

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

Akce

**Karlovy Vary, vnitroblok ulic Charkovská a Moskevská - 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	23DS004
Vypracoval	Ing. T. Štembera Petrání		Datum	03/2024
Zodp. projektant	Ing. T. Štembera Petrání		Stupeň	PDPS
Část dokumentace			Měřítko	---
SO 101 KOMUNIKACE			Č. přílohy	Paré
Příloha			1	
TECHNICKÁ ZPRÁVA				

OBSAH:

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

## A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

### A.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	KARLOVY VARY, VNITROBLOK ULIC CHARKOVSKÁ A MOSKEVSKÁ - PARKOVÁNÍ
Stavební objekt:	SO 101 – KOMUNIKACE
Místo stavby:	
Kraj:	Karlovarský kraj
Katastrální území:	Tuhnice [663492]
Označení pozemní komunikace:	Účelové komunikace a parkoviště
Předmět stavebního objektu:	změna dokončené stavby

### A.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVİ

Název:	Statutární město Karlovy Vary
Sídlo:	Moskevská 2035/21, Karlovy Vary, 321 20
IČO/DIČ:	00254657
Zastoupení:	Ing. Daniel Riedl, vedoucí odboru rozvoje a investic Lenka Savková, technik odboru rozvoje a investic

### A.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Název:	Ing. Tomáš Štembera Petrář
Sídlo:	Vltavínová 1305/7, 326 00 Plzeň
IČO:	10825061
Hlavní projektant:	Ing. Tomáš Štembera Petrář, ČKAIT 0202125 DS
Zpracovatel SO:	Ing. Tomáš Štembera Petrář, ČKAIT 0202125 DS

## **B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

Tento stavební objekt řeší přestavbu stávajícího parkoviště pro osobní vozidla ve vnitrobloku bytové zástavby mezi ulicemi Charkovská, Moskevská a Krymská. Cílem přestavby je zejména zvýšení počtu parkovacích stání, která jsou určena pro rezidenty okolní zástavby.

Návrh obsahuje samostatnou parkovací plochu s vnitřní komunikací, podél které jsou navržena kolmá stání pro osobní vozidla. Parkovací plocha je napojena na stávající účelové komunikace ve vnitrobloku.

Součástí objektu je dále dodatečná ochrana stávající technické infrastruktury, která se v současné době nachází v prostoru budoucího parkoviště.

### **B.1 SMĚROVÉ VEDENÍ A ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ**

Směrové vedení a šířkové uspořádání je přehledně doloženo ve výkresových přílohách.

#### **Vytyčovací osa 102 – účelová komunikace pro přístup na pozemek parc. č. 502 (severní napojení parkoviště na stávající účelové komunikace ve vnitrobloku)**

Osa je v celé délce v přímém úseku. Šířka komunikace je 3,0 m. Jedná se o jednopruhovou obousměrnou komunikaci.

#### **Vytyčovací osa 103 – parkoviště**

Osa je v celé délce v přímém úseku. Šířka vnitřní komunikace je 6,0 m. Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou komunikaci. Stavební délka parkovacích stání je 4,5 m. Skutečná délka je 5,0 m a využívá možnosti přesahu přední nebo zadní části vozidla do okolních zatravněných ploch. Základní šířka parkovacích stání je 2,5 m, krajní stání jsou navíc rozšířena o 0,25 m. Vyhrazené parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené má délku 7,0 m a šířku 3,5 m.

#### **Jižní napojení parkoviště na účelovou komunikaci ve vnitrobloku**

Šířka tohoto vjezdu je 5,0 m.

### **B.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ**

Výškové vedení a příčné klopení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách. Každé z vytyčovacích os směrového vedení odpovídá vlastní niveleta.

