


DPS

Zodp. projektant:	Profese:	Vypracovala:	Kontroloval	Podpis	 <p>Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra NOVOTNÉHO</p> <p>Hlavního 179 530 02 Pardubice</p> <p>Tel.: 466 531 827, 464 646 342 petr.novotny@ateliernok.eu</p>	
Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA	doprava	Dita Zemanová	Ing. P. Novotný, Ph.D., MBA			
Umístění stavby:	Jablonné nad Orlicí				Číslo zakázky:	24/4/17
Investor stavby:	město Jablonné nad Orlicí				Datum:	10/2019
<h1>TECHNICKÁ ZPRÁVA</h1>					Číslo přílohy:	Č. kopie:
					103.1	



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	JABLONNÉ NAD ORLICÍ – NÁDRAŽNÍ ULICE – ZVÝŠENÍ PODÍLU UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY	
Místo stavby:	Město JABLONNÉ NAD ORLICÍ	Kraj Pardubický
Příslušný stavební úřad	Městský úřad Žamberk, Odbor správní a dopravy Městský úřad Žamberk, Odbor životního prostředí a zemědělství, odd. vodního hospodářství	
Pozemky stavby	KÚ Jablonné nad Orlicí [656194] – 629/15; 629/22; st.1313; 639/4; 629/23; st.381; 201/3; 201/4; 639/1; 639/2	

1. INVESTOR STAVBY (SO 102-SO 104)

Město	Jablonné nad Orlicí	
Sídlo	Město Jablonné nad Orlicí, nám. 5. května č.p. 4, 561 64 Jablonné nad Orlicí	
Kontaktní osoba	Miroslav Wágner (starosta), tel.: 465 461 550, e-mail: starosta@jablonneno.cz	
IČ/DIČ	IČ: 00278963	DIČ: CZ00278963
Bankovní spojení	1324740309/0800	

1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	Dokumentace pro provádění stavby – DPS
--------------------	---

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Jablonné nad Orlicí	
Sídlo	Město Jablonné nad Orlicí, nám. 5. května č.p. 4, 561 64 Jablonné nad Orlicí	
Kontaktní osoba	Miroslav Wágner (starosta), tel.: 465 461 550, e-mail: starosta@jablonneno.cz	
IČ/DIČ	IČ: 00278963	DIČ: CZ00278963
Bankovní spojení	1324740309/0800	

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE

Firma	Ing. Petr Novotný, Ph.D.	
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	Dita Zemanová, dita.zemanova@ateliermok.eu, tel.: 464 646 342	
Fakurační adresa	nábř. Závodu míru 2739, 530 02 Pardubice	
IČ/DIČ	IČ: 15014886	DIČ: CZ6408200304
Bankovní spojení	MONETA 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	Souhrnný technický popis stavby.....	4
3.1	Souhrnný popis stavby.....	4
3.2	Účel užívání stavby, základní kapacity.....	4
3.3	Dispoziční a provozní řešení	4
4	Stručný technický popis navrženého řešení.....	4
4.1	Parkovací plochy podél II/311 – odstavný pás (SO 103)	4
4.2	Plochy pro pěší a cyklisty (SO 103).....	5
4.3	Technologická dlažba (SO 103; 104)	5
4.4	Rampy míst pro přecházení (SO 102; 103).....	5
4.5	Asfaltový sjezd (0,271 78 km) (SO 103)	5
5	Vyhodnocení průzkumů a podkladů	5
6	Vztahy k ostatním stavebním objektům.....	5
7	SO 103 – parkovací plochy podél II/311 a plochy pro pěší a cyklisty + oplocení	6
7.1	Parkovací plochy – odstavný pás	6
7.2	Plochy pro pěší a cyklisty.....	7
7.3	Technologická dlažba	8
7.4	Rampy míst pro přecházení.....	8
7.5	Asfaltový sjezd (0,271 78 km).....	9
7.6	Oplocení (není předmětem stavebního povolení)	9
7.7	Sadové úpravy (není předmětem stavebního povolení).....	9
7.8	Městský mobiliář (není předmětem stavebního povolení).....	9
7.9	Doporučené materiály.....	9
7.10	Podmínky pro upevnění obrub.....	10
7.11	Izolace svislých konstrukcí	10
8	Odvodnění.....	10
8.1	Odvodnění zpevněných ploch	10
8.2	Odvodnění zemní pláně.....	10
9	Dopravní značení	10
9.1	Svislé dopravní značení.....	11
9.2	Dopravní zařízení.....	11
9.3	Vodorovné dopravní značení.....	11
10	Konečné terénní úpravy	11
11	Sadové úpravy (není předmětem stavebního povolení).....	11
11.1	Popis stávajícího stavu zeleně	11
11.2	Výsadba stromového patra	11
11.3	Zbylé plochy k ozelenění	12
11.4	Založení trávníku a výsadba zeleně	12
11.5	Následná péče o zeleň	12
12	Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	13
13	Přehled provedených výpočtů.....	13
13.1	Rozhledové poměry	13
	• Rozhledové poměry na komunikacích.....	13
14	Řešení zajištění přístupu a podmínek užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností orientace.....	14
15	Požární bezpečnost	14
16	Závěr.....	14



2 OZNAČENÍ STAVBY

2.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ

Předmětem projektu je rekonstrukce uličního prostoru, a to především zkomfortnění komunikací a zlepšení možností pro dopravní obsluhu v klidu i pěších, včetně rekonstrukce stávajícího vedení VO, vybudování nového odvodnění, přeložky sdělovacích a zabezpečovacích kabelů železnice v ulici Nádražní, město Jablonné nad Orlicí, Pardubický kraj.

