

REVIZE: PŘEDMĚT ZMĚNY:

VYPRACOVAL:

DATUM:

1
2
3

OBJEDNATEL:

Město Kolín

Karlovo náměstí 78  
Kolín I, Kolín 280 02

ZHOTOVITEL:



www.afconsult.com

AF-CITYPLAN s.r.o.

MAGISTRŮ 1275/13  
140 00 PRAHA 4tel.: +420 277 005 541  
fax.: +420 224 922 072

www.af-cityplan.cz

## MODERNIZACE AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ V KOLÍNĚ

NÁZEV PROJEKTU:

ČÁST / NÁZEV DOKUMENTU:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

STAVEBNÍ OBJEKT:

-

PŘÍLOHA:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:

D. PAULUS, DiS.

Č. ZAKÁZKY:

13-2-285

KOPIE Č.:

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:

D. PAULUS, DiS.

STUPEŇ:

PDPS

VYPRACOVAL:

M. RÝDL

ČÁST:

A

KONTROLA:

Ing. J. LAHODA

PŘÍLOHA Č.:

-

MĚŘÍTKO:

POČET A4: 52

REVIZE:

-

DATUM:

02/2016



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Zhotovitel:  
AF-CITYPLAN s.r.o.

Zastoupený:  
Ing. Tomáš Nosek

Číslo zakázky  
13-2-285

Autorský kolektiv  
David Paulus, DiS.  
Ing. Martin Hubáček  
Matěj Rýdl

Kontrola:  
Ing. Jan Lahoda

Objednatel:  
Město Kolín, Karlovo náměstí 78, Kolín I, 28002 Kolín  
Zastoupený

Mgr. Et. Bc. Vít Rakušan, starosta města (ve věcech smluvních)  
Ing. Martin Tichý (ve věcech technických)

## Modernizace autobusového nádraží v Kolíně - PD

AF-CITYPLAN s.r.o. Sídlo společnosti: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha, Česká republika  
Obchodní rejstřík: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 25005  
IČ: 47307218 DIČ: CZ47307218 ID datové schránky: wxnvyhk  
Telefon: +420 277 005 500 Fax: +420 224 922 072 E-mail: cityplan@afconsult.com  
Web: <http://www.afconsult.com> <http://www.af-cityplan.cz>



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Obsah

1	Identifikační údaje .....	6
1.1	Označení stavby .....	6
1.2	Stavebník (objednatel dokumentace) .....	6
1.3	Zhotovitel .....	6
1.4	Podzhotovitel .....	6
2	Základní údaje o stavbě .....	7
2.1	Stručný popis stavby, její funkce, význam a umístění .....	7
2.2	Předpokládaný průběh stavby .....	8
2.2.1	Zahájení .....	8
2.2.2	Etapizace a uvádění do provozu .....	8
2.2.3	Dokončení .....	8
2.3	Vazba na regulační plán a územní plán .....	8
2.4	Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití .....	8
2.5	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....	9
2.6	Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření .....	9
2.6.1	Vliv na dosavadní využití území .....	9
2.6.2	Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území .....	10
2.6.3	Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou .....	10
3	Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....	10
3.1	Podklady a průzkumy .....	10
3.2	Územní plán Kolín .....	11
4	Členění stavby .....	11
4.1	Způsob číslování a značení .....	11
5	Podmínky realizace stavby .....	12
5.1	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků .....	12
5.2	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti .....	12
5.3	Zajištění přístupu na staveniště .....	12
5.4	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy .....	12
6	Přehled budoucích vlastníků (správců) .....	13
6.1	Seznam předpokládaných budoucích vlastníků .....	13
6.2	Způsob užívání jednotlivých objektů .....	13
7	Předávání částí stavby do užívání .....	13
7.1	Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání .....	13
7.2	Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby .....	13
8	Souhrnný technický popis stavby .....	13
8.1	SO 001 – Příprava staveniště .....	13
8.2	SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy - Rorejcova .....	14



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

8.2.1	Popis .....	14
8.2.2	Návrh .....	14
8.2.3	Odvodnění .....	15
8.2.4	Dopravní značení .....	15
8.2.5	Konstrukce vozovek .....	16
8.3	SO 102 - Komunikace a zpevněné plochy – Pod Hroby .....	17
8.3.1	Popis .....	17
8.3.2	Návrh .....	17
8.3.3	Odvodnění .....	18
8.3.4	Dopravní značení .....	18
8.3.5	Konstrukce vozovky .....	19
8.4	SO 103 - Komunikace a zpevněné plochy – Dukelských hrdinů .....	20
8.4.1	Popis .....	20
8.4.2	Návrh .....	20
8.4.3	Odvodnění .....	21
8.4.4	Dopravní značení .....	21
8.4.5	Konstrukce vozovky .....	22
8.5	SO 104 - Autobusové nádraží .....	23
8.5.1	Popis .....	23
8.5.2	Návrh .....	23
8.5.3	Odvodnění .....	24
8.5.4	Dopravní značení .....	25
8.5.5	Konstrukce vozovky .....	25
8.6	SO 105 - Odstavná plocha pro autobusy .....	26
8.6.1	Popis .....	26
8.6.2	Návrh .....	26
8.6.3	Odvodnění .....	27
8.6.4	Dopravní značení .....	27
8.6.5	Konstrukce vozovky .....	27
8.7	SO 106 - Parkoviště .....	29
8.7.1	Popis .....	29
8.7.2	Návrh .....	29
8.7.3	Odvodnění .....	29
8.7.4	Dopravní značení .....	30
8.7.5	Konstrukce vozovky .....	30
8.8	SO 107 - Parkoviště K+R a SŽDC .....	31
8.8.1	Popis .....	31
8.8.2	Návrh .....	31
8.8.3	Odvodnění .....	32
8.8.4	Dopravní značení .....	32
8.8.5	Konstrukce vozovky .....	32
8.9	SO 301 Revize stávající kanalizace .....	33



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

<b>8.10</b>	SO 401 Veřejné osvětlení .....	34
<b>8.10.1</b>	Popis .....	34
<b>8.10.2</b>	Návrh .....	34
<b>8.10.3</b>	Základní technické parametry.....	34
<b>8.11</b>	SO 402 Informační systém .....	35
<b>8.11.1</b>	Popis .....	35
<b>8.11.2</b>	Návrh .....	35
<b>8.11.3</b>	Zobrazovací technologie .....	36
<b>8.12</b>	SO 403 Přeložka kamerového systému.....	36
<b>8.12.1</b>	Popis .....	36
<b>8.12.2</b>	Základní technické parametry.....	36
<b>8.13</b>	SO 404 přeložka veřejných telefonních automatů .....	36
<b>8.14</b>	SO 405 Přeložka ČEZ .....	36
<b>8.15</b>	SO 406 Ochrana inženýrských sítí .....	36
<b>8.15.1</b>	Popis .....	36
<b>8.15.2</b>	Návrh .....	36
<b>8.16</b>	SO 407 Parkovací automaty.....	37
<b>8.17</b>	SO 701 Zastřešení nástupišť.....	37
<b>8.17.1</b>	Popis .....	37
<b>8.17.2</b>	Návrh konstrukce.....	37
<b>8.18</b>	SO 801 Sadové úpravy – ulice Rorejцова x Pod Hroby .....	38
<b>8.19</b>	SO 802 Sadové úpravy – ul. Dukelských hrdinů, parkoviště a odstavná plocha pro autobusy .....	38
<b>8.20</b>	SO 901 Městský mobiliář.....	38
<b>9</b>	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření .....	38
<b>9.1</b>	Diagnostika vozovky .....	38
<b>9.2</b>	Hluková studie .....	38
<b>9.3</b>	Rozptylová studie.....	38
<b>10</b>	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny .....	39
<b>10.1</b>	Rozsah dotčení.....	39
<b>10.1.1</b>	Ochranná pásma.....	39
<b>10.1.2</b>	Chráněná území .....	40
<b>10.2</b>	Podmínky pro zásah .....	40
<b>11</b>	Zásah stavby do území .....	40
<b>11.1</b>	Bourací práce.....	40
<b>11.2</b>	Kácení mimolesní zeleně .....	40
<b>11.3</b>	Rozsah zemních prací .....	40
<b>11.4</b>	Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch .....	41
<b>11.5</b>	Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace .....	41
<b>11.6</b>	Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa.....	41



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

11.7 Zásah do jiných pozemků .....	41
11.8 Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků .....	41
12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby .....	41
12.1 Všechny druhy energií .....	41
12.2 Telekomunikace .....	42
12.3 Vodní hospodářství .....	42
12.4 Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování .....	42
12.5 Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě) ..	42
12.6 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby .....	42
13 Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí .....	43
13.1 Ochrana krajiny a přírody .....	43
13.2 Hluk .....	43
13.3 Emise .....	43
13.4 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje .....	44
13.5 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby ...	44
13.5.1 Při užívání stavby .....	44
13.5.2 V průběhu výstavby .....	44
14 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti .....	45
14.1 Mechanická odolnost a stabilita .....	45
14.2 Požární bezpečnost .....	45
14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a ŽP .....	46
14.4 Ochrana proti hluku .....	46
14.5 Bezpečnost při užívání .....	47
14.6 Úspora energie a ochrana tepla .....	47
15 Další požadavky .....	47
15.1 Užitné vlastnosti stavby .....	47
15.2 Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	47
15.3 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí .....	47
15.3.1 Povodně .....	47
15.3.2 Sesuvy půdy .....	47
15.3.3 Poddolování .....	48
15.3.4 Seismicita .....	48
15.3.5 Radon .....	48
15.3.6 Opatření proti přenosu otřesů z dopravy .....	48
15.4 Splnění požadavků dotčených orgánů .....	48



## 1 Identifikační údaje

### 1.1 Označení stavby

Název:	Modernizace autobusového nádraží v Kolíně - PD
Kraj:	Středočeský kraj
Katastrální území:	Kolín (666858)
Obec:	Kolín (666858)
Charakter stavby:	Novostavba, trvalá stavba
Stupeň PD:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

### 1.2 Stavebník (objednatel dokumentace)

Název:	Město Kolín
Sídlo:	Karlovo náměstí 78, Kolín I, 28002 Kolín
IČ:	00235440
Zastoupený:	Mgr. Et. Bc. Vít Rakušan, starosta města (ve věcech smluvních) Ing. Martin Tichý (ve věcech technických)

### 1.3 Zhotovitel

Název:	AF-CITYPLAN s.r.o.
Sídlo:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha
IČ:	47307218
Zpracovatelský útvar:	Středisko dopravních projektů
Zastoupený:	Ing. Milan Komínek – generální ředitel a jednatel
Autorský kolektiv:	David Paulus, DiS. Ing. Martin Hubáček Matěj Rýdl

### 1.4 Podzhotovitel

Geodetické zaměření:	Ing. Martin Appelt
----------------------	--------------------



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 2 Základní údaje o stavbě

### 2.1 Stručný popis stavby, její funkce, význam a umístění

Záměrem projektové dokumentace je modernizace autobusového nádraží v Kolíně. Řešená oblast se nachází v zastavěném území jihovýchodně od historického centra města Kolín a je vymezena: ze západu obchodním centrem Futurum, ze severu budovami vlakového nádraží a budovami SŽDC, z východu budovou České Pošty a z jihu zástavbou podél stávajícího autobusového nádraží.

V současnosti je území využíváno jako oddělené terminály městské a regionální autobusové dopravy a parkovací plochy.

Území se nachází více než 0,5 km východně od Městské památkové rezervace Kolín. V území nejsou vyhlášeny chráněné krajinné oblasti (CHKO), přírodní rezervace ani národní parky či jiná území dle zákona č. 114/1992 Sb.

Stavba bude využívána jako veřejný prostor. Plochy budou z hlediska užívání plnit funkci pozemních komunikací, autobusového nádraží, odstavných ploch pro autobusy, parkovacích ploch pro automobily, chodníků a ploch zeleně.

Rozsah stavebních prací zahrnuje provedení bouracích prací, odstranění nevhodné náhradní výsadby, realizace vedení inženýrských sítí, realizace nových obrub a zpevněných ploch, realizace zastřešení nádražního prostoru, realizace veřejného osvětlení, informačního, parkovacího a kamerového systému, dále realizaci sadových úprav a mobiliářů a následné zprovoznění a předání stavby do užívání.

Návrhové parametry řešení vycházejí z předpokládaných požadavků kladených na liniové stavby.

Návrh byl proveden dle následujících norem a předpisů:

1. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
2. ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
3. ČSN 73 6425-2 Autobusové, trolejové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část: Přestupní uzly a stanoviště
4. ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
5. ČSN EN 13 108-1 Asfaltové směsi – Specifikace pro materiály – Část 1: asfaltový beton
6. ČSN 73 6126-1 Stavba vozovek - Nestmelené vrstvy - Část 1: Provádění a kontrola shody
7. ČSN EN 14227-1 Směsi stmelené hydraulickými pojivy - Specifikace - Část 1: Směsi z kameniva stmelené cementem
8. ČSN 73 6131 Stavba vozovek - Kryty z dlažeb a dílců
9. ČSN 73 6129 Stavba vozovek - Postřikové technologie
10. TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
11. TP 83 - Odvodnění pozemních komunikací
12. TP 133 - Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích
13. TP 169 - Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích
14. TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací
15. TP 171 - Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací
16. TP 192 - Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací
17. 183/2006 Sb.
18. 146/2008 Sb.





# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

- 19. 398/2009 Sb.
- 20. 499/2006 Sb.
- 21. Technické kvalitativní podmínky MD ČR

## 2.2 Předpokládaný průběh stavby

### 2.2.1 Zahájení

Předpokládaným termínem pro zahájení stavby je rok 2017 s předpokládanou dobou výstavby 80 týdnů.

### 2.2.2 Etapizace a uvádění do provozu

Stavbu lze realizovat jako celek, případně po částech. Konkrétní řešení bude provedeno dle požadavku investora s ohledem na minimalizaci negativních vlivů na veřejnou dopravu v době výstavby.

