

C.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 101

1. ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

1.1 UMÍSTĚNÍ STAVBY A ŠIRŠÍ VZTAHY

Stavba se nachází v Pardubicích, na severozápadním okraji města, na křížení silnic I/36 a III/3239.

Silnice I/36 tvoří přivaděč k dálnici D11 pro region Pardubicko. Dále je to hlavní trasa z Pardubicko-Chrudimské aglomerace ve směru Lázně Bohdaneč, Chlumec nad Cidlinou, Nový Bydžov, apod. Silnice I/36 je proto značně dopravně zatížená, s vysokým podílem těžkých nákladních vozidel – tranzitní doprava.

Dále silnice I/36 a III/3239 převádí příměstskou obslužnou dopravu z obcí Černá u Bohdanče, Doubravice, Hrádek, atd. Nelze zanedbat i dopravu do podniku Synthesia a jiných v lokalitě Semtín (obalovna, betonárna, kovošrot, Explosia, automobilová doprava, apod.).

Pro úsek I/36 v těchto místech prakticky neexistuje objízdná trasa a je zde kanalizována silniční přeprava v rámci celého severozápadního kvadrantu vzhledem k Pardubicko-chrudimské aglomeraci.

Stavba se nachází na pozemcích p.č. 210/1, 210/9, 210/8, 210/11, 376/5, 376/3, 376/4, 109/5, 100/5 a 100/6 v k.ú. Semtín.

Jedná se o místo, které je užíváno veřejností, bez omezení přístupu.

1.2 STÁVAJÍ STAV

Stávající křižovatka je řešena jako styková, kdy silnice I/36 je označena jako hlavní komunikace a větev silnice III/3239 jako vedlejší.

Dopravní proudy v křižovatce nejsou kanalizovány pomocí fyzických směrovacích ostrůvků. Ve stávajícím stavu se jedná o křižovatku neřízenou.

V prostoru křižovatky se nenachází přechody pro pěší a přejezdy pro cyklisty.

2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

2.1 BOURACÍ PRÁCE

Je navrženo vybourání plné konstrukce stávající vozovky v místech nově budovaných ostrůvků, zálivů autobusových zastávek a v místech průběhu nově navržených obrub. Na ostatní, větší části stávající vozovky se uvažuje pouze s frézováním tl. 50 mm.



Konstrukce cyklostezky bude vybourána v místech, kde dochází k přetrasování jejího vedení – u nově budované zastávky MHD. Odbourání části stezky bude nutné i pro osazení nových obrub u okrajů stezky po celé délce.

Dále budou v rámci bouracích prací odstraněny stávající ocelová svodidla, zastávkové přístřešky, zpevněné části u vozovky a stezky pro cyklisty (betonové i asfaltové).

Součástí bouracích prací bude i odstranění stávajícího dopravního značení, vytrhání obrubníků, atd.

2.2 NOVÝ STAV

Nový návrh počítá s využitím stávajícího zpevněných ploch křižovatky, okolních komunikací a stezky.

Je navrženo usměrnění dopravy pomocí stavebních úprav a dopravního značení, uvažuje se s vybudováním nových autobusových zastávek, úpravou cyklostezky, apod.

Provoz na křižovatce bude řízen světelným signalizačním zařízením – SO 402.

Zvýšení bezpečnosti nemotoristické dopravy bude zajišťovat nasvětlený přechod pro chodce s dělicím ostrůvkem, separovaná stezka pro pěší a cyklisty, přístupové chodníky k autobusovým zastávkám, atd.

3. TECHNICKÝ POPIS

3.1 VOZOVKA – ASFALTOVÝ BETON

3.1.1 SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Směrové vedení komunikace I/36 kopíruje stávající stav, dochází pouze k vybudování zastávkových zálivů a dělicího ostrůvku, což bude mít za následek zpomalení dopravy a ochranu pěších.

Silnice I/36 je vedena v přímé a částečně ve směrovém oblouku o poloměru 480 m s přechodnicí délky 80,0 m.

