

SO-21

Souřadný systém S-JTSK; výškový systém Bpv

Přehled revizí

00	04/2024	Čistopis	DBo	JDi	DBo
Č.	Datum	Popis	Vypr.	Kontr.	Schv.

Objednatel



Městská část Praha 19

Semilská 43/1, 197 00 Praha 9 - Kbely
Česká republika

Projektant



Ing. Dárus Bolješik

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
Velkopavlovická 4065/3, Brno - Vinohrady, 628 00

Kraj: Hlavní město Praha

Obec: Praha [554782]

Katastrální území: Kbely [731641]

Akce

SO-21 Parkoviště

Část

SO-21 Parkoviště

Navrhl/vypracoval

Ing. Dárus Bolješik

Zpracovatel části

Zodp. projektant

Ing. Dárus Bolješik

Technická kontrola

Ing. Jan Dibďák

Hlavní inženýr projektu

Ing. Dárus Bolješik



Ing. Dárus Bolješik
Velkopavlovická 4065/3
62800 Brno - Vinohrady
Česká republika

Název přílohy

Technická zpráva

Měřítko

-

Číslo kopie

Stupeň dok.
ZSPD

Číslo sml. obj.
-

Číslo akce
-

Číslo přílohy

D.1.1-21-01

Obsah

1	Identifikační údaje objektu	3
1.1	Údaje o stavbě	3
1.2	Údaje o stavebníkovi	3
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	3
2	Technický popis	4
2.1	Směrové řešení	4
2.2	Výškové řešení	4
2.3	Šířkové uspořádání	4
2.3.1	Rozšíření	4
2.3.2	Klopení	5
2.3.3	Obruby	5
2.4	Rozhledy	5
2.5	Křižovatky	5
2.6	Sjezdy	5
2.7	Konstrukce vozovek	5
2.8	Vybavení PK	5
2.9	Odvodnění	5
2.10	Zemní práce	5
3	Vyhodnocení průzkumu a podkladů	6
3.1	Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby	6
3.2	Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace	7
3.3	Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady	7
4	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	8
5	Návrh zpevněných ploch	8
6	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	11
7	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	11
8	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby	12

9	Vazba na případné technologické vybavení	12
10	Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů	13
11	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace	13
	11.1 Z hlediska silniční dopravy	13
	11.2 Z hlediska pěších tras	13
12	Inženýrské sítě	14
13	Základní technologické požadavky	14

1 Identifikační údaje objektu

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	SO-21 Parkoviště
Název objektu:	SO-21 Parkoviště
Budoucí správce a majitel:	Praha – Kbely
Kraj:	Hlavní město Praha
Katastrální území:	Praha – Kbely [731641];
Stupeň PD:	Dokumentace změny stavby před dokončením (ZSPD)

1.2 Údaje o stavebníkovi

Objednatel dokumentace:

Městská část Praha 19

Semilská 43/1; 197 00 Praha 9 – Kbely

IČO: 00231304

DIČ: CZ00231304

Kontaktní osoba: Bc. Čermák Radek

Email: radek.cermak@kbely.mepnet.cz

Telefon: +420 286 850 182

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zodpovědný projektant:

Ing. Dárius Bolješik

Velkopavlovická 4065/3,

628 00 Brno - Vinohrady

ČKAIT 1006852

Objekty pozemních komunikací:

Ing. Dárius Bolješik (č.a. 1006852)

2 Technický popis

Stavební objekt SO-21 řeší návrh parkoviště s napojením na ulici Toužimská sjezdem přes stávající chodník naproti nově vystavěné sportovní hale. Parkoviště bude sloužit jak pro účely sportovní haly, tak pro návštěvníky parku Havraňák. Místní komunikace s parkovištěm je navržena jako obousměrná komunikace šířky 3,50 m se šikmým parkováním pod úhlem 45° s obratištěm kruhového tvaru na konci komunikace. V začátku je komunikace rozšířena na 6 m, aby bylo umožněno vyhnutí protijedoucích aut. Obratiště v zadní části je navrženo v podobě okružní křižovatky se zvýšeným pojížděným ostrůvkem. Parkoviště bylo navrženo s dvadseti parkovacími místy s asfaltovým povrchem v betonových obrubách.

