

A - PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1) Identifikační údaje stavby

STAVBA : Modernizace silnice II/324 Pardubice – Staré Hradiště
k.ú. Pardubice, Staré Hradiště
modernizace

Kódy stavby : CC-CZ 211112
CPV 45000000-7
CPA 42.11

INVESTOR : Pardubický kraj
Komenského nám. 125
532 11 Pardubice

PROJEKTANT : Jiří Stránský – projekce dopravních staveb
ČKAIT - 0700035
Staré Hradiště 142
IČO : 401 29 942

Adresa pro styk : Masarykovo nám. 1544,
530 02 Pardubice

Kooperující projektanti : O. Stránský, DiS. - dopravní část
E-dir s.r.o. - prosvětlení přechodu
DSP a.s. - průzkum vozovky
EVČ-geodeti - geodetické zaměření
L. Hauptová - inženýrská činnost

Předkládaná projektová dokumentace je zpracována dle platné vyhlášky 146/08Sb. a je v souladu se zák. 183/06Sb. resp. vyhl.č.499/06Sb.

2) Základní údaje o stavbě

a) Potřeba modernizace daného úseku silnice II/324 od křižovatky v Pardubicích-Polabinách (křižovatka s ul. Poděbradská - silnice III/322 24) – km 62,340 po okružní křižovatku ve Starém Hradišti (ukončení bude před křižovatkou) – km 60,578, je dána požadavkem investora jednak o

zvýšení únosnosti vozovky (do konstrukce bude vložena výztuž z geomříže), o **snížení hladiny hluku** z dopravy (navrhuje se obrusná vrstva s modifikací vysokoviskózním pojivem z pryžového granulátu) a o **zkapacitnění úseku** „Cihelna – ul. Hradecká“ (na tři jízdní pruhy – vznik nového pruhu pro levá odbočení). Jednoduše lze záměr investora shrnout do požadavku o zajištění kvalitního a bezpečného provozu v daném úseku, neboť se jedná o silnici, která je součástí vybrané páteřní silniční sítě Pardubického kraje. Silnice je důležitým dopravním přivaděčem do města Pardubice a to ve směru od severovýchodu. Do budoucna se bude jednat o jedno z nejdůležitějších dopravních propojení na plánovaný severovýchodní obchvat města Pardubice.

Celková délka zájmového úseku je cca 1,762 km, přičemž skutečná délka modernizovaného úseku silnice II/324 (a to vč. nájezdových a výjezdových větví křižovatky „Polabiny“) je pouze 1.510,20m. Důvodem je skutečnost, že část silnice (v prostoru plánovaného křížení se Severovýchodním obchvatem Pardubic) v délce cca 450m bude z modernizace vynechána, neboť bude řešena v rámci realizace Severovýchodního obchvatu.

S ohledem na výše uvedenou skutečnost je modernizovaná část silnice rozdělena na dva úseky a to na úsek „1“ (křižovatka „Polabiny“ – křižovatka „Cihelna“) a úsek „2“ (prostor BČS Fáblovka - okružní křižovatka Staré Hradiště).

V prostoru podél silnice (oboustranně) se nachází množství firem, které jsou na silnici dopravně napojeny. Všechny stávající křižovatky s MK, i jednotlivé sjezdy, budou zachovány a plynule napojeny na modernizovanou silnici.

S ohledem na modernizaci (výškové narovnání nivelety) silnice bude nutné předláždít dva zálivy BUS ve Starém Hradišti (pro plynulé výškové napojení), budou použity stáv. žul. kostky 10/10.

Osvětlení silnice bude stávající. Pouze v prostoru modernizace stáv. úrovněového přechodu (u rozvodny EOP v Cihelně) bude realizováno nové prosvětlení přechodu (SO 401).

Součástí modernizace je i odvodnění povrchových dešťových vod. Zde bude zachována stávající filozofie odvodnění, tzn. že v místech silničních příkopů budou tyto zachovány (pouze budou pročištěny) a v místě umístění UV bude odvodnění přes tyto uliční vpusti (budou pročištěny a vyměněny mříže vč. rámu s výškovým a směrovým vyrovnaním).

