

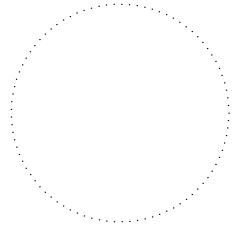


NÁZEV STAVBY				
PARKOVIŠTE V UL. KARLA ČAPKA, PÍSEK				
MÍSTO STAVBY k.ú. Písek		INVESTOR Město Písek, Velké náměstí 114/3, 397 19 Písek		
GENERÁLNÍ PROJEKTANT  Milota Kladno spol. s r.o. Hutská 1557 272 01 Kladno www.milota.cz IČO: 47550961 Tel.: 312 829 204-5 Fax.: 312 829 203 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ ČÍSLO ZAKÁZKY / 869		ZPRACOVATEL  PRINKOM spol. s r.o., Za Zrcadlem 149, 251 01 Babice kancelář: Jankovcova 1057/6, 170 00 Praha 7 IČO: 04594932, DIČ: CZ04594932 mobil: 777 107 125 E-mail: info@prinkom.cz ČÍSLO ZAKÁZKY ZPRACOVATELE /		AUTORIZACE 
REVIZE /R1 - Rx/	POPIS	DATUM	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. Jiří Křepinský	PODPIS
			ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT Ing. Jiří Křepinský	PODPIS
			VYPRACOVAL Ing. Tomáš Holenda	PODPIS
			KONTROLOVAL	PODPIS
			STUPEŇ DOKUMENTACE	
			KOD	
			DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ	
			DSP	
			1-ČÁST	
			C. STAVEBNÍ ČÁST	
			2-STAVEBNÍ OBJEKT (SO), PROVOZNÍ SOUBOR (PS)	
			SO 100 - Komunikace a zpevněné plochy	
			3-PROFESNÍ DÍL	
4-NÁZEV VÝKRESU / PŘÍLOHY / DÍLČÍ ČLENĚNÍ				
TECHNICKÁ ZPRÁVA				
DATUM 05/2018		MĚŘÍTKO -		POČET A4 10
PARÉ				
C 1		-		1 00
1-ČÁST	2-SO/PO	3-PROFESNÍ DÍL	4-ČÍSLO VÝKRESU DÍLČÍ ČLENĚNÍ	5-REVIZE

PARKOVIŠTĚ V ULICI KARLA ČAPKA, PÍSEK

DSP

Dokumentace pro stavební povolení

C.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	PARKOVIŠTĚ V ULICI KARLA ČAPKA, PÍSEK
Místo stavby:	k.ú. Písek (720755)
Investor:	Město Písek Velké náměstí 114/3 397 19 Písek
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP)
Projektant části:	PRINKOM spol. s r.o. Ing. Jiří Křepinský, Ing. Tomáš Holenda Ing. Jiří Křepinský, autorizovaný inženýr pro dopravní pozemní stavby, ČKAIT – 0009618 Za Zrcadlem 149, 251 01 Babice tel: 777107125, 777241576 www.prinkom.cz info@prinkom.cz

1. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Cílem předkládané dokumentace je zlepšení rozdělení funkčních ploch a navýšení kapacity parkovacích stání. Pro lepší pochopení je popis návrhu rozdělen na dvě části.

První část je definována křižovatkami ulice Karla Čapka s ulicemi U Obory a Preslova. V tomto úseku je základní šířka komunikace 6,0m. V křižovatce ulic U Obory a Karla Čapka je navrženo místo pro přecházení pro zajištění pěších vazeb, především s ohledem na blízkost hlavního vstupu do blízké nemocnice. Úpravou projde i západní oblouk v popisované křižovatce, kde dojde k úpravě stávajícího místa pro přecházení, v návaznosti na změnu vedení chodníku.

Dále jsou v popisovaném úseku navržena parkovací stání, což je hlavním úkolem předkládané dokumentace. Při západním okraji komunikace jsou navržena podélná parkovací stání, celkem se jedná o 8 podélných parkovacích stání. Základní rozměr popisovaných stání je 2,0 x 6,3 m, krajní jsou rozšířena na 2,0 x 6,75 m.

Při východním okraji rekonstruované části ulice Karla Čapka jsou navržena kolmá parkovací stání o základním rozměru 2,7 x 4,5 m. Stání jsou uvažována jako stání s přesahem 0,5 m. Celkem je v popisované části navrženo 16 PS. Ve zmiňovaném parkovacím pásu jsou taktéž navržena stání pro vozidla osob se sníženou schopností pohybu. Celkem jsou navržena 3 stání se společným manipulačním prostorem. Všechna vyhrazená stání mají celkovou šířku 9,6 m, manipulační prostor má šířku 1,2 m pro dvě společná stání. V rámci pásu kolmých stání je navržena manipulační plocha pro obsluhu objektu v areálu nemocnice. Tato manipulační plocha bude výškově oddělena od sousedních parkovacích stání. Očekává se, že na této ploše bude odstavováno vozidlo zásobování. V případě nutnosti je možné tuto plochu vybavit sklopnou zábranou. Její umístění vyplývá z provozu tohoto místa.

