

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

a) Označení stavby:

Název: „TERMINÁL VEŘEJNÉ DOPRAVY CHRUDIM“

Druh stavby: Rekonstrukce

Místo stavby: Chrudim

Katastrální území: Chrudim

Kraj: Pardubický

Stupeň dokumentace: DSP

b) Objednatel stavby:

Město Chrudim

Resselovo náměstí 77

537 01 Chrudim

Telefon: 469 657 111

Fax: +420 469 622 013

www.chrudim-city.cz

c) Projektant:

Generální projektant a projektant SO 101 Komunikace, SO 701 Bourací práce:

DI PROJEKT s.r.o., Chelčického 686, 533 51 Pardubice – Rosice

IČO: 01873687

DIČ: CZ01873687

Tel: 

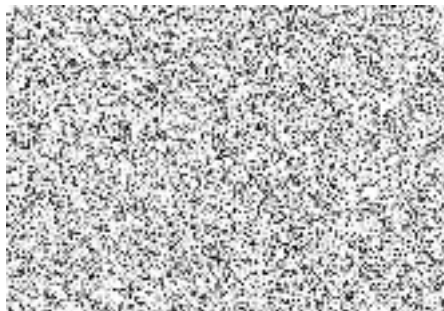
E-mail: diprojekt@seznam.cz

Hlavní projektant: 

Zodpovědný projektant: 

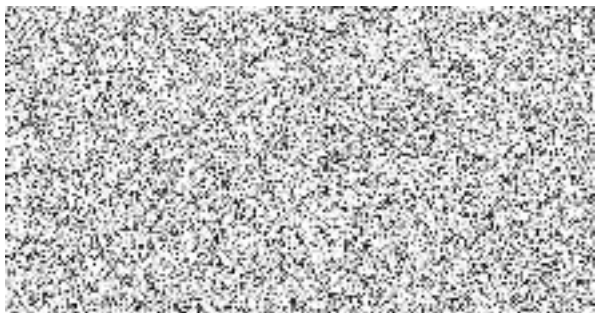
ČKAIT číslo autorizace: 

Projektant SO 301 Vodovodní přípojky, SO 302 Kanalizační přípojky:



Projektant SO 401 Veřejné osvětlení, SO 402 Elektrorozvody:

projekce elektro,

**Projektant SO 801 Vegetační úpravy:**

Projektant **SO 901 Portikus, SO 902 Kašna, SO 903 Půlkruhové lavice, SO 904 Stromníky, SO 905 Cyklopřístřešky, SO 906 Stříšky výpravní budovy:**

Atelier K2

Nám. Hrdinů 8, 140 00 Praha 4

číslo autorizace

www.atelierk2.cz**2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ:****a) Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění**

Projekt je zpracován na základě objednávky investora, kterým je město Chrudim. Projektová dokumentace ve stupni pro stavební povolení řeší rekonstrukci ulice ČS Armády. Řešené území se rozkládá mezi autobusovým nádražím – Rooseveltovou ulicí a Škroupovou ulicí.

Jedná se o zastavěné území. Stavba má funkci dopravně obslužnou (komunikace, chodníky, parkoviště, zastávky MHD). Stávající využití je obdobné jako návrh, jedná se o plochy v návaznosti na vlakové nádraží – chodníky, vozovky, parkovací plochy, parčík. Dochází hlavně k změně organizace a vhodnějšímu vyvážení ploch pro dopravu a pěší. Stávající přechody pro chodce budou zachovány.

Typ terminálu dle ČSN 73 6425-2: Jedná se o přestupní uzel regionálního významu.

Dochází zde k přestupům linky MHD a vlakového spojení. V návaznosti na řešený terminál je stávající autobusové nádraží.

Stavba je umístěna na pozemcích:

Obec	katastrální území	parc. číslo	vlastník	druh pozemku podle katastru nemovitostí	výměra v m ²	způsob využití	Číslo LV	Dočasný zábor m ²	Trvalý zábor m ²
Chrudim	Chrudim 654299	1190/30	Epique s.r.o	ostatní plocha	3037	manipulační plocha	13965	135	
Chrudim	Chrudim 654299	3425/3	Město Chrudim	ostatní plocha	84	manipulační plocha	10001	84	
Chrudim	Chrudim 654299	3425/4	Epique s.r.o	ostatní plocha	21	manipulační plocha	13965	21	
Chrudim	Chrudim 654299	1209/63	Epique s.r.o	ostatní plocha	347	ostatní komunikace	13965	37	
Chrudim	Chrudim 654299	1190/62	Město Chrudim	ostatní plocha	372	manipulační plocha	13965		372
Chrudim	Chrudim 654299	3613	Město Chrudim	ostatní plocha	1241	ostatní komunikace	10001	1241	
Chrudim	Chrudim 654299	3805	České dráhy	ostatní plocha	30	jiná plocha	11810		30
Chrudim	Chrudim 654299	7009	České dráhy	zastav. plocha a nádví	31	stavba pro dopravu p.č. st. 7009	11810		31
Chrudim	Chrudim 654299	1209/2	Město Chrudim	ostatní plocha	15980	ostatní komunikace	10001	5876	
Chrudim	Chrudim 654299	1190/60	Město Chrudim	ostatní plocha	1324	dráha	10001		56
Chrudim	Chrudim 654299	1190/1	České dráhy	ostatní plocha	43708	dráha	11810	66	2468

b) Předpokládaný průběh stavby

Zahájení výstavby se předpokládá v prvním pololetí roku 2019, ukončení pak cca za 12 měsíců s ohledem na klimatické podmínky v průběhu výstavby.

c) Vazby na územní plány, regulační plán

Projekt je v souladu s platnými právními předpisy, územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování. Dle územního plánu vydaného roku 2013 jsou plochy v návrhu určené jako plochy dopravní infrastruktury drážní a specifické plochy, definované jako autobusové nádraží.

d) Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stávající využití je obdobné jako návrh, jedná se o plochy v návaznosti na vlakové nádraží – chodníky, vozovky, parkovací plochy, parčík. Dochází hlavně k změně organizace a vhodnějšímu vyvážení ploch pro dopravu a pěší.

e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Technické řešení stavby nebude mít vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Charakter stavby se nezmění.

f) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Dosavadní využití území zůstane zachováno.