Stávající skutečnost je taková, že se jedná o krajskou silnici II. třídy dopravně vytíženou, neboť se jedná o sběrnou příjezdovou silnici pro severovýchodní obce od krajského města Pardubice (dle sčítání z roku 2010 byla intenzita cca 7000 vozidel/den, předpoklad pro současný stav je zvýšení provozu o cca 15% s tím, že po vybudování Severovýchodního obchvatu Pardubic se počítá s intenzitou cca min. 10.000 vozidel/den).

Silnice je dopravou jednak přetěžována a jednak (s ohledem na stáří) je hladina hluku z dopravy poměrně vysoká a to s ohledem na blízkou výstavbu RD resp. bytových domů. V úseku „Cihelna“ je třeba vytvořit třetí pruh (pro odbočení vlevo), neboť vozidla odbočující vlevo, k jednotlivým areálům firem, blokují průběžné pruhy a tím vznikají zbytečné kolony vozidel.

Celková délka modernizované části silnice II/324 je cca 1.511m.

Stávající šířka silnice je proměnlivá a to dle jednotlivých úseků. Základní šířka vozovky silnice je 8,50m, přičemž v úseku „Cihelna“ je silnice rozšířena na 9,70-9,80m. Nový stav šířkový stav je takový, že v prostoru „Cihelna“ (v místě navrhovaných tří pruhů) bude vozovka rozšířena na šířku min. 10,0m. Ve zbytku modernizace bude ponechána stávající šířka bez úprav, tj. 8,50m.

Pokud se týče směrového vedení silnice, tak bude zachována stávající trasa bez výrazných změn.

Pokud se týče výškového vedení silnice, tak niveleta bude mírně nadvýšena (cca 1-3cm) nad současný stav.

Pokud se týče konstrukce zpevnění, tak budou spodní konstrukční vrstvy zpevnění silnice využity.

Bezpečnost provozu na modernizovaném úseku silnice je dána jednak jejím směrovým, šířkovým a výškovým řešením a jednak dopravním značením (VDZ i SDZ).

Bezpečnost provozu chodců se speciálně řeší pouze v místech stáv. úrovnových přechodů, které budou, po modernizaci, plně v souladu s platnou vyhl. č. 398/09Sb.

V obci Staré Hradiště je zajištěna stávajícími chodníky.

b) Stavba bude prováděna v jediné etapě výstavby, přičemž bude zachován jednosměrný příjezd k jednotlivým areálům firem (i odjezd) po celou dobu výstavby. Po celou dobu výstavby bude taktéž zachován jednosměrný provoz BUS a MHD. Pokud se týče provozu IZS, tak tento bude možný (pokud si to bude nezbytně nutně vyžadovat situace), po dobu modernizace úseku, **obousměrně!!**

Předpokládané zahájení stavby bude v roce 2017 s ukončením v témže roce. Po dokončení bude stavba uvedena do provozu jako celek.

c) Na stavbu byl vypsán §15 staveb. zákona.

d) Území zasažené stavbou je v současné době využíváno jako krajská silnice.

Jsou zde uloženy veškeré podzemní inž. sítě.

Území je podélně i příčně rovinaté bez výrazných trasových změn.

Stavba se zeleně, jako takové, nedotkne, neboť modernizace silnice je v původní trase a po původních pozemcích.

e) Vliv technického řešení na okolní krajinu a životní prostředí je minimální, neboť je zachována původní trasa.

Stavba nemá negativní vliv na zdraví a životní prostředí.

f) Celkový dopad modernizace silnice na dotčené území, ve vztahu na jeho dosavadní využití, není, neboť nedochází ke změně využití a ani ke změně trasy.

Stavební suť získaná bouráním při modernizaci silnice bude odvezena na skládku (drtička Semtín – recyklace suti).

Materiál (živič. frézing) bude odvezen na skládku SÚS Pk do Doubravic (na staveništi bude ponechán frézing potřebný pro zpevnění krajnic).

Zemina, získaná z krajnic bude odvezena na skládku, opět do Doubravic.

3) Přehled výchozích podkladů a průzkumů

Uvažovaná stavba je v souladu s dlouhodobým plánováním a potřebami Pardubického kraje v oblasti dopravy a na stavbu byl vydán §15 stavebního zákona.

