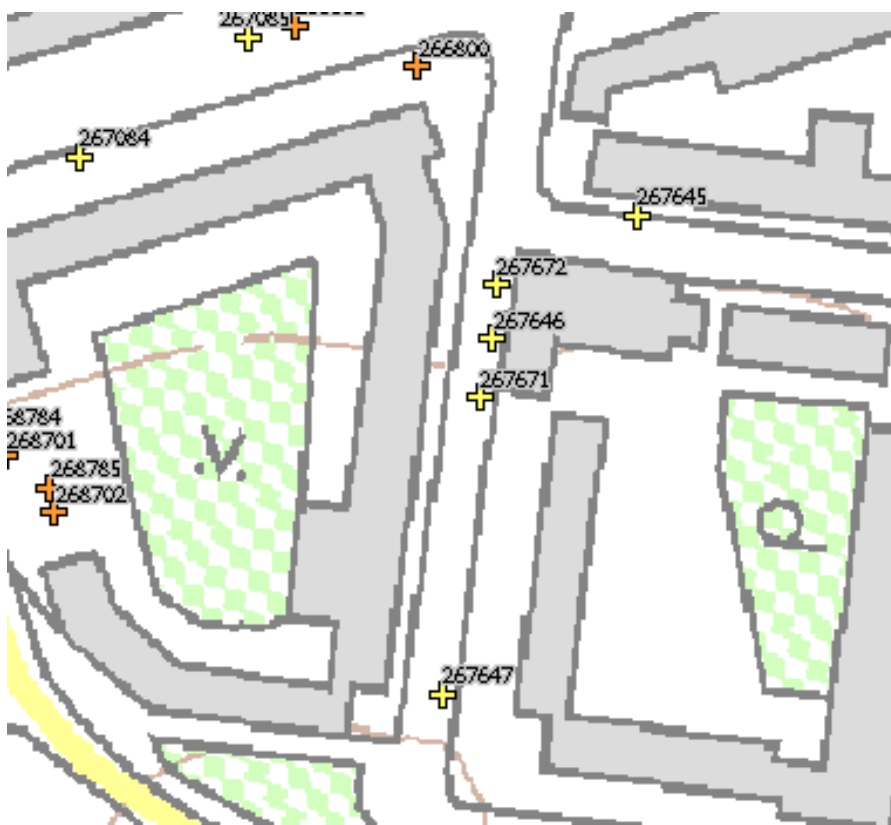


Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

- Geodetické zaměření stávajícího stavu (GES PARSEC, 2008)
- Požadavky objednatele – Statutárního města Pardubice, MO I
- ČSN 73 6110, změna Z1 Projektování místních komunikací,
- ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic.
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 102 Asfaltové emulze
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 30/01 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 398/09 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Dopravní inženýrství – Jirava, Slabý (© ČVUT Praha), r. 1990
- Městské komunikace – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1997
- Dopravní inženýrství, Návod pro cvičení – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r.

1994

Dále byly použity záznamy z databáze z „České geologické služby“, konkrétně vrty 267647 a 267672.



Česká geologická služba
databáze geologicky dokumentovaných objektů

gd3v

STRATIGRAFICKÝ VYMEZENÝ VÝPIS GEOLOGICKÉ DOKUMENTACE ARCHIVNÍHO VRTU
V-7 [Pardubice]

Klíč báze GDO : 267647 Číslo posudku : P057221 Mapy 1:25.000 13-421 M-33-68-D-c
Souřadnice - X : 1061272.00 Y : 648294.00 [zaměřeno]
Nadmořská výška : 220.30 [Balt po vyrovnání] Rok ukončení : 1986
Hloubka / délka : 3.00 [vrt svislý] Datum výpisu : 24.5.2013
Účel objektu : inženýrsko-geologický
Realizace : Stavoprojekt Hradec Králové
Komentář :

hloubkový interval : **stratigrafie**
[m] základní popis polohy
rozšíření popisu polohy
komentář k poloze

