



knesl kynčl architekti s.r.o.
Šumavská 416/15, 602 00 Brno

D/SO103

OBJEDNATEL	SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC PLZEŇSKÉHO KRAJE, P.O.	STUPEŇ DOKUMENTACE PDPS	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR VALIHRACH		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. PETR VALIHRACH		
VYPRACOVAL	ING. TOMÁŠ ANDRLE		
NÁZEV STAVBY	PŘESTUPNÍ TERMINÁL VEŘEJNÉ DOPRAVY V KLATOVECH	ZAK. ČÍSLO	19046
		DATUM	DUBEN 2023
		FORMÁT	A4
		MĚŘÍTKO	-
NÁZEV OBJEKTU	PARKOVIŠTĚ IAD	POŘ. ČÍSLO	SOUPRAVA
NÁZEV PŘÍLOHY		1	
	TECHNICKÁ ZPRÁVA		

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	1
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	3
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)	6
4	VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	6
5	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	6
6	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK.....	8
7	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	9
8	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU.....	10
9	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	12
10	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	12
11	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVOLEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	13

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

STAVBA - OBJEKT:	Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech Parkoviště IAD
DRUH STAVBY:	Dopravní stavba – úprava křižovatky, výstavba terminálu, parkoviště, stezky, chodníků, inženýrských sítí
INVESTOR (STAVEBNÍK):	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. zapsaná v obchodním rejstříku pod sp. zn.: Pr 737 vedenou u Krajského soudu v Plzni Koterovská 462/162 326 00 Plzeň
ZPRACOVATEL PROJEKTU:	Sdružení: Společnost Laboro ateliér s.r.o. a knesl kynčl architekti s.r.o. Bj. Krawce 1130 565 01 Choceň zastoupená: Laboro ateliér s.r.o. Bj. Krawce 1130 565 01 Choceň Ing. Petr Valihrach tel.:+420 732 520 409 e-mail: valihrach@laboroatelier.cz
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:	Ing. Petr Valihrach tel.:+420 732 520 409 e-mail: valihrach@laboroatelier.cz aut. inženýr pro dopravní stavby, č. a. 1005532
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT OBJEKTU:	Ing. Petr Valihrach tel.: +420 732 520 409 e-mail: valihrach@laboroatelier.cz autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby č. a. 1005532
PROJEKTANT:	Laboro ateliér s.r.o. Bj. Krawce 1130 565 01 Choceň tel.: 775 977 606 Vypracoval: Ing. Tomáš Andrlé andrlé@laboroatelier.cz
KRAJ:	Plzeňský (CZ032)
KATASTR:	Klatovy (665797)
POLOHA:	Intravilán

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:

Projektová dokumentace pro provádění stavby
(PDPS)

SKLADBA DOKUMENTACE:

Dle vyhlášky č. 146/2008 Sb. ve znění novely
č. 251/2018 Sb. ze dne 1. prosince 2018 o
dokumentaci dopravních staveb (příloha 6)

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

2.1 STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU

Tento objekt se zabývá výstavbou nového parkoviště. V současné době probíhá parkování osobních vozidel v zájmové oblasti před výpravní budovou a na ulici Nádražní. Před výpravní budovou parkují vozidla ve 3 řadách kolmých parkovacích stání o 70 parkovacích stání. Tato plocha slouží také pro provoz autobusů. Z důvodu šířky ulice Nádražní, která je 9,00 m, parkují vozidla podélně. Parkovací stání zde nejsou nijak vyznačena.

2.2 POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Objekt řeší výstavbu nového parkoviště pro osobní automobily. Parkoviště je v těsné blízkosti autobusového terminálu.

Parkoviště je navrženo s ohledem na další objekty stavby a souběžný projekt Regenerace PS Pod Hůrkou, Klatovy – etapa 3 – tento projekt je již realizován a Rekonstrukci výpravní budovy

Parkoviště je navrženo v délce 211,82 m a příjezdové komunikace na parkoviště v délce 25,62 m.

