



Vypracování projektu stavby  
"Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n."  
je spolufinancováno Evropskou unií z programu TEN-T

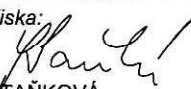
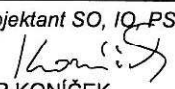
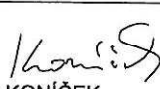
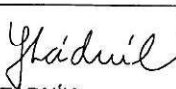


## VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Zpracování připomínek stavebního úřadu P-15	02/2014
02	-	-
03	-	-

<b>Objednatel:</b>  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
--	--

<b>Generální projektant:</b>  <b>SUDOP PRAHA</b>	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	<b>Hlavní inženýr projektu:</b> ING. VLADISLAV ŠEFL  <b>Garant profese:</b> ING. VLADIMÍR KONÍČEK	<b>Vedoucí týmu:</b> ING. MILOŠ KRMEŠ
---	--	---	--

<b>Středisko:</b> SILNIC A DÁLNIC			
<b>Vedoucí střediska:</b>  ING. HANA STAŇKOVÁ	<b>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</b>  ING. VLADIMÍR KONÍČEK	<b>Vypracoval:</b>  ING. VLADIMÍR KONÍČEK	<b>Kontroloval:</b>  ING. MAREK STÁDNÍK

<b>Název akce:</b> OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU PRAHA HOSTIVAŘ - PRAHA HL.N. I. ČÁST - ŽST. PRAHA HOSTIVAŘ	<b>Číslo smlouvy:</b> 11 344 201
<b>Část:</b> SO 1-30-01 - ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace	<b>Projektový stupeň:</b> PROJEKT
<b>Název přílohy:</b> TECHNICKÁ ZPRÁVA	<b>Datum:</b> 5.12.2012  <b>Číslo části:</b> E.1.8  <b>Měřítko:</b> - <b>Počet formátů:</b> -  <b>Číslo přílohy:</b> 1

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

pro stavební objekt

**SO 1-30-01 – ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace**

Projekt

**OBSAH TECHNICKÉ ZPRÁVY**

1	Identifikační údaje.....	3
1.1	Identifikace stavby.....	3
1.2	Charakteristika a účel stavby:.....	5
2	Změny proti předcházející dokumentaci .....	6
3	Technický popis 6	
3.1	Obecný popis .....	6
3.2	Šířkové uspořádání .....	6
3.3	Výškové řešení.....	7
3.4	Příčné uspořádání.....	7
3.5	Konstrukce vozovky .....	7
3.6	Odvodnění .....	8
3.7	Zemní práce .....	9
3.8	Náplň stavebního objektu .....	9
3.9	Bezpečnostní zařízení .....	9
3.10	Úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.....	10
4	Vyhodnocení průzkumů .....	10
4.1	Geotechnický průzkum.....	10
4.2	Dendrologický průzkum.....	10
4.3	Průzkum stávajících inženýrských sítí.....	10
5	Související stavební objekty .....	11
6	Dopravní značení.....	11
6.1	Související právní a technické předpisy: .....	11
6.2	Svislé dopravní značení.....	12
6.3	Vodorovné dopravní značení.....	12
7	BOZP .....	13
8	Vytyčení .....	16
8.1	Hlavní body trasy .....	16
8.2	Podrobné body trasy .....	17
9	Přílohy .....	18
9.1	Odvodnění .....	18
9.2	Chodníkové přejezdy .....	18

## 1 Identifikační údaje

### 1.1 Identifikace stavby

**Název stavby:**

"Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař"

**Stupeň dokumentace:**

Projekt stavby (dokumentace pro stavební povolení)

**Objednatel:**

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

IČ: 70994234

DIČ: CZ 70994234

- zastoupený:

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Stavební správa západ se sídlem v Praze

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

**Číslo zakázky objednatele:** 8/2011/P/SEJ

**Nadřízený orgán:**

Ministerstvo dopravy

Nábřeží L. Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

**Zhotovitel dokumentace:**

SUDOP Praha a.s.

Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČ: 25793349

DIČ: CZ 25739943

**Číslo zakázky zhotovitele:** 11 344 201

**Číslo ISPROFIN/ISPROFOND:** 511 352 0010

**Vedoucí týmu:** Ing. Miloš Krameš  
**Hlavní inženýr projektu:** Ing. Vladislav Šefl  
**Železniční svršek a spodek:** Ing. Pavol Bartoš  
**Mosty, propustky a zdi:** Ing. Jiří Elbel  
**Nástupiště:** DiS. David Demo  
**Pozemní komunikace:** Ing. Vladimír Koníček  
**Potrubní vedení:** Ing. Petr Vulterýn  
**Zabezpečovací zařízení:** p. Zdeněk Pacholík  
**Sdělovací zařízení:** Ing. Martin Štrof  
**Silnoproudé vedení:** Ing. Pavel Haušild, Ing. Aleš Budský, Ing. Michal Staněk  
**Silnoproudá technologie:** Ing. Miroslav Nezkusil, Ing. Václav Misárek  
**Pozemní stavby:** Ing. Martin Nápravník  
**Životní prostředí:** p. František Kohlíček  
**Geodetická dokumentace:** Ing. Martin Čížinský  
**Podzhotovitelé dokumentace:**

SUDOP Pardubice, spol. s r.o.  
K Vápence 2677, 53 035 Pardubice  
IČ: 49285262

METROPROJEKT Praha, a.s.  
nám. I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2  
IČ: 45271895

Libor Brož – REVITA ENGINEERING  
Havlíčková 12, 412 01 Litoměřice  
IČ: 46720880

Valbek, spol. s r.o.  
Vaňurova 505/17, 460 01 Liberec  
IČ: 48266230

PRAGOPROJEKT, a.s.

