

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 kontaktní adresa: Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	Inženýrská činnost: <b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 ing. Aleš Smrček, tel: +420 296 154 348
-----------------------	--	--

<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7  generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 <b>METROPROJEKT</b>	Souprava číslo:
--	---	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Petr Zobal tel.: +420 296 154 247		<b>Přestupní terminál Soběslav</b>
Stupeň:	<b>DSP (PROJEKT)</b>	

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
<b>stř. S60 - dopravních staveb</b> tel.: +420 296 154 247	<b>POZEMNÍ KOMUNIKACE</b>	<b>D</b>
Vedoucí útvaru:	<b>SO 101 - Místní komunikace, nástupiště</b>	<b>D.2</b>
Ing. Petr Zobal	<b>SO 102 - Parkovací plocha</b>	<b>D.2.1</b>
Odpovědný projektant:	<b>SO 103 - Komunikace pro pěši</b>	<b>D.2.1.8</b>
Ing. Jaroslav Vala	<b>SO 104 - Dopravně inženýrská opatření vč. PDZ</b>	

Vypracoval:	Podpis:	Název přílohy:	Složka:
Ing. Jaroslav Vala		<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>	
Kontroloval:	Podpis:		Číslo příl.:
Ing. Petr Vyskočil			<b>001</b>
Skart. znak:	Datum:		
<b>V21/2042</b>	<b>7/2021</b>		
Počet formátů:	Měřítko:	IČD:	
<b>10xA4</b>	-	21 8027 04 02 01 08	

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

Část dokumentace:	D. Dokumentace objektů
Část dokumentace:	D.2 Stavební část
Část dokumentace:	D.2.1 Inženýrské objekty
Skupina objektů:	D.2.1.8 Pozemní komunikace
	<b>SO 101 Místní komunikace, nástupiště</b>
	<b>SO 102 Parkovací plocha</b>
	<b>SO 103 Komunikace pro pěší</b>
	<b>SO 104 Dopravně inženýrská opatření vč. PDZ</b>

### Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
2. ÚVOD.....	2
3. POPIS OBJEKTŮ.....	2
<b>3.1. SO 101 Místní komunikace, nástupiště .....</b>	<b>2</b>
3.1.1 Situační řešení .....	2
3.1.2 Šířkové uspořádání .....	3
3.1.3 Výškové řešení, odvodnění zpevněných ploch .....	3
3.1.4 Konstrukce vozovky.....	3
3.1.5 Bezbariérové používání stavby.....	4
3.1.6 Vytyčení .....	4
3.1.7 Zemní práce .....	4
<b>3.2. SO 102 Parkovací plocha .....</b>	<b>5</b>
3.2.1 Situační řešení, šířkové uspořádání.....	5
3.2.2 Výškové řešení, odvodnění zpevněných ploch .....	5
3.2.3 Konstrukce zpevněných ploch .....	5
3.2.4 Bezbariérové používání stavby.....	5
3.2.5 Vytyčení .....	6
3.2.6 Zemní práce .....	6
<b>3.3. SO 103 Komunikace pro pěší.....</b>	<b>6</b>
3.3.1 Situační řešení .....	6
3.3.2 Šířkové uspořádání .....	6
3.3.3 Výškové řešení, odvodnění chodníků .....	6
3.3.4 Konstrukce zpevněné plochy odstavné části .....	6
3.3.5 Bezbariérové používání stavby.....	7
3.3.6 Vytyčení .....	7
4. DEFINITIVNÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ .....	7
5. SO 104 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ VČ. PDZ.....	8
6. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ .....	9
7. KULTURA VÝSTAVBY.....	9
8. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI (BOZP) .....	10

