

Souřadný systém S - JTSK
Výškový systém Balt p.v.

Akce

Karlovy Vary, ulice Rolavská - parkování

Objednatel

STATUTÁRNÍ MĚSTO KARLOVY VARY
MOSKEVSKÁ 2035/21, KARLOVY VARY, 361 20

Zhotovitel

ING. TOMÁŠ ŠTEMBERA PETRÁŇ

Vltavínová 1305/7, 326 00 Plzeň

IČO: 108 250 61

tel.: 724 547 385

e-mail: stembera.petran@email.cz

HIP	Ing. T. Štembera Petrání	Zak. číslo	22DS007
Vypracoval	Ing. T. Štembera Petrání	Datum	02/2023
Zodp. projektant	Ing. T. Štembera Petrání	Stupeň	PDPS
Část dokumentace	SO 101 KOMUNIKACE	Formát	A4
		Měřítko	---
Příloha	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Č. přílohy	Paré
		1	

OBSAH:

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	2
A.1 ÚDAJE O STAVBĚ.....	2
A.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI.....	2
A.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	2
B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	3
B.1 SMĚROVÉ VEDENÍ	3
B.2 ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ	3
B.3 VÝŠKOVÉ VEDENÍ A PŘÍČNÉ KLOPENÍ.....	4
B.4 VEGETAČNÍ ÚPRAVY.....	4
B.5 OPLOCENÍ	5
B.6 ODSTRANĚNÍ PAŘEZŮ	5
C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI.....	5
D) VZTAHY POZEMÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY.....	6
E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	6
E.1 KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH.....	6
E.2 ZEMNÍ TĚLESO	7
E.3 OBRUBNÍKY, DLAŽBY, TVAROVKY.....	8
E.4 BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ.....	8
F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	8
G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO	
PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	9
H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	10
I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	10
J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH	
DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	10
K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE	
STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	11
L) PŘÍLOHY	11

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

A.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby: KARLOVY VARY, ULICE ROLAVSKÁ - PARKOVÁNÍ

Stavební objekt: SO 101 – MK ROLAVSKÁ

Místo stavby:

Kraj: Karlovarský kraj

Katastrální území: Stará Role [753 858]

Označení pozemní komunikace: místní komunikace, ul. Rolavská

Předmět stavebního objektu: změna dokončené stavby, stavba trvalá

A.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI

Název: Statutární město Karlovy Vary

Sídlo: Moskevská 2035/21, Karlovy Vary, 321 20

IČO/DIČ: 00254657/CZ00254657

Zastoupení: Ing. Daniel Riedl, vedoucí odboru rozvoje a investic

Ing. Eva Pavlasová, vedoucí odboru technického

A.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Název: Ing. Tomáš Štembera Petráň

Sídlo: Vltavínová 1305/7, 326 00 Plzeň

IČO: 10825061

Hlavní projektant: Ing. Tomáš Štembera Petráň,
ČKAIT 0202125, dopravní stavby

Zpracovatel SO: Ing. Tomáš Štembera Petráň,
ČKAIT 0202125, dopravní stavby

B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Hlavní náplní stavebního objektu je rekonstrukce stávající místní komunikace v Rolavské ulici. Konkrétně se jedná o opravu vozovky v rozsahu dle diagnostického průzkumu a opravu parkovacího zálivu. V rámci opravy budou parametry vozovky a parkovacích stání upraveny pokud možno na normové hodnoty.

S navrženým řešením souvisí i doplnění uličních vpustí pro odvodnění zpevněných ploch, posun oplocení přilehlého dopravního hřiště, oprava povrchu přilehlého chodníku a odstranění pařezů po vykáčených stromech. Samotné kácení stromů bude provedeno samostatně v předstihu před zahájením vlastní stavby.

B.1 SMĚROVÉ VEDENÍ

Směrové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách. Vytýčovací osa s názvem 101 je umístěna do středu vozovky. Osa se skládá z úseků v přímé, mezi které jsou vloženy prosté oblouky o poloměrech 50 m, 130 m a 2 000 m. Směrové vedení kopíruje stávající stav v Rolavské ulici. Pracovní staničení bylo zvoleno ve směru od Kostelní ulice k ulici Závodu míru.

B.2 ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Šířkové uspořádání je přehledně doloženo ve výkresových přílohách.

V převážné části řešeného úseku se jedná o dvoupruhovou obousměrnou komunikaci s levostranným parkovacím zálivem pro kolmé stání vozidel a pravostranným jednopruhovým chodníkem. Základní šířka jízdního pruhu je navržena 2,75 m, vodící proužky mají šířku 0,25 m. Základní šířka vozovky mezi obrubami je tak 6,0 m. Rozšíření vozovky v oblouku není s ohledem na stísněné poměry stávajícího stavu navrhováno.

