

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## SO 100 KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY

### 1. OBSAH

1.	OBSAH .....	2
2.	ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ .....	3
2.1	UMÍSTĚNÍ STAVBY .....	3
2.2	STÁVAJÍCÍ STAV .....	3
3.	NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ .....	3
4.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY .....	3
4.1	BOURACÍ PRÁCE - OSTATNÍ .....	3
4.2	PŘÍPRAVA ZEMNÍ PLÁNĚ .....	3
4.3	VOZOVKA – ULICE DR. M. HORÁKOVÉ A VRCHLICKÉHO .....	4
4.3.1	SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY .....	4
4.3.2	SKLONOVÉ POMĚRY .....	4
4.3.3	TECHNICKÉ PROVEDENÍ .....	4
4.4	VOZOVKA –PŘÍJEZD K NOVÉ VYKLÁDCE .....	4
4.4.1	SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY .....	4
4.4.2	SKLONOVÉ POMĚRY .....	5
4.4.3	TECHNICKÉ PROVEDENÍ .....	5
4.5	PARKOVIŠTĚ, Odstavné plochy, sjezdy .....	5
4.5.1	SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY .....	5
4.5.2	SKLONOVÉ POMĚRY .....	5
4.5.3	TECHNICKÉ PROVEDENÍ .....	5
4.6	ZVÝŠENÁ KŘÍŽOVATKA ULIC DR. M. HORÁKOVÉ, VRCHLICKÉHO A DR. F. L. RIEGRA .....	6
4.6.1	SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY .....	6
4.6.2	SKLONOVÉ POMĚRY .....	6
4.6.3	TECHNICKÉ PROVEDENÍ .....	6
4.7	CHODNÍK .....	7
4.7.1	SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY .....	7
4.7.2	SKLONOVÉ POMĚRY .....	7
4.7.3	TECHNICKÉ PROVEDENÍ .....	7
4.8	ODVODNĚNÍ .....	7
4.9	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ .....	8
4.9.1	SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ .....	8
4.9.2	VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ .....	8
4.10	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ .....	8
4.11	PROVÁDĚNÍ STAVBY .....	9
5.	NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	9
6.	VLIV STAVBY NA DOPRAVU A JEJÍ ORGANIZACI, MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH ÚČINKŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	9
7.	POŽADAVKY NA BEZPEČNOST STAVBY, ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY .....	10
8.	ZÁSADY ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ .....	10
9.	PODKLADY PRO VYTÝČENÍ STAVBY .....	10
10.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....	10



## 2. ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

### 2.1 UMÍSTĚNÍ STAVBY

Stavba se nachází v Novém Bydžově. Plocha stavby je ohraničena od západu železniční tratí, resp. výpravní budovou ČD, od východu ulicí Dr. M. Horákové a Vrchlického, od jihu ulicí Dr. F. L. Riegra a od severu ulicí Dr. J. Baráka.

### 2.2 STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající komunikace Dr. M. Horákové a Vrchlického je tvořena žulovou dlažbou (kostka velká); plocha komunikace je v havarijním stavu, s častými poklesy povrchu vozovky. Obruby jsou kamenné, OP. Ve vozovce jsou podélné a příčné překopy po pokládce inženýrských sítí.

Přílehlé chodníky jsou tvořeny z různých materiálů, střídají se betonové dlaždice 30/30 a betonová zámková dlažba, lokálně jsou přejezdy přes chodník řešeny betonovým povrchem, případně kamennou dlažbou.

Prostor před nádražní budovou je rozsáhlý a neuspořádaný, tvořený žulovou dlažbou.

Plocha u budovy ČD je oddělena plotem z betonových dílců.

## 3. NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ

Je počítáno s kompletní rekonstrukcí ulice Dr. M. Horákové a Vrchlického v celé šířce uličního prostoru, tj. včetně chodníků, sjezdů, nezpevněných ploch a nově vymezuje plochy určené k parkování vozidel. Nově jsou zde navržena kolmá parkovací stání pro zvýšení kapacity odstavných ploch.

Křižovatka ulic Dr. M. Horákové, Vrchlického a Dr. F. L. Riegera je navržena jako zvýšená. Toto řešení umožňuje snížit rychlost projíždějících vozidel v místě se zvýšeným pěším provozem a zároveň převádí pěší přes komunikace v jedné výškové úrovni.

Dále dochází k humanizaci prostoru kolem stávající nádražní budovy, jsou zde vymezeny jednotlivé funkční plochy a vybudována parkovací stání pro zaměstnance.