Délka řešené ulice Nádražní je 290,00 m, ke které přiléhá nově navržené parkoviště a odstavná plocha pro kola.

Stavba se celým svým rozsahem nachází na katastrálním území: Jablonné nad orlicí, okres Jablonné nad Orlicí [656 194]. GPS souřadnice rekonstruované ulice jsou 50°1'38.436"N, 16°35'42.124"E.

3 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

3.1 SOUHRNNÝ POPIS STAVBY

Hlavní koncepce tohoto objektu je ve vybudování nových parkovacích ploch podél vozovky silnice II/311. To spočívá především ve přesném vymezení ploch pro dopravní obsluhu a dopravní obsluhu v klidu v ulici Nádražní, město Jablonné nad Orlicí, Pardubický kraj. Dále bude návrh doplněn o klidové zóny, které zajistí pobytovou funkci daného prostoru a o parkování pro cyklisty.

Hlavním přínosem úpravy bude zvýšení užité hodnoty řešené ulice, a to vytvořením bezpečného a komfortního prostoru pro pěší, zlepšením možností dopravní obsluhy i dopravní obsluhy v klidu a snížení hlukové zátěže přilehlých rezidentů.

Ve vhodných místech jsou do uličního prostoru zakomponovány ostrůvky zeleně.

3.2 ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY, ZÁKLADNÍ KAPACITY

Úprava uličního prostoru je navržena tak aby plnila i pobytové funkce (lavičky a zeleň, parkovací stání pro rezidenty a dostatečně široké chodníky)

Šířka vozovky je 6 m, což odpovídá ČSN 73 6010 - návrhovým prvkům na 50 km/h tak, Toto uspořádání lépe zajistí, aby tuto rychlost řidiči dodržovali i v době při nízkých intenzitách provozu (např. v noci). Komunikace je v celé délce navržena jako obousměrná dvoupruhová komunikace kategorie **MO 2p 16,7/9,25/50**. Celková délka rekonstruované komunikace je 290 metrů.

Křižení dopravně méně významných komunikací jsou řešena jako průsečné/stykové křižovatky. Napojení vedlejších komunikací je důsledně řešeno jako sjezd přes chodníkový přejezd, preferováno je pohodlí a bezpečnost pěších.

3.3 DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ

Hlavní koncepce návrhu spočívá ve vytvoření lokality s kvalitním dopravním řešením, které bude vyhovovat jak dopravnímu zatížení, tak pěším i cyklistům. Velký důraz je kladen na pobytovou funkci.

- zvýšení počtu parkovacích míst, jejich materiálové oddělení od vozovky,
- zřízení míst K + R v prostoru před nádražím ČD,
- vybudování prostoru pro stání kol pro cyklisty,

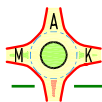
Celkový návrh klade důraz na architektonické řešení. Veškeré architektonické prvky byly konzultovány s arch. Michalem Fišerem. Základní architektonickou myšlenkou je vytvořit přirozenou cestu mezi tranzitními uzly. Tato trasa bude zdůrazněna alejí s místy pro odpočinek.

4 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

4.1 PARKOVACÍ PLOCHY PODÉL II/311 – Odstavný pás (SO 103)

Parkovací plochy jsou navrženy podél silnice II/311 vpravo ve směru staničení. Plochy pro dopravu a dopravu v klidu budou od sebe prostorově odděleny zřejmým materiálovým řešením (asfalt/kamenná dlažba).

Parkovací plochy podél II/311 budou sloužit převážně pro odstavení vozidel stávajících rezidentů, zákazníků a odstavení vozidel při následné jízdě vlakem. Jsou navrženy v maximální možné míře, co umožňují propozice řešené ulice.



4.2 PLOCHY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY (SO 103)

Trasování pěších ploch určených pro běžný pohyb chodců je dáno prostorovými možnostmi, vedením stávajících chodníků a přirozenými trasami pěších. Pěší plochy mimo bezbariérových chodníků jsou navrženy převážně v prostoru navrhovaného parkoviště pro cyklisty pro jeho obsluhu a pro přístup k vlakovému nádraží. Do těchto ploch spadají i zálivy podél levostranného chodníku pro umístění laviček a plocha před vstupem do objektu parc. č. st. 345/1, kde nelze zajistit potřebný příčný sklon 2,00 %.

4.3 TECHNOLOGICKÁ DLAŽBA (SO 103; 104)

Plochy technologické dlažby jsou navrženy v místech, kde se plošně vyrovnávají podsádky jednotlivých obrub, respektive sklony v plochách a v místech, kde by neměla zeleň své opodstatnění. Jedná se o architektonické provedení zbytných ploch.

4.4 RAMPY MÍST PRO PŘECHÁZENÍ (SO 102; 103)

V místě napojení vedlejších komunikací na ulici Nádražní bude provedena zvýšená plocha s nájezdovými rampami. Plochy ramp budou provedeny z kamenných kostek. Budou sloužit jako zpomalovací prvek v dané lokalitě a vyrovnávat výškové převýšení mezi vozovkou a místem pro přecházení (místo pro přecházení je řešeno v rámci SO 102). Jedná se 4 sjezdy ve staničení 0,041 90 km, 0,133 10 km a 0,257 42 km a rampu k samostatnému sjezdu ve staničení 0,075 77 km.

4.5 ASFALTOVÝ SJEZD (0,271 78 KM) (SO 103)

Sjezd z asfaltu je navržen v místě stávajícího sjezdu do areálu nádraží za nádražní budovou.

5 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

V zájmové oblasti byl proveden zevrubný stavebně technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost stavbu provést.

Mapový podklad byl dodán firmou Jaroslav Javůrek – Maple.

Průzkum konstrukce vozovky byl proveden firmou M.I.S. a.s.