Hloubka kolmého parkovacího stání je navržena 5,0 m a zahrnuje v sobě i prostor pro přesah přední nebo zadní části vozidla. Aby nedocházelo k dojíždění vozidel koly až ke konci fyzicky vymezeného parkovacího stání a tím k najíždění do přilehlého oplocení dopravního hřiště, je ve vzdálenosti 0,75 m od konce parkovacího stání umístěn kolejový obrubník sloužící jako záražka pro kola. Šířka parkovacího stání je navržena 2,5 m, krajní stání jsou navíc rozšířena o 0,25 m.

Podélné stání má šířku 2,0 m a délku 5,75 m. Kraje parkovacího stání jsou rozšířeny šikmým náběhem délky 1,0 m, který je u vozovky zaoblen poloměrem 1,0 m.

Šířka chodníku se skládá z pruhu pro chodce $a_{CH} = 0,75$ m, bezpečnostního odstupu od vozovky 0,5 m a bezpečnostního odstupu od pevné překážky 0,25 m (přilehlá zástavba, případně oplocení pozemku). V prostoru před garážemi je chodník rozšířen na dvoupruhový.

B.3 VÝŠKOVÉ VEDENÍ A PŘÍČNÉ KLOPENÍ

Výškové vedení a příčné klopení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách. Niveleta je umístěna do osy vozovky.

Výškové vedení vychází z nivelety stávající vozovky s vyrovnáním lokálních nerovností. Skládá se z úseků ve stoupání a v klesání, kdy jednotlivé lomy nivelety jsou zaobleny výškovými oblouky. Maximální sklon je $s = 1,4 \%$, minimální sklon je $s = 0,1 \%$. Poloměr zakružovacího oblouku je maximálně $R = 3\,000\text{ m}$, minimálně pak $R = 1\,500\text{ m}$.

Příčný sklon vozovky je navržen střešovitý s hodnotou $s = 2,5 \%$. Příčný sklon parkovacího zálivu je navržen s hodnotou $s = 2,0 \%$ a je sklopen směrem k vozovce. Příčný sklon chodníku je navržen s hodnotou $s = 2,0 \%$ a je sklopen směrem k vozovce.

B.4 VEGETAČNÍ ÚPRAVY

V rámci objektu SO 101 je navrženo rozprostření ornice na nezpevněné plochy dotčené stavbou a jejich následné zatravnění. Předpokládaný rozsah dotčených ploch je patrný z výkresových příloh.

Tloušťka ohumusování je požadována minimálně 100 mm. Půda je požadována bez kamenů a jakýchkoliv částic větších než 50 mm. Kvalita půdy je požadována v kvalitě nezaplevelené ornice. Není přípustné použití odtěžené zeminy.

V rámci stavby bude použita travobylinná směs. Nový trávník bude založen výsevem travní směsi. Nejvhodnější doba pro založení trávníku výsevem je na jaře v dubnu až v červnu a potom od poloviny srpna do konce září. Výsev se provádí ručně, nebo pomocí zakladače trávníku. Po výsevu se travní semeno zapraví a povrch půdy se uválí.

V projektu je počítáno s průměrným chemickým odplevelením 1,5x. Pokud nelze založit trávník hned po rozprostření ornice (nevhodné vegetační období) a připravené plochy se zaplevelí vytrvalými plevely, použije se pro odplevelení ploch totální herbicid. Plochy zaplevelené jednoletými plevely stačí posekat. Toto se však musí provést dříve, než se jednoleté plevele vysemení. Zakládat trávník na plochách se vzrostlým hustým plevellem není přípustné. V případě, že se trávník založí ihned po rozprostření ornice a je zaplevelený i po pokosení, použijí se pro odplevelení trávníku vhodné selektivní herbicidy. Na ložiska vytrvalých plevelů se použije přípravek opakovaně. V zásadě je nutno technologický postup při zemních pracích a zakládání trávníku organizovat tak, aby se použití chemických prostředků minimalizovalo a použilo hlavně opakovaně na odstranění ložisek vytrvalých plevelů. Odstranění vytrvalých plevelů je jedna ze základních podmínek převzetí trávníku. Je nutno počítat s tím, že část odplevelení bude nutno provádět i ve výsadbách. Zhotovitel rozhodne o použití vhodného přípravku pro odplevelení ve výsadbách podle konkrétní situace. Chemické odplevelení výsadeb není proto uváděno zvlášť. Použití jiných povolených přípravků se stejným účinkem je možné.

