

MĚSTO JIČÍN

PROJEKT: II/502 Jičín – ulice Poděbradova a Ruská

Stupeň: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

D.1.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA – SO 100

podle přílohy č. 5 vyhlášky 251/2018 Sb., kterou se mění vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

Zakázkové číslo: 2015/5009 (13/22) **Investor:** Město Jičín

Revize: 0

Datum: 12/2023

Kraj: Královéhradecký

**Zpracovatel
dokumentace:** VDI Projekt s.r.o.
K Botiči 1453/6
101 00, Praha 10

Projektant: Ing. Miroslav Kučera
+420 777 589 190
miroslav.kucera@vdiprojekt.cz

Ing. Kristýna Jelínková
+420 773 600 770
kristyna.jelinkova@vdiprojekt.cz

**Kancelář
Pardubice:** Třída Míru 109
530 02, Pardubice
Tel.: 773 600 770

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1. ÚDAJE O STAVBĚ	3
2. ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ	3
3. ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	4
2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	4
3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI - DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.	4
4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	5
6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	17
7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	17
8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	17
9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	17
10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	18
11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	18

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. Údaje o stavbě

Název stavby: II/502 – ulice Poděbradova a Ruská
Místo stavby: Jičín
Kraj: Královéhradecký kraj
Katastrální území: Jičín [659541],
Podhradí u Jičína [723746] - související objekty SO300
Parcelní čísla:
(všech pozemků stavby) Jičín [659541]:
661/5; 1229/2; 1977/2; 1976/4; 661/3; 1229/1; 1229/6; 1976/3; 1976/2;
1179/2; 1180/1; 1179/1; 1228; 1409; 1178/1; 641/1; 1177/3; 1226/1;
1177/1; 193/1; 2105; 1229/5; 236/2; 2022; 2021; 2051/1; 1310/1;
1286/7; 1175/1; 2058; 1377; 1961; 2268; 2269; 1223/4; 1977/1; 2279;
2261; 1976/1; 2271; 1975/2; 1223/3; 668/5; 668/4; 668/3; st. 1780;
st.1666; 668/6; st. 457/6; 1230; 671/1; 1410; 210/1; 210/4; 210/5;
210/2; 1408/1; 203; 197; 195/1; 1181/1; st.443; 213; st.440; 1177/4;
1182/1; st.3974; 240/2; 239/5; 242/2; st.2834; 1960/1; 1960/4; 1960/2;
1960/3; 1990/4; 1990/3; 1185/1; 1990/2; 1990/1; 2161; 1376; 577/1;
st.666; st.3289/2; st.3289/1; 1286/4; st.3288/2; 1222/4; 2254; 2267;
580/9; 580/12; 1229/7; st. 2220
Podhradí u Jičína [723746]
1915; 1916; 1917; 1768
Druh stavby: komunikace, parkování, autobusové zastávky, chodníky
a cyklostezky
Stupeň dokumentace: Dokumentace pro vydání stavebního povolení

2. Údaje o stavebníkovi

2.1 Město Jičín

Název: Město Jičín
Sídlo: Žižkovo náměstí 18, 506 01 Jičín
IČ: 002 71 632
DIČ: CZ00271632
Zastoupený:
starostou města JUDr. Janem Malým ve věcech smluvních
vedoucím odboru investic města Ing. Jakubem Šmídem ve věcech technických
email.:smid@mujicin.cz, tel.: 733 617 305

3. Údaje o zpracovateli dokumentace

Jméno:	Ing. Kristýna Jelínková
	VDI Projekt s.r.o.
	K Botiči 1453/6, 101 00 Praha 10
	IČ: 288 60 080, DIČ: CZ288 60 080
Kancelář Pardubice:	Třída Míru 109, 530 02 Pardubice
Hlavní projektant:	Ing. Miroslav Kučera (dopravní část)
	VDI Projekt s.r.o.
	K Botiči 1453/6, 101 00 Praha 10
	IČ: 288 60 080, DIČ: CZ288 60 080
Kancelář Pardubice:	Třída Míru 109, 530 02 Pardubice
Inženýrská činnost:	VDI Projekt s.r.o.
	K Botiči 1453/6, 101 00 Praha 10
	IČ: 288 60 080, DIČ: CZ288 60 080
Kancelář Pardubice:	Třída Míru 109, 530 02 Pardubice

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Řešený úsek podél silnice II/502 se nachází v zastavěné části města Jičína, prochází jeho historickou částí až k výjezdu z města. Úsek je dlouhý cca 1 200 m. Jedná se o úpravu uličního prostoru kolem silnice v ulicích Poděbradova a Ruská. Šířkové uspořádání zbylého uličního prostoru je proměnné. V této projektové dokumentaci jsou řešeny stávající i nové chodníky, cyklostezky, parkování, autobusové zastávky a s tím související úpravy a objekty, kterými je investor Město Jičín. Rekonstrukce silnice je zpracována v související PD investora Královéhradeckého kraje (není součástí této PD). Nové funkční plochy budou sloužit pro silniční dopravu, cyklisty a pěší. Návrh je proveden na základě konzultací se zástupci investorů.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI - DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.

V dotčených lokalitách se nenacházejí zdroje nerostů, tato území nejsou poddolována ani určena pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

Dopravní průzkum:

Provedeno posouzení intenzit viz příloha dokladové části. Intenzity dopravy v předpokládaném roce uvedení do provozu z 2027 byly podkladem pro hlukovou studii. Výpočet hluku z automobilové dopravy v Dokladové části této PD.

Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum:

Pro stavbu tohoto charakteru není nutné pořizovat

Diagnostický průzkum konstrukcí:

Byla provedena vizuální prohlídka, skladba vozovky byla posouzena odebranými jádrovými vývrty a kopanými sondami. Dále bylo provedeno měření únosnosti vozovky rázovým zatěžovacím zařízením a proveden rozbor asfaltových povrchů a rozbor zeminy v podloží. Podrobněji viz Dokladová část. Podrobněji provedené průzkumy viz souhrnná technická zpráva.

Hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

Není nutné pořizovat.

Klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)

Není nutné pořizovat.

Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně

Nebylo nutné pořizovat. Navrženo dle požadavků architekta města a konzultace s OPP MěÚ.

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba se bude realizovat po částech. Orientační předpoklad dělení realizace na úseky a provádění etapizace je zakreslen v situačním výkrese *D.1.1.2.7* a podrobněji popsáno v příloze *B. Souhrnná technická zpráva*.

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Před zahájením prací budou v celé ploše území vytyčeny a určeny průběhy inženýrských sítí.

Na začátku stavby budou provedeny sondy na mostě za účelem ověření výšek konstrukcí mostu. Dále po vytyčení inženýrských sítí, bude ověřeno, že navrhované řešení na konci úseku v místě křížení VTL plynovodu splní podmínky vyjádření IS. Jedná o území s archeologickými nálezy, stavebník je povinen řídit se legislativou a požadavky dle vyjádření dotčených orgánů.

Následně bude provedeno odstranění povrchu komunikace a výměna podkladních vrstev.

SO řady 100 – Objekty pozemních komunikací

Objekty řady SO 100 jsou v této kapitole popsány jako jeden celek. Předmětem této PD jsou objekty investora města Jičín, další níže uvedené objekty jsou řešeny v související PD.

Investor Město Jičín

SO 101.1 Komunikace pro pěší včetně řešení vjezdů k nemovitostem – oprava

SO 101.2 Nové komunikace pro pěší včetně řešení vjezdů k nemovitostem

SO 102 Cyklostezky

SO 103 Autobusové zastávky

SO 104.1.1 Oprava parkovacích a zpevněných ploch

SO 104.1.2 Nové parkovací plochy

SO 105 Úpravy místních komunikací

SO 106 Úpravy cyklostezky

Investor Královéhradeckého kraje (související dokumentace, není předmětem této PD)

SO 100.1 Vozovka silnice II/502 včetně vpustí, přípojek, propustků, dopravního značení, atd.

SO 100.2 Okružní křižovatka Ruská x Na Hrádku x 17. listopadu

SO 100.3 Okružní křižovatka Ruská x Raisova x nář. Army Geisslové

SO 100.4 Okružní Poděbradova x U Tržiště x I/16

SO 180 DIO – Etapizace výstavby

Dále budou realizovány další související objekty, přeložky inženýrských sítí, návrh veřejného osvětlení a přeložky

plynovodu.

Popis situačního řešení

Křižovatka silnic Ruská x 17.listopadu x Na Hrádku

Rekonstrukce silnice II/502 začíná v okružní křižovatce ulic Ruská x 17. listopadu x Na Hrádku, kde jsou do rekonstrukce zahrnuty i dílčí úseky jednotlivých ramen křižovatky.

Na východním rameni je navržen přechod pro chodce s dělicím ostrůvkem o šířce 2,5 m. Ostrůvek je zkrácen na minimální délku kvůli stávajícímu sjezdu na parcelu č. 308. Rameno ulice Na Hrádku je navrženo v šířce 6,0 m což umožňuje případný budoucí obousměrný provoz. V současné době je ulice Na Hrádku jednosměrná. Na tomto rameni křižovatky je navržen přechod pro chodce.

Úsek km 0,020 – 0,180

Vozovka je navržena o šířce 7 m s podélnými parkovacími pruhy o šířce 2,5 m, aby bylo umožněno odstavování i nákladních vozidel. Jednotlivá parkovací stání vyznačena dle normových rozměrů pro osobní automobily. Šířka chodníku na západní straně vozovky je navržena o šířce cca 2,50 m, chodník na východní straně je navržen o proměnné šířce cca 3,0 – 4,9 m. Na parkovací pruh navazují pruhy zelených pásů. V úseku je v km 0,040 navržen přechod pro chodce. V závěru tohoto úseku je na rozhraní mostního objektu navržen přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty. Stávající obousměrná stezka pro chodce a cyklisty zde vede podél řeky Cidliny a je navržena o šířce 3,0 m. Nové plochy navazují na již vybudovanou stezku pro chodce a cyklisty.

Na mostním objektu před vjezdem do okružní křižovatky je vozovka navržena o šířce 9,75 m mezi obrubami z důvodu výjezdu nákladních vozidel z okružní křižovatky. Na mostním objektu jsou po okrajích vozovky navrženy chodníky proměnné šířky min. cca 2,5 m. Oprava mostu není předmětem této PD, viz samostatný objekt související dokumentace.

Křižovatka silnic Ruská x Raisova x nábr. Irmy Geisslové

Před bytovým novějším domem u křižovatky bude provedeno napojení nových chodníků na již vybudované komunikace pro chodce. Bude zde provedeno napojení na stávající stav.

Ulice Raisova je na vjezdu do křižovatky navržena tak, aby byl umožněn průjezd nákladních vozidel délky 16,5 m, jízdní pruhy jsou lokálně přikloněny k jižní hraně ulice. Na konci úpravy ulice Raisova je navrženo místo pro přecházení s vysazenou chodníkovou plochou.

V ulici nábr. Irmy Geisslové je navrženo místo pro přecházení.

Úsek km 0,215 – 0,400

Vozovka je navržena v šířce 7,0 m mezi obrubami. Parkovací pruhy jsou navrženy o šířce 2,0 m. Ve staničení km 0,330 – 0,350 je navržena mírná šikana z oblouků o poloměru 50 m. Šikana je navržena z důvodu, aby před stávajícím kostelem byl zvětšen prostor pro pěší. Zároveň funguje jako zpomalovací prvek, za účelem zklidnění dopravy. V současném stavu ústí schodiště kostela přímo do vozovky. V rámci projektu budou upraveny první dva schodišťové stupně stávajícího schodiště (SO 901). Stupně budou přisypány, aby vznikl mezi vozovkou a schodištěm prostor pro pěší.

Od staničení km 0,340 jsou po obou stranách navrženy cyklistické stezky. Stezka je vždy vedena v přidruženém prostoru vozovky, mezi zelení/parkovacími stáními a chodníkem. Šířka cyklistické jednosměrné stezky je 1,25 m. Bezpečnostní odstupy stezky od parkovacích stání jsou navrženy oddělenými plochami s povrchem z dlažby (minimálně 0,75 m u podélných stání a 1,00 m u kolmých stání).