K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4

IČ: 45272387

IKP Consulting Engineers, spol. s r.o.

Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7

IČ: 45799016

## 1.2 Charakteristika a účel stavby:

Dopravní liniová stavba pro železnici, optimalizace

### **Místo stavby:**

Železniční trať České Velenice – Praha hl. n.

Úsek trati žst. Praha Hostivař (včetně) – odb. Záběhlíce (mimo)

TÚ 1704 Benešov u Prahy – Praha hl. n.

### **Kraj:**

Hlavní město Praha

### **Obec:**

Městská část Praha 9, Městská část Praha 10, Městská část Praha 15, Městská část Praha-Dolní Měcholupy

### **Pověřený obecní úřad:**

Magistrát hl. m. Prahy, MČ Praha 9, MČ Praha 10, MČ Praha 15

### **Obec s rozšířenou působností:**

Magistrát hl. m. Prahy, MČ Praha 9, MČ Praha 10, MČ Praha 15

### **Katastrální území:**

Dolní Měcholupy, Hostivař, Hrdlořezy, Malešice, Strašnice, Vršovice, Záběhlíce

## 2 Změny proti předcházející dokumentaci

Oproti přípravné dokumentaci došlo na základě projednání k vypuštění autobusových zastávek a přilehlých chodníků (nástupišť) z návrhu úpravy komunikace. S přihlédnutím k budoucí možné změně režimu provozu autobusů budou části vozovky zhotoveny z modifikovaných asfaltových vrstev, aby byla umožněna dodatečná realizace zastávek.

Další změnou je rozšíření stavebního objektu o dvě místa úpravy stávajícího chodníku na chodníkové přejezdy v souvislosti s realizací zpevněných ploch, přiléhajících ke kolejišti západně od Průmyslové.

## 3 Technický popis

### 3.1 Obecný popis

Posunem polohy ŽST Praha Hostivař dojde k zásahu do polohy stávající komunikace U Hostivařského nádraží. Ve stávajícím stavu se komunikace za mostem přes Průmyslovou ulici dvojicí směrových oblouků přimyká k trase kolejí a pokračuje směrem k Plynárně Měcholupy. V navrhované úpravě pokračuje komunikace za mostem téměř v přímé a esovitě se napojuje na stávající komunikaci až za prostorem nově navrhované ŽST Praha Hostivař. V blízkosti přístupu k ŽST jsou navrženy zálivy pro zastavení automobilů v režimu K+R. Jejich délka je navržena na 25m.

Trasa výškově odpovídá průběhu terénu, rozdíl nivelety od terénu je cca do 1,0m. Sklon svahů zemního tělesa je přednostně navržen 1:2,5 pro násyp a 1:2,0 pro zářez. V místech s komplikovaným prostorovým uspořádáním přiléhajících objektů jsou sklony svahů lokálně upraveny.

Nově navržený úsek je kategorie MO 7,5/40 s oboustranným chodníkem celkové šířky 2,0m v blízkosti příchodu k podchodu na nástupiště.

V pokračování trasy je komunikace již navržena s nezpevněnými krajnicemi a v souběhu se zářezem kolejiště je vybavena ocelovým svodidlem. V souběhu s objektem pro odbavování cestujících vpravo je komunikace vybavena pokračujícím odrazným obrubníkem bez chodníku v délce 20m.

Budoucí správce SO – TSK Hl. m. Praha

### 3.2 Šířkové uspořádání

Základní volnou šířku komunikace (tedy bez rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku) tvoří:

- jízdní pruhy včetně vodících proužků šířky      2 x 3,25 m (3,00 + 0,25)
- bezpečnostní odstup šířky                              2 x 0,50 m

Rozšíření v obloucích o poloměru R menším než 200m je navrženo podle ČSN 736110. V úseku km 0,0 – km 0,095 jsou jízdní pruhy rozšířeny o hodnotu 0,35m. Od km 0,105 je vozovka navržena v základní šířce.

V km 0,020 – 0,065 jsou navrženy oboustranně zálivy pro zastavování automobilů (K+R). Jejich šířka je 2,50m. Délka šířkových náběhů je 10m. Délka zálivu v plné šířce je 25m.

### 3.3 Výškové řešení

V začátku úpravy se niveleta komunikace napojuje na stávající klesáním sklonem 0,88%. Poté trasa stoupá ve sklonu 2,44%. Pro napojení na stávající trasu v konci úpravy niveleta úpravy opět klesá sklonem 2,10%. Pro zaoblení lomů výškového polygonu jsou navrženy výškové oblouky. Vydutý o poloměru  $R=3000\text{m}$  a vypuklý o poloměru  $R=3000\text{m}$ . V jeho průběhu je úprava ukončena napojením na stávající stav.

Výškové úpravy průběhu obrubníků chodníků jsou zajištěny zkosením v příčném směru chodníku. Tato úprava je umožněna dostatečnou šířkou chodníku. V případě chodníkových přejezdů je tato šířka nedostatečná a snížení úrovně chodníku v místě přejezdu je zajištěno úpravou v podélném směru. Maximální podélný sklon je 8,3%.

### 3.4 Příčné uspořádání

Příčný sklon komunikace je navržen jednostranný 2,50%. Ve směrových obloucích je navržen dostředný sklon. Příčný sklon v zálivu  $K+R$  je 2,5% do vozovky. Příčný sklon chodníků je 2,0% směrem ke komunikaci.

V místě snížení chodníku k přechodu pro chodce bude v rámci příčného profilu zachován minimálně na šířce 0,90m příčný sklon 2,0%. Zbývající část chodníku bude využita pro překonání výškového rozdílu sklonem max. 1:12.

Výška chodníkového obrubníku je 15cm. V místě přechodu pro chodce je výška obrubníku 2cm nad vozovkou.