Součástí požadovaných prací je první posekání, které zahrnuje kosení trávy se shrabáním a odvozem na skládku, případně dosev nevyžehlých míst apod. tak, aby trávník při předání splňoval požadované parametry.

Výsadba dřevin a případná následná péče je součástí SO 801.

B.5 OPLOCENÍ

V rámci tohoto objektu dojde k posunu části stávajícího oplocení dopravního hřiště (pozemek parc. č. 1415/6), které je v kolizi s navrženým parkovacím zálivem. Stávající oplocení sestávající se z drátěného pletiva bez podezdívky a ocelových sloupků bude demontováno.

V nové poloze bude osazeno nové oplocení. Jedná se o drátěné oplocení z poplastovaného pletiva výšky 1,8 m bez podezdívky. Ocelové sloupky budou opatřeny protikorozním nátěrem. Podrobněji viz příloha této zprávy.

B.6 ODSTRANĚNÍ PAŘEZŮ

Kácení stromů bude provedeno samostatně v předstihu před zahájením vlastní stavby. V rámci této dokumentace je pouze informativně zobrazen rozsah kácení.

V rámci tohoto stavebního objektu bude provedeno pouze odstranění pařezů po vykácených stromech. Pařezy je požadováno vytrhnout.

Rozsah kácení a tím i rozsah odstraňovaných pařezů je patrný z výkresových příloh.

C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Dendrologický průzkum

Výsledky dendrologického průzkumu byly využity zejména při stanovení rozsahu parkovacích stání. Stromy nacházející se v prostoru parkovacích stání se zároveň nachází v prostoru nadzemního vedení NN, což v minulosti vyvolalo opakované provádění razantních řezů v korunách stromů. To mělo pravděpodobně velký vliv na jejich zdravotní stav a v současné době stromy silně prosychají, případně jsou již zcela suché. S ohledem na malou perspektivu stávajících stromů v prostoru parkovacích stání bylo navrženo vykácení celé aleje.

Průzkum vozovky a návrh její opravy

Dle zjištění v rámci průzkumu vozovky bylo zjištěno, že stávající vozovka vykazuje značné množství poruch, jejich příčinou je únava asfaltem stmelených vrstev. Ta vznikla vlivem stárí a ztrátou původních vlastností asfaltového pojiva. Další příčinou vzniku poruch je lokálně nedostatečná únosnost vozovky.

V prostoru vozovky a částečně i parkovacích stání byla v hloubce cca 21 cm (vozovka), respektive 42 cm (parkoviště) zjištěna vrstva z lomového kamene.

Konstrukce vozovky a parkovacích stání navržené v rámci této projektové dokumentace jsou převzaté z průzkumu vozovky.

Vzhledem k výskytu lokálně neúnosných míst vozovky je v projektové dokumentaci navržena lokální oprava celé konstrukce vozovky včetně aktivní zóny, jejíž přesný rozsah bude určen v průběhu provádění stavby po odstranění stávajících vrstev za účasti projektanta a investora stavby.

D) VZTAHY POZEMÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Tento stavební objekt souvisí s následujícími stavebními objekty:

Číselná řada	Skupina objektů
401	Veřejné osvětlení
460	Přeložka vedení CETIN
801	Vegetační úpravy

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Je navrženo použití několika konstrukcí podle způsobu využití a předpokládaného dopravního zatížení. Konstrukce vozovky vycházejí z doporučení v průzkumu vozovky a z TP 170.

E.1 KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Konstrukce vozovky

ACO 11+	40 mm	asf. beton pro ohrubné vrstvy	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PS-C	0,35 kg/m ²	spojovací postřik asf. emulzí	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
ACP 16+	70 mm	asf. beton pro podkladní vrstvy	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PI-C	1,00 kg/m ²	infiltrační postřik asf. emulzí	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
Š _{DA}	cca 100 mm	šterkodrt' 0/22	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

Celkem cca 210 mm

Požadovaná pojiva asfaltových vrstev a postřiků jsou uvedena ve vzorových příčných řezech.

Konstrukce vychází z katalogového listu D1-N-2 v TP 170, ze které je využit kryt, asfaltová podkladní vrstva a horní podkladní vrstva. Spodní podkladní vrstvu bude tvořit stávající vrstva z lomového kamene.

Vrstvou Š_{DA} v tl. cca 100 mm je myšleno dorovnání na úroveň -110 mm pod úroveň nové nivelety. Jedná se o průměrnou tloušťku. Vrstva musí být ztuhněna na min. 100 MPa.