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název akce:	<b>Revitalizace autobusového nádraží v Soběslavi - - dopravní přestupní terminál</b>
Stupeň dokumentace:	<b>Projektová dokumentace pro stavební povolení (DSP) a pro provádění stavby (PDPS)</b>
Datum zpracování DSP:	<b>květen 2021</b>
Investor (objednatel):	<b>Město Soběslav</b> Se sídlem Nám. Republiky 59, 392 01 Soběslav
Projektant/Obstaratel:	<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> se sídlem, Argentinská 1621/36, 17000 Praha 7 IČ: 45271895
Místo stavby:	Soběslav
Katastrální území:	k.ú. Soběslav
Charakter stavby:	Novostavba
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Petr Zobal
<b>Zpracovatelské středisko:</b>	<b>S60 – dopravních staveb</b>
<b>Odpovědný projektant objektů:</b>	<b>Ing. Jaroslav Vala</b>

## 2. ÚVOD

Obsahem objektů pozemních komunikací je návrh zpevněných ploch pro vozidla a pěší provoz v rámci celkového řešení dopravní obsluhy navrhovaného autobusového terminálu. Objektová skladba je rozdělena tak, aby stavba mohla být prováděna jako samostatné funkční celky. Jedná se jednak o samotný SO 101 – Místní komunikace, nástupiště, SO 102 – Parkovací plocha a SO 103 – Komunikace pro pěší.

## 3. POPIS OBJEKTŮ

### 3.1. SO 101 Místní komunikace, nástupiště

#### 3.1.1 Situační řešení

Součástí tohoto objektu je návrh autobusového nádraží s jeho napojením na stávající komunikaci Riegrova v předprostoru žst Soběslav pomocí dvou jednosměrných napojení (vjezd/výjezd). Jedná se vlastně o přesun stávajícího autobusového nádraží blíže k železničnímu nádraží, tak aby se co nejvíce zvýšil komfort cestování. Vjezd do nádraží je umístěn v místě stávající stykové křižovatky ulice Riegrova s ulicí Kadlecova, výjezd potom v místě stykové křižovatky ulice Riegrova s ulicí 28. října. Obě dvě stykové křižovatky jsou tak modifikovány na průsečné uspořádání. Zároveň je využita ulice Riegrova jako přístupová komunikace k podélným autobusovým stáním v rámci terminálu. Nádraží je navrženo ve formě ostrovního oboustranně využitelného nástupiště s podélným řazením autobusů z obou stran nástupiště. Ostrovní nástupiště zajistí jednosměrný kruhový objezd autobusů.

Celkem je navrženo 6 autobusových stání (3 z každé strany nástupiště) s volným řazením, tzn. s mezerou 12,0 m mezi autobusy. Délka stání je navržena 13,0 m.

Pro zajištění pěšího přístupu k terminálu je využito chodníkových tras vedených podél ulice Riegrova a Kadlecova, resp. podél stávající zástavby. V místě křížení pěších tras s automobilovou dopravou jsou s ohledem na dopravní situaci navrženy buď přechody pro pěší, nebo místa pro přecházení. Stávající chodníky a vjezdy v řešené oblasti budou rekonstruovány tak, aby bylo umožněno napojení na rekonstruovanou komunikační síť.

Parametry návrhu včetně užitých poloměrů oblouků atp. jsou v souladu s platnými předpisy (ČSN 736110, ČSN 736056) a jsou zřejmé z grafické části dokumentace. Řešení je obecně v souladu s celkovými principy stavebně architektonického návrhu a bylo odsouhlaseno zástupcem objednatele.

### 3.1.2 Šířkové uspořádání

Zastávkové pruhy pro autobusy jsou navrženy šířky 3,50 m, resp. 3,63 m. Šířka ostrovního nástupiště v místě nástupních hran je navržena 6,40 m. Na jedné straně jsou podélná stání umístěna podél ulice Riegrova tak, aby zbývající šířka vozovky ul. Riegrova byla 6,50 m. Na opačné straně ostrovního nástupiště je navržen průjezdný prostor šířky 4,0 m, a následně zvýšený bezpečnostní odstup od přilehlé PHS min. šířky 0,50 m (SO-702).