Hluková studie vypracovaná firmou Ing. Radek Piša, s.r.o. Účelem hlukové studie je posouzení hlukové zátěže v denní a noční době z liniových zdrojů na obytnou zástavbu u objízdných tras na komunikacích III/3116 v obci Mistrovice, II/314 v obci Dolní Čermná a II/360 v obci Dolní Dobrouč.

Studie využitelnosti stávající komunikace II/311 v ulici Nádražní v Jablonném nad Orlicí navazuje na předchozí dopravní dokumentace:

- **Projektová dokumentace DSP – JABLONNÉ NAD ORLICÍ – ÚPRAVA KŘÍŽOVATKY I/11 A II/311**, zpracovaná firmou Ateliér MOK Ing. Petra Novotného, VII. 2009 a
- **Projektová dokumentace DPS – II/311 JABLONNÉ NAD ORLICÍ – NÁDRAŽNÍ ULICE**, zpracovaná firmou Ateliér MOK Ing. Petra Novotného, II. 2010.
- **Projektové dokumentace STUDIE a DUR – JABLONNÉ NAD ORLICÍ – NÁDRAŽNÍ ULICE – ZVÝŠENÍ PODÍLU UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY** zpracované firmou Ateliér MOK Ing. Petra Novotného, XI. 2016 a IX.2017.

6 VZTAHY K OSTATNÍM STAVEBNÍM OBJEKTŮM

Stavba je členěna na objekty:

SO 101 – SILNICE II/311

SO 102 – BEZBARIÉROVÝ CHODNÍK (PRAVOSTRANNÝ A LEVOSTRANNÝ)

SO 103 – PARKOVACÍ PLOCHY PODÉL II/311 A PLOCHY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY + oplocení

SO 104 – PARKOVIŠTĚ

SO 301 – DEŠŤOVÁ KANALIZACE

SO 401 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

SO 651 – KABELY ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ SŽDC – TÚDC žst. Jablonné nad Orlicí

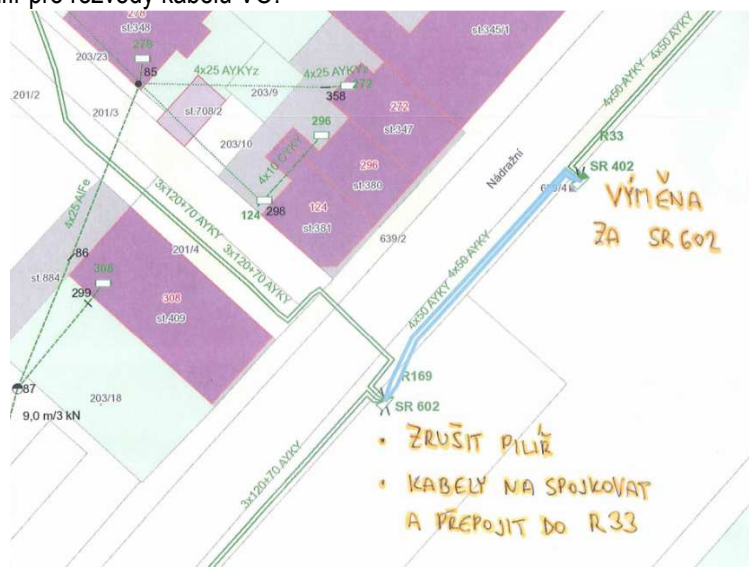
- SO 651.1 – KABELY ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ SŽDC_SS2T
- SO 651.2 – KABELY SDĚLOVACÍHO ZAŘÍZENÍ SŽDC_ZÚDC
- SO 651.3 – KABELY SŽDC_SEE

Dne 12. 11. 2013 bylo Drážním úřadem, stavební sekci – oblast Olomouc vydáno Rozhodnutí o povolení odstranění stavby pro stavbu dráhy: „Odstranění stavby skladiště paliva bez čp. na stp. č. 1313, kú Jablonné nad Orlicí“. Toto rozhodnutí nabylo právní moci 29. 11. 2013. Platnost tohoto rozhodnutí je do 31. 12. 2018. Viz příloha č. F2.1 – Vyjádření správců inženýrských sítí a DOSS.

V rámci jednání předprojektové přípravy k této akci Vodovody a kanalizace Jablonné nad Orlicí, a. s., projeví zájem, že by v rámci realizace této akce provedli souběžnou výměnu stávajících nevyhovujících domovních přípojek tak, aby se následně nezasahovalo do nově budovaných povrchů (nutná koordinace).

V dané lokalitě je již položena HDPE trubka firmy IBIS PC s.r.o. pro optické kabely, které jsou v trubce uloženy. Dále je v této lokalitě plánováno další rozšíření optické sítě a zároveň přípojky kamerového systému pro Město Jablonné nad Orlicí.

Stavbou je vyvolaná přeložka RIS NN. Jedná se o samostatnou akci ČEZ Distribuce a.s. Stávající pilíř R 169 bude zrušen a kabely budou naspojkovány do pilíře R33, který se musí vyměnit za SR602. K tomuto pilíři pak bude dodán pilíř pro rozvody kabelů VO.



Obr. 2: Přeložka RIS NN

Jiné související investiční akce nejsou známy.

**7 SO 103 – PARKOVACÍ PLOCHY PODÉL II/311 A PLOCHY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY
+ OPLOCENÍ**

7.1 PARKOVACÍ PLOCHY – ODSTAVNÝ PÁS

7.1.1 Prostorové uspořádání

Parkovací plochy podél II/311 budou sloužit převážně pro odstavení vozidel stávajících rezidentů, zákazníků a odstavení vozidel při následné jízdě vlakem. Jsou navrženy v maximální možné míře, co umožňují propozice řešené ulice.