Stávající konstrukční vrstvy budou odstraněny až na úroveň stávajícího lomového kamene. Poté bude provedena prohlídka a určení neúnosných míst za účasti projektanta a investora stavby.

Sanace neúnosných míst vozovky

Předpokládá se, že se bude jednat o místa s absencí vrstvy z lomového kamene. V těchto místech bude provedena statická zatěžovací zkouška pro zjištění únosnosti podkladní vrstvy a na základě jejích výsledků bude stanovena mocnost výměny podkladní vrstvy za vrstvu Š_{DA} 0/32. V případě potřeby bude provedena i sanace aktivní zóny, která bude provedena vhodnou kamennou sypaninou.

Na vrstvu Š_{DA} bude následně položena 1 vrstva ACP 16+ (50/70) v tl. 70 mm, poté bude aplikován geokompozit s min. pevností 100 kN/m dle TP 147 a předpisu výrobce. Obrusná vrstva viz konstrukce vozovky.

Konstrukce parkovacích stání

DL	80 mm	betonová dlažba	ČSN 73 6131
L	40 mm	lože z kameniva	ČSN 73 6131
Š _{DA}	200 mm	šterkodrť	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

Celkem 320 mm

Konstrukce odpovídá katalogovému listu D2-D-1 v TP 170. Barva betonové dlažby je požadována antracit. Vyznačení jednotlivých parkovacích stání bude provedeno dlažbou červené barvy.

Konstrukce chodníku

Oprava chodníku v Rolavské ulici bude v rámci stavby provedena pouze provizorně za pomoci R-materiálu, který bude získán na stavbě ze stávající vozovky. Důvodem je budoucí pokládka kabelového vedení společnosti ČEZ Distribuce v celé délce chodníku, která je plánována na rok 2024.

Stávající asfaltový kryt chodníku a ostatní konstrukční vrstvy budou vybourány na potřebnou výškovou úroveň. Zbylé konstrukční vrstvy budou urovnány a zhutněny a bude položena vrchní vrstva R-materiálu fr. 0-16 (dle TP 210) v tl. 50 mm s dvouvrstvým nátěrem (množství zbytkového pojiva 1,0 kg/m²). V případě pokládky a hutnění recyklované vrstvy při teplotě vyšší než 20°C je možné provedení nátěru vypustit.

E.2 ZEMNÍ TĚLESO

Požadované hodnoty únosnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky a rozsah jejich použití je přehledně doložen ve výkresových přílohách zejména ve vzorových příčných řezech.

V případě, že nebude možné dosáhnout na úrovni zemní pláň požadovaných hodnot únosnosti bude provedena sanace aktivní zóny. Pro potřeby zpracování soupisu prací je uvažováno s výměnou aktivní zóny za zeminu vhodnou do aktivní zóny dle ČSN 73 6133 v tloušťce 30 cm v případech, kdy je na zemní pláni požadována únosnost $E_{def,2}$ min. 30 MPa nebo v tloušťce 50 cm v případě požadované únosnosti $E_{def,2}$ min. 45 MPa.

Zeminy zastižené na staveništi jsou do hloubky potřebné pro navrhované stavební práce těžitelné běžně dostupnou mechanizací (dle TKP I. třída těžitelnosti).

V rámci stavby není nutné budovat násypová nebo zářezová tělesa. Případné lokální vyrovnání výškových rozdílů mezi navrženou stavbou a stávajícím terénem bude provedeno pomocí nízkých svahů ve sklonu max. 1 : 2.

E.3 OBRUBNÍKY, DLAŽBY, TVAROVKY

Navrhované prvky jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách zejména ve vzorových příčných řezech.

Betonová dlažba na parkovacích stáních bude barvy antracit / tmavě šedá. Oddělení jednotlivých parkovacích stání bude provedeno pomocí linky z betonové dlažby odlišné barvy.

E.4 BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ

Stavba neobsahuje.

F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Princip odvodnění zájmového území s navrženým řešením nemění. Dešťové vody z povrchu zpevněných ploch budou pomocí podélného a příčného sklonu svedeny do uličních vpustí a dále do stávající jednotné kanalizace umístěné ve vozovce v Rolavské ulici.

V rámci stavby bude provedena výměna stávající vpusti a navíc budou doplněny další vpusti pro zajištění lepšího odvedení dešťových vod z povrchu vozovky. Vzorová sestava uliční vpusti je uvedena v příloze této zprávy. Přípojky uličních vpustí budou provedeny z PVC potrubí plnostěnné konstrukce DN 150 mm o min. kruhové tuhosti SN 12 kN/m². Přípojky budou napojeny na stávající kameninovou stoku jednotné kanalizace DN 400. Pro připojení budou využity stávající odbočky případně budou pomocí navrtávky vytvořeny odbočky nové.