Dotčené parcely p.č.: 1946/2, 1946/5, 2139.

2.1 Směrové řešení

Příjezdová komunikace k parkovišti je navržena v kolmém napojení na ul. Toužimská pokračující dvěma směrovými oblouky poloměru $R=15$ m. Dále pokračuje v přímé až po navržené obratiště na konci komunikace. Obratiště je navrženo vnějšího poloměru 14,0 m a vnitřního 6,0 m. Na obratišti byl navržen vnitřní zvýšený kruh (obdoba okružní křižovatky) pro usměrnění vozidel. Vnitřní kruh tvoří přejezdná kupola ze žulové kostky. Celková délka komunikace i s obratištěm je cca 126,62 m.

2.2 Výškové řešení

Výškové řešení vychází z konfigurace stávajícího terénu vedení smíšeného chodníku podél parkoviště a výškového napojení na ul. Toužimská.

Niveleta začíná v napojení na ul. Toužimská ve výšce 275,40 m.n.m. pokračuje přes betonovou obrubu nášlapu 2 cm a snížený chodník délky 1,50 m ve sklonu 2,0 %. Dále pokračuje přes další betonový obrubník nášlapu 0 cm ohraničující betonovou dlažbu sníženého chodníku a asfaltovou vozovku směrem na parkoviště. Niveleta dál pokračuje ve sklonu 2,0 % a přes vrcholový oblouk poloměru $R=800$ m mění sklon na klesající ve sklonu 0,50 % až do napojení na obratiště na konci. Obratiště má navrženou niveletu ve vnějším okružním pásu. Sklon nivelety je 0,50 % až 2,12 %. Nejnižší bod je navržen na severní straně okružního pásu.

2.3 Šířkové uspořádání

Objekt SO-21 byl navržen dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.

Komunikace byla navržena v začátku na 6,0 m kvůli vyhýbání se protisměrným vozidlům. Samostatná komunikace podél parkovacích stání je navržena na šířku 3,50 m. Kolmá šířka parkovacích stání je navržena na 4,80 m.

Parkovací stání jsou navržena jako šikmá pod 45° na šířku 2,50 m a délku 4,80 m. Krajní stání bylo rozšířeno o 0,20 m na 2,70 m. V rámci parkovacích stání bylo navrženo jedno stání pro osoby těžce pohybově postižené. Parkovací stání je navrženo v šířce 3,50 m x 4,80 m.

2.3.1 Rozšíření

V začátku komunikace je navržena „výhybna“, komunikace je rozšířena na šířku 6,0m tak aby bylo umožněno vyhnutí se protijedoucím vozidlům.

2.3.2 Klopení

Základní příčný sklon je jednostranný 2,0 % ve směru k levé straně obruby.

2.3.3 Obruby

Základní výška silniční obruby je navržena na 0,12 m nad povrchem vozovky.

V celé trase parkoviště jsou použity silniční betonové obruby 250/150/1000, 150/150/1000 C35/45 XF4, do betonového lože C20/25n XF3.

Na sjezdu přes chodník, vnitřní kruh středové kupoly obratiště a přechod pro chodce přes ulici Toužimská jsou navrženy betonové obruby 150/150/1000 C35/45 XF4, do betonového lože C20/25n XF3 a taktéž náběhové obrubníky z 150/150/100 na 250/150/1000.

Na chodnících jsou navrženy betonové obruby 250/100/1000 C35/45 XF4, do betonového lože C20/25n XF3.

2.4 Rozhledy

Konstrukce rozhledových trojúhelníků byla vytvořena pro rozhled ze sjezdu dle ČSN 736110 (Projektování místních komunikací) obrázek 72. Rozhled byl navržen na rychlost 50 km/h v délce 35 m. Vrchol rozhledového trojúhelníku je umístěn ve vzdálenosti 2,00 m od vnější hrany přílehlého jízdního pruhu. Odvěsna rozhledového trojúhelníku se uvažuje v délce pro zastavení $Dz=35$ m a vynáší se na obě strany. Do plochy rozhledových trojúhelníků nezasahují žádné pevné překážky, které by bránily v rozhledu při výjezdu.

