





## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	<b>REGENERACE PANELOVÉHO SÍDLIŠTĚ NÁBŘEŽÍ ZÁVODU MÍRU V PARDUBICÍCH - IV. ETAPA</b>	
Místo stavby:	PARDUBICE I, Sídliště nábreží Závodu míru	Kraj Pardubický
Příslušný stavební úřad	Magistrát města Pardubic – Stavební úřad, Štrossova 44, 530 21 Pardubice	
Pozemky stavby	1718/1, 1749/2, 1756, 2630/6, 2630/7, 2630/8, 2630/9, 2630/12 a 27873	

### INVESTOR STAVBY

Firma/Obec	<b>MAGISTRÁT MĚSTA PARDUBIC</b>	
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	<b>DPS – Dokumentace provedení stavby</b>
--------------------	---

### OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Firma/Obec	<b>Statutární město Pardubice – Městský obvod Pardubice I.</b>	
Sídlo	U Divadla 828, 530 02 Pardubice	
Kontaktní osoba	Jednatel ve věcech smluvních: Ing. arch. J. Menšíkem, starosta městského obvodu I Email: posta@umo1.mmp.cz ing. Gabriela Křížková, tajemnice ÚMO I	
IČ/DIČ	IČ:	DIČ: –
Bankovní spojení		

### ZHOTOVITEL DOKUMENTACE

Generální projektant	<b>ADAM PRVNÍ spol. s r.o.,</b> Jindřišská 746, 500 02 Pardubice, hlavní projektant Ing. arch. Jan Kovář IČ: 47452064, DIČ: 248-4745264	
Firma	<b>Ing. Petr Novotný, Ph.D., MBA</b>	
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	Pavel Müller, pavel.muller@ateliermok.eu, tel.: 464 646 342	
Fakurační 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**

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje</b>	<b>2</b>
1.1	Identifikační údaje stavby	2
1.2	Identifikační údaje projektu	2
	<b>Obsah</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Označení stavby</b>	<b>4</b>
2.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění	4
<b>3</b>	<b>Stručný technický popis navrženého řešení</b>	<b>4</b>
3.1	Chodník	4
<b>4</b>	<b>Vyhodnocení průzkumů a podkladů</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Vztahy k ostatním stavebním objektům</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>Návrh Chodníku</b>	<b>4</b>
6.1	Prostorové uspořádání	4
6.2	Technické provedení	4
6.3	Konstrukce vozovky	4
6.4	Odvodnění	5
6.5	Zemní plán	5
6.6	Podmínky pro upevnění obrub	5
<b>7</b>	<b>Konečné terénní úpravy</b>	<b>5</b>
<b>8</b>	<b>podmínky a požadavky na postup výstavby</b>	<b>5</b>
<b>9</b>	<b>Řešení zajištění přístupu a podmínek užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností orientace</b>	<b>6</b>
9.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu a zrakovým postižením	6
9.2	Řešení pro osoby se sluchovým postižením	6
9.3	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek	6
9.4	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení	6
<b>10</b>	<b>Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti</b>	<b>6</b>
10.1	Mechanická odolnost a stabilita	6
<b>11</b>	<b>Požární bezpečnost</b>	<b>7</b>
<b>12</b>	<b>Závěr</b>	<b>7</b>



## **2 OZNAČENÍ STAVBY**

### **2.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ**

Obsahem této dokumentace je revitalizace části sídliště nábřeží Závodu mírů v Pardubicích I. Dokumentace řeší rekonstrukci stávajících chodníkových ploch, parkovacích ploch, ploch pro cyklisty. Území, ve kterém je rekonstrukce ploch navržena, je součástí sídlištního celku Nábřeží Závodu Míru. Na západě je území ohraničeno ulicí Kpt. Bartoše, na severu tokem Labe, na jižní straně areálem lihovaru Hobé (současný vlastník SALER s.r.o.) a otevřeným areálem autobusového nádraží, na východní straně tvoří hranici areál Pardubického pivovaru a.s. a pomyslná hranice procházející mezi bytovými domy. Tato pomyslná hranice vychází z návrhu etapizace, která byla součástí předešlé dokumentace. Stavba se nachází na pozemcích, které vlastní Statutární město Pardubice.