Parkoviště bude připojeno do křižovatky ulice Nádražní a ulice Hlávkova v prostoru stávající příjezdové komunikace k výpravní budově. V místě připojení bude zřízen asfaltový povrch. Připojení parkoviště bude zřízeno jako křižovatka (místní komunikace na místní komunikaci) s příslušným dopravním značením. Komunikace parkoviště již bude účelová komunikace.

Navržená komunikace bude plynule napojena na souběžný projekt. Asfaltové vrstvy budou napojeny s odskoky, které vytvoří zazubení pro provázání jednotlivých asfaltových vrstev.

Celkem je na parkovišti navrženo 106 parkovacích stání včetně 6 parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Po výstavbě souběžného projektu cyklodому budou 3 parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu přesunuty a vznikne prostor pro 1 další parkovací stání.

Parkovací stání budou rozdělena rozděleny do úseku, které budou rozděleny zelenými ostrůvky se stromy.

Z důvodu, že je parkoviště v celém úseku v přímé by mohlo docházet k zvýšené rychlosti, a proto byl v km 0,135 47 navržen zpomalovací práh. Zpomalovací práh má délku 4,00 m a nájezdy dlouhé 1,00 m. Na zpomalovacím prahu je zřízeno místo pro přecházení chodců. Zpomalovací práh je oproti niveletě vyvýšen o 6 cm. Dále byl navržen zpomalovací práh snížením nivelety u konce úseku před parkovacími stánkami pro osoby s omezenou schopností pohybu. Délka zpomalovacího prahu 1,5 m a snížení nivelety je o 10 cm. Snížení zpomalovacího prahu je navrženo z důvodu nutného výškového napojení na souběžný projekt cyklodому a zklidnění komunikace.

Podél ulice Nádražní bude dle požadavku města Klatovy osazen řezaný žulový obrubník 1,00x0,30x0,20 m. Obrubník bude mít stejný vzhled jako obrubník z realizovaného souběžného projektu. U žulového obrubníku bude osazen žulový jednořádek. Jízdní pruhy do parkoviště budou na

vnější straně ohraničeny vodícím proužkem z žulového dvouřádku šířky 0,25 m a betonovým obrubníkem s výškou podsázky +12 cm. Obrubníky a žulová přídlažba budou uloženy do betonového lože C20/25 XF3 s boční opěrrou. Přídlažba bude vypárována MC 25-XF4.

Komunikace a parkovací stání bude ohraničena silničním betonovým obrubníkem 1000x150x250 s výškou podsázky +8 cm. Tato výška umožní u parkovacích stání požadovaný přesah vozidla. Snížená místa pro přístup na chodník bude opatřena betonovým sníženým obrubníkem 1000x150x150. Zelené ostrůvky se stromy budou od poježděných ploch odděleny chodníkovým obrubníkem 1000x100x200 bez podsázky. Řešení bez podsázky umožní odtok vody do zeleně a vsakování. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C20/25-XF3.

Z důvodu výškového navázání na stávající terén mezi parkovištěm a ulicí Nádražní je nutné vybudovat zárubní zeď. Zárubní zeď bude mít výšku přibližně 1,00 nad upraveným terénem a od obratiště na konci úseku bude mít zeď výšku přibližně 1,25 m nad upraveným terénem. Zárubní zeď bude rozdělena do dvou úseků, které budou rozděleny schodištěm. První úsek od staničení km 0,092 00 až km 0,134 47 bude mít i s boční částí schodiště délku 44,5 m. Druhý úsek od staničení km 0,136 47 až k chodníku za koncem úseku bude mít délku 90,6 m. Bude provedena z pohledového ztraceného bednění šířky 300 mm. Zeď bude postavena na betonovém základu, který bude proveden na podkladním betonu a podsypu. Zárubní zeď bude opatřena izolací proti vodě. Za zdí bude zřízena betonový žlab uložený do betonového lože C20/25-XF3 pro odvedení vod z přilehlého svahu. Pod žlabem bude zřízena odvodňovací vrstva a drenážní trubka PVC DN150. Pod drenážním potrubím bude nepropustná zemina. Zárubní zeď bude 0,75 m za obrubníkem parkovacích stání pro zajištění bezpečného přesahu vozidla při parkování. Po výstavbě cyklodому bude část zdi na konci úseku rozebrána a v rámci souběžného projektu bude nová zeď cyklodому napojena na zárubní zeď v tomto projektu.