Projektová dokumentace je koordinována s plánovanými stavbami navazující na předmětné území.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ:

a) Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby

Stavba je v souladu s rozhodnutím o umístění stavby s nabitím právní moci ze dne 19.7.2017 (Spis. zn.: CR 035711/2017) na akci Terminál veřejné dopravy Chrudim. Dokumentace pro stavební povolení.

b) Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

Dle územního plánu vydaného roku 2013 jsou plochy v návrhu určené jako plochy dopravní infrastruktury drahní a specifické plochy, definované jako autobusové nádraží.

c) Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

- Podklady předané městem – technická mapa, katastr
- Rekonstrukce ulice Čs. Armády a Přemysla Otakara Chrudim 6/2014 – DI PROJEKT
- Územní plán
- Prohlídka místa
- Konzultace se správci sítí
- Stavební plány budovy ČD
- Dokumentace pro územní řízení – Terminál veřejné dopravy Chrudim, Atelier K2 [redacted] 5/2017
- Zaměření: [redacted]
- INŽENÝRSKO-GEOLOGICKÝ a HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM - GeoEko, [redacted]
[redacted] e-mail: info@geoeko.cz, www.geoeko.cz – datum 10/2016
- Specifikace druhů stromů a podmínky výsadby v ul. ČSA v Chrudimi (2014, [redacted])
- Průzkum využitelnosti dřevin (8/2016, [redacted])

Bylo provedeno doměření a pochůzka stavby.

Místní šetření projektanta a zástupce investora při zadávání zakázky.

d) Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Není nutné provádět.

e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Provedl: GeoEko, [REDACTED]

f) Diagnostický průzkum konstrukcí

Není nutné pořizovat – bude se jednat o kompletní rekonstrukci podkladních vrstev.

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

Kvalita vody v recipientech nebude stavbou ovlivněna.

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

Pro stavbu tohoto charakteru není nutné pořizovat.

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

Stavba není umístěna v památkové zóně či rezervaci, stavebně historický průzkum nebyl prováděn.

Území s archeologickými nálezy!

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Navrhovanou stavbu tvoří tyto stavební objekty:

- C.1. SO 101 KOMUNIKACE**
- C.2. SO 301 VODOVODNÍ PŘÍPOJKY**
- C.3. SO 302 KANALIZAČNÍ PŘÍPOJKY**
- C.4. SO 401 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ**
- C.5. SO 402 ELEKTRO PŘÍPOJKY**
- C.6. SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY**
- C.7. SO 901 PORTIKUS**
- C.8. SO 902 KAŠNA**
- C.9. SO 903 PŮLKRUHOVÉ LAVICE**
- C.10. SO 904 STROMNÍKY**
- C.11. SO 905 CYKLOPŘÍSTŘEŠKY**
- C.12. SO 906 STŘÍŠKY VÝPRAVNÍ BUDOVY**

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků.

PD počítá s časovými vazbami na okolní stavby.

b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Uvažovaný průběh výstavby:

- vytyčení inženýrských sítí
- vytyčení stavby
- bourání obrub a stávajících nevyhovujících ploch, frézování vozovky
- osazení uličních vpustí a realizace odvodnění
- výstavba inženýrských sítí
- osazení nových obrubníků
- provedení konstrukčních vrstev a krytů
- provedení zeleně
- osazení dopravního značení

Plynulost a koordinovanost na stavbě bude v kompetenci pověřeného stavbyvedoucího.

c) Zajištění přístupu na stavbu

Jedná se o veřejně přístupnou místní komunikaci, přístup na stavbu je možný ulice ČS Armády a dalších přípojných ulic.

d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

V průběhu výstavby dojde k omezení dopravy v ulici ČS Armády, zejména při frézování a pokládce nové krytové vrstvy vozovky, výstavbě obrub, vodících proužků a přípojek uličních vpustí. Objízdné trasy není nutné zajišťovat (práce budou probíhat za částečné uzavírky – označení bude dle TP 66) případné objížďky zajistí dodavatel stavby.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

a) Seznam známých vlastníků a správců

OBJEKT	VLASTNÍK	SPRÁVCE
SO 101 KOMUNIKACE	Město Chrudim	Město Chrudim
SO 301 VODOVODNÍ PŘÍPOJKY	Město Chrudim	Město Chrudim
SO 302 KANALIZAČNÍ PŘÍPOJKY	Město Chrudim	Město Chrudim
SO 401 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ	Město Chrudim	Město Chrudim
SO 402 ELEKTRO PŘÍPOJKY	Město Chrudim	Město Chrudim

SO 901 PORTIKUS

Město Chrudim

Město Chrudim

SO 902 KAŠNA

Město Chrudim

Město Chrudim

b.) způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Stávající využití je obdobné jako návrh, jedná se o plochy v návaznosti na vlakové nádraží – chodníky, vozovky, parkovací plochy, parčík. Dochází hlavně k změně organizace a vhodnějšímu vyvážení ploch pro dopravu a pěší.