Kvartér
0.00 - 0.15 : **sut'** zastoupení horniny - 99 %, max.velikost částic 2 dm, žulová
0.15 - 0.20 : **písek** střednozrný, hnědý
0.20 - 0.70 : **sut'** zastoupení horniny - 90 %, max.velikost částic 3 dm, žulová
přítomnost : písek střednozrný hnědošedý
0.70 - 1.00 : **navážka** písčité
přítomnost : štěrk zastoupení horniny - 40 %, max.velikost částic 1 dm
1.00 - 1.30 : **písek** hlinitý, střednozrný, světle hnědý
přítomnost : štěrk zastoupení horniny - 15 %, max.velikost částic 3 cm pestrý
1.30 - 2.00 : **písek** hlinitý, střednozrný, hnědý
přítomnost : štěrk zastoupení horniny - 40 %, max.velikost částic 5 cm pestrý
2.00 - 3.00 : **písek** střednozrný, hnědý
přítomnost : štěrk ojediněle, max.velikost částic 2 cm pestrý

Česká geologická služba
databáze geologicky dokumentovaných objektů

gd3v

STRATIGRAFICKÝ VYMEZENÝ VÝPIS GEOLOGICKÉ DOKUMENTACE ARCHIVNÍHO VRTU
V-22 [Pardubice]

Klíč báze GDO : 267672 Číslo posudku : P057236 Mapy 1:25.000 13-421 M-33-68-D-c
Souřadnice - X : 1061173.00 Y : 648281.00 [zaměřeno]
Nadmořská výška : 220.20 [Balt po vyrovnání] Rok ukončení : 1987
Hloubka / délka : 3.00 [vrt svislý] Datum výpisu : 24.5.2013
Účel objektu : inženýrsko-geologický
Realizace : Stavoprojekt Hradec Králové
Komentář :

hloubkový interval : **stratigrafie**
[m] základní popis polohy
rozšíření popisu polohy
komentář k poloze

Kvartér
0.00 - 0.10 : **sut'** zastoupení horniny - 99 %, max.velikost částic 1 dm, žulová
0.10 - 0.20 : **písek** střednozrný, hnědý
0.20 - 0.65 : **štěrk** zastoupení horniny - 10 %, max.velikost částic 2 dm
0.65 - 3.00 : **písek** střednozrný, hlinitý, hnědý



Z tohoto průzkumu vyplývá:

Dle popisu archivních vrtů se aktivní zóna komunikace pravděpodobně nachází v písčitých navážkách se šterkovitou příměsí či ve šterkách až pískách hlinitých, dle výškových poměrů. V případě hlinitých písků je nutné vylepšit aktivní zónu komunikace a parkovacích stání sanací hrubozrnným materiálem (např. ŠD fr. 0-63 mm) v tl. cca 0,20 m.

4 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Vodovody a kanalizace Pardubice, a.s. – Nově navržené vpusti budou napojeny na stávající kanalizační šachty nebo se využije vysazených odboček pro stávající vpusti, ve výjimečných případech se provede jejich napojení na potrubí – nutno upravit a přizpůsobit umístění vpustí.

Napojení dešťových vpustí do stok, bude zahrnuto do nákladů oprav komunikace.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

I. ETAPA VÝSTAVBY

POPIS ŘEŠENÍ – KOMUNIKACE UL. MACANOVA

Komunikace v ulici Macanova má délku cca 150,47 m a je navržena ve funkční třídě C – Obslužná komunikace ve stávající zástavbě. Pro automobilovou dopravu je ulice Macanova navržena jako jednosměrná, jednopruhová komunikace. **Pro cyklisty je ulice Macanova navržena jako obousměrná jednopruhová komunikace s výhybnami.** Podle místních podmínek lze v odůvodněných případech a ve stisněných podmínkách jako místo pro vyhýbání využít také plochu křižovatek, nebo samostatné sjezdy ze sousedních staveb nebo pozemků, případně jiné vhodné zpevněné plochy přiléhající k jízdnímu pruhu. Vzdálenost výhyben nemá přesahovat vzdálenost 100 m až 200 m.