Křižovatka ulic Ruská x Lidické náměstí

V rozvojových plánech města Jičín je uvažováno s propojením ulice Luční s ulicí Popovickou, čímž dojde v ulici Luční a severní komunikaci Lidického náměstí k nárůstu dopravních intenzit. Z tohoto důvodu je křižovatka Ruská x Lidické náměstí navržena tak, aby byla schopna přenést nárůst dopravy při zachování plynulosti a bezpečnosti provozu. V křižovatce je navržen střední dělicí ostrůvek pro bezpečné přecházení. Šířka ostrůvku je 2,5 m. Křižovatka je navržena na průjezd vozidel do 10 m délky, např. vozidla pro svoz komunálního odpadu.

Lidické náměstí

V prostoru náměstí km 0,400 – 0,540 je v návrhu osa vozovky posunuta východním směrem o 1 m oproti původnímu stavu, čímž dochází ke zlepšení rozhledových poměrů na vjezdech a křižovatkách na západní straně vozovky při rozhledu přes navržená kolmá parkovací stání. Jednotlivé plochy parkovacích stání jsou vymezena parkovacím dorazem z žuly a pomocí vodorovného dopravního značení. Cyklistická jednosměrná stezka je vedena v souběhu s chodníkem v přidruženém prostoru na obou stranách komunikace. Šířka cyklistické jednosměrné stezky je převážně 1,25 m lokálně zúžena 1,00 m. Bezpečnostní odstupy stezky od parkovacích stání jsou navrženy oddělenými plochami s povrchem z dlažby (minimálně 0,75 m u podélných stání a 1,00 m u kolmých stání). Kolmá stání, podél kterých je navržena cyklostezka, budou opatřena bezpečnostním „dorazem“. Zarážky zajistí, že parkovací vozidla nebudou svým přesahem zasahovat do prostoru stezky (bez. odstup 0,5 m + 0,5 m). Ve staničení cca 0,430 je navržen sdružený přechod pro chodce a cyklisty. U autobusové zastávky je navržena zpevněná plocha pro parkování kol. Mezi cyklostezkou a hranou přístřešku je min. bezp. odstup 0,5 m.

V prostoru náměstí jsou navrženy autobusové zastávky, jejichž rozměry jsou v souladu s ČSN (minimální hodnoty při rekonstrukci). Poloha zastávek byla volena tak, aby bylo možné navrhnout nástupní hranu délky 13 m s minimálním nárokem na kácení stávajících stromů. V prostoru zastávky jsou navrženy zastávkové označníky a přístřešky, ke kterým je navržena přípojka NN. Délka nástupní hrany byla konzultována s majoritním dopravcem a volena vzhledem k provozu dálkových autobusů a prostorovým možnostem. Vzhledem ke stísněným poměrům jsou rozměry zastávkových zálivů navrženy v min. hodnotách. Rozměry zálivu byly projednány s dopravcem a ověřeny vlečnými křivkami nejčastěji používaným návrhovým vozidlem.

Na křižovatce ulic Ruská x Podhradská je na nároží navržena zpevněná plocha pro zásobování. Zde se dříve nacházela telefonní budka, budka nebude obnovena. Další plochy pro zásobování jsou navrženy u autobusové zastávky ve směru z centra a za přechodem pro chodce.

Na konci náměstí v km 0,550 je osa vozovky navržena v původní ose vozovky. Ve staničení km 0,550 je navržen přechod pro chodce s dělicím ostrůvkem. Jízdní pruh vedoucí směrem do náměstí (na sever) je vychýlen o 2,5 m vpravo a tvoří šikanu kolem dělicího ostrůvku. Tento prvek je navržen z důvodu zklidnění dopravy při vjezdu na Lidické náměstí, což je prostor s největší koncentrací všech druhů dopravy (motorové dopravy, pěších a cyklistů).

Úsek km 0,550 – 0,710

V tomto úseku je navrženo totožné uspořádání komunikace jako na Lidickém náměstí. Na západní straně vozovky jsou navržena kolmá parkovací stání, na východní straně vozovky je navržený parkovací pruh.

Chodníky po obou stranách navrženy proměnné šířky. Na východě šířky cca 3,00 m. Na západní straně nepravidelný chodník většinou cca 2,0m. Ve staničení km 0,570 vznikne z důvodu stávající zástavby lokální zúžení chodníku na 0,88 m.

Cyklistické stezky jsou navrženy v souběhu s chodníky. Na západě, ve zúženém úseku je navržena šířka stezky 1,00 m. V ostatních úsecích stezka 1,25 m.

Ve staničení km 0,590 vlevo se připojuje místní komunikace. Vzhledem ke stávajícím rozměrům a významu této ulice „bez názvu“ bude po dohodě s investorem změněn režim ulice na jednosměrný. Jednosměrný provoz navržen k ulici K. Vika. Tato úprava, tj. zrušení výjezdu do Poděbradovy ulice, umožní navrhnout přilehlá podélná parkovací stání.

V km 0,635 je navržen před budovou základní školy přechod pro chodce šířky 5,00 m s dělicím ostrůvkem. Jízdní pruhy jsou ze své osy vychýleny rovnoměrně o cca 1,8 m. Přes vedlejší místní komunikace jsou navrženy přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty.

U vjezdu do areálu školy je navrženo parkoviště pro 13 vozidel + jedno vyhrazené stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V prostoru parkoviště je zachován vjezd, který zpřístupňuje pozemky za školním hřištěm.

V km 0,690 je ukončena cyklistická stezka ve směru jih. Ukončení je provedeno navedením cyklistického pruhu do vozovky. Cyklistická stezka ve směru sever končí (respektive začíná) ve staničení km 0,710.

Úsek km 0,710 – 0,900

V tomto úseku je navržený chodník na západní straně vozovky o šířce 2,5 m. V současném stavu pěší komunikace chybí. V km 0,800 – 0,840 je pro umístění chodníku na západní straně navržena železobetonová monolitická opěrná zeď v délce cca 40 m.