Pro zajištění pěších vazeb jsou po obou stranách komunikace navrženy chodníky. Šířka západního chodníku je 2,0 m, ten bude plynule napojen na chodníkové plochy před dotčenými bytovými domy, zároveň i na okolní komunikační síť.

Na východní straně je navržen chodník s šířkou 2,5 m, který zajišťuje především pěší vazby pro jednotlivé objekty nemocnice a obsluhu parkovacích stání.

Nově bude navržen chodník při severní hraně Preslovy ulice o délce cca 8 m. Chodník bude mít šířku 1,5m a bude ukončen místem pro podzemní kontejnery tříděného odpadu.

Umístění podzemních kontejnerů bylo vybráno na základě konzultace s investorem stavby. Pro umístění kontejnerů bude nutné vybudování opěrné zdi, neboť současném stavu je zde svah o výšce cca 1,0m.

Při osazování nových obrub podél kontejnerových stání dojde k doplnění stávajících konstrukcí v šířce 0,5 m a k obnově obrusné vrstvy Preslovy ulice v délce 3 m a celé šířky vozovky. Toto opatření je nutné pro bezproblémové napojení na nové povrchy v ulici Karla Čapka.

Druhá popisovaná část začíná v křižovatce Karla Čapka x Preslova a je ukončena manipulační plochou u řadových garáží, kde je ukončen i celý návrh.

Na výše popisovanou křižovátku navazuje zúžený úsek komunikace s šířkou 3,5m. Zúžení vyplynulo z požadavku zachování stávající zeleně na levé straně komunikace ve směru staničení a hranicí parcely katastru nemovitostí, do které nelze zasahovat. Z provozního hlediska se předpokládá, že vozidla přijíždějící z ulic Preslova,

U Obory budou dávat přednost v jízdě protijedoucím. Vyčkávací stání je uvažováno v křižovatce ulice Karla Čapka x Preslova. Zúžený úsek je ukončen v místě napojení garáží ZZS, kde je komunikace rozšířena na 5,0 m.

V souběhu s popisovaným úsekem komunikace je navržena nová poloha stávajícího chodníku. Šířka chodníku je 1,5 – 2,0 m. Chodník je ukončen v těsné blízkosti vjezdu na pozemek p.č.1543/17. Mezi ukončením chodníku a vjezdem je umístěno parkovací stání o minimálních rozměrech 3,5 x 5,0m, které bude vyhrazeno pro majitele pozemku parc. č. 1543/12.

V další části návrhu se uvažuje s novou konstrukcí ulice Karla Čapka i s obnovou konstrukce manipulační plochy před prvním souborem řadových garáží.

Naproti objektu garáží jsou nově navržena kolmá parkovací stání. Celkem je zde navrženo 18 parkovacích stáních o základních rozměrech 4,5 x 2,7 m.

Obnova manipulační plochy před druhým souborem objektu garáží není v projektu z majetkoprávních vztahů uvažována.

V rámci stavby taktéž dojde rekonstrukci manipulační plochy mezi prvním a druhým souborem řadových garáží. V rámci rekonstrukce jsou navržena i plochy pro odstavování vozidel. Tyto plochy budou odlišeny pouze změnou materiálu – betonová dlažba x asfalt. Tyto plochy budou především určeny pro odstavování vozidel obyvatel bytového domu Karla Čapka č.p. 1,3 a 5.

Výškové řešení v maximální míře respektuje stávající sklonové poměry. Základní hodnota nášlapu je uvažována 10 cm, nášlap u nově navrhovaných parkovacích ploch je uvažován 15 cm. V místech pro přecházení je hodnota nášlapu v místech snížených obrub je 2 cm. Ve vjezdu do garáží ZZS je uvažován nášlap 5 cm, stejný nášlap je uvažován i při osazení odvodňovacího žlabu.

Chodníkové obruby na rozhraní zeleň x chodníková plocha budou mít nášlap 6 cm a budou sloužit jako vodící linie nevidomých osob.

Navrhovaná vozovka bude lemována betonovými obrubami o rozměrech 150x250x1000 mm do betonového lože. Pro oddělení chodníků od zeleně a v místech oddělení jednotlivých konstrukcí a niveletních lomů se uvažuje betonová obruba 80x250x1000mm do betonového lože. Konstrukce jednotlivých povrchů jsou uvedeny v textu níže.

