



VECTURA
PARDUBICE, S.R.O.

NPK a.s., Pardubická nemocnice, rozšíření parkovací kapacity Kyjevská, Pardubice

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	NPK a.s., Pardubická nemocnice, rozšíření parkovací kapacity Kyjevská, Pardubice
Místo stavby:	Pardubice
Kraj:	Pardubický
Katastrální území:	k.ú. Pardubičky (717835), Pardubice (717657)
Komunikace:	Místní komunikace v ul. Kyjevská
Účel stavby:	Zajištění dopravní obslužnosti a rozšíření parkovacích kapacity

Objednatel :

Název a adresa objednatele stavby a dokumentace :

Pardubický kraj,

Komenského náměstí 125,

Pardubice – Staré Město, 530 02 Pardubice

IČO: 024 45 344

Zhotovitel dokumentace:

VECTURA Pardubice, s.r.o.

17. listopadu 233

530 02 Pardubice

tel.: 777 084 174

IČ: 03020223

DIČ: CZ03020223



STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Staveniště se nachází v severní části ul. Kyjevská mezi areálem nemocnice Pardubického kraje a železničním koridorem katastrálním území Pardubice a Pardubičky. Jedná se o rekonstrukci místní komunikace, včetně parkovacích stání a návrhu společné cyklostezky pro chodce a cyklisty.

Lokalita je v územním plánu obce Pardubice určena ve větší části jako území občanská vybavenost vyšší – zdravotnictví. Nově navržená cyklostezka zasahuje do území izolační zeleně, což je dle platného územního plánu jako přípustné využití doplňkové. V rámci projektové dokumentace je řešeno nejen dopravní řešení, ale i řešení dešťové kanalizace, veřejného osvětlení a nových opěrných zdí a lávky přes stávající horkovod.

Účelem stavby „NPK a.s., Pardubická nemocnice, rozšíření parkovací kapacity Kyjevská, Pardubice“ je zajištění dopravní obslužnosti do areálu nemocnice Pardubického kraje, rozšíření parkovacích kapacit nemocnice a zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu.

Stavební objekt SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy řeší dopravní infrastrukturu, zejména vjezd od areálu nemocnice, rozšíření parkovacích stání a dopravní obslužnost území pro chodce a cyklisty. Nově bude stávající místní komunikace začleněna do areálových komunikací NPK a bude oddělena parkovacími závorami. Celá komunikace se bude nově nacházet v zóně s maximální povolenou rychlostí 20 km/h. Dále se jedná o rozšíření parkovacích stání uvnitř areálu NPK.

V rámci návrhu je uvažováno na komunikaci s asfaltobetonovým krytem pro V. třídu dopravního zatížení v celé trase A. Komunikace s asfaltobetonovým povrchem jsou lemovány silniční betonovou obrubou 15/25/100 cm. Na kterou navazují kolmé a podélné parkovací stání a přilehlé chodníky. V severní části území lemuje komunikaci společná stezka pro chodce a cyklisty, které je oddělena pásem zeleně o šířce (1,5 -2,0 m). Výška silniční obruby od povrchu komunikace je 12,0 cm. V místech pro přecházení bude silniční obruba snížena na výšku 2,0 cm od asfaltového krytu. Pro oddělení dlažby parkovacích stání od asfaltové plochy komunikace se osadí betonová silniční obruba snižovaná 10/25/100 cm. Plochy pro pěší z betonové dlažby ve styku se zelení jsou lemovány betonovou sadovou obrubou 8/25/100 cm a výška obruby je min. 6,0 cm od zámkové dlažby. To neplatí v případě cyklostezky, kde obruba bez převýšení. Cyklostezka je navržena s asfaltobetonovým povrchem ACO 8. Obruba tvoří vodící linii pro nevidomé a slabozraké. Všechny obruby budou osazené do lože s boční opěrou z prostého betonu C 20/25 n XF3.

Chodníky pro pěší jsou navrženy s krytem z betonové zámkové dlažby. Základní příčný sklon komunikací je navržen jednostranný příčný sklon 2,5 (2,0%) směrem do zeleně. Příčný sklon parkovacích

stání je navržen jednostranný 2%. Příčný sklon chodníků pro pěší je jednostranný 2,0 % směrem do komunikace, případně do zeleně.

VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Z rekognoskace terénu, zaměření a vizuálního průzkumu, stejně jako z investorem dodaných podkladů vyplývají následující skutečnosti a opatření:

- V místě navrhovaných komunikačních ploch v řešené oblasti jsou vedeny podzemní inženýrské sítě. V místě nových zpevněných ploch nebo v místech sjezdů a křížení komunikací budou dle požadavků správců sítí kabely uloženy do kabelových PVC chrániček či betonových kabelových žlabů. V případě zásahu do trasy vedení budou požadavky konzultovány s příslušným správcem a následně uvedeny do provozního stavu dle těchto požadavků. Vyjádření správců a v nich uvedené podmínky při manipulaci se sítěmi a okolo nich budou splněny.
- V místě stavby bylo provedeno geodetické zaměření.
- V místě stavby byl proveden inženýrsko-geologický a hydrologický průzkum. Geotechnické podmínky se považují za známé.
- Podrobnější informace budou k dispozici před realizací stavby.

NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCHY VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROPOČTŮ

IO 202: Komunikace a zpevněné plochy

Stavební objekt SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy řeší dopravní infrastrukturu, zejména vjezd od areálu nemocnice, rozšíření parkovacích stání a dopravní obslužnost území pro chodce a cyklisty. Nově bude stávající místní komunikace začleněna do areálových komunikací NPK a bude oddělena parkovacími závorami. Celá komunikace se bude nově nacházet v zóně s maximální povolenou rychlostí 20 km/h. Dále se jedná o rozšíření parkovacích stání uvnitř areálu NPK.

Trasa A

Komunikace je navržena jako dvoupruhová obousměrná s šířkou jízdního pruhu 3,0 m bez vodících proužků ve jednostranném příčném sklonu 2,5 %, v západní části je zúžena na 5,75 m z důvodu malého provozu nákladních automobilů. Ve staničení km 0,150 00 zvýšený práh v místě usnadňujícího přecházení před vjezdem do areálu nemocnice. Po obou stranách komunikace jsou navržena kolmá a podélná parkovací stání v celkovém počtu 126 parkovacích míst, místa pro osoby se sníženou schopností pohybu



jsou navrženy v areálu nemocnice. Podélná parkovací stání mají základní rozměry 5,75 x 2,0 m, kolmá parkovací stání 2,5 x 5,0 (4,5) m, krajní stání jsou rozšířena dle normy.

Trasa cyklostezky

Společná stezka pro chodce a cyklisty lemuje do staničení km 0,055 nově navrženou komunikaci a poté je oddělena pásem zeleně o šířce 1,5 – 2,0 m od kolmých parkovacích stání. Stezka je navržena o šířce 3,0 m s jednostranným příčným sklonem 2,0 % . Na stezce je ve staničení km 0,136 vytvořena lávka která překonává stávající horkovod. Na tuto lávku navazuje nově navržená bezbariérová rampa a schodiště, čímž dojde k propojení s areálovými chodníky NPK v místě stávajícího vjezdu.

Rozšíření parkování v areálu nemocnice

Součástí dokumentace je rozšíření parkovacích kapacit uvnitř areálu NPK. V rámci stavby dojde k vytvoření 20 šikmých parkovacích stání pod úhlem 60° o rozměrech 4,7 x 2,5 m před budovou ORL z toho 2x stání pro ZTP o šířce 3,5 m. Stání budou navazovat na stávající komunikaci o šířce 3,5 m. Stání budou navržena s příčným sklonem 2% na stávající komunikaci. Odvodnění bude zajištěno pomocí stávajících uličních vpustí.

Před budovou lékárny jsou nově navržena 4 parkovací stání. Tři kolmá parkovací stání o rozměrech 2,5 x 5,0 m a jedno podélné parkovací stání pro ZTP o šířce 3,5 m a délce 7,0 m. Stání budou navazovat na komunikaci o min. šířce 5,0 m.

Poslední parkovací stání jsou navržena před budovou plicního oddělení v počtu 6 kolmých parkovacích stání z toho z toho 1x stání pro ZTP o šířce 3,5 m. Stání budou navazovat na stávající komunikaci o šířce 6,0 m. Stání budou navržena s příčným sklonem 2% na stávající komunikaci. Odvodnění bude zajištěno pomocí stávajících uličních vpustí.

