

ČÍSLO REVIZE	DATUM REVIZE	POPIS REVIZE
2.	----	----
1.	----	----

<small>GENERÁLNÍ PROJEKTANT:</small>  <b>PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP s.r.o.</b> Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem tel.: 416 831 624 IČO: 28714792, DIČ: CZ28714792 HIP: Ing. Filip Jakl		<small>SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM B.P.V.</small>	<small>OTISK RAZÍTKA:</small>
---	--	---	-------------------------------

Investor:	MČ Praha - Petrovice, Edisonova 429, 109 00 Praha 10 - Petrovice
KÚ:	Petrovice (732613)

Zodpovědný projektant:	Ing. Josef Filip, Ph.D.
Vypracoval:	Ing. Filip Jakl

<small>ZPRACOVATEL ČÁSTE:</small>  <b>PROJEKCE DOPRAVNÍ</b>
---

Datum:	11/2021	Číslo zakázky:	16-047-3	Formátů A4:	Stupeň:	DPS
Zakázka:	NOVÉ KAPACITY ODSTAVNÝCH PLOCH - SO103				Měřítko:	Paré:
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA				Číslo přílohy:	D.103.1



## OBSAH

A	Identifikační údaje .....	4
B	Stručný technický popis .....	4
C	Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....	4
D	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....	6
E	Návrh zpevněných ploch .....	6
F	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění .....	8
G	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....	9
H	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby .....	9
I	Vazba na případné technologické vybavení .....	11
J	Přehled provedených výpočtů .....	11
K	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami se sníženou schopností orientace a pohybu .....	11
L	Závěr .....	11



## A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### Stavba

Název stavby: Nové kapacity odstavných ploch – SO103  
Místo stavby: Městská část Praha-Petrovice  
Katastrální území: Petrovice (732613)  
Předmět dokumentace: Stavební úpravy pro zvýšení parkovacích kapacit.  
Stupeň dokumentace: Dokumentace pro provádění stavby – dle přílohy č.6 k vyhlášce č. 146/2008 Sb. v platném znění  
Stavebník / Objednatel  
Stavebník: MČ Praha - Petrovice  
Edisonova 429,  
109 00 Praha 10 - Petrovice  
IČ: 00231363

### Zhotovitel dokumentace

Generální projektant: Projekce dopravní Filip s.r.o.  
(SO 103) Švermova 1338  
413 01 Roudnice nad Labem  
IČO: 287 14 792  
Autorizovaná osoba: Ing. Josef Filip, Ph.D., Kollárova 2776, 413 01 Roudnice n. L.  
Autorizace č. 0401915 (ID00 dopravní stavby; II00 městské inženýrství)

## B STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Předmětem projektové dokumentace je výstavba nových parkovacích stání na území městské části Praha-Petrovice. Celkem se jedná o 17 nových stání. Stání jsou tvořena zálivem šikmých parkovacích stání.

Stavba se celým svým rozsahem nachází na katastrálním území: Petrovice (732613).

Přehled pozemků stavby je obsažen v přílohách C.2 – Katastrální situační výkres

Souřadnice předmětné lokality jsou: 50°2'22.349"N, 14°33'29.582"E

## C VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

V zájmové oblasti byl za účasti zástupce objednatele a zhotovitele této PD proveden zevrubný stavebně technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost stavbu provést. Pro zpracování PD, vzhledem k charakteru stavby, byly použity následující podklady:

- geodetické zaměření vč. polohopisu a výškopisu
- orientační zákres inženýrských sítí dodaných jednotlivými správci
- stávající hydrogeologické posouzení
- průzkum terénu za účasti zhotovitele a objednatele PD
- fotodokumentace pořízená zhotovitelem PD
- Studie „Analýza dopravy v klidu v MČ Praha-Petrovice.“

Dále byly provedeny kamerové zkoušky u stávajících vpustí, aby bylo možné prověřit způsob napojení nových vpustí. Níže uvádíme protokol těchto zkoušek:

## Uliční vpust UV1 – západně

zákazník: **TSK**  
 město: **Praha**  
 operátor: **Hellinger**  
 číslo kazety:

č. stoky:  
 druh kanalizace: **Dešťová**  
 materiál potrubí: **Kamenina**  
 rozměr potrubí: **DN200**  
 Od šachty: **UV 30\_732613\_232**

Poznámka: v revidovaném úseku je na 1.1m asfaltový náletek přes který nelze pokračovat v revizi.