Komunikace je nově řešena, jako kombinace asfaltové vozovky a parkovacích stání z žulových kostek. Šířka vozovky z asfaltového betonu je 3,25 m + 2x 0,25 m vodící pásy (dvoulinka z žulové kostky drobné).

Řešení počítá s maximálním využitím stávající zeleně, včetně v nedávné době vysazených stromů. Pouze dojde ke kácení jednoho stávajícího stromu (viz. výkres situace), který je částečně suchý. **Průměr kmene je podlimitní a není třeba žádat o souhlas ke kácení.**

SMĚROVÉ A SKLONOVÉ POMĚRY

Směrově je komunikace vedena v přímé, s jedním směrovým obloukem $R = 6,00$ m v místě napojení na ulici Nerudovu. Výstavbou šikmých parkovacích stání dojde k záborům pozemků Statutárního města Pardubice. Směrové poměry řešené trasy jsou popsány ve výkresu B1.1.2 Situace.

Podélný sklon:

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

Podélné sklony jsou následující:

| | |
|------------------------|---|
| km 0,000 00 – 0,010 00 | klesá ve sklonu 1,50 % – napojení na stávající komunikaci |
| km 0,010 00 – 0,030 00 | stoupá ve sklonu 1,00 % |
| km 0,030 00 – 0,092 00 | klesá ve sklonu 1,00 % |



km 0,092 00 – 0,133 00 stoupá ve sklonu 0,83 %
km 0,133 00 – 0,150 47 klesá ve sklonu 1,00 % – napojení na ulici Nerudova

Příčný sklon:

Povrch komunikace bude proveden ve sklonu jednostranném 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 levostranně (po směru staničení).

Napojení účelové komunikace a sjezdů na výjimečně pojižděnou plochu určenou pro složky záchranného integrovaného systému, je potřeba provést tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení na novou komunikaci.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch vozovky je navržen z asfaltového betonu střednězrného. Povrch bude upnut do dvoulinky z žulové kostky drobné a v místě snížení (parkovacích stání) do silničních, betonových obrub (1000/150/250 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +2 cm. V místech, kde nedochází ke snížení, bude povrch upnut do silničních, betonových obrub (1000/150/250 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +10 cm.

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

D1-N (D1-N-8)

| | | |
|---|----------------|---------------|
| Asfaltový beton střednězrný ACO 11+ | ČSN EN 13108-1 | 40 mm |
| Spojovací postřik dle TP 102 0,50 kg/m ² | | |
| Asfaltový beton hrubozrný ACL 16+ | ČSN EN 13108-1 | 70 mm |
| Infiltrační postřik 1,0 kg/m ² | | |
| Stabilizace SC C _{3/4} | ČSN 736124-1 | 150 mm |
| Štěrkodrt' ŠD _A | ČSN 73 6126-1 | 200 mm |
| Celkem | | 460 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 – PARKOVACÍ STÁNÍ

Parkovací stání jsou navržena podélná a šikmá v ulici Macanova V první etapě výstavby bude postaveno 5 podélných stání a 36 šikmých stání + 3 šikmé stání pro ZTP. Šikmá parkovací stání jsou navržena pod úhlem 45°. Rozměr 2,50 x 4,80 m + tři stání pro osoby se sníženou schopností pohybu, o rozměrech 3,50 x 4,80 m.

Základní sklon parkovacích stání je navržen 3,0 %, pouze tři vyhrazená stání pro ZTP budou mít max. sklon 2,0% dle vyhlášky 398/2009 Sb.