#### **Vytyčovací osa 102 – účelová komunikace pro přístup na pozemek parc. č. 502 (severní napojení parkoviště na stávající účelové komunikace ve vnitrobloku)**

Výškové vedení vychází ze stávajícího stavu. Niveleta se na začátku napojuje na stávající účelovou komunikaci, na konci se napojuje na výškovou úroveň stávajícího vjezdu na pozemek

parc. č. 502. Niveleta se skládá se z úseků ve stoupání, kdy jednotlivé lomy nivelety jsou zaobleny výškovými oblouky. Maximální sklon je  $s = 7,00 \%$ , minimální sklon je  $s = 3,0 \%$ . Poloměr zakružovacího oblouku je  $R = 150 \text{ m}$ .

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný  $p = 2,5 \%$ . Na začátku a konci úseku je hodnota příčného sklonu upravena tak, aby navazovala na stávající terén.

### **Vytyčovací osa 103 – parkoviště**

Niveleta se na začátku napojuje na účelovou komunikaci pro přístup na pozemek parc. č. 502, od které stoupá konstantním podélným sklonem  $s = 4,00 \%$ .

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný  $p = 2,5 \%$ . Na začátku úseku je hodnota příčného sklonu upravena tak, aby navazovala na podélný sklon osy 102. Příčný sklon parkovacích stání je  $2,5 \%$ .

## **B.3 PŘÍPRAVNÉ PRÁCE**

Ze zatravněných ploch bude sejmuto travní drn, který bude odvezen ze stavby a kompostován.

Kácení stávajících dřevin v prostoru stavby 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.

Po dobu stavby je požadováno dřeviny, které nejsou určeny ke kácení, ochránit proti poškození. Za ochranu odpovídá dodavatel stavby. Vybrané stromy určené k ochraně jsou zakresleny ve výkresových přílohách. Veškerá manipulace a pohyb v rámci stavby se v blízkosti stávajících stromů bude řídit dle normy ČSN 83 9061. Ponechané stromy v řešeném území budou chráněny před poškozením. Vybrané stávající stromy budou dle zákresu v situaci ochráněny bedněním s dostatečným odstupem od paty stromu a kořenových náběhů. Stromy se musí chránit proti mechanickému poškození vozidly, stavebními stroji a stavebními postupy. Kmeny budou obedněny do výšky min. 2 m (dovoluje-li to výše nasazení větví). Ochranné zařízení se musí připevnit bez poškození stromů a vůči kmenu vypoštářovat. Nesmí být nasazeno bezprostředně na kořenové náběhy. Při poškození větví v koruně, poškození kmene či poškození kořenů musí dojít k ošetření vzniklých ran odborníkem – certifikovaným arboristou.

## **B.4 OCHRANA STÁVAJÍCÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY**

Pod stávající zatravněnou plochou v místě budoucího parkoviště se nachází podzemní vedení telekomunikační sítě, které bude po dokončení stavby umístěno diagonálně pod parkovištěm. Vlastníky / správci těchto sítí jsou T-Mobile Czech Republic a.s., CC Internet s.r.o., Telco Pro Services, a.s. a Telco Infrastructure, s.r.o. V rámci stavby bude vedení obnaženo, uloženo do

dělené chráničky s přesahem 1,0 m od zpevněných ploch a obetonováno, případně je možné jej uložit do betonových kabelových žlabů s krycí deskou. Pokud to bude technicky možné, dojde zároveň k podkopání vedení a jeho uložení do větší hloubky (ideálně 1,2 m od nového povrchu zpevněných ploch). Navíc bude ke stávajícímu vedení přiložena rezervní chránička z hladké pevné HDPE trubky.

V místě nového jižního napojení parkoviště na stávající účelovou komunikaci ve vnitrobloku dojde ke křížení se stávajícím podzemním vedením telekomunikační sítě společnosti CETIN a.s. Toto vedení bude v rámci stavby obnaženo, uloženo do dělené chráničky s přesahem 1,0 m od zpevněných ploch a obetonováno, případně je možné jej uložit do betonových kabelových žlabů s krycí deskou. Pokud to bude technicky možné, dojde zároveň k podkopání vedení a jeho uložení do větší hloubky (ideálně 1,2 m od nového povrchu zpevněných ploch).