7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ**a) možnosti (návrh) postupného předávání části stavby do užívání**

Stavba bude předána jako celek. Předávání stavby po částech není odůvodněné.

b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Stavba bude předána jako celek.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY:**8.1 Souhrnný technický popis :**

Dokumentace řeší úpravy stávajícího území mezi ul. Rooseveltova, Škroupova a vlakovým nádražím (p.č. 1209/2, 3805 a 7009. Území má charakter veřejného prostranství a nachází se zde autobusové nádraží, parkovací stání podél ul. Čs. armády, točna MHD před výpravní budovou vlakového nádraží, parkové plochy a veřejné komunikace. V prostoru před objektem nákladového nádraží je plocha po zrušení části slepé koleje. Cílem akce je zkvalitnit a rozšířit veřejné plochy pro chodce, vybudování záchytných parkovišť a doplnění veřejné zeleně, před průčelím výpravní budovy bude zhotovena prosklená střecha, která bude sloužit mimo jiné jako ochrana před povětrností pro čekající na MHD. Budou vyměněny stávající přístřešky na budově ČD. V rámci stavby bude plocha pro odstav autobusů proti Rooseveltově ulici nově upravena na malé náměstí s kašnou, upravena bude točna MHD s ostrůvkem a definováním zastávek včetně nových povrchových úprav celého předprostoru výpravní budovy vlakového nádraží. Prostor vedle štítu výpravní budovy vlakového nádraží bude z části přebudován na parkoviště a přístup k přechodu přes koleje k nástupištím. Stávající vjezd do nákladového nádraží bude přesunut za budovu pošty a v místech po zrušené části slepé koleje a podél nákladové rampy budou vybudovány nové parkovací plochy. V rámci úprav dojde v celém prostoru přednádraží částečně k obnově a k doplnění infrastruktury (rozvodů plynu, kanalizace, vody a el. sítí) včetně vybudování dvou nabíjecích stanic pro elektromobily. V ul. Čs. Armády budou provedeny nové povrchy. Začátek úpravy je v napojení na stávající autobusové nádraží a konec v napojení na ulici Škroupova.

SO 101 Komunikace:

Komunikace ul. Čs. Armády je v úseku Rooseveltova – Škroupova navržena jako dvoupruhovou místní komunikací s obousměrným provozem se šířkou vozovky 6,5m. Po levé straně komunikace je již provedena rekonstrukce chodníků a výstavba podélných parkovacích stání. Komunikace je v režimu se sníženou rychlostí pohybu vozidel na 30 km/h, svislými značkami je vymezena jako ZÓNA 30, která je již vymezena od kruhového objezdu až ke Škroupově ulici

V blízkosti železniční stanice je situována autobusová zastávka ve vlastním zálivu na straně vozovky Čs. Armády. Komunikace zálivu je navržena v šířce 10 m jako obousměrná účelová komunikace. V prostoru před výpravní budovou je zachována nynější smyčka a objezd ostrůvku sloužící k umístění dalších hran zastávek autobusů městské dopravy. Obruba oddělující komunikaci a chodníky (náměstíčko) a autobusový záliv od chodníkových ploch je převýšena o 0,20m. Ostrůvek je řešen v šířce 6,0m. Podél komunikace jsou po levé straně v ostrůvku navrženy dvě podélná parkovací stání s označením K+R, zbylá část ostrůvku slouží jako chodníková plocha a jako nástupní plocha zastávky MHD. Obruby jsou v místě ostrůvku převýšeny o 0,20m. Přístup z chodníku před budovou ČD na ostrůvek je řešen přes místo usnadňující přejití vozovky vedené na vyvýšeném prahu výšky 0,18m délky koruny 5,0m s náběhy ve sklonu 1:15 (délky 2,7m).

Navazující chodníková plocha poblíž půlkruhového parkoviště navazuje na dříve provedenou rekonstrukci nástupiště ČD. Nově je navržena opěrná zídka se zábradlím na rozhraní chodníkové plochy a kolejiště. Zídka je navržena z bloků 25/25/50 zděných na maltu MC 15. Vrch koruny zdi bude v úrovni dlážděné plochy. Pohledová výška zídky bude cca 0,45m. Zábradlí s madlem bude provedeno ve výšce 0,90m.

Před štítovou stranou budovy pošty je navrženo půlkruhové parkoviště ze žulové dlažby s celkem dvanácti parkovacími stáními pro osobní automobily. Parkovací stání budou obslužná po komunikaci šířky 6,00m. Jednotlivá parkovací stání budou základní šířky 2,50m a délky 5,0m odděleny pak budou dlažbou z přírodního kamene barvy bílá v šířce 0,125m. Parkovací stání budou od chodníku odděleny zděnou zídkou ze žulových bloků řezaných do rádiusu vystupující o 0,60m nad povrch dlažby. Zídka bude založena na betonovém základu šířky 0,50m a výškou 0,75m se základovou spárou v hloubce min 0,9m. Zídka bude provedena ze segmentů před jednotlivými parkovacími stáními. Mezery mezi zídkami budou dle situace 0,85-1,5m. Jednotlivá parkovací stání budou doplněna o zarážku kol tvořenou žulovým blokem 150/250 převýšeným o 0,05m (viz. vzorové řezy). V místě chodníku jsou za navrhovanými zídkami umístěny stojany na kola tvaru „obrácené U“. Na půlkruhové parkoviště navazuje parkoviště ze žulové drobné kostky s navrženou komunikací šířky 6,0m, kolmými stáními základní délky 5,0m a šířky 2,50m (celkem 34 kolmých stání). V místě zeleně jsou parkovací stání navrženy v délce 4,5m s přesahem do zeleně. Podélná stání jsou navržena v základní délce 5,75 a šířce 2,50m (celkem 3 stání) a podélná stání pro lehká užitková vozidla (celkem 3 stání) v délce 7,50m a šířce 2,25m. Parkovací stání pro ZTP jsou navržena v šířce 3,50m a délce 5,0m (celkem 3 stání). Jednotlivá parkovací stání budou vyznačena kostkou bílou 10/10. Příjezd na parkoviště a na navazující půlkruhové parkoviště je navrženo přes chodníkový přejezd v KM cca 0,180 00. Tyto parkoviště jsou řešena jako placená s parkovacími automaty. V projektu je počítáno s plochou pro možné umístění cyklověže v místě navržených

kolmých stání – vyznačeno v situaci (místo 5 parkovacích stání) – neřeší tato PD bude řešeno v samostatném projektu. Dále jsou v tomto parkovacím pásu navrženy dvě elektro-dobíjecí stanice o výkonu 22KW s celkem 4 parkovacími stáními šířky 3,50m a délky 4,50 m s přesahem do zeleně.