Výchozím podkladem pro projektovou činnost byl záměr investora daný projektovým záměrem.

Dalšími podklady byly :

- polohopisné a výškopisné zaměření prostoru
- průzkumné odvrty v trase komunikace vč. diagnostického měření
- vyjádření jednotlivých účastníků k návrhu PD

Pro potřebu návrhu modernizace konstrukce zpevnění vozovky bylo v trase silnice provedeno devět vrtaných sond a zjednodušené diagnostické měření.

4) Členění stavby

Projektová dokumentace je členěna na tyto stavební objekty :

SO 101 – Modernizace silnice

SO 401 – Prosvětlení přechodu

5) Podmínky realizace stavby

Se stavbou nesouvisí žádné další stavby jiných stavebníků, a tudíž nemá žádné věcné ani časové vazby na okolní výstavbu.

S ohledem na jednoduchost stavby není potřeba žádných speciálních koordinací (více viz část E - ZOV).

Přístup na stavbu pro zhotovitele bude možný z obou stran stavby, dle potřeby zhotovitele.

S ohledem na zvolenou technologii modernizace (zvýšení únosnosti vozovky se navrhuje za použití geomříže a výměny vrchních živičných vrstev – podkladní vrstvy nevykazují objemové změny, pokládka živičných vrstev po půlce šířky silnice), tak se nepředpokládá plná uzavírka silnice. Projektant předpokládá, po celou dobu výstavby, jednosměrný provoz ve směru od Starého Hradiště (zde bude vyčleněn jízdní pruh v šířce 3,50m. Objízdná trasa pro směr do Starého Hradiště bude ve směru Trnová – MUK Dražkovice (III/32224) – I/37 – MUK Stéblová – Srch (III/0373) – Hradiště na Písku (III/0373). Návrh objízdné trasy pro BUS a MHD je přes Ohrazenice do Starého Hradiště (III/0362). Podrobněji bude autobusová doprava řešena až před zahájením realizace modernizace, neboť v tomto čase (v době zpracování PD pro stavební řízení) je to zatím bezpředmětné (není znám údaj o zahájení stavby) – bude určena i náhradní zastávka Hostinec.

Návrh DZ po dobu výstavby uvedený v rámci toho ZOV je pouze vzorový a bude upřesněn v rámci dalšího stupně (DPS) při zpracování DIO.

Příjezd (i odjezd) k jednotlivým firmám v trase modernizace silnice bude, po dobu realizace, nepřerušen, pouze bude jednosměrný, shodný s navrženou trasou jednosměrného provozu.

Pokud bude třeba, tak vozidlům IZS bude umožněn i průjezd v proti směru.

Na základě zákona č. 183/06 Sb. §113 budou stavebním úřadem vykonávány kontrolní prohlídky stavby. Tyto prohlídky budou vykonávány v rámci kontrolních dnů stavby (cca 2x za měsíc), neboť budou přítomni všichni zainteresovaní účastníci stavby.

Investor stavby na svolaný kontrolní den vždy pozve i zástupce stavebního úřadu.

Pokud to bude třeba, budou kontrolní prohlídky stavebního úřadu možny i mimo termín kontrolních dnů.

Zaměření kontrol :

- ***dopravní značení po dobu výstavby***
- ***kontrola správců inž. sítí o nenarušení inž. sítí stavební činností***
- ***kontrola podkladu zpevnění před pokládkou geomříže***
- ***podkladní živičné vrstvy***
- ***převzetí ohrusné vrstvy***
- ***dopravní značení***
- ***předkolsaudační prohlídka***

Začátek stavebních prací je investor povinen ohlásit příslušnému stavebnímu úřadu.

6) Přehled budoucích vlastníků a správců

Vlastníkem silnice II/324 je a bude Pardubický kraj, správu a údržbu silnice bude vykonávat SÚS Pk.

7) Předání stavby do užívání

Stavba bude předána do užívání a provozu po kolaudaci a to jako celek.