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

### **Inženýrsko-geologický průzkum**

Podle výsledků průzkumu je možné konstatovat, že podloží i plán projektovaného parkoviště budou vesměs tvořit zeminy vyčleněné do geotypů GT1 (navážky) a GT2 (deluviální a deluviofluviální sedimenty). Navážky bude patrně možno pro podloží parkoviště využít za předpokladu jejich dohutnění (je doporučeno realizovat hutnící pokus s ověřením dosažené hodnoty  $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$  zatěžovací zkouškou). Nicméně při daném požadavku je nutno očekávat, že část těchto navážek také i při dohutnění nevyhoví (část navážek s nižším podílem štěrkovité frakce) a bude nutná i jejich částečná sanace.

Vzhledem ke značné citlivosti zemin kvartérního pokryvu, exponovaných v aktivní zóně na změny vlhkosti, je doporučeno volit pro výstavbu parkoviště z hlediska klimatických vlivů vhodné období s nejnižšími průměrnými srážkovými úhrny. Podloží parkoviště bude nutno v celém rozsahu důsledně ochránit před sekundární degradací, zamezením přístupu srážkové i jiné vody do konstrukční vrstvy i vlastního podloží.

Místní geologické prostředí lze z hlediska řízeného vsakování srážkových vod ze zpevněných ploch parkoviště hodnotit jako spíše nevhodné. Zasakování by bylo ztížené a velmi pomalé. Je doporučeno proto uvažovat o jiném způsobu likvidace těchto vod.

## **D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Tento stavební objekt souvisí s následujícími stavebními objekty:

SO 301 – Odvodnění parkoviště

SO 801 – Vegetační úpravy

## E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

### E.1 KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH

V rámci tohoto stavebního objektu jsou navrhovány níže uvedené konstrukce zpevněných ploch.

#### Konstrukce vozovky

Jedná se skladbu dle TP 170, katalogový list D1-N-2, TDZ VI, podloží PIII.

Požadovaná pojiva asfaltových vrstev jsou uvedena ve vzorových příčných řezech.

ACO 11	40 mm	asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	spojovací postřik asf. emulzí	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
ACP 16+	50 mm	asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PI-C	1,00 kg/m <sup>2</sup>	infiltrační postřik asf. emulzí	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
ŠD <sub>A</sub>	150 mm	šterkodrt' 0/32	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
ŠD <sub>A</sub>	min. 150 mm	šterkodrt' 0/63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

**CELKEM min. 390 mm**

#### Konstrukce parkovacích stání

Jedná se skladbu dle TP 170, katalogový list D2-D-1, TDZ O, podloží PIII.

Barva betonové dlažby je požadována šedá (přírodní). Tvar betonové dlažby bude obdélníkový s bočními distančními nálitky, spáry budou vysypány drceným kamenivem fr. 2/5. Vyznačení jednotlivých parkovacích stání bude provedeno dlažbou antracitové barvy, tvar betonové dlažby bude obdélníkový.

DL	80 mm	betonová dlažba – zatravňovací	ČSN 73 6131
L	40 mm	lože z kameniva	ČSN 73 6131
ŠD <sub>A</sub>	min. 200 mm	šterkodrt' 0/32	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

**CELKEM min. 320 mm**

#### Konstrukce chodníku

Jedná se skladbu dle TP 170, katalogový list D2-N-3, TDZ CH, podloží PIII.

Požadovaná pojiva asfaltových vrstev jsou uvedena ve vzorových příčných řezech.

Oproti katalogovým listům v TP 170 byla vrstva MZ nahrazena vrstvou ŠD<sub>A</sub>, která je kvalitativně lepší. V případě, že se bude v místě stavby nacházet vhodná zemina odpovídajících požadavků, je možné provést podkladní vrstvu z mechanicky zpevněné zeminy dle katalogových listů.