Toto parkoviště bude od hlavní komunikace (chodníku) odděleno opěrnou zídou tvořeno žulovými bloky 25/25/50 zděných na MC15 výšky cca 0,45m. Parkoviště a chodník podél kolmých parkovacích stání podél hlavní komunikace bude od nákladového prostoru (zkrácení koleje vlečky) odděleno ocelovým plotem s podezdívkou ze žulových bloků 25/25/50 zděných na MC 15 výšky cca 0,45m.

Od KM 0,208 75 – 0,357 50 je po levé straně navržen parkovací pás s kolmými parkovacími stáními základní šířky 2,5m (rozšířené krajní stání na 2,75m) a délky 4,50m s přesahem do chodníku (celkem 57 stání), dále jsou navržena stání pro ZTP v šířce 3,50m a délce 4,50m s přesahem do chodníku (celkem 3 stání). Chodník podél parkovacího pásu bude proveden v šířce 2,50m s výjimkou podél soukromého objektu, kde z důvodu majetkových nelze chodník rozšířit na 2,50m bude chodník v šířce min 1,95m. Z důvodu rozšíření chodníku na 2,50m bude nutný posun buňky o cca 1,1m směrem ke kolejím s posunutím kabelů do ní vedoucí (povoleno v rámci DUR). Na konci úpravy bude provedena směrová úprava křižovatky a zkrácení stávajícího přechodu pro chodce na délku 6,50m. Z důvodu umístění podzemních šachet teplovodního vedení nebude možné nasvětlení tohoto přechodu. Stávající přechod pro chodce u budovy České pošty nebude z důvodu umístění inženýrských sítí a tudíž nemožnosti umístění sloupu nasvětlen.

V KM 0,384 85 je navržen nový chodníkový přejezd pro budoucí parkoviště – parkoviště neřeší tato PD. Chodníkové plochy budou od KM 0,000 00 - 0,150 33 tvořeny žulovou dlažbou 23/23 tl. 100 mm barvy béžová.

Parkovací stání K+R a půlkruhové parkoviště bude tvořeno žulovou dlažbou 23/23 tl. 120 mm barvy béžová.

Vozovka od KM 0,042 60 – 0,150 33 bude tvořena žulovou kostkou drobnou 10/12 barvy tmavě šedá.

Vozovka autobusového zálivu bude tvořena žulovou kostkou drobnou 10/12 barvy béžová.

Parkoviště za půlkruhovým parkovištěm bude tvořeno žulovou kostkou drobnou 10/12 barvy tmavě šedá (použije se v co největší míře stávající materiál).

Šipky nájezdových ramp budou zhotoveny z kostky bílé 10/10 řezané do požadovaného tvaru trojúhelníku.

Vozovka od KM 0,150 33 bude zhotovena s povrchem z asfaltového betonu.

Chodníkové plochy od KM 0,150 33 budou tvořeny betonovou dlažbou 10/20 tl. 60 mm barvy přírodní šedá.

Parkovací stání podél komunikace od KM 0,150 33 budou tvořena betonovou dlažbou 10/20 tl. 80 mm barvy přírodní šedá. Oddělení jednotlivých stání bude provedeno betonovou dlažbou 10/20 tl. 80 mm barvy antracit.

Vjezdy a sjezdy budou zhotoveny z betonové dlažby 10/20 tl. 80 mm barvy antracit.

Řešení cykloopravy – systém je nutno posuzovat z hlediska napojení na okolní vazby. Vzhledem k charakteru řešeného území a k šířkovým poměrům ulice Čs. Armády se souběžným parkováním území je provoz cyklistů uvažován v profilu vozovky. Řešení odpovídá intenzitě cyklistické dopravy. Vyčlenění samostatných pruhů či stezek na úkor chodníků či parkovacích stání s ohledem na tvarování předprostoru a na kumulaci provozu není vhodné.

Podélný sklon komunikace Čs. Armády má hodnoty podélného sklonu v rozmezí 0,5% - 1% v závislosti na stávajícím průběhu vozovky, který musí projekt úprav komunikace respektovat.

U asfaltové části vozovky bude provedeno frézování v tl. 40mm a položena nová ohrusná vrstva. V případě změny příčného spádu bude vozovka zfrézována do klínu a doplněna vyrovnávací vrstva z ACL22S, na tuto vrstvu bude poté položena ohrusná vrstva.

Po odfrézování bude projektantem provedena prohlídka komunikace a bude upřesněn rozsah oprav před pokládkou nových asfaltových vrstev.

Příčné (podélné) trhliny budou ošetřeny následovně:

Po odfrézování krytové vrstvy asf. betonu budou veškeré trhliny a pracovní spáry zasahující do podkladní vrstvy z SC proříznuty do hloubky min. 25mm. komůrka bude v šířce min. 10-30mm. následně bude provedeno očištění komůrky a povrchu vyfrézované vrstvy (případně odstranění a začištění vyčnívajících úlomků kameniva). dále bude komůrka vyplněna asf. modifikovanou zálivkou. na očištěný povrch bude proveden náštřík spojovací postřík modifikované asfaltové kationaktivní emulze v množství 1 kg/m². šířka postříku musí přesahovat o 100 mm šířku pásu výztužné mříže. následně bude položena výztužná sklovláknitá mříž s pevností v tahu min. 100/100 kn/m. kotvena dle výrobce a tp 147. následně bude provedeno položení nové ohrusné vrstvy (případně vyrovnávací vrstvy).

Překrytí výztužné mříže musí být o min. 0,75m na obě strany od trhliny. překrytí jednotlivých pásů vychází z tp 147. nutno dodržet technologické postupy výrobců a příslušné tp (zejména tp 115, tp 147).

Rozhledové poměry:

Rozhledové poměry jsou doloženy na základě ustanovení ČSN 736102 a ČSN 736110 pro návrhovou rychlost na komunikaci Čs. Armády 30 km/h, neboť komunikace je vymezena jako Zóna 30. Výjezdy z parkovišť a bus zálivu jsou klasifikovány podle ČSN 736110 čl. 12.7 a podle ČSN 736102 čl. 5.2.9.1.11 tak, že vrchol rozhledového trojúhelníku na výjezdu je vzdálen 2,5m od vnější hrany přilehlého jízdního pruhu.