Předpokládaný postup výstavby:

- Provedení bouracích prací (rušení stávajících zpevněných ploch a obrub, schodiště,...)
- Odstranění nevhodné stávající výsadby
- Realizace vedení inženýrských sítí
- Realizace nových obrub a zpevněných ploch
- Realizace zastřešení autobusového nádraží
- Realizace veřejného osvětlení, informačního, parkovacího a kamerového systému
- Realizace sadových úprav a mobiliáře
- Zprovoznění a předání do užívání

Detailní postup výstavby bude navržen zhotovitelem díla na základě jeho výrobních kapacit.

Všechna dopravní opatření budou prováděna v souladu s „TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“ a příslušnými předpisy.

Během výstavby musí být zajištěn přístup na přilehlé pozemky a průjezd složek IZS.

### 2.2.3 Dokončení

Předpokládaný termín dokončení stavby je rok 2018.

## 2.3 Vazba na regulační plán a územní plán

Uvedený záměr je v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

## 2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Řešená oblast se nachází v zastavěném území jihovýchodně od historického centra města Kolín a je vymezena: ze západu obchodním centrem Futurum, ze severu budovami vlakového nádraží a budovami SŽDC, z východu budovou České Pošty a z jihu zástavbou podél stávajícího autobusového nádraží. Území se nachází více než 0,5 km východně od Městské památkové rezervace Kolín. V území nejsou vyhlášeny chráněné



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

krajině oblasti (CHKO), přírodní rezervace ani národní parky či jiná území dle zákona č. 114/1992 Sb.

V současnosti je území využíváno jako oddělené terminály městské a regionální autobusové dopravy a parkovací plochy.

V zájmovém území se vyskytují následující inženýrské sítě:

- ❖ Kanalizace a vodovod (VODOS, s.r.o., Legerova 21, 280 02, Kolín III)
- ❖ Veřejného osvětlení (AVE Kolín s.r.o., Třídvořská 1501, 280 02, Kolín V)
- ❖ Elektrického vedení (nadzemní x podzemní) – (ČEZ Distribuce, a.s., Teplická 874/8, 405 02, Děčín IV – Podmokly; ČEZ ICT Services, a.s., Duhová 1531/3, 140 53, Praha 4)
- ❖ ČD Telematika (ČD Telematika, Servis kabelových sítí Praha, skupina ochrany a dokumentace, Pod Tábořem 369/8a, 190 00, Praha 9)
- ❖ sdělovací síť (Telefonica O2, Za Brumlovkou 266/2, 140 22, Praha 4 – Michle)
- ❖ plynovod (RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynárenská 499/1, 657 02 Brno)
- ❖ parovod (Veolia energie Kolín, a.s., Tovární 21, 280 63, Kolín V)

## 2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Předpokládá se, že stavba svou hlučností nepřekročí platné hygienické normy a nařízení. Během stavby budou prováděna dostupná opatření ke snížení hlučnosti.

Zdravotní rizika pro obyvatelstvo při realizaci, ani provozu stavby nehrozí.

Nepředpokládá se ohrožení podzemních a povrchových vod, kontaminace půdy a narušení stávajícího geologického prostředí.

V rámci navrhované stavby nejsou řešeny likvidace splaškových vod, protože samotná stavba tyto vody neprodukuje. Dešťová voda je odváděna pomocí příčného a podélného sklonu komunikací povrchově systémem odvodňovacích žlabů a uličních vpustí do stávající kanalizace. V případě nehod vozidel při současném úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) postačí pro zamezení škod na životním prostředí zásah integrovaného záchranného systému plynoucí ze zákonné povinnosti v těchto případech. Samotná stavba nemá žádnou spotřebu vody. V případě mytí silnic a dopravního značení budou využita čistící vozidla, která mají svůj vlastní zásobník vody.

Po svém dokončení nebude mít stavba negativní dopad na okolní přírodu a krajinu, ani na vodní zdroje či léčebné prameny.

## 2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

### 2.6.1 Vliv na dosavadní využití území

Pozemní komunikace a chodníky v řešeném území budou napojeny na stávající ulice (Rorejcova, Dukelských hrdinů, Pod Hroby) a chodníky vedoucí podél nich.

Stavba bude probíhat na následujícím druhu pozemku:



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

- Ostatní plocha, manipulační plocha
- Ostatní plocha, ostatní komunikace
- Ostatní plocha, dráha
- Zastavěná plocha a nádvoří, společný dvůr
- Zastavěná plocha a nádvoří

## 2.6.2 Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

V řešené oblasti jsou plánovány revize stávající kanalizace, vybudování veřejného osvětlení, parkovacích automatů, informační systémy, přeložky inženýrských sítí a jejich ochrana, zastřešení nástupišť, sadové úpravy a v neposlední řadě městský mobiliář.

Všechny tyto zájmové oblasti jsou řešeny v samostatných stavebních objektech.

Projekt je řešen ve vztahu k okolním objektům. Řešení nemá negativní vliv ve vztahu k okolním objektům.

Další plánované stavby nejsou známy.

## 2.6.3 Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Projekt je koordinován s přeložkami kabelů ve správě ČEZ ICT Services (vysokého napětí, optické vedení), s přeložením kamerového systému, veřejných telefonních automatů a parkovacích automatů.

Návrh dále zahrnuje modernizaci veřejného osvětlení (SO 401). Návrh doporučuje nahradit stávající skříně ZB novými vč. výměny spínacích a jisticích přístrojů.

Navržené řešení vyžaduje kácení stávajících dřevin, které budou nahrazeny novou výsadbou.

Dojde k odstranění stávajícího schodiště, rampy před budovou vlakového nádraží a zídky u parkoviště podél ul. Dukelských hrdinů.

Navrhovaná stavba nemá vliv na okolní stavby v zájmovém území.

## 3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů

### 3.1 Podklady a průzkumy

- Geodetické zaměření - zajistil Ing. Martin Appelt, Plojharova 1894/3, 162 00 Praha 6
- Katastrální mapy – Český úřad zeměměřický a katastrální
- Zákres průběhu inženýrských sítí od jednotlivých správců
- Údaje získané na základě provedených místních šetření a informací od investora
- Architektonická studie objednatele – BRAK ARCHITECTS/PETR BROŽEK 08/2013
- Kapacitní posouzení parkoviště – Dipl. Ing. Tomáš Otepka
- Dynamická mikrosimulace dopravních proudů
- Dopravní průzkumy intenzit dopravy v křižovatce ul. Rorejcova a Dukelských hrdinů
- Kapacitní posouzení AN dne ČSN 73 6425-2
- Kapacitní posouzení dle počtu spojů
- Emisní studie – zpracovává RNDr. Marcela Zambojová, Hroškovská 888, 190 12 Praha 9



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

- Hluková studie – zpracovává Ing. Tomáš Rozsival, Akustika Praha s. r. o.,  
Thákurova 7, 166 29 Praha 6

## 3.2 Územní plán Kolín

Záměr výstavby je plně v souladu s územním plánem města Kolín po úpravě a vydání změny č. 3 s účinností od 7. 5. 2015.

## 4 Členění stavby

### 4.1 Způsob číslování a značení

Stavba bude dělena do jednotlivých stavebních objektů dle příslušné specifikace. Stavební objekty jsou značeny v souladu s vyhláškou 146/2008 Sb.

Objektové řady:

- 000 Objekty přípravy staveniště
- 100 Objekty pozemních komunikací (včetně propustí)
- 200 Mostní objekty, zdi a konstrukce - neobsazeno
- 300 Vodohospodářské objekty
- 400 Elektro a sdělovací kabely
- 500 Objekty trubních vedení - neobsazeno
- 600 Objekty podzemních staveb - neobsazeno
- 650 Objekty drah - neobsazeno
- 700 Objekty pozemních staveb
- 800 Objekty úpravy území
- 900 Volná řada objektů

Soupis stavebních objektů:

- SO 001 – Příprava staveniště
- SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy – Rorejcova
- SO 102 – Komunikace a zpevněné plochy – Pod Hroby
- SO 103 – Komunikace a zpevněné plochy – Dukelských hrdinů
- SO 104 – Komunikace a zpevněné plochy – Autobusové nádraží
- SO 105 – Komunikace a zpevněné plochy – Odstavná plocha pro autobusy
- SO 106 – Komunikace a zpevněné plochy – Parkoviště
- SO 107 – Komunikace a zpevněné plochy – Parkoviště K+R a SŽDC
- SO 301 – Revize stávající kanalizace
- SO 401 – Veřejné osvětlení
- SO 402 – Informační systém



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

SO 403 – Přeložka kamerového systému

SO 404 – Přeložka veřejných telefonních automatů

SO 405 – Přeložka ČEZ

SO 406 – Ochrana inženýrských sítí

SO 407 – Parkovací automaty

SO 701 – Zastřešení nástupišť

SO 801 – Sadové úpravy – Rorejcova, Pod Hroby

SO 802 – Sadové úpravy – Dukelských hrdinů, parkoviště a odstavná plocha pro autobusy

SO 901 – Městský mobiliář

## 5 Podmínky realizace stavby

### 5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Projekt je koordinován s přeložkami kabelů ve správě ČEZ ICT Services (vysokého napětí, optické vedení), s přeložením kamerového systému, veřejných telefonních automatů a parkovacích automatů.

Dalšími vyvolanými investicemi budou nově navržené veřejné osvětlení a informační systém.

Dále nejsou v zájmovém území v době zpracování projektové dokumentace známy žádné související stavby.

### 5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Předpokládaná doba zahájení výstavby je stavební sezóna 2017. Investiční záměr je dle odhadu realizovatelný v průběhu cca. 12 měsíců. Pokud budou stavební práce přerušeny z důvodu nepříznivé počasí, může dojít k prodloužení termínu.

Přesný rozsah bude určen stavebníkem.

### 5.3 Zajištění přístupu na staveniště

Jedná se o stavbu veřejně přístupnou po okolních místních komunikacích (ul. Rorejcova, Dukelských hrdinů). Konkrétní napojovací místa technické infrastruktury jsou popsána v jednotlivých stavebních objektech, případně přílohách této projektové dokumentace.

V rámci výstavby nejsou navrženy žádné provizorní komunikace. Během stavby musí být zabezpečen přístup IZS.

### 5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Stavba počítá s rozdělením stavebních prací do jednotlivých etap.

Konkrétní popis jednotlivých etap viz E. – Zásady organizace výstavby.

Během stavebních prací dojde k částečnému omezení přístupu ulic Rorejsova, Pod Hroby a Dukelských hrdinů z důvodu provedení výměny stávajícího vozovkového souvrství.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Provoz zde bude sveden střídavě do jednoho jízdního pruhu v závislosti na právě probíhajících stavebních pracích.

Z důvodu nutnosti provedení stavebních prací na stávajícím autobusovém nádraží dojde k přesunu stanovišť zastávek autobusové dopravy na blíže specifikované místo viz E. – ZOV.

Navržení objízdné trasy viz E.2 – Situace objízdné trasy.

Uzavírka části komunikace bude písemně oznámena 15 dní předem příslušnému Hasičskému záchrannému sboru.

## 6 Přehled budoucích vlastníků (správců)

### 6.1 Seznam předpokládaných budoucích vlastníků

V danou chvíli jsou známy tito vlastníci a správci:

Město Kolín, Karlovo náměstí 78, Kolín I, 28002 Kolín (správce pozemků komunikace)

### 6.2 Způsob užívání jednotlivých objektů

Objekty je nutné užívat běžným způsobem v souladu s jejich určením. Plochy budou z hlediska užívání plnit funkci pozemních komunikací s vyhrazenými pruhy pro cyklisty, autobusového nádraží, odstavných ploch pro autobusy, parkovacích ploch pro automobily, chodníků a ploch zeleně.

## 7 Předávání částí stavby do užívání

### 7.1 Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání

Předpoklad průběhu stavebních prací zahrnuje možnost předčasného užívání jednotlivých stavebních objektů. Konkrétní řešení možnosti užívání jednotlivých SO je zahrnuto v dopravně inženýrském opatření.

### 7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Potřeba užívání jednotlivých částí stavby před jejím dokončením může být vyvolána nutností co nejvíce eliminovat dopad na dopravní obslužnost území. Rozhodnutí, které části a v jakém časovém horizontu budou užívány před dokončením stavby, závisí na dohodě mezi stavebníkem a zhotovitelem stavby.

## 8 Souhrnný technický popis stavby

### 8.1 SO 001 – Příprava staveniště

Práce spojené s přípravou staveniště se budou sestavovat z odhumusování (sejmutí drnů) v místech, kde nové konstrukce zasahují do stávající zeleně, kácení dotčených stromů a křovin.

Součástí prací spojených s přípravou staveniště bude i vytyčení stavby včetně stávajících inženýrských sítí.

Stávající zpevněné plochy (obruby, dlažba, asfaltové a betonové plochy) a mobiliář budou odstraněny. Bude provedeno zaměření plochy a provedeny výkopové práce. Vhodné materiály (dlažba, obrubníky, podkladní vrstvy,...) budou uskladněny a znovu použity.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Přípravné práce se budou sestavovat také z vybudování zařízení staveniště na vytipovaném pozemku v jihovýchodní části zabraného území. Předpokládá se využití blízkých výrobních areálů a samotné plochy pozemku.

Dále se provede osazení přechodného dopravního značení dle dopravně-inženýrských opatření (DIO).

## 8.2 SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy - Rorejcová

### 8.2.1 Popis

Stavební objekt v sobě zahrnuje zpevněné plochy ul. Rorejcová, včetně parkovacích zálivů, k nim přilehlých chodníků a křižovatku ul. Rorejcová x Dukelských hrdinů.

### 8.2.2 Návrh

Komunikace je dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, zařazena do funkční skupiny místní komunikace sběrná MS2ap 19/10,5/50.

Bude provedena výměna stávajícího vozovkového souvrství s asfaltovým povrchem, které bude nahrazeno netuhou vozovkou s obrušnou vrstvou z asfaltového betonu.

Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou směrově nerozdělenou komunikaci s návrhovou rychlostí 50 km/h.

Křižovatka ul. Rorejcová x Dukelských hrdinů x Pod Hroby je navržena jako styková s úhlem křížení 90°.

Hlavní komunikací je vedena ve směru Rorejcová – Dukelských hrdinů.

Na rameni ul. Pod Hroby je navržen pojížděný ostrůvek délky 12 m.

Přes ramena křižovatky v ul. Rorejcová a Dukelských hrdinů jsou navrženy přechody pro chodce, přes ul. Rorejcová šířky 8,00 m a přes ul. Dukelských hrdinů šířky 4,00 m. Návrh křižovatky byl prověřen programem AutoTURN, průjezdy autobusů délky 12, 15 a 18 m a nákladní soupravy celkové délky 16,50 m, při rychlosti odbočení 15 km/h.

#### Směrové řešení

Směrové řešení bude provedeno dle stávajícího průběhu osy komunikace s korekcí danou rozšířením komunikace a návazností na přilehlou zástavbu. Vzhledem k návrhové rychlosti, hodnotám úhlů změn směrů tečnového polygonu a s ohledem na komunikace v intravilánu, jsou navrženy prosté směrové oblouky.

#### Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího průběhu nivelety se snahou o maximální zachování stávajícího výškového průběhu osy komunikace s možností lokálních korekcí.

#### Příčný sklon

Pozemní komunikace je navržena v jednostranném příčném sklonu 2,50 %. Zálivy jsou navrženy v protisměrném sklonu 2,50 %. Příčné sklony chodníků jsou navrženy o základním příčném sklonu 2,00 % směrem k vozovce.

#### Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání je navrženo v šířce jízdních pruhů 3,25 m, doplněných po obou stranách komunikace vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty šířky 1,50 m. V km 0,016 55 je navržen přechod pro chodce šířky 4,00 m.

Po levé straně ve směru staničení je v úseku km 0,022 44 – 0,050 17 navržen záliv



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

pro parkování K+R šířky 2,00 m, který je od jízdního pruhu pro cyklisty oddělen bezpečnostním odstupem šířky 0,50 m. V km 0,054 56 je připojen výjezd z parkoviště (K+R, taxi a parkoviště před budovou SŽDC). Za tímto výjezdem (ve směru staničení) začíná zastávkový záliv pro autobusy, s délkou nástupní hrany 48,00 m, šířky 3,50 m, který je obdobně jako záliv K+R oddělen od jízdního pruhu pro cyklisty 0,50 m širokým bezpečnostním odstupem. Součástí vyřazovacího úseku zastávkového zálivu je v km 0,118 07 vjezd na parkoviště K+R a taxi. Chodník je po levé straně ve směru staničení navržen v základní šířce 3,00m. V prostoru zastávkového zálivu je chodník rozšířen na minimální šířku 4,00 m.

Komunikace je navržena s asfaltovým povrchem, parkovací zálivy, zastávkový záliv z kamenné dlažby a chodníky z betonové dlažby.

## 8.2.3 Odvodnění

Zpevněné plochy budou odvodněny pomocí příčných a podélných sklonů do nově navržených, případně stávajících uličních vpustí. Odvodnění zemní pláň bude provedeno prostřednictvím podélných drenáží, které budou zaústěny do nově navržených či stávajících uliční vpustí a dále do stávající kanalizace.

Minimální sklon zemní pláň je 3,00 %.

Skladba – Oboustranná podélná drenáž (š 0,40 x hl. 0,50 m)

Štěrkodrt 8/16	Š <sub>DA</sub>	ČSN 73 6126-1
Drenážní trubka PVC	DN min. 150	
Štěrkopísek	Š <sub>P</sub>	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>hl. 500 mm</b>	

## 8.2.4 Dopravní značení

Návrh svislého a vodorovného dopravního značení obsahuje příloha

C. 7 Situace dopravního značení.

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích“.

Navržené vodorovné dopravní značení:

V 4 (0,5/0,5/0,25) – délky 79,5 m

V 4 (0,25) – délky 299,5 m

V 2b (3,0/1,5/0,125) – délky 165,5 m

V 10a, V 10d (0,5/0,5/0,25) – délky 117,5 m

V 14, V 11a, V 7

Dopravní značení vpravo ve směru staničení:

2x IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“

1x A 11 „Pozor, přechod pro chodce“

1x E 3a „Vzdálenost“

1x IP 6 „Přechod pro chodce“

1x P 2 „Hlavní pozemní komunikace“

1x E 2b „Tvar křižovatky“

Dopravní značení vlevo ve směru staničení:

1x IP 20b „Konec vyhrazeného jízdního pruhu“

1x IP 6 „Přechod pro chodce“

1x IP 13e „Parkoviště K+R“





# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

- 1x E 1 "Počet parkovacích míst"
- 1x A 11 "Pozor, přechod pro chodce"
- 1x E 3a "Vzdálenost"
- 1x IJ 4c "Zastávka autobusu"
- 1x P 4 "Dej přednost v jízdě!"
- 1x E 2b "Tvar křižovatky"

## 8.2.5 Konstrukce vozovek

Konstrukce vozovky a chodníků je navržena dle TP 170 Navrhování pozemních komunikací.

### Č.4

#### VOZOVKA NOVÁ - ŽIVICE:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1
Infiltrační postřik z kationaktivní asf. Emulze	PI-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC 8/10	130 mm	ČSN EN 14 227-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN EN 13 285-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 450 mm**

### Č.1

#### VOZOVKA NOVÁ - DLAŽBA/PARKOVACÍ ZÁLIVY K+R/BUS

Kamenná dlažba	DL	160 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC8/10	210 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 610 mm**

### Č.5

#### CHODNÍK - KAMENNÁ DLAŽBA

Kamenná dlažba	DL	40 - 60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 240 mm**

### Č.6

#### CHODNÍK - PRVKY PRO NEVIDOMÉ



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Zámková/Kamenná dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 240 mm**

V rámci stavby budou použity silniční kamenné obrubníky do betonového lože s nášlapí 0,10 m. V místech přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty budou obrubníky sníženy na 0,02 m na přilehlou vozovku. Nástupní hrana zastávkového zálivu bude provedena z bezberiérového betonového obrubníku s převýšením 0,16 m nad přilehlou komunikací.

## **8.3 SO 102 - Komunikace a zpevněné plochy – Pod Hroby**

### **8.3.1 Popis**

Stavební objekt v sobě zahrnuje zpevněné plochy komunikace a chodníku po pravé straně, ve směru staničení, od křižovatky s ul. Rorejcová a Dukelských hrdinů po budovu České pošty.

### **8.3.2 Návrh**

Komunikace je dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, zařazena do funkční skupiny místní komunikace obslužná MO2 11/7/50.

Bude provedena výměna stávajícího vozovkového souvrství s asfaltovým povrchem, které bude nahrazeno netuhou vozovkou s obrusnou vrstvou z asfaltového betonu.

Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou směrově nerozdělenou komunikaci s návrhovou rychlostí 50 km/h, rychlost zde bude omezena dopravním značením na 30 km/h.

V zelené ploše u křižovatky bude podél chodníku osazeno ochranné zábradlí v délce 33,50 m.

#### Směrové řešení

Směrové řešení bude provedeno v návaznosti na návrh nového autobusového nádraží. Vzhledem k návrhové rychlosti, hodnotám úhlů změn směrů tečnového polygonu a s ohledem na komunikace v intravilánu, jsou navrženy prosté směrové oblouky.

#### Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího průběhu nivelety se snahou o maximální zachování stávajícího výškového průběhu osy komunikace s možností lokálních korekcí.

#### Příčný sklon

Pozemní komunikace je navržena v jednostranném příčném sklonu 2,50 %. Příčný sklon chodníku je navržen o základním příčném sklonu 2,00 % směrem k vozovce.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání je navrženo v šířce jízdních pruhů 3,00 – 4,50 m v závislosti na rozšíření komunikace v okolí křižovatky.

V km 0,087 70 je navržen přechod pro chodce šířky 4,00 m.

Stavební objekt začíná v km 0,033 93 větve B. Po levé straně ve směru staničení jsou od km 0,000 86 po km 0,082 26 větve B, navrženy výjezdy z odjezdových stání z autobusového nádraží, vjezd na toto autobusové nádraží je v km 0,109 38.

Po pravé straně ve směru staničení je v úseku km 0,050 11 – 0,085 17 připojen výjezd z odstavných ploch pro autobusy.

Podél pravé strany ve směru staničení ul. Pod Hroby jsou mezi vozovkou a parkovištěm pro osobní automobily navrženy plochy zeleně k omezení přecházení chodců, mimo vyznačené přechody.

V úseku km 0,092 54 – 0,107 51 je po pravé straně ve směru staničení, v místě napojení přilehlých pozemků, navržen chodníkový přejezd.

Konec stavebních úprav je v km 0,116 64 větve B na hraně budovy České Pošty.

Komunikace je navržena s asfaltovým povrchem, výjezd u odstavných ploch pro autobusy z kamenné dlažby a chodníky z betonové dlažby.

## **8.3.3 Odvodnění**

Zpevněné plochy budou odvodněny pomocí příčných a podélných sklonů do nově navržených, případně stávajících uličních vpustí. Odvodnění zemní pláň bude provedeno prostřednictvím podélných drenáží, které budou zaústěny do nově navržených či stávajících uliční vpustí a dále do stávající kanalizace.

Minimální příčný sklon zemní pláň je 3,00 ‰.

### Skladba 4 – Oboustranná podélná drenáž (š.0,40 x hl.0,50m):

Štěrkodrt' 8/16	ŠD <sub>A</sub>	ČSN 73 6126-1
Drenážní trubka PVC	DN min. 150	
Štěrkopísek	ŠP	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>hl. 500 mm</b>	

## **8.3.4 Dopravní značení**

Návrh svislého a vodorovného dopravního značení obsahuje příloha C. 7 Situace dopravního značení.

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích“.

### Navržené vodorovné dopravní značení:

V 4 (0,25) – délky 178,5 m

V 12c (0,25) – délky 20,5 m

V 15

V 7



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Dopravní značení vpravo ve směru staničení:

1x C 2a "Příkazaný směr jízdy přímo"  
1x B 20a "Nejvyšší dovolená rychlost"  
1x A 11 "Pozor, přechod pro chodce"  
1x E 3a "Vzdálenost"  
2x B 2 "Zákaz vjezdu všech vozidel"  
1x IP 6 "Přechod pro chodce"  
1x B 24b "Zákaz odbočování vpravo"  
1x E 13 "Text s nápisem mimo"

## Dopravní značení vlevo ve směru staničení:

1x P 4 "Dej přednost v jízdě!"  
1x E 2b "Tvar křižovatky"  
1x C 2a "Příkazaný směr jízdy přímo"  
1x B 20a "Nejvyšší dovolená rychlost"  
1x IP 6 "Přechod pro chodce"  
1x B 1 "Zákaz vjezdu všech vozidel"  
1x E 13 "Text s nápisem mimo"

### 8.3.5 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky a chodníků je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

#### Č.4

#### VOZOVKA NOVÁ - ŽIVICE:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1
Infiltrační postřik z kationaktivní asf. Emulze	PI-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC 8/10	130 mm	ČSN EN 14 227-1
Štěrkodrtě	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN EN 13 285-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 450 mm**

#### Č.1

#### VOZOVKA NOVÁ – DLAŽBA/OSTRŮVEK

Kamenná dlažba	DL	160 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC8/10	210 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrtě	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 610 mm**



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Č.3

### CHODNÍK – ZÁMKOVÁ DLAŽBA

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky** **min. 240mm**

## Č.6

### CHODNÍK – PRVKY PRO NEVIDOMÉ

Zámková/Kamenná dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky** **min. 240 mm**

V rámci stavby budou použity silniční kamenné obrubníky do betonového lože s náslapy 0,10 m. V místě přechodu pro chodce budou obrubníky sníženy na 0,02 m na přilehlou vozovku.

## **8.4 SO 103 - Komunikace a zpevněné plochy – Dukelských hrdinů**

### **8.4.1 Popis**

Stavební objekt v sobě zahrnuje zpevněné plochy ul. Dukelských hrdinů, včetně zálivu K+R a přilehlých chodníků.

### **8.4.2 Návrh**

Komunikace je dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, zařazena do funkční skupiny místní komunikace sběrná MS2ap 18/10,5/50.

Bude provedena výměna stávajícího vozovkového souvrství s asfaltovým povrchem, které bude nahrazeno netuhou vozovkou s obrusnou vrstvou z asfaltového betonu.

Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou směrově nerozdělenou komunikaci s návrhovou rychlostí 50 km/h.

#### Směrové řešení

Směrové řešení bude částečně provedeno dle stávajícího průběhu osy komunikace a částečně bude osa komunikace odsazena východním směrem v návaznosti na rozšíření křižovatky s ul. Rorejcovou.

Vzhledem k návrhové rychlosti, hodnotám úhlů změn směrů tečnového polygonu a s ohledem na komunikace v intravilánu, jsou navrženy prosté směrové oblouky.

#### Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího průběhu zástavby podél západní strany ul. Dukelských hrdinů a v jižní části se snahou o maximální zachování stávajícího výškového průběhu osy komunikace.

#### Příčný sklon



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Pozemní komunikace je navržena ve střechovitém příčném sklonu 2,50 %. Záliv je navržen v protisměrném sklonu 2,50 %. Příčné sklony chodníků jsou navrženy o základním příčném sklonu 2,00 % směrem k vozovce.

## Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání je navrženo v šířce jízdních pruhů 3,25 m, doplněných po obou stranách komunikace vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty šířky 1,50 m. Stavební objekt začíná v km 0,161 11 větve A.

Po pravé straně ve směru staničení větve A, je v úseku km 0,162 15 – 0,183 14 navržen záliv pro parkování K+R šířky 2,00 m, který je od jízdního pruhu pro cyklisty oddělen bezpečnostním odstupem šířky 0,50 m.