## **3 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

### **3.1 CHODNÍK**

Jedná se o rekonstrukci stávajících chodníkových ploch v řešeném území. Stávající plochy jsou převážně tvořeny z asfaltového povrchu.

## **4 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

Mapový podklad byl poskytnut objednavatel projektové dokumentace firmou Adam první spol. s.r.o. V zájmové oblasti nebyly provedeny geotechnické, hydrogeologické ani jiné průzkumy.

## **5 VZTAHY K OSTATNÍM STAVEBNÍM OBJEKTŮM**

Před zpracování této dokumentace bylo jinou dokumentací řešeno vedení veřejného osvětlení. Kabel VO je nyní situován mimo rekonstruované chodníky.

## **6 NÁVRH CHODNÍKU**

### **6.1 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ**

Základní šířka dlážděného chodníku je 1,50 - 2,20 m. Začátek a konec chodníku je výškově napojen na stávající chodník. Příčný sklon je navržen 2,00 % směrem do vozovky nebo do zeleně. Rekreační chodníky ze šotoliny jsou navrženy v základní šířce 1,50 m. Příčný spád těchto chodníků je navržen ve 2,00%. Směrové řešení je zřejmé z přílohy B 8.2 Situace.

### **6.2 TECHNICKÉ PROVEDENÍ**

Povrch chodníků bude ze zámkové dlažby vhodné pro pěší dopravu, upnuté do podélných pásků ze zámkové dlažby a betonových záhonových obrub 1000/250/80,50 o společného betonového lože. V místě nejnižšího spádu bude obrubník umístěn do stejné hrany, jako je hrana chodníku. Na odvrácené straně chodníku bude obrubník umístěn 60mm nad hranu chodníku – vodící linie. Přístup na chodníkové plochy je řešen sníženým silničním obrubníkem 0,02 nad vozovkou. Chodník je navržen v příčném sklon 2% v šířce 0,90 m od prodloužení vodící linie (průchozí prostor), a dále směrem k obrubě proměnný sklon, max. 12,5% dle překonávaného výškového rozdílu. Místa s výškou obrubníku 0,02-0,08 m budou opatřeny varovným pásem šířky 0,40 m z reliéfní dlažby odlišné barvy (červené) pro nevidomé.

Povrch rekreačního chodníku je navržen ze šotoliny, upnutý do betonových záhonových obrub 1000/250/80, které budou uloženy do betonového lože s boční opěrrou. Záhonové obruby budou osazeny s podsádkou + 0 cm.

### **6.3 KONSTRUKCE VOZOVKY**

Konstrukce chodníku 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 chodníku

Betonová zámková dlažba	60 mm
Kladečské lože	40 mm
Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	200 mm
Celkem	300 mm

Konstrukce pojižděného chodníku

Betonová zámková dlažba	80 mm
Kladečské lože	40 mm
Kamenivo zpevněné cementem SC <sub>C 8/10</sub>	150 mm
Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	200 mm
Celkem	470 mm

Konstrukce chodníku rekreačního

Šotolina	100 mm
Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	200 mm
Celkem	300 mm

**6.4 ODVODNĚNÍ**

Odvodnění chodníků je zajištěno pomocí příčného a podélného spádu. Povrchová voda bude odvedena na okolní terén.

**6.5 ZEMNÍ PLÁŇ**

Zemní plán bude provedena v základním sklonu 3,0 %.

**6.6 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 vystaveny jakémukoliv namáhání vzniklé průjezdem vozidel. V opačném případě se riskuje brzké porušení tohoto lože a ztráta stability obrubníků.

**7 KONEČNÉ TERÉNNÍ ÚPRAVY**

Konečné terénní úpravy budou provedeny tak, aby po ohumusování v tloušťce 10 cm byla zemina zarovnána 2 cm pod horní hranu přilehlého obrubníku při osetí travní směsí. Viz příloha č. C 8.3 – VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY.