SO 301 Vodovodní přípojky:

Vodovodní přípojky řeší napojení nových objektů infrastruktury - Terminálu veřejné dopravy Chrudim (VP2,VP3) a přeložku vodovodní přípojky do objektu autobusového nádraží, přerušené navrhovaným umístěním vodního prvku (kašny).

Nově objekty budou zásobovány pitnou vodou z veřejné vodovodní sítě - vodovodní řád vedený v ulici Čsl. armády LIT.150 a PVC 160.

Vodovodní přípojky jsou navrženy z PE-HD Pe100, v běžných úsecích budou spojovány elektrotvarovkami. Napojení na stávající řad LT 150 pomocí navrtávacích pásů, s uzávěry a zemní soupravou.

Odběry vody pro pitko a vodní prvek budou měřeny vodoměry ve vodoměrných a revizních šachtách.

Velikosti vodoměrů dle předpokládaných odběrů, větší odběr se předpokládá pouze pro vodní prvek.

Odběr pro pitko 0,1 l/s, pro vodní prvek do 2-3l/s.

Armaturní šachta je navržena jako prefabrikovaná betonová vnitřního průměru DN 1500 mm. Šachta se bude skládat z šachtového dna, šachtových skruží s vidlicovými poplastovanými stupadly, zákrytovou deskou 1000/600 s prostupem pro poklop. Ocelový poklop pro zatláždění dlažbou DN 600 bude do úrovně upraveného terénu dorovnán pomocí vyrovnávacích prstenců. Spoje mezi šachtovými skružemi budou těsněny pryžovým šachtovým těsněním. Použití PU pěny je nepřípustné.

Vodovodní přípojka VP1, dl.23 m

Jedná se o přepojení stávající vodovodní přípojky, která bude přerušena navrženou kašnou.

Na stávajícím litinovém potrubí 150 mm bude provedená navrtávka 150/2", se šoupětem a zemní soupravou na novém potrubí PE-HD Pe100 63x5,8 mm SDR 11, PN 16, dl.23 m.

Nové potrubí bude napojeno tvarovkami podle druhu a průměru stávajícího potrubí.

Bude rovněž upraven i průměr nového potrubí podle skutečného průměru stávajícího potrubí vodovodní přípojky.

Spojování potrubí elektrotvarovkami.

Vodovodní přípojka VP2, dl.14 m ke kašně

Na stávajícím litinovém potrubí 150 mm bude provedená navrtávka 150/2", se šoupětem a zemní soupravou na novém potrubí PE-HD Pe100 63x5,8 mm délky 14m. Před kašnou bude revizní a vodoměrná šachta – zpracovává samostatný objekt SO 902, s vodoměrem pro měření spotřeby vody fontánou a dalším odběrem pro pítku včetně příslušných uzávěrů (ke kašně).

Spojování potrubí elektrotvarovkami.

Vodovodní přípojka VP3, dl.50 m k pítce

Potrubí PE-HD Pe100 32x4.4 mm délky 50 m bude ukončené před. Vodoměr bude umístěn ve vodoměrné šachtě.

Spojování potrubí elektrotvarovkami.

SO 302 Kanalizační přípojky:

Jedná se o zpracování kanalizačních přípojek k nově navržené kašně, portiku a k pítce. Odvězení dešťových vod z komunikací je řešeno v rámci objektu SO101 Komunikace.

Kanalizační přípojky řeší napojení nových objektů infrastruktury - Terminálu veřejné dopravy Chrudim (KP1, KP2, KP3, KP4). Kanalizační přípojky jsou navrženy z KG SN8 DN 150.

Šachta DN 630 s betonovým roznášecím prstencem a poklopem D 400 pro zatláždění.

Ocelový poklop pro zatláždění dlažbou DN 600 bude do úrovně upraveného terénu dorovnán pomocí vyrovnávacích prstenců. Šachtové dno s prostupy DN150.

Kanalizační přípojka KP1, dl.6 m

Jedná se o napojení dešťové kanalizace na revizní šachtu kašny v délce 6m.

Na stávajícím potrubí bude provedená navrtávka.

Kanalizační přípojka KP2,KP3 dl. 2x14 m k portiku

Jedná se o napojení dešťové kanalizace na dešťové svody portiku v délce 2x14m.

Na stávajícím potrubí bude provedená navrtávka.

Kanalizační přípojka VP3, dl.45 m k pítku

Jedná se o napojení dešťové kanalizace na revizní šachtu pítka v délce 45m.

Na stávajícím potrubí bude provedená navrtávka.

8.2 Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění bude zajištěno příčným a podélným sklonem do stávajících a nově navrhovaných uličních vpustí. Nové betonové uliční vpusti budou DN 450 s kalovým dnem a usazovacím košem a syfonem proti zápachu. Vpustě budou osazeny poplastovanou ocelovou mříží 500/500 a budou výškově a směrově vyrovnány. Veškeré vpusti budou připojeny přípojkou z KG SN8 DN 150. Přípojka bude zaústěna do stávající přípojky vpusti, případně do kanalizace. Odtokové poměry komunikace nebudou stavbou dotčeny.

8.3 Vybavení pozemní komunikace

Vodorovné a svislé dopravní značení bude provedeno dle situace.

SO 401 Veřejné osvětlení:

V rámci rekonstrukce dopravního terminálu budou stávající ocelové osvětlovací stožáry v přednádražním prostoru demontovány a nahrazeny jinými vč. svítidel. Prostor zálivu pro autobusy a kruhové parkoviště (točna) je podle souboru norem ČSN EN 13 201 zaříděn na třídu osvětlení P2 (průměrná udržovaná horizontální osvětlenost 10 lx a minimální osvětlenost 2 lx). Prostor před výpravní budovou pro chodce je zaříděn na třídu osvětlení P3 (průměrná udržovaná horizontální osvětlenost 7,5 lx a minimální osvětlenost 1,5 lx). Jsou navrženy stožáry i svítidla stejného typu jako na opačné straně ulice. Jedná se o bezpaticové kuželové stožáry, opatřené jednoramenným nebo dvouramenným výložníkem, případně bez výložníku. Svítidla s LED technologií, krytí IP66 jsou upevněna ve výšce 8m nad komunikací (typ svítidla „A“).