### 3.1.3 Výškové řešení, odvodnění zpevněných ploch

Návrh výškového řešení respektuje výškový průběh stávajících komunikací a zpevněných ploch, na které je návrh napojen. S ohledem na prakticky nulové podélné sklony ale došlo v rámci obnovy krytu ulice Riegrova k výškové úpravě stávající komunikace takovým způsobem, aby byl zajištěn odtok vody podél obrub. Výškový průběh ulice Riegrova je definován podélným profilem umístěným v hraně komunikace. Niveleta je navržena se střídavými podélnými sklony 0,5 %. Příčný sklon vozovek a autobusových stání je navržen jednostranný 2,5 %, příčný sklon chodníků a pěších ploch je navržen jednostranný 2 %.

Odvodnění zpevněných ploch je zajištěno pomocí příčných a podélných sklonů do nově navržených uličních vpustí, umístěných v hranách vozovek dle situace. Odvodnění pláň je zajištěno podélnou drenáží se zaústěním do uličních vpustí.

Výškové řešení je patrné z grafické části dokumentace a v rámci projektové přípravy bylo ověřeno digitálním modelem. Ten však není v současnosti dokládán a slouží zejména pro ověření technické reálnosti návrhu a potřeby navazujících profesí. Pro názornější zobrazení návrhu nivelety povrchů jsou součástí vytyčovacího výkresu projektové vrstevnice v intervalu 5 cm.

S ohledem na relativně malé podélné a příčné spády dopravních ploch bude třeba věnovat zvýšenou pozornost přesnosti provedení stavebních prací.

Zvýšené chodníky jsou navrženy s nášlapem 12 cm (mimo přechodů pro chodce) s obrubníky OP 3, nástupiště BUS mají dle požadavku objednatele nášlap 16 cm – Kasselský typ obrubníku. Vodící linie v rozhraní chodníků se zelení bude vytvořena pomocí zvýšeného obrubníku ABO 4-8.

### 3.1.4 Konstrukce vozovky

Použitá konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 "Navrhování vozovek pozemních komunikací" v následující skladbě:

Konstrukce vozovky s asfaltovým krytem–terminál BUS - kat. konstr. D0-N-3 (TDZ II)

-asfaltový koberec mastixový	SMA 11S	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
-spojovací postřik	PS-EP (0,3 kg/m <sup>2</sup> )		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
-asfaltový beton ložný	ACL 16S	70 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
-spojovací postřik (0,3 kg/m <sup>2</sup> )	PS-E		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
-asfaltový beton podkladní	ACP 16S	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
-infiltrační postřik (0,8 kg/m <sup>2</sup> )			ČSN 73 6129
-vrstva stmelená cementovým pojivem	SC C8/10	170 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 285
-šterkodrt	ŠDA	250 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 242+A1

-----  
-celkem 590 mm

#### Obnova asfaltového krytu (ulice Riegrova)

-frézování asfaltového krytu		min. 20 mm až celé asfaltové souvrství
-asfaltový koberec mastixový	SMA 11S	40 mm ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
-asfaltový beton ložný	ACL 16S	70 mm ČSN EN 13108-1,

#### Nástupiště

-betonová dlažba	DL.	60 mm	
-lože drť 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1,2
-štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 242+A1

-----  
-celkem 240 mm

### **3.1.5 Bezbariérové používání stavby**

Komunikace a zpevněné plochy jsou navrženy v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. V rámci návrhu byly respektovány následující parametry:

- v místě pohybu pěších jsou provedeny bezbariérové úpravy, max. výškový rozdíl +2 cm;
- nástupní hrana autobusového nádraží je provedena s ohledem na typ autobusů s výškou šlápnutí +16 cm;
- úpravy pro nevidomé jsou provedeny v logice navazujících přirozených a umělých vodících linií;
- varovné pásy provedeny z reliéfní dlažby š = 0,40 m, v místě šlápnutí ≤ 8 cm;
- signální pásy provedeny z reliéfní dlažby š = 0,80 m, v místě přechodů a míst pro přecházení vždy ve směru přechodu/místa pro přecházení;
- umělá vodící linie v prostoru ostrovního nástupiště je provedena z drážkované dlažby š = 0,40 m;
- přístupy k předním dveřím autobusu jsou vyznačeny pomocí signálních pásů, napojených na umělou vodící linii, 80 cm před staničním sloupkem, ukončeným na hranici bezpečnostního odstupu;
- bezpečnostní odstup (tj. 0,50 m od líce obruby) v místě nástupní hrany je proveden barevně kontrastní.