Pro vyrovnání niveletních rozdílů jsou v projektu navrženy dvě palisádové zídky. První zídka je uvažována podél nově navrhovaného chodníku k podzemním kontejnerům. Popisovaná zídka bude mít délku 7,7m a bude vyrovnávat výškový rozdíl cca 1 m. Druhá zídka bude sloužit pro vyrovnání výškového rozdílu u prvního souboru řadových garáží. Zídka bude mít délku 12 m a bude vyrovnávat výškový rozdíl cca 0,5 m.

Odvodněné zpevněných ploch bude řešeno podélným a příčným spádováním do stávajících a nově navrhovaných vpustí a odvodňovacího žlabu.

2. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci.

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci pro účely stavebního povolení byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele.

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě předaného polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě

v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv. Dále bylo orientačně zakresleno vedení IS dle vyjádření správců.

3. Zemní práce

Obsahem zemních prací v rámci objektu je provedení výkopů, dokopávek a zhutněných násypů na úroveň silniční pláně dle vzorového příčného řezu. Vyrovnání terénních nerovností upravovaných a navrhovaných areálových ploch zeleně, ohumusování, zatravnění a další sadové úpravy nejsou předmětem této části dokumentace.

Při provádění zemních prací je nutné dodržovat následující obecné podmínky:

- skryvkové a případné hutnicí práce by se měly zahájit pouze při předpovědi delšího suchého počasí. Práce se doporučuje provádět po částech a v případě nepříznivého deštivého počasí pokračovat až po vysušení terénu nebo skrytí rozmočené vrstvy a přehutnění povrchu.

- po celou dobu stavebních prací by měl fungovat geotechnický dozor, který by v případě jakýchkoli anomálií oproti popsaným předpokladům rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření.

- v případě, že navrhované úpravy silniční pláně a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovek nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláně vozidly stavby, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

Konstrukce vozovky je navržena na minimální požadovanou hodnotu modulu přetvárnosti podloží (zemní pláně) $E_{def,2} = 45,00$ MPa. V případě, že se na staveništi vyskytují nevhodné zeminy v podloží komunikace, tj. pod projektovanou plání, které nelze použít bez zlepšení pro aktivní zónu komunikace. Pro zlepšení vlastností těchto zemin se jeví jako nejvhodnější technologie úpravy zemin na pláni komunikace vápenná stabilizace, při které se předpokládá přidání 2-3% CaO do zeminy přímo na staveništi. Tato technologie by měla zajistit dostatečnou únosnost pláně. Stabilizace bude provedena dle ČSN 73 6125 Stabilizované podklady do hloubky 0,40m. Zvýšenou pozornost při hutnění je nutno věnovat zvláště místům, kde se nacházejí podzemní objekty a linie inženýrských sítí.

4. Návrh zpevněných ploch

Konstrukce rekonstruované komunikace a přilehlých zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací tak, aby s požadovanou spolehlivostí odolaly zatížením a vlivům, jejichž výskyt lze během provádění a užívání očekávat.

Navrženy jsou za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro šterkové podsypy ČSN 73 6126.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je doložen v následujícím přehledu a v grafických přílohách Situace a Vzorové příčné řezy.

**konstrukce vozovky se provede v následujícím složení
(NÚPK D1-N-6, TDZ IV, P III):**

asfaltový beton	ACO 11+	40 mm
postřik spojovací emulzní	PS – E	0.50 kg/m ²
asfaltový beton	ACP 16+	50 mm
spojovací postřik asfaltový	PI, A	1.00 kg/m ²
směs stmelená cementem	SC C8/10	130 mm
šterkodrt'	ŠD	200 mm
celkem		440 mm

**Konstrukce vjezdů a parkovacích se provede v následujícím složení
(NÚPK D2-D-1, TDZ VI) PII:**

cementobetonová dlažba	DL I	80 mm
lože z drtě	L	40 mm
šterkodrt' třídy B	ŠD	200 mm
celkem		320 mm

**konstrukce parkovacích stání ve druhé rekonstruované části se provede v
následujícím složení (NÚPK D2-D-1, TDZ VI, P II):**

zatravnovací bet. dlažba	DL I	80 mm
lože z drtě 4/8	L	40 mm
šterkodrt' třídy B	ŠD	200 mm
celkem		320 mm

**konstrukce chodníku se provede v následujícím složení
(NÚPK D2-D-1, TDZ CH):**

cementobetonová dlažba	DL I	60 mm
lože z drtě 4/8	L	30 mm
šterkodrt'	ŠD	150 mm
celkem		240 mm

Oprava asfaltového povrchu v Preslově ulici se provede s předpokládanou úrovní porušení D2.

V rámci opravy obrusných vrstev dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 50 mm, následně povrch bude očištěn a budou vyspraveny výmoly a trhliny dále se bude postupovat dle níže uvedeného:

Asfaltový koberec střednězrný	ACO 11	50 mm
Spojovací postřik asfaltový	PSA	0,5 kg/m ²

Plán se musí zhutnit na $E_{2,def} = 45$ MPa. Po celou dobu stavebních prací by měl fungovat geotechnický dozor, který by v případě jakýchkoli anomálií oproti popsaným předpokladům rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření.