Zřízené parkoviště v prostoru nákladního nádraží zůstane osvětleno dvěma stávajícími osvětlovacími stožáry se svítidly s LED technologií (optika R4, Comstaflex, 15000lm, 4000 °K), upevněných ve výšce 10 m.

Dvě svítidla budou po skončení udržitelnosti stavby ČD odpojena od napájení el. energií z ČD a vč. nově navrženého Třetího budou připojena na městské veřejné osvětlení (navrženo pouze vedení bez připojení dvou lamp). Zbývající osvětlení u kolejíště zůstane připojeno z napájení ČD, (předpokladem je majetkoprávní

vypořádání mezi Městem Chrudim a SŽDC). Dle poskytnutého podkladu výpočtu (akce: rekonstrukce nákladového nádraží), je měrné osvětlení v tomto prostoru $E_m = 18 \text{ lx}$.

Na ploše mezi autobusovým nádražím a kašnou budou umístěny 2 lampy (výška 5m) se svítidly s LED technologií. Svítidla budou o výkonu 2 x 20 typ svítidla „B“.

SO 402 Elektro přípojky:

Místem pro připojení je uvažována pojistková skříň (RIS4/SR5) umístěná na budově České pošty. K dispozici je jedna sada pojistek vel. 1.

S tímto majitelem byla dohodnuta možnost osazení elektroměrového a jistícího rozvaděče do štitové stěny budovy České pošty (viz příloha - smlouva o právu provést stavbu č. ČP/2017/1313, č.

OSM/000021/2017/DOH.

Pro napojení a měření spotřeby el. energie kašny, infopanelu, třech parkovacích automatů a portikusu bude osazen rozváděč RE1 se skříní RZ1. Skříně budou vybaveny prvky dle specifikace.

Pro napojení dobíjecích stanic bude osazen rozváděč RE2. Skříň bude vybaven jističem dle specifikace.

Všechny tyto skříně budou osazeny do výklenku.

Napojení rozváděčů RE1 a RE2 bude provedeno pomocí HDV CYKY 3x70+50, jištění v kabelové skříní pojistkami PH01 125A gG. Napojení rozvodné skříně RZ1 z rozváděče RE1 provést kabelem CYKY 4x16.

Ze skříně RZ1 budou paprskovitě kabely v zemi rozvedeny a připojeny k jednotlivým elektrozařízením, která vyžadují celodenní napájení el. energií (dobíjecí elektrostanice, kašna, parkovací automaty a další informační tabule.

Pro napájení dobíjecích stanic bude proveden jeden vývod přímo z RE2, rozdělení bude provedeno u první dobíjecí stanice V PILÍŘU SS200.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZUMŮ A MĚŘENÍ

Pořízené polohopisné a výškopisné zaměření území včetně ověření průběhu stávajících inženýrských sítí bylo podkladem pro návrh stavby. Dále byl dodán investorem INŽENÝRSKO-GEOLOGICKÝ a HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM.

Dle výsledků IG průzkumu byla navržena skladba konstrukce jednotlivých funkčních ploch a sanace podloží vrstvou z SC C8/10

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

Stavba se nenachází v památkové zóně. Stavba není kulturní památkou.

Stavba se nachází v ochranné pásmu stávajících inženýrských sítí.

a) rozsah dotčení

Metalická a optická síť – CETIN

Plynovod - GasNet, s.r.o., Innogy

Vodovodní řad - VS Chrudim

Kanalizace - VS Chrudim

Podzemní a nadzemní energetické vedení – ČEZ Distribuce, a.s.

Metalická a optická síť – ČEZ ICT Services, a.s.

Veřejné osvětlení – Město Chrudim

Sdělovací a NN vedení – ČD Telematika a.s.

MWT – Tmobile Czech Republic a.s.

Teplovod – Elektrárny Opatovice a.s.

b) podmínky pro zásah

Z důvodu rozšíření chodníku bude proveden posun unimobuňky včetně kabelů ve správě ČD Telematika a.s. - povoleno územním řízením.

Současný stav :

Stávající umístění KO, včetně všech kabelů v něm ukončených koliduje s plánovanou úpravou přednádražního prostoru, a výstavbou parkovacích stání pro osobní automobily. Z tohoto důvodu musí být KO a kabely do něho vedoucí stranově přeloženy.

Navržené řešení :

Před zahájením veškerých prací spojených s přeložkou KO a výše uvedených kabelů je nutné provést zkrácené závěrečné měření za provozu v obou směrech na kabelech DK 47 a TK 10 XN0,8.

Na ostatních kabelech musí být provedeno pouze kontrolní stejnosměrné, izolační měření.

Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny trasy všech kabelů vedoucích do KO.

Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny všechny případné cizí inženýrské sítě svými správci.

Přeložka metalických kabelů

Před vlastní přeložkou musí být trasy kabelů přesně vytyčeny v terénu, a musí být provedeno patřičné měření. Na základě vytyčení budou všechny kabelové trasy odkopány, kabely budou uvolněny a připraveny na přeložení zároveň s kabelovým objektem. Napájecí silový kabel bude po dobu překládky zcela odpojen, vymístěn ze staveniště, a po úspěšném přeložení kabelového objektu bude případně nastaven a znovu zapojen. Lomová místa kabelů budou označeny markery. Nové trasy budou uloženy do kabelové rýhy 80x35, v místě po položení budou zapískovány, a zakryty ochrannou folií modré barvy. Po přeložení budou nové trasy geodeticky zaměřeny, bude provedeno patřičné měření na kabelech, a bude opravena provozní dokumentace.