ACO 8 CH	40 mm	asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PI-C	1,00 kg/m <sup>2</sup>	infiltrační postřik asf. emulzí	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
R-MAT	60 mm	asfaltový recyklovaný materiál 0/22	TP 210
ŠD <sub>A</sub>	min. 150 mm	šterkodrt 0/32	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
<b>CELKEM min. 250 mm</b>			

### Konstrukce zpevněných ploch

Jedná se skladbu dle TP 170, katalogový list D2-D-1, TDZ CH, podloží PIII.

Barva betonové dlažby je požadována antracitová. Tvar betonové dlažby bude obdélníkový.

DL	60 mm	betonová dlažba	ČSN 73 6131
L	30 mm	lože z kameniva	ČSN 73 6131
ŠD <sub>A</sub>	min. 150 mm	šterkodrt 0/32	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
<b>CELKEM min. 240 mm</b>			

### Obecně

Na začátku a na konci úpravy je požadováno odstupňování jednotlivých konstrukčních vrstev. Na infiltrační postřik PI-C prováděný v rámci výstavby vozovek je požadován posyp drceným kamenivem fr. 2/4 v množství 3,0 kg/m<sup>2</sup> (ČSN 73 6129).

U obrusných vrstev je požadována pokládka na tzv. teplou spáru případně najednou v celé šířce vozovky. To znamená, že na obrusné vrstvě nebude vznikat podélná spára, následná potřeba dodatečného proříznutí a zalití asfaltovou zálivkou. Tím dojde k minimalizaci potenciálních poruchových míst.

U obrusné vrstvy musí být příčné pracovní spáry 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.

## E.2 ZEMNÍ TĚLESO

### e.2.1 Skrývky kulturních vrstev

V prostoru stavby se nenachází kulturní vrstvy (ornice), které by bylo nutné skrývat odděleně od ostatních zemin.

### e.2.2 Sklon svahů zemního tělesa

Zemní těleso je navrženo cca na stávajícím terénu bez nutnosti realizace svahů zemního tělesa.



**e.2.3 Aktivní zóna**

Podloží a pláň budou vesměs tvořit zeminy vyčleněné do geotypů GT1 (navážky) a GT2 (deluviální a deluviofluviální sedimenty). Po jejich urovnání do požadovaných sklonů a dohutnění bude provedena statická zatěžovací zkouška pro ověření, zda budou splněny požadované hodnoty únosnosti na zemní pláni (viz vzorové příčné řezy). V případě, že výsledky statické zatěžovací zkoušky nevyhoví předepsaným parametrům, bude nutná výměna zeminy v aktivní zóně za novou. Projektant předpokládá výměnu v mocnosti 0,5 m za zeminu vhodnou do aktivní zóny dle ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude od podloží oddělena netkanou separační geotextilií typ S1 dle TP 97.

**E.3 OBRUBNÍKY, DLAŽBY, TVAROVKY**

Veškeré komunikace a parkovací stání budou od okolní zeleně odděleny pomocí betonového obrubníku 150x250x1000. Rozhraní mezi vnitřní komunikací a parkovacími zálivky bude vymezeno pomocí betonového obrubníku 80x250x1000. Chodníky budou z obou stran lemovány betonovým obrubníkem 80x250x1000. V místech napojení chodníku na vozovku bude osazen nájezdové betonové obrubníky 150x150x1000, napojení na silniční obruby bude řešeno pomocí přechodových dílů.

Povrch parkovacích stání bude z betonové zatravnovací dlažby. Zpevněná plocha a vyhrazené parkovací stání budou mít povrch z betonové dlažby. Varovné pásy budou provedeny z betonové dlažby červené barvy s reliéfním povrchem. Tvar reliéfní dlažby bude obdélníkový.

**E.4 BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ**

Není součástí stavebního objektu.

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

Dešťové vody ze zpevněných ploch budou odváděny pomocí uličních vpustí a drenážního systému do nové dešťové kanalizace, která bude svedena do vsakovacího objektu. Bezpečnostní přepad ze vsakovacího objektu bude zaústěn do stávající jednotné kanalizace. Součástí objektu 101 jsou uliční vpusti a podélná drenáž pro odvodnění pláň. Přípojky uličních vpustí jsou součástí objektu 301.