V km 0,191 20 je připojen stávající sjezd, který bude přes přilehlý chodník upraven formou chodníkového přejezdu. Další sjezd je připojen v km 0,242 24.

Chodník je po pravé straně ve směru staničení po první sjezd navržen v základní šířce 3,00 m, dále je zachována stávající šířka chodníku.

Po levé straně ve směru staničení je v km 0,226 79 navrženo napojení parkoviště pro osobní automobily s kapacitou 104 parkovacích míst.

V km 0,258 40 vjezd na odstavnou plochu pro autobusy.

Chodník mezi vozovkou a parkovištěm je navržen šířky 2,85 – 3,85 m.

Křížení s komunikacemi je provedeno formou chodníkových přejezdů.

Komunikace je navržena s povrchem z živice, parkovací záliv a sjezdy z kamenné dlažby a chodníky z betonové dlažby.

## **8.4.3 Odvodnění**

Zpevněné plochy budou odvodněny pomocí příčných a podélných sklonů do nově navržených, případně stávajících uličních vpustí. Odvodnění zemní pláně bude provedeno prostřednictvím podélných drenáží, které budou zaústěny do nově navržených či stávajících uliční vpustí a dále do stávající kanalizace.

Minimální příčný sklon zemní pláně je 3,00 %.

### Skladba 4 – Oboustranná podélná drenáž (š.0,40 x hl.0,50m):

Štěrkodrt' 8/16	ŠD <sub>A</sub>	ČSN 73 6126-1
Drenážní trubka PVC	DN min. 150	
Štěrkopísek	ŠP	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>hl. 500 mm</b>	

## **8.4.4 Dopravní značení**

Návrh svislého a vodorovného dopravního značení obsahuje příloha C. 7 Situace dopravního značení.

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích“.

### Navržené vodorovné dopravní značení:

V 4 (0,25) – délky 286,0 m

V 2b (3,0/1,5/0,125) – délky 93,0 m

V 4 (0,5/0,5/0,125) – délky 20,5 m

V 10d (0,5/0,5/0,25) – délky 18,0 m

V 14, V 10a



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Dopravní značení vpravo ve směru staničení:

- 1x IP 13e "Parkoviště K+R"
- 1x E 1 "Počet parkovacích míst"
- 1x B 24b "Zákaz odbočování vpravo"
- 1x E 13 "Text s nápisem mimo"

## Dopravní značení vlevo ve směru staničení:

- 1x P 2 "Hlavní pozemní komunikace"
- 1x E 2b "Tvar křižovatky"
- 1x IP 20a "Vyhrazený jízdní pruh"
- 1x B 24a "Zákaz odbočování vpravo"
- 1x E 13 "Text s nápisem mimo"

## 8.4.5 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky a chodníků je navržena dle platných norem a TP.

### Č.4

#### VOZOVKA NOVÁ - ŽIVICE:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1
Infiltrační postřik z kationaktivní asf. Emulze	PI-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC 8/10	130 mm	ČSN EN 14 227-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN EN 13 285-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 450 mm**

### Č.1

#### VOZOVKA NOVÁ - DLAŽBA/PŘEJÍZDNÉ PRAHY

Kamenná dlažba	DL	160 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC8/10	210 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 610 mm**

### Č.2

#### PARKOVACÍ STÁNÍ - DLAŽBA/PARKOVACÍ ZÁLIVY K+R

Zámková dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC8/10	210 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 530 mm**



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Č.3

### CHODNÍK – ZÁMKOVÁ DLAŽBA

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 240mm**

## Č.6

### CHODNÍK – PRVKY PRO NEVIDOMÉ

Zámková/Kamenná dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 240 mm**

V rámci stavby budou použity silniční kamenné obrubníky do betonového lože s nášlapy 0,10 m.

## 8.5 SO 104 - Autobusové nádraží

### 8.5.1 Popis

Stavební objekt v sobě zahrnuje zpevněné plochy nově navrženého autobusového nádraží, přilehlých chodníků a schodiště k budově vlakové stanice.

Autobusové nádraží je umístěno mezi budovou vlakové stanice, budovou České pošty a ul. Pod Hroby, navrženo s jednou společnou výstupní hranou délky 34,00 m a 8 zastřešenými odjezdovými stanovišti.

Návrh je v souladu s ČSN 73 6425-2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 2: Přestupní uzly a stanoviště.

### 8.5.2 Návrh

Vjezd na autobusové nádraží je před budovou České pošty z ul. Pod Hroby. Nájezd na odjezdová stání je pod úhlem 40°. Na ostrůvcích odjezdových stání (2-8) jsou navržena bezpečnostní zábradlí v délce 15 m, výšky 1,10 m. Mezi odjezdovými stáními a ul. Pod Hroby je navržen pěší koridor šířky 3,00 m, umožňující přístup cestujících k jednotlivým odjezdovým stáním. Koridor je navržen s příčným sklonem 2,00 %.

Od přilehlé vozovky (ul. Pod Hroby) je oddělen obrubníkem s převýšením 0,02 m nad vozovkou. Středem pěšího koridoru je vedena umělá vodící linie (podélné drážky) šířky 0,4 m. Přístupová místa pochozích ploch navazujících na pěší koridor jsou upravena v parametrech místa pro přecházení (snížené obrubníky, varovné pásy a signální pásy odsazené od varovných o 0,4 m).

Odjezdová stání č. 1, 2, 3 jsou navržena pro městskou linkovou dopravu a je na nich počítáno s nástupem a výstupem cestujících.

Odjezdová stání 4-8 jsou navržena pro regionální dopravu, která bude využívat k výstupu cestujících výstupní hranu u budovy vlakové stanice.

Mezi 2. a 3. odjezdovým stáním je vytvořen pruh šířky 3,00 m umožňující průjezd autobusů.

Pro zlepšení rozhledových poměrů je tento pruh odsazen od 2. odjezdového stání zvýšeným ostrůvkem s povrchem z kamenné dlažby. Šířka ostrůvku je 1,00 m





# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

s převýšením ostrůvku oproti přilehlé vozovce o 0,05 m.

Na upravená nástupiště byl zpracován návrh nových jízdních řádů – viz příloha č. 1

## Směrové řešení

Směrové řešení je navrženo s ohledem na možnosti prostoru vymezeného stávajícími budovami, ul. Pod Hroby a křižovatkou ul. Rorejцова × Dukelských hrdinů.

Provoz na autobusovém nádraží je navržen jednosměrný.

## Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajících výškových průběhů okolních budov a ul. Pod Hroby.

## Příčný sklon

Chodníky jsou navrženy o základním příčném sklonu 2,00 % směrem k pojezděné ploše autobusového nádraží. Pojezděné plochy jsou navrženy také o základním příčném sklonu 2,00 % směrem ke středovému odvodňovacímu žlabu.

## Celkové uspořádání

Autobusové nádraží je navrženo obdélníkového tvaru, o rozměrech cca 110 × 25 m.

Ve východní části je navržen vjezd na autobusové nádraží. Manipulační plocha nádraží je rovnoběžná s ul. Pod Hroby.

Mezi ul. Pod Hroby a manipulační plochou je navrženo 8 odjezdových stání s šířkou ostrůvků 3,00 m. Šířka komunikací u odjezdových stání je 3,50 m. Výjimku tvoří druhé odjezdové stání, kde byla s ohledem na průjezdnou plochu šířka zastávkového pruhu zúžena na 3,00 m. První 3 odjezdová stání jsou vyhrazena pro autobusy městské linkové dopravy. Zbývajících 5 odjezdových stání je určeno pro linky regionální autobusové dopravy, které mají další 3 stání vyhrazena v zálivu podél ul. Rorejцова. V severní části manipulační plochy u budovy vlakové stanice je navržen výstupní záliv délky 34,00. Chodník podél budovy vlakového nádraží je navržen v proměnné šířce 2,00 – 3,25 m.

Návrh autobusového nádraží byl prověřen programem AutoTURN, průjezdy autobusů délky 12, 15 a 18 m, rychlostí 15 km/h po autobusovém nádraží a 5 km/h pro nájezd k jednotlivým ostrůvkům.

V západní části je navrženo schodiště k budově vlakového nádraží o šesti stupních.

Dominujícím prvkem schodiště je rampa v jeho prostřední části, která umožňuje bezbariérový přístup osob s omezenou schopností pohybu ve smyslu vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Povrch pojezděných ploch autobusového nádraží je navržen s povrchem z kamenné dlažby, stejně tomu tak je i u povrchu chodníků, kde dojde taktéž v povrchové úpravě z kamenné dlažby nepojízdné – viz 8.5.5 Konstrukce vozovky.

### **8.5.3 Odvodnění**

Odvedení vod v prostoru autobusového nádraží je navrženo pomocí příčných a podélných sklonů a doplněním odvodňovacího žlabu ve střední části autobusového nádraží. Podél tohoto odvodňovacího žlabu je navržena podélná drenáž, která je zaústěna do stávající kanalizace. Pěší koridor před odjezdovými stáními bude odvodněn pomocí příčného sklonu uličních vpustí v ulici Pod Hroby.

Minimální příčný sklon zemní pláně je 3,00 %.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Skladba 4 – Oboustranná podélná drenáž (š.0,40 x hl.0,50m):

Štěrkodrt' 8/16	ŠD <sub>A</sub>	ČSN 73 6126-1
Trativodní trubka PVC	DN min. 150	
Štěrkopísek	ŠP	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>hl. 500 mm</b>	

## 8.5.4 Dopravní značení

Návrh svislého a vodorovného dopravního značení obsahuje příloha C. 7 Situace dopravního značení. Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích“.

Navržené vodorovné dopravní značení:  
V 11a

## 8.5.5 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky a chodníků je navržena dle TP 170 Navrhování pozemních komunikací.

### Č.1

#### VOZOVKA NOVÁ – DLAŽBA/AUTOBUSOVÉ NÁDR. + DĚLÍČÍ OSTRŮVEK

Kamenná dlažba	DL	160 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC8/10	210 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem konstrukce vozovky</b>		<b>min. 610 mm</b>	

### Č.5

#### CHODNÍK – KAMENNÁ DLAŽBA/NÁST. + CHODNÍKY

Kamenná dlažba	DL	40 - 60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem konstrukce vozovky</b>		<b>min. 240mm</b>	

### Č.6

#### CHODNÍK – PRVKY PRO NEVIDOMÉ

Zámková/Kamenná dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem konstrukce vozovky</b>		<b>min. 240 mm</b>	



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Skladba B

### SCHODIŠTĚ A ŠIKMÉ RAMPY

Kamenná dlažba	DL	40 - 60 mm	ČSN 73 6131
Stavební lepidlo dle výrobce		3 – 5 mm	
Železobetonová deska	ŽB	160 mm	ČSN EN 206
Štěrkodrt'	ŠD <sub>a</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1

#### **Celkem konstrukce vozovky**

**min. 403 - 425 mm**

V rámci stavby budou použity silniční kamenné obrubníky do betonového lože s nášlapy 0,16 m. V místě pěšího koridoru (před odjezdovými stáními) a místa pro přecházení před Českou poštou budou obrubníky sníženy na 0,02 m na přilehlou vozovkou. Hrany v místě výstupu a nástupů autobusové dopravy budou provedeny z betonového obrubníku s převýšením 0,16 m nad přilehlou komunikací.

## **8.6 SO 105 - Odstavná plocha pro autobusy**

### **8.6.1 Popis**

Stavební objekt v sobě zahrnuje zpevněné plochy východní části stávajícího autobusového nádraží, kde bude vytvořena plocha pro odstavování autobusů.

### **8.6.2 Návrh**

Vjezd autobusů je umožněn z ul. Dukelských hrdinů přes přejízdny práh, který slouží jako chodník. Délka prahu je 3,00 m. Práh slouží jako chodník a je vybaven umělou vodící linií. Šířka příjezdové komunikace je 6,00 m.

Výjezd je umožněn do ulice Pod Hroby přes přejízdny práh délky 3,00 m.

Práh slouží jako chodník a je vybaven umělou vodící linií.

Návrh řeší umístění deseti podélných odstavných stání pro autobusy. Základní délka autobusů, pro které jsou tato stání navržena, je 15,00 m. Jedno stání je v parametrech umožňujících odstavení kloubového autobusu délky 18,00 m. Na ostrůvku a chodníku podél východní strany budou založeny základy pro případné umístění označnicků zastávek.

### Směrové řešení

Návrh odstavných ploch je orientován jiho-severním směrem.

Přístupová komunikace z ul. Dukelských hrdinů se nachází v jižní části.

### Výškové řešení

Výškové řešení vychází z výškového průběhu okolní zástavby ve východní a jižní části současného autobusového nádraží a dále z výškového průběhu okolních komunikací (ul. Pod Hroby, Dukelských hrdinů).

### Příčný sklon

Vozovka je navržena v příčném sklonu 2,50 %. Příčné sklony chodníku a ostrůvku jsou navrženy o základním příčném sklonu 2,00 %.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Příčné uspořádání

Z hlediska příčného uspořádání jsou navrženy 2 pásy a 1 záliv pro odstavování autobusů. Směrem od východu je navržen chodník minimální šířky 2,55 m, záliv šířky 3,50 m, pojížděná plocha šířky 4,50 m, ostrůvek šířky 2,50, odstavný pás šířky 3,50 m, pojížděná plocha šířky 4,50 m a odstavný pás šířky 3,50 m. Za tímto odstavným pásem je navržen pás zeleně šířky 1,50 m, který odděluje odstavnou plochu pro autobusy od parkoviště osobních automobilů. Záliv je navržen pro odstavení kloubového autobusu a autobusu délky 15 m. Každý z odstavných pásů umožňuje odstavení čtyř autobusů délky 15,00m. 2 stání v zálivu a 4 u ostrůvku je možné využít při mimořádných událostech k nástupu cestujících.

Dvě stání v zálivu a 4 u ostrůvku je možné využít při mimořádných událostech k nástupu cestujících.