Na východní straně je v celé délce zrušen parkovací pruh. V tomto úseku se nachází mnoho vjezdů k nemovitostem a podélný parkovací pruh nelze navrhnout z důvodu nedodržení minimálních rozhledových poměrů ze stávajících vjezdů. Navrženo pouze 1 podélné parkovací stání. Přes rameno ulice Janouškova je navrženo místo pro přecházení.

V km 0,890 je navržen u křižovatky ulic Poděbradova x Hofmanova přechod pro chodce. Přes rameno ulice Hofmanova je navrženo místo pro přecházení. Předpokládá se rekonstrukce ulice Hofmanova, návrh zpracován již na výhledový stav. Zachována parkovací plocha u restaurace. Podrobnější řešení parkovací plochy a ul. Hofmanova není předmětem této PD.

Úsek km 0,900 – 1,050

Od křižovatky Poděbradova x Hofmanova je na východní straně vozovky rozšířen chodník na šířku 2,5 - 2,85 m, čímž dojde ke zlepšení rozhledových poměrů u ústí ulice Hofmanova. Na západní straně vozovky je navržena oprava stávajícího chodníku, který vede podél rodinných domků. Na západní straně vozovky je navržen parkovací pás a kolmá parkovací stání. Vzhledem k velkému počtu stávajících vjezdů k nemovitostem není možné navrhnout větší počet parkovacích stání, tak aby byly dodrženy požadované rozhledové poměry.

Křižovatka ulic Poděbradova x U Tržiště x silnice II/502 x rampa I/16

Stávající křižovatka vykazuje nedostatky z hlediska obslužnosti území, bezpečnosti a plynulosti dopravního provozu. Křižovatka svým uspořádáním neumožňuje obousměrné napojení ulice U Tržiště a jižní části ulice Poděbradova, přestože tyto ulice obsluhují značnou část městské části Nové Město.

Z tohoto důvodu je zde navržena 5 ti ramenná okružní křižovatka, která zajišťuje obousměrné napojení všech ulic (vyjma nájezdové rampy I/16, která je jednosměrná).

Součástí návrhu okružní křižovatky je i úprava plochy před vjezdem k rodinnému domu na parcele č. 1875. Vjezd se nachází v nevhodné poloze vůči navržené okružní křižovatce, aby neústil přímo do okružní křižovatky, byla navržena mezi vjezdem a okružní křižovatkou zpevněná účelová komunikace, která bude sloužit pouze pro zajíždění a vyjíždění k/z rodinného domu. Z důvodu výškového vyrovnání je navržena palisáda.

Z hlediska výškového řešení je nová okružní křižovatka zvýšena cca o 0,50 m oproti stávající niveletě vozovky, aby bylo možné napojit všechna ramena křižovatky.

Úsek 1,100 - KÚ

Od okružní křižovatky ke konci úseku je vozovka plynule navázána na stávající niveletu vozovky. Podél východní strany je navržena oprava chodníku a bude zde zachován stávající sjezd na okolní pozemky.

Šířkové uspořádání

Jedná se o silnici II. třídy, jejíž šířkové uspořádání vychází ze základní návrhové kategorie vozovky S 7,5/50. Jelikož silnice tvoří průtah městem je snížena návrhová rychlost na 40 km/h. Šířkové uspořádání navržené komunikace je vázané na stávající uliční prostor, který má proměnou šířku v rozmezí 17 – 20 m. Z toho důvodu není vhodné určit kategorii vozovky pro celý řešený úsek dle ČSN 73 6110. Vozovka je v celém úseku navržena o šířce 7 m s šířkou jízdních pruhů 3,25 m a vodícími proužky o šířce 0,25 m. Šířkové uspořádání zbylého uličního prostoru je proměnné.

Šířkové uspořádání:

- vozovka mezi obrubami: 7 m
- jízdní pruhy: 3,25 m
- vodící proužky: 0,25 m
- střední dělicí ostrůvky: min 2,5 m

- cyklistické pruhy: 1,25 m (1,00m)
- chodníky min. 1,50 m (lokálně 0,88 m)
- parkovací pruh:
 - šířka: 2,0 m - 2,5 m
 - délka: 6,75 m (krajní 7,75)
- kolmá parkovací stání:
 - šířka: 2,5 m (krajní 2,75)
 - délka: 4,5 m; 5,0; 5,5

Při návrhu kolmých parkovacích stání se uvažuje s nepatrným najetím vozidel do protisměru, režim couvání.

Výškové řešení

Výškový návrh nivelety tvoří významnou část opravy silnice II/502. Silnice II/502 byla od svého vzniku mnohokrát opravována způsobem zesilování konstrukčních vrstev, čímž docházelo k postupnému navyšování nivelety. Navyšování nivelety mělo negativní vliv na okolní zástavbu a přilehlé pěší komunikace.

Součástí opravy silnice II/502 je snížení nivelety. Výškový návrh opravy vycházel ze stávajících výšek pěších komunikací, které přímo navazují na okolní zástavbu a jejich vstupy do objektů. Chodníky a jízdní pruhy jsou navrženy dle normových hodnot příčných sklonů, čímž dochází ke snížení nivelety vozovky až o 0,45m (km 0,795). K úpravám nivelety vozovky dochází taktéž v místě navrhovaných okružních křižovatek.

Sklonové poměry vychází ze současného výškového řešení trasy silnice II/502. Silnice II/502 se nachází v rovinatém území a díky tomu jsou navrženy nižší podélné sklony vozovky, které jsou navrženy od 0,30 % do 6,80%. V úsecích s podélnými sklony v rozmezí 0,3% - 0,5% bude stavebním řešením upraven odvodňovací proužek pro zlepšení odtokových poměrů. V úseku u ZŠ je navržen podélný štěrbinový odvodňovací žlab.