2.5 Křižovatky

V trase stavebního objektu se nenachází žádná křižovatka.

2.6 Sjezdy

Na řešené komunikaci nejsou navrženy žádné sjezdy.

2.7 Konstrukce vozovek

Viz kapitola 5.

2.8 Vybavení PK

V rámci znemožnění vjezdu automobilů na chodníky parku byly v propojení s chodníkem SO01-2 část 2 umístěny dva odnímatelné sloupky (viz situace D.1.1-21-02_SIT). Sloupky budou specifikovány investorem během realizace stavby.

2.9 Odvodnění

Viz kapitola 6.

2.10 Zemní práce

Vzhledem k tomu, že během vypracování projektové dokumentace nebyl poskytnutý žádný geologický a pedologický průzkum, byly geologické poměry získány z běžně dostupných zdrojů <https://mapy.geology.cz>.

Na základě dostupných podkladů se předpokládá, že v aktivní zóně navrženého parkoviště a komunikaci parkoviště se nacházejí spraše a sprašovitě hlíny ojediněle se můžou vyskytnout pískovce křemenné, pískovce jílovité.

Z tohoto předpokladu a okrajových podmínek na pojižděné komunikaci osobními vozidly a občasným pojižděním údržbového vozidla byly zeminy zařazeny dle TP 170, odst. 4.4.2, tab. 10 do typu podloží PIII, s požadavkem na minimální hodnotu CBR 15 %. Předpokládá se, že podloží pod konstrukcí chodníků nebude vyhovovat dle ČSN 73 6133, tab.5. V tomto případě je nutná úprava podloží.

Při nedosažení kritéria IBI (5 %) bude provedena úprava pojivem (bude upřesněno na základě laboratorně stanovené receptury).

Je tedy nutné počítat se zlepšením podloží pojivy např. směsné hydraulické pojivo v množství cca 2-3 % v tl. 0,50m na základě laboratorně stanovené receptury.

Pokud se v podloží násypu budou vyskytovat nevhodné nebo nepoužitelné zeminy ve smyslu ČSN 73 6133 (tab.1) nebo měkké zeminy neumožňující příjezd zemní frézy používané pro zlepšování, výměna aktivní zóny (materiál vhodný dle ČSN 736133) výměnou za hrubozrnný nesoudržný materiál o mocnosti cca 50 cm (dle povahy podloží) s bazální filtračně-separační geotextilií.

Při provádění zemních prací bude postupováno v souladu s ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, TKP4 Zemní práce. Násypové tělesa budou hutněna na hodnotu $D \geq 92$ %PS.

Vzhledem k tomu že se jedná o předpoklady je nutné, aby si zhotovitel tuto teorii ověřil během realizace tohoto stavebního objektu.

Odhumusování se předpokládá v tloušťce 0,30m. Jedná se o předpoklad je potřeba ověřit během realizace stavby.

Ohumusování

Podél parkoviště bude realizováno ohumusování v tl. vrstvy min. 0,15m. Ohumusované části budou osety travním semenem. Trávník je nutno založit tak, aby při předání splňoval parametry stanovené v TKP 13 a TP 99. Trávník je nezbytné zakládat za vhodných vegetačních a klimatických podmínek. Doporučený výsev je 25 g na 1m². Počítá se s povýsevovou zálivkou na plochách zatravněných ručně 1x po 5 l/m². V návrhu je počítáno 4x s ošetřením po výsadbě, které spočívá v kosení trávy, vyhrabání a odvozu shrabků, okopání sazenic, nahrazení uhynulých jedinců. V případě výskytu nevzešlých a holých míst také jejich dosev.