Kategorijní uspořádání komunikace odpovídá S 9,5 / 50 s dopravním zklidněním. Základní šířka jízdních pruhů činí 3,50 m, v místech dopravně-zklidňovacích opatření 3,25 m.

3.1.2 SKLONOVÉ POMĚRY

Podélný sklon:

Podélný sklon zůstává v celém úseku, vzhledem k navrženým úpravám, zachován stávající.

Příčný sklon:

Příčný sklon vozovky zůstává zachován stávající. Tzn. u silnice I/36 bude základní příčný sklon střechovitý o velikosti 2,5%, v místech přechodnice oblouku bude přecházet do jednostranného dostředného sklonu 3,0%.

3.1.3 TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Stávající povrch bude odfrézovaný v celé ploše v tloušťce 50 mm, lokálně (uvažováno do 20 % celkové plochy) další frézování do hloubky 50 mm pro provedení lokálních oprav vozovky.

V místech dle výkresu situace dojde k vybourání konstrukčních vrstev vozovek v nezbytné míře pro provedení stavebních prací.

Povrch po frézování bude důkladně očištěn.

Nový povrch bude upnutý do nezpevněných krajnic, resp. dvoulinky ze žulových kostek do betonu a silniční obruby betonové (rozměr 1000x150x250) do betonového lože s boční opěrou.



Stávající krajník na severní straně komunikace zůstane zachován – při provedení výměny obrusné vrstvy. Na jižní straně vozovky je uvažováno vybourání krajníku, pokud bude při frézování odkryt.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**. Konstrukční skladba nové vozovky bude následující:

Asfaltový beton střednězrný ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřik z emulze v množství 0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Celkem		50 mm

resp. skladba konstrukčních vrstev se sanací ložné vrstvy – uvažováno na 30 % povrchu silnice I/36

Asfaltový beton střednězrný ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřik z emulze v množství 0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Asfaltový beton hrubý ACL 16+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřik z emulze v množství 0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Celkem		100 mm

V místech autobusových zastávek, kde dochází k provedením všech vrstev vozovky se schodovitým uspořádáním vrstev dle vzorového řezu bude skladba následující:

Asfaltový beton střednězrný ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřik z emulze v množství 0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Asfaltový beton hrubý ACL 16+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřik z emulze v množství 0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Obalované kamenivo velmi hrubé ACP 22+ 50/70	ČSN EN 13108-1	70 mm
Infiltrační postřik v množství 0,7 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Stabilizace cementová SC C8/10		150 mm
Štěrkodrt' ŠD A	ČSN 73 6126	150 mm
Celkem		470 mm

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: živičný kryt bude odfrézován v šířce 1 x 0,50 m a tloušťce 5 cm. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postřikem a spára styčná bude ošetřena živičnou emulzí a zasypána křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové vozovky.

Ve větvi křižovatky – směr na Holice – budou protisměrné jízdní pruhy odděleny dvojitou podélnou čarou souvislou v délce alespoň 20,0 m.

3.2 DĚLÍCÍ OSTRŮVEK

3.2.1 SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Přechod pro chodce přes silnici I/36 ve staničení cca 0,141 00 bude rozděleno dělicím ostrůvkem. Ten bude mít rozměry 16,4 x 2,0 m.

Přechod pro chodce se navrhuje v šířce 3,00 m. Délka přechodu bude rozdělena dělicím ostrůvkem v šířce 2,50 m. Tak se délka přechodu rozdělí na dva pruhy o šířce 3,50 m včetně vodících pásků. Umístění přechodu je patrné z přílohy Situace.

Šířka vodících pásků bude 0,25 m na obou stranách jízdních pruhů.

Příčný i podélný sklon přechodu pro chodce a ostrůvku bude kopírovat současné sklony komunikace.