Odvodnění

Předkládaná dokumentace stavebního objektu SO 301 dešťová kanalizace řeší odvádění srážkových vod z navrženého uličního prostoru. Srážkové vody z komunikace a přilehlých pohybových ploch budou svedeny příčným a podélným sklonem do odvodňovacích objektů (uličních vpustí, odvodňovacích žlabů, lapačů střešních splavenin).

Zemní pláň bude odvodněna do podélných drenáží, které budou napojeny do uličních vpustí. Je navržena podélná drenáž DN 160 (SN 8). Umístění drenáže je patrné z příčných řezů, bude provedeno s ohledem na stávající a navrhované inženýrské sítě.

Popis navrhované dešťové kanalizace je uveden v kapitole **B.2.1.f** a v samostatném stavebním objektu.

Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukční vrstvy zpevněných ploch jsou navrženy dle TP 170 (vyjma bus zálivů dle TP před novelizací 2024) a dle závěrů z provedené diagnostiky vozovky. Provádění jednotlivých vrstev se řídí platnými ČSN. Konstrukční vrstvy pro dlážděné plochy jsou upraveny podle zvoleného materiálu (beton, kámen).

Konstrukce chodníku a stezek je navržena na zatížení dle požadavků investora (uvažuje se pojezd technikou zimní údržby max. do 1t).

Rozsah použití kamenných materiálů:

(konzultováno s investorem, architektem města a OPP města Jičína):

- památková rezervace
- ochranné pásmo památkové rezervace I. stupně
- oblast Lidického náměstí a okolí kostela Panny Marie de Sale

Princip navržených zpevněných ploch dle staničení:

Km 0,000 – 0,140 chodníky a vjezdy z kamenné dlažby dle situace s požadavky zachování stávajícího stavu. (chodníky převážně mozaiková dlažba 4/6 s kresbou). Parkovací stání navržena z kostek K10 8/10 do vějíře. Ostatní pojížděné plochy (vyjma vjezdů) navrženy z žulových kostek se zálivkou z cementové malty. Obruby žulové. Podél jízdního pruhu OP3 (25x20 cm). Podél parkování a dle situace řezané ve tvaru silniční (š. 15 cm). Navrženy žulové obruby. Úzké žulové obruby jsou navrženy š. 5 cm.

Km 0,140 – 0,260 navržena betonová dlažba připomínající kostky žulových dlažeb (v principu níže obr. 15). Nepravidelná drobnější dlažba, vymývaný povrch, šedá barva. Tato dlažba je běžně dostupná pouze v tl. 60 mm, takto je použita i ve vjezdech přes chodník (v těchto případech přizpůsobená konstrukce sjezdu). Na vjezdy mimo chodník a rozjezdy bude použita žulová kostka K10 8/10 do vějíře. Navrženy betonové obruby, pouze v úseku na mostě žulový obrubník.

Km 0,260 – 0,560 navrženy chodníky z žulových kostek mozaiky 4/6 vše do vějíře. Parkovací stání navržena z kostek K10 8/10 do vějíře. Obruby žulové. Podél jízdního pruhu OP3 (25x20 cm). Podél parkování řezané ve tvaru silniční (š. 15 cm). Úzké žulové obruby jsou navrženy š. 5 cm. U autobusových zastávek navržen bezbariérový betonový obrubník, povrch zastávkového zálivu s cementobetonovým krytem.

Km 0,560 – KÚ navrženy betonové prvky. Chodníky navrženy z obdélníkové dlažby 200x200 cm se zkosenými hranami, odstín melírovaný přírodní šedá, s bílým vzorem, detailněji vzor viz níže obr.16. V malých plochách, ostrůvcích apod. bez vzoru. Konkrétní umístění vzorů v ploše bude upřesněno v RDS, případně během výstavby bude upřesněno investorem (za přítomnosti architekta).

Vjezdy mimo chodník navrženy z obdélníkové dlažby 200x200 se zkosenými hranami, odstín melírovaný přírodní šedá bez vzoru.

Parkování navržena z obdélníkové dlažby 200x200 se zkosenými hranami, odstín antracit.

Dlažby úprav pro nevidomé a slabozraké:

Reliéfní dlažby pro nevidomé a slabozraké v žulových úsecích navrženy z kompozitního materiálu bílé barvy, pro žul. úseky použity prvky 200x200x30mm. Z reliéfní dlažby jsou navrženy varovné pásy š. 0,4 m, signální pásy š. 0,8 m a hmatný pás š. 0,4 m. Odsazení signálních pásů je v žulových úsecích navrženo š. 0,3 m. Reliéfní dlažba musí být ve vzdálenosti min. 0,25 cm lemována rovinným prvkem. Jako rovinný prvek v žul. úsecích navržena dlažba o rozměrech 300x300x30 mm s rovnými hranami.

Reliéfní dlažby i lemuující rovinné prvky budou v žulových úsecích osazeny do lože MC M10.

V betonových úsecích je navržena reliéfní betonová dlažba černé barvy. V bet. úsecích bude tvořena z prvků 200x100x60/80 mm. Z reliéfní dlažby jsou navrženy varovné pásy š. 0,4 m, signální pásy š. 0,8 m a hmatný pás š. 0,4 m. Odsazení signálních pásů je v betonových úsecích navrženo š. 0,4 m. Reliéfní dlažba musí být ve vzdálenosti min. 0,25 cm lemována rovinným prvkem. Rovinný prvek navržen v bet. úsecích šířky 0,4 m tvořen prvky 200x200x60/80 mm (2 řady).

V průběhu zpracovávání této PD ve stupni PDPS proběhlo nové vydání technických podmínek TP 170 (únor 2024). S ohledem na novelizaci, kde jsou podrobněji popsány konstrukce autobusových zastávek je v této PD PDPS provedena změna návrhu konstrukce autobusových zálivů. Dle návrhové intenzity a předpokladu nárustu dopravy je zvolena třída dopravního zatížení TDZ IV. Ostatní konstrukce ponechány beze změny (zpracováno již v předchozích projektových stupních).

.....