7.1.2 Technické provedení

Povrch ploch bude z kamenné dlažby drobné, vhodné pro provoz motorové dopravy, upnuté kamenných obrub OP6(150/250/800-2000) s podsádkou +8 cm spolu s řádkou z kamenných kostek drobných (120/120/120) do betonového lože s boční opěrou. Rozdělení pásu na dílčí stání bude provedeno pouze architektonicky pomocí řádky z kamenné kostky do betonu.

7.1.3 Konstrukce odstavného pásu

Konstrukce ploch stání (**konstrukce B**) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

Konstrukce je následující:

KONSTRUKCE B – D2-D-1-V-PII

kamenná dlažba - drobná	120 mm	ČSN 73 6131-1
kladecí vrstva (štěrk f 4-8)	40 mm	ČSN 73 6126
štěrkodrt' ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126
štěrkodrt' ŠD _A	150-190 mm	ČSN 73 6126
celkem	460-510 mm	

Modul přetvárnosti na povrchu vrstev ze štěrkodrti $E_{\text{def},2} = 100 \text{ MPa}$ a na povrchu podkladní vrstvy ze štěrkopísku $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$. Na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$.

7.2 PLOCHY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY

7.2.1 Prostorové uspořádání

Prostorové i výškové uspořádání prostoru parkování pro cyklisty je zřejmé z přílohy č. 103.2.1 – Situace dopravního řešení. V dané lokalitě je navrženo 54 míst pro odstavení kola.

Přístup k vlakovému nádraží (v prodloužení přechodu pro chodce) je řešen v délce 9,65 m a v šířce 5,00 m. Podélný i příčný sklon je proměnlivý v návaznosti na stávající objekty a plochy.

Podél levostranného chodníku jsou navrženy dva samostatné zálivy pro umístění laviček. Šíře zálivu je navržena 3,00 m délka je proměnlivá vzhledem k výškovému a prostorovému uspořádání přilehlých ploch 1,20 – 1,30 m.

Maximální příčný ani podélný sklon těchto ploch nepřekročí 2,00 %.

Do těchto ploch spadá i plocha před vstupem do objektu parc. č. st. 345/1, kde nelze zajistit potřebný příčný sklon 2,00 %. Zde je navržen rampový spád 10,60 %.

7.2.2 Technické provedení

Plocha těchto ploch bude mít povrch z betonové zámkové dlažby vhodné pro tyto plochy, barvy přírodní pro pěší a červené v plochách parkoviště pro cyklisty. Upnutí je řešeno do podélné řádky z betonové zámkové dlažby (200/100/60) téže barvy jako daná plocha do betonového lože s boční opěrou. V souběhu se zelení bude k upnutí užito podélné řádky betonové zámkové dlažby (200/100/60) a betonových parkových obrub (1000/200/50), respektive do kamenných obrub OP6(150/250/800-2000), které budou uloženy do společného betonového lože s boční opěrou a se základní podsádkou v úrovni chodníku. Tam, kde bude obruba tvořit vodící linii, bude provedena s podsádkou +6 cm. Umělá vodící linie bude doplněna v místech, kde je přirozená vodící linie přerušena na délku větší než 8,00 m.

Záliv pro umístění lavičky ve staničení cca 0,067 00 km bude obehnan opěrnou stěnou z palisád kruhového průřezu Ø200 mm (200/175/600-2000) uloženými do betonového lože s boční opěrou. Betonové lože musí být provedeno min. do 1/3 výšky palisády.

V místě vjezdu k parcelám č. 345/1 a 337 o velkém příčném sklonu, budou plochy pochozí i technologické dlažby bočně upnuty do opěrných stěn z palisád kruhového průřezu Ø200 mm (200/175/600-2000) do betonového lože s boční opěrou. Betonové lože musí být provedeno min. do 1/3 výšky palisády. Tyto palisády budou opatřeny zábradlím o výšce 1,10 m s mezipříčlím.

7.2.3 Konstrukce ploch pro pěší a cyklisty

Konstrukce těchto ploch ze zámkové dlažby (**konstrukce D**) 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 je následující:

KONSTRUKCE D – D2-D-1-CH-PII

zámková dlažba – přírodní/červená	60 mm	ČSN 73 6131-1
kladecí vrstva (štěrk f 4-8)	30 mm	ČSN 73 6126
štěrkodrt' ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126
ochranná vrstva - štěrpopísek ŠP _B	100-140 mm	ČSN 73 6126
celkem	340-380 mm	

Modul přetvárnosti na povrchu vrstev ze štěrkodrti $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$ a na povrchu podkladní vrstvy ze štěrkopísku $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$. Na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

7.3 TECHNOLOGICKÁ DLAŽBA

7.3.1 Prostorové uspořádání

Prostorové i výškové uspořádání této dlažby je zřejmé z přílohy č. 103.2.1 – Situace dopravního řešení.

7.3.2 Technické provedení

Plocha z technologické dlažby bude mít povrch z kamenné dlažby drobné (120/120/120), která bude upnuta do podélné řádky z téže dlažby do betonového lože s boční opěrou. Podélná řádka bude uložena spolu s upnutím sousedících ploch do společného betonového lože s boční opěrou.

