

OBSAH:

1.	Identifikační údaje objektu	2
2.	Základní popis stavby	2
2.1.	Základní údaje o stavbě.....	2
2.2.	Navržené umístění.....	2
3.	Technické řešení.....	2
3.1.	Směrové vedení.....	3
3.2.	Výškové vedení	3
3.3.	Šířkové uspořádání.....	3
3.4.	Příčné klopení	3
3.5.	Konstrukce zpevnění a tvarovky.....	3
3.5.1.	Všeobecně	3
3.5.2.	Konstrukce vozovky	3
3.5.3.	Vysprávky, sanace trhlin, geokompozit	3
3.5.4.	Obrubníky, dlažby, tvarovky	3
3.6.	Zemní práce.....	4
3.7.	Odvodnění	4
3.8.	Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí, apod.)	4
3.9.	Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.).....	4
3.10.	Dopravní značení.....	4
3.10.1.	Svislé dopravní značení.....	5
3.10.2.	Vodorovné dopravní značení.....	5
3.10.3.	Stanovení místní úpravy provozu na PK	5
3.11.	Vegetační úpravy	5
4.	Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	5
5.	Navazující objekty.....	6
6.	Provádění a dopravní opatření	6
7.	Vytyčení	6
8.	Bezpečnost práce a technických zařízení.....	6

1. Identifikační údaje objektu

Název SO: **SO 101 – Parkovací stání**

Vlastník / Správce Statutární město Karlovy Vary

Zpracovatel SO: Woring s.r.o.

IČO: 291 59 342

Adresa: Na Roudné 1604/93, 301 00 Plzeň

Projektant: Ing. J. Vavříčka, Ing. J. Soukup

2. Základní popis stavby

2.1. Základní údaje o stavbě

Stavba řeší úpravu místní komunikace (MK) v části ulice Kollárova v Karlových Varech. Cílem je doplnění parkovacích stání podél MK. Na základě jednání bylo dohodnuto, že stávající dvoupruhová obousměrná MK bude nahrazena za jednopruhou jednosměrnou MK. Pro výjezd z oblasti bude primárně využívána ulice Blahoslavova.

Na základě projednání s Hasičským záchranným sborem je v rámci úpravy komunikace vyblokována nástupní plocha požární techniky.

Stávající komunikace je vedena jako místní komunikace obslužná s šířkou vozovky přibližně 7,0 m. Celková délka úpravy je přibližně 290 m.

2.2. Navržené umístění

Umístění stavby je dáno polohou stávající MK.

3. Technické řešení

Stávající dvoupruhová obousměrná MK bude nahrazena za jednopruhou jednosměrnou MK s doplněním podélných stání po obou stranách komunikace. Dále budou doplněny dlouhé příčné prahy pro zklidnění dopravy.

V rámci řešeného úseku se nachází přechod pro chodce, který se budou upravovat. Nově bude přechod kolmý k ose MK a bude umístěn na dlouhém příčném prahu. Oproti stávajícímu stavu bude přechod posunut cca o 7,5 m ve směru k ZÚ.

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.

Náklady na průkazní a kontrolní zkoušky včetně vedlejších nákladů (např. opravy a uvedení do původního stavu), které jsou jmenovitě požadovány v jednotlivých kapitolách TKP nebo ZTKP, zahrnuje dodavatel do položkových cen soupisu prací. (TKP kap. 1, čl. 1.6.1.3, písm. e)

Náklady na zkoušky nestanovené smlouvou o dílo (např. průkazní, kontrolní nebo rozhodčí zkoušky neuvedené v TKP a ZTKP) včetně všech vedlejších výdajů (např. opravy a uvedení do původního stavu) hradí ten smluvní partner v jehož neprospěch vyzněl její výsledek. Přejímací zkoušky se rozpočtují jako samostatné položky soupisu prací, pokud v jednotlivých kapitolách TKP nebo ZTKP není stanoveno jinak.

3.1. Směrové vedení

Směrové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách. Směrové vedení komunikace zachovává stávající stav.

Podrobněji viz Koordinační situační výkres.

3.2. Výškové vedení

Výškové vedení kopíruje stávající stav. Z tohoto důvodu mají parkovací stání od staniční cca 218 do KÚ osy 101 podélný sklon přesahující hodnotu 6 % (max. 9,55 %).

3.3. Šířkové uspořádání

V místech, kde stávající vzdálenost mezi obrubami je cca 7,0 m, dochází k rozšíření o 0,65 m z důvodu návrhu podélného stání po obou stranách komunikace.

V místech, kde je vzdálenost mezi obrubami větší než požadovaná, bude stávající vozovka zúžena a nahrazena zelení.

Podrobněji viz Koordinační situační výkres.

3.4. Příčné klopení

Zachovávají se stávající sklonové poměry vozovky. Lokálně dochází k úpravě sklonů v místech propadů okrajů vozovky tak, aby max. příčný sklon podélného stání do 5,0 %.