Konstrukce zastávkových zálivů ZMĚNA OPROTI DSP - D1-BUS-4, TDZ IV, PIII

(označení dle TP170 po novelizaci únor 2024):

Cementobetonový kryt	CB I	220 MM	ČSN 73 6123-1
2 vrstvy kari síť 8/8 mm s oky 100/100			
Kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	150 MM	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	250 MM	ČSN 73 6126-1
Celkem		620 MM	

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 45 MPa

Napojení konstrukčních vrstev, dilatace apod. bude provedeno dle ČSN 73 6123-1, popsáno v TP 170 (únor 2024) a TKP, kapitola 6. Řezaná spára bude vyplněná elastickou zálivkou. Podrobněji bude případně zpracováno v RDS.

Konstrukce parkovacích stání – betonová dlažba D2-D-1, TDZ VI:

Betonová dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva	L	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		370 mm	

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 45 MPa

Konstrukce parkovacích stání – kamenná dlažba upravená D2-D-1, TDZ VI:

Kamenná dlažba – žulová drobná kostka 8/10	DL	100 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva	L	50 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		400 mm	

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 45 MPa

Konstrukce vjezdů – betonová dlažba D2-D-1-VI:

Betonová dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva	L	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		370 mm	

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 45 MPa

Konstrukce vjezdů mimo chodník – kamenná dlažba D2-D-1-VI:

Kamenná dlažba – žulová drobná kostka 8/10	DL	100 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva	L	50 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		400 mm	

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 45 MPa

Konstrukce vjezdů přes chodník – kamenná dlažba D2-D-1-VI:

Kamenná dlažba – mozaika 4/6	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva	L	50 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem 360 mm

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 45 MPa

Konstrukce vjezdu přes cyklostezky – asfaltový povrch D2-N-8-CH upravená:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 8	30 mm 50/70	ČSN 73 6121
- probarvený, červený			
Spojovací postřik kationaktivní mod. emulze	PS-CP	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN 73 6132
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm 50/70	ČSN 73 6121
Štěrkodrt' 0/63	ŠDb	280 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem 360 mm

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 30 MPa

Konstrukce cyklostezky – asfaltový povrch D2-N-8-CH upravená:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 8	30 mm 50/70	ČSN 73 6121
- probarvený, červený			
Spojovací postřik kationaktivní mod. emulze	PS-CP	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN 73 6132
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm 50/70	ČSN 73 6121
Štěrkodrt' 0/63	ŠDb	200 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem 280 mm

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 30 MPa

Konstrukce chodníku – betonová dlažba D2-D-1-CH:

Betonová dlažba (typ dle úseku)	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva	L	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' 0/32	ŠDb	150 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem 250 mm

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 30 MPa

Konstrukce chodníku – kamenná dlažba mozaika 4/6 (barevnost dle úseku), D2-D-1-CH:

Kamenná dlažba – žulová mozaika 4/6	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva	L	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' 0/32	ŠDb	150 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem 250 mm

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 30 MPa

Konstrukce chodníku – velkoformátová kamenná dlažba, upravená D2-D-1-CH:

Žulová dlažba velkoformátová 600x600mm	DL	60 mm	ČSN 73 6131
(+ vhodná povrch. úprava)			
Ložní vrstva	L	80 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt' 0/32	ŠDb	150 mm	ČSN 73 6126-1

Celkem 290 mm

Minimální modul přetvárnosti zemní pláně Edef1,2 = 30 MPa

**Konstrukce navazující ul. Ruská (SO 105 Úpravy místních komunikací)
upravená D1-D-3-IV-PIII:**

Žulová velká kostka 15/17 - šedá	DL	160 MM	ČSN 73 6131
Ložní vrstva	L	50 mm	
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	220 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' 0/63	ŠDb	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		680 mm	

Minimální modul přetvárnosti zemní pláň Edef1,2 = 45 MPa

Konstrukce vozovky (SO 105 Úpravy místních komunikací) D1-N-2-III, PIII:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm 50/70	ČSN 73 6121
Spojovací postřik kationaktivní emulzí	PS-C	0,25 kg/m2	ČSN 73 6129, ČSN 73 6132
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm 50/70	ČSN 73 6121
Spojovací postřik kationaktivní emulzí	PS-C	0,35 kg/m2	ČSN 73 6129, ČSN 73 6132
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22+	90 mm 50/70	ČSN 73 6121
Infiltrační postřik kationaktivní emulzí	PI-C	0,60 kg/m2	ČSN 73 6129, ČSN 73 6132
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' 0/45	ŠDa	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		540 mm	

Minimální modul přetvárnosti zemní pláň Edef1,2 = 45 MPa

Konstrukce samostatného vjezdu D2-N-3-VI:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO11	50 mm 50/70	ČSN 73 6121
Asfaltový R-mat	R-mat	50 mm	ČSN 73 6121
Štěrkodrt' 0/63	ŠDb	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		300 mm	

Minimální modul přetvárnosti zemní pláň Edef1,2 = 30 MPa

Konstrukce obslužní komunikace – R - MAT: (SO 301)

R materiál 0/32	R-mat	100 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' 0/63	ŠDb	300 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		400 mm	

Minimální modul přetvárnosti zemní pláň Edef1,2 = 30 MPa

Nezpevněná krajnice a případné napojení na stávající terén (nezpevněný vjezd) je navrženo z asfaltového recyklátu tl. 150 mm.

Sanace aktivní zóny

Dle provedených kopaných sond se pod stávající vozovkou v aktivní zóně nachází jílovité podloží. V případě, že před založením vozovky nebude možné zemní pláň ztuhnit na požadovaný modul přetvárnosti $E_{def2} \geq 45$ MPa (30MPa) bude nutné před založením nových konstrukčních vrstev upravit aktivní zónu.