Příjezdová komunikace z ul. Dukelských hrdinů je navržena v šířce 6,00m.

Komunikace je navržena z kamenné dlažby, chodníky z betonové dlažby.

## **8.6.3 Odvodnění**

Zpevněné plochy budou odvodněny pomocí příčných a podélných sklonu do nově navržených uličních vpustí. Odvodnění zemní pláně bude provedeno prostřednictvím podélných drenáží, které budou zaústěny do nově navržených uliční vpustí a dále do stávající kanalizace.

Minimální příčný sklon zemní pláně je 3,00 %.

### Skladba 4 – Oboustranná podélná drenáž (š.0,40 x hl.0,50m):

Štěrkodrt' 8/16	ŠDA	ČSN 73 6126-1
Trativodní trubka PVC	DN min. 150	
Štěrkopísek	ŠP	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>hl. 500 mm</b>	

## **8.6.4 Dopravní značení**

Návrh svislého a vodorovného dopravního značení obsahuje příloha C. 7 Situace dopravního značení. Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích“.

### Navržené vodorovné dopravní značení:

V 10d (0,5/0,5/0,25) – délky 237,5 m

### Dopravní značení vpravo ve směru staničení:

1x IP 4b "Jednosměrný provoz"

1x B 1 "Zákaz vjezdu všech vozidel"

1x E 13 "Text s nápisem mimo"

## **8.6.5 Konstrukce vozovky**

Konstrukce vozovky a chodníků je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Č.1

### VOZOVKA NOVÁ – DLAŽBA/ODSTAV. PLOCHA

Kamenná dlažba	DL	160 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC8/10	210 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 610 mm**

## Č.4

### VOZOVKA NOVÁ – ŽIVICE/ODSTAV. PLOCHA

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1
Infiltrační postřik z kationaktivní asf. Emulze	PI-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC 8/10	130 mm	ČSN EN 14 227-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN EN 13 285-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 450 mm**

## Č.3

### CHODNÍK – ZÁMKOVÁ DLAŽBA

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 240mm**

## Č.6

### CHODNÍK – PRVKY PRO NEVIDOMÉ

Zámková/Kamenná dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 240 mm**

V rámci stavby budou použity silniční kamenné obrubníky do betonového lože s náslapy 0,10 m. Hrany zastávkového zálivu a ostůvku mohou být dle požadavku investora provedeny z bezberiérového betonového obrubníku s převýšením 0,16 m nad přílehlou komunikací.



## 8.7 SO 106 - Parkoviště

### 8.7.1 Popis

Stavební objekt v sobě zahrnuje zpevněné plochy parkoviště, které je navrženo mezi ul. Dukelských hrdinů a nově navrženou odstavnou plochou pro autobusy. Kapacita tohoto parkoviště je 104 osobních automobilů, která jsou navržena v kolmém uspořádání.

### 8.7.2 Návrh

Vjezd a výjezd z parkoviště je navržen z ul. Dukelských hrdinů přes přejízdny práh délky 3,00 m. Práh slouží jako chodník a je vybaven umělou vodící linií. Organizace provozu na parkovišti je jednosměrná. 7 stání je vyhrazeno pro osoby ZTP a jedno stání pro osobu doprovázející dítě v kočárku. Z celkového počtu 104 stání, je 6 stání vyhrazeno pro potřeby České pošty a 9 stání pro potřeby Českých drah. Na parkovišti jsou navrženy zelené ostrůvky, ve kterých budou umístěny nově vysazené stromy a nové parkovací automaty (SO 407).

#### Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího průběhu terénu v oblasti nového parkoviště a z průběhu nivelety ul. Dukelských hrdinů se snahou o maximální zachování stávajícího výškového průběhu s možností lokálních korekcí.

#### Příčný sklon

Parkoviště je navrženo ve střechovitém příčném sklonu 2,00 % v závislosti na vyhrazených stáních. Podélný sklon kopíruje průběh nivelety ul. Dukelských hrdinů.

#### Šířkové uspořádání

Navržené parkoviště má obdélníkový tvar. Stání jsou uspořádána ve čtyřech řadách, mezi kterými jsou navrženy 2 komunikace s šířkou 6,00 m. Stání jsou navržena v šířce 2,50 m, případně 3,50 m u vyhrazených stání. Délka stání v krajních řadách je 4,50 m s přesahem 0,50 m do přilehlé zeleně, respektive nad dlážděnou plochu podél chodníku v ul. Dukelských hrdinů, v prostředních řadách je délka stání 5,00 m. Povrch parkoviště je navržen z kamenné dlažby.

### 8.7.3 Odvodnění

Odvodnění parkoviště je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Příčný sklon je navržen střechovitý s vrcholem ve střední části parkoviště. Podél východních a západních obrub parkoviště, jsou navrženy uliční vpusti, které budou zaústěny do stávající kanalizace. Odvodnění pláně je zajištěno pomocí podélných drenáží.

Minimální sklon zemní pláně je 3,00 %.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Skladba 4 – Oboustranná podélná drenáž (š.0,40 x hl.0,50m):

Štěrkodrt' 8/16	ŠD <sub>A</sub>	ČSN 73 6126-1
Drenážní trubka PVC	DN min. 150	
Štěrkopísek	ŠP	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>hl. 500 mm</b>	

### 8.7.4 Dopravní značení

Návrh svislého a vodorovného dopravního značení obsahuje příloha C. 7 Situace dopravního značení. Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích“.

#### Navržené vodorovné dopravní značení:

V 9a, V 10b, V 10e, V 10f

#### Dopravní značení vpravo ve směru staničení:

2x IP 12 "Vyhrazené parkoviště"  
2x E 1 "Počet parkovacích míst"  
1x E 8a "Začátek úseku"  
1x IP 13c "Parkoviště s parkovacím automatem"

#### Dopravní značení vlevo ve směru staničení:

3x IP 12 "Vyhrazené parkoviště"  
3x E 1 "Počet parkovacích míst"  
1x E 8d "Úsek platnosti"

### 8.7.5 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky a chodníků je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

#### Č.2

#### PARKOVACÍ STÁNÍ – DLAŽBA

Zámková dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC8/10	210 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky min. 530 mm**

#### Č.3

#### CHODNÍK – ZÁMKOVÁ DLAŽBA

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky min. 240mm**



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Č.4

### VOZOVKA NOVÁ – ŽIVICE/PARKOVIŠTĚ

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1
Infiltrační postřik z kationaktivní asf. Emulze	PI-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC 8/10	130 mm	ČSN EN 14 227-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN EN 13 285-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 450 mm**

## Č.6

### CHODNÍK – PRVKY PRO NEVIDOMÉ

Zámková/Kamenná dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 240 mm**

V rámci stavby budou použity silniční kamenné obrubníky do betonového lože s nášlapy 0,10 m.

## 8.8 SO 107 - Parkoviště K+R a SŽDC

### 8.8.1 Popis

Stavební objekt v sobě zahrnuje zpevněné plochy komunikací parkoviště K+R a taxi a parkoviště před budovou SŽDC. Dále stavební objekt zahrnuje chodník mezi parkovištěm K+R, vlakovým nádražím a autobusovým nádražím.

### 8.8.2 Návrh

#### Směrové řešení

Přístupová komunikace parkoviště K+R a taxi je vedena rovnoběžně s nástupní hranou zastávkového zálivu podél ul. Rorejcovy se zachováním chodníku v minimální šířce 4,00 m. Podél této komunikace jsou navrženy zálivy pro parkování – severní (K+R) a jižní (taxi). Stávající parkoviště před budovou SŽDC bylo upraveno s ohledem na vytvoření zálivu pro parkoviště K+R podél ul. Rorejcovy. Zůstává zde zachován počet 11 kolmých stání, která jsou nově šířky 2,75 m a délky 5,00 m, z čehož je 0,50 m přesah do přilehlé zeleně. Šířka komunikace je 4,75 m.

Parkoviště K+R a taxi a parkoviště před budovou SŽDC mají společný sjezd na ul. Rorejcovu, který je připojen před zálivem pro autobusy (směrem k obchodnímu centru Futurum). Pro příjezd na parkoviště před budovou SŽDC bude využíván tento sjezd, který je navržen v šířce 5,50 m.

#### Výškové řešení

Výškové řešení navazuje na zástavbu ze severu a ul. Rorejcovu z jihu.

#### Příčný sklon





# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Přístupové komunikace a parkoviště jsou navrženy o základním příčném sklonu 2,50 %. Příčné sklony chodníků jsou navrženy v závislosti na okolních plochách s minimálním příčným sklonem 1,00 %. Podélný sklon navazuje na příčný sklon Rorejcovy ulice.

## Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání je navrženo v šířce jízdního pruhu 3,50 m, doplněných po obou stranách komunikace vyhrazenými parkovacími pruhy šířky 2,00m. Minimální šířka chodníků je 4,00m.

### **8.8.3 Odvodnění**

Odvodnění je navrženo pomocí podélných a příčných sklonů, doplněných uličními vpustmi, které budou zaústěny do stávající kanalizace. Pláň je odvodněna pomocí podélných drenáží. V ploše chodníku mezi vlakovou stanicí a parkovištěm K+R je navržen odvodňovací žlab.

Minimální příčný sklon zemní pláně je 3,00 %.

#### Skladba 4 – Oboustranná podélná drenáž (š.0,40 x hl.0,50m):

Štěrkodrt' 8/16	ŠD <sub>A</sub>	ČSN 73 6126-1
Drenážní trubka PVC	DN min. 150	
Štěrkopísek	ŠP	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>hl. 500 mm</b>	

### **8.8.4 Dopravní značení**

Návrh svislého a vodorovného dopravního značení obsahuje příloha C. 7 Situace dopravního značení. Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích“.

#### Navržené vodorovné dopravní značení:

V 74 (0,25) – délky 10,0 m

V 9a

V 10d () – délky 57,0 m

#### Svislé dopravní značení:

1x C 3a "Přikázaný směr jízdy zde vpravo"

1x B 24a "Zákaz odbočování vpravo"

1x E 13 "Text s nápisem mimo"

1x B 2 "Zákaz vjezdu všech vozidel"

1x IP 12 "Vyhrazené parkoviště"

1x IP 13e "Parkoviště K+R"

1x IP 4b "Jednosměrný provoz"

### **8.8.5 Konstrukce vozovky**

Konstrukce vozovky a chodníků je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Č.1

### VOZOVKA NOVÁ – DLAŽBA/PARKOVACÍ ZÁLIVY K+R, TAXI

Kamenná dlažba	DL	160 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC8/10	210 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 610 mm**

## Č.4

### VOZOVKA NOVÁ – ŽIVICE/PARK. STÁNÍ

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1
Infiltrační postřik z kationaktivní asf. Emulze	PI-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC 8/10	130 mm	ČSN EN 14 227-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN EN 13 285-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 450 mm**

## Č.5

### CHODNÍK – KAMENNÁ DLAŽBA

Kamenná dlažba	DL	40 - 60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 240mm**

## Č.6

### CHODNÍK – PRVKY PRO NEVIDOMÉ

Zámková/Kamenná dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva pro dlažbu	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1

**Celkem konstrukce vozovky**

**min. 240 mm**

V rámci stavby budou použity silniční kamenné obrubníky do betonového lože s náslapy 0,10 m. V místech vymezených pro parkování automobilů budou obrubníky sníženy na 0,10 m nad přilehlou vozovkou.

## 8.9 SO 301 Revize stávající kanalizace

V rámci stavebního objektu bude provedena revize stávajícího vodovodního řadu, případně bude určena jeho ochrana.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 8.10 SO 401 Veřejné osvětlení

### 8.10.1 Popis

Stávající veřejné osvětlení v prostoru před nádražím, podél komunikace v ul. Rorejsova a v ul. Dukelských hrdinů je zastaralé a podle správce v dost špatném stavu, za hranicí své životnosti. Kabelové rozvody jsou na mnoha místech porušené. Stožáry jsou patkové s litinovými patkami. Vzdálenosti mezi sloupy jsou příliš velké, aby bylo možné splnit současné požadavky na osvětlení a rovnoměrnost.

Svítilna jsou výbojková. Napájení osvětlení je ze dvou zapínacích bodů. ZB 1 je ve fasádě domu č.p. 656 a ZB2 je ve zděném kiosku u č.p. 296 za parkovištěm.

### 8.10.2 Návrh

Návrh doporučuje nahradit stávající skříně ZB novými vč. výměny spínacích a jisticích přístrojů.

V rámci modernizace celého prostoru autobusového nádraží a prostoru stávajícího parkoviště podél ul. Dukelských Hrdinů bude instalováno nové veřejné osvětlení s úspornými uličními LED svítilny.

Svítilna budou programovatelná s možností snižování intenzity v noční době.

V prostoru nástupních autobusových stanic bude instalován přístřešek.

Prostor pod přístřeškem bude osvětlený rovněž LED svítilny na nosné konstrukci přístřešku, napojenými na VO.

V prostoru před nádražní budovou budou zřízeny tři přechody pro chodce.

Jejich samostatné nasvětlení se neuvažuje z důvodů dostatečného osvětlení navrženými uličními lampami – viz zdůvodnění v komentáři k výpočtu osvětlení v příloze č. 2 této zprávy.

Součástí rozvodů pro VO bude kabeláž pro napojení parkovacích automatů, které vyžadují trvalé napájení. V zapínacích bodech budou zřízeny neovládané vývody pro připojení automatů a v ZB1 pro připojení informačního systému. Rozvody napájení informačního systému budou řešeny jako samostatný objekt.

Součástí objektu bude demontáž asi 23 ks stávajících stožárů VO. Ze třech stávajících stožárů VO (jsou označeny v situaci) bude demontováno zařízení veřejného rozhlasu a bude nově namontováno na stožáry č. 1, 8 a 34. Napájení zařízení se připojí na svorkovnici ve stožáru přes samostatnou pojistku.