### **3.1.6 Vytyčení**

Nové zpevněné plochy jsou definovány vytyčením lomových bodů nových obrub a hlavních bodů os komunikací a polohou stávajících hran v místě napojení. Poloha příčných řezů je definována souřadnicemi bodem průsečíku s osou, ke které jsou příslušné řezy vztaheny. Hodnoty souřadnic (JTSK) vytyčovaných bodů jsou uvedeny v tabulce souřadnic – součást vytyčovacího výkresu.

### **3.1.7 Zemní práce**

Vzhledem k charakteru návrhu s vazbami na stávající zástavbu, kdy je nutno v rámci možností zachovat stávající výškové uspořádání, omezí se zemní práce pouze na odstranění zeminy pod stávající nakládací rampou podél stávající PHS ve východní části budoucího autobusového nádraží. Zemní plán je nutno hutnit na hodnotu modulu přetvárnosti podložní zeminy  $E_{def,2}=45\text{MPa}$  pro typ podložní zeminy PII (předpoklad). V případě výskytu jemnozrnných namrzavých na zemní pláni je třeba na základě zhutňovacího pokusu počítat s možnou nutností sanace zemní pláně-např.

výměnou zeminy v aktivní zóně nebo vápněním a tím vzniklými vícenáklady-během provádění je nutná spolupráce s geotechnikem.

## 3.2. SO 102 Parkovací plocha

### 3.2.1 Situační řešení, šířkové uspořádání

V místě stávajícího autobusového nádraží je navrženo nové odstavné parkoviště ve formě P+R. Parkoviště je obdélníkového tvaru, napojení je provedeno pomocí stykového uspořádání na ulici Kadlecova. Sjezd je navržen jako obousměrný dvoupruhový. Z hlediska dopravního režimu se jedná o systém objízdne obousměrně pojížděné komunikace šířky 5,0 - 6,0 m s přílehlými kolmými parkovacími stáními o rozměrem min. 5,00 / 2,50 m. V rámci parkoviště je navrženo 52 parkovacích stání + 3 stání pro invalidy. V návaznosti na parkovací plochu jsou navrženy podél parkoviště komunikace pro pěší (viz SO-103). Z parkoviště je umožněn sjezd na pozemek 841/4, jedná se o napojení stávajícího sjezdu.

### 3.2.2 Výškové řešení, odvodnění zpevněných ploch

Z hlediska výškového vychází návrh z průběhu navazujících komunikací a zpevněných ploch a výškového umístění souvisejících objektů, u kterých je nutné zachovat návaznosti. Podélné sklony se pohybují v rozmezí 2,0 % - 6,0 %, příčné sklony parkovacích ploch jsou navrženy v rozmezí 1–2%. Výškové řešení je patrné z grafické části dokumentace a v rámci projektové přípravy bylo ověřeno digitálním modelem.

Odvodnění zpevněných ploch je zajištěno pomocí příčných a podélných sklonů do nově navržených uličních vpustí, umístěných v úžlabích dle situace a příčných řezů.

### 3.2.3 Konstrukce zpevněných ploch

Použité konstrukce vozovky a parkovacích stání je navrženo dle TP 170 "Navrhování vozovek pozemních komunikací" v následujícím skladbě:

Konstrukce vozovky příjezdové komunikace s asfaltovým krytem - kat. konstr. D1-N-1 (TDZ VI)

-asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
-spojovací postřik	PS-EP (0,3 kg/m <sup>2</sup> )		ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
-asfaltový beton podkladní	ACP 16+	80 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1
-infiltrační postřik (0,8 kg/m <sup>2</sup> )			ČSN 73 6129
-mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 242+A1
-šterkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 242+A1
-----			
-celkem		470 mm	

Konstrukce parkovacích stání s krytem z bet. dlažby - kat. konstr. D1-D-3 (TDZ V)