3.5. Konstrukce zpevnění a tvarovky

3.5.1. Všeobecně

U obrusné vrstvy musí být podélné a příčné pracovní spáry zaříznuť, opatřeny postřikem a po položení sousední vrstvy proříznuty a utěsněny asfaltovou zálivkou za horka. Veškeré spáry je požadováno proříznout na tloušťku obrusné vrstvy a šířku 12 mm a opatřit zálivkou za horka dle ČSN EN 14188-1.

Případné příčné pracovní spáry v obrusné vrstvě musí být provedeny na celou šířku vozovky. Není přípustné posunutí příčné pracovní spáry v jednotlivých jízdních pruzích.

Podélnou pracovní spáru (střed vozovky) je požadováno umístit cca 60 mm od osy vozovky, aby nebyla v kolizi se středovou čarou vodorovného dopravního značení.

3.5.2. Konstrukce vozovky

Navrhované konstrukce a povrchy jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách viz Vzorové příčné řezy. Konstrukce vozovky vycházejí z TP170, navrhování vozovek pozemních komunikací.

Pro rozsah použití jednotlivých konstrukcí a hmatových úprav viz výkresové přílohy.

3.5.3. Vysprávký, sanace trhlin, geokompozit

Po odfrézování asfaltového souvrství je nutné provést očištění vyfrézovaného povrchu.

3.5.4. Obrubníky, dlažby, tvarovky

Navrhované prvky jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách viz Vzorové příčné řezy.

Základní nášlap je požadován +150 mm (vozovka – zeleň), resp. +100 mm (parkovací stání – zeleň / chodník). Na pravé straně, kde je voda zasakována do zeleně je obrubník v úrovni komunikace.

Provedení schodiště je navrženo z betonových prefabrikovaných stupňů.

Příčné obruby u zpomalovacího pásu budou kamenné. Lze použít vybourané kamenné obruby broušené, které se nachází v blízkosti OK.

Obruby budou osazeny do betonového lože z betonu C 20/25n XF3.

Podrobněji viz výkresové přílohy.

3.6. Zemní práce

Požadované hodnoty únosnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky a rozsah jejich použití je přehledně doložen ve výkresových přílohách viz Vzorové příčné řezy.

V rámci zpracování dokumentace nebyl prováděn geotechnický průzkum. Jelikož se jedná o opravu stávající komunikace, lze předpokládat, že zeminy zastižené na staveništi jsou do hloubky potřebné pro navrhované stavební práce těžitelné běžně dostupnou mechanizací (dle TKP I. třída těžitelnosti).

3.7. Odvodnění

Dešťové vody z levé strany komunikace jsou odváděny do stávající dešťové kanalizace, která je následně zaústěna do jednotné kanalizace. V souvislosti se stavebními úpravami je navržena úprava rozmístění jednotlivých uličních vpustí. Ty budou umístěny na levé straně ulice. Na pravé straně bude voda zasakována do přilehlého zeleného pásu. Na obou stranách je navržena drenáž, která je zaústěna do stávající dešťové kanalizace v jednom místě na ZÚ.

Uliční vpusti jsou navrženy s mříží 500x500mm. Mříže jsou požadovány třídy D400 dle DIN 19583. Uliční vpusti je možné provést skládané z dílců nebo prefabrikované monolitické (beton, kamenina). Vpusti jsou požadovány s kalovým košem. Maximální přípustná hloubka je 1,50m.

Drenážní šachty jsou navrženy plastové, DN 400. Jsou osazeny na betonovém podkladě tl. 100 mm z betonu C 8/10 X0. Poklop na šachtách v parkovacích stáních je pro zatížení D400.

Prodloužení stávajících přípojek a navrhované nové přípojky UV jsou navrženy PP DN 150 SN8, případně lze nahradit kameninou stejného průměru.

Zemní plán konstrukce vozovky je odvodněna podélnou drenáží z tuhé drenážní trubky (HDPE DN 160 SN8), perforace 220°. Lože je požadováno ze štěrkodrti či betonu dle sklonu drenáže. Výplň je požadována z kameniva frakce 8/16. Rýhu drenáže je požadováno chránit filtrační geotextilií (minimální hmotnost 200 g/m²).

3.8. Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí, apod.)

Ve smyslu ČSN 736110, čl. 15.2.2.2.1 a čl. 15.2.4, tvoří v zastavěném území obce bezpečnostní zařízení chodníkový obrubník.

V rámci doplnění schodiště je navrženo osazení nového oboustranného zábradlí. Je navrženo zábradlí z trubkových profilů městského typu. Požadavky na zábradlí vyplývají z vyhlášky č. 398/2009Sb. a příslušné technické normy.

Svodidla nejsou navrhována.

3.9. Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.)

V rámci stavby se městský mobiliář nenavrhuje.

3.10. Dopravní značení

Součástí stavebního objektu je nezbytná úprava dopravního značení vyplývající z navrhovaných stavebních úprav a změn organizace dopravy. Druh a umístění dopravního značení je uvedeno ve výkresových přílohách.