## 4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

### 4.1 BOURACÍ PRÁCE - OSTATNÍ

Vzhledem k předpokládanému využití ploch bude nutné provést vyčištění území stavby. Jedná se především o následující stavby:

- bude vybourán stávající betonový plot u výpravní budovy ČD
- dojde k vykácení křovin a stromů v prostoru řešené plochy
- vybourání stávajících konstrukčních vrstev

Celkově pak dojde k odstranění krytových vrstev zpevněných ploch v řešené lokalitě, tj. odstranění asfaltových vrstev, žulových kostek, betonové dlažby, vyštěrkovaných ploch. Dále dojde k vybourání obrub a přídlažby. Budou odstraněny stávající uliční vpusti. Vybouráno bude oplocení u budovy ČD.

### 4.2 PŘÍPRAVA ZEMNÍ PLÁNĚ

S ohledem na výsledky inženýrskohydrogeologického průzkumu v dané lokalitě – zeminy málo vhodné až nevhodné jako podloží (VIII. Skupina), je navržena sanace aktivní zóny – zemní pláně. Sanace je v prostoru komunikací navržena provápněním v mocnosti 0,50 m pod zemní pláň 2 – 2,5 % nehašeného vápna CaO. V případě velké členitosti území a malých ploch je možná sanace vylepšením aktivní zóny šterkodrtí fr. 0/63 (nutno ověřit hutnicím pokusem).

V případě zásypů inženýrských sítí je nutná výměna spraší za šterkopísek, variantně pak promísení stávající hlíny s vápnem.



## 4.3 VOZOVKA – ULICE DR. M. HORÁKOVÉ A VRCHLICKÉHO

### 4.3.1 SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Komunikace je v celé délce, navržena jako místní obslužná komunikace základní šířky 6,50 m mezi obrubami (2 x 3,00 m jízdní pruh, 2 x 0,25 m přídlažba). Do ulice Vrchlického je tato komunikace zúžena na 3,50 m. Napojení na ulice Dr. F. L. Riegra a Dr. J. Baráka bude provedeno v šířce 6,00 m mezi obrubami (2 x 2,75 m jízdní pruh, 2 x 0,25 m přídlažba).

Mezi ulicemi Dr. F. L. Riegra a Dr. J. Baráka dochází k vybočení komunikace dvěma protisměrnými oblouky o poloměru 40,00 m. V obloucích dochází k šířkovému rozšíření jízdních pruhů.

### 4.3.2 SKLONOVÉ POMĚRY

#### Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav, je navržen s ohledem na přílehlou zástavbu.

#### Příčný sklon:

Základní příčný sklon je navržen střežovitě 2,5 %.

### 4.3.3 TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Vozovka je navržena z asfaltového betonu střednězrného – modifikovaného.

Povrch bude upnutý do dvouřádku ze žulové kostky drobné a betonové silniční obruby silniční do betonového lože s boční opěrou. Podsádka obruby bude +10 cm - +12 cm, v místě sjezdů a parkovacích stání bude snížena na +2 - +5 cm dle situace, v místě s přecházením pěších na +2 cm.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1 (D1-N-7), třída dopravního zatížení III. Konstrukční skladba nové vozovky bude následující:

Asfaltový beton ACO 11S	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik 0,7 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	
Obalované kamenivo ACO 16S	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřik 0,7 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	
Obalované kamenivo ACP 16+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Infiltrační postřik 1,0 kg/ m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	
Cementová stabilizace SC C8/10	ČSN 73 6124	150 mm
Štěrkodrt' ŠD	ČSN 73 6126	220 mm
<b>Celkem</b>		<b>520 mm</b>

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

## 4.4 VOZOVKA –PŘÍJEZD K NOVÉ VYKLÁDCE

### 4.4.1 SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Pro zajištění nakládky a vykládky u koleje č. 9 je navržen vjezd z asfaltového betonu. Příjezd bude přes zvýšenou obrubu. Šířka komunikace vjezdu je navržena 6,00 m (vychází ze stávajícího uspořádání – dle šířky vrat).



#### 4.4.2 SKLONOVÉ POMĚRY

##### Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav, je navržen s ohledem na přilehlou zástavbu.

##### Příčný sklon:

Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,5 %.

#### 4.4.3 TECHNICKÉ PŘEDVÝKONNÍ

Vozovka je navržena z asfaltového betonu střednězrného.