Rozhledové poměry

V rámci návrhu jsou prověřeny rozhledové poměry v křižovatkách, sjezdech a místě pro přecházení dle platných ČSN 736102 a ČSN 736110. Veškeré případné křižovatky budou prověřeny z hlediska



rozhledových poměrů dle ČSN 73 6102. Nově navrhovaná komunikace má šířku 6,0 (5,75) m. Místní komunikace se nachází v zóně „tempo 20“, kde je návrhová rychlost $V_n=20\text{km/h}$.

Rozhledové poměry v křižovatkových úsecích:

Pro tuto rychlost definuje ČSN 73 6102, resp. ČSN 73 6102 ZMĚNA Z1 rozhledový trojúhelník v území pro vozidla skupiny 2. Jedná se o zónu tempo „ Zóna tempo 30“ s předností zprava. Rozhledový trojúhelník tak bude mít delší stranu odvěsny $X_b = 35,0\text{m}$ pro rozhled vpravo. Kratší odvěsna trojúhelníku je stanovena na 3,0 m od vnějšího okraje vodícího proužku.

Rozhledové poměry samostatného sjezdu:

Pro rychlost 20 km/h definuje ČSN 73 6110, resp. ČSN 73 6110 ZMĚNA Z1 délku zastavení $D_z = 11\text{m}$. Rozhledový trojúhelník tak bude mít delší stranu odvěsny $D_z = 11,0\text{m}$. Kratší odvěsna trojúhelníku je stanovena na 2,0 m od vnějšího okraje vodícího proužku.

Rozhledová vzdálenost na místa pro přecházení a přechodu pro chodce a z nich

Pro rychlost $v_n = 30\text{ km/h}$ je definována rozhledová vzdálenost na čekací plochy přechodu a z čekací plochy přechodu na jízdní pás dle ČSN 73 6110 na 30 m, od okraje přechodu (místa pro přecházení). Kratší odvěsna trojúhelníku je vedena do vzdálenosti 0,5 m od obruby v místě pro přecházení a 1,0 m od obruby na přechodech pro chodce.

Rozhled pro zastavení v místě přechodu pro chodce a místa pro přecházení

Pro rychlost $v_n = 30\text{ km/h}$ je definována rozhledová vzdálenost dle ČSN 73 6110 na 15 m, od okraje přechodu. Kratší odvěsna trojúhelníku je vedena do vzdálenosti 0,5 m od obruby v místě pro přecházení a 1,0 m od obruby na přechodech pro chodce.

Standardně řešený rozhledový trojúhelník zasahuje do prostoru, kde se neprotíná s jinými fyzickými objekty, které by mohly bránit rozhledu. Ve vymezeném prostoru rozhledových trojúhelníků dle výkresu se v budoucnosti nesmí umísťovat žádné objekty, které by znemožnily dostatečný rozhled. Jedná se především o objekty vyšší než 0,7m, v případě vyšších objektů se jedná o objekty širší než 0,15m se vzájemnou osovou vzdáleností menší než 10m. Situace rozhledových poměrů je znázorněna v příloze v situaci.

Parkovací stání v lokalitě



Dle zákona č. 283/2021 Sb. a ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání musí být vyhrazena stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. V rámci projektu je navrženo celkem 159 parkovacích stání což je nárůst o 65 parkovacích stání oproti stávajícímu stavu 664 parkovacích stání v areálu nemocnice. Z tohoto počtu 664 parkovacích míst je 19 parkovacích stání pro ZTP, čímž je splněna norma ČSN 73 4001 (2%). Pro celkový navržený nárůst 65 parkovacích stání je minimální požadavek 4 vyhrazených stání pro osoby ZTP. Celkem jsou tedy nově vyhrazena 4 parkovací stání pro osoby ZTP, tudíž je splněn zákon č. 283/2021 Sb. a ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

Celkové řešení vychází z aktuálně platných technických norem, především ČSN 73 6110, ČSN 73 6131, ČSN 73 6101, atd. Výškové řešení respektuje aktuální stav stávajících komunikací, na které se území připojuje.

Řešení zpevněných ploch:

V prostoru stavby dojde k odstranění stávajících konstrukčních vrstev komunikací a zpevněných ploch, odstranění zeminy a doplnění zeminy do násypů až na úroveň zemní pláně. V místech násypu dojde ke zhutnění zeminy a vytvoření zemní pláně. Stávající materiály budou dle jejich povahy odvezeny na skládku, popř. ponechány na staveništi, pouze však, pokud budou vhodné do konstrukčních i nekonstrukčních vrstev (dosypání podorniční vrstvy, stavby násypu, atd.). Nevyužitá vykopaná zemina bude odvážena na skládku nebo bude využita pro terénní úpravy v rámci řešené lokality. Přesný rozsah zeminy pro využití bude stanoven investorem před zahájením prací.

V místě komunikace a zpevněných ploch se předpokládá, že zemina bude dosahovat na zemní pláni dostatečné únosnosti, tudíž nebude nutné tuto zeminu zlepšit vápnem či hydraulickým pojivem např. Geosol C30 ve vrstvě o mocnosti 300 - 500 mm, tak aby byla zemní pláň dostatečně únosná.

V případě, že zemina nebude dostatečně únosná. Dojde k této úpravě. V případě, že nebude úprava hydraulickým pojivem možná, dojde k náhradě vrstvy aktivní zóny v tl. 300-500 mm za štěrkodrtí frakce 0/63. Na tuto vrstvu bude provedeny podkladní vrstvy ze štěrkodrti. Z důvodu požadavku modulu přetvárnosti $E_{def,2} = 95 \text{ MPa}$ na povrchu ze druhé vrstvy štěrkodrti u komunikace je doporučeno dosahovat minimálních modulů přetvárnosti $E_{def,2} = 60 \text{ MPa}$ již na povrchu zemní pláně, aby se předešlo případným problémům s dodržáním těchto modulů přetvárnosti na druhé vrstvě štěrkodrti. Na takto připravenou vrstvu štěrkodrti se vytvoří vrstvy asfaltového betonu nebo dojde k pokládce betonové dlažby dle příslušných konstrukčních skladeb.



Po odkrytí zemní pláně provede geolog stavby zhodnocení zeminy v podloží a zhodnotí se její únosnost, projektant nepředpokládá neúnosnou zeminu. V případě, že bude na podkladních vrstvách dosaženo požadovaných minimálních hodnotu modulů přetvárnosti je po konzultaci s geologem stavby a projektantem možnost ponechat tyto vrstvy v podloží nové konstrukce vozovky. Případná úprava zemin v podloží bude konzultována s projektantem popř. geologem stavby.

Z hlediska budování stavebních objektů bude nutné dodržet četnost zkoušek míry zhutnění, která se bude řídit TP146 a TKP3 (4). Na zásyp rýh můžou být použity vytěžené materiály z podkladních vrstev bez úpravy (štěrkopísky) o použití navážek nacházejících se na stavbě bude rozhodnuto až při stanovení jejich složení s souladu s ČSN 73 6126. Na povrchu aktivní zóny (silniční pláň) bude hodnota $E_{def,2} = 45/60$ MPa .

Aktivní zóna bude navržena dle ČSN 73 6133 z materiálu předepsaných vlastností (dle TKP). Její tloušťka bude 0,5m. Pokud bude stávající vrstvy podloží zpevněných ploch vyhovovat ČSN 73 6133 je možno je v aktivní zóně ponechat a aktivní zónu později zhutnit. Při výskytu zemin s větším obsahem jemnozrnných částic je možné navrhnout zlepšení této zeminy vápnem nebo jinými hydraulickými pojivy např. DOROSOL C50.

V podloží zpevněných ploch nesmějí být ponechány žádné nevhodné zeminy bez úpravy pokud nebude dosaženo modulu přetvárnosti $E_{def,2} = 45/60$ MPa na povrchu zemní pláně (viz. ČSN 73 6131). Modul přetvárnosti zemní pláně $E_{def,2}$ je požadován 45/60 MPa - ověřeno statickou zatěžovací zkouškou. V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena míra zhutnění nejméně 100% PS. Všechny výše požadované parametry musí být ověřeny a doloženy kontrolními a přejímacími zkouškami dokladovanými ve stavební deníku.

Postup zhutnění a míra zhutnění musí odpovídat ČSN 721006 - „Kontrola zhutnění zemin,“ . Zhutňování konstrukční pláně vozovek a tělesa násypu se musí provádět za suchého počasí. Při zhutnění je nutné dodržet nejmenší hodnoty míry zhutnění pro komunikace dle ČSN 73 6133. Provádění zemního tělesa bude v souladu s ČSN 73 6133.

Silniční podloží je nutné upravit tak, aby vyhovovalo kritériím nenamrzavosti a dosahovalo $E_{def} = 45$ res. 60 Mpa na konstrukční pláni. Proto je nutné dodržet zemní práce za suchého počasí. Sklon pláně zemního tělesa bude upraven na hodnotu základního příčného sklonu 3% .Zemní práce nesmí být prováděny za nepříznivých klimatických podmínek (zimní a jarní období) a za déletrvajících dešťů.

Před započítím veškerých zemních a bouracích prací je nutno se seznámit s polohou všech stávajících inženýrských sítí a ty pak nechat vytyčit za účasti jejich správců!

O skladbě zpevněných ploch podávají informace následující tabulky:

Skladba „A“ konstrukčních vrstev komunikace dle TP 170 D1-N-2-PIII-TDZ V – komunikace



NPK a.s., Pardubická nemocnice, rozšíření parkovací kapacity Kyjevská, Pardubice

Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11 S PMB 25/55-55	40 mm	ČSN EN 13108-1 ED.2
Spojovací postřik	PS-C	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvu	ACL 16 S 50/70	70 mm	ČSN EN 13108-1 ED.2
Spojovací postřik	PS-C	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
Štěrkožtř	Šda - 0/63- Ge	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkožtř	Šda - 0/63- Ge	200mm	ČSN 73 6126-1

Celkem **460 mm**

Na zemní pláni – Edef;2 = 45 MPa (60MPa)

Na podkladní vrstvě Šda – Edef;2 = 65 MPa

Na podkladní vrstvě Šda – Edef;2 = 95 MPa

SKLADBA „B“ konstrukčních vrstev komunikace dle TP 170 D2-D-1-TDZ V-PIII – Parkovací stání + sjezdy

Betonová dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože z drceného kameniva fr. 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkožtř	Šda - 0/63- Ge	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkožtř	Šda -0/63- Ge	150 mm	ČSN 73 6126-1

CELKEM **420 mm**

Na zemní pláni – Edef;2 = 45 MPa (60MPa)

Na podkladní vrstvě Šda – Edef;2 = 60 MPa

Na podkladní vrstvě Šda – Edef;2 = 80 MPa

SKLADBA „C“ konstrukčních vrstev komunikace dle TP 170 D2-D-1-TDZ CH-PIII – Komunikace pro pěší

Betonová dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože z drceného kameniva fr. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkožtř	Šda -0/63- Ge	200 mm	ČSN 73 6126-1

CELKEM **290 mm**

Na zemní pláni - Edef;2 = 45 MPa

Na podkladní vrstvě ŠDB - Edef;2 = 60 MPa

SKLADBA „D“ - konstrukčních vrstev komunikace dle TP 170 D2-N-3-TDZ VI-PIII – stezka

Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11 S PMB 25/55-55	50mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS-C	0,5kg/m ²	ČSN EN 73 6129
R-Materiál	R-mat	50mm	ČSN EN 13108-1



NPK a.s., Pardubická nemocnice, rozšíření parkovací kapacity Kyjevská, Pardubice

INFILTRAČNÍ POSTŘÍK	PI-C	0,5kg/m ²	ČSN EN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠDa - 0/63 - G/E	250mm	ČSN 73 6126-1
CELKEM		300 mm	

Na zemní pláni – Edef;2 = 45 Mpa

Na podkladní vrstvě Šda – Edef;2 = 60 MPa

SKLADBA „E“ konstrukčních vrstev komunikace dle TP 170 D2-D-1-TDZ V- PIII

Žulová dlažba	DL	100 mm	ČSN 73 6131
Lože z cementové malty	MC	50 mm	ČSN 206-1
Štěrkodrt'	Šda - 0/63- Ge	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	Šda -0/63- Ge	150 mm	ČSN 73 6126-1
CELKEM		450 mm	

Na zemní pláni – Edef;2 = 45 Mpa

Na podkladní vrstvě Šda – Edef;2 = 60 MPa

Na podkladní vrstvě Šda – Edef;2 = 90 Mpa

Skladba „K“ vrstvy podélné drenáže

- PROPUSTNÁ VRSTVA RÝHY - kamenivo fr. 32/63,f2
- OBSYP DRENÁŽE kamenivem (fr. 8-16, f2 příp. 8-32, f2) do výšky 80-100m nad povrch drenážního potrubí
- PODÉLNÁ DRENÁŽ PE DN150 kruhového tvaru s perforací 360°, pevnost SN8
- ŠTĚRKOPÍSKOVÉ LOŽE (fr. 0/22) tl. 100mm
- FILTRAČNÍ GEOTEXTÍLIE - tl. při zatížení 2KPa - 2,5mm, plošná hmotnost 190g/m², propustnost 37x10⁻⁴ m/s, odolnost vůči proražení max. 17mm, pevnost v tahu podélná 12kN/m

Návrh konstrukčních vrstev byl proveden dle "Katalog vozovek pozemních komunikací - TP 170" (zpracovatel Stavební fakulta ČVUT Praha, Vysoké učení technické v Brně, Stavby silnic a železnic a.s. a ODS - Dopravní stavby Ostrava a.s., rok zpracování 2004, schváleno MD ČR pod č.j. 517/04-120-RS/1 ze dne 23.11. 2004 a dále pak Dodatek k těmto TP , schváleno MD ČR pod č.j. 682/10-910-IPK/1 ze dne 12.8.2010).

Projektant při návrhu skladeb uvažuje s modulem přetvárnosti podloží E_{def} stanovený na povrchu podkladní vrstvy min. 45/60 Mpa. Požadované E_{def} na dalších vrstvách skladby jsou uvedeny ve vzorových řezech.

REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ



Odvodnění povrchu komunikací a přilehlých parkovacích stání je navrženo na základě podélných a příčných sklonů do navržených uličních vpustí a vsakovacích šachet. Cyklostezka bude odvedena jednostranným příčným sklonem do zeleně, kde se bude vsakovat. Chodníkové plochy budou odvedny k přilehlým místním komunikacím nebo do zeleně. Odvodnění zemní pláň silničního tělesa bude zajištěno jejím příčným sklonem 3,0 % do podélných drenáží, které budou svedeny do uličních vpustí.

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Doporučení pro dopravně inženýrská opatření budou navržena dodavatelem stavby před zahájením stavebních prací podle aktuálních potřeb. Projektant doporučuje stavbu během realizace označit pomocí přenosného dopravního značení a červenobílé výstražné PVC pásy a fyzické zábrany (ochrana nevidomých), případně prostor zabezpečit jiným zřetelným způsobem a zajistit proti vstupu nepovolaných osob. Oplocení staveniště musí mít ve výšce 100-250mm spodní a ve výšce 1100mm horní tyč zábradlí či horní díl oplocení. Po dobu výstavby dojde k částečnému omezení provozu. Přístup pěších a majitelů okolních parcel bude zajištěn v maximální možné míře. Zařízení staveniště bude zřízeno na pozemku určeném pro výstavbu.

ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, příp. ÚDRŽBU

Na výstavbu nejsou definovány žádné zvláštní podmínky nebo specifické postupy na údržbu. Před realizací stavby projektant doporučuje podrobně definovat, resp. vytyčit trasy podzemních inženýrských sítí. Při realizaci budou dodrženy požadované odstupy jednotlivých inženýrských sítí od realizované stavby, specifikace dle ČSN 73 6005. Výkopové práce v místě inženýrských sítí se budou provádět ručně.

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100-250mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100mm.

Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Projektant nenavrhuje technologická zařízení během stavby, ani po jejím dokončení. Taková zařízení nejsou v této úrovni náročnosti stavby nutné a investor ani správce komunikace je nevyžaduje.

PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ DIMENZÍ



Konstrukce pozemních komunikací a zpevněných ploch vychází ze vzorových skladeb definovaných technickými předpisy schválenými Ministerstvem dopravy, nejsou tak provedeny žádné dodatečné statické posudky. Nejsou současně navrženy žádné náročné konstrukce, které by takové posouzení vyžadovaly. Projektant při návrhu konstrukcí uvažuje s modulem přetvárnosti podloží Edef;2 stanovený na povrchu podkladní vrstvy min. 45/60 MPa. V případě zjištění nižší hodnoty je nutné konstrukční řešení zpevněných ploch revidovat.

BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Technické řešení stavby je navrženo tak, aby minimálně ovlivňovalo krajinu, zdraví a životní prostředí. Stavba bude užívána z hlediska požadavků zákona č. 283/2021 Sb. a ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Šířka chodníků neklesá v žádném místě chodníku pod 1,5m. Základní příčný sklon chodníku je navržen na max. 2 %. Podélný sklon chodníků v žádném místě nepřekračuje maximální povolený sklon 8,33%. Podélné sklony chodníků souběžných s komunikací jsou zobrazeny ve výkresech podélných profilů. V místě sjezdů a vstupů bude příčný sklon chodníku max. 2,0% v minimální šířce 0,9 m od vodící linie. Sklony nájezdových ramp budou max. 12,5%. V areálu budou vytvořena 4 parkovací stání pro ZTP z celkového počtu navýšení o 65 PS o šířce 3,5 m. Dále bude vytvořeno 1 parkovací místo pro vozidla osob doprovázející dítě v kočárku o šířce 3,5 m. Příčný sklon těchto parkovacích stání je max. 2,0 %, podélný sklon max. 2,0 %. Přístup na parkovací stání je proveden přes snížený obrubník s převýšením 2 cm z nově navržené komunikace pro pěší. Sklon chodníku v místě napojení na parkovací stání je 2,0%. Stání pro ZTP a vozidel osobo doprovázející dítě v kočárku je vyznačeno VDZ a SDZ.

Součástí stavby je schodiště o šířce 2,0 m, které splňuje požadavky na výšku a šířku schodišťového stupně. Výška stupně je 150 mm a šířka 300 mm, čímž je splněn požadavek na výšku a šířku. Schodišťová ramena musí být po obou stranách opatřena zábradelním madlem. Základní výška madel musí být po celé délce ve výškách 900 mm nad pochozí plochou. Přesah madel musí být nejméně 300 mm od hrany nástupního a výstupního stupně nebo začátku a konce rampy. Povrch stupnic nástupního a výstupního stupně v každém schodišťovém lamerii musí být výrazně kontrastně rozeznatelný od povrchu ostatních stupňů, podstupnic, podest a okolí, a to po celé ploše. Kontrastní označení podstupnice je nepřípustné. Sestupný schod zapuštěný do chodníku je ohraničen varovným pásem v šířce 0,4 m.



b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením.

Vodící linie je tvořena chodníkovým obrubníkem s výškou podsázky +6cm, stávající podezdívkou či opěrnými zdmi. Místa sjezdů a místa usnadňující přecházení, přechodů pro chodce a místa pro přecházení se sníženou obrubou do výšky +8 cm, jsou ohraničena varovným pásem šířky 0,4 m. Varovný pás je v šířce 0,4 m z betonové dlažby CIHLA slepecké úpravy kontrastní barvy, kterým označujeme vstup do komunikace. Všechny varovné pásy jsou provedeny do výšky obruby 8 cm nad úroveň komunikace. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od hmatových prvků (umělá vodící linie, signální pás, vodící linie s funkcí varovného pásu, varovný pás, varovný pás na speciální dráze) musí zajistit hmatový kontrast – povrch musí být rovinný, bez výstupků, drážek a podobných tvarových úprav a s dodržáním požadavku na protiskluzné vlastnosti. Šířka spár smí být nejvýše 4 mm. Vzdálenosti spár ani počet spár není omezen.

V místě pro přecházení v místě zvýšeného prahu není umístěn odsazený signální pás o šířce 0,8 m, který navádí na vodící linii tvořenou obrubníkem s výškou podsázky +6 cm, protože zde není možné dodržet požadovanou délku signálního pásu.

V místě přechodu pro chodce bude umístěn signální pás o šířce 0,8 m, který navádí na vodící linii tvořenou obrubníkem s výškou podsázky +6 cm nebo stávající podezdívkou oplocení. V místě přechodu pro chodce bude umístěna vodící linie pro přecházení. Vodící linie pro přecházení musí mít šířku 550 mm a skládá se z 2 x 3 nepřerušovaných podélných pásků šířky 25 až 35 mm (vzájemná světlá vzdálenost se rovná šířce pásku) a výšce nejméně 4 mm.

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením.

Požadavky pro osoby se sluchovým postižením není vzhledem k charakteru stavby nutné řešit.

d) použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení.

Použitý materiál musí vyhovovat nařízení vlády č.163/2002 Sb. a příslušným tech. návodům TZÚS

12.03.04: PRVKY PRO VAROVNÉ A SIGNÁLNÍ PÁSY

Dne 10.07.2025

Vypracoval:

Ing. Matěj Slováček

VECTURA Pardubice, s.r.o.

17. Listopadu 233

530 02 Pardubice

Tel.: +420 777 084 174