Provedení dopravního značení je požadováno dle:

- TKP 14 dopravní značky a dopravní zařízení
- ČSN EN 12899-1, stálé svislé dopravní značení – část 1: stálé dopravní značky
- ČSN EN 12899-3, stálé svislé dopravní značení – Část 3: směrové sloupky a odrazky
- 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

3.10.1. Svislé dopravní značení

Rozsah úprav svislého dopravního značení je patrný viz Situace dopravního značení.

Provedení svislého značení je požadováno dle TP 65, zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Nové svislé dopravní značení je požadováno z reflexní fólie minimálně třídy R1 v základní velikosti.

Podpěrné konstrukce svislého dopravního značení musí vyhovovat ČSN EN 12767.

3.10.2. Vodorovné dopravní značení

Provedení vodorovného značení se řídí ČSN EN 1436 (včetně změn), ČSN EN 1871 a TP 70.

Vodorovné dopravní značení je požadováno v reflexním provedení a musí splňovat požadavky specifikované ČSN EN 1436, vodorovné dopravní značení.

Vodorovné dopravní značení bude vyznačeno nejprve barvou. Po zkušební době o délce 12 měsíců bude vyznačeno plastem. Směrové šipky, dopravní stíny apod. jsou požadovány stěrkované.

Vodicí čáry (V4) a parkovací stání (V10a, V10d) budou provedeny strukturální a nehluché.

Dopravní stíny (V13) budou provedeny v hladkém provedení.

3.10.3. Stanovení místní úpravy provozu na PK

Místní úpravu dopravního značení stanovuje dle zákona č. 361/2000Sb., o provozu na PK, místně příslušný silniční správní úřad. Dle §77, stanovení místní a přechodné úpravy provozu na PK, dříve zmíněného zákona je nutné doložit vyjádření místně příslušného dopravního inspektorátu Policie ČR.

Toto vyjádření ke stanovení přechodného a trvalého dopravního značení příslušným silničním správním úřadem vydá dopravní inspektorát Policie ČR po předložení aktualizace dopravního značení v konkrétním termínu realizace stavby.

3.11. Vegetační úpravy

Thloušťka ohumusování je požadována minimálně 150 mm. Půda je požadována bez kamenů a jakýchkoliv částic větších než 50 mm. Kvalita půdy je požadována v kvalitě nezapevlené ornice. Není přípustné použití odtěžené zeminy.

4. Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Viz kapitola B.2.4 Souhrnné technické zprávy.

5. Navazující objekty

Viz Koordinační situační výkres.

6. Provádění a dopravní opatření

Viz kapitola B.8 Souhrnné technické zprávy.

Provedení přechodného dopravního značení je požadováno dle TP 66, zásady pro označování pracovních míst na PK, TP 143, systém hodnocení přenosných svislých dopravních značek, vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, a souvisejících.

7. Vytyčení

Zaměření zájmového území je provedeno v globálním systému S-JTSK a výškovém systému BpV. Umístění stavby je dáno polohou stávající komunikace.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby jejich správcí. Poloha sítí technického vybavení zakreslených ve výkresových přílohách je pouze orientační a neslouží jako vytyčovací výkres!

8. Bezpečnost práce a technických zařízení

Při provádění stavby je nutné dodržovat základní podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou dány NV č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů a z tohoto vyplývajících předpisů.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006Sb., o dalších požadavcích 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), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Bude-li stavba prováděna více dodavateli / zhotoviteli, musí zadavatel stavby (stavebník, investor) určit koordinátora BOZP (dle §14 odst.1 výše uvedeného zákona).

Přesáhne-li stavba:

- svojí celkovou předpokládanou dobu trvání prací a činností více než 30 pracovních dní, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den

nebo

- celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne dobu 500 pracovních dní v přepočtu na jednu fyzickou osobu

je zadavatel stavby (stavebník, investor) povinen doručit oznámení o zahájení prací na příslušný Oblastní inspektorát práce nejpozději 8 dní před předáním staveniště dodavateli stavby (§15 odst.1 výše uvedeného zákona). (Vzor formuláře pro oznámení je uveden v NV č. 591/2006Sb., příloha č.4)

Stavebník je povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby, tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství. Tyto povinnosti má i u staveb a jejich změn nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení nebo u jiného obdobného záměru.

Je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, eventuálně při práci v ochranném pásmu (např. dráhy, pozemní komunikace, vodovodů, kanalizací, plynovodů, elektrických rozvodů, apod.).

Jednotlivé práce mohou vykonávat pouze pracovníci, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je dodavatel stavby povinen ověřit stav inženýrských sítí, podzemní sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k jejich poškození. Jakékoliv práce v ochranném pásmu sítí technického vybavení je nutné předem dohodnout se správcem sítě, a práce v tomto pásmu provádět za jeho dozoru a dle jeho pokynů. Maximálně 14 dní před zahájením prací si dodavatel stavby ověří platnost vyjádření jednotlivých správců.

Vypracoval: J. Soukup