





1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	REGENERACE PANELOVÉHO SÍDLIŠTĚ NÁBŘEŽÍ ZÁVODU MÍRU V PARDUBICÍCH - IV. ETAPA	
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	MAGISTRÁT MĚSTA PARDUBIC	
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	DPS – Dokumentace provedení stavby
--------------------	---

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Firma/Obec	Statutární město Pardubice – Městský obvod Pardubice I.	
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	ADAM PRVNÍ spol. s r.o., Jindřišská 746, 500 02 Pardubice, hlavní projektant Ing. arch. Jan Kovář IČ: 47452064, DIČ: 248-4745264	
Firma	Ing. Petr Novotný, Ph.D., MBA	
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

1	Identifikační údaje.....	2
1.1	Identifikační údaje stavby	2
1.2	Identifikační údaje projektu.....	2
	Obsah	3
2	Označení stavby.....	4
2.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění	4
3	Stručný technický popis navrženého řešení	4
3.1	Oprava komunikací a parkovišť	4
4	Vyhodnocení průzkumů a podkladů	4
5	Vztahy k ostatním stavebním objektům.....	4
6	Návrh vozovky a parkoviště.....	4
6.1	Prostorové uspořádání	4
6.2	Technické provedení	4
6.3	Konstrukce vozovky	4
6.4	Odvodnění.....	5
6.5	Podmínky pro upevnění obrub	5
6.6	Zemní plán	5
7	Dopravní značení	5
7.1	Svislé dopravní značení	5
7.2	Vodorovné dopravní značení	5
8	Konečné terénní úpravy	5
9	Přehled provedených výpočtů.....	6
9.1	Rozhledové poměry	6
10	Podmínky a požadavky na postup výstavby	6
11	Řešení zajištění přístupu a podmínek užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností orientace.....	6
11.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu a zrakovým postižením.....	6
11.2	Řešení pro osoby se sluchovým postižením	6
11.3	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek	6
12	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti.....	6
12.1	Mechanická odolnost a stabilita	6
13	Požární bezpečnost	7
13.1	Přístupové komunikace	7
14	Závěr	7



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 OPRAVA KOMUNIKACÍ A PARKOVIŠŤ

Oprava stávající vozovky a parkovací plochy se nachází v sídlišti Závodu míru mezi č.p. 1888 a 1885. Stávající povrch vozovky a parkovací plochy je betonový. Tento kryt bude v celé své tloušťce odstraněn a odvezen na příslušnou skládku.

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. V dané lokalitě byl proveden průzkum stávající betonové konstrukce vozovky, který provedla fi. Sudop.

5 VZTAHY K OSTATNÍM STAVEBNÍM OBJEKTŮM

Nejsou známy

6 NÁVRH VOZOVKY A PARKOVIŠTĚ

6.1 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Jedná se o rekonstrukci stávající vozovky a parkovací plochy mezi budovami č.p. 1885, 1886, 1888. Stávající povrch vozovky a parkovací plochy je tvořen s betonového povrchu. Základní šířka vozovky je 6,00 m, parkoviště 4,50 – 5,00 m a šířky 2,50 m. Krajní parkovací stání jsou rozšířeny o 0,25 m, tedy na hodnotu 2,75 m. Příčný sklon vozovky je navržen jako střešovitý 2,50 % a parkoviště je navrženo v příčném jednostranném sklonu 2,50 %. Směrové řešení je zřejmé z přílohy B 4.2 Situace.

6.2 TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Stávající povrch vozovky a parkovací plochy je tvořen z betonového povrchu. Tento povrch bude v celé své tloušťce odstraněn. Nově navržená vozovka je z živичného krytu a s obou stran bude upnuta do kamenné obruby OP 4 (200/250/800-2000) s podsádkou +10 cm a betonového vodícího proužku (250/500/80), které budou uloženy do betonového lože s boční opěrou. Parkovací plocha je od vozovky oddělena vodící proužkem. Zámková dlažba bude upnuta mezi vodící proužek a kamennou obrubu OP 4 (200/250/800-2000) s podsádkou 8 cm.

6.3 KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce vozovky a parkovací plochy je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–2–IV–PII, D1–D–V–PIII třída dopravního zatížení IV a V, navrhuje úroveň porušení vozovky D1

Konstrukce vozovky

Asfaltový beton střednězrný ACO 11	50 mm
Spojovací postřík 0,3 kg/m ²	
Obalované kamenivo ACP 16+	70 mm
Spojovací postřík 0,5 kg/m ²	
Kamenivo zpevněné cementem SC _{C 8/10}	150 mm
Štěrkodrt' ŠD _B	200-210 mm
Celkem	470-480 mm

Konstrukce parkoviště

Betonová zámková dlažba	80 mm
Kladečské lože	40 mm
Kamenivo zpevněné cementem SC _{C 8/10}	150 mm
Štěrkodrt' ŠD _B	200-220 mm
Celkem	470 - 490 mm

6.4 ODVODNĚNÍ

Odvodnění vozovky a parkovací plochy je navrženo pomocí příčného a podélného spádu do stávajících uličních vpustí. Stávající vpustě budou výškově přizpůsobeny ke sklonu vozovky a parkoviště.