-bet. dlažba	DL.	60 mm	ČSN 73 6131
-lože drť 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 285
-šterkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 285
-----			
-celkem		240 mm	

### 3.2.4 Bezbariérové používání stavby

Komunikace a zpevněné plochy jsou navrženy v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. V rámci návrhu byly respektovány následující parametry:

- v prostoru parkoviště jsou navrženy tři stání pro invalidy. Min. šířka stání pro invalidy je 3,50 m, šířka dvoustání pro invalidy je 5,80 m se společným manipulačním prostorem šířky 1,20 m;
- max. podélný sklon stání pro invalidy 2 %, maximální příčný sklon 2,5 %;



### 3.2.5 Vytyčení

Nové zpevněné plochy jsou definovány vytyčením lomových bodů nových obrub a hlavních bodů os komunikací a polohou stávajících hran v místě napojení. Hodnoty souřadnic (JTSK) vytyčovaných bodů jsou uvedeny v tabulce souřadnic – součást vytyčovacího výkresu.

### 3.2.6 Zemní práce

Zemní práce se v převážné míře omezí na odtěžení zeminy na úroveň zemní pláň. Zemní pláň je nutno hutnit na hodnotu modulu přetvárnosti podložní zeminy  $E_{def,2}=45\text{MPa}$  pro typ podložní zeminy PII (předpoklad). V případě výskytu jemnozrnných namrzavých na zemní pláni je třeba na základě zhutňovacího pokusu počítat s možnou nutností sanace zemní pláň-např. výměnou zeminy v aktivní zóně nebo vápněním a tím vzniklými vícenáklady-během provádění je nutná spolupráce s geotechnikem.

## 3.3. SO 103 Komunikace pro pěší

### 3.3.1 Situační řešení

Součástí tohoto objektu je návrh komunikací pro pěší tak, aby byla zajištěna přístupnost a obslužnost nového ostrovního nástupiště autobusového terminálu a nového parkoviště P+R. V rámci komunikací pro pěší je navrženo:

- Chodník podél ulice Riegrova, resp. mezi ulicí Riegrova a parkovištěm P+R;
- Chodník mezi ulicí Kadlecova a parkovištěm P+R;
- Chodníky mezi parkovištěm P+R a přilehlou stávající zástavbou;
- Plocha pro pěší mezi stávajícím podchodem a novou hranou přístupové komunikace BUS terminálu
- Plocha ostrovního nástupiště (součásti SO-101).

Součástí pěších tras je i návrh přechodů pro pěší a míst pro přecházení. V rámci návrhu je respektován předpoklad pohybu pěších v jednotlivých trajektoriích a s ohledem na tento předpoklad je návrh proveden. Navržen je jeden přechod pro pěší šířky 4,0 m přes ulici Riegrova v místě křižovatky Riegrova / 28. října a tři místa pro přecházení šířky 3,0 m, resp. 4,0 m, z toho jedno přes ulici Riegrovu, jedno přes výjezdovou komunikaci z autobusového nádraží a jedno přes sjezd na parkoviště P+R.

### 3.3.2 Šířkové uspořádání

Minimální šířka chodníku je 1,50m, šířka nástupiště BUS je 6,40m v místě nástupních hran. V ostatních částech komunikace je šířka chodníku proměnná dle situace.

### 3.3.3 Výškové řešení, odvodnění chodníků

Výškové řešení je limitováno výškovou úrovní stávajících objektů a jejich vstupů, případně úrovní stávajících oplocení. Vodící linie v rozhraní chodníků se zelení bude vytvořena pomocí zvýšeného obrubníku ABO 4-8 s nášlapem 6cm.

Příčné sklony chodníků jsou max. 2%, odvodnění je zajištěno dle zvyklostí příčným sklonem do přilehlé vozovky.