### 3.5 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP170 v následující skladbě:

Konstrukce D1-N-1, TDZ V, Podloží PII

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40mm
Spojovací postřik z asf. katioaktivní emulze	PS EK	0,3 kg/m <sup>2</sup>
Obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+	60mm
Infiltrační postřik	PI EK	1,0 kg/m <sup>2</sup>
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150mm
Štěrkodrt' (0-32)	ŠD <sub>A</sub>	min. 150mm
<b>Celkem</b>	<b>min.</b>	<b>400mm</b>

V místech původně navrhovaných zastávek autobusů (km 0,100 – km 0,150) bude realizována vozovka s modifikovanými vrstvami dle TP109 v následující skladbě:

Asfaltový beton střednězrný	modifikovaný	ACO 11 S	40mm
Spojovací postřik z modif. asf. katioaktivní emulze		PS EKM	0,3 kg/m <sup>2</sup>
Obalované kamenivo střednězrné modifikované		ACP 16 S	60mm
Infiltrační postřik		PI EK	1,0 kg/m <sup>2</sup>
Mechanicky zpevněné kamenivo		MZK	150mm
Štěrkodrt' (0-32)		ŠD <sub>A</sub>	min. 150mm
<b>Celkem</b>		<b>min.</b>	<b>400mm</b>



SO 1-30-01 – ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace

Technická zpráva

Chodníky pro pěší jsou od vozovky komunikace odděleny žulovými obrubníky 250mm x 200mm v loži z betonu v souladu s TP 192 a detaily dle vzorových řezů. Povrch chodníků bude z betonové dlažby. Konstrukce chodníků je navržena v souladu s TP 170 a TP 192 v následující skladbě:

Betonová dlažba	DL		60mm
Ložná vrstva	L		30mm
<u>Štěrkodrt (0-32)</u>	<u>ŠD</u>	<u>min.</u>	<u>150mm</u>
<b>Celkem</b>		<b>min.</b>	<b>240mm</b>

Betonová dlažba bude odpovídat stávajícímu povrchu chodníků. Jedná se o betonovou dlažbu s použitím dvou velikostí dlažby v prostřídáném barevném provedení červené a šedé (přírodní) barvy.

Vnější okraje dlažby jsou ohraničeny betonovými záhonovými obrubníky tl. 80mm v loži z betonu. S ohledem na zvýšenou odolnost proti účinkům soli budou uplatněny obrubníky zhotovené technologií jedné vrstvy materiálu s úpravou ke snížení nasákavosti. V úsecích bez přirozené vodící linie pro nevidomé budou záhonové obrubníky umístěny min. 60mm nad úroveň plochy chodníku pro zajištění umělé vodící linie.

Betonová dlažba bude realizována v barvě šedé (přírodní) a červené. Varovné a signální pásy budou realizovány v červené barvě ze speciální dlažby pro hmatové úpravy dle TN TZÚS 12.03.04.

V místě přechodu pro chodce bude pro výškový náběh a snížený obrubník použit žulový obrubník šířky 100mm.

Místa chodníkových přejezdů budou zrealizována s krytem z betonové dlažby tl. 80mm s následnou konstrukcí vozovky -

Betonová dlažba	DL		80mm
Ložná vrstva	L		40mm
<u>Štěrkodrt (0-32)</u>	<u>ŠD</u>	<u>min.</u>	<u>200mm</u>
<b>Celkem</b>		<b>min.</b>	<b>320mm</b>

Barva dlažby bude červená. Varovný pás šířky 0,40m podél sníženého obrubníku bude realizován v šedé - přírodní barvě z dlažby pro hmatové úpravy dle TN TZÚS 12.03.04.

Povrchy komunikací pro pěší (chodníků) budou protiskluzové a budou mít součinitel smykového tření minimálně 0,6.

### 3.6 Odvodnění

Odvedení povrchových vod z vozovky je v úseku s oboustranným chodníkem navrženo do uličních vpustí. V úseku s nezpevněnými krajnicemi odtéká voda z vozovky na nezpevněnou krajnici, která je uzpůsobena pro vsakování. Voda je dále odváděna drenáží. Voda ze silničního tělesa, případně z okolního terénu je odvedena přirozeným spádem do stávajícího příkopu u paty celého svahu. Voda ze zemní plně je odvedena do podélných trativodů, zaústěných do uličních vpustí.

Trativody jsou navrženy z flexibilního plastového potrubí z PVC nebo PE DN 100mm a 150mm. Potrubí je uloženo v rýze, vyplněné kamenivem frakce 8/16 a ochráněné separační geotextilií. Trativody jsou zaústěné do uličních vpustí. Tvar rýhy a způsob uložení trativodu odpovídá VL 2.2 – Odvodnění.

SO 1-30-01 – ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace

Technická zpráva

Trativod, kterým je odvodněna pláň v úseku km 0,100 – KÚ, je napojen do revizní drenážní šachty D600, umístěné vpravo za nebezpečnou krajnicí. Tato RŠ je napojena potrubím do šachty K1 kanalizace vlevo od komunikace v km 0,097. Tato šachta je součástí SO 1-70-01.

Součástí objektu je úprava polohy a výšková rektifikace stávajících uličních vpustí. S ohledem na průběh výstavby a polohu návrhu proti stávajícímu uspořádání budou stávající vpusti nahrazeny novými, prefabrikovanými. Budou osazeny standardním kalovým košem na zachycení nečistot. Mříž bude o velikosti 500 x 500 mm, litinová. Rám na mříž bude celolitinový.

Podrobnější údaje o odvodnění komunikace jsou obsaženy v příloze této technické zprávy.

### 3.7 Zemní práce

Tvar násypového tělesa je navržen v souladu s ČSN 73 6133.