Pro překonání výškového rozdílu bude mezi zárubní zdí zřízeno schodiště s 15 stupni o rozměrech 150/330. Schodiště bude na stranách doplněno zábradlím. Schody budou prefabrikované o rozměru 150x350 mm, délky 1,0 nebo 2,0 m. Šířka schodiště je 2,0 m

Parkovací stání budou od stezky pro cyklisty odděleny zeleným pruhem šířky 1,50 m.

Na ulici Nádražní bude a osazen nový silniční obrubník v nové poloze a částečně ve stávající poloze. Od staničení km 0,060 00 až km 0,105 00 bude pouze nahrazen stávající obrubník, který je v havarijním stavu, novým ve stávající poloze. V km 0,126 50 bude přes ulici Nádražní zřízeno místo pro přecházení. Z důvodu dodržení rozhledových poměrů a délky přecházení je nutné od km 0,105 00 až km 0,142 00 ulici Nádražní zúžit a zrušit parkovací stání. V místě pro přecházení bude osazen betonový obrubník 1000x150x150 s výškou podsázky +2 cm. Od staničení km 0,142 00 bude zachován stávající obrubník. Nové obrubníky na ulici Nádražní budou doplněny o žulový dvouřádek v šířce 0,25 m.

V km 0,186 00 bude zřízeno obratiště pro snadnější otáčení vozidel na konci úseku. Obratiště bude vydlážděno ze stejné dlažby jako „chodníčky na komunikaci“ čímž bude zdůrazněno, že se nejedná o parkovací stání.

V tomto stavebním objektu také bude provedena příprava pro elektromobily. Na začátku parkoviště bude vybetonován základ pro rozvaděč 1,0x1,0x1,0 m. Dále budou vybetonovány základy pro elektronabíječky o rozměrech 0,5x0,5,1,0m. V budoucnu je počítáno s 11 stojany. První stojan bude

sloužit pro první parkovací stání a poté každý další stojan pro dvojici parkovacích stání, celkem tedy 21 stání. Ze základu rozvaděče půjde do každého základu stojanu samostatná chránička. Do prvních čtyřech bude přivedena chránička o průměru 160 a do zbylých průměru 75. Větší průměr je zvolen s ohledem na možnost osazení výkonnější nabíječky a požadovaný větší přívodní kabel. Velikosti chráničků mohou být při stavbě po dohodě s investorem pozměněny. Jedná se pouze o přípravu. Dobíjecí stanice a rozvaděč projekt neřeší.

Koordinace se souběžným projektem cyklodому je vykreslena v příloze C8. Inženýrské sítě pro cyklodům musí být vybudovány před nebo při stavbě autobusového terminálu. Cyklodům může být vybudován současně nebo i samostatně po autobusovém terminálu. Při výstavbě cyklodому dojde k rozebrání 3 parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu, které budou přesunuty na druhou stranu komunikace. Nad rampou bude řízeno 1 parkovací stání. Chodníkové plochy cyklodому budou plynule napojeny na chodníky u autobusového terminálu.

Poloměry nároží byly navrženy dle vlečných křivek pro osobní automobily.

Šířky jízdních pruhů jsou podrobněji popsány v bodě 2.2.2 této zprávy.

Odvodnění – viz bod 6 této zprávy.

2.2.1 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Směrově je celá komunikace navržena v přímé. Kopíruje tak osu autobusového terminálu. Směrově byla

Podélný profil je navržen s ohledem na podélný profil autobusového terminálu a výškové napojení souběžného projektu cyklodому. Podélný sklon je 1,22%, 0,5%, -0,84% a 0,60%. Podrobněji viz příloha 3-Podélný profil.

Komunikace parkoviště je plynule napojena na ulici Nádražní.

2.2.2 ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Šířkové uspořádání připojení parkoviště je pomocí jízdního pásu a vodících proužků o celkové šířce min 6,00. Oblouk a nároží jsou zaobleny dle vlečných křivek pro osobní automobil, aby vozidlo při zajiždění a vyjíždění nezasahovalo do protějšího jízdního pruhu.