### 3.3.4 Konstrukce zpevněné plochy odstavné části

Použitá konstrukce chodníků a vjezdů dle TP 170 "Navrhování vozovek pozemních komunikací" má následující složení:

Chodníková konstrukce nástupiště a chodníků s krytem z bet. dlažby - kat.konstr. D2-D-1 (CH)

-bet. dlažba	DL.	60 mm	ČSN 73 6131-1
-lože dř 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1,2
-šterkodř	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 242+A1
-----			
-celkem		240 mm	

Konstrukce vjezdů přes chodníky s krytem z bet. dlažby - kat. konstr. D2-D-1 (O)

-bet. dlažba	DL.	80 mm	ČSN 73 6131
-lože dř 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1,2
-šterkodř	ŠD <sub>B</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 242+A1
-----			
-celkem		320 mm	

### 3.3.5 Bezbariérové používání stavby

Komunikace a zpevněné plochy jsou navrženy v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. V rámci návrhu byly respektovány následující parametry:

- v místě pohybu pěších jsou provedeny bezbariérové úpravy, max. výškový rozdíl +2 cm max. podélný sklon stání pro invalidy 2 %, maximální příčný sklon 2,5 %
- maximální podélný sklon chodníku 1:12 (8,33 %), příčný sklon chodníku maximálně 2% v šířce min. 0,90 m
- min. šířka chodníku 1,50 m
- úpravy pro nevidomé jsou provedeny v logice navazujících přirozených a umělých vodících linií
- varovné pásy provedeny z reliéfní dlažby š = 0,40 m, v místě šlápnutí ≤ 8 cm
- signální pásy provedeny z reliéfní dlažby š = 0,80 m, v místě přechodů a míst pro přecházení vždy ve směru přechodu/místa pro přecházení

### 3.3.6 Vytyčení

Chodníky jsou definovány vytyčením lomových bodů nových obrub a polohou stávajících hran v místě napojení. Hodnoty souřadnic (JTSK) vytyčovaných bodů jsou uvedeny v tabulce souřadnic – součást vytyčovacího výkresu.

## 4. DEFINITIVNÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

### Zásady dopravního značení

Jelikož se budou opravovat jednotlivé úseky etapově, tak vždy po dokončení etapy se provede příslušné dopravní značení a obnoví se zde provoz.

**Vodorovné dopravní značení** bude provedeno vždy v etapách.

Nejprve se položí jednosložkovou bílou barvou. Následně se pak provede až po určitém čase vícesložkovou barvou.

**Nové svislé dopravní značení se provede lisované s dvojitým ohybem** z pozinkového plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující.

Sloupky standartních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm.

Osazeny budou do základových patek z prostého betonu.

### Závěr

Veškeré osazované svislé značení musí odpovídat normě ČSN EN 12899-1, technické parametry vodorovného dopravního značení musí odpovídat ČSN EN 1436. Použité materiály, velikosti a



grafické provedení musí vyhovovat příslušným normovým předpisům (ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871). Dopravní značení musí být rozmisťováno dle zásad uvedených v TP 65 (Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích), TP 133 (Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích) a TP 66 (Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích).

## 5. SO 104 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ VČ. PDZ

Předmětem stavby je výstavba nového autobusového terminálu v Soběslavi včetně rekonstrukce komunikace Riegrova v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Kadlecova a 28.října (včetně). Dále dojde k úpravě parkovací plochy v prostoru bývalých autobusových stanišť a úpravy přilehlých chodníků.

**V DIO jsou určeny jednotlivé etapy DIO a uzavírky.**

**V každé jednotlivé etapě budou v blízkosti stavby osazeny značky A15.,**

V této dokumentaci je zpracován postup prací a s nimi spojená dopravní omezení. V rámci jednotlivých etap budou mírně upraveny autobusové trasy, které časově výrazněji neomezuji jednotlivé autobusové linky.

**V termínu 7 dnů předem (1.-3. etapa) se osadí vždy značky B28 pro vyparkování.**

Po dokončení jednotlivých etap dojde k vyznačení nového a částečnému obnovení stávajícího dopravního značení.

### **Př. 011-013 DIO Situace vyparkování – 1. – 3. etapa**

Před samotným zahájením prací v jednotlivých etapách je nutné vyparkovat nezbytně nutná parkovací místa, tak, aby byly umožněny stavební práce v jednotlivých etapách. Dopravní značení musí být osazeno 7 dní před zahájením prací.