## Grafický protokol:

ulice: **Galileova**  
 akce: **30\_732613\_232**  
 datum prohlídky: **17.02.2021**  
 č. úseku: **UV 30\_732613\_232\_**  
 druh prohlídky: **Revize kanalizace**  
 Směr prohlídky: **Po směru toku**  
 tvar profilu: **Kruhový**  
 délka trubky:  
 Do šachty:

videostopa	graf	ATV	vzdálenost	popis záznamu
	UV 30_732613_232			
00:00:23		HA	0.00m	Začátek úseku z UV 30_732613_232 typ mříže DIN
00:00:42		ST	0.00m	Hloubka šachty 1.2m
00:01:24		A---	0.00m	Odbočka v UV
00:01:45		K	0.35m	Koleno/Oblouk dolů
00:02:03		LV--	0.85m	Rozsazené potrubí
00:03:09		HF-	0.99m	Zpevněná usazenina dole cca 35% asfalt s kamením
00:04:53		TVS	1.09m	Kamera nemůže dál přes náletek
00:04:59		EH	1.09m	Konec úseku-BR
Délka úseku: 1.09m				

## Uliční vpust UV2 – východně

zákazník: **TSK**  
 město: **Praha**  
 operátor: **Milan Kulíšek**  
 číslo kazety:

č. stoky:  
 druh kanalizace: **dešťová**  
 materiál potrubí: **Kamenina**  
 rozměr potrubí: **DN200**  
 Od šachty: **30/732613/233**

Poznámka: Na požádání Vám rádi vypracujeme cenovou nabídku na odstranění barevně zvýrazněných závad.

## Grafický protokol:

ulice: **Galileova**  
 akce:  
 datum prohlídky: **14.10.2020**  
 č. úseku: **30\_732613\_233\_**  
 druh prohlídky: **Revize kanalizace**  
 Směr prohlídky: **ve směru toku**  
 tvar profilu: **kruhový**  
 délka trubky:  
 Do šachty:

videostopa	graf	ATV	vzdálenost	popis záznamu
	30/732613/233			
00:00:03		HA	0.00m	Začátek úseku, uliční vpust 30/732613/233, typ mříže "Lib."
00:00:07		ST	0.00m	Hloubka vpusti 1.4m
00:05:56		I	0.00m	Prasklá skruž tělesa uliční vpusti
00:06:13		A---	0.00m	Odbočka
00:00:42		LV--	0.60m	Rozsazené potrubí
00:01:29		K	1.11m	Začátek spádového stupně
00:04:45		LV--	1.11m	Rozsazené potrubí-BR
00:05:28		LV--	1.65m	Rozsazené potrubí-BR
00:01:42		K	2.15m	Konec spádového stupně
00:02:02		RL--	3.47m	Podélná prasklina po obvodu, počátek
00:02:27	RL--	5.36m	Podélná prasklina po obvodu, konec	
00:02:42	RL--	6.48m	Podélná prasklina po obvodu, počátek	
00:02:57	RL--	7.24m	Podélná prasklina po obvodu, konec	
00:03:17		LV--	8.51m	Rozsazené potrubí
00:03:35		K	8.92m	Oblouk vpravo
00:03:49		IAB	9.28m	Konec úseku, napojení do řady, směr toku vpravo
Délka úseku: 9.28m				

## D VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Tato technická zpráva obsahuje souhrnně jeden základní stavební objekt:

- SO103 – Komunikace a zpevněné plochy

## E NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Komunikace jsou navrženy podle platných ČSN a TP, jejich mechanická odolnost a stabilita je zajištěna.

Konstrukce i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly předpokládanému dopravnímu zatížení.