3 Vyhodnocení průzkumu a podkladů

3.1 Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby

- [1] Pravomocné územní rozhodnutí na navazující akci Krajinný park Havranák (24.11.2021 – Městská část Praha 19 Hlavní město Praha)

- [2] Dokumentace pro územní rozhodnutí, navazující akce Krajinný park Havranák (prostora architekti +23studio | platforma architektů, r. 2021)

3.2 Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

- [3] Územní plán Hlavního města Praha

3.3 Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

- [1] Katastrální mapa zájmového území,
[2] Zákres stávajících sítí z dokumentace DÚR r.2021
[3] Polohopisné a výškopisné zaměření zájmové oblasti (poskytnuto objednatelem)
[4] Katastrální a pozemková mapa
[5] WMS služby z webové stránky ČÚZK – Rastrová mapa M 1:10000, 1:25000, 1:200000 („CUZK -online“, mapový podklad: CZ-CUZK-WMS-ZM10-P, 2020-02-13, © 2010 ČÚZK, www.cuzk.cz; lokalizace služby: https://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZM10_PUB/WMSservice.aspx)
(„CUZK -online“, mapový podklad: CZ-CUZK-WMS-ZM25-P, 2019-03-20, © 2010 ČÚZK, www.cuzk.cz; lokalizace služby: https://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZM25_PUB/WMSservice.aspx)
(„CUZK -online“, mapový podklad: CZ-CUZK-WMS-ZM200-P, 2019-03-20, © 2010 ČÚZK, www.cuzk.cz; lokalizace služby: https://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZM200_PUB/WMSservice.aspx)

4 Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Vedle navrhovaného parkoviště SO-21 je projektována stavba Krajinného parku Havraňák. Stavby jsou navzájem koordinovány.

SO-01 – související stavební objekty (Projekt Krajinný park Havraňák)

Číslo SO	Název stavebního objektu	Budoucí majitel
SO-01	sdílený živičný / dlážděný chodník pro pěší a cyklisty šíře 3,5 m	Praha - Čakovice Praha – Kbely

5 Návrh zpevněných ploch

Konstrukce vozovky SO- 21

Třída dopravního zatížení V, podloží PIII, návrhová úroveň porušení D1.

Návrh konstrukce vozovky jako **D1-N-2-V-PIII** dle TP 170:

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN 73 6121 ČSN EN 13108-1 ed. 2
Spojovací postřik z kation. asf. emulze	PS-C	0,50 kg/m ²	ČSN 73 6109 ČSN 73 6129 ČSN EN 13108-1 ed.2
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN 73 6121 ČSN EN 13108-1 ed.2
Infiltrační postřik z kation. asf. emulze	PI-C	1,0 kg/m ²	ČSN 73 6109 ČSN 73 6132 ČSN EN 13108-1 ed.2
(s posypem kamenivem fr. 2/4)		3,0 kg/m ²	
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	150 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285 ed. 2
Štěrkodrt'	ŠD _B 0/32 G _E	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285 ed. 2
Celkem		min. 410 mm	

Konstrukce chodníku SO- 21

Třída dopravního zatížení V, podloží PIII, návrhová úroveň porušení D1.

Návrh konstrukce vozovky jako **D1-N-2-VI-PIII** dle TP 170:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN 73 6121 ČSN EN 13108-1 ed. 2
Spojovací postřik z kation. asf. emulze	PS-C	0,50 kg/m ²	ČSN 73 6109 ČSN 73 6129 ČSN EN 13108-1 ed.2
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN 73 6121 ČSN EN 13108-1 ed.2
Infiltrační postřik z kation. asf. emulze	PI-C	1,0 kg/m ²	ČSN 73 6109 ČSN 73 6132 ČSN EN 13108-1 ed.2
(s posypem kamenivem fr. 2/4)		3,0 kg/m ²	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	150 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285 ed. 2
Štěrkodrt'	ŠDB 0/32 G _E	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285 ed. 2
Celkem		min. 390 mm	

Asfaltové hutněné vrstvy nesmí být pokládány do nulových klínů. Asfaltové hutněné vrstvy budou pokládány v min. šířce 0,5 m na úkor nezpevněné krajnice.

Bod měknutí odpovídá specifikaci pro asfaltová pojiva s penetrací dle tab. 1A, ČSN 12 591.

Množství u postřiků určuje pouze zbytkové pojivo.

Před pokládkou se provede posouzení únosnosti v úrovni zemní pláně. Je vyžadována min. únosnost 45 MPa vyjádřená modulem přetvárnosti $E_{def,2}$. Dle předpokladů se očekává, že této únosnosti nebude dosaženo a je tedy v celé ploše nové konstrukce vozovky navržena úprava aktivní zóny v tl. 0,50 m zlepšením podloží pojivy např. směsné hydraulické pojivo v množství cca 2-3 % na základě laboratorně stanovené receptury.