Svahy zemního tělesa budou ohumusovány v tloušťce 0,20m.

Přehled hlavních objemů zemních prací:

Sejmutá ornice:	0 m <sup>3</sup>
Použitá ornice:	53 m <sup>3</sup>
Výkop:	2540 m <sup>3</sup>
Násyp (vč. aktivní zóny):	950m <sup>3</sup>
Sanace podloží násypu:	0 m <sup>3</sup>

Upozorňujeme, že při budování zemního tělesa je nutné brát ohledy na závěry geotechnického průzkumu.

### 3.8 Náplň stavebního objektu

Součástí stavebního objektu je zemní těleso (včetně ohumusování) a vozovka. Součástí objektu je bourání stávajících komunikací a zpevněných ploch v místě. Součástí SO jsou bezpečnostní zařízení. Dále je součástí SO definitivní dopravní značení. Součástí SO jsou i uliční vpusti, drenáž a související potrubí.

Součástí stavebního objektu není sejmutí ornice (ornice se nesnímá) a provizorní dopravní značení.

### 3.9 Bezpečnostní zařízení

V souběhu s chodníkem nad násypovým svahem je navrženo ocelové zábradlí výšky 1,10m. S ohledem na zajištění vodící linie pro nevidomé pomocí zvýšeného záhonového obrubníku není nutné zábradlí vybavovat zárazkou a je navrženo s výplní dvoutýčovou. Zábradlí je osazeno do vlastních betonových patek v nebezpečnou krajnici podél chodníku, ve vzdálenosti 0,25m od okraje chodníku. V úseku km 0,076 – 0,086 je zábradlí navrženo v souladu s architektonickým návrhem a souvisejícími objekty s výplní z tahokovu. Pro navázání na zábradlí na římse mostu 1-22-01 jsou navržena nejbližší dvě pole zábradlí ve výšce 1,50m. Následující pole ve směru k přechodu jsou navržena s výškou 1,10m.

SO 1-30-01 – ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace

Technická zpráva

V km 0,095 – 0,115 je vpravo prodloužena linie zábradlí v souběhu s objektem odbavovací budovy pro optické zabránění vstupu na jeho střechu. Tento úsek zábradlí je navržen ze silničního zábradlí s dvoutýčovou výplní.

V km 0,100 – KÚ je v nezpevněné krajnici vlevo navrženo jednostranné ocelové svodidlo s třídou zadržení N2. Je navrženo z důvodu souběhu s kolejištěm, umístěným pod niveletou komunikace.

### 3.10 Úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Součástí chodníků jsou úpravy pro nevidomé, především varovné pásy šíře 0,40m na koncích chodníku v místech s výškou obrubníku u komunikace nižší než 8cm. V napojení chodníku na komunikaci je snížena jeho úroveň na výšku obruby 2cm nad komunikaci pro umožnění bezbariérového přístupu či umožnění nájezdu. Signální a varovné pásy jsou zhotovené z hmatové dlažby k tomu schválené (TN TZÚS 12.03.04), v kontrastní barvě k přilehlému povrchu.

Plocha chodníku je na vnější straně ohraničena záhonovým obrubníkem umístěným 6cm nad povrch chodníku pro zajištění vodící linie pro nevidomé. V případě, že příčný sklon chodníku směřuje ke zvýšenému záhonovému obrubníku je třeba umožnit odvedení vody z chodníku. Je možné snížit jeden díl záhonového obrubníku na úroveň chodníku, přilehlé úseky musí být zvýšené minimálně na délce 4,0m.

Při snížení obrubníku na úroveň 2cm nad vozovkou musí být zachován v minimální šířce 0,90m příčný sklon 2,0%. Ve zbývajících částech je povolen maximální sklon 1:12.

## 4 Vyhodnocení průzkumů

### 4.1 Geotechnický průzkum

Archivními a nově provedenými sondami byly v zájmovém území zastiženy svrchu kvartérní deluviální sedimenty charakteru písčitých hlín tuhé až pevné konzistence a níže ordovické silně až zcela zvětralé prachovce a prachovité břidlice. Zastižené zeminy a horniny je nutné ochránit před účinky povětrnostních vlivů a promrzání, aby bylo zabráněno jejich následné degradaci.

Doporučujeme provést ochranu budoucích svahů vhodným nenamrzavým a propustným materiálem v tloušťce 0,60 m se svrchní humózní vrstvou v tloušťce 0,20 m. Při patách budoucích svahů je nutné provést řádné odvodnění, aby bylo zabráněno pronikání srážkových vod do zemin budoucích zářezů.

Při zajištění sklonu svahu 1:2,5 a mírnějším lze navrhnout ochrannou vrstvu propustného materiálu v tl. 0,25m, doplněnou vrstvou 0,20m ohumusování. Vrstvy budou oddělené separační geotextilií. Vrstva humózních vrstev bude ihned po realizaci oseta nebo jinak vhodně ochráněna proti povrchové erozi.

### 4.2 Dendrologický průzkum

Zásah do mimolesní zeleně je řešen v rámci dendrologického průzkumu – B.3.4.

### 4.3 Průzkum stávajících inženýrských sítí

V rámci zpracování dokumentace byl proveden průzkum stávajících inženýrských sítí. Dotčené inženýrské sítě jsou upraveny nebo přeloženy v rámci příslušných stavebních objektů.