3.2.2 TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Povrch ochranné náběhové plochy vysunutý do komunikace je navržen ze zámkové dlažby žluté barvy. Upnutý bude do silničních obrub (1000x250x150) do betonového lože s boční opěrou. Podsádka obruby bude 0,00 cm – DLE VÝKRESU Vzorové příčné řezy.

Chodník v ostrůvku bude ze zámkové dlažky šedé barvy upnut do chodníkové obruby betonové (1000x250x80). Při styku s komunikací bude upnut do silniční obruby betonové s převýšením od komunikace + 2,00 cm.

V ploše chodníku bude varovný pás – 0,40 m (u snížené obruby) a signální pás – 0,80 m ze zámkové dlažby pro nevidomé (hmatná) v barvě červené.

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

D1-D (D1-D-2)		
Zámková dlažba	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva z drti fr. 2/5	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace SC 8/10	ČSN 73 6126	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. $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

3.3 ZASTÁVKY MHD

Dojde k vybudování nových zastávkových zálivů a nástupních hran zastávek MHD. Nástupní hrany jsou navrženy s délkou 15,0 m (pouze zastávková obruba bez náběhů) a výškou podsádky 20,0 cm.

Signální zastávkové pásy budou zhotoveny z bílé dlažby hmatné pro nevidomé. Signální pásy pro nevidomé budou zhotoveny takto: Bude vybudován signální pás v poloze dle výkresu Situace. Signální pás bude končit 0,5 m před bezbariérovou nástupní hranou a bude zhotoven v šířce 0,8 m. Signální pásy budou zhotoveny z dlažby typu „slepecký holland“. Všechny pásy z hmatné dlažby jsou vyznačeny ve výkresu A.02 – „Situace“.

Podél celé délky bezbariérové nástupní hrany bude položen pás ze zámkové nehmavné dlažby kontrastní barvy. Pás bude široký tak, aby současně s horní plochou obruby vznikl pás široký 0,5 m.

Zařízení, jako přístřešek s lavičkou, bude umístěno dle výkresu situace, tj. mimo nástupní plochu.

Na straně přilehající k zeleni budou plochy upnuty do chodníkových obrub, osazených s podsádkou 6,0 cm.

Konstrukce stávajících ploch bude vybourána v nejmenší potřebné tloušťce a v rozměrech.

V místě bezbariérové nástupní hrany bude povrch upnut do speciálních zastávkových obrub kaselského typu, osazených na výšku podsádky 20,0 cm, v délce 2 x 15,0 m (k tomu 2,0 m náběhy na každé straně – přechod na zvýšenou nástupní hranu). Obruba bude osazena do betonového lože s boční opěrou a se štěrkopískovým podsypem tloušťky 100 mm.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky zastávky vychází z TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací:

Asfaltový beton modifikovaný ACO 11+	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik 0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Obalované kamenivo hrubé ACL 16+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřik 0,7 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Obalované kamenivo velmi hrubé ACP 22+	ČSN EN 13108-1	70 mm
Spojovací postřik 0,7 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Podkladový beton PB	ČSN 73 6124	140 mm
Štěrkodrt' ŠD	ČSN 73 6126	150 mm
Celkem		450 mm



Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 90 \text{ MPa}$.

V průběhu realizace stavby bude průběžně konzultován návrh i dodávka díla v návaznosti na momentální stav v dané lokalitě.

PROJEKTANT BEZPODMÍNEČNĚ DOPORUČUJE POSUNUTÍ ZÁVĚSŮ TROLEJBUSOVÉ TRAKCE SMĚREM NAD NOVĚ BUDOVANÉ ZASTÁVKY MHD, ABY SE ZAMEZILO KOLIZÍM NÁKLADNÍCH VOZIDEL S TRAKČNÍMI ÚCHYTY TROLEJBUSŮ – NENÍ SOUČÁSTÍ PD!

3.4 ODVODNĚNÍ

Odvodnění komunikací a zpevněných ploch je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu.