G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Součástí stavebního objektu je nezbytná úprava dopravního značení vyplývající z navržených stavebních úprav a změn organizace dopravy. Typy a umístění dopravního značení je nakresleno ve výkresových přílohách.

Provedení dopravního značení je požadováno dle:

- TKP 14 dopravní značky a dopravní zařízení
- ČSN EN 12899-1, stálé svíslé dopravní značení - část 1: stálé dopravní značky
- ČSN EN 1436-1, vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12767, pasivní bezpečnost podpěrných konstrukcí zařízení na pozemní komunikaci - požadavky a zkušební metody
- TP 70, zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK
- TP 65, zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133, zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- vzorové listy VL 6.1 a VL 6.2, vybavení pozemních komunikací

Svislé dopravní značení

Použité svíslé dopravní značení je základní velikosti reflexní třídy min. R1. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje svíslé značky od obruby je min. 0,5 m a max. 2,0 m. U značek umístěných na chodníku musí zůstat zachován průchozí prostor do výšky min. 2,50 m.

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení je požadováno v reflexním provedení a bude nejprve barvou a následně plastem.

Kolmá parkovací stání, ve kterých jsou umístěny stávající sloupy vzdušného vedení NN, nebo která jsou blíže než 1,0 m od stávajících sloupů NN, budou do doby jejich překládky vyblokována pomocí vodorovného dopravního značení. Bude použita lepící páska používána pro dočasné vodorovné značení.

Dopravní zařízení

Pro regulaci rychlosti vozidel na požadovanou rychlost 30 km/h budou na začátku a na konci úseku osazeny malé kruhové zpomalovací polštáře dle TP 85. Jsou navrženy prefabrikované polštáře průměru 425 mm.

H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Zaměření zájmového území je provedeno v globálním systému S-JTSK a výškovém systému BpV. V případě zjištění rozporů se skutečností budou tyto řešeny přímo na staveništi v rámci realizace stavby.

Vytyčovací prvky příčných řezů jsou uvedeny v příloze této zprávy. Z hlediska výškového uspořádání je směrodatná stávající výška přímo na staveništi, hodnota ve výkresech je orientační.

Před zahájením zemních prací je nutno požádat správce inženýrských sítí o jejich vytyčení a respektovat podmínky jednotlivých správců při stavbě v jejich ochranném pásmu, které jsou uvedeny ve vyjádření jednotlivých správců k projektové dokumentaci, viz dokladová část.

Technické a fyzikální vlastnosti stavebních materiálů, konstrukcí a prací pro všechny veřejně přístupné pozemní komunikace jsou požadovány v rozsahu odpovídajícímu SJ-PK (systém jakosti v oboru pozemních komunikací), zveřejněného ve věstníku dopravy v platném znění. Základní požadavky na vlastnosti jsou uvedeny ve výkresových přílohách. Nejsou-li tyto v některých přílohách blíže popsány, vyplývají minimální požadavky z platných oborových ČSN, TP (technické podmínky) a TKP (technicko kvalitativní podmínky) zahrnutých do SJ-PK.

I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavební objekt SO 101 nemá vazbu na technologické vybavení.

J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Návrh byl proveden dle ČSN, TP, TKP a VL. Vzhledem k charakteru prací nebyly žádné výpočty prováděny.

Konstrukční skladby vychází z TP 170. Lze konstatovat, že konstrukce pro daný účel vyhoví, že odpovídá zatížení dané komunikace. Při realizaci budou použity certifikované a schválené materiály, řešené plochy budou řádně zhutněny.

K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Jedná se o opravu a údržbu stávající stavby. Zásady pro bezbariérové užívání staveb požadované vyhláškou č. 398/2009 Sb. byly dodrženy pouze pokud to územně a stavebně technické důvody dovolily.

Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené nejsou v rámci stavby navržena. Tato stání se nachází v prostoru stávajícího parkoviště před budovou Policie ČR. V případě potřeby vyhrazení další parkovacích stání nad rámec stávajících bude v budoucnu možné využít záliv pro 2 kolmá stání, jehož rozměry jsou navrženy tak, aby zde bylo možné umístit dvě vyhrazená stání se společnou manipulační plochou.