Povrch bude upnutý do betonových vodících pásků a betonové silniční obruby silniční do betonového lože s boční opěrou. Podsádka obruby bude +10 cm.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1-N (D1-N-6), třída dopravního zatížení V. Konstrukční skladba nové vozovky bude následující:

Asfaltový beton ACO 11S	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřík 0,7 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	
Obalované kamenivo ACP 16+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Infiltrační postřík 1,0 kg/ m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	
Cementová stabilizace SC C8/10	ČSN 73 6124	120 mm
Štěrkodrt' ŠD	ČSN 73 6126	200 mm
<b>Celkem</b>		<b>420 mm</b>

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

#### 4.5 PARKOVIŠTĚ, ODSTAVNÉ PLOCHY, SJEZDY

##### 4.5.1 SMĚROVÉ A ŠÍŘKOVÉ POMĚRY

Parkovací stání jsou navržena podél ulice Dr. M. Horákové v prostoru zvýšené křižovatky, za výpravní budovou a v ulici F. L. Riegera.

Jsou navržena podélná a kolmá parkovací stání. Podélná stání mají rozměr 2,20 x 5,50 m, kolmá 2,40 x 4,50 m, resp. 3,50 x 4,50 m pro stání invalidní.

Sjezdy k nemovitostem respektují stávající uspořádání (existenci) sjezdů, na které se napojují.

##### 4.5.2 SKLONOVÉ POMĚRY

##### Podélný sklon:

Základní podélný sklon ploch je navržen jednostranný 2,0 %.

##### Příčný sklon:

Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,0 %.

##### 4.5.3 TECHNICKÉ PŘEDVÝKONNÍ

Povrch bude upnutý do betonové silniční obruby do betonového lože s boční opěrou. Podsádka obruby je v místě přilehlém k chodníku, resp. k zelenému pásu +10 cm.



Skladba konstrukčních vrstev parkovišť, odstavných ploch a sjezdů vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D2 (D2-D-1), třída dopravního zatížení VI. Konstrukční skladba bude následující:

Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Štěrkořť ŠD	ČSN 73 6126	150 mm
Štěrkořť ŠD	ČSN 73 6126	150 mm
<b>Celkem</b>		<b>420 mm</b>

Parkoviště barva červená, pojezděný chodník barva pískovcová, sjezdy barva karamelová. Rozměr kostky 100 x 200 mm.

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován min.  $E_{def,2} = 45$  MPa a na podkladních vrstvách ze štěrkořti min.  $E_{def,2} = 80$  MPa a 100 MPa.

## 4.6 ZVÝŠENÁ KŘIŽOVATKA ULIC DR. M. HORÁKOVÉ, VRCHLICKÉHO A DR. F. L. RIEGRA

### 4.6.1 SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Zvýšená křižovatka ulic Dr. M. Horákové, Vrchlického a Dr. F. L. Riegra je navržena především jako bezpečnostní retardační prvek. Umožní snížení rychlosti pro bezpečné vyjíždění parkujících vozidel a zároveň sníží rychlost vozidel v prostoru křižovatky, kde je předpokládán pohyb pěších.

Napojení ulic je vedeno pod úhlem cca 88 °.

Nájezdové rampy na zvýšenou plochu mají délku 1,50 m a budou překonávat výškový rozdíl 8 cm.

### 4.6.2 SKLONOVÉ POMĚRY

#### Podélný sklon:

Podélný sklon v ploše křižovatky bude přibližně kopírovat stávající stav a sklon navazujících komunikací.

#### Příčný sklon:

Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,5 %.

### 4.6.3 TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch zvýšené křižovatky bude proveden ze žulové kostky drobné (budou využity vytěžené kostky ze stávající komunikace). Povrch bude upnutý do betonové silniční obruby betonové 1000/250/120-150 do betonového lože s boční opěrou, nájezdy (rampy) budou upnuty do kamenné obruby OP s boční opěrou (budou využity stávající kamenné obruby). Podsádka obruby bude v ploše křižovatky i v místě nájezdu na křižovatku +2 cm.

Skladba konstrukčních vrstev zvýšené křižovatky vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D1-D (D1-D-3), třída dopravního zatížení IV. Konstrukční skladba bude následující:

Kamenná dlažba DL	ČSN 73 6131	120 mm
Ložná vrstva fr. 4/8	ČSN 73 6126	40 mm
Podkladní beton PB I (C20/25)	ČSN 73 6124	210 mm
Štěrkořť ŠD	ČSN 73 6126	250 mm
<b>Celkem</b>		<b>620 mm</b>



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

## 4.7 CHODNÍK

### 4.7.1 SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Chodníky jsou vedeny převážně v souběhu s řešenými ulicemi, od vozovky jsou odděleny parkovacími stánkami a zelení, případně přímo navazují na vozovku.