Hutnění zemní pláň pod zpevněnými plochami je požadováno provést v souladu s ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutnění asfaltové vrstvy ČSN 73 6121, štěrkové podsypy ČSN 73 6126-1, ČSN 736126-2 a dlažby ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev eventuálně použít spojovací živičné postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Povrch vozovky po odstranění stávající obrusné vrstvy musí být před realizací nové vrstvy řádně očištěn, osušen a ošetřen příslušnými spojovacími postřiky.

Jedná se o rozšíření stávající komunikace pro zřízení šikmých parkovacích stání. Stání budou umístěna místo stávajícího chodníku, který má dvě alternativní trasy, a tak je možné jeho odstranění. Vytvořeno bude 17 šikmých parkovacích stání.

### SO103

Jedná se o záliv 17 parkovacích stání délky 52,4 m. Jednotlivá stání jsou v základu široká 3,1 m podél míst, kde se předpokládá podélné parkování na protější straně a 2,9 m tam, kde je stání na protější straně zakázáno vodorovným dopravním značením z důvodů manévrování vozidla pro svoz odpadu.

### E.1) Parkovací stání

#### Prostorové provedení:

Jedná se o záliv šikmých parkovacích stání široký 4,7 m a dlouhý 52,4 m. Příčný sklon zálivu respektuje podélný sklon vozovky, a pohybuje se v rozmezí 0,5-1,0% Podélný sklon stání je stanoven tak, aby se bylo možné výškově napojit na stávající terén a pohybuje se v rozmezí 2-3%

#### Technické provedení:

Povrch parkovacích stání bude z betonové vsakovací dlažby 240/170/80 barvy přírodní. Dlažba bude upnuta do opěrných prvků do kamenných obrub (OP7 a OP3) a betonové přídlažby 500/250/80. Betonová dlažba, i všechny ostatní prvky musí mít záruku min. 5 let.

#### Konstrukce parkovacích stání:

Konstrukce parkovacích stání (konstrukce A) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 a je následující:

#### Skladba povrchu vjezdů – KONSTRUKCE A:

Betonová vsakovací dlažba 240/170/80	DL	tl. 80 mm
Kladecí lože	DDK 4-8	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	tl. 250 mm
Celkem		tl. 370 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$ .
- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláň je  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

## E.2) Pojížděná betonová dlažba

### Prostorové provedení:

Tato konstrukce je navržena v místě vyhrazeného stání pro osoby s omezenou schopností pohybu, aby nebyl ztížen pohyb těmito osobám a byly splněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb.

### Technické provedení:

Povrch ploch bude z betonové zámkové dlažby tvaru kost 200/165/80 barvy přírodní, upnuté do opěrných prvků. Do kamenných obrub (OP7 a OP3) a betonové přídlažby 500/250/80. Betonová dlažba, i všechny ostatní prvky musí mít záruku min. 5 let.

### Konstrukce vyhrazeného stání stání:

Konstrukce vyhrazeného stání (konstrukce B) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D2 a je následující:

#### Skladba povrchu vyhrazeného stání – KONSTRUKCE B:

Betonová dlažba	DL	tl. 80 mm
Kladeční lože	DDK 4-8	tl. 40 mm
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	tl. 250 mm
Celkem		tl. 370 mm

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je  $E_{def,2} = 70$  MPa.
- Modul přetvárnosti povrchu zemní pláň je  $E_{def,2} = 30$  MPa.

## E.3) Doasfaltování – oprava podél obrub a stání

Stávající vozovka bude podél vybraných nově navržených obrub zaříznuta a následně zfrézována. Nejprve bude zfrézován pás šířky 0,5 m a tloušťky 40 mm. Následně dojde k zfrézování pásu šířky 0,25 m a tloušťky 60 mm.

Styčná spára bude certifikovaně ošetřena trvale pružnou zálivkou, ošetřena živичnou emulzí a zasypána křemičitým pískem. Ložná spára bude ošetřena spojovacím postřikem.