Dotčené stávající inženýrské sítě:

0,018 – stávající kanalizace VaK

SO 1-30-01 – ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace

Technická zpráva

0,078 – stávající vedení Eltodo

0,078 – stávající vedení DK ČD

0,081 – stávající propustek

0,143 – stávající vedení DK ČD

## 5 Související stavební objekty

SO 1-10-01 ŽST Praha Hostivař, železniční svršek

SO 1-11-01 ŽST Praha Hostivař, železniční spodek

SO 1-21-01 Propustek v ev. km 176,124

SO 1-20-02 Železniční most v km 176,110 (podchod pro pěší)

SO 1-30-02 ŽST Praha Hostivař, přístupová komunikace pro pěší

SO 1-40-02 ŽST Praha Hostivař, odbavovací prostory pro cestující

SO 1-41-01 ŽST Praha Hostivař, zastřešení nástupišť

SO 1-62-01 ŽST Praha Hostivař, venkovní osvětlení

SO 1-62-04 ŽST Praha Hostivař, ulice U Hostivařského nádraží - úpr. v. osvětlení ELTODO a.s.

SO 1-71-01 ŽST Hostivař, vodovodní přípojky k pozemním objektům

SO 1-73-01 Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal.rozvodů MK a DK spol. Telefónica O2

SO 1-84-01 ŽST Praha Hostivař, zabezpečení veřejných zájmů

PS 1-02-11 ŽST Praha Hostivař, informační systém

PS 1-02-01 ŽST Praha Hostivař, místní kabelizace

PS 1-02-10 ŽST Praha Hostivař, rozhlasové zařízení

## 6 Dopravní značení

### 6.1 Související právní a technické předpisy:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška MDS č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky.

- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací:
  - 6.1 Svislé dopravní značky.
  - 6.2 Vodorovné dopravní značky.
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.
- TP 84 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí.
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích.
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.
- TKP 14 Dopravní značky a dopravní zařízení.

## 6.2 Svislé dopravní značení

Navržené svislé dopravní značení odpovídá ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášce MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Navržené provedení a umístění značek odpovídá ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky – Část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA. Provedení a umístění SDZ je rovněž v souladu s TP 65, TP 84, TP 100, TP 169, VL 6.1 a dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Kvalita stálých svislých dopravních značek musí splňovat všechny podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy NA. Současně musí splňovat podmínky uvedené v TKP.

Štíty standardních svislých dopravních značek budou celolisované z ocelových pozinkovaných plechů s dvojítm ohybem po celém obvodu včetně rohů.

Činná plocha standardních svislých dopravních značek bude provedena s retroreflexní fólií min. třídy R'1.

Všechny standardní svislé dopravní značky budou provedeny v základní velikosti.

Sloupky všech standardních svislých dopravních značek budou provedeny z ocelových žárově zinkovaných trubek průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm.

## 6.3 Vodorovné dopravní značení

Navržené vodorovné dopravní značení odpovídá ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášce MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Navržené provedení VDZ odpovídá ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení a je v souladu s TP 65, TP 133, TP 169, VL 6.2 a dalšími souvisejícími předpisy a normami. Kvalita definitivního vodorovného dopravního značení musí splňovat všechny podmínky ČSN EN 1436 a také podmínky uvedené v TKP.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno barvou.

## 7 BOZP

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajících se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽDC, s. o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

### Stavební činnost v prostorách SŽDC a provozované ŽDC

Činnost cizích právnických a fyzických osob (zhotovitelé stavebních prací) v objektech a prostorách zadavatele stavby (SŽDC) musí být v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Op 16 - předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je pro dodavatele závazný. Dodavatelé smějí pracovat v uvedených prostorách pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami.

SŽDC, s. o. stanovuje ve své směrnici č. 50 – požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných SŽDC. Každý zaměstnanec dodavatele, který bude pracovat v obvodu dráhy, musí před zahájením činnosti na dráhách provozovaných SŽDC, absolvovat „Vstupní školení BOZP“ podle Přílohy 2 Směrnice.

Pracovníci dodavatelů stavby, kteří se budou pohybovat v prostorech, objektech a zařízeních SŽDC a na provozované ŽDC na základě smluvního vztahu jsou povinni být po dobu pohybu v těchto místech viditelně označeni průkazem, který vydává. Odbor bezpečnosti SŽDC na základě žádosti dle podmínek uvedených v předpisu SŽDC Ob1 – vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, s.o.. Osoby s právem vstupu do provozované ŽDC musí k žádosti také předložit kopii Posudku o zdravotní způsobilosti k práci vydaného v souladu s Vyhláškou č. 101/1995 Sb., řád pro



SO 1-30-01 – ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace

Technická zpráva

zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, § 2 písmeno b) bod 1/ a kopii potvrzení o absolvování školení v kabinetu bezpečnosti práce podle čl.1.7 Směrnice SŽDC č.50.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám dle směrnice č.50 SŽDC, které provádí Odbor provozuschopnosti SŽDC. Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle z.č. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných orgány státní správy. Dotčené profese související se stavbou optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.: vedoucí prací na železničním spodku, vedoucí prací na železničním spodku a svršku, vedoucí prací na železničních mostech, objektech s konstrukcí mostům podobnou, vedoucí prací na budovách v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na trakčním vedení elektrizovaných tratí, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních – dle skladby projektové dokumentace se jedná o D.1. železniční zabezpečovací zařízení, D.2. železniční sdělovací zařízení, D.3. silnoproudá technologie včetně DŘT, E.3. Trakční a energetická zařízení (určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách) musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) (příloha 4).