Základní šířka chodníků je navržena 2,00 m, v místech s předpokládaným zvýšeným pohybem pěších (v prostoru terminálu) je tato šířka zvětšena na 3,00 m. Na šířku 3,00 m jsou rozšířena i místa určená pro přecházení pěších přes vozovku a místa s přesahem parkujících automobilů.

### 4.7.2 SKLONOVÉ POMĚRY

#### Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav, především pak výškové napojení na stávající zástavbu a rekonstruované komunikace.

#### Příčný sklon:

Základní příčný sklon je navržen 2,0 %.

### 4.7.3 TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch bude upnutý do betonové chodníkové obruby do betonového lože s boční opěrou. Podsádka obruby bude v úrovni plochy chodníku, v místě, kde bude sloužit jako vodící linie pro nevidomé a slabozraké, bude podsádka obruby +6 cm.

Skladba konstrukčních vrstev chodníků vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D2 (D2-D-1), třída dopravního zatížení O. Konstrukční skladba nástupiště bude následující:

Zámková dlažba	ČSN 73 6131	60 mm
Ložná vrstva fr. 2/5	ČSN 73 6126	30 mm
Štěrkodrt' ŠD	ČSN 73 6126	200 mm
<b>Celkem</b>		<b>290 mm</b>

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

## 4.8 ODVODNĚNÍ

Odvodnění komunikací a ploch terminálu bude zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do nových uličních vpustí.

Voda z uličních vpustí bude odváděna novou dešťovou kanalizací DN 300 (část trasy DN 250), která bude uložena v komunikaci. Do vsakovacích bloků bude voda vedena přes odlučovače ropných látek. Celková délka nové dešťové kanalizace je cca 450,00 bm. Část kanalizace řešena v předchozí etapě.

V projektu je snaha o maximální separaci dešťové vody a její návrat do půdy pomocí vsakovacích jímek – konkrétní provedení kanalizace a vsakování je navrženo v samostatném stavebním objektu SO 300 předchozí etapy.

Vpusti na vozovce budou navrženy s rozměrem mříže 500 x 500 mm pro zatížení D400.

Skladba uliční vpusti:

- Mříž 50 x 50 M2 D400
- Rám BEGU D400 + koš 160 mm
- TBV-Q 390/60/10a 60 mm



- TBV-Q 450/570/5d 570 mm
  - TBV-Q 450/350/3a PVC 350 mm
  - TBV-Q 450/300/2a 300 mm ... kalové dno
- U průtočné vpusti:
- (TBV-Q 450/295/5b 295 mm)
  - (TBV-Q 450/400/1e PVC 400 mm ... průtočné dno)

Vpusti budou napojeny potrubím PVC DN 150 a 200 do nově navržené dešťové kanalizace – přípojky uličních vpustí nejsou součástí tohoto SO.

Zemní pláň bude mít příčný sklon 3,0 % a bude odvodněna pomocí trativodů, které budou napojeny přes uliční vpusti do dešťové kanalizace. Trativodná trubka perforovaná D160 bude uložena do rýhy min. šířky 0,30 m na podsyp ze štěrkopísku a obsypána štěrkokodrtí frakce 8/16. Celý trativod bude opatřen ochrannou geotextilií pro trativody.

Výška stávajících povrchových znaků inženýrských sítí (šoupata, šachty, a pod.) bude upravena dle nové nivelety.

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

Příčné a podélné sklony zpevněných ploch budou řešeny tak, aby nedocházelo k zatékání dešťových vod na přilehlé pozemky (vjezdy, vchody).

Vzhledem k absenci stávající dešťové kanalizace je snaha o svedení maximálního možného množství srážkových vod mimo kanalizaci jednoduše, vybudováním vsakovacích jímek (dle hladiny spodní vody a skladby podloží).

## 4.9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

### 4.9.1 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Nově je navrženo následující svislé dopravní značení: **B4** – „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“, toto DZ bude doplněno **E13** – „Text“ (Mimo dopravní obsluhu), **IP2** – „Zpomalovací práh“, **IP6** – „Přechod pro chodce“, **P2** – „Hlavní pozemní komunikace“, **P6** – „Stůj, dej přednost v jízdě“, **IP11b** – „Parkoviště (kolmé nebo šikmé stání)“, **IP11c** – „Parkoviště (podélné stání)“, **IP12** – „Vyhrazené parkoviště“ (imobilní). Nevyhrazená parkovací stání budou doplněna dodatkovou tabulkou **E13** – „Text“ (s nápisem P+R).

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, velikost základní, 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. Značky velkoplošné nejsou navrženy.

### 4.9.2 VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V2a**, **V2b** – „Podélná čára přerušovaná“, **V10a** – „Stání podélné“, **V10b** – „Stání kolmé“, **V10f** – „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce tělesně postiženou“.