7.3.3 Konstrukce technologické dlažby

Konstrukce technologické dlažby z kamenných kostek drobných (**konstrukce E**) 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 je upravena na místní podmínky a je následující:

KONSTRUKCE E – D2-D-1-CH-PII

kamenná dlažba - drobná	120 mm	ČSN 73 6131-1
kladecí vrstva (štěrk f 4-8)	40 mm	ČSN 73 6126
štěrkodrt' ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126
ochranná vrstva - štěrkopísek ŠP _B	100-140 mm	ČSN 73 6126
celkem	410-450 mm	

Modul přetvárnosti na povrchu vrstev ze štěrkodrti $E_{def,2} = 70$ MPa a na povrchu podkladní vrstvy ze štěrkopísku $E_{def,2} = 45$ MPa. Na povrchu zemní pláně je hodnota $E_{def,2} = 30$ MPa.

7.4 RAMPY MÍST PRO PŘECHÁZENÍ

7.4.1 Prostorové uspořádání

V místě napojení vedlejších komunikací na ulici Nádražní bude provedena zvýšená plocha s nájezdovými rampami. Plochy ramp budou provedeny z kamenných kostek. Budou sloužit jako zpomalovací prvek v dané lokalitě a vyrovnávat výškové převýšení mezi vozovkou a místem pro přecházení (místo pro přecházení je řešeno v rámci SO 102). Jedná se o 4 sjezdy ve staničení 0,041 90 km, 0,133 10 km a 0,257 42 km a rampu k samostatnému sjezdu ve staničení 0,075 77 km.

Délka šířka míst pro přecházení a ramp viz příloha č. 103.2.1 – Situace dopravního řešení. Maximální příčný sklon ramp je řešen 8,33 %.

7.4.2 Technické provedení

Povrch ramp k místům pro přecházení řešených v tomto objektu (objektovost viz příloha č. C.2 – Koordinační situace) bude z kamenných kostek drobných, vhodných pro provoz motorové dopravy, upnuté do kamenných obrub OP6(150/250/800-2000) s podsádkou +, -2 cm spolu s řádkou z kamenných kostek drobných do betonového lože s boční opěrou.

Kamenná dlažba ramp bude položena do čerstvého betonu, zavhlého potěru se spárou 8 - 10 mm. Výšku jednotlivě pokládaných kostek je třeba přesně dodržovat – nutné pravidelné přezkušování zednickou latí. Dále se musí dbát na dodržování požadovaného spádu. Dlažba je, až do zaschnutí betonu, pochůzná pouze po prknech. Spáry o šířce 8 – 10 mm se vyspárují vhodným spárovacím betonem. Povrch dlažby musí být před zaschnutím betonu řádně očištěn od zbytků betonu. U tohoto neprůsácného způsobu pokládky je velmi důležité odvodnění, kterého je dosaženo především řádným vyspádováním.

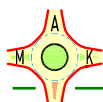
7.4.3 Konstrukce ramp

Konstrukce ramp ze žulových kostek (**konstrukce C**) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–D–1–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

Konstrukce je upravena na místní podmínky a je následující:

KONSTRUKCE C – D1-D-1-V-PII

kamenná dlažba – drobná	120 mm	ČSN 73 6131-1
ložná vrstva – kladecí beton	40 mm	ČSN 73 6124-1
cementová stabilizace SC C _{8/10}	140 mm	ČSN 73 6124-1
štěrkodrt' ŠD _A	150-200 mm	ČSN 73 6126
celkem	450-500 mm	



Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti $E_{\text{def},2} = 60$ MPa a na povrchu zemní pláň je hodnota $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

7.5 ASFALTOVÝ SJEZD (0,271 78 KM)

7.5.1 Prostorové uspořádání

Sjezd z asfaltu je navržen v místě stávajícího sjezdu do areálu nádraží za nádražní budovou.

Výškové a prostorové uspořádání viz příloha č. 103.2.1 – Situace dopravního řešení.

7.5.2 Technické provedení

Asfaltový povrch sjezdu, ve styku s pojižděnými plochami bude upnutý upnutý kamenných obrub OP6(150/250/800-2000) s podsádkou +2 cm, respektive +6 cm do betonového lože s boční opěrou. V souběhu se zelení bude k upnutí použita betonová obruba (1000/250/120-150) s podsádkou +2 až +12 cm.

7.5.3 Konstrukce asfaltového sjezdu

Konstrukce asfaltové vozovky (**konstrukce A2**) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, katalogový list D1-N-2-V-PIII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D1. Napojení asfaltových ploch na stávající vozovku bude provedena v souladu s tímto katalogovým listem.

Konstrukce je následující:

KONSTRUKCE A2 – D1-N-2-V-PIII

asfaltový beton ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik 0,5 kg/m ³ PS EP		ČSN 73 6129
asfaltový beton ACL 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
štěrkodrt' ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126
štěrkodrt' ŠD _B	190–290 mm	ČSN 73 6126
celkem	450-550 mm	

Modul přetvárnosti na povrchu vrstev ze štěrkodrti $E_{\text{def},2} = 100$ MPa a na povrchu spodní podkladní vrstvy ze štěrkodrti $E_{\text{def},2} = 70$ MPa. Na povrchu zemní pláň je hodnota $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

7.6 OPLOCENÍ (NENÍ PŘEDMĚTEM STAVEBNÍHO POVOLENÍ)

Nové oplocení mezi prostorem nového parkoviště a pozemkem dráhy je navrženo v délce cca 100,00 m a výšky 1,50 m s novým umístěním po hranici nových zpevněných ploch parkoviště.

Prostorové řešení viz příloha 101.2.1 – Situace dopravního řešení a C2 – Koordinační situace.

Sloupky nového oplocení z drátěného poplastovaného pletiva - zelené budou ukotveny betonových patek. Nebude zde řešena podezdívka.

7.7 SADOVÉ ÚPRAVY (NENÍ PŘEDMĚTEM STAVEBNÍHO POVOLENÍ)

Součástí tohoto objektu jsou i konečné a sadové úpravy, které jsou podrobně popsány v odstavci č. 10 – Konečné terénní úpravy a č. 11 – Sadové úpravy.