Po osazení obrubníků bude po dokončení doplněna následující skladba:

#### Skladba povrchu doasfaltování obrubníků – KONSTRUKCE C:

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Asfaltový beton obrusný	ACO11	tl. 40 mm
Spojovací postřik		0,4 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton podkladní	ACP16+	tl. 60 mm
Spojovací postřik		0,4 kg/m <sup>2</sup>
Celkem		tl. 100 mm

Detail doasfaltování obrubníků viz přílohy D.101.2 – Situace dopravního řešení.

## E.4) Oprava stávajících pochozích ploch - plná konstrukce (litý asfalt)

V místě napojení na stávající chodník s povrchem z litého asfaltu, kde nedochází k výraznějším úpravám bude komunikace pro pochozí plocha provedena též z litého asfaltu v plné konstrukci.

#### Skladba povrchu doasfaltování obrubníků – KONSTRUKCE D:

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Posyp kamenivem fr. 2/5		6 kg/m
Litý asfalt	MA 11 II	40 mm
Separční geotextilie		
Podkladní beton C20/25nXF3		60 mm
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	200 mm



Celkem	tl. 100 mm
--------	------------

Detail doasfaltování obrubníků viz přílohy C.101.2 – Situace dopravního řešení.

### E.5) Oprava stávajících pochozích ploch (litý asfalt)

Stávající chodník z litého asfaltu bude podél navržených obrub a jiných úprav zahrnujících porušení chodníku zaříznut a následně vybourán. V tomto prostoru se pak doplní konstrukce složená s podkladního betonu a litého asfaltu.

Styčná spára bude certifikovaně ošetřena trvale pružnou zálivkou, ošetřena živичnou emulzí a zasypana křemičitým pískem. Ložná spára bude ošetřena spojovacím postřikem.

Po osazení obrubníků bude po dokončení doplněna následující skladba:

Skladba povrchu litého asfaltu v plné konstrukci – KONSTRUKCE E:

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Posyp kamenivem fr. 2/5	6 kg/m
Litý asfalt	MA 11 II 40 mm
Separční geotextilie	
Podkladní beton C20/25nXF3	60 mm
Celkem	tl. 100 mm

Detail doasfaltování obrubníků viz přílohy D.101.2 – Situace dopravního řešení.

### E.6) Doporučené materiály

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. investorem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce, barevné provedení). Nutnou podmínkou je zachování shodné kvality (doložené certifikáty), rozměrů a barevných kontrastů.

Základní upínací prvky jsou zvoleny:

- parková obruba vně chodníku je navržena rozměru 80/250/1000 a 50/300/1000
- Kamenná obruba OP3 250/200/800-2000
- Kamenná obruba OP7 120/250/500-1500
- Betonová přídlažba 500/250/80

Na zhotovení varovných a signálních pásů je navržena reliéfní dlažba rozměru 60/100/200 a 80/100/200 pro nevidomé červené barvy. V případě použití červeného odstínu okolní dlažby v bezprostřední návaznosti na signální a varovné pásy – např. ve vjezdech, je nutné barvu V.P. adekvátně změnit, např. za černou nebo šedou barvou!!!

Dlažba na zhotovení parkovacích ploch je navržena jako betonová vsakovací 170/240/80 barvy přírodní

Dlažba na zhotovení vyhrazeného stání je navržena tvaru kost 200/165/80 barvy přírodní

### E.7) Ochrana IS

V rámci projektu se nepočítá s žádnou specifickou ochranou IS

### E.8) Příprava území

**Před zahájením pracovní činnosti bude oficiální zahájení stavby neprodleně oznámeno jednotlivým správcům sítí, dle požadavků v jednotlivých vyjádřeních. Veškeré inženýrské sítě budou před zahájením stavby vytyčeny a tato trasa bude po celou dobu stavby zřetelně udržována.**

**Výkopové práce v místě inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně, bez použití mechanizace.**

## F REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

### F.1) Odvodnění zpevněných ploch

Způsob odvodnění zpevněných ploch zůstane stávající. Stávající živичný chodník bude nahrazen stáním a nebude tedy zvýšeno množství odváděných srážkových vod. Stávající vpusti

budou nahrazeny novými, v nových polohách. Uliční vpust bude na základě požadavku TSK napojena ve spádovém stupni stávající přípojky. Stávající přípojka bude v celé své délce vyvločkována.