Vodorovné dopravní značení na asfaltové ploše a ploše z kamenné kostky bude provedeno nástřikem barvou, v reflexní povrchové úpravě (balotina). Vodorovné dopravní značení na ploše ze zámkové dlažby bude provedeno taktéž nástřikem.

## 4.10 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Inženýrské sítě budou vytyčeny na místě a ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely, apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí. Jedná se o především o tyto inženýrské sítě:



- Modernizace veřejného osvětlení
- Vybudování dešťové kanalizace
- Ochrana stávajícího vedení O2 a ČEZ – uložení do žlabů nebo půlených trubek (v místě pod zpevněnými plochami – bude určeno pracovníkem ochrany sítí s ohledem na skutečnou polohu vedení)
- Ochrana plynovodu
- Modernizace vodovodu a kanalizace (neřeší tato PD), bylo již provedeno v roce 2012

#### 4.11 PROVÁDĚNÍ STAVBY

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.**

## 5. NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Stavba je dopravně napojena na stávající stav – křižovatka s ulicí Dr. F. L. Riegra a křižovatka s ulicí Dr. J. Baráka.

Rekonstruované inženýrské sítě jsou napojeny na sítě stávající.

## 6. VLIV STAVBY NA DOPRAVU A JEJÍ ORGANIZACI, MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH ÚČINKŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Po uvedení do provozu nebude mít stavba negativní vliv na dopravu – vzhledem k uspořádání ploch dojde ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu.

Minimalizace účinků stavby na životní prostředí je zajištěna volbou materiálů šetrných k životnímu 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.

S ohledem na vliv stavby na životní prostředí během provádění stavebních prací, budou dodrženy hygienické limity hluku ze stavební činnosti dle **NV o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací 148/2006 Sb. ze dne 15. března 2006**, mimo jiné s ohledem na způsob výpočtu hygienického limitu  $L_{aeq,s}$  pro hluk ze stavební činnosti pro dobu kratší než 14 hodin, dle Přílohy 3, Část C.

## 7. POŽADAVKY NA BEZPEČNOST STAVBY, ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

**Požární ochrana** - nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby.

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.

**Bezpečnost práce** - během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci.

**Civilní obrana** - požadavky na civilní obranu nejsou.

## 8. ZÁSADY ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ

Dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb budou na chodnicích, sjezdech a zastávkách vybudovány varovné a signální pásy pro nevidomé a slabozraké ze zámkové dlažby pro nevidomé. Signální pásy mají šířku 0,80 m. Signální pás musí být vždy veden ve směru osy zebry přechodu! Varovné pásy mají šířku 0,40 m.

Varovný pás musí být protažen až do míst, kde je podsádka obruby min. + 8 cm.

V místě nástupní hrany bude proveden kontrastní pás šířky 0,30 m (nesmí být použita hmatná dlažba!). 0,80 m od označnicku bude proveden signální pás šířky 0,80 m, který bude napojen na vodící linii šířky 0,40 m, která bude vedena k zastávkovému přístřešku a k přilehlému chodníku.

Podsádka obruby, která bude sloužit jako vodící linie bude z jedné strany zvýšena na +6 cm (vyznačeno v situaci).

Všechny použité výrobky pro bezbariérové úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí odpovídat technickým předpisům a musí mít Ověření o shodě výrobku dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. §7.

**Barva zámkové dlažby varovných vodících pásů musí být kontrastní k okolnímu povrchu!**

## 9. PODKLADY PRO VYTÝČENÍ STAVBY

Jako podklad pro vytýčení stavby bude sloužit geodetické zaměření s vyznačením pevných vytyčovacíh bodů.

## 10. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Projektová dokumentace pro stavební povolení (01/2010)
- Stavební povolení (12/2010)
- Sbírka zákonů č. 146/2008; Vyhláška ze dne 9. dubna 2008, o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Místní šetření 02,08/2009,01/2010
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (01/2007, Geoplan, Nový Bydžov)
- Katastrální mapa
- Podklady správců sítí
- Požadavky a pokyny objednatele
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic



- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
  - ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
  - ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště –
- Část 1: Navrhování zastávek
- ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací
  - ČSN 73 6121 Stavba vozovek. Hutněné asfaltové vrstvy.
  - ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb
  - TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
  - TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
  - 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
  - Vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

V Pardubicích, září 2013

Vypracoval: Ing. Leoš Jelínek  
Kontakt: Prodin, a.s.  
Jiráskova 169  
530 02 Pardubice  
tel. +420 724 338 636  
leos.jelinek@prodin.cz