Šířka komunikace parkoviště je celkem 6,00 m. U parkovacích stání je navržen pruh o šířce 1,00 m se sklonem 2,00 % a jiným typem dlažby pro snadnější pohyb chodců. Jízdní pruh má příčný sklon jednostrany od 2,00% do 4,00%.

Parkovací stání jsou kolmá o délce 4,50 m s uvažovaným přesahem vozidla 0,50 m přes obrubník.

Základní šířka parkovacího stání je 2,50 m. Krajní parkovací stání jsou rozšířena na 2,75 m. Parkovací stání u vjezdu na parkoviště je pro snadnější vyjíždění a blízkému chodníku rozšířeno na 3,00 m.

Parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu mají pro 2 stání šířku 5,80 m a 2 krajní společná stání jsou rozšířena na 6,20 m. Krajní stání jsou rozšířena z důvodu lepšího zajiždění vozidel.

Šířka chodníku je navržena 1,50 m, 2,00 m, 3,00 m, 4,00 m.

2.2.3 ZEMNÍ PRÁCE

Tvar zemního tělesa vychází z jednoduchosti základových podmínek dané lokality a stávajícího stavu.

V blízkosti inženýrských sítí budou dodržovány příslušné normy. V blízkosti podzemních inženýrských sítí budou výkopové práce prováděny ručně, bez strojní mechanizace.

Při provádění zemních prací bude postupováno v souladu s ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, TKP4 Zemní práce.

Základové poměry lokality jsou jednoduché. Zemní práce budou dle ČSN 736133 prováděny výhradně v materiálech s třídou těžitelnosti I, rozpojitelné běžnými rypadly.

2.2.4 VLEČNÉ KŘIVKY

Vlečné křivky příjezdu a průjezdu parkovištěm byly prověřeny pro osobní vozidla.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM ATD.)

Dopravní průzkum:

Byl proveden odborný odhad intenzit dopravy:

Parkoviště má celkem 106 parkovacích stání. Parkoviště bude fungovat jako záchytné (P+R) tzn. auta zde budou odstavena na část dne. Uvažujeme součinitel 1,5, tzn. půlka parkovacích míst bude za den obsazena 2x. Celkem tedy na parkoviště přijede 161 osobních automobilů. Mezi 22:00 – 6:00 to bude 20 automobilů.

4 VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Objekt SO 103 souvisí s objektem SO 001 – Příprava území, objektem SO101 – Křižovatka, objektem SO102 – Autobusový terminál, objektem SO301 – Kanalizace, objektem SO302 – Přeložka kanalizace, objektem SO303 – přeložka vodovodní přípojky, objektem SO401 – Veřejné osvětlení, objektem SO402 – Sdělovací a informační systém, objektem SO403 – Přeložka Cetin, objektem SO404 – Přeložka elektrického vedení, objektem SO405 – přeložka sdělovacího vedení, objektem SO 701 – Zastřešení terminálu a objektem SO 801 – Vegetační úpravy a mobiliář.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Návrh vozovky je proveden dle TP170.

Parkoviště – asfaltový povrch (dle TP170 D1-N-2-VI-PIII)

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kat. asf. emulze	PS-E	0,30kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kat. asf. emulze	PS-E	0,60kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Infiltrační postřik z kat. asf. emulze	PI-E	0,6-1,5 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠDa	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1

Štěrkodrt'	min. ŠDb	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		390 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 30 MPa.

Výměna aktivní zóny v tl. 0,4 m za štěrkodrt' 0-125. Při stavbě budou provedeny zkoušky a návrh výměny aktivní zóny upraven dle výsledků.

Výměna aktivní zóny nebude realizována v ochranném pásmu plynovodu. Zde se předpokládá, že plynovod je obsypán vhodným materiálem a bude tak zajištěna požadovaná únosnost. V ochranném pásmu inženýrských sítí bude o výměně aktivní zóny rozhodnuto při stavbě s ohledem na uložení sítí.

Parkoviště – Dlážděný povrch komunikace a stání (dle TP170 D2-D-1-VI-PIII)

Dlažba	DL	80 mm	ČSN 736131, TP192
Štěrkové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkodrt'	min. ŠDb	250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		370 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 30 MPa.