Sanace aktivní zóny na požadovaný modul přetvárnosti $E_{def2} \geq 45$ MPa

Štěrkodrt' 0/63 ŠD 500 mm

+ Separální netkaná geotextilie typu S1 dle TP 97

(pevnost v tahu ≥ 13 kN/m; odolnost proti statickému protřetí ≥ 2 kN; odolnost proti dynamickému protřetí ≤ 25 mm)

Sanace aktivní zóny na požadovaný modul přetvárnosti $E_{def2} \geq 30$ MPa

Štěrkodrt' 0/63 ŠD 300 mm

+ Separální netkaná geotextilie typu S1 dle TP 97

(pevnost v tahu ≥ 13 kN/m; odolnost proti statickému protřetí ≥ 2 kN; odolnost proti dynamickému protřetí ≤ 25 mm)

Materiály obrub a dalších prvků

V situaci převážně navrženy tyto betonové prvky:

- silniční obrubníky 1000/150/250 mm
- nájezdové obrubníky 1000/150/150 mm
- chodníkový obrubník 1000/100/250 mm
- záhonový obrubník 1000/50/250 mm
- bezbariérový obrubník 1000/400/290 mm (autobusové zastávky)
- zatravnovací betonové tvárnice o rozměrech 600/400/80 mm tvar ok „kosočtverec“ ve svahu
- betonová palisáda 400-1200/160/160

Dle rozsahu požadavku použití kamenných prvků viz výše, jsou navrženy tyto žulové obruby:

- 1000/150/250 žulové řezané obruby š. 150 mm (tvar silniční)
- 1000/150/150 žulové řezané obruby š. 150 mm (tvar silniční nájezdové)
- 1000/100/250 mm žulové řezané obruby (tvar chodníkové)
- žulové obruby OP3 1000/250/200
- 1000/50/250 mm žulový řezaný obrubník š. 50 mm (tvar záhonové)

Řezané žulové obruby budou dle tvaru betonových. Bude podrobněji řešeno v rámci RDS.

Obrubníky budou uloženy do betonového lože minimální tloušťky 150 mm s boční opěrou.

Pokud není uvedeno jinak, tak mezi dlažbou a stávající zástavbou navržena nopová fólie bez krycí lišty. Fólie bude zaříznuta s dlažbou.

V úzkých plochách dle situace mezi zástavbou a obrubou chodníku navržen zásyp z kačírku.

PŘÍKLADY POUŽITÝCH VAZEB KAMENNÝCH DLAŽEB:



OBR.12 VAZBA MOZAIKOVÉ DLAŽBY „KŘÍŽE“



OBR.13 V PRINCIPU VAZBA MOZAIKOVÉ
DLAŽBY „TMAVÁ LINKA NA SVĚTLÉM
PODKLADU“

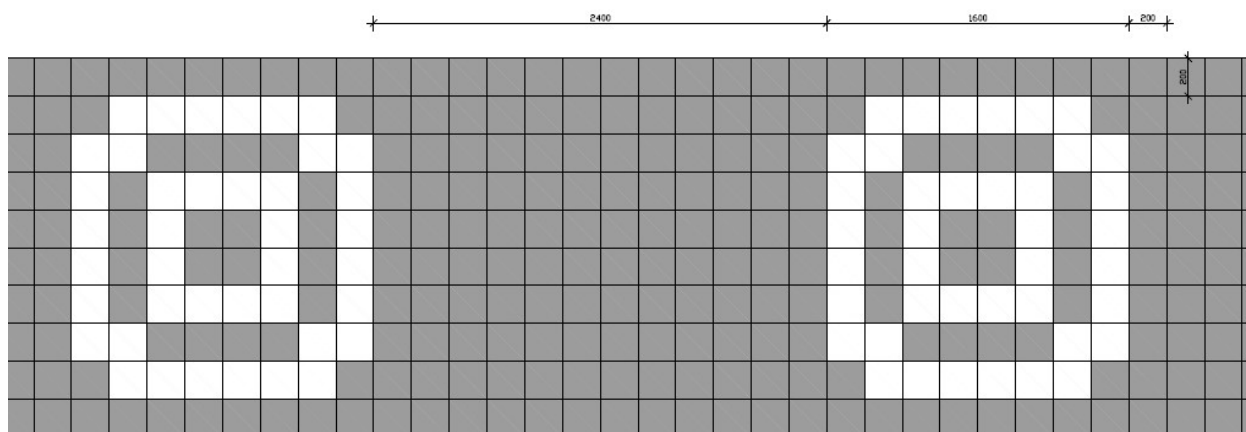


OBR.14 VAZBA MOZAIKOVÉ A DROBNÉ DLAŽBY „VĚJÍŘ“

PŘÍKLADY POUŽITÝCH VAZEB A VZHLEDU NA CHODNÍKU Z BETONOVÝCH DLAŽEB:



OBR.15 CHODNÍK S BETONOVOU DLAŽBOU „VZHLED ŽULOVÉ“
Km cca 0,140 – cca 0,260



OBR.16 CHODNÍK S BETONOVOU DLAŽBOU „ŠEDÁ S BÍLOU“

Km cca 0,560 – KÚ



Obr. 17 žula + mramor (stávající vzor černá s bílou) – napojení na stávající plochy

Konkrétní umístění vzorů a barevnost v ploše bude upřesněno v RDS, případně během výstavby bude upřesněno investorem (za přítomnosti architekta).

Řešení vegetace

V rámci návrhu jsou navrženy plochy, které budou ozeleněny. Navržené plochy budou ohumusovány a osety travním semenem o tl. 150 MM. Pouze před MěÚ jsou v zeleném pruhu navrženy půdopokryvné rostliny. Půdopokryvné rostliny lze osadit i na další menší plochy zelně v situaci, bude upřesněno investorem během výstavby. Zeleň nesmí zasahovat do rozhledových poměrů. Kácení a náhradní výsadba popsáno viz samostatný objekt.

Dopravní značení

Vodorovné i svislé dopravní značení je patrné z výkresové části. Nové dopravní značení je projednáno s příslušným orgánem (odbor dopravy a PČR).

Svislé dopravní značky pokud neuvedeno jinak navrženy z retroreflexního materiálu třídy RA1, v hlavní trase silnice II. třídy (především související PD) navržena retroreflexivita RA2, dále svislé dopravní značky u přechodů pro chodce navrženy z retroreflexního materiálu třídy RA3. Reflexní materiál dle ČSN EN 12899-1.