Vozovka I/36 bude odvodněna do nově budovaných uličních vpustí, jejichž přípojky budou svedeny do přilehlých odvodňovacích silničních příkopů. Přípojky budou zhotoveny z plastového potrubí DN 150 s pískovým obsypem. Výtok přípojek do silničního příkopu bude obdlážděn lomovým kamenem do betonu. Rozměr vydlážděné plochy je navržen o velikosti 2,0 x 4,0 m.

Je navrženo osazení 6 ks nových uličních vpustí (s rozměrem mříže 30 x 50 cm).

Vpusti budou osazeny takto:

UV1 – km 0,152 17, přípojka DN 150 protlakem pod I/36 zaústěná do UV2

UV2 – km 0,147 85, přípojka DN 150 zaústěná do příkopu s odlážděním, průtočné dno

UV3 – km 0,077 86, přípojka DN 150 do vedlejší UV4

UV4 – km 0,077 36, přípojka DN 150 protlakem pod I/36, zaústěná do příkopu s odlážděním

UV5 – km 0,003 09, přípojka DN 150 do vedlejší UV6

UV6 – km 0,002 59, přípojka DN 150 protlakem pod I/36, zaústěná do příkopu s odlážděním

Stezka pro pěší a cyklisty, stejně jako chodníky, bude vyspádována tak, aby povrchová voda odtékala na okolní zatravněný terén.

Vpusti jsou navrženy s rozměrem mříže 500 x 300 mm pro zatížení D400. Budou omístěny podélně, aby co nejméně zasahovaly do jízdního pruhu (dle čsn).

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

3.5 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

3.5.1 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Je navrženo nové svislé dopravní značení – zkoordinování umístění se světelnou signalizací. Třída retroreflexe 2.

Jedná se především o toto dopravní značení:

P2 – Hlavní pozemní komunikace, P6 – Stůj, dej přednost v jízdě, C4a – Příkazaný směr objíždění vpravo, A10 – Světelné signály, IP6 – Přejíždění pro chodce, C9a – Stezka pro chodce a cyklisty, C9b – Konec stezky pro chodce a cyklisty, IJ4e – Zastávka trolejbusu, IS1a, IS3a, IS3b, IS3c, IS3d, IS4a, IS4c – Směrová tabule, E2a – Tvar křižovatky.

Dopravní značky budou 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 (mimo DZ C4b).

U zastávky MHD bude oddělen dopravní prostor stezky pro pěší a cyklisty sloupky v reflexním provedení – ty budou zabraňovat vjezdům cyklistů do prostoru nástupní hrany.

Směrové sloupky budou splňovat TP 58.

3.5.2 VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Vodorovné dopravní značení je navrženo následující: V1a – Podélná čára souvislá, V2b – Podélná čára přerušovaná, V4 – Vodičí čára, V5 – Příčná čára, V9a – Směrové šipky, V13a – Šikmé rovnoběžné čáry.



Po předznačení bude první vodorovné dopravní značení provedeno nástřikem barvy, následná obnova bude provedena z plastu.

Vodorovné dopravní značení bude splňovat PPK – VZ, dále TP 133, TP 70, ČSN EN 1436-1, ČSN EN 1423, ČSN EN 1424.

Ve větvi křižovatky – směr na Holice – budou protisměrné jízdní pruhy odděleny dvojitou podélnou čarou souvislou v délce alespoň 20,0 m.

3.6 SVODIDLA

Svodidla budou provedena dle ČSN 736101, TP 114 a PPK-SVO. Úroveň zadržení N2 ve smyslu R67.

Dojde k demontáži svodidel stávajících – levostranné v km 0,000 – 0,245 27. Pravostranné 0,077 – 0,245.

Nově budou osazena jednostranná ocelová silniční svodidla úroveň zadržení N2. Pravostranná v km 0,000 – 0,088.

3.7 SADOVÉ A TERÉNNÍ ÚPRAVY

Sadové a terénní úpravy budou provedeny v nejnutnějším rozsahu – jedná se především o úpravu nebezpečných ploch v okolí stávající zeleně – urovňání plochy, případné doplnění ornice a osetí travou.