7.8 MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ (NENÍ PŘEDMĚTEM STAVEBNÍHO POVOLENÍ)

Městský mobiliář je v rámci prostoru řešen kompletně nově. Nově budou instalovány lavičky do nově navrhovaných 2 zálivů a k místu pro přecházení.

- Lavičky – masivní litinová lavička 1,9 m 3 ks
- Odpadkové koše – PE koš pro 50 l (840/350/350)+sloupek 6 ks
- Stojany na kola – Opěrný oblouk (1000/800/48) ocelový 27 ks

7.9 DOPORUČENÉ MATERIÁLY

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce). Nutnou podmínkou je zachování shodné kvality (doložené certifikáty) a rozměrů. Musí být mrazuvzdorné, odolné proti působení chemických rozmrazovacích látek, ošetřené systémem Qsave.

K upnutí pojižděných ploch je navržena kamenná obruba OP6 (150/250/800-2000). Převážně bude užito obruby se zkosenou hranou, ale v místech pravostranných sjezdů ve staničení 0,075 77 km a 0,133 10 km, na sjezdu na stávající plochy, a u parkoviště K+R bude užito kamenné obruby zaoblené (detail viz příloha č. 103.2.2 – Vzorové příčné řezy).



Na upnutí chodníků v souběhu se zelení, respektive s technologickou dlažbou bude použito betonové parkové obruby BEST-PARKAN II (1000/200/50).

Opěrnou stěnu z palisád je doporučeno provést z prvků BEST-PALISÁDA MASIV (200/175/600-2000).

Na upnutí ostatních ploch, mimo ploch ze zámkové dlažby, spolu s obrubou bude použita řádka z kamenných kostek drobných (120/120/120).

Pro chodníky ze zámkové dlažby je doporučena dlažba BEST-BEATON (200/165/60) se zkosenou hranou v barvě přírodní/šedá s využitím tvarovek kraj a půlka. Podélný pásek bude proveden z dlažby BEST-KLASIKO (200/100/60) stejné barvy jako daná plocha. Odstavná plocha pro cyklisty bude provedena ze stejné dlažby, pouze v barvě červené.

Technologická dlažba bude vyskládána z kamenných kostek drobných (120/120/120).

Užití jednotlivých typů materiálu je patrné z příčného vzorového řezu, viz. příloha 103.2.2 – Vzorové příčné řezy.

Dlažba BEST-BEATON bude kladena na kolmo a plynule bude navazovat na kladení dlažby v navazujících stávajících plochách.

Kamenná dlažba bude kladena do vějíře.

Na ochranná opatření pro osoby s omezenou schopností orientace je doporučeno použít zámkovou dlažbu od firmy BEST-KLASIKO pro nevidomé (200/100/60,80) v červené barvě. Na zhotovení umělé vodící linie je navržena reliéfní dlažba se speciální hmatovou drážkou od firmy DITON, KOSTKA vodící linie, přírodní barvy tl. 6 cm. Podél prvků pro bezbariérové užívání musí být položena linie se šířkou min. 250 mm s rovinatým povrchem – hladká bez fásky. Doporučená dlažba BEST-KARO rovné přírodní/šedé barvy tl. 60 mm.

7.10 PODMÍNKY PRO UPEVNĚNÍ OBRUB

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrrou. Z technologického hlediska je nutné dodržet 28 denní lhůtu pro vytvrzení (vyzrání) betonového lože, během které nesmí být obruby ani kostky vystaveny jakémukoliv namáhání vzniklé průjezdem vozidel. V opačném případě se riskuje brzké porušení tohoto lože a ztráta stability obrubníků.

7.11 IZOLACE SVISLÝCH KONSTRUKCÍ

V místech nových násypů podél stávajících zdí a podsádek plotů bude zamezeno přístupu vody ke stavebním objektům pomocí instalace nové izolace proti vlhkosti. Izolace bude připevněna tak, aby výstupky směřovaly ke zdi a tím bylo zajištěno odvětrávání objektu. Jedná se o izolační pásy s mechanickými zámkami, které jsou určeny pro vertikální instalaci.

Ukončení vertikální izolace nad terénem se provede těsně nad horní hranou zásypu nebo svislého obkladu tak, aby fólie nebyla vystavena účinkům ultrafialového záření. Na horní okraj membrány se osadí ukončující lišta z HDPE tak, aby byla větrací šterbina vytvořená fólií chráněna proti pronikání vody, zapadání zeminy a vniku hmyzu. Lišta se kotví ocelovými hřebíky přes otvory, které jsou na liště provedeny z výroby.

Přesné provedení montáže izolačních pásů dle montážního postupu dodavatelem zvoleného výrobce.

8 ODVODNĚNÍ

8.1 ODVODNĚNÍ ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Odvodnění zpevněných ploch je podrobně řešeno v objektu SO 301 – Dešťová kanalizace.

V řešeném území bude odvodnění řešeno do nových prvků odvodnění (uliční vpusti, liniový žlab a chodníková uliční vpust).

8.2 ODVODNĚNÍ ZEMNÍ PLÁNĚ

Zemní plán bude provedena v základním 3% sklonu. K odvodnění zemní pláň bude užito trativodů DN150, které budou napojeny do nově navrhovaných uličních vpustí pomocí navrtávky.

9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhlášce č. 30/2001 Sb. (č. 247/2010 Sb.).

Vodorovné dopravní značení bude vyhotoveno dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Umístění nové svislého dopravního značení je zřejmé z přílohy č. 103.2.1 – Situace dopravního řešení.