6.5 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.

6.6 ZEMNÍ PLÁŇ

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

7 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**7.1 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Svislé dopravní značení bude spočívat ve vyznačení vyhrazených stání značkou **IP12a – Vyhrazené parkoviště**. Stávající dopravní značky budou ponechány. **K odstranění dopravních značek je navrženo SDZ B 11 zákaz vjezdu motorových vozidel.**

Dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů. Spodní hrany značek budou ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.

7.2 VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Vodorovné dopravní značení spočívá ve vyznačení jednotlivých parkovacích míst (**V 10b – Stání kolmé**), které bude provedeno vložením barevně odlišné řádky zámkové dlažby do plochy parkoviště a symbolem **V 10f – Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohyblivě postiženou**. Symbol bude proveden dle speciálního kladecího vzoru příslušné zámkové dlažby.

8 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 4.3 – VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY.



9 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

9.1 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

V situaci dopravního značení jsou vyneseny rozhledové trojúhelníky odpovídající typu křižovatky (stykové). Stávající vzrostlé stromy okrajově zasahují do RT. Stavebními úpravy se tyto rozhledové poměry nezhorsily, ale naopak došlo ke zlepšení těchto rozhledů.

Délky stran rozhledových trojúhelníků pro vozidla skupiny 2 (vozidlo pro odvoz odpadů, nákladní automobil, autobus) s předností v jízdě podle uspořádání A jsou

Hlavní komunikace	vlevo X_B	35,0 m
	vpravo X_C	45,0 m
Vedlejší komunikace	vpravo, vlevo Y_C	5,0 m

V rozhledových trojúhelnících (polích) sestrojených dle rozměrů z odstavců níže se nesmí nacházet předměty a objekty vyšší než 0,70 m!

10 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 započítím 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.

11 ŘEŠENÍ ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU A PODMÍNEK UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE

11.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Vyhrazené parkovací místo pro tělesné postižené

Základní šířka vyhrazeného stání je navržena v šířce 3,50 m, která v sobě zahrnuje manipulační plochu šířky nejméně 1,20 m. Dvě sousedící stání jsou navrženy šířky 6,50 m. Vyhrazené stání je navrženo v podélném sklonu max. 2,0% a příčném sklonu 2,50%. Toto stání bude opatřeno vodorovným a svislým dopravním značením.

11.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Neřeší se.

11.3 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

Neřeší se.

12 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

12.1 MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA

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

13 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.

13.1 PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE

Parametry veškerých stávajících přístupových zpevněných komunikací zůstanou zachovány, případně zlepšeny. Ke všem dotčeným objektům (vyjma objektů, v nichž jsou pouze požární úseky bez požárního rizika a objektů uvedených v příslušných normách pro požární bezpečnost) vede přístupová komunikace, která umožňuje příjezd požárních vozidel a to:

- až k nástupní ploše,
- alespoň do vzdálenosti 20 m od vchodů navazujících na zásahové cesty,
- alespoň do vzdálenosti 20 m od všech vchodů do objektu, kterými se předpokládá vedení protipožárního zásahu.

Přístupová komunikace dále splňuje předepsané rozměry, tedy šířku vozovky min 3,0 m.

Projektování těchto komunikací se řídí především normami ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6110. Konstrukce vozovek jsou řešeny podle ČSN 73 6114, popř. TP 170 a jsou pro požární techniku dostatečně únosné. Na jednopruhové komunikaci bude svislým dopravním značením zajištěn zákaz odstavení a parkování vozidel. V případě více pruhů musí být tento zákaz zajištěn alespoň u jednoho z pruhů. Podrobné řešení bude určeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Navrhované poloměry oblouků umožní příjezd požární techniky – nárožní poloměry a rozhledy v místě napojení vyhoví.

Výška průjezdu není v žádném místě komunikace omezena.

Řešení požární bezpečnosti budov není předmětem tohoto objektu.

U nových objektů je nutné v místě hydrantů komunikaci rozšířit tak, aby umožňovala odstavení požárního vozidla.

Každá neprůjezdná jednopruhová komunikace delší jak 50 m musí mít na konci smyčkový objezd nebo plochu pro otáčení.

14 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