Před zahájením **1. etapy** je nutné vyparkování zejména prostoru před stávajícími železničními budovami a rampou v ul. Riegrova v úseku mezi křižovatkami 28. října a Kadlecova.

Před zahájením **2. etapy** je z důvodu úpravy křižovatky Riegrova x 28. října nutné vyparkování ul. 28. října v délce cca 16 m pro bezpečné otáčení vozidel v průběhu 2. etapy.

Vyparkování před **3. etapou** je nejrozsáhlejší. Dochází k vyparkování celého prostoru bývalého autobusového terminálu, který v současnosti slouží převážně jako parkovací plocha (částečně jako stanoviště autobusů) a část ulice Kadlecova (cca 66 m).

### **Př. 014 DIO Situace – 1. etapa**

V rámci 1. etapy proběhne bourání hrubých staveb přilehlých k nádraží. Zábor stavby bude chráněn značkami Z4d a C4b. Parkování v ul. Riegrova bude na západní straně umožněn, prostor v blízkosti demoličních prací bude s předstihem vyparkován. Autobusová doprava nebude v této etapě dotčena a bude jezdit po svých stálých trasách.,

### **Př. 015 DIO Situace – 2. etapa**

Během 2. etapy dojde k uzavření křižovatky ul. Riegrova x 28. října a jejich zaslepení (vyznačeno v dostatečné vzdálenosti značkami IP10a a následně B1 a Z2).

Po dokončení demolic bude zábor mírně posunut a tím vznikne dostatečný prostor pro zachování parkování na západní straně ul. Riegrova a otáčení. Bude chráněno značkami Z4d a C4b.

Ve zúženém průjezdu v prostoru křižovatky Riegrova x Kadlecova budou osazeny značky P7 a P8. Ze směru ul. Petra Bezruče bude přikázán směr doprava (C2b+E13), mimo dopravní obsluhu. Obdobně z ul. Kadlecova (C4c+E13))

Objízdné trasy jsou vedeny po okolních místních komunikacích. Objízdná trasa pro autobusovou dopravu je vedena po tř. Dr. Edvarda Beneše a ul. Petra Bezruče do ul. Riegrova, kde je umožněno otáčení autobusu a opětovný nájezd do ul. Petra Bezruče.

### Př. 016 DIO Situace – 3. etapa

Ve 3. etapě se zábor stavby přesune na západní stranu včetně chodníků, stávající plochy parkování a autobusových terminálů a dojde ke zprovoznění části nového autobusového terminálu.

Pro individuální dopravu nebude ul. Riegrova průjezdná a provoz je sveden ul. 28. října. Ul. Kadlecova bude zcela zaslepena (vyznačeno IP10b, B1 a Z2) a ul. Riegrova ze severní strany zaslepena pro individuální dopravu (vyznačeno již na ul. Petra Bezruče značkami IP10b). Průjezd bude umožněn pouze autobusové dopravě (B2, E13), případně složkám IZS, která je vedena do prostoru nového terminálu. Průjezd kolem záboru stavby je chráněn značkami Z4d a C4b. Dále bude provoz autobusových linek pokračovat doleva po ul. Riegrova (příkazaný směr pro BUS) a Žižkova a napojí se na tř. Dr. Edvarda Beneše. Příjezd k terminálu všech linek bude veden stejně jako ve 2. etapě po tř. Dr. Edvarda Beneše a Petra Bezruče.

Pěší vazby pro příchod na nástupiště z jižní strany nebude omezen. Přes ul. 28. října je nutné zřídit provizorní přechod pro chodce vyznačený značkami IP6. Jižní chodník ul. Kadlecova bude uzavřen. Chodcům je umožněn přechod na protější chodník. Ze severní strany je nutné zřídit místo pro přecházení přes ul. Riegrova (v prostoru zeleně položení přechodových desek). Provoz je v tomto místě minimální. Pěší trasy je nutno od prostoru stavby oddělit oplocenkami. Přístup z domů na západní straně ul. Riegrovy přímo sousedících se zábořem bude v rámci stavby umožněn.