Pro výškovou rektifikaci vpusti vtokové armatury UV budou použity pouze kroužky z recyklovaného plastu s roztroušenou ocelovou výztuží T1 nebo T2 Aquion, nikoliv betonové prstence.

Tabulka nových vpustí:

	UV1	UV2
<b>DN skruže [mm]</b>	500	500
<b>Hloubka dna vpusti [m]</b>	1,43	1,43
<b>Třída zatížení vtokové mříže</b>	D400	D400
<b>Výšková kóta mříže vpusti [BPV]</b>	296,17	296,33
<b>DN přípojky [mm]</b>	200	200
<b>Materiál přípojky</b>	Kamenina	Kamenina
<b>Délka přípojky [m]</b>	2,2	3,0

## F.2) Odvodnění zemní pláň

V místě nových zpevněných ploch bude zemní pláň provedena v základním 3,0% sklonu. V místě styku se stávající vozovkou, bude zemní pláň vyvedena do trativodu DN100 HDPE profilovaný, kruhová pevnost SN8, perforovaný s plným dnem, uložen do betonového lože tl. 0,10 m, napojen do kanalizace. Obsyp HK 8/16, zásyp HK 16/32. Obalení netkanou geotextilií (filtrační a separační funkce) dle TP 97. Trativody budou napojeny do vpustí.

Napojení trativodu musí provedena použitím skruže DN 500 s připraveným otvorem pro napojení drenáže. Napojení trativodu navrtávkou do vpusti je nepřipustné. Pro nové uložení vtokové armatury UV je nutné použít prefabrikát pro na ploše uložení rámu bez zazubení.

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

### Svislé dopravní značení

Navržené provedení a umístění značek bude odpovídat ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky – část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA 1. Provedení a umístění SDZ bude v souladu s TP 65, VL 6.1 a dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Činná plocha dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1, grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek budou odpovídat platné ČSN EN 12899-1, a platným Vzorovým listům pozemních komunikací – VL 6.1, „Svislé dopravní značky“.

Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z AL slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Činná plocha značek musí být z retroreflexní fólie třídy RA2.

Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 60 nebo 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu (C16/20-XF1) nebo do kotevní patky s kotevními šrouby. V případě možnosti osazení značky na sloup veřejného osvětlení je toto uvedeno v situaci dopravního značení.

Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace tohoto nového SDZ dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích:

- **IP 12** Vyhrazené parkoviště

### Vodorovné dopravní značení

Požadavky na vodorovné dopravní značení, rozměry, barvy a provedení vodorovných dopravních značek upravují Technické podmínky TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“, ČSN EN 1436+A1 „Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení“, Vzorové listy VL 6.2 „Vybavení pozemních komunikací. Vodorovné dopravní značky“.

Vodorovné značení parkovacích zálivů z betonové vsakovací dlažby bude provedeno z betonové dlažby 200/100/80 barvy červené.

Vodorovné dopravní značení bude v případě aplikace na nový asfaltový povrch provedeno ve dvou etapách. V první etapě se na nový koberec položí kompletní VDZ pouze jednosložkovou barvou, po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dvousložkových plastů. Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD.

V případě aplikace na stávající asfaltové povrchy se může provést aplikace ihned z plastu. Na dlažbě bude proveden nástřik jednosložkovou barvou, pokud není uvedeno jinak (např. realizace pomocí dlažby odlišné barvy)

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá nástřik tohoto nového VDZ dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích:

- **V7a** Přechod pro chodce
- **V10c** Stání šikmé - VDZ provedeno v plastu bílé barvy tl. 0,125.
- **V12c** Zákaz zastavení. V místě, kde v minulosti, podle rezidentů docházelo k parkování vozidel a nemožnosti průjezdu vozidel pro svoz odpadu nebo HSZ
- **V10d** Parkovací pruh
- **V10f** Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou

Poloha, typ a podmínky umístění dopravního značení jsou patrné z předložené projektové dokumentace.