Výměna aktivní zóny v tl. 0,4 m za štěrkodrt' 0-125. Při stavbě budou provedeny zkoušky a návrh výměny aktivní zóny upraven dle výsledků.

Výměna aktivní zóny nebude realizována v ochranném pásmu plynovodu. Zde se předpokládá, že plynovod je obsypán vhodným materiálem a bude tak zajištěna požadovaná únosnost. V ochranném pásmu inženýrských sítí bude o výměně aktivní zóny rozhodnuto při stavbě s ohledem na uložení sítí.

Parkovací stání bude provedeno z betonové zatravňovací dlažby 300x150, která má distančníky z jedné strany. Barva přírodní šedá. Parkovací stání budou zřetelně oddělena dlažbou kontrastního odstínu.



Komunikace parkoviště bude provedena z betonové zatravňovací dlažby 200x200, která má distančníky ze dvou stran. Barva přírodní šedá.



Pruhy v jízdním pásmu pro usnadnění pohybu chodců šířky 1,0 m, zpomalovací práh, obratiště a parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu budou provedeny z betonové dlažby hladké, čtvercové, rozměry poježděných dlažeb 200x200x80 mm, s bezfalcovou hranou. Barva antracitová.

Rozsah dlažeb je patrný ze situací.

Parkoviště – chodníky 1 (dle TP170 D2-D-1-CH-PIII)

Dlažba	DL	60 mm	ČSN 736131, TP192
Štěrkové lože	L	30 mm	ČSN 736124-7
Štěrkodrt'	min. ŠDb	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		240 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 30 MPa.

Chodníky budou provedeny z betonové dlažby 200x200 v antracitové barvě.

Pro chodníky není navržena výměna aktivní zóny. Při stavbě budou provedeny zkoušky a v případě nevyhovujících parametrů bude dle výsledků navržena výměna.

Parkoviště – chodníky 2 (dle TP170 D2-D-1-O-PIII)

Dlažba	DL	80 mm	ČSN 736131, TP192
Štěrkové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkodrt'	min. ŠDb	200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		240 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 30 MPa.

Tento chodník bude proveden z velkoformátové žulové dlažby světlé barvy.

Chodník od konce parkoviště k výpravní budově bude navržen v silnější skladbě a to dlažba tl. 80 mm, lože tl. 40 mm a štěrkodrt' v tl. 200 mm. Tato skladba odpovídá TP170 D2-D-1-O-PIII. Tato skladba je navržena pro výjimečný pojezd chodníku servisními vozidly.

Pro chodníky není navržena výměna aktivní zóny. Při stavbě budou provedeny zkoušky a v případě nevyhovujících parametrů bude dle výsledků navržena výměna.

Reliéfní dlažba na parkovišti bude betonová. Pouze místo pro přecházení přes ulici Nádražní bude osazeno reliéfní betonovou dlažbou s kontrastem.

Vzor dlažby, kladečské schéma a barevný odstín bude před pokládkou odsouhlasen zpracovatelem projektu a památkáři.

Po odtěžení stávajících konstrukcí nesmí dojít ke znehodnocení zemní pláně, aktivní zóny případně parapláně. Dešťová voda musí být odvedena z těchto vrstev pryč.

Poklopy inženýrských sítí budou výškově upraveny dle nového povrchu.

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK

Povrchové odvodnění:

Povrchové odvodnění je řešeno pomocí podélného a příčného sklonu. Komunikace a parkovací stání jsou navržena ze zasakovací dlažby. Voda, která se nevsákne bude pomocí sklonů svedena do uličních vpustí a dále do kanalizace. Pro zasakování vod jsou také navrženy zelené plochy se stromy.

Únosnost mříže minimálně D400.

Sestava jednotlivých uličních vpustí bude řešena v realizační dokumentaci stavby. Musí být dodržen minimální a maximální sklon přípojky dle výrobce.

Za zárubní zdi bude zřízen betonový žlab pro zachytávání povrchové vody ze svahu. Tento žlab je navržen, aby voda nestékala po zárubní zdi. Voda ze žlabu bude svedena do uličních vpustí zdi. Přípojky vpustí budou procházet betonovým základem zdi.