Vzhledem k neznalosti podloží je potřeby počítat v některých částech s výměnou zeminy v aktivní zóně za vhodný propustný materiál v souladu s ČSN 73 6133. Napojení všech konstrukčních vrstev nové vozovky na konstrukční vrstvy stávající vozovky jízdního pásu musí být provedeno s postupným odstupňováním jednotlivých vrstev tak, aby nevznikla průběžná svislá pracovní spára. Obrusná vrstva včetně spojovacího postřiku bude položena v celé délce bez pracovní spáry novou konstrukcí vozovky. Pracovní spáry v asfaltovém krytu budou ošetřeny asfaltovou modifikovanou zálivkovou hmotou dle TP 115. Zpevněné plochy chodníků byly navrženy dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení VI a návrhovou úroveň porušení D1. Návrh konstrukce komunikace jako D1-N-2-V-PIII dle TP 170, $E_{def,2}$ na pláni min. 45 MPa.

Napojení všech konstrukčních vrstev vozovky na konstrukční vrstvy ostatních vozovek (změna konstrukce vozovky, pracovní spára ad.) musí být provedeno s postupným odstupňováním jednotlivých vrstev tak, aby nevznikla průběžná svislá pracovní spára.

Vzniklé podélné a příčné spáry budou ošetřeny modifikovanou asfaltovou zálivkou za horka tl. 12mm dle ČSN 14188-1

Konstrukce dlážděného krytu chodníků SO-21

Návrh konstrukce dlážděných chodníků jako dle TP 170:

Betonová dlažba	DL	60 mm	
Ložní vrstva HDK 4/8	L	40 mm	ČSN EN 13242+A1
Štěrkodrt'	ŠD _B 0/32	min. 250 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285 ed. 2
Celkem		min. 350 mm	

Konstrukce sjezdu na parkoviště přes chodník SO-21

Návrh konstrukce přejezdů jako dle TP 170:

Betonová dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131-1 ČSN EN 13108-1 ed. 2
Ložní vrstva HDK 4/8	L	40mm	ČSN 73 6126-1
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C _{8/10}	120 mm	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285 ed. 2
Celkem		min. 390 mm	

Na chodnících jsou navrženy varovné, signální pásy a vodící linie z reliéfní kontrastní dlažby dle vyhlášky č 398/2009 Sb..

Konstrukce spojižděného středu obratiště SO-21

Návrh konstrukce přejezdů jako dle TP 170:

Žulové dlažební kostky velké S výplní spar maltou M25 XF4	DL	160 mm	ČSN 73 6131-1
Lože z betonu C20/25n XF3	L	50mm	ČSN RN 206+A1 TKP18
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C _{8/10}	120 mm	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285 ed. 2
Celkem		min. 530 mm	

6 Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Voda z povrchu chodníku bude odvedena výsledným sklonem vozovky přes vynechávanou betonovou obrubu do průlehu za obrubou. Obruba je navržena s otvory cca každé 3 - 5 m s vynecháním 20 cm.

Konstrukce průlehu

Průleh je navržen v šířce 0,70 m v místech kde je stísněný zelený pás mezi parkovištěm a cyklostezkou je průleh navržen v šířce 0,50m. Sklony svahů průlehu jsou navrženy 1:6,50. Celková hloubka průlehu je minimálně 1,40 m vč. ohumusování tl. 0,15.

Podzemní část průlehu je navržena na minimálně 1,20m hloubky a skládá se:

- Ohumusování tl. 0,15 m
- Štěrkodrti fr. 8/16 tl. 0,15 m obalené ve filtračně separační geotextilii dle TP 97
- Štěrkodrti fr. 32/63 obalené ve filtračně separační geotextilii dle TP 97

Hladina podzemní vody musí být alespoň 1,0 m pod navrženým dnem spodní části průlehu.

Podzemní voda

Informace o spodní vodě nebyly k dispozici.