Ve staničení km cca 0,63 (u ZŠ) je navrženo zvýraznění plochy vozovky před přechodem protismykovým nátěrem dle TP 213 + symbol výstražné značky A12b "děti".

6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Povrchový odtok bude sveden do uličních a dvorních vpustí, odvodňovacích žlabů, do zeleně. Vpusti a žlaby jsou napojeny na novou dešťovou kanalizaci. Řešeno v samostatných objektech SO 301.

7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

V rámci dokumentace PDPS je zpracován výkres dopravního značení. Svislé dopravní značky u přechodů pro chodce navrženy z retroreflexního materiálu třídy RA3 dle ČSN EN 12899-1.

Ve staničení cca 0,570 km je zachován stávající měřič rychlosti, pouze umístěn dle nového návrhu.

Ve staničení km cca 0,63 (u ZŠ) je navrženo výraznění plochy vozovky před přechodem protismykovým nátěrem dle TP 213 + symbol výstražné značky A12b "děti".

8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Orientační princip etapizace výstavby je zakreslen v situačním výkrese stavebního objektu SO 180 a popsáno v této zprávě v odstavci *B.2.1.j. Základní předpoklady výstavby*. Dle vyjádření (přiloženo v dokladové části) uvedeno, že autobusy linkové dopravy budou vedeny objízdnou trasou mimo stavbu. Před zahájením stavby zajistí zhotovitel stavby (dle PD PDPS, aktuálních návazností, technologických postupů a kapacit stavebních prostředků) dopravně-inženýrská opatření (DIO) pro jednotlivé etapy výstavby, kde bude upřesněno řešení uzavírek, objízdnych tras a podrobnější návrh etap výstavby.

DIO bude zpracováno v souladu s TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, 2015.

Zhotovitel stavby předloží DIO, to bude odsouhlaseno Policií ČR – DI, zástupci obce a místně příslušným silničním správním úřadem.

Případnou zimní údržbu během stavby zajistí zhotovitel.

Zhotovitel je zodpovědný za udržování čistoty a provozu na staveništi, na díle a za odstranění veškerých nečistot a případného odpadu, který se na staveništi nashromáždí.

Před vlastní výstavbou je třeba provést přípravu zájmového území.

Předpokládá se, že výroba betonových směsí bude prováděna v centrálních výrobnách. Potřebné plochy pro skládky zajistí zhotovitel stavby.

Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technických předpisů, příslušných norem a technicko - kvalitativních podmínek, případně podle zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce.

V prostoru stavby nesmí být zřizovány dočasné sklady PHM. Na staveništi se nesmí provádět opravy mechanismů.

9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Připojení na potřebné inženýrské sítě v průběhu výstavby objektů bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

Zdroje energie a vody budou vedeny dočasnými přípojkami v režii dodavatelské firmy.

Skladovací a pracovní plochy je možno umístit na pozemku dočasného záboru.
Materiálové zdroje stavby budou řešeny dodavatelsky s jejich dopravou na stavbu.

10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Při vytyčení je třeba vycházet ze stabilizace PBPP výškového systému BpV a souřadného systému S-JTSK se zajišťovacími body dle PDPS.

Základní vytyčovací body jsou v příloze D.1.1.2.6 – *Souřadnice hlavních bodů*

11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

A Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Navržená šířka chodníku je v souladu s požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Ve staničení km 0,570 vznikne z důvodu stávající zástavby lokální zúžení chodníku na 0,88 m.

Příčný sklon chodníku je navržen max. 2,0 %. Ve vjezdech, kde je nutné provést snížení je zachován průchozí prostor v šíři minimálně 0,9 m a v příčném sklonu max. 2,0 %. Rampové a nepochozí části chodníku jsou navrženy v max. sklonu 12,5 %.

Protiskluznost povrchu chodníku splňuje součinitel 0,5.

B Zásady pro osoby se zrakovým postižením

Stávající vodící linie je tvořena zástavbou případně obrubou převýšenou o 60 mm nad úroveň chodníku.

Ve všech místech, kde dojde ke snížení obruby pod 80 mm nad úroveň komunikace bude realizován varovný pás. Varovné pásy jsou navrženy v šířce 400 mm a signální pásy jsou navrženy v šířce 800 mm z betonové reliéfní dlažby černé barvy. V památkově významných místech (u kamenných chodníků) řešeny varovné a signální pásy reliéfní dlažbou bílé barvy. Hmatný pás mezi stezkou a chodníkem navržen v šířce 300 mm z reliéfní dlažby, z bílé nebo černé dlažby dle materiálu chodníku. Hmatový prvek z reliéfní dlažby musí být vždy do vzdálenosti min. 250 mm lemován rovinným prvkem.

V odůvodněných případech jsou dle situace v přechodech a u míst pro přecházení navrženy vodící pásy navazující na signální pásy.

Signální pásy jsou realizovány v šířce 800 mm a plynule navádí osoby s omezenou schopností pohybu a orientace k přechodům pro chodce/k místům pro přecházení.

Navržené hmatové úpravy budou provedeny z dlažby s reliéfní úpravou pro nevidomé a slabozraké vyhovující NV č. 163/2002 Sb. a v kontrastní barvě vůči ostatním použitým materiálům.

C Zásady pro osoby se sluchovým postižením

Pro tyto osoby není technicky odůvodněné řešení navrhopat.

Akustické prvky není technicky odůvodněné navrhopat.

D Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Všechny navržené hmatové úpravy budou provedeny z reliéfní dlažby vyhovující NV č. 163/2002 Sb. a TN TZUS 12.03.04 kontrastní vůči ostatním použitým materiálům, prvky pro varovné a signální pásy. Povrch pochozích ploch bude rovný, pevný a upravený proti uklouznutí.

Výjimky návrhu z technických požadavků na stavby popsány v odstavci B.2.1.d. *Souhrnné technické zprávy*.

Během výstavby budou vyznačeny obchozí trasy tak, aby byla zajištěna bezpečnost chodců během výstavby. Bude zajištěn přístup obyvatel na jejich pozemky.

Zajištění bezpečnosti pohybu osob během realizace stavby podle vyhl. 398/2009 Sb.