Přeložka kabelového objektu

Na stávajících kabelových trasách dojde k jejich odkopání a rozvolnění, které umožní s kabely manipulovat. Po odpojení silového napájecího kabelu se jeřábem opatrně zvedne kabelový objekt – unimobuňka do potřebné výšky. Poté se zastabilizuje vhodným podložením. Za tohoto stavu se připraví všechny kabelové trasy na překládku zároveň s unimobuňkou ve směru ke staničním kolejím. Upraví se místo nového definitivního uložení unimobuňky a poté se unimobuňka zároveň se všemi kabelovými trasami přesune na nové místo cca 1,1 metrů ve směru ke staničním kolejím. Po definitivním uložení KO a kabelových tras se zapískuje celý prostor nad kabely, nebo po vrch plastových žlabů a chrániček, položí se ochranná folie modré barvy, a kyneta se zahází.

Zaměření skutečného provedení

Pro výkresy skutečného provedení stavby a pro odsouhlasení a převzetí prací bude před zakrytím provedeno zaměření výškově i směrově skutečné provedení lomových bodů, kabelových tras, kabelových spojek a kabelového objektu - unimobuňky.

Ostatní stávající inženýrské sítě nebudou výstavbou dotčeny. Podmínky pro zásah uvádí jednotlivý správci inženýrských sítí ve svých vyjádřeních dokladové části dokumentace.

Stávající kabelové vedení pod parkovištěm bude odkopáno a uloženo do pevnostních žlabů a omazáno betonovou mazaninou min. Navíc budou přiloženy 2 korugované chráničky průměru 110mm.

c) způsob ochrany nebo úprav

Budou-li stávající sítě při výstavbě obnaženy, bude postupováno při jejich dočasné ochraně dle požadavků jejich správců. Provádět úpravy na stávajících sítích není nutné. Při výstavbě budou používány v blízkosti inž. sítí pouze lehké stroje aby nedošlo k jejich poškození.

Před započítím stavby bude provedena ochrana MK SŽDC TÚDC ve správě ČD Telematika stejně jako u ostatních kabelových tras (DK47 + TK 10xn...). Trasa MK bude v celém průběhu odkopána, uložena do pevnostních žlabů a omazána betonovou mazaninou třídy 0,7.

d) vliv na stavebně technické řešení stavby

Stavba nebude mít nepříznivý vliv na stavebně technické řešení.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ**a) bourací práce**

Bude provedeno frézování vozovky, rozebrání chodníku, bourání obrub. Dále budou provedeny bourací práce stávajícího objektu skladu (Objekt SO 701)

b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Kácení stromů bude provedeno dle situace.

c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce budou provedeny v rozsahu dle situace, na upravených okolních plochách bude dle situace provedeno ohumusování.

d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Ohumusované plochy budou osety travním semenem.

e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Stavbou nedojde k trvalému záboru plochy ZPF.

f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Pozemky určené k plnění funkce lesa nebudou stavbou dotčeny.

g) zásah do jiných pozemků

Stavbou budou dotčeny pouze pozemky uvedené v této zprávě.

h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury

Změny staveb shora uvedených nebudou prováděny.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY**a) všechny druhy energií**

Stavba nevyvolá potřeby nároků na energie.

b) telekomunikace

Stavba nevyvolá potřeby nároků na telekomunikace.

c) vodní hospodářství

Stavba nevyvolá potřeby nároků na vodní hospodářství.

d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavba bude připojena na ulici Václavská.

e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Stavba vyžaduje napojení na elektrickou síť NN, kanalizační a vodovodní řád a vedení veřejného osvětlení.

12.f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Stavba nebude produkovat žádné odpady.

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**a) ochrana krajiny a přírody**

Pro stavbu tohoto rozsahu a charakteru není nutné řešit.

b) hluk

Pro stavbu tohoto rozsahu a charakteru není nutné řešit. Ekvivalentní hladina hluku v lokalitě se nezmění.

c) emise z dopravy

Pro stavbu tohoto rozsahu a charakteru není nutné řešit. Stavba nebude příčinou vzniku emisí.

d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Pro stavbu tohoto rozsahu a charakteru není nutné řešit. Stavba nebude produkovat znečištěné vody.

e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Zhotovitel bude při výstavbě dodržovat ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. v platném znění, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci). Z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví bude na stavbě zaveden řádný informační systém. Bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi upravuje NV č. 591/2006 Sb. Oznámení o zahájení prací musí mít náležitosti NV č. 591/2006 Sb.

Zhotovitel (dodavatel stavby) nebo stavebník zajistí koordinátora bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci na staveništi. Zhotovitel při uspořádání staveniště dbá, aby byly dodrženy požadavky na pracoviště stanovené zvláštním předpisem (NV č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště) a aby staveniště vyhovovalo obecným požadavkům na výstavbu podle zvláštního předpisu (vyhláška č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu) a dalším požadavkům na staveniště.

Zhotovitel zajistí, aby:

- při provozu a používání strojů a technických zařízení, náradí a dopravních prostředků na staveništi byly kromě požadavků zvláštních předpisů (tj. nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí) dodržovány bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci stanovené v příloze č. 2 k NV č. 591/2006 Sb.
- byly splněny požadavky na organizaci práce a pracovní postupy stanovené v příloze č. 3 NV č. 591/2006 Sb., jestliže se na staveništi plánují nebo provádějí.

Zhotovitel je povinen osoby pracující na stavbě prokazatelně proškolit z BOZP.

Na stavbě musí být zajištěna v nutném rozsahu první pomoc.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržet bezpečnostní předpisy ve výstavbě, které určuje vyhláška ČÚBP.

f) nakládání s odpady

Stavba nebude při svém provozu produkovat žádné odpady. Hmoty a sutě ze stavební činnosti budou uloženy na řízené skládce, které zabezpečí investor nebo zhotovitel stavby.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

a) mechanická odolnost a stabilita

Mechanická odolnost a stabilita je zaručena použitím kvalitních stavebních materiálů a prvků, které budou osazeny dle výrobcem schválených technických postupů. Jsou v rozsahu vyhlášky č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby zajištěny. Skladby konstrukcí plochy jsou navrženy dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

b) požární bezpečnost

Stavba řeší rekonstrukci dopravního terminálu v Chrudimu v ulici ČS armády a vyřešení bezbariérovosti. Celková délka úprav je cca 437,60m.