Podélná parkovací stání jsou navržena s rozměry 5,75 x 2,25 m. Před restaurací Na Macandě budou dvě podélná parkovací stání vyhrazena pro zásobování v době 8 – 20h. V období od 20 – 8h budou parkovací stání sloužit pro veřejnost.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ



Povrch parkovišť je navržen z žulové kostky drobné. **Tyto kostky budou získány při bouracích pracích na této stavbě.** Kostky budou očištěny a znovu použity. Přebytek kostek bude odvezen do areálu Služeb města Pardubic.

Povrch podélného parkovacího pruhu bude z jedné strany upnut do silniční betonové obruby (1000/150/250 mm) do betonového lože s boční opěrou s podsádkou +10 cm. Na druhé straně, bude povrch upnut do silniční, betonové obruby (1000/150/250 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm (od vozovky +2 cm). Jedno podélné parkovací stání se nachází mezi dvěma sjezdy. Tyto dva sjezdy v parkovacím pruhu jsou také navrženy z žulové kostky drobné a budou vydlážděny se sklonem cca 7,5 %.

Šikmá parkovací stání jsou navržena z žulové kostky drobné. Povrch bude upnut do betonové obruby (1000/150/250 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +10 cm, ze tří stran. Ze strany čtvrté bude podsádka obruby +0 cm (od vozovky + 2cm).

V místě šikmého parkovacího stání pro ZTP bude obruba sousedící se sjezdem snížena na podsádku +2 cm.

Skladba konstrukčních vrstev nových parkovacích stání je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

D1-D (D1-D-2)

| | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|
| Žulová kostka drobná | ČSN 73 6131 | 120 mm |
| Ložná vrstva | ČSN 73 6126-1 | 40 mm |
| Stabilizace SC C _{3/4} | ČSN 736124-1 | 150 mm |
| Štěrkodrt' ŠD _A | ČSN 73 6126-1 | 200 mm |
| Celkem | | 510 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 – VÝJMEČNĚ POJÍŽDĚNÁ PLOCHA

Výjimečně pojížděné plochy k bytovým domům jsou určeny pro složky záchranného integrovaného systému a jsou navrženy z pojížděné zámkové dlažby tl. 80 mm, barvy javor. Zámková dlažba bude složena ze tří kamenů- V místech snížených obrub bude umístěn varovným pásem z hmatné zámkové dlažby, šířky 0,40 m, **barvy bílé.**

Základní příčný sklon pojížděných ploch je navržen 2,0 %.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch pojížděných ploch je navržen ze zámkové dlažby, barvy javor. Povrch bude u podélných parkovacích stání a vozovky upnut do silniční obruby (1000/150/250 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm (+2 cm od vozovky a podélných parkovacích stání). Výjimečně pojížděná plocha bude upnuta do obruby (1000/80/250 mm) do betonového lože s boční opěrou s podsádkou +6 cm ze strany jedné a z druhé strany s podsádkou +0 cm (kvůli odtoku vody do zeleně).

Skladba konstrukčních vrstev výjimečně pojížděných ploch je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení D2, a je následující:

D2-D (D2-D-1)



| | | |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Zámková dlažba | ČSN 73 6131 | 80 mm |
| Ložná vrstva fr. 2/5 | ČSN 73 6126-1 | 40 mm |
| Štěrkodrt' ŠD _A | ČSN 73 6126-1 | 250 mm |
| Celkem | | 370 mm |

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$.

POPIS ŘEŠENÍ – CHODNÍKY

Chodníky v ulici Macanova kopírují stávající šířky chodníků – 1,50 m, 2,00 m, 3,00 m. V místech, kde chodníky přiléhají k domům, bude použita nopová izolace, která bude zalištována.

