

**Akce:** II/105 – SEVERNÍ OBCHVAT JÍLOVÉHO U PRAHY  
I. ETAPA (km ZÚ – 0,400)

**Stupeň dokumentace:** Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

**Zak. č.:** 18-267-2-000

**Objekt:** SO 105.1 – Chodníky, I. etapa

### **OBSAH TECHNICKÉ ZPRÁVY:**

1.	Identifikační údaje .....	2
2.	Stručný technický popis.....	2
3.	Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....	2
4.	Vztahy k ostatním objektům stavby (související objekty) .....	3
5.	Návrh objektu .....	3
5.1.	Směrové řešení .....	3
5.2.	Výškové řešení .....	3
5.3.	Šířkové uspořádání.....	3
5.4.	Příčné sklony .....	4
5.5.	Konstrukce vozovky .....	4
5.6.	Zemní práce.....	4
5.7.	Odvodnění .....	4
5.8.	Bezpečnostní zařízení .....	4
5.9.	Návrh dopravních značek, dopr. zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.....	4
6.	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby objektu (případně údržbu) .....	4
7.	Vazba na případné technologické vybavení .....	5
8.	Přehled provedených výpočtů .....	5
9.	Řešení přístupu a užívání objektu osobami s omezenou schopností pohybu a orientace..	5
10.	Stavba objektu v ochranném pásmu vrchního vedení VN nebo VVN.....	6
11.	Bezpečnost při výstavbě .....	6

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

Název stavby: **II/105 – SEVERNÍ OBCHVAT JÍLOVÉHO U PRAHY  
I. ETAPA (km ZÚ – 0,400)**

Investor: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.  
Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

Projektant: PRAGOPROJEKT, a.s.,  
K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4

Stavební objekt: **SO 105.1 – Chodníky, I. etapa**

Projektant objektu: PRAGOPROJEKT, a.s., Ateliér Liberec  
Dvořákova 623/10, 460 01 Liberec 1

Katastrální území: Jílové u Prahy

Následný správce: Město Jílové u Prahy

## **2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS**

Objekt zahrnuje všechny navrhované chodníky v rámci stavby I. etapy. Chodníky jsou navrženy v základní šíři 2,00 m.

Chodníky jsou navrhovány se zpevněným povrchem ze zámkové dlažby o celkové tloušťce konstrukce chodníku 0,24 m.

Podél chodníků je navrženo veřejné osvětlení SO 441.1.

## **3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

Při návrhu stavebních objektů byly použity následující průzkumy a podklady:

- výškopisné a polohopisné zaměření (GRID,a.s., 2017)
- mapové podklady (KN, ortofoto, základní rastrová mapa 1:10 000)
- Závěr zjišťovacího řízení z 22.9.2011, č.j.185185/2011/KUKS
- Územní rozhodnutí vydané stavebním úřadem Městského úřadu Jílové u Prahy dne 26.1.2015 pod č.j.MjuP/00757/2015 sa nabytím právní moci 5.3.2015.