Stavba neklade zvýšené požadavky na zajištění požární bezpečnosti oproti stávajícímu stavu. Stavební práce budou prováděny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů vozidly Hasičského záchranného sboru – v případě potřeby požární vody budou využity stávající vodovodní hydranty. Návrh je v souladu se zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně. Z hlediska požární bezpečnosti v přilehlých objektech a areálech nedochází k žádným změnám, přístupová cesta pro požární vozidla zůstává zachována.

Návrhem je zajištěn minimální průjezdný prostor pro vozidla HZS šířky 3,5 m a výšky 4,2 m – navržené komunikace splňují požadavky pro příjezdové komunikace vozidel hasičských záchranných sborů podle ČSN 73 0802, navazujících norem a vyhlášky č. 23/2008 Sb. „o technických podmínkách požární ochrany staveb“ ve znění pozdějších předpisů. Zabezpečení stavby a jejího okolí požární vodou bude provedeno beze změn oproti současnému stavu, je ponecháno stávající řešení. Výstavbou chodníku nebudou dotčeny stávající hydranty pro požární vodu, ani vodovod nebude stavbou dotčen.

- seznam použitých podkladů

Normativní posouzení je provedeno dle norem ČSN 73 0802 (2009), 73 0810 (2009)+Z1 (2012), 73 0818 (1997) a 73 0873 (2003), případně norem souvisejících.

- rozdělení stavby do požárních úseků

Objekty stavby nejsou děleny do PÚ.

- stanovení požárního rizika

Požární riziko stavby se nestanoví – objekty nezahrnují žádné nahodilé požární zatížení

- zhodnocení stavebních konstrukcí

Požární stropy – nevyskytují se.

Požární uzávěry otvorů – nevyskytují se.

Obvodové stěny zajišťující stabilitu objektu – nevyskytují se.

Nosné konstrukce uvnitř požárního úseku, které zajišťují stabilitu objektu – nevyskytují se.

Nosné konstrukce vně objektu, které zajišťují stabilitu objektu – nevyskytují se.

Nosné konstrukce uvnitř požárního úseku, které nezajišťují stabilitu objektu – nevyskytují se.

Nenosné konstrukce uvnitř požárního úseku – nevyskytují se.

Konstrukce schodišť uvnitř požárního úseku, které nejsou součástí CHÚC – nevyskytuje se.

- zhodnocení stavebních hmot

Zvláštní požadavky na stupeň hořlavosti stavebních hmot ani povrchových úprav nejsou stanoveny.

- evakuace osob

Požadavky na únikové cesty se nestanoví.

- odstupové vzdálenosti

Odstupové vzdálenosti se nestanovují.

- potřeba požární vody

Potřeba požární vody se nestanoví.

- zásahové cesty, příjezdové komunikace

Požadavky na zásahové cesty ani únikové komunikace se nestanoví.

- hasicí přístroje

Objekt stavby nebude vybaven PHP.

- závěr

Zvláštní požadavky nejsou stanoveny. Požárně bezpečnostní technická zařízení nejsou vyžadována a projektována.

c) ochrana zdraví a zdravých životních podmínek a životního prostředí

Stavba nebude mít trvale negativní vliv na životní prostředí, zvýšená prašnost a hluk po dobu realizace bude zhotovitelem co možná nejvíce eliminována.

d) ochrana proti hluku

Pro stavbu tohoto rozsahu a charakteru není nutné řešit.

e) bezpečnost při užívání

Stavba je navržena v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, vyhláškou č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

f) úspora energie a ochrana tepla

Stavba je navržena v souladu s nejnovějšími poznatky v oblasti technologie výstavby. Stavba pro svůj provoz nevyžaduje žádné energiemi zdroje tepla.

15. DALŠÍ POŽADAVKY**a) užitné vlastnosti stavby**

Užitné vlastnosti stavby budou zaručeny zejména použitím kvalitních stavebních materiálů a prvků, které budou osazeny dle výrobcem schválených technických postupů.

b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba je veřejně přístupná všem osobám včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Výstavbou dojde ke zlepšení v přístupu osob v daném území, zejména snížením nástupních ploch chodníku na 0,02m. Lokalita je přístupná osobám s omezenou schopností pohybu. Chodníky jsou navrženy v šířkách, min. 1,50m. Navržené šířky chodníku jsou v souladu s požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Místa usnadňující přejití vozovky a přechody pro chodce jsou opatřeny sníženou obrubou na +0,02m nad niveletou vozovky.

Příčné sklony chodníků a nástupních ramp jsou patrné ze vzorových příčných řezů a situace.

Podél stávající zástavby jsou navrženy průchozí prostory šířky větší než 0,9m ve sklonu max. 2%, navazující plocha ke sníženému obrubníku v úrovni +0,02m nad niveletou vozovky jsou ve sklonu dle vzorových příčných řezů a místní situaci (max. 10%).

U upravovaných ploch chodníků jsou přirozené vodící linie tvořeny podezdívkami domů a plotů, případně obrubou převýšenou o 0,06m či umělou vodící linií ze žulové dlažby.

V místech kde jsou navrženy snížené obrubníky pod úroveň +0,08m jsou navrženy varovné pásy šířky 0,40m. Na přirozené vodící linie v místech přechodů pro chodce navazují signální pásy šířky 0,80m. Všechny navržené hmatové úpravy budou provedeny z reliéfní dlažby vyhovující NV č. 163/2002 Sb. a v

kontrastní barvě vůči ostatním použitým materiálům.

c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Stavba se nenachází v místech výskytu povodní, agresivní podzemní vody, bludných proudů, ani poddolování. Stavba bude vystavena pouze běžným povětrnostním vlivům, které se v území okolo nadmořské výšky 280m.n.m. nachází. Povětrnostní vlivy nebudou mít negativní dopad na funkčnost stavby.

d) splnění požadavků dotčených orgánů

Stavba splňuje veškeré požadavky dotčených orgánů.

listopad 2017