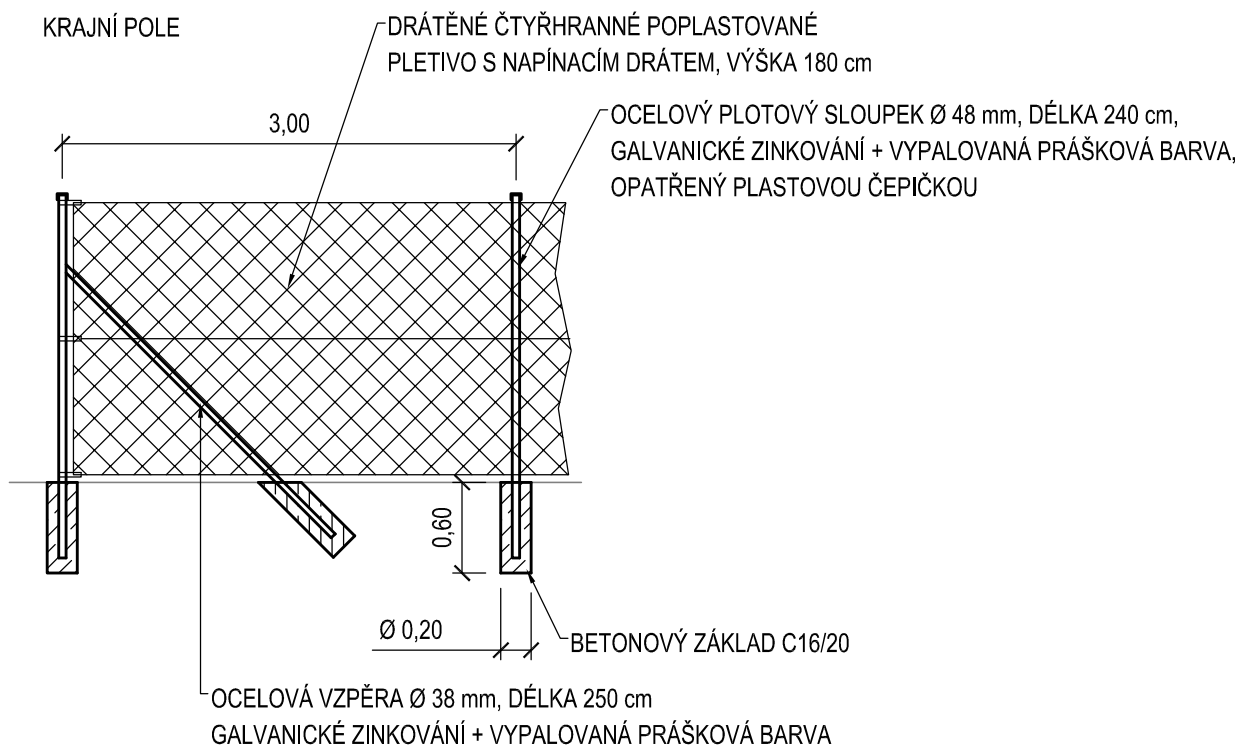
Šířka chodníku je minimálně 1,5 m včetně bezpečnostních odstupů. Povrch chodníku bude v rámci stavby proveden pouze provizorně za pomoci R-materiálu. Důvodem je budoucí pokládka kabelového vedení společnosti ČEZ Distribuce v celé délce chodníku, která je plánována na rok 2024.