9.1 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé dopravní značení bude spočívat:

1X **IP13e – Parkoviště K+R**

1X **IP12 – Vyhrazené parkoviště** (pro obyvatele protilehlého domu)

1X **B2 – Zákaz vjezdu všech vozidel**

1X **IP10a – Slepá pozemní komunikace**

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

9.2 DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ

Dopravní zařízení bude spočívat v osazení 2x dopravního zrcadla 90/70 na 1 sloupek pro rozhled z výjezdu ze slepé komunikace.

9.3 VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Vodorovné dopravní značení není předmětem tohoto objektu.

10 KONEČNÉ TERÉNNÍ ÚPRAVY

Vzniklé plochy vhodné pro výsev trávniku budou urovňány a ohumusovány kvalitní zeminou v tloušťce 15 cm.

Konečné terénní úpravy budou provedeny tak, aby po ohumusování v tloušťce 15 cm byla zemina zarovnána 2 cm pod horní hranu přilehlého obrubníku. Viz příloha č. 101-104.2.3 – Vzorové příčné řezy.

11 SADOVÉ ÚPRAVY (NENÍ PŘEDMĚTEM STAVEBNÍHO POVOLENÍ)

11.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU ZELENĚ

Veškerá stávající vzrostlá zeleň **jeřáb obecný** (*Sorbus aucuparia*) a **lípa velkolistá** (*Tilia platyphyllos*) určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. V prostoru do 1,00 m od stávajících vzrostlých stromů nebudou prováděny žádné stavební práce (výkopové práce, deponie zeminy, zatěžování stavební technikou,...). Během výstavby budou stromy chráněny bedněním. Případné odkrytí kořenového systému bude proti vysychání chráněno překrytím geotextilií a pravidelně zavlažováno.

V řešené lokalitě je navrženo kácení stromů (1x jeřáb obecný /*Sorbus aucuparia*/ - rozvětvený Ø150 mm; 1x tnovník akát /*Robinia pseudoacacia*/ - Ø150 mm; 1x jablonoň domácí /*Malus domestica*/ - Ø350 mm; 2x smrk ztepilý /*Picea abies*/ - Ø150 mm; 1x vrba kroucená /*Salix erythroflexuosa*/ Ø400 mm; 1x buk lesní /*Fagus sylvatica*/ - Ø250 mm), podélné výsadby keřů (dřišťál Thunbergův /*Berberis thunbergii*/ - 82 m²) podél silnice II/311 a jednotlivé sukulenty různých keřů na parcele parc. č. 629/23, v prostoru zahrady (cca 12 m²), včetně živého plotu mezi drahou a zahradou (dřišťál Thunbergův /*Berberis thunbergii*/ 'Atropurpurea' - 18 m²).

V rámci projektu je navrhována výsadba nové vzrostlé zeleně (stromů). V lokalitě je navržena výsadba 10 kusů vzrostlých stromů **lípa velkolistá** (*Tilia platyphyllos*) – nová alej podél silnice II/311.

11.2 VÝSADBA STROMOVÉHO PATRA

Navržený sortiment dřevin vychází z přírodních podmínek lokality a v návrhu jsou uplatněny domácí druhy stromů, popřípadě jejich kultivary.

Navržený rostlinný materiál:

Tilia platyphyllos 14-16 - výška koruny 2,2, počet (ks) 10, kotvení 3 kůly + půlená příčka

Vysázeny budou vzrostlé stromy s kvalitním kořenovým balem. Stromy budou vysázeny do předem vyhloubených jam s 50 % výměnou půdy v jamkách. Výsadbové jámy budou mít hloubku minimálně 80 cm a šířka bude odpovídat 1,50 násobku průměru kořenového balu. Při hloubení jam ukládáme vegetační vrstvu mimo ostatní zeminu a vracíme ji po výsadbě zpět jako nejsvrchnější vrstvu. Spirálovitě stočené, uzlovité nebo zaškrncené kořeny prořežeme. Dřeviny vysadíme tak hluboko, jak byly pěstovány ve školce. Stromy budou vyhnojeny hnojivem (např. Silvamix) v množství 4 ks tablet/strom.

Kořenový bal obsypeme a stejnoměrně přitlačíme. Po výsadbě budou dřeviny stabilizovány, kotveny třemi dřevěnými oloupanými kůly frézovanými fazetou se špicí průměru 70 mm délky 250 cm s úvazkem a půlenou



příčkou. Kůly musí zasahovat alespoň 50 cm do půdy a jejich vrcholky po zatlučení nesmí zůstat roztřepené. Úvazek bude bavlňený a zajistí kmen proti bočnímu posuvu, nesmí způsobit odření nebo zaškrcení kmene. Úvazky na kůlech budou zajištěny proti posunutí. Proti výparu vody i mechanickému poškození budou kmeny chráněny bandáží (obalem) z juty šířky 20 cm. Na závěr bude výsadba zamulčována 10 cm tlustou vrstvou drčené borky. Po výsadbě bude provedena vydatná zálivka v množství 50 l vody k jedné dřevině.

Doba vhodná pro výsadbu stromů:

Přípustnou dobou pro výsadbu listnatých stromů s balem je období od opadu listů cca ½ října do zámrazu a od března do období před rašením cca ½ dubna.

Požadavky na školkařské výpěstky:

- 1) Stromy, které budou vysazovány, budou minimálně 2x přesazené a budou se zemním balem, který bude mít průměr minimálně 50 - 60 cm. Obvod kmene ve výšce 1 m od paty kmene bude 14-16 cm.
- 2) Koruna dřevin bude odpovídající pro daný druh či kultivar, bude pravidelná a bez poškození.
- 3) Kmen stromů bude rovný a nepoškozený.

Nasazení korun stromů bude v podchodné výšce, což je minimálně 220 cm nad zemí.