7 Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Na sjezdu na parkoviště bylo navrženo svislé dopravní značení B17-Zákaz vjezdu automobilům delším 5 m, označení parkoviště IP11a a označení slepé ulice IP10a a dodatkovou tabulí E5 omezení vjezdu vozidel do 3,5 tuny. Na výjezdu z parkoviště bylo navrženo svislé dopravní značení P6 – Stop, dej přednost v jízdě.

Dále bylo navrženo dopravní značení označující parkovací místo pro osoby těžce pohybově postižené IP12.

Propojení mezi parkovištěm a chodníkem SO 01.2 (Projekt Krajinový park Havraňák) je osazeno svislé dopravní značení C9a a C9b na jeden sloupek po pravé straně od parkoviště.

V celé délce parkoviště bylo po levé hraně silnice a ve vnějším okružním pásu navrženo vodorovné dopravní značení žluté barvy V12c šířky 0,25m – zákaz zastavení a stání.

Parkovací stání jsou navržena oddělením bílou plnou čarou V1a š. 0,125m

Přes ulici Toužimská bylo navrženo vodorovné dopravní značení označující sdružený přechod pro chodce a cyklisty bílé barvy V8c v šířce 4 m.

Taktéž bylo navrženo nové označení přechodu pro chodce IP6 s žlutou reflexní spodní deskou.

V místě nového nároží sjezdu na parkoviště jsou v stávajícím stavu navrženy 2 zrcadla. Je navržen posun zrcadel na vhodnější umístění mezi sjezd parkoviště a objekt SO-01.2 část.

Dopravní značení trvalé zahrnuje veškeré dopravní značení objektu SO-21 (vodorovné a svislé značení) dle dostupných zásad a TP pro řešení dopravního značení na komunikacích. Detailní řešení dopravního značení je zřejmé z výkresových příloh C.4 Situace dopravního značení

Dopravní značení je zpracováno v souladu s ustanoveními zákona č. 361/2000 Sb., vyhláška č. 294/2015 Sb. platnými ČSN, TP 65, TP 66, TP 84, TP 100, TP, 133, TP 217, VL 6.1, VL 6.2, TKP, a dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Zejména se jedná o tyto normy a předpisy:

- Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění zákona č.60/2001 Sb.
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení, Část 1: Stálé dopravní značky
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- ČSN 73 61 10 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 61 02 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- TP 58 - Směrové sloupky a odrazky - zásady pro používání
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

8 Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby

Stavební objekt SO-21 nevyžaduje zvláštní podmínky ani požadavky na postup výstavby a údržbu, jeho výstavba proběhne dle harmonogramu, který si zvolí zhotovitel stavby.

9 Vazba na případné technologické vybavení

Objekt SO-21 nemá vazby na žádná technologická vybavení.

10 Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Stavba splňuje požadavky norem ČSN, zákonů ČR a rezortního systému jakosti Ministerstva dopravy ČR (Technické podmínky, Technické kvalitativní podmínky).

11 Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Objekt bude opatřen prvky pro bezpečné užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. (MMR, 2009). Celé staveniště musí být zabezpečeno tak, aby bylo minimalizováno riziko úrazu pro kolemjdoucí i pro vozidla, tj. předepsaným způsobem označeno, osvětleno a zabezpečeno.

11.1 Z hlediska silniční dopravy

Komunikace budou po dobu výstavby částečně uzavřené dle fáze výstavby, tak aby byl umožněn částečný provoz na komunikacích. Před realizací je tedy nutné řešit dodavatelem stavby umístění provizorního dopravního značení po dobu výstavby.

11.2 Z hlediska pěších tras

Pěší budou nasměrováni pokud možno mimo staveniště. Pokud to nebude možné, bude nutné zajistit pohyb pěších i přes staveniště. V případě, že staveniště bude lokálně oploceno přenosným zábradlím, musí odpovídat požadavkům TP 66, čl. 4.5.2, 4.5.3. Musí mít tedy hladký povrch bez ostrých hran a musí být doplněno dotykovou lištou pro nevidomé (0,2 – 0,3 m nad chodníkem). Vždy bude zachována průchozí šířka provizorní bezbariérové trasy 1,5 m (v souladu s principy vyhlášky 398/2009 Sb.). Dále je nutné zajistit provizorní „místa pro přecházení“ přes komunikaci

Budou realizována tato opatření:

- maximální příčný sklon 2,0 %,
- maximální navrhovaný podélný sklon 5,50 %,
- součinitel smykového tření povrchu chodníku musí být min. 0,5,
- výškové rozdíly v rámci bezbariérových pěších tras nepřesahují hodnotu 0,02 m,
- signální, hmatové a vodící pásy jsou řešeny barvou kontrastně odlišnou od okolní zpevněné plochy (barva červená).