L) PŘÍLOHY

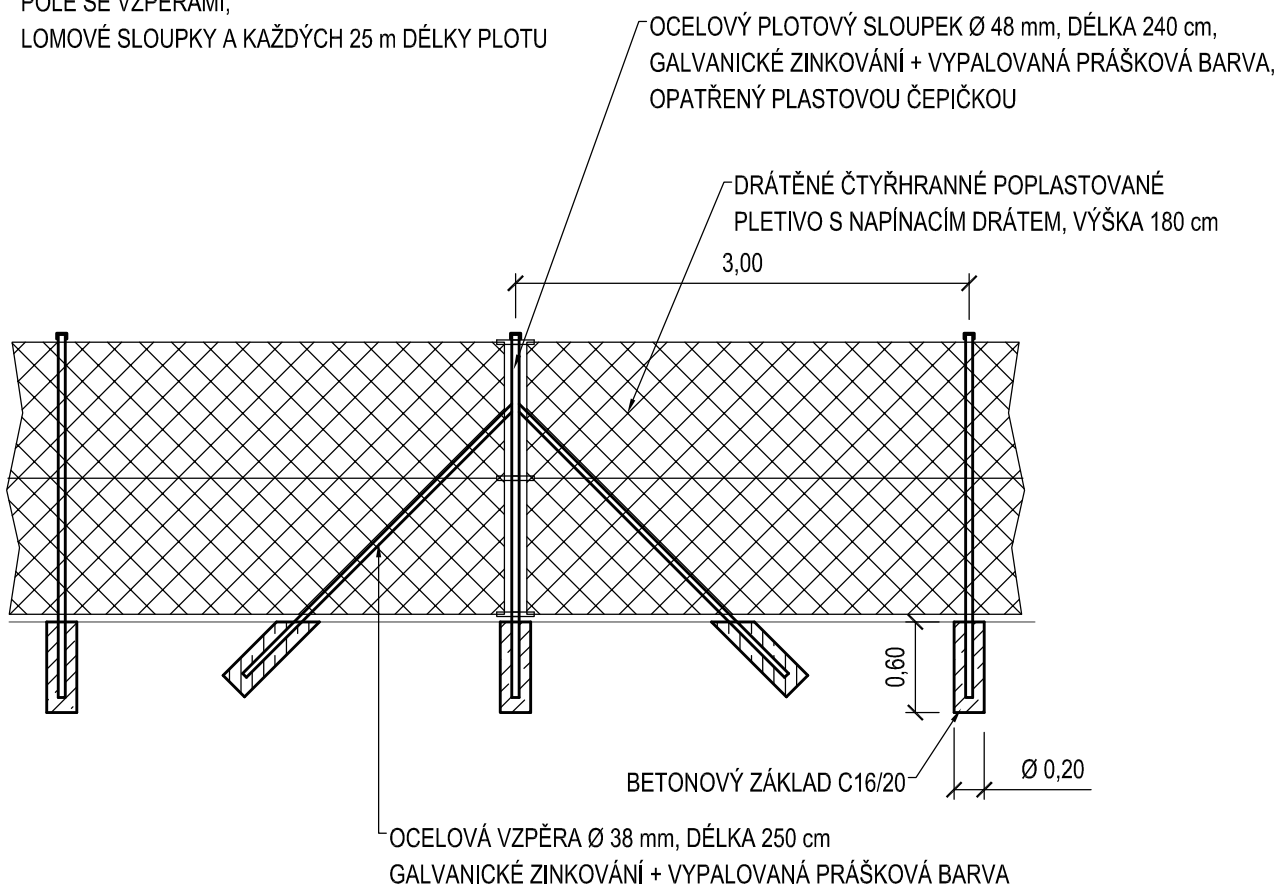
- Drátěné oplocení bez podezdívky
- Vzorový řez uliční vpusti
- Tabulka uličních vpustí
- Vytyčovací body

Vypracoval: Ing. Tomáš Štembera Petráň

SO 101 - TECHNICKÁ ZPRÁVA, DRÁTĚNÉ OPLOCENÍ BEZ PODEZDÍVKY (M 1:50)

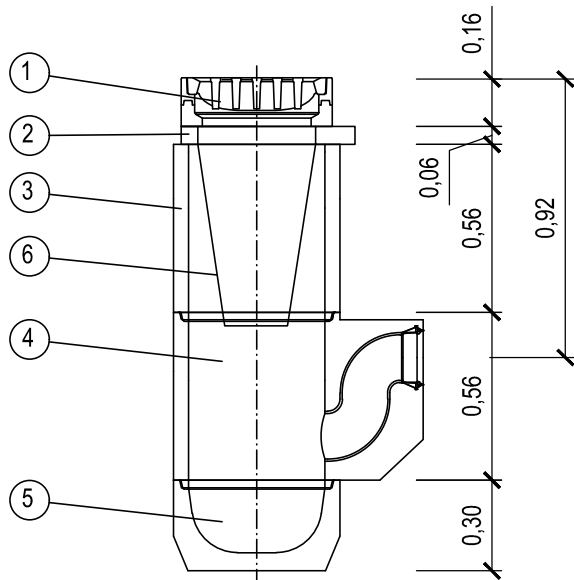


POLE SE VZPĚRAMI,
LOMOVÉ SLOUPKY A KAŽDÝCH 25 m DÉLKY PLOTU

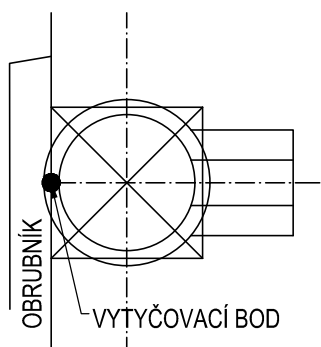
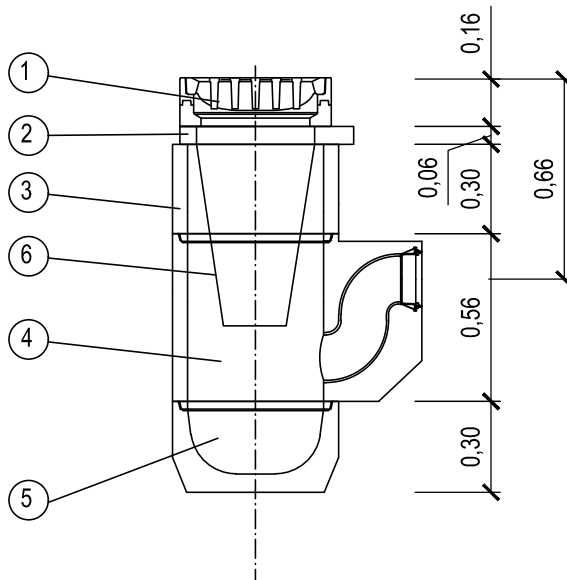