8) Souhrnný technický popis stavby

SO 101 – Modernizace silnice

Jak již bylo výše uvedeno, jedná se o dva úseky a to úsek „1“ od křižovatky s III/322 24 (Polabiny) po křižovatku s MK (Cihelna) a úsek „2“ od prostoru BČS (Fáblovka) po okružní křižovatku ve Starém Hradišti.

Modernizace bude v daných směrových i šířkových poměrech stávající silnice. Výškově bude niveleta tkz. „vyhlazena“, ale bude víceméně zachován stávající stav (+ 1-3cm).

Shodné pro oba úseky je i způsob modernizace zpevnění silnice a to :

- nejdříve bude provedeno odfrézování stáv. živičných vrstev v tl. cca 15cm (na podklad z kostky 16/16, resp. separaci vrstev – dle úseků), frézing odvézt na skládku SÚS Pk v Doubravících, suť na drtičku do Semtína
- dále bude odstraněn zemní nános krajnice – zemina odvezena opět na skládku SÚS Pk v Doubravících, v místech silničních obrub (Staré Hradiště) bude vyměněn vodící beton. proužek za nový v šířce stávajícího, v prostoru křižovatky v Polabinách bude směrově i výškově (s doplněním chybějících) urovnán silniční krajník KS a to vč. vodícího proužku
- následně bude realizována sanace krajů silnice (v místě jednostranného rozšíření silnice) a to v rozsahu šířky pruhu sanace cca 1,25cm
- poté bude realizována sanace podkladních vrstev silnice a to osazením geomříže, která jednak zvýší únosnost vozovky a jednak zabráni příp. prokreslování trhlin z podkladu do živičných vrstev
- na závěr budou položeny živičné vrstvy (podkladní i krytová). S ohledem na snížení hladiny hluku z dopravy se krytová vrstva (v celém rozsahu modernizace) navrhuje z asfalt. směsi SMA 11⁺ CRmB s modifikací vysokoviskózním pojivem z pryžového granulátu.

Úsek „1“ – jedná se o úsek v délce 842,70m ve výše daném rozsahu (křižovatka Polabiny – křižovatka Cihelna).

Tento úsek se nově navrhuje se třemi jízdními pruhy s tím, že oba krajní pruhy jsou průběžné, třetí (středový) je potom určen pro levá odbočení k jednotlivým firmám. Jedná se o úsek od začátku úpravy a ž po křižovatku MK do části Cihelna. V tomto úseku bude nutné realizovat rozšíření stáv. vozovky silnice o cca 20-30cm na celkovou šířku vozovky min. 10m, neboť šířka krajních pruhů bude 3,25m, šířka středového pruhu potom bude 3,0m. Čáry VDZ budou v šířkách 12,5cm.

Silnice II/324 bude napojena na silnici III/32224 a to v prostoru stávající stykové křižovatce a tudíž je součástí akce i modernizace jednotlivých nájezdových a výjezdových větví křižovatky. Modernizace bude ukončena na hraně silnice III/32224, vzniklá spára bude zalita asfalt. zálivkou s podrcením.

S ohledem na modernizaci stáv. úrovnového přechodu (více níže), bude nutno směrově upravit stáv. středový dělicí ostrov křižovatky a to vč. posunutí odvodňovací vpustě s prodloužením přípojky. Od hranice této křižovatky bude silnice pokračovat ve stávající trase v upravené šířce pro tři jízdní pruhy, a to až po křižovatku do části Cihelna. Nově budou upraveny krajnice silnice, kdy krajnice v šířce 50cm bude zpevněna živící, a zbytek krajnice (25cm) bude zpevněna živичným frézíngem. Příčný sklon silnice bude střechovitý, ve směrových obloucích jednostranný. Odvodnění povrchových vod ze silnice bude ponecháno stávající a to jednak do okolního terénu a jednak do stáv. odvodňovacích zařízení - silniční příkopy, resp. uličních vpustí (prostor křižovatky s III/32224. Stávající odvodňovací zařízení budou pročištěna, vč. jejich napojení (vtokových objektů) na kanalizaci. Silniční příkopy budou pročištěny vč. zatrubnění stáv. sjezdů. Získaný zemní materiál bude odvezen na skládku SÚS Pk do Doubravic.