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnost ve stavebnictví:

Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce

Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP)

Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí

NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků

NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů

NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu

SO 1-30-01 – ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace

Technická zpráva

Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice

Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti

Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti

Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti

Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení

Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti

Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách

Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli

Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací

Ing. Vladimír Koníček



### 8.1 Hlavní body trasy

			Délka	Staničení	Y	X
A001	BEARING=	311.103	2.659	0.000	735125.407	1047748.835
A002	YC =	735096.760	30.095	2.659	735122.789	1047749.296
	XC =	1047601.572				
	R =	-150.000				
A002	A =	47.434	15	32.754	735092.827	1047751.520
A002	A =	47.434	15	47.754	735077.855	1047750.628
A003	YC =	735058.950	30.83	62.754	735062.883	1047749.735
	XC =	1047899.683				
	R =	150.000				
A004	BEARING=	311.415	105.816	93.584	735032.197	1047752.088
A005	YC =	734856.737	31.723	199.400	734928.078	1047770.961
	XC =	1047377.374				
	R =	-400.000				
A007	BEARING=	306.366	42.436	231.123	734896.672	1047775.376
A009	YC =	734866.928	11.432	273.559	734854.448	1047779.612
	XC =	1047903.988				
	R =	125.000				
A008	BEARING=	312.189	45.741	284.990	734843.142	1047781.272
				330.731	734798.237	1047789.976
	Celková délka			330.731		

SO 1-30-01 – ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace

Technická zpráva

**8.2 Podrobné body trasy****SO 1-30-01 -  
podrobné  
body trasy**

Bod	Y	X	Z	Staničení	Směrník	Poloměr
ZÚ	735125.407	1047748.835	257.987	0.000	311.103	Přímá
TK	735122.789	1047749.296	257.963	2.659	311.103	-150
	735105.575	1047751.313	257.850	20.000	303.743	-150
KP	735092.827	1047751.520	257.831	32.754	298.331	-150
	735085.589	1047751.184	257.844	40.000	295.998	-290.18
PP	735077.855	1047750.628	257.877	47.754	295.147	Přímá
	735065.635	1047749.831	257.970	60.000	297.269	183.73
PK	735062.883	1047749.735	257.998	62.754	298.331	150
	735045.655	1047750.274	258.231	80.000	305.650	150
KT	735032.197	1047752.088	258.483	93.584	311.415	Přímá
	735025.884	1047753.233	258.624	100.000	311.415	Přímá
	735006.205	1047756.800	259.109	120.000	311.415	Přímá
	734986.526	1047760.367	259.596	140.000	311.415	Přímá
	734966.846	1047763.934	260.083	160.000	311.415	Přímá
TK	734947.167	1047767.501	260.571	180.000	311.415	Přímá
	734928.078	1047770.961	261.030	199.400	311.415	-400
	734927.487	1047771.067	261.043	200.000	311.320	-400
	734907.723	1047774.111	261.400	220.000	308.137	-400
	734896.672	1047775.376	261.540	231.123	306.366	Přímá
KT	734887.839	1047776.262	261.623	240.000	306.366	Přímá
	734867.939	1047778.259	261.713	260.000	306.366	Přímá
	734854.448	1047779.612	261.698	273.559	306.366	125
TK	734848.059	1047780.420	261.670	280.000	309.647	125
	734843.142	1047781.272	261.638	284.990	312.189	Přímá
KT	734843.132	1047781.274	261.638	285.000	312.189	Přímá
KÚ	734828.406	1047784.128	261.493	300.000	312.189	Přímá

## **9 Přílohy**

### **9.1 Odvodnění**

### **9.2 Chodníkové přejezdy**

## SO 1-30-01 - Odvodnění

Navrhované úpravy komplexně řeší odvedení dešťových vod z navrhované přeložky komunikace U Hostivařského nádraží.

### 1 Popis inženýrského objektu, jeho funkčního a technického řešení

#### 1.1 Popis stávajícího stavu

Stávající odvodnění ulice U Hostivařského nádraží je řešeno v úseku od mostu přes ulici Průmyslovou až k drážnímu propustku soustavou uličních vpustí svedených do stok jednotné kanalizace situovaných v lokalitě. V další části jsou dešťové vody odvedeny přetokem do okolního terénu ve směru od kolejiště.

#### 1.2 Popis technického řešení

Návrh řešení odvodnění vychází ze zpracované DUR.

Součástí řešení jsou nově navrhované vpusti a přípojky v úseku komunikace vedené v obrubách, st. přeložky km 0,000 – 0,125. Navrhovány jsou celkově tři nové vpusti NUV1, NUV2 a NUV3. Tři další vpusti budou situovány v místě stávajících a dojde tedy k jejich rektifikaci a přepojení na stávající potrubí. V případě poškození stávajících vpustí, budou tyto obnoveny. Vpusti NUV3 a SUV4 jsou navrhovány jako zdvojené. Od vpustí NUV1 a NUV2 budou vedeny nově navrhované přípojky P1 resp. P2. Přípojka P2 bude zaústěna do šachty K14 na stoce D2 nově navrhované kanalizace (SO 1-70-01).

V úseku st. 0,125 – 0,284 jsou dešťové vody staženy do vsakovacího průlehu při nezpevněné krajnici a trativodním potrubím DN 150 svedeny do drenážní šachtice v st. 0,098. Z drenážní šachtice je vedena přípojka P3 do šachty K1 na stoce D nově navrhované kanalizace (SO 1-70-01).

Situativní umístění vpustí a vedení přípojek je patrné z přílohy č.2-Situace.

Základní orientační údaje o délkách potrubí (m)

Přípojka P1	KT DN 200	11,4 m
Přípojka P2	KT DN 200	10,0 m
Přípojka P3	KT DN 200	8,4 m
<b>Celkem DN 200</b>		<b>29,8 m</b>

Schéma navrhovaných vpustí je zpracováno v příloze.