U stávajících vzrostlých dřevin je třeba respektovat jejich kořenový systém (neprovádět zpevněné plochy v blízkosti kmene).

3.8 OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Inženýrské sítě budou vytyčeny na místě a ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely, a pod.). Jedná se především o kabelové vedení v prostoru nově budované zastávky a stezky pro pěší a cyklisty – kabely budou uloženy do plastových žlabů, případně půlených trubek arot a obetonovány.

Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.

Křižovatkou vede nadzemní vedení VN ve správě ČEZ Distribuce. V ochranném pásmu tohoto vedení budou dodrženy odstupové vzdálenosti při provádění stavebních prací – zejména jeřáb, osazování stožárů, mechanizace, apod.

Dále budou veškeré stožáry – VO, signalizace – umístěny ve vzdálenosti min. 5,0 m od krajního vodiče nadzemního vedení VN!!

3.9 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 plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelovou 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 započítáním 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.

Stavba se nachází ve čtvrtém bezpečnostním pásmu závodu Explosia a.s. v Semtině.

4. NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Stavba vychází ze stávajícího stavu, zpevněné plochy komunikací netvoří požadavky na nové napojení na dopravní a technickou infrastrukturu.

Stavba využívá k odtoku dešťové vody stávající uliční vpusti a kanalizační řad.

Celkově stavba vyžaduje napojení na elektrickou energii (světelné signalizační zařízení a veřejné osvětlení).

5. 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. Úpravou křižovatky dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti sídliště Dubina.

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.

6. 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. Bude umožněn průjezd vozidlům IZS.

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.

Stavba se nachází ve čtvrtém bezpečnostním pásmu závodu Explosia a.s. v Semtině.

7. ZÁSADY ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ



Dle vyhlášky 369/2001 Sb. O obecných požadavcích na zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace budou na chodnících a sjezdech vybudovány varovné pásy pro nevidomé a slabozraké ze zámkové dlažby BEST-KLASIKO.

Varovné pásy mají šířku 0,40 m. Varovný pás musí být protažen až do míst, kde je podsádka obruby min. + 8 cm.

U chodníků budou provedeny umělé vodící linie převýšením podsádky - na straně odtoku povrchové vody bude podsádka obruby v úrovni chodníku, protější obruba bude mít podsádku + 8 cm a bude sloužit jako vodící linie.

Barva zámkové dlažby varovných vodících pásů musí být kontrastní k okolnímu povrchu – - zde bílá!

8. PODKLADY PRO VYTÝČENÍ STAVBY

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

9. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Sbírka zákonů č. 146/2008; Vyhláška ze dne 9. dubna 2008, o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
 - Místní šetření 06, 07/2008
 - Pracovní jednání 10.4. 2008 a 21.8.2008
 - Geodetické zaměření stávajícího stavu (DTMMP)
 - 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 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 369/2001 Sb. O obecných požadavcích na zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

10. UMÍSTĚNÍ JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

Jednotlivé stavební objekty budou umístěny na těchto pozemcích:

SO 101 – Silnice I/36

- 210/1, 210/8



SO 401 – Stezka pro pěší a cyklisty

- 376/3, 210/9, 210/1, 210/8, 210/9, 376/3, 109/5, 210/11, 376/4, 376/5

SO 401 – Úprava VO

- 376/3, 210/9, 210/1

SO 402 – Světelné signalizační zařízení

- 100/6, 100/5, 100/5, 210/9, 210/1

Ve všech případech se jedná o pozemkové parcely v katastrálním území Semtín.
Výpisy z listů vlastnictví jsou součástí dokladové části.

V Pardubicích, prosinec 2016

Vypracoval: Michal Hornýš

Kontakt: Prodin, a.s.

Jiráskova 169

530 02 Pardubice

tel. +420 724 322 580

michal.hornys@prodin.cz