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

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



## 9 **ŘEŠENÍ ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU A PODMÍNEK UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE**

### 9.1 **ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM**

Místo pro přecházení je navrženo šířky min. 3,00 m. Toto místo bude upraveno bezbariérovým přístupem a to snížením silniční obruby s převýšením max. 0,02 m. Místo pro přecházení bude opatřeno varovným pásem š. 0,40 m a signálním pásem š. 0,80 m. Signální pás bude odsazen od varovného pásu min. 0,3 m a zároveň bude napojen na přirozenou vodící linii. Varovný a signální pás se provede z reliéfní dlažby z odlišné barvy (červené) pro nevidomé.

Náběhová místa na chodníku jsou řešena v podélném sklonu do maximálních 12,5 %, tato hodnota není nikde překročena. Přirozenou vodící linii tvoří záhonová obruba s podsádkou min. +6 cm.

#### Vjezdy

Vjezd bude upraven bezbariérovým přístupem a to snížením silničních obrub s převýšením max. 0,05 m s varovnými pásem š. 0,40 m z reliéfní dlažby odlišné barvy (červené) pro nevidomé. Náběhová místa na vjezdu jsou řešena v podélném sklonu do maximálních 12,5 %, tato hodnota není nikde překročena. Přirozenou vodící linii tvoří podezdívka stávajícího plotu.

#### Varovný pás

Varovný pás musí mít šířku 0,4 m a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 0,25 m od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 0,80 mm. Varovný pás je vždy prodloužen do výšky podsádky +8 cm v náběhu.

#### Signální pás

Signální pás musí mít šířku 0,80 až 1,00 m a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1,5 m. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 0,25 m od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu šíře 0,80 mm při okraji signálního pásu.

#### Umělá vodící linie

Umělá vodící linie je speciálně vytvořená součást stavby sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením pohybu. Umělou vodící linii tvoří podélné drážky a její šířka 0,40 m. V oboustranné vzdálenosti nejméně 800 mm od osy umělé vodící linie nesmí být žádné překážky. Umělá vodící linie musí navazovat na přirozenou vodící linii.

### 9.2 **ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM**

Neřeší se.

### 9.3 **ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK**

Nástupní hrana zastávky bude provedena z bezbariérové obruby výšky 0,2 m (bezbariérový přístup do vozidel). Bezpečnostní odstup široký 0,5 m bude tvořen hranou obrubníku (0,2 m) a vizuální úpravou hrany širokou 0,3 m (3 řady kontrastně barevné dlažby (bez hmatové úpravy) – červená). Pro nástup do dopravního prostředku bude nevidomá osoba navedena signálním pásem šířky 0,8 m, který bude z reliéfní dlažby barvy kontrastní (červená). Signální pás bude navázán s přirozenou vodící linií.

### 9.4 **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 pro nevidomé červené barvy.

## 10 **OBEČNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI**

### 10.1 **MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA**

Konstrukce i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly dopravnímu zatížení, jak z hlediska intenzity, tak hmotnosti uvažovaných vozidel.



## **11 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST**

Vzhledem k charakteru objektu jako dopravní stavby nevzniká během výstavby požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany během výstavby.

Parametry stávajících přístupových zpevněných komunikací byly změněny, převážně zlepšeny.

Navrhované poloměry nárožních oblouků umožní příjezd požární techniky –rozhledy v napojení zůstávají stávající.

Způsob hasičského zásahu na okolní pozemky zůstane zachován stávající.

Výška průjezdu není v žádném místě komunikace omezena.

Konstrukce vozovek jsou řešeny podle TP 170 a jsou pro požární techniku dostatečně únosné.

Podmínkou pro provádění stavby je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost příjezdu vozidel při požárním zásahu a vozidel zdravotní služby.

## **12 ZÁVĚR**

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

V Pardubicích dne 12. prosince 2013

Zpracoval: Pavel Müller, DiS

Kontroloval: Ing. Petr Novotný, PhD., MBA