### 2 Požadavky na vybavení

**Uliční vpusti** jsou navrhovány prefabrikované a budou osazeny standardním kalovým košem výšky 60 cm na zachycení nečistot. Mříž bude o velikosti 500 x 500 mm, litinová tzv. „Německý typ“. Rám na mříž bude celolitinový. Kromě drenáže pro komunikaci nebudou do vpustí zaústovány žádné přípojky, mimo odvodnění komunikace ve správě TSK. Pro připojení drenáží pláň musí být použity prefa díly vpustí dle příloh konzultované dokumentace. Vyrovnávací prstence jsou navrhovány plastové, výšky 50 mm.

**Přípojky uličních vpustí** budou z hrdlové kameniny DN 200 se zvýšenou pevností tř. 240, uloženy na betonovou desku a v celém rozsahu obetonovány.

### 3 Napojení na stávající technickou infrastrukturu

Dešťové vody z úseku st. km 0,062 – 0,284 budou svedeny do stoky D resp. D2 (SO 1-70-01), jež jsou zaústěny do propustku podcházející trať v km 176,100. Tato vodoteč je níže pod propustkem svedena do příkopu podél ulice Plukovníka Mráze, ten je vyústěn do zatrubnění, jež je posléze nepřímo přes Měcholupský potok vyústěno do Botiče.

Dešťové vody z úseku st. km 0,000 - 0,062 budou svedeny od stávajících uličních vpustí do stok jednotné městské kanalizace situovaných v lokalitě.

### 4 Vliv na povrchové a podzemní vody

Nedochází k žádnému ovlivnění podzemních vod v lokalitě, veškeré vody z komunikace budou odvedeny do stávajících recipientů v rozsahu odpovídajícímu st. stavu.

### 5 Údaje o zpracovaných technických výpočtech

Množství dešťových vod odvedených z komunikace je podloženo níže uvedenými výpočty.

Výpočet je proveden v souladu s ČSN 75 6101 (Stokové sítě a kanalizační přípojky) na intenzitu 15-ti min deště s periodicitou  $n=0,5$  (pro návrh odvodnění v obytném území). Dle Truplových tabulek návrhových intenzit srážek je u stanice Praha - Hostivař hodnota **160 l/s.ha**.

Plocha	součinitel odtoku	Plocha red.	návrhový déšť	Průtok Q
ha	-	ha	l/s.ha	l/s

#### POVODÍ PŘÍPOJKY P2, NUV1 A NUV2

Plocha povodí -zpevněné plochy	0.035	0.9	0.032	160	5.1
<b>Celkem</b>					<b>5.1</b>

#### POVODÍ PŘÍPOJKY P3

Plocha povodí -zpevněné plochy, průleh	0.11	0.6	0.07	160	11.2
<b>Celkem</b>					<b>11.2</b>

#### POVODÍ SUV4, NUV3

Plocha povodí -zpevněné plochy	0.081	0.9	0.073	160	11.7
<b>Celkem</b>					<b>11.7</b>

## 6 Požadavky na postup stavebních a montážních prací

### 6.1 Provádění stavby

Navržené přípojky budou zhotoveny dle ČSN EN 1610 (75 6114) „Provádění stok a kanalizačních přípojek a jejich zkoušení“.

**Stavba bude prováděna na základě stavebního povolení a po předání staveniště dodavateli stavby, který zajistí řádné vytyčení stávajících podzemních inženýrských sítí.**

Pro ukládání potrubí je navržen pažený výkop (příloha č.4 této PD), který je uvažován z pláně přeložky komunikace. Předpokládá se strojní hloubení rýhy, při křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi bude prováděn ruční výkop. Odkryté vedení musí být řádně zajištěno proti poškození. Výkopové práce v těsné blízkosti kabelových tras musí být prováděny za odborného dozoru jednotlivých správců sítí.

Pro pokládku kameninového potrubí platí. Po hrubém výkopu při strojním těžení se dno rýhy vyrovná do předepsaného sklonu a hloubky. Potrubí je navrženo z trub kameninových a bude uloženo na štěrkopískový podsyp tl. 10 cm a podkladní betonovou desku C 12/15 tl. 10 cm. Kameninová roura bude obetonována, použitý beton C 12/15 a obsypána písčitou zemínou 30 cm nad vrchol obetonování, zhutněný zásyp výkopu bude proveden vhodnou nesoudržnou zemínou, v případě vhodnosti bude opětovně použit vytěžený materiál výkopu.

Zbylá část rýhy bude zasypána s uložením v komunikaci štěrkopískem (*v případě vhodné výkopové zeminy se nevylučuje po odsouhlasení geologem stavby zásyp zemínou*), mimo komunikaci zemínou. Zásyp pod pozemními komunikacemi musí být v souladu s Technicko kvalitativními podmínkami staveb pozemních komunikací - kap. 4, čl. 4.5.2.9.

Kanalizační přípojky se na vodotěsnost nezkoušejí, stavební dozor však může zkoušku vodotěsnosti nařídít. Zhotovitel je však na požádání stavebního dozoru povinen prokázat, že přípojka je průtočná. Potrubí se za účasti stavebního dozoru vyčistí proudem vody. Čištění je ukončeno, když přestane z potrubí vytékat znečištěná voda. Dále bude provedena zkouška průchodnosti kamerou s videozáznamem.

Pro přípojky jsou k dispozici vrty J152 a J151 provedené v rámci podrobného geologického průzkumu. Z nich je patrné, že výkopy budou prováděny v štěrkovité hlíně F1/MG a v úrovni od 2,0 pod terénem ve zvětralých břidlicích a prachovcích R6/CI, R5 (dle ČSN 73 3050 v horninách 3. až 4. třídy).

Výkopy budou prováděny zřejmě bez přítomnosti spodní vody.

Archeologické nálezy, učiněné v průběhu stavby, je nutné neprodleně ohlásit.

### 6.2 Postup výstavby

Postup výstavby je zpracován v samostatné části dokumentace.