### Př. 017 DIO Situace – 4. etapa

Stavba ve 4. etapě zahrnuje pouze prostor samotného budoucího parkoviště P+R. Nový autobusový terminál je zcela v provozu a doprava není nijak omezena. Z důvodu bezpečnosti je prostor vjezdu na staveniště vyznačen značkami B24a resp. B24b a E13, kdy je zákaz odbočení do prostoru parkoviště všem mimo stavbu.

Pěší vazby nejsou díky zhotovení chodníku po obvodu parkoviště P+R ve (3. etapě) narušeny. Pouze obvod stavby v prostoru chodníku bude chráněn oplocenkami.

### Závěr

Aktuální návrh DIO včetně příslušného projednání a odsouhlasení dopravními orgány musí být zpracován v přímé vazbě na aktuální dopravní situaci a termín stavby.

Vybraný zhotovitel bude povinen zajistit příjezd pro vozidla HZS a záchranné služby po celou dobu realizace stavby. Dále zhotovitel zajistí na základě technických podmínek v maximální možné míře dostupnost dopravní obsluhy (místní obyvatelé a služby).

Přesný termín provedení stavby není v době zpracování předkládané dokumentace doposud znám, proto je nezbytně nutné, aby vybraný zhotovitel stavby po určení termínu stavby nechal zpracovat aktualizovaný projekt DIO v závislosti na aktuální dopravní situaci v území.

## 6. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Projekt neřeší žádné práce spojené s překládkou, úpravami ani pokládkou inženýrských sítí. Ty jsou součástí příslušných objektů.

Obecně je stávající síť nutno před zahájením prací vytyčit příslušnými správci, případně zajistit doklad o neexistenci vedení. Týká se i nových sítí, které v době realizace zpevněných ploch budou již položeny. O těchto skutečnostech je třeba učinit zápis do stavebního deníku.

Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

## 7. KULTURA VÝSTAVBY

Během provádění stavby je třeba dodržovat veškeré závazné předpisy a ustanovení. Zdůrazňuje se nutnost čištění vozidel při výjezdu ze staveniště na veřejné komunikace a ochrana stávající zeleně.

## 8. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI (BOZP)

Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy, týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení, zejména:

- Zákon 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). Výstavby se týkají především § 3,15,18 a 21, které jsou rozvinuty v Nařízení vlády 591/2006 Sb.
- Zákon 262/2006 Sb. – Zákoník práce, novela č.585/2006 Sb. - ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška 178/2001 Sb. o ochraně zdraví zaměstnanců při práci ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády 272/2011 Sb. o ochraně před účinky hluku a vibrací
- Zákon 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů, včetně navazujících předpisů.
- Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky (ve znění zákona 34/2011 Sb.) vč. nařízení vlády č. 361/2007 Sb. (strojní zařízení) a č. 271/2011 Sb. (stavební výrobky) – vše ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích – ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška MD 104/1997 Sb. Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- Nařízení vlády 361/2007 Sb. Nařízení vlády, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády 378/2001 Sb. o bližších požadavcích na bezpečný provoz a používání strojů, zařízení a náradí.
- Nařízení vlády 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- Nařízení vlády 201/2010 Sb. Nařízení vlády, kterým se stanoví způsob evidence a hlášení pracovních úrazů.
- Zákon 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu ve znění následných novel.

Vzhledem k charakteru stavebního objektu nevzniká požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. V průběhu stavby budou zajišťována opatření na úseku požární ochrany, vyplývající z povinnosti právnických a fyzických osob stanovených Zákonem o požární ochraně 67/2001 Sb. a vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona. Základní zákonné normy v oblasti požární bezpečnosti:

- Zákon o požární ochraně 133/ 1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů (viz plné znění ve vyhl. 67/2001 Sb. a další změny a doplňky) a vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.
- Vyhláška 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění pozdějších předpisů.