### 8.10.3 Základní technické parametry

Rozvodná soustava VO TN-C / 3PEN~50Hz, 3x400/230V

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí – samočinným odpojením od zdroje

Požadavky na osvětlení vozovek podle ČSN CEN/TR 13201-1:

- tř. osvětlení ME4b

požadavky na osvětlení cyklostezek : tř. osvětlení S2

požadavky na osvětlení chodníků: tř. osvětlení S4

Osvětlení komunikací se navrhuje uličními LED svítilny se širokou charakteristikou, osazenými na bezpatkových ocelových stožárech (JB8) ve výškách 8 m. Osvětlení cyklostezek a chodníků se navrhuje LED svítilny, osazenými na bezpatkových sadových stožárech (SB5) ve výšce 5m. Stožáry budou osazené do betonových základů. Výpočet osvětlení viz příloha č. 2 této zprávy.

Situace viz příloha C. 10. 2 - *Veřejné osvětlení - situace napájení silových rozvodů.*



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 8.11 SO 402 Informační systém

### 8.11.1 Popis

V rámci modernizace autobusového nádraží v Kolíně bude instalován digitální informační systém.

Stavební objekt řeší umístění informačního systému na nově rekonstruované autobusové nádraží. Předpokládá se osazení tří velkých panelů na budovu vlakového nádraží vedle vstupu a jedenácti menších panelů na jednotlivá odjezdová stanoviště.

V projektu je uvažováno s 11 označnickými umístěními u jednotlivých autobusových stání. Označnický se skládá z nosné konstrukce zakotvené na základový rošt zabetonovaný pod úroveň dlažby, ze skříňky na papírové jízdní řády, z vlastní skříňky s displejem a elektronikou, z tzv. výstrče (čtverec s logem druhu dopravy) a popř. z odpadkového koše. Výstrč je zevnitř podsvětlen. Vlastní mechanickou konstrukci označnicku lze individualizovat jak co do tvaru, tak i co do materiálu (ocel, Al slitina).

Základní rozměr panelu je 750 x 452 x 125 mm.

Tři velké panely budou zobrazovat odjezdy vlaků, městské hromadné dopravy a regionálních autobusů.

Jednotlivé panely budou o rozměru 1922 x 1065 mm (š x v).

Hmotnost jednoho panelu se pohybuje okolo 85 kg.

Instalace panelů bude vyřešena zavěšením na stávající stropní konstrukci pomocí závěsné konstrukce dle dodavatele panelů.

Konkrétní umístění je patrné z pohledu na budovu ČD – viz C.6 – *Pohled jižní*.

Systém bude umožňovat promítání krizového hlášení v rámci bezpečnostního krizového centra města Kolín.

### 8.11.2 Návrh

Ovládání systému je předpokládáno pomocí internetového rozhraní přes místní síť WiFi. Jednotlivé panely/označnický budou připojeny přes router a switch tak, aby každý prvek systému měl svoji IP adresu. Tento návrh nevyžaduje obsluhu. Provoz systému bude zcela autonomní včetně aktualizace jízdních řádů. Na každém panelu bude možné zobrazit individuální text, případně bude možné jedním dávkovým příkazem odeslat stejný text na všechny panely a označnický.

Jednotlivé panely budou o rozměru 1922 x 1065 mm (š x v).

Hmotnost jednoho panelu se pohybuje okolo 85 kg.

Instalace panelů bude vyřešena zakotvením do stávající obvodové konstrukce pomocí podpůrné konstrukce dle dodavatele panelů.

Konkrétní umístění je patrné z pohledu na budovu ČD – viz C.6 – *Pohled jižní*.

V projektu je dále uvažováno s 11 označnickými umístěními u jednotlivých autobusových stání.

Označnický se skládá z nosné konstrukce zakotvené na základový rošt zabetonovaný pod úroveň dlažby, ze skříňky na papírové jízdní řády, z vlastní skříňky s displejem a elektronikou, z tzv. výstrče (čtverec s logem druhu dopravy) a popř. z odpadkového koše. Výstrč je zevnitř podsvětlen. Vlastní mechanickou konstrukci označnicku lze individualizovat jak co do tvaru, tak i co do materiálu (ocel, Al slitina).



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Základní rozměr panelu je 750 x 452 x 125 mm.

## 8.11.3 Zobrazovací technologie

Obraz bude tvořen LED/SMD diodami 3mm, kde je možné volit barvy (červená, amber, žlutá). Vliv okolního osvětlení na čitelnost informace je omezen řízením jasu LED, jas je řízen zabudovaným čidlem intenzity vnějšího osvětlení. Při doporučené velikosti znaku 10 x 6 bodů (v x š) a průměru LED 3mm je zaručena viditelnost 25 metrů. Pozorovací úhel LED je cca 100°, max. svítivost cca 1,2 cd.

Detailnější popis viz příloha C.11.2 - Informační systém - situace napájení silových rozvodů.

## 8.12 SO 403 Přeložka kamerového systému

### 8.12.1 Popis

V rámci stavebního objektu bude zrušeno televizní vedení městského kamerového systému, které je umístěno na sloupech veřejného osvětlení podél ul. Rorejcovy. Následně bude kamerový systém umístěn v nové poloze tak, aby byla zajištěna jeho funkčnost. Předpokládá se umístění dvojice kamer na sloupech veřejného osvětlení.

### 8.12.2 Základní technické parametry

- napájení 230V
- přívody UTP 5e a optická trasa – ukončeno převodníkem
- využití stávajícího přijímače 5,4 GHz na budově (bezdrátový přenos z budovy Jednota)

Situační zakres viz příloha C.12.2 - *Kamerový systém - situace přeložení vedení.*

## 8.13 SO 404 přeložka veřejných telefonních automatů

V rámci stavebního objektu bude jedna ze dvou stávajících telefonních budek přesunuta k budově vlakové stanice a druhá bude zrušena. Telefonní budka bude přesunuta do prostoru mezi nové schodiště a stojany na kola, mimo vedení stávajících IS a bude napojena na stávající vedení společnosti O2.

Situační zakres viz příloha C.13.2 - *O2 - situace přeložení vedení.*

## 8.14 SO 405 Přeložka ČEZ

Objekt není předmětem tohoto projektu a je realizován na základě samostatné PD.

Situační zakres viz příloha C.14.2 - *ČEZ - situace přeložení vedení.*

## 8.15 SO 406 Ochrana inženýrských sítí

### 8.15.1 Popis

V rámci stavebního objektu budou doplněny chráničky inženýrských sítí v místech, kde v rámci nového návrhu dojde ke snížení krytí stávajícího vedení inženýrských sítí.

### 8.15.2 Návrh

Podél ul. Rorejcova, v místech přípojek (plyn, vodovod), místech rozšíření komunikace do 0,3 m se předpokládá využití stávající ochrany s dostatečným přesahem, který bude zkrácen.

V případě zjištění nedostatečného přesahu na stavbě, budou v těchto místech chráničky doplněny. Dále bude provedena přeložka optického vedení společnosti



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ČEZ v místě úpravy stávajícího parkoviště u budovy SŽDC.

Kabelové trasy a trubní vedení (centrálního zásobování teplem, plynovodní potrubí) bude, po dobu výstavby, v místech, kde dojde ke snížení krytí (odstranění konstrukčních vrstev vozovky, chodníku), ochráněno železobetonovými deskami. Projektant byl upozorněn na možné vedení plynovodního potrubí v prostoru stávající rampy u vstupu do vlakové stanice. V případě prokázání jejího vedení bude stanovena dostatečná ochrana - viz příloha B. 2 *Koordinační situace stavby*.

Při pokládce a překládce inženýrských sítí budou dodrženy příslušné normy (ČSN 73 6005, 73 6006). Veškeré povrchové znaky inženýrských sítí budou upraveny do nové nivelety.

## 8.16 SO 407 Parkovací automaty

Návrh zahrnuje zrušení čtyř stávajících parkovacích automatů. Jedná se o parkovací automaty v ulici Rorejcova, o automat před nádražní budovou a zbylé dva parkovací automaty na současném parkovišti podél ulice Dukelských hrdinů.

V rámci příslušenství parkoviště dojde k přemístění stávajících parkovacích automatů na nové pozice zakreslené v situaci.

V rámci SO bude provedena pokládka nového kabelového vedení parkovacího systému o délce 170 m.

## 8.17 SO 701 Zastřešení nástupiště

### 8.17.1 Popis

Stavební objekt zahrnuje zastřešení odjezdových stání autobusového nádraží (stání 1-8) a části schodiště před budovou vlakové stanice.

Jedná se o ŽB střešní desku proměnné tloušťky  $h_1=300$  mm a  $h_2=250$  mm.

Průmět konstrukce má nepravidelný tvar „hokejky“ a plní funkci zastřešení nad odjezdovými nástupišti autobusů, které přímo navazuje na budovu nádraží ČD.

### 8.17.2 Návrh konstrukce

Plocha zastřešení je cca 980 m<sup>2</sup>. V rovině očíslovaných stání má konstrukce délku cca 90 m a v kolmém směru cca 27 m. V rozptylové ploše před nádražím je navržena prostá deska o tloušťce  $h_1$  s uložením sloupů v nepravidelném rastru (deska na propíchnutí) a v prostoru nad očíslovanými nástupními ostrůvky je deska v podélném směru podepřena tuhým trámem příčně s konzolovými přesahy desky.

Spojité trám o rozdílných délkách polí 7,5m + 15,5 m + 6x10.2 m s přilehlými konzolami. Trám pro překlenutí největšího rozpětí  $L=15,5$  m bude mít výšku 800 mm s tloušťkou příruby  $b_w=600$  mm. V dalších polích je možné snížit výšku na 500mm. Mezi trámy je deska vylehčena na  $h_2$ .

Trám kopíruje tvar zastřešení a tvoří jakýsi límec, ze kterého ční konzola pro zastřešení koridoru pro pěší pro přístup k nádraží. Sloupy jsou ocelové a do desky i trámu vetknuté se zabetonovanou hlavicí. V prostoru nástupních ostrůvků je sloup ukloněn od svislice o 15 stupňů a tvoří písmeno „V“. Spodní hrana trámu bude minimálně 4,5 m nad vozovkou. Tento průjezdný profil bude dodržen s rezervou 100 mm.

Svislé sloupy budou založeny na patkách, sloupy ukloněné na patkách s prahem pro zachycení horizontálních sil.



## **8.18 SO 801 Sadové úpravy – ulice Rorejcova x Pod Hroby**

Stavební objekt zahrnuje sadové úpravy podél severní strany ulic Rorejcova a Pod Hroby. Stávající dřeviny a zeleň v prostoru nutných stavebních prací budou odstraněny. Ve vhodných plochách bude vysazena nová zeleň a stromy. Navržené dřeviny jsou platan javorolistý a jasan ztepilý. Keře a trvalky jsou navrženy pámelník Chenaultův a dochan psárkovitý.

*viz SO 801 – Sadové úpravy - ul. Rorejcova x Pod Hroby*

## **8.19 SO 802 Sadové úpravy – ul. Dukelských hrdinů, parkoviště a odstavná plocha pro autobusy**

Stavební objekt zahrnuje sadové úpravy podél ulice Dukelských hrdinů a v okolí stávajícího autobusového nádraží. Stávající dřeviny a zeleň v prostoru nutných stavebních prací budou odstraněny. Ve vhodných plochách bude vysazena nová zeleň. Taktéž budou vysazeny nové stromy.

Navržené dřeviny jsou platan javorolistý, jasan ztepilý a dřezovec trojtrnný. Keře a trvalky jsou navrženy zimolez kloboukatý, dochan psárkovitý, růže půdokryvná a tavolník japonský.

*viz SO 802 – Sadové úpravy - ul. Dukelských hrdinů, parkoviště a odstavná plocha pro autobusy*

## **8.20 SO 901 Městský mobiliář**

V rámci stavebního objektu je navrženo umístění městského mobiliáře.

Jedná se o lavičky na ostrůvcích autobusového nádraží a v přednádražním prostoru a zastávkové přístřešky.

Dále je navrženo umístění úschoven na kola. Úschovny na kola jsou umístěny západně od nového schodiště k vlakové budově.

Předpokládá se umístění sila na kola, které bude umístěno na patkách z důvodu vedení stávajících sítí a umístění řady stojanů na kola, které bude provedeno z lehké snadno odstranitelné konstrukce, aby byl umožněn přístup v případě potřeby k inženýrským sítím uloženým pod těmito stojany (kanalizace, vodovod, plynovod, el. vedení).

Dále budou do regenerovaného prostoru umístěny odpadkové koše, plakátovací plochy, informační tabule a ukazatele směru.

**Konkrétní výběr typu jednotlivých prvků mobiliáře a jeho následné osazení bude stanoveno na základě domluvy mezi investorem a zhotovitelem.**

## **9 Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření**

### **9.1 Diagnostika vozovky**

Jelikož bude provedena kompletní výměna celého souvrství vozovky, bylo od diagnostiky vozovky upuštěno.

### **9.2 Hluková studie**

Na stavbu byla zpracována hluková studie. Z jejích závěrů vyplývá, že navržená rekonstrukce nemá za následek zhoršení stávajícího stavu.

### **9.3 Rozptylová studie**

Na stavbu byla zpracována rozptylová studie. Z jejích závěrů vyplývá, že navržená rekonstrukce nemá za následek zhoršení stávajícího stavu.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

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

### 10.1 Rozsah dotčení

#### 10.1.1 Ochranná pásma

Nejčteněji dotčenými ochrannými pásmy budou především ochranná pásma inženýrských sítí, (orientační průběhy IS jsou zpracovány v projektové dokumentaci).

##### Ochranná pásma sítí elektro

- Ochranné pásmo nadzemního vedení od 1 kV do 35 kV - 7,0 m od krajního vodiče

##### Ochranná pásma podél tras telekomunikačních sítí

Tyto ochranná pásma stanovuje zákon o telekomunikacích a příslušné prováděcí vyhlášky. V zastavěných územích platí vzdálenosti, hloubky a odstupy od ostatních vedení stanovené v ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

- Pro dálkové podzemní kabely je ochranné pásmo široké 2 m a probíhá po celé délce kabelové trasy. Hloubka ochranného pásma činí 3 m a výška též 3 m (měřeno od úrovně terénu).

- Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního

vedení.

##### Ochranná pásma plynovodů

NTL a STL plynovody a přípojky v zastavěném území obce od půdorysu na obě stran...1 m

Ostatní plynovody a plynovodní přípojky na obě strany od půdorysu plynovodu...4 m

Podmínky pro práci v ochranných pásmech jednotlivých inženýrských sítí jsou uvedena ve vyjádřeních těchto správců.

##### Ochranné pásmo tepelných sítí

Šířka ochranných pásem v blízkosti zařízení pro výrobu a rozvod tepla je stanovena v zákoně 458/200 Sb. a je vymezena svislými rovinami vedenými po obou stranách těchto zařízení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k obrysu zařízení a činí 2,5 m.

##### Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb.

U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

U kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně činí 1,5 m půdorysně od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu.

U kanalizačních stok nad průměr 500 mm činí 2,5 m půdorysně od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu.

U kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se výše uvedené vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.





# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Ochranná pásma u pozemních komunikací

silnice I. třídy a MK I. třídy 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu  
silnice II., III. třídy a MK II. třídy 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu

## Ochranná pásma dráhy

Zájmové území stavby se nachází v ochranném pásmu dráhy, které je vymezeno 60,0 m od osy krajní koleje.

## Ochranné pásmo lesa

V zájmovém území se nenachází.

## Ochranné pásmo hřbitova

V zájmovém území se nenachází.

## Ochranné pásmo zvláště chráněných území přírody

V zájmovém území se nenachází.

## Kulturní památky

V zájmovém území se nenachází.

## Významné krajinné prvky a památné stromy

V zájmovém území se nenachází.

### **10.1.2** Chráněná území

V zájmové oblasti nejsou vyhlášeny chráněné krajinné oblasti (CHKO), přírodní rezervace ani národní parky či jiná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. V zájmovém území se nenachází kulturní dominanty krajiny.

### **10.2** Podmínky pro zásah

Podmínky pro zásah v ochranných pásmech jsou stanoveny ve stanoviscích vlastníků jednotlivých dotčených zařízení.

## **11** Zásah stavby do území

### **11.1** Bourací práce

V rámci stavby budou odstraněny zejména stávající zpevněné plochy (obruby, dlažba, asfaltové a betonové plochy), mobiliář zábradlí a vybavení komunikace (svislé dopravní značení).

### **11.2** Kácení mimolesní zeleně

V rámci stavby dojde ke kácení dotčených stromů a křovin.

### **11.3** Rozsah zemních prací

Budou spočívat v odhumusování v místech, kde nové konstrukce zasahují do stávající zeleně. Případné další zemní práce mohou vznikat při zjištění neúnosné pláně sanací aktivní zóny do hloubky 0,5 m.



## 11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Sadové úpravy budou řešeny po dokončení stavebních prací. V rámci SO 801 – Sadové úpravy – ulice Rorejcova a Pod Hroby a 802 – Sadové úpravy – ul. Dukelských hrdinů, parkoviště a odstavné plochy pro autobusy.

Na základě jednání s OŽP města Kolín, byly navrženy pro náhradní výsadbu dřeviny:

- platan javorolistý
- jasná ztepilý
- dřezovec trojtrnný

## 11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Nevztahuje se k danému projektu.

## 11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Nevztahuje se k danému projektu.

## 11.7 Zásah do jiných pozemků

Stavba nezasahuje do jiných specifických druhů pozemků.

## 11.8 Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Projekt je koordinován s přeložkami kabelů ve správě ČEZ ICT Services (vysokého napětí, optické vedení), s přeložením kamerového systému, veřejných telefonních automatů a parkovacích automatů.

Návrh dále zahrnuje modernizaci veřejného osvětlení (SO 401). Návrh doporučuje nahradit stávající skříně ZB novými vč. výměny spínacích a jisticích přístrojů.

Navržené řešení vyžaduje kácení stávajících dřevin, které budou nahrazeny novou výsadbou.

Dojde k odstranění stávajícího schodiště, rampy před budovou vlakového nádraží a zídky u parkoviště podél ul. Dukelských hrdinů.

Stavbou nedojde ke změně stávajících odtokových poměrů.

## 12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby

### 12.1 Všechny druhy energií

Po dobu výstavby bude odběr vody záviset mimo jiné na počtu pracovníků, strojů a zařízení na stavbě a rychlosti stavebních prací. Tento počet není v současném stavu projektu znám. Pro provozní účely bude použita voda technologická, která se použije na výrobu betonových a maltových směsí, k ošetřování betonových konstrukcí při tuhnutí, ke kropení staveništních komunikací proti nadměrnému prášení a na čištění stavebních strojů a vozidel. Voda pro hygienické potřeby bude během stavby zajišťována obvyklými prostředky (dovoz balené vody, cisterny, případně napojení na stávající rozvod vody). Pro dopravu vody bude určující i charakter samotného zařízení staveniště (ZS).

Stavba svým charakterem nemá žádnou spotřebu vody. V případě mytí silnic a dopravního značení budou využita čistící vozidla, která mají svůj vlastní zásobník vody.

Dešťová voda je odváděna pomocí příčného a podélného sklonu povrchově systémem odvodňovacích žlabů a uličních vpustí do stávající kanalizace, případně do přilehlé zeleně.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 12.2 Telekomunikace

Realizace stavby ani stavba samotná nevyvolává nároky napojení na telekomunikace.

## 12.3 Vodní hospodářství

Stavba nezvyšuje nároky zájmového území na vodní hospodářství území.

## 12.4 Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavba je napojena na stávající silniční síť. Odstavování vozidel stavby bude možné v rámci zařízení staveniště.

## 12.5 Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

V rámci stavby se nepředpokládá napojení na technickou infrastrukturu.

## 12.6 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

V rámci stavby vzniknou odpady spojené s likvidací stávajících dřevin. Rovněž vznikne stavební odpad spojený s odstraněním stávajících živičných a betonových povrchů a obrubníků. Veškeré odpady vznikající během výstavby tak i během provozu budou likvidovány v souladu s legislativními předpisy odpadového hospodářství ČR.

**Betonové obrubníky a dlažba** – vhodné budou znovu použity, nevhodné budou odvezeny na skládku.

**Zemina a horniny** – vytěžená nevhodná zemina bude použita na terénní úpravy.

**Asfaltové plochy** – asfalt bez dehtu – po odfrézování lze recyklovat a znovu použít (skutečnost, že asfalt neobsahuje dehet, je třeba ověřit zkouškou vylouhovatelosti).

Odpad z výstavby lze zařadit podle Katalogu odpadů (vyhláška MŽP ČR 93/2016 Sb.)

	STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY
17 01	Beton, cihly, tašky a keramika
17 01 01	Beton
17 02	Dřevo, sklo a plasty
17 02 01	Dřevo
17 02 02	Sklo
17 02 03	Plasty
17 03 02	Asfaltové směsi bez dehtu
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)
17 04 01	Měď, bronz, mosaz



17 04 02	Hliník
17 04 03	Olovo
17 04 04	Zinek
17 04 05	Železo a ocel
17 04 06	Cín
17 04 07	Směsné kovy
17 04 11	Kabely neobsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina
17 05 04	Zemina a kamení

Zhotovitel povede o odpadech evidenci v rozsahu vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnosti nakládání s odpady v platném znění, kde bude uvedeno skutečné množství vzniklých odpadů a doložen způsob jejich využití či likvidace.

Tato evidence bude sloužit pro kontrolní činnost MÚ – Odboru životního prostředí a jako jeden z dokladů ke kolaudaci, kde budou předloženy doklady o nezávadném odstranění odpadu.

Po předání stavby do provozu je hospodaření s odpady věcí provozovatele.

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

### 13.1 Ochrana krajiny a přírody

Stavba nebude mít negativní dopad na přírodu a krajinu, nepředpokládá se ohrožení podzemních a povrchových vod, kontaminace půdy a narušení stávajícího geologického prostředí.

### 13.2 Hluk

Platí omezení veřejnoprávními předpisy. Předpokládá se, že stavba svou hlučností nepřekročí platné hygienické normy a nařízení. Během stavby budou prováděna dostupná opatření ke snížení hlučnosti.

- Zpracovává Ing. Tomáš Rozsívál, Akustika Praha s. r. o., Thákurova 7, 166 29 Praha 6

### 13.3 Emise

- Zpracovává RNDr. Marcela Zambojová, Hruškovská 888, 190 12 Praha 9



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 13.4 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

V rámci navrhované stavby nejsou řešeny likvidace splaškových vod, protože samotná stavba tyto vody neprodukuje. Dešťová voda je odváděna pomocí příčného a podélného sklonu komunikací povrchově systémem odvodňovacích žlabů a uličních vpustí do stávající kanalizace. V případě nehod vozidel při současném úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) postačí pro zamezení škod na životním prostředí zásah integrovaného záchranného systému plynoucí ze zákonné povinnosti v těchto případech. Samotná stavba nemá žádnou spotřebu vody. V případě mytí silnic a dopravního značení budou využita čistící vozidla, která mají svůj vlastní zásobník vody.

## 13.5 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

### 13.5.1 Při užívání stavby

Bezpečnost silničního provozu je zajištěna vodorovným a svislým dopravním značením.

### 13.5.2 V průběhu výstavby

V průběhu stavebních prací je nutno dodržet požadavky příslušných bezpečnostních předpisů a nařízení. Jedná se zejména o tyto vyhlášky a zákony:

- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce
- zákon č. 309/2006 Sb., 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)
- nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- Nařízení vlády č. 178/2001 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti
- Vyhláška stavebního úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti ve znění vyhl. 552/1990 Sb.
- Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 20/1979 Sb., kterou se stanoví vyhrazená elektrická zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, ve znění vyhl. č. 553/1990 Sb.
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 20/1989 Sb., o Úmluvě o bezpečnosti a zdraví pracovníků a o pracovním prostředí
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, ve znění vyhlášky č. 601/2006 Sb. a vyhlášky č. 207/1991 Sb. – novela o zajištění bezpečnosti práce a tech. zařízení (č. 48/1982)
- vyhláška 207/1991 Sb., vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se mění a doplňuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění vyhlášky č. 601/2006 Sb.
- Vyhláška 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli.
- Vyhláška 601/2006 Sb., kterou se zrušuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, ve znění vyhlášky č. 363/2005 Sb. a vyhláška č. 363/2005 Sb., kterou se mění vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích

Stavba neohrožuje bezpečnost. Požární bezpečnost je zajištěna možností příjezdu požárních vozidel.

## 14 Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti

### 14.1 Mechanická odolnost a stabilita

Všechny materiály a hmoty na stavbě použité musí splňovat podmínku TKP a materiálových listů dle certifikace ve shodě se zákonem č. 22/1997 Sb. (O technických požadavcích na výrobky), zákonem č. 71/2000 Sb. (Změna zákona o technických požadavcích na výrobky) a nařízením vlády č. 163/2002 Sb., ve kterém jsou stanoveny technické požadavky na vybrané stavební výrobky. Zkoušky materiálů musí být prováděny a výsledky posuzovány ve shodě s příslušnými ČSN.

### 14.2 Požární bezpečnost

Stavba nevyvolává svými konstrukčními prvky nároky na požární bezpečnost. Výstavba jednotlivých stavebních objektů a ani jejich následné užívání nevytváří žádné speciální nároky na zajištění protipožární ochrany. V zájmovém území se nenachází žádné objekty, které má ve správě civilní a požární ochrana.



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Během stavební činnosti bude zachován příjezd pro pohotovostní vozidla hasičského záchranného sboru a musí být zachován přístup ke všem objektům pro požární techniku.

Veškeré požární hydranty musí být během stavby po celou dobu výstavby přístupné a nesmí dojít k jejich zakrytí. V případě uzavírky komunikací nebo jejich části bude tato skutečnost písemně oznámena 15 dní předem příslušnému Hasičskému záchrannému sboru.

## 14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a ŽP

Budou dodrženy všechny bezpečnostní požadavky na výstavbu, především pak bezpečnost a ochrana zdraví osob pohybujících se na stavbě i po dokončení stavby. Pro užívání nejsou stanoveny zvláštní bezpečnostní předpisy.

Stavba nemá negativní vliv na životní prostředí.

## 14.4 Ochrana proti hluku

Hlukovou zátěž na okolní prostředí bude způsobovat po dobu stavby stavební činnost. Zhotovitel je povinen provádět taková opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku během výstavby, aby byly dodrženy hygienické limity pro denní i noční dobu dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Následující předpisy a nařízení stanoví, že organizace a občané jsou povinni činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát o to, aby pracovníci i ostatní občané byli jen v nejmenší možné míře vystaveni hluku, zejména musí dbát, aby nebyly překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku stanovené těmito předpisy:

- zákon č. 258/1000 Sb. Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb. O Ochrane zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výši hluku, který stroje vydávají, a provádět opatření na ochranu proti škodlivému hluku. Zhotovitel je povinen vybavit pracovníky pracující se stroji ochrannými pomůckami a přerušovat jejich práci v hlučném prostředí ze zdravotních důvodů nezbytnými přestávkami.

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. podrobně řeší problematiku hygienických limitů hluku, konkrétně §11 a 12 :

- Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  pro hluk ze stavební činnosti  $L_{Aeq,s}$ , se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku  $A$   $L_{Aeq,T}$  a korekcí přihlížející ke druhu chráněného prostoru a posuzované denní době.
- Základní hodnota akustického tlaku  $L_{Aeq,T}$  pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu, činí 40dB, korekce přihlížející ke druhu chráněného prostoru a posuzované denní době, se stanoví podle dle přílohy č. 2 tohoto nařízení.
- Základní hodnota akustického tlaku  $L_{Aeq,T}$  pro hluk ze stavební činnosti pro hluk ze stavby ve venkovních prostorech (s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického pulsu) činí 50 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem se přičte další korekce. Korekce přihlížející



ke druhu chráněného prostoru a posuzované denní době, se stanoví podle dle přílohy č. 3 tohoto nařízení.