11.3 ZBYLÉ PLOCHY K OZELENĚNÍ

Plochy k ozelenění budou ohumusovány v tloušťce 150 mm a osety travní směsí. Ornice bude použita stávající.

Složení travní směsi je následující:

- jilek vytrvalý 15%
- kostřava červená 50%
- lipnice luční 35%

11.4 ZALOŽENÍ TRÁVNÍKU A VÝSADBA ZELENĚ

11.4.1 Příprava půdy

Veškeré plochy určené k ozelenění budou ohumusovány kvalitní zeminou v tloušťce 15 cm.

Plochu pro luční trávník nakypříme, zbavíme nežádoucích příměsí (kameny, rostlinné zbytky) a upravíme do potřebné roviny hrabáním, tak aby byly odstraněny terénní nerovnosti. Před vlastním výsevem plochu utužíme válcováním. Plochu pro luční trávník upravíme do potřebné roviny hrabáním.

11.4.2 Založení trávníku

Travní semeno bude vyseto na dokonale upravený, odplevelený a ohumusovaný terén. Trávníky jsou navrženy k založení výsevem na široko. Navržený na založení je typ trávníku v travní směsi luční trávník (doporučena květnatá směs pro suchá stanoviště) s následnou intenzitou ošetřování trávníků. Travní semeno bude rozhozeno v množství 30 g/m². Osivo vyséváme při teplotě půdy minimálně 8° C (jaro, pozdní podzim). Osivo vyséváme rovnoměrně. Mělce jej zapravíme, ale ne hlouběji než 1 cm a přitlačíme (válcování). Trávník bude po výsadbě zavlažen množstvím vody 10 l /m.

11.4.3 Výsadba stromů

K výsadbám budou použity vzrostlé stromy lípy velkolisté (*Tilia platyphyllos*) s balem. Pro výsadbu stromů budou připraveny jámy o objemu cca 1 m³. Jámy budou před výsadbou prolity cca 50 l vody.

Po výsadbě stromů budou jejich mísy kryty cca 100 mm silnou vrstvou drčené borky, která slouží jako vsakovací vrstva při zálivce a zábrana rychlému odpařování vody a růstu plevelů.

Kmeny listnatých stromů budou chráněny jutovým obalem a kotveny třemi kůly s pružnými úvazky.

11.5 NÁSLEDNÁ PÉČE O ZELENĚ

Péče o trávník bude realizována dle ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy.

První rok po výsevu kosíme při výšce porostu 20 cm sekačkou nebo kosou, abychom odstranily narůstající plevel, aby nezadusil klíčící rostlinky. Druhý rok od výsevu kosíme 3 x ročně. V dalších letech kosíme 1 - (3) x ročně.

12 **PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Před započítím zemních prací je třeba nechat vytyčit všechna podzemní vedení a jejich polohu zřetelně stabilizovat v terénu. V případě jejich kolize se stavbou zajistit ochranu.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich plocha musí být předem vytyčena jejich správcí a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu.

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. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenu vrstvu položit co nejdříve.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 839061-Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. V prostoru do 2 m od stávajících vzrostlých stromů nebudou prováděny žádné stavební práce (výkopové práce, deponie zeminy, zatěžování stavební technikou,...). Během výstavby budou stromy chráněny bedněním. Případné odkrytí kořenového systému bude proti vysychání chráněno překrytím geotextilií a pravidelně zavlažováno.

Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhuštěné podkladní vrstvy do štěrkového lože frakce 4-8. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je nutno dodržet příčné sklony a rovinnost vrchní vrstvy, aby nedocházelo k tvorbě kaluží. Při kladení dlažby tvaru „kost“ bude využito tvarovek kraj a půlka.

Napojení obrub bude provedeno seříznutím obou konců obrub pod patřičným úhlem.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Betonové prvky budou z výroby opatřeny ochranou „Qave“ – ochrana proti soli a nasákavosti dlažby.

Vyrobený beton podle možnosti ihned uložit – zejména v horkých letních měsících – aby bylo zabráněno rychlému vysychání čerstvého betonu. Před započítím betonování je nutné se přesvědčit, že místo pokládky betonu je čisté, bednění dostatečně pevné i těsné. Jakmile je beton uložený do bednění, je třeba dbát na správné zhuštění, a to buď ručně, nebo pomocí vibrátorů. Nezbytná je ochrana betonu před slunečním zářením, silným větrem nebo prudkým deštěm, což lze provést pomocí plachet, textilie či fólie. Správným ošetřováním zatvrdnutého betonu vodou, zvýšíme jeho trvanlivost.

Technologická lhůta vyzrání (vytvrzení) betonu je 28 dní, během které nesmí být obruby ani kostky (uložené v betonovém loži) vystaveny namáhání způsobeného pojezdem vozidel. V opačném případě hrozí brzké porušení tohoto lože a následné vypadávání obrub nebo kostek.

13 **PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

13.1 **ROZHLEDOVÉ POMĚRY**

- Rozhledové poměry na komunikacích

Rozhledové poměry zůstanou zachovány stávající.



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

Není hlavním předmětem tohoto SO. Podrobně řešeno v SO 102 – Bezbariérový chodník (pravostranný a levostranný).

15 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

Vzhledem k charakteru objektu jako liniové stavby nevzniká při stavbě požární riziko a není proto třeba během výstavby zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. Podmínkou při realizaci je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost příjezdu vozidel IZS.

Způsob hasičského zásahu na okolní pozemky zůstane zachován stávající.

Průjezdná šířka vozovky zůstává stávající min. 5,00 m.

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.

16 ZÁVĚR

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

V Pardubicích 24. října 2019

Zpracovala: Dita Zemanová