Pro zpomalení odtoku dešťových vod do kanalizace jsou parkovací stání (kromě vyhrazeného stání) navržena ze zatravnovací dlažby, pomocí které se budou dešťové vody částečně zasakovat do podloží. S ohledem na umístění stavby v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů stupně II A, je jako ochrana před zasakováním případných úkapů ropných látek do podloží navrženo rozprostření netkané textilie na pláni parkovacích stání. Jedná se

o hydrofobní záchytnou sorpční netkanou textilií pohlcující ropné látky určenou pro filtraci a separaci ropných látek.

Hladina podzemní vody byla v rámci GTP naražena v hloubkovém intervalu 3,15 – 3,75 m p.t. Ustálená hladina vody činila v severní části prostoru 2,80 m p.t. Podzemní voda mělkého oběhu jeví mírný spád k S až SSV.

## **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 svislé 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 svislé dopravní značení je základní velikosti reflexní třídy min. R1. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky od obruby je min. 0,5 m a max. 2,0 m.

### **Vodorovné dopravní značení**

Vymezení jednotlivých parkovacích stání bude provedeno linkou z betonové dlažby s odlišnou barvou od okolního povrchu.

Symbol pro označení parkovacího stání vyhrazeného pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (symbol O1), bude vyznačen pomocí bílého vodorovného dopravního značení. VDZ bude provedeno stěrkovým plastem.

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

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 dokumentaci, viz dokladová část.

Zemní práce jsou podmíněny případnými přeložkami inženýrských sítí, které musí být provedeny v předstihu. Přeložky inženýrských sítí jsou řešeny samostatnou dokumentací.

Po celou dobu výstavby je nutné staveniště chránit před nepříznivými účinky povrchových vod, zeminy v místě stavby jsou náchylné na rozbředání.

Napojení vozovky na stávající stav v podélném směru bude provedeno odsazením jednotlivých stmelených vrstev konstrukce nad sebou s přesahem min. 0,2 m dle ČSN 73 6121.

## **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 a VL. Vzhledem k charakteru stavby nebyly žádné výpočty prováděny.

Konstrukční skladby vychází z TP 170 a dle provedeného průzkumu vozovky, 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**

Navržené řešení v maximální možné míře odpovídá vyhlášce č. 398/2009 Sb. Vzhledem k tomu, že se jedná o změnu dokončené stavby je možné využít ustanovení § 2, které umožňuje neuplatnit požadavky vyhlášky, pokud to závažné územně technické nebo stavebně technické důvody vylučují.

Na obou stranách pěší stezky vedoucí podél navrženého parkoviště jsou před napojením na vozovku umístěny varovné pásy. Vzhledem k tomu, že navazující úseky nemají bezbariérové úpravy, tak nejsou navrhovány signální pásy.

Podle § 4 vyhlášky č. 398/2009 Sb. musí být pro 21 – 40 parkovacích stání nejméně 2 stání vyhrazena pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. S ohledem na to, že řešená stavba je pouze 1. etapou z celkové revitalizace vnitrobloku, je v rámci této stavby vyhrazenou pouze 1 stání. Druhé stání bude vybudováno v rámci další etapy, po vybudování nové parkovací plochy v severo-východní části vnitrobloku (na pozemcích parc. č. 503, 521/36, 521/37, 521/38 a 521/39).

Rozměry vyhrazeného parkovacího stání jsou 3,5 x 7,0 m (šířka x délka). Příčný sklon vyhrazeného stání je 2,5 %, podélný sklon je 4,0 %. Hodnota podélného sklonu překračuje povolenou hodnotu dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. S ohledem na stávající konfiguraci terénu však nelze povolenou hodnotu zajistit. V rámci stavby ani nelze vyhrazené parkovací stání umístit do jiné polohy, kde by byla hodnota maximálního povoleného podélného sklonu dodržena.

Vypracoval: Ing. Tomáš Štembera Petrůň