### 6.3 Stávající inženýrské sítě

Trasy podzemního i nadzemního vedení dalších inženýrských sítí jsou v příložené situaci zakresleny.

**Před započítím prací je nutné, aby dodavatel zajistil vytyčení všech známých podzemních inženýrských sítí.**

- podzemní kabely sdělovací
- podzemní kabely NN a VO
- podzemní kabely drážní
- drážní kanalizace



## **7 Požadavky na provoz zařízení, údaje o materiálech**

Podle výsledků laboratorních rozborů u okolních objektů doporučujeme uvažovat středně agresivní prostředí - stupeň XA2 (agres. CO<sub>2</sub>, nízké pH, sírany) - dle ČSN EN 206-1.

Ochrana proti agresivnímu prostředí bude u betonových konstrukci zabezpečena kvalitou betonu danou TKP a musí splňovat podmínky odolnosti proti agresivitě dle ČSN EN 206( XF4, XA1 ). Minimální pevnostní třída bude C30/37.

## **8 Řešení komunikací a ploch z hlediska přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace**

Z tohoto hlediska na stavbu nejsou kladeny žádné nároky.

## **9 Důsledky na životní prostředí a bezpečnost práce**

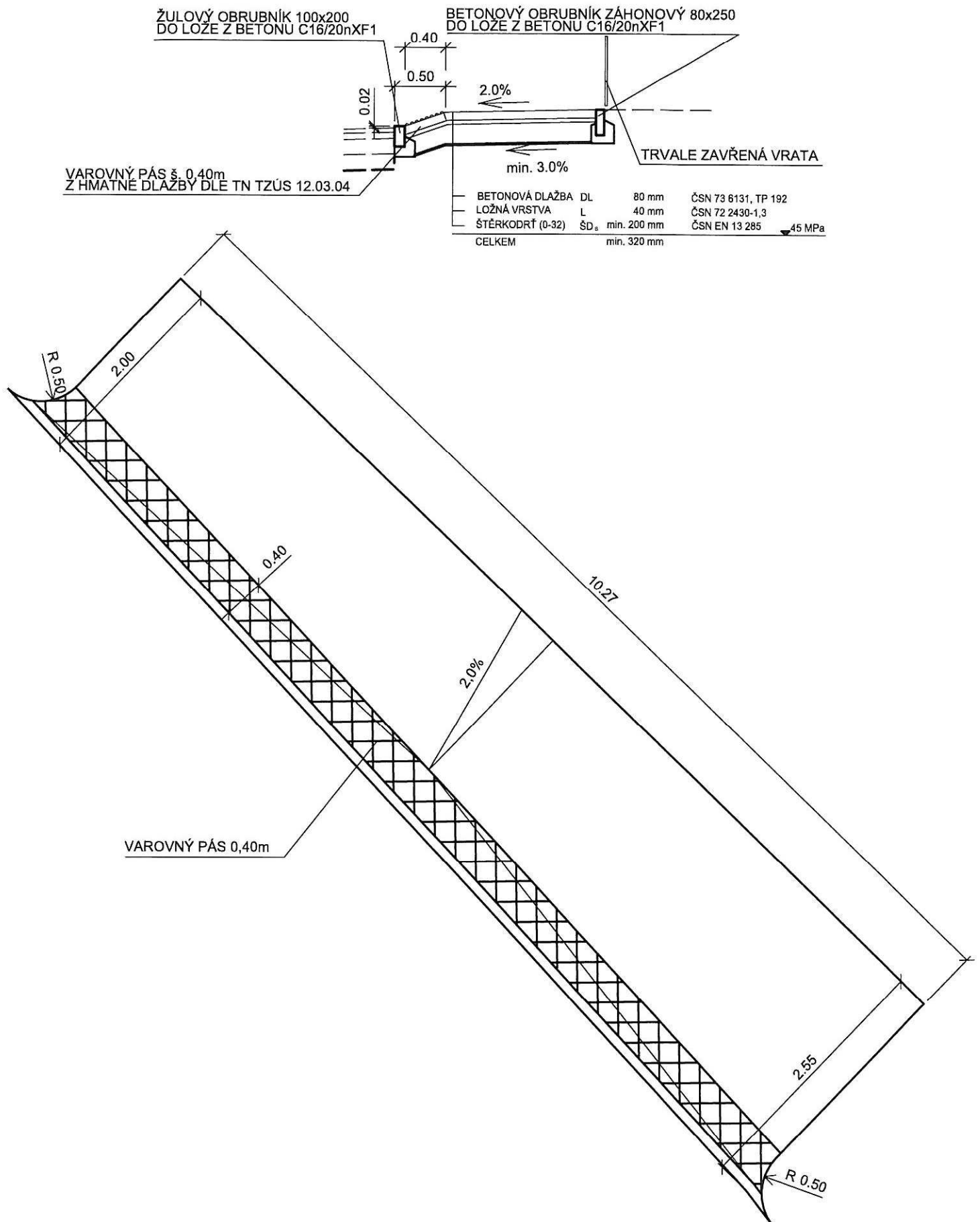
### **9.1 Vliv stavby a provozu na životní prostředí**

Viz TZ

### **9.2 Bezpečnost práce**

Viz TZ

# CHODNÍKOVÝ PŘEJEZD PŘES ZVÝŠENÝ CHODNÍK





# CHODNÍKOVÝ PŘEJEZD PŘES SNÍŽENÝ CHODNÍK

ŽULOVÝ OBRUBNÍK 100x200  
DO LOŽE Z BETONU C16/20nXF1

BETONOVÝ OBRUBNÍK ZÁHONOVÝ 80x250  
DO LOŽE Z BETONU C16/20nXF1

VAROVNÝ PÁS š. 0,40m  
Z HMATNÉ DLAŽBY DLE TN TZÚS 12.03.04