V prostorech přilehlé zeleně, určených pro vsakování dešťové vody, budou nově vytvořeny zemní průlehy (hl. = cca max. 10cm) pro zadržení vody pro vsakování a tím bude zabráněno jejímu stékání na sousední pozemky.

Úsek „2“ – jedná se o úsek v délce 668,20m ve výše daném rozsahu. Jedná se o ucelenou část a to od prostoru BČS Fáblovka (za sjezdem k areálu firmy SCANIA) až po okružní křižovatku ve Starém Hradišti. V tomto úseku budou opět zachovány stávající směrové i šířkové poměry. Silnice bude se dvěma jízdními pruhy (se stáv. pruhem pro levé odbočení do průmyslové zóny Fáblovka) s krajnicemi zpevněnými živичným frézíngem v šířce 0,50m. Šířka jízdního pruhu bude zachována, tj. 3,75m. Příčný sklon střechovitý, podélně bude niveleta silnice více méně zachována ve stávajícím vedení, pouze bude výškově vyrovnána.

V průtahu obce Staré Hradiště bude vyměněn vodící betonový proužek, a dále vyměněny mříže UV (vč. rámu) a budou směrově a výškově urovnaný dle nové nivelety silnice.

V obci Staré Hradiště bude nutno, vlivem modernizace silnice, předlážit stáv. zálivy BUS a to s ohledem na plynulé napojení na modernizovanou vozovku. Vybourané kostky 10/10 (i 16/16) budou očištěny a použity zpětně.

Odvodnění povrchových vod ze silnice bude do přilehlého terénu, resp. do stáv. silničních příkopů. V obci Staré Hradiště bude část silnice odvodněna přes stáv. UV do kanalizace (bude nutno pročistit vpustě i přípojky od vpustí).

Dopravní značení – bude realizováno nově (viz Situace DZ). Jednak bude vyměněno stáv. svislé DZ za nové (reflexní, základní velikosti na A1 plechu) a jednak bude doplněno o nové. Před realizací instalace SDZ bude za účasti zástupce investora, projektanta a zhotovitele zhodnocen stav stáv. značek a rozhodnuto o případném ponechání značky.

Vodorovné DZ bude provedeno nové a to nástřikem barvy v plastovém provedení.

Firemní sjezdy, resp. napojení – jsou navrženy ve stáv. šířkových dimenzích. Jedná se o výšková napojení jednotlivých sjezdů na modernizovanou silnici II/324. Napojení bude v živичné úpravě a v nezbytně nutném rozsahu (délce).

Jedná se i o napojení stáv. křižovatek s místními komunikacemi.

Nově projektant navrhuje sjezdy označit svislou DZ – sloupkem Z 11g, a vypustit DZ označující hlavní a vedlejší směr (toto se týká pouze sjezdů a ne MK).

Úrovnové přechody – jedná se o dva přechody a to o přechod v Pardubicích –Cihelně (u rozvodny) a o přechod ve Starém Hradišti.

Přechod u rozvodny bude kompletně modernizován, neboť stávající je přímo v rozporu s platnou legislativou. Modernizovaný přechod bude dělený, aby délka přechodové části byla 4,0m resp. 6,50m, vložením středového ochranného ostrůvku. Přechod bude vybaven prvky pro bezpečné užívání osobami tělesně a zrakově postiženými, přechod bude dále prosvětlen. Součástí je i, v nezbytně nutné části, úprava stáv. navazující CS pro společný provoz chodců a cyklistů.

Přechod ve Starém Hradišti bude pouze obnoven, neboť pokládkou nových živичných vrstev dojde k jeho odstranění. Obnovením se myslí nové VDZ, svislé DZ bude původní.

Před oběma přechody budou realizovány pruhy s „hrubým zdrsňovacím nátěrem“ pro zvýšení brzdných účinků vozidel a to v délce 30m.

Návrh úprav přechodu byl konzultován s ČAA Pardubice.

Terénní úpravy – jedná o úpravy ploch dotčených v rámci stavebních prací. Plochy budou upraveny do projektovaných tvarů a osety travní směsí.

Více viz TZ v SO 101.