V místě pro přecházení jsou varovné pásy z hmatné zámkové dlažby, šířky 0,40 m, **barvy bílé**. Základní sklon chodníků je navržen 2,0 %.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

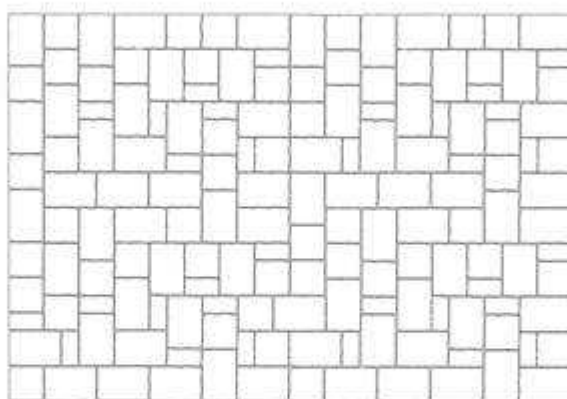
Povrch chodníků je navržen ze zámkové dlažby tl. 60 mm, barvy javor. Chodník veden podél podélných parkovacích stání, bude upnut do silničních, betonových obrub (1000/150/250 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm (od podél.park.stání +10 cm). Z druhé strany bude chodník upnut do chodníkové obruby (1000/80/250 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm, z důvodu odtoku dešťové vody do zeleně. Chodník veden směrem k ulici U Marka bude z obou stran upnut do chodníkové obruby. Z jedné strany bude obruba s podsádkou +6 cm. Tato podsádka bude tvořit vodící linii pro nevidomé. Ze strany druhé bude podsádka obruby +0 cm z důvodu odtoku dešťové vody do zeleně. Chodníky vedené podél bytových domů jsou z jedné strany upnuty do chodníkové obruby do betonového lože s boční opěrou a podsádkou +0 cm a ze strany druhé do bytových domů. Styk chodníku s bytovým domem bude opatřen nopovou izolací, která bude zalištována.

Skladba konstrukčních vrstev chodníků vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení CH. Konstrukční skladba chodníku bude následující:

| | | |
|----------------------------|---------------|---------------|
| <u>D2 (D2-D-1)</u> | | |
| Zámková dlažba | ČSN 73 6131 | 60 mm |
| Ložná vrstva fr. 2/5 | ČSN 73 6126-1 | 30 mm |
| Štěrkodrt' ŠD _A | ČSN 73 6126-1 | 200 mm |
| Celkem | | 290 mm |

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$.





Obr. 1 Vzorová skladba.

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

Odvodnění komunikace v ulici Macanova je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu zpevněných ploch do nově navržených sorpčních vpustí UVS1 – UVS4, jedné uliční vpustí UV1 a jednoho odvodňovacího žlabu (v podélném parkovacím stání).

Vpusti na vozovce jsou navrženy s rozměrem mříže 500 x 500 mm pro zatížení D400, sorpční vpusti, vzhledem k umístění v komunikaci budou osazeny mříží pro zatížení D400. Mříže budou opatřeny nátěrem.

Vpusti budou napojeny vysoko-pevnostním potrubím PVC DN 150 do stávajících kanalizačních šachet, případně do stávající kanalizace.

Zemní pláň bude mít příčný sklon 3,0 % a bude odvodněna pomocí trativodu, který bude napojen přes sorpční vpusti do dešťové kanalizace. Trativodná trubka DN150 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.

Chodníky a výjimečně poježděné plochy budou částečně odvodněny do odvodňovacích žlabů a do přilehlé zeleně.

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

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

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

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V I. etapě výstavby je navrženo následující dopravní značení:

IP4b – Jednosměrný provoz + **E12a** – Jízda cyklistů v protisměru, **2 x IP12** – Vyhrazené parkoviště + **E13** – Text („Vyhrazeno pro držitele platné parkovací karty vydané DpmP a.s.“), **1 x IP12** – Vyhrazené parkoviště + **E13** – Text („OD 8h – 20 h vyhrazeno pro zásobování.“), **3 x IP12** – Vyhrazené parkoviště + **O1** – piktogram invalidního vozíku, **B2** – Zákaz vjezdu všech vozidel + **E12b** – Vjezd cyklistů v protisměru povolen.



VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Vodorovné dopravní značení v I. etapě výstavby je navrženo následující: **V10a** – Stání (podélné s okrajem silnice), **V10c** – Stání (šikmé k okraji silnice) a **V10f** – Vyhrazené parkoviště pro voz. přepravující osobu těžce postiženou; stání budou oddělena barevným nátěrem.

Dopravní značky budou provedeny v reflexním provedení, osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů. Spodní hrana značky bude ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.

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 obrusných 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 zhutněné 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 hluchosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

Po dobu výstavby bude provedena ochrana kmenů stromů (např. dřevěným bedněním do výšky 2,0 m)

Při realizaci I. etapy dojde ke kácení jednoho stávajícího stromu (viz. výkres situace), který je částečně suchý. **Průměr kmene je podlimitní a není třeba žádat o souhlas ke kácení.**

Ochranné pásmo 2,5 m dle ČSN DIN 83 90 61 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech nelze dodržet. V tomto případě budou prováděny stavební práce v ochranném pásmu ručně. Dále se MUSÍ dávat pozor při ručních pracích na kořenový systém stávajících stromů, aby nedošlo k poškození. V případě rozsáhlého kořenového systému zasahujícího do nové stavby, bude kořenový bal ochráněn.

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.

Při realizaci je nutné umožnit zásobování restaurace Na Macandě. Zásobování probíhá přečerpáváním piva do tankerů v období cca 1x 14 dnů. Přečerpávání trvá cca 1 hodinu.

OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správci 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!!!

POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

Nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby.



Vzhledem k tomu, že přilehlá bytová zástavba (jedná se o bytové domy po obou stranách opravované ulice) byla vybudována před platností normy ČSN 730802 – „Požární bezpečnost staveb“, nejsou navrženy samostatné nástupní plochy pro požární vozidla.

Veškeré hydranty zůstávají zachovány. Výstupy hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

Šířka komunikace je navržena 3,75 m mezi obrubami a tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Šířka výjimečně pojížděné plochy, pro složky záchranného integrovaného systému, jsou navrženy 3,00 m mezi obrubami.

Zároveň komunikace splňuje požadavky na únosnost požárních vozidel.

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

S ohledem na charakter stavby není třeba.

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 chodnicích vybudovány varovné pásy pro nevidomé a slabozraké z hmatné zámkové dlažby, **barvy bílé**. Varovné pásy mají šířku 0,40 m. Varovné pásy jsou navrženy dle ČSN 73 6110. změna Z1 (Varovné pásy se umísťují v celé délce snížených obrub s výškou menší než 0,08m). **Jelikož místa pro přecházení pro chodce není možno z provozních podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás, signální pás se neprovádí**

V místech určených pro přecházení a sjezdech bude obruba snížena na podsádku +2 cm. Vodící linii pro nevidomé budou tvořit budovy, popřípadě zvýšené obruby chodníků s podsádkou +6 cm.

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

Z celkového počtu 44 parkovacích stání, budou 3 šikmá stání vyhrazena pro ZP. Parkovací stání má šířku 3,50 m, délku 4,80 m. Základní sklon stání pro ZTP je 2,0%. Stání bude označeno svislým a vodorovným dopravním značením.

Vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení bude provedeno od výšky 1300 mm po výšku 1700 mm, 5x pruhy šíře 80 mm (černá, bílá, černá....) při světlých odstínech sloupů. Vizuální kontrast se provádí v průchozím prostoru podél vodící linie do šířky 1500 mm – 2000 mm a na přechodech pro chodce a místech pro přecházení ve varovných nebo signálních pásích, v průchozím prostoru kolem nich do šířky 900 mm. Vizuální kontrast se neprovádí při osazení sloupů VO v zeleni a mimo průchozí prostor výše uveden

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, listopad 2013