12 Inženýrské sítě

V prostoru stavebních úprav se nachází několik inženýrských sítí. Tato vedení musí být pod konstrukcí sjezdů a zpevněnými plochami ochráněny chráničkami (např. řada ARROT) způsobem uvedeným ve stanovisku správce inženýrské sítě.

Realizace stavby bude provedena na základě podmínek vyjádření a souhlasu s činností v ochranném pásmu inženýrské sítě.

Poloha stávajících inženýrských sítí byla v době zpracování dokumentace známa na pouze polohově na základě vyjádření dotčených správců sítí.

Před zahájením stavebních prací je nutno jejich průběh vytyčit, viditelně označit a dbát všech odpovídajících předpisů. Vytyčení všech sítí zajistí zhotovitel vč. projednání o nutné ochraně sítí případně výškové úpravě.

Není-li v závazných stanoviscích jednotlivých správců uvedeno jinak, kabely nacházející se pod konstrukcí navrhované vozovky budou uloženy do půlené chráničky PE 110 min. krytí dle ČSN 73 6005 pod komunikací. Uložení bude během realizace odsouhlaseno a upřesněno správcem sítě.

Projektant předpokládá uložení všech stávajících sítí v normou definované hloubce pod stávajícími zpevněnými plochami, která nevyvolává nutnost překládky sítě. Případná nutnost přeložení sítě v kolizi se stavbou, vyvolaná zejména nedodržením minimální hloubky uložení sítě, se bude řešit individuálně dle skutečného stavu po případném obnažení sítě během výstavby.

Dle vyjádření PREdistribuce, a.s. jsou navrženy pod vjezdem a chodníkem chráničky 1x200mm délky 36 m a 2x 160 mm délky 36 m. Dále je potřeba dle vyjádření ochánit stávající kabely, a to chráničkami AROT pro kabely do 1kV průměru 160 mm a pro kabely 22 kV průměru 110 mm pro každou žílu. Dle poskytnutých situačních podkladů se předpokládá ochrana půlenými chráničkami 2x 110 mm délky 17 m a 1x 160 mm délky 17 m. **Další podrobný popis požadavků zprávě sítě je součástí dokumentace v dokladové části.**

Skutečnost se může od poskytnutých podkladů správců sítí lišit.

Ochrana kabelů VO pod sjezdem:

V místech vjezdů a přejezdů musí být kabely uloženy do obetonované chráničky DN 110 mm s krytím 1 m s přesahem na obě strany min. 50 cm do přilehlého přidruženého prostoru. Konce chrániček musí být zapěněny. Chráničky musí být geodeticky zaměřeny. **Předpokládaná délka chráničky pro kabel VO je navržena 10,50 m vč. přesahů 0,50m na každou stranu. Další podrobný popis požadavků zprávě sítě je součástí dokumentace v dokladové části.**

13 Základní technologické požadavky

Veškeré stavební práce musí být provedeny v souladu s platnými právními předpisy ČSN a ČSN EN. Při realizaci musí být v plném rozsahu dodržovány příslušné Technické kvalitativní podmínky (TKP) staveb pozemních komunikací. Požadavky na kvalitu a zásady zkoušení jsou podrobně v těchto TKP specifikovány (zejména TKP 1,2,3,4,5,7,9,10,11,12,14,18,26).

Varovný pás a vodící linie musí splňovat požadavky dle TN TZÚS 12.03.04 vč. požadavků barevného kontrastu.

Použité materiály musí splňovat požadavky nařízení vlády č.163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění nařízení vlády č.312/2005 Sb.