V případě, že navrhované úpravy silniční pláň a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovek nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláň vozidly stavby, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

Varovné pásy se provedou ze zámkové dlažby speciální hmatové. Pásy budou v červené barvě, tohoto musí být barva chodníkové dlažby zvolena tak, aby byla dostatečně kontrastní k varovným pásům. Varovný pás má šířku 0,4 m.

Rýha ve vozovce bude provedena v šíři min. 0,5 m se „zákrytem“ z živichých vrstev z 2 x MA 11+ (litý asfalt) tl. 2x 40 mm na podkladní beton a vrstvu šterkodrti.

5. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Inženýrsko-geologický průzkum pro potřeby stavby nebyl proveden. Taktéž úroveň hladiny spodní vody není projektantovi známa. V zájmovém území lze předpokládat zeminy svrchního geologického profilu za propustné.

Rekonstruovaná komunikace a zpevněné plochy budou odvodněny podélným a příčným spádováním do stávajících a nových vpustí. Plán vozovky bude v 3,0 % příčném sklonu a bude odvodněna drenáží.

Detailní napojení uličních vpustí je součástí stavebního objektu So 300 Dešťová kanalizace.

6. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a telematiku

V rámci stavby bude zachováno stávající svislé dopravní značení. V návrhu se počítá s osazením dopravního značení IP 13c s dodatkovou tabulkou E13 „PO – PÁ, 8-18 hod.“. Parkovací stání pro vozidla osob se sníženou schopností pohybu budou

označena dopravním značením IP 12 se symbolem O1 a dodatkovou tabulkou E1 „3x“ a VDZ symbolem O1.

Vyhrazené parkovací stání bude osazeno dopravní značkou IP12, která může být doplněna o RZ vozidla majitele/uživatele pozemku č. 1543/17 KN.

Jednotlivá parkovací stání budou označena vodorovným dopravním značením V10b (0,125m).

Upozornění – nově navrhované a obnovované svislé i vodorovné značení musí být osazeno a provedeno dle platných TP 66 resp. TP 133 a vyhlášky 294/2015 Sb. Tato dokumentace nenahazuje podklad pro žádost o stanovení dopravního značení!

7. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

S ohledem na rekonstrukci komunikace, chodníků a výstavbu parkovacích stání nejsou kladeny na provádění výstavby speciální podmínky. Údržba bude prováděna standardní mobilní technikou.

Upozornění projektanta:

Vzhledem k tomu, že v průběhu projekčních prací probíhala v místě stavby výstavba teplovodného kanálu. Je nutné před započítím veškerých stavebních prací prostorové a výškové vytyčení návrhu stavby v terénu. Dále je nutné ověřit, že výškový návrh v PD odpovídá skutečnosti. V případě rozporu je nutné kontaktovat zpracovatele projektové dokumentace.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci se zákresem do PD a toto vytyčení musí dodavatel udržívat po celou dobu stavebních prací. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Veškeré stavební práce musí být prováděny odbornou firmou s dodržením požadavků všech příslušných ČSN, TP a TPK. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Musí být doloženy atesty použitých materiálů.

8. Vazba na případné technologické vybavení

Stavba nemá vazby na technologické vybavení.

9. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

V rámci návrhu chodníku se statický výpočet neprovádí. Statický výpočet opěrné zdi pro podzemní kontejnery je součástí stavebního objektu SO 200.

10. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Návrh stavby je proveden v souladu s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

Chodník je navržen v maximálním příčném sklonu 2,0 %. Maximální nášlap v trase chodníku je 0,15m. Navržené maximální podélné sklony pro výškové vyrovnání jsou max. 7 %.

Pro osoby se zrakovým postižením jsou zajištěny vodící linie. V tomto případě obrubnou na rozhraní chodníku a zeleně s nášlapem 0,06 m. Varovné pásy budou provedeny z reliéfní dlažby v šířce 0,4m. Tyto prvky musí být v kontrastní barvě vůči okolní dlažbě.

Použité hmatové prvky jsou typizované, hmatově a vizuálně kontrastní s ohledem na okolní dlažbu. Navržena je betonová dlažba tl. 80 mm s výstupky pravidelného tvaru podle TN TZÚS 12.03.04. (NV č. 163/2002). Použito na všech varovných a signálních pásích.

Požadavky na materiál se řídí nařízením vlády č. 463/2002 Sb. A technickými návody TZÚS 12.03.04-07. Nelze je použít k jiným účelům.

11. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy o bezpečnosti práce. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správcí předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce. Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m. Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v rámci prováděcí dokumentace.