Podpovrchové odvodnění:

Podpovrchové odvodnění komunikace bude zajištěno trativodem PVC DN 150. Trativody budou napojeny do přípojek od uličních vpustí. Na začátku trativodu budou zřízeny vrcholové šachty, pro kontrolu a čištění trativodů.

Za zárubní zdi bude zřízeno podpovrchové odvodnění drenážní trubkou PVC DN 150. Potrubí bude napojeno do přípojek uličních vpustí.

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

Svislé dopravní značení:

Na výjezdu z parkoviště bude osazeno nové dopravní značení P4 – Dej přednost v jízdě a E2b – Tvar křižovatky.

Na ulici Nádražní bude pod značku P2 (Hlavní pozemní komunikace) ze souběžného projektu doplněna značka E2b (Tvar křižovatky) v obou směrech.

Na ulici Hlávkova bude pod značku P4 (Dej přednost v jízdě!) ze souběžného projektu doplněna značka E2b (Tvar křižovatky).

U parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu bude osazena značka IP12+symbol 225 (Vyhrazené parkoviště se symbolem osoby na invalidním vozíku) a značka E1 (Počet 6x)

Na vjezdu do parkoviště bude osazena značka IP13d - Parkoviště P+R

Vodorovné dopravní značení:

Parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu budou vyznačena V10f - Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou. Jednotlivá parkovací stání budou oddělena jiným typem dlažby

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Stavba nemá žádné zvláštní podmínky a požadavky na výstavbu ani případnou údržbu. Je nutno dodržovat základní požadavky na výstavbu.

V celé délce úseku jsou zajištěny potřebné rozměry pro průjezd, případně zásah složek IZS.

a) VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA;

Dojde k přechodnému zvýšení prašnosti během výstavby způsobené jízdou stavební mechanizace. Zhotovitel je povinen prašnost eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby ke zvýšení prašnosti nedocházelo. K dalším negativním vlivům na ovzduší během výstavby ani po jejím dokončení nedojde.

Je nutné udržovat všechny komunikace, využívané v rámci stavby, v bezvadném stavu, případné znečištění komunikací např. rozježděným bahnem z kol staveništních vozidel průběžně odstraňovat.

Učinit veškerá opatření k eliminaci prašnosti, např. pravidelným kropením vozovek.

Stavební práce provádět tak, aby byli obyvatelé okolní zástavby co nejméně rušeni zvýšenou hlučností, zásadně mimo dobu nočního klidu a pokud možno v pracovní dny době od 7:00 do 17:00.

Dbát na ochranu životního prostředí včasným odvozem stavebního odpadu, sledovat a průběžně likvidovat případné drobné úniky provozních hmot a ropných látek ze stavebních strojů a vozidel, v případě rozsáhlejších úniků neprodleně informovat příslušné orgány státní správy a hasičský záchranný sbor, předcházet znečištění vody, půdy a ovzduší. Je také zakázáno spalovat jakékoliv látky na staveništi.

K přechodnému zhoršení životního prostředí dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení hluku a prašnosti v okolí silnice při stavebních pracích.

Při realizaci stavby dojde ke zvýšení emisí vlivem staveništního provozu, při dovozu materiálu a odvozu vybouraných materiálů. Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dodavatel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit zvýšenou zátěží hlukem stavebních strojů a automobilovou dopravou, která bude nutná pro dopravu stavebního materiálu z a do prostoru stavby. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo lze považovat za akceptovatelné. Opravou komunikace dojde naopak ke zvýšení bezpečnosti.

Během výstavby dojde k nárůstu hladiny hluku vlivem stavební činnosti. Zhotovitel je povinen hluk eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby k zvýšení hlučnosti nedocházelo. Vzhledem k tomu, že stavbou navazuje na již stávající pozemní komunikaci, nedojde ke zvýšení hladiny hluku.

Dešťová voda bude svedena do nových uličních vpustí a liniových žlabů a dále do nové a stávající kanalizace. Splašková voda na stavbě vznikat nebude.