SO 101 - TECHNICKÁ ZPRÁVA, VZOROVÝ ŘEZ ULIČNÍ VPUSTI (M 1:25)

STANDARDNÍ VPUST
UV 01, 02, 03



ATYPICKÁ VPUST
UV 04, 05



LEGENDA:

č.	POPIS
1.	LITINOVÁ VTOKOVÁ MŘÍŽ S PANTEM D400, 500x500 mm
2.	VYROVNÁVACÍ PRSTENEC, TBV-Q 390/60/10a
3.	SKRUŽ HORNÍ TBV-Q 450/555/5d - standardní vpust SKRUŽ HORNÍ TBV-Q 450/295/5d - atypická vpust
4.	SKRUŽ SE SIFONEM TBV-Q 450/570/3z
5.	DNO S KALOVOU PROHLUBNÍ TBV-Q 450/300/2a
6.	KALOVÝ KOŠ POZINKY VYSOKÝ, H = 600 mm

SO 101 TECHNICKÁ ZPRÁVA

TABULKA ULIČNÍCH VPUSTÍ

číslo UV	staničení	X	Y	kóta mříže	hloubka odtoku [m]	kóta odtoku	DN stoky	kóta dna stoky	kóta zaústění do stoky (ve 2/3 výšky)	rozdíl výšek [m]	vodorovná délka přípojky [m]	sklon přípojky [%]	Způsob napojení
UV01	0,028.25-L	-852757,28	-1008619,07	389,09	0,925	388,17	400	387,67	387,94	0,23	1,15	20,25	nová odbočka - navrtávka
UV02	0,050.35-P	-852735,76	-1008626,89	388,95	0,925	388,02	400	387,51	387,78	0,25	4,04	6,07	využit stávající odbočku
UV03	0,069.00-L	-852716,66	-1008622,53	388,85	0,925	387,93	400	387,44	387,71	0,22	1,36	16,33	nová odbočka - navrtávka
UV04	0,115.00-P	-852672,54	-1008635,41	388,43	0,665	387,77	400	387,24	387,51	0,26	1,98	13,16	nová odbočka - navrtávka
UV05	0,115.00-L	-852670,66	-1008629,21	388,44	0,665	387,77	400	387,24	387,51	0,26	3,51	7,54	nová odbočka - navrtávka

STANDARDNÍ VPUST - UV 01, 02, 03

ATYPICKÁ VPUST - UV 04, 05

SO 101 TECHNICKÁ ZPRÁVA VYTYČOVACÍ BODY

staničení	poloha v PŘ	X	Y	Z
0,030	vlevo	-1008619,21	-852755,54	389,06
	osa	-1008622,20	-852755,77	389,14
	vpravo	-1008625,19	-852756,01	389,06
0,040	vlevo	-1008620,03	-852745,56	389,00
	osa	-1008623,02	-852745,81	389,07
	vpravo	-1008626,01	-852746,06	389,00
0,060	vlevo	-1008621,75	-852725,62	388,90
	osa	-1008624,74	-852725,88	388,97
	vpravo	-1008627,73	-852726,14	388,90
0,080	vlevo	-1008623,48	-852705,70	388,80
	osa	-1008626,47	-852705,96	388,87
	vpravo	-1008629,46	-852706,22	388,80
0,087	vlevo	-1008624,08	-852698,72	388,75
	osa	-1008627,07	-852698,98	388,83
	vpravo	-1008630,06	-852699,24	388,75
0,100	vlevo	-1008625,37	-852685,57	388,63
	osa	-1008628,33	-852686,05	388,70
	vpravo	-1008631,29	-852686,53	388,63
0,110	vlevo	-1008627,85	-852675,48	388,50
	osa	-1008630,79	-852676,37	388,58
	vpravo	-1008633,76	-852677,26	388,50
0,120	vlevo	-1008630,55	-852665,85	388,38
	osa	-1008633,68	-852666,79	388,45
	vpravo	-1008636,96	-852667,78	388,38