## **H ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

Pro provádění stavby budou dodrženy následující podmínky:

- Stavba bude prováděna v souladu s platnými technickými normami ČSN, jejich změnami, technickými podmínkami (TP), platnými zákony a vyhláškami.
- Při realizaci je nutno zohlednit stanoviska dotčených orgánů státní správy a správců sítí. Informace jsou součástí dokladové části projektové dokumentace „Nové kapacity odstavných ploch – SO103“ Dokumentace pro společné povolení, ze které tato vychází.
- Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména vyhl. č. 363/2005 Sb. O bezpečnosti práce a technické zařízení při stavebních pracích a všechny předpisy s tím související.
- Stavební práce zasáhnou do hloubky maximálně 0,5 m pod úroveň stávající vozovky. Při provádění výkopových prací v pásmu technologického vedení nebude použito strojní techniky.
- **Zákres inženýrských sítí je orientační, dle podkladů jednotlivých správců.** Před započítím stavby **je nutné polohy veškerých sítí vytyčit příslušnými správci** a po celou dobu stavby udržovat. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace a za dodržení dalších podmínek správce.
- Pokud by došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízení.
- Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší než 3 m.

- Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu.
- Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenu vrstvu položit co nejdříve.
- Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.
- Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou.
- Vyrobený beton je nutné podle možnosti ihned uložit – zejména v horkých letních měsících – aby bylo zabráněno rychlému vysychání čerstvého betonu. Před započatím betonování je nutné se přesvědčit, že místo pokládky betonu je čisté, případné bednění dostatečně pevné i těsné (jakmile je beton uložený do bednění, je třeba dbát na správné zhutnění, a to buď ručně, nebo pomocí vibrátorů). Nezbytná je ochrana betonu před slunečním zářením, silným větrem nebo prudkým deštěm, což lze provést pomocí plachet, textilií či fólie. Správným ošetřováním zatvrdnutého betonu vodou, zvýšíme jeho trvanlivost.
- Technologická lhůta vyzrání (vytvrzení) betonu je 28 dní, během které nesmí být veškerá konstrukce vystavena jakémukoliv namáhání vzniklému např. průjezdem vozidel či manipulační technikou stavby. V opačném případě se riskuje brzké porušení konstrukce a ztrátě stability díla.
- Veškeré ložné spáry stávající vozovky budou před položením nové vrstvy asfaltu ošetřeny spojovacím postřikem. Veškeré styčné spáry, které jsou namáhány vnějším prostředím, budou certifikovaně zalaty trvale pružnou zálivkou, ošetřeny živичnou emulzí a zasypány křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové konstrukce.
- Napojení nových asfaltových krytů vozovek a stávajících, bude provedeno „zazubením“ vrstev v předepsané šířce a tloušťce dle tloušťky navrhovaných vrstev.
- Sejmутí ornice bude provedeno podle skutečné potřeby v okamžiku provádění stavby.
- Vzniklé plochy vhodné pro výsadbu a výsev trávníku, budou urovňovány a ohumusovány kvalitní zeminou v tloušťce 150 mm.
- Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.
- Napojení obrub bude provedeno seřiznutím obou konců obrub pod patřičným úhlem.

Projektová dokumentace byla v průběhu zpracování projednána se zástupci objednatele, všechny připomínky a požadavky byly zapracovány do dokumentace. Projektovou dokumentaci vypracovaly oprávněné osoby, tj. projektant s potřebnou autorizací.

## I VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Projektová dokumentace neobsahuje stavby tohoto typu

## J PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Pro stavbu nebylo nutné provádět žádné výpočty.

## K ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE A POHYBU

Náhradní obchozí trasa nebyla vzhledem k povaze stavby stanovena.

## L ZÁVĚR

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru.

V Roudnici nad Labem

Ing. Josef Filip, Ph.D.  
Ing. Filip Jaki