Odpady:

Nakládání s odpady bude zajišťovat zhotovitel stavby, který bude zodpovídat za to, že s odpadem vzniklým při stavbě bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění a s prováděcími předpisy vydanými na jeho základě. Likvidace odpadu bude zajištěna dle výše uvedeného zákona, tzn. přednostní využití (výkup, recyklace), nebo jejich odstranění na příslušné skládce odpadů. Pro odpady vedené v kategorii N je nutné zajistit souhlas s nakládáním s nebezpečnými odpady, který na základě písemné žádosti vydá příslušný orgán veřejné správy. Tento souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

Odpady, které vzniknou, budou při výstavbě shromažďovány, utříděné dle jednotlivých druhů. Shromažďovací místa a nádoby na odpady musí mít všechna náležitosti v souladu s vyhláškou MZP ČR č. 541/2020 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Odpady nesmí být skladovány v blízkosti toku. Odpady mohou být dále předány pouze osobě oprávněné k jejich převzetí dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. Tuto skutečnost je původce povinen si ověřit.

Při nakládání s odpady musí být postupováno tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod, povrchových vod, ovzduší, zeminy nebo poškození jiných složek životního prostředí.

Ke kolaudačnímu řízení stavby je nutno předložit příslušnému odboru životního prostředí kompletní evidenci všech odpadů nebo způsob jejich dalšího využití, ze které bude patrné, o který druh odpadu se jedná, jeho množství a původ. Evidence těchto odpadů bude zároveň součástí hlášení původce o produkci a nakládání s odpady.

Odpady budou vznikat jednak přímo v souvislosti s prováděnými stavebními činnostmi a jednak v souvislosti s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů (zázemí zařízení staveniště).

V případě, že dojde v rámci stavby ke vzniku nebezpečných odpadů, je původce odpadu (investor nebo dodavatel stavby – dle vzájemné smlouvy) povinen požádat příslušný odbor životního prostředí o udělení souhlasu k nakládání s veškerými nebezpečnými odpady před zahájením stavebních prací v případě že tento souhlas nemá.

Nepředpokládá se výskyt nebezpečného odpadu IPA.

Pro zeminy ukládané na skládku bude provedena zkouška vyluhovatelnosti a celkový obsah PCB.

V oblasti nakládání s odpady lze při realizaci počítat se vznikem níže uvedených druhů odpadů. Členění je provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. (Katalog odpadů).

Ze zákona je povinen likvidovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká odbornou firmou smluvně zavázanou k likvidaci odpadu. Z hlediska vlastního procesu stavby se jedná především o vyřešení a doložení způsobu využití či zneškodnění odpadů. Státní správu v oblasti s nakládáním s odpady provádí místně příslušný stavební úřad nebo jiný orgán po dohodě s místně příslušným odborem životního prostředí.

Odpady budou tříděny podle jednotlivých druhů a kategorií. Odpady budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem.

K závěrečné kontrolní prohlídce budou příslušnému stavebnímu úřadu předloženy doklady o předání vzniklých odpadů oprávněné osobě (písemné vyhotovení potvrzení o převzetí daného druhu a množství odpadu oprávněnou osobou).

Dodavatel stavby během stavebních prací zajistí kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby nebo kontejneru a ekologicky podle zákona č. 541/2020 Sb. zlikvidovat.

b) VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU (OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ APOD.), ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ,

Stavba nebude mít negativní vliv na ochranu přírody, svým charakterem nezasahuje do prvků pro ochranu přírody. Stavební pozemky se nenachází v pásmu vodních zdrojů nebo léčebných pramenů. Vodní zdroje ani léčebné prameny stavbou nejsou dotčeny.

Stavební i dopravní stroje, používané při všech pracích, musí být v dobrém technickém stavu, tento stav je třeba ověřit před zahájením prací a průběžně sledovat po celou dobu provádění stavby. Zjištěné závady je nutno bezodkladně odstranit. Hlavní pozornost při sledování technického stavu je potřebné věnovat místům možných úniků olejů a pohonných hmot.

V průběhu realizace stavby je investor povinen zajistit dodržování obecných podmínek ochrany rostlin a živočichů dle ust. § 5 a ochrany dřevin dle § 7 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Investor v průběhu celé realizace dále zajistí, že nedojde k nedovoleným zásahům do dřevin, které způsobí podstatné nebo trvalé snížení jejich ekologických nebo společenských funkcí nebo bezprostředně způsobí jejich odumření.

Případné kácení dřevin je podle ust. § 8 zákona možné pouze ze závažných důvodů, po vyhodnocení jejich funkčního a estetického významu, výhradně na základě souhlasného rozhodnutí orgánu ochrany přírody, mimo vegetační období.

Vlivem výstavby bude nutné pokácet několik stromů a křovin.

Dojde k výsadbě nových stromů – viz objekt SO801.

c) SPLNĚNÍ ZÁKLADNÍCH POŽADAVKŮ Z HLEDISKA PLNĚNÍ ÚKOLŮ OCHRANY OBYVATELSTVA.

Dle vyhlášky č. 380/2002 Sb. - *Vyhláška Ministerstva vnitra k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva* §22 se nejedná o stavbu k ochraně obyvatelstva.

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavba nemá žádnou vazbu na technologické vybavení.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Skladba komunikace byla navržena dle TP 170 viz bod 5 této zprávy.

11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Zásady řešení komunikací, ploch a objektů z hlediska užívání a přístupnosti pohybově a zrakově postižených.

Stavba je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Tento objekt řeší výstavbu nového parkoviště a přístupových chodníků.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodník je navržen v šířce 1,50 m, 2,00 m, 3,00m, 4,00 m. Šikmé plochy musí být zhotoveny tak, aby byl dodržen podélný sklon max. 12,5%. Příčný sklon chodníku nepřekračuje 2,0%.

Přístup na parkoviště je možný na začátku a konci parkoviště, kde jsou osazeny snížené obrubníky s výškovým rozdílem 20 mm.

Parkoviště kříží pěší trasa. Přes komunikaci parkoviště je zřízeno místo pro přecházení s obrubníkem s výškovým rozdílem 20 mm. Chodník dále pokračuje ke schodišti a dále na místo pro přecházení přes ulici Nádražní. Z důvodu schodiště se nejedná o bezbariérovou trasu.

Na parkovišti je zřízeno 6 parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Jedná se o kolmé parkovací stání. Délka parkovací stání je 4,50 s uvažovaným přesahem přes obrubník 0,5 m. Šířka dvou parkovacích stání je 5,80 m, šířka krajních dvou parkovacích stání je rozšířena na 6,20 m.

Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením

U snížených míst pro přístup na parkoviště bude zřízen varovný pás šířky 0,40 m světle šedé barvy. U místa pro přecházení přes parkoviště bude snížen varovný pás šířky 0,40 m světle šedé barvy. Místo pro přecházení přes komunikaci parkoviště bude doplněno odsazeným signálním pásem šířky 0,80 m světle šedé barvy.

U místa pro přecházení přes parkoviště bude snížen varovný pás šířky 0,40 m světle šedé barvy. U místa pro přecházení přes ulici Nádražní nebude osazen odsazený signální pás z důvodu nemožnosti dodržet minimální délku.

U místa přechodu přes stezku pro cyklisty bude zřízen varovný pás šířky 0,40 m světle šedé barvy.

Pro oddělení stezky pro cyklisty od chodníku bude zřízen hmatný pás šířky 0,40 m světle šedé barvy.

Prvky šedé barvy byly zvoleny s ohledem na zachování estetického a architektonického rázu oblasti v návaznosti na historickou budovu železniční stanice, která je kulturní památkou. Barevnost dlažeb je patrná z vizualizací uvedených v souhrnné technické zprávě.

Vodící linie je tvořena obrubníkem s výškou podsázky 60 mm.

Bezbariérové úpravy jsou podrobněji znázorněny ve výkrese C7 Situace bezbariérových úprav, C9 situace materiálového řešení zpevněných ploch a v SO103 – 2 – situace.

Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb. (kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky) a technický návod TN TZÚS 12.03.04. – 06.

V Chocni, duben 2023

Vypracoval: Ing. Tomáš Andrlé