## **14.5 Bezpečnost při užívání**

Stavba svým charakterem (liniová stavba) nevyžaduje zvláštní opatření pro zajištění bezpečnosti při jejím užívání. Uživatelé, účastníci silničního provozu, se při užívání této stavby musí řídit obecně platnými právními předpisy ČR, týkající se provozu motorových i nemotorových vozidel na pozemních komunikacích. Komunikace je navržena v souladu s platnými předpisy a normami, jejichž dodržení přispívá k zajištění bezpečnosti provozu. Návrhové prvky splňují požadavky na návrh bezpečné komunikace.

## **14.6 Úspora energie a ochrana tepla**

Realizace vzhledem ke svému charakteru liniové stavby nemá vliv na úsporu energie a ochranu tepla.

## **15 Další požadavky**

### **15.1 Užitné vlastnosti stavby**

Realizací záměru dojde ke kvalitnějšímu a bezpečnějšímu pohybu silniční dopravy v řešeném území.

Jedná se o stavbu trvalou s návrhovou dobou životnosti 25 let.

### **15.2 Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Úprava všech pochozích ploch bude v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Objekt nástupní plochy zastávky bude při obrubě doplněn o kontrastní pás, který společně s obrubou tvoří šířku 500 mm. Kontrastní pás musí být barevně odlišný od ostatní dlažby nástupní plochy zastávky.

Veškeré úpravy budou bezbariérové se sníženými hranami a veškeré úpravy budou splňovat podmínky spádu, podmínky vodících, optických hran tak, jak je uloženo příslušnými předpisy pro zajištění pohybu lidí se sníženou schopností pohybu a orientace.

Materiálové provedení bude ze zámkové dlažby.

Signální a varovné pásy lze provést z betonových reliéfních dlaždic určených pro zrakově postižené, které musí být v barevném kontrastu k navržené pochozí ploše (podklad šedá, reliéf červená).

### **15.3 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí**

#### **15.3.1 Povodně**

Vzhledem k charakteru území a vzdálenosti od vodních toků neočekáváme v prostoru stavby výskyt povodní.

#### **15.3.2 Sesuvy půdy**

Tomuto jevu je zabráněno návrhem odvodnění a návrhem dodržení obecných podmínek kladených na výstavbu.





# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 15.3.3 Poddolování

Předmětná stavba se nachází v území nezasaženém důlní činností, ochrana proti poddolování není tudíž navržena.

## 15.3.4 Seismicita

Seismicita na našem území nemá na tento druh stavby vliv.

## 15.3.5 Radon

Stavba se nachází v oblasti s nízkým radonovým indexem hlubšího podloží. Opatření proti radonu není navrženo.

## 15.3.6 Opatření proti přenosu otřesů z dopravy

Opatření proti přenosu otřesů z dopravy na pozemní objekty bude realizováno u všech budov, resp. jejich částí nacházejících se do 3 m od okraje vozovky a u objektů pod úrovní vozovky do 5 m od okraje vozovky.

Opatření bude provedeno odkopáním stávajícího zásypu podél základů až po základovou spáru. Rozsah odkopání musí být prováděn vždy za odborného dohledu statika, který musí určit max. rozsah odkrytí základů, příp. i rozmístění jednotlivých pracovních záběrů.

Obecně je třeba dobu odkrytí základů a základové spáry omezit na co nejkratší dobu nutnou pro vlastní realizaci opatření, aby nedošlo k poškození objektů absencí (proti tlaku zemního zásypu).

Líc zdiva po odkopání bude očištěn, spáry ve zdivu budou proškrábány. Povrch bude zbaven výstupků a nerovností a příp. doplněn sanační maltou. Na upravený povrch bude přiložena nopová folie hloubky nopů 60 mm pro odvádění vlhkosti ze zdiva a antivibrační deska (desky) z recyklované pryže v tl. cca 30-40 mm.

Tato skladba bude v úrovni budoucího terénu uzavřena krycí lištou z perforovaného plechu. Pro drenážní funkci bude dále umístěna krycí vrstva z drceného kameniva frakce 8/16 uzavřená v geotextilii. Na dno rýhy vyplněné kamenivem bude umístěna drenážní trubka napojená na kanalizaci.

Celková tloušťka všech vrstev bude závislá od hloubky základů a množství průsakové vody. Pro hloubku základů do -1,00 m bude celková tloušťka 300 mm.

Pro větší hloubky bude tl. opatření min. 600 mm. Pracovní prostor za vrstvou z drceného kameniva bude postupně zasypáván z vhodné zeminy a hutněn.

Pro hutnění nesmí být použita těžká vibrační technika!

## 15.4 Splnění požadavků dotčených orgánů

V rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP), byly osloveny dotčené, vlastníci a správci inženýrských sítí atd. jejich požadavky byly zpracovány do této projektové dokumentace.

Níže jsou uvedeny jednotlivé podmínky:

- **ČEZ ICT SERVICES, a.s. – Duhová 1531/3, 140 53 Praha 4**  
Nemá námítky za předpokladu dodržení podmínek viz příloha v části F – Doklady.  
Veškeré požadavky zpracovány do dokumentace.
- **AVE Kolín s.r.o. – Třídvorská 1501, 280 02 Kolín V**  
Nemá námitek při splnění těchto podmínek:
  - Před zahájením prací převezme protokolárně stavebník dotčené komunikace a po skončení prací budou nové povrchy předány zpět do správy správci AVE Kolín s.r.o.,



- 14 dní před zahájením zemních prací požádá stavebník o vytyčení kabelů V.O. p. Slavík, tel. 602 298 283,
- Žádáme o změnu svítidel firem Artechnic-Schröder nebo Lamberga z důvodu následné údržby a zachování současné koncepce VO v Kolíně,
- požadujeme doplnit informace o mobilních nádobách umístěných před vchodem, zejména velikost nádob a objemu substrátu.
- **Veolia Energie Kolín, a.s. – Tovární 21, 280 63 Kolín V**  
Souhlasí se stavbou, bude-li zajištěna ochrana parovodního potrubí před stavební technikou - viz SO 406 – Ochrana inženýrských sítí.  
Veškeré požadavky zpracovány do dokumentace.
- **RWE Distribuční služby, s.r.o. - Plynárenská 499/1, 602 00 Brno, Zábřovice**  
Souhlasí se stavbou při splnění těchto podmínek:
  - Po odstranění konstrukce vozovky v úrovni zemní pláně požadujeme chránit plynovodní přípojky a plynovody umístěné ve vozovce před mechanickým poškozením při pojíždění betonovými panely, popř. ocelovými plechy o tloušťce min. 3 cm.
  - Požadujeme zachovat stávající niveletu vozovky (komunikace). Parkovací stání doporučujeme provést ze zámkové dlažby.
  - Dopravní značení a sloupy VO, včetně jejich základových konstrukcí, musí být umístěny od stávajícího plynárenského zařízení v minimální vzdálenosti 1 m.
  - Pokud při rekonstrukci komunikace bude zjištěno, že některé plynovody nebo přípojky budou mít vůči nové niveletě krytí menší jak 80 cm, bude nutné provést přeložku těchto plynárenských zařízení tak, aby bylo dosaženo požadovaného krytí. Tyto práce budou provedeny v souladu se zákonem č. 458/2000 Sb. v platném znění jako přeložka plynárenského zařízení na náklady investora.
  - Při vysazování stromů a okrasných dřevin požadujeme dodržet od stávajícího plynárenského zařízení vzdálenost minimálně 2 metry na obě strany od osy plynovodu.
  - Po odtěžení stávající konstrukce vozovky bude podstatně sníženo krytí stávajícího plynovodu a přípojek. Proto je vyloučeno použití těžké mechanizace (zejména válců s trny, zemních fréz atd.) přímo nad potrubím. Zejména je třeba věnovat při provádění prací zvýšenou pozornost a opatrnost u míst s odbočkami, kde navrtávací odbočkový Tkus vyčnívá nad vlastní potrubí a mohlo by dojít k jeho odtržení. Dále je třeba ověřit polohu přípojek, které jsou nad vlastním potrubím plynovodního řádu a navíc zpravidla uloženy kolmo na plynovod (a tím i komunikaci).
- **HZS Středočeského kraje územní odbor Kolín – Polepská 634, 280 02 Kolín**  
Vydává souhlasné stanovisko - viz příslušné stanovisko obsažené v části F – Doklady za těchto podmínek:
  - V průběhu výstavby nutnost řádného označení objízdných tras
  - Umožnění příjezdů a průjezdů ke všem objektům
  - Přístup k venkovním hydrantům a ovládacím armaturám IS
  - Zaslání všech potřebných podkladů k objížděným trasám na HZS Stč. Kraje, územní odbor Kolín, Polepská 634, 280 02 Kolín 15 dní předem



# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

- **KHS STŘEDOČESKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V PRAZE – Dittrichova 329/17, 128 01 Praha 2**  
Vydává souhlasné stanovisko za předpokladu splnění podmínek - viz příslušné vyjádření v části F – Doklady.
  - Před vydáním kolaudačního souhlasu dojde k měření hluku v referenčních bodech.
- **ČD - TELEMATIKA a.s. – Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3**  
Souhlasí za předpokladu dodržení jednotlivých podmínek patrné z vyjádření v části F – Doklady.
  - Na základě rozhodnutí SŽDC, TÚDC.
- **SŽDC s.o., OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ PRAHA – Partyzánská 24, 170 00 Praha 7**  
Nemá námítky za předpokladu dodržení podmínek viz příloha v části F – Doklady. Projektová dokumentace bere zřetel na tyto připomínky.
- **KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE, ÚZEMNÍ ODBOR KOLÍN, DOPRAVNÍ INSPEKTORÁT – Václavická 11, 280 16 Kolín III**  
Nemá námitek, souhlasí se stavbou.  
Veškeré požadavky zapracovány do dokumentace.
- **DRÁŽNÍ ÚŘAD – Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2**  
Vydává souhlasné stanovisko za předpokladu splnění podmínek - viz příslušné vyjádření v části F – Doklady.  
Veškeré požadavky zohledněny v projektové dokumentaci.
- **ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s. – Na ostrově 177, 537 01 Chrudim**  
Nemá námitek, souhlasí se stavbou.
- **ČESKÉ DRÁHY a.s., REGIONÁLNÍ SPRÁVA MAJETKU PRO PRAHU A STŘEDOČESKÝ KRAJ – Ukrajinská 304, 101 00 Praha 10**  
Souhlasí s výstavbou za předpokladu splnění daných podmínek.  
Podmínky zapracovány do projektové dokumentace.
- **SŽDC s.o., TÚDC – Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9**  
Souhlasí za předpokladu dodržení jednotlivých podmínek patrné z vyjádření v části F – Doklady.
- **OAD KOLÍN s.r.o. – Polepská 867, 280 52 Kolín IV**  
Nemá námítky, souhlasí se stavbou.
- **MĚSTSKÝ ÚŘAD KOLÍN - ODBOR VÝSTAVBY – STAVEBNÍ ÚŘAD – Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I**  
Souhlasí se stavbou, viz příslušné vyjádření obsažené v části F – Doklady.
- **MĚSTSKÝ ÚŘAD KOLÍN - ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ – Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I**  
Souhlasí se stavbou.
- **ČEZ DISTRIBUSE, a.s. – Teplická 874/8, 405 02 Děčín IV – Podmokly**  
Nemá námítky za předpokladu dodržení podmínek, viz příloha v části F – Doklady.

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA



- **VODOS Kolín**  
Souhlasí se stavbou v případě splnění těchto podmínek:
  - Splnění všech všeobecných podmínek viz příloha v části F – Doklady
  - Zachování funkčnosti všech hydrantů a šoupat včetně jejich zemních úprav, stejně jako poklopů revizních šachet na kanalizaci během stavby, a požaduje přizvání ke kontrole této skutečnosti i po ukončení stavby.
  - Požadavek na úpravu všech vnějších znaků vodovodu (poklopy zemních souprav šoupat a hydrantů) a kanalizace (poklopy revizních kanalizačních šachet) v případě změny nivelety komunikace při realizaci povrchů vozovky.
  - Požadavek na koordinaci se stavbou rekonstrukce vodovodního řadu D24 v ulici Pod hroby a vodovodního řadu D18 v ulici Rorejcova.  
Investorem akce je VHS Kolín. Projekční činnost zpracovává VODOS Kolín.
  - Požadavek na rušení kanalizační vpusti, popř. přípojky rušeny zaslepením v místě napojení na stoku. Ověření skutečnosti ještě před zásypem a písemné potvrzení pracovníkem VODOS Kolín (p. Konývka, tel. 603 557 122)
  - Zakreslení všech vodovodních a kanalizačních přípojek a ověření jejich polohy
- **MĚSTSKÝ ÚŘAD KOLÍN – ODBOR OBRANY A KRIZOVÉHO ŘÍZENÍ – Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I**  
Nemá námitek.
- **CETIN a.s. – Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3**  
Nemá námitek za předpokladu splněných obecných podmínek uvedených v části F – Doklady.
- **NIPI BEZBARIÉROVÉ PROSTŘEDÍ, o.p.s. – Havlíčkova 4481/44, 586 01 Jihlava**  
Souhlasí se stavbou.
- **BIOENERGO – KOMPLEX, s.r.o. – Pod Hroby 130, 280 02 Kolín IV**  
Nemá námitek, souhlasí se stavbou.
- **ČESKÁ POŠTA, s.p. – Politických vězňů 909/4, Praha 1**  
Nemá námitek, souhlasí se stavbou.
- **KOVOOBRÁBĚNÍ KBK, s.r.o. - Pod Hroby 130, 280 02 Kolín IV**  
Nemá námitek, souhlasí se stavbou.

V Praze, únor 2016

David Paulus, DiS.  
Ing. Martin Hudeček  
Matěj Rýdl