SO 401 – Prosvětlení přechodu

Jedná se o nové prosvětlení stáv. úrovnového přechodu (přechod bude v rámci modernizace silnice stavebně upraven).

Nově budou umístěny dva stožáry VO, na které budou osazeny prosvětlovací svítidla. Prosvětlení bude kabelově propojeno se stáv. rozvodem VO. Intenzita prosvětlení bude v souladu s platnou legislativou. Závěsná výška prosvětlovacího svítidla bude 6m, stožáry budou bezpaticové, třístupňové.

Navržená úprava byla konzultována a odsouhlasena správcem VO, tj. Službami města Pardubice – VO. Bylo dohodnuto, že SmP - VO po realizaci prosvětlení přechodu toto převezmou do vlastnictví a správy.

SO 401 bude povolen samostatným stavebním řízením vedeným obecným stavebním úřadem.

9) Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Geodetické zaměření lokality upřesnilo jednak rozsah zemních prací a jednak odhalilo průběh a výskyt jednotlivých podzemních inž. sítí. Vložená katastrální mapa upřesnila polohu stavby vůči pozemkům.

Na staveništi bylo provedeno devět vrtaných sond a diagnostické měření pro potřebu návrhu modernizace konstrukce zpevnění. Průzkumem byly zjištěny skutečnosti, které byly zohledněny při návrhu modernizace stáv. konstrukce zpevnění vozovky.

10) Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace a památkové zóny

Stavba se nachází v ochranném pásmu stáv. inž. sítí.

Stavba je mimo zátopové území.

Chráněná území, kulturní památky a ani památkové rezervace či zóny se v trase stavby nevyskytují.

11) Zásah stavby do území

Pozemky dotčené stavbou

k.ú. Pardubice : stav k 11. březnu 2016

3647/43	(ost. plocha)	- Pardubický kraj
3647/45	(ost. plocha)	- Pardubický kraj
3648/11	(ost. plocha)	- Pardubický kraj

3647/42	(ost. plocha)	- Statutární město Pardubice
3648/2	(ost. plocha)	- Statutární město Pardubice
3648/5	(ost. plocha)	- Pardubický kraj
3648/6	(ost. plocha)	- Statutární město Pardubice
3648/7	(ost. plocha)	- Pardubický kraj
3648/8	(ost. plocha)	- Pardubický kraj
3648/9	(ost. plocha)	- Pardubický kraj
3648/1	(ost. plocha)	- Pardubický kraj

k.ú. Staré Hradiště: stav k 11. březnu 2016

954/1	(ost. plocha)	- Pardubický kraj
954/15	(ost. plocha)	- obec Staré Hradiště

Na základě požadavku Statutárního města Pardubice, jako vlastníka pozemku, se pozemek p.č. 3648/6 převádí na Pardubický kraj (v současné době je převod v jednání).

Zásah stavby do území je minimální, neboť modernizace silnice bude probíhat pouze v trase současné silnice. Dotčené pozemky jsou vedeny jako ostatní plocha - silnice a jsou v současnosti využívány jako silnice.

12) Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Nejsou žádné.

13) Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí

Při stavbě budou vzniklé odpady (sut') odvezeny na příslušné skládky k jejich odborné likvidaci (při kolaudaci předloží zhotovitel stavby příslušné doklady). S ohledem na náročnost stavby se nepředpokládá speciální školení jednotlivých pracovníků, plně postačí bezpečnostní a profesní školení prováděná v rámci stavební firmy.

Vlastní stavba nebude mít žádný negativní vliv na životní prostředí (hluk, prašnost, emise, znečištění vod,...) pokud bude užívána v souladu s účelem vzniku a kolaudací.

Zhotovitel na stavbě umístí sběrné nádoby na tříděný odpad pro potřeby svých zaměstnanců (PET lahve, obaly, papír, ...).

14) Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Při dodržení stavebních a technologických postupů je zajištěna jak mechanická odolnost stavby, tak i její stabilita a to min. po dobu pro kterou byla navržena (15 let).

Použité výrobky musí vyhovovat vlád. nařízení č. 163/02Sb. a TN TZÚS 12.03.04-06.

Při realizaci stavby budou použity pouze výrobky schválené a povolené s patřičným certifikátem, budou dodrženy veškeré pracovní a technologické postupy pro jednotlivé materiály a výrobky.

Při dodržení všech platných zákonů, vyhlášek a norem nebude ohrožena bezpečnost, zdraví a ani životní prostředí.

Bezpečnost provozu je dána vyhláškou pro provoz na pozemních komunikacích, která platí i zde osazením příslušného dopravního značení.

Při návrhu byly zohledněny připomínky dotčených orgánů a organizací.

Navrhované šířky MK jsou v souladu s požadavky IZS.

Z požárního hlediska stavba vyhovuje požadavkům platné legislativy a je plně v souladu s vyhláškou MV ČR č.246/01Sb., vyhl.č. 23/08Sb. ve znění vyhl.č. 268/11Sb.

Bylo vydáno souhlasné stanovisko HZS Pardubice.

15) Další požadavky

– řešení dle vyhl. č. 398/09Sb.

Použité výrobky musí vyhovovat vlád. nařízení č. 163/02Sb. a TN TZÚS 12.03.04 a 06.

Stavba bude opatřena bezpečnostními prvky umožňující bezproblémové užívání stavby i osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (vyhl. č. 398/09Sb.).

Pro sluchově postižené se stavba neřeší – není třeba.

Bezbarierové užívání stavby je navrženo v souladu s vyhl.č. 398/09Sb. Do stavby budou zabudovány prvky umožňující pohyb zrakově a pohybově postižených.

Jedná se o modernizaci stáv. přechodu vč. jeho prosvětlení.

Povrch upravovaných částí chodníku a středového ostrůvku bude tvořit kryt ze zámkové dlažby šedé.

Vodící linii bude tvořit zvýšená záhonová obruba (+ 6cm), resp. ocelové zábradlí s vodící tyčí ve výšce 20cm nad úrovní chodníku (středový ostrůvek).

V místě nástupu úrovně přechodu bude bezbarierová úprava silniční obruby (max. +2cm) a bude zde zabudován varovný pás z dlažby pro nevidomé (červené) v š=40cm a to podél snížené části obruby a výškového náběhu až do výšky +8cm. Přístup k přechodu bude usnadňovat signální pás (dlažba pro nevidomé – červená) š = 80cm napojený na vodící linii a bude nasměrován do osy přechodu. Dopravně bude přechod označen jak svislým, tak i vodorovným DZ. Délka přechodových částí je 4,0m resp. 6,50m.

Středový ostrůvek se navrhuje v délce 3,0m a je navržen s ochranným ocel. zábradlím výšky 1,10m tak, aby neumožňoval přímé přejetí přechodu cyklisty, ale naopak je donutil sesednout s kola. Vlastní kryt pochůzí části bude opět ze zámkové dlažby šedé, varovný pás a signální pás bude ze zámkové dlažby pro nevidomé – červené. Signální pás bude ukončen na vodící tyči zábradlí (viz výkres). Ochranná část ostrůvku bude oproti niveletě silnice zvýšena o +15cm resp. 10cm.

Příčný sklon chodníku, i v místech přecházení a středového ostrůvku, je max. 2%.

Ve Starém Hradišti bude obnoven stávající úrovně přechod v prostoru zastávek BUS u restaurace. Jedná se o obnovení vodorovného DZ, neboť stávající bude, v rámci pokládky nového krytu, odstraněno. S ohledem na skutečnost délky stáv. přechodu cca 8,20m bude obnovena i vodící linie přechodu (2x 2). Úpravy nástupů chodníků budou ponechány bez úprav (odpovídají požadavkům dle vyhl.č. 398/09Sb.).

Před VDZ přechodů bude provedena úprava pro bezpečnější zastavení vozidla (zkrácení brzdné dráhy) – „hrubý zdrsňovací nátěr“, v délce 30m a šířce 3,0m.

– připomínky účastníků stavebního řízení

Byly splněny, připomínky vzniklé v rámci stavebního řízení, byly zapracovány do tohoto stupně PD (DPS).

V Pardubicích, září 2016

Jiří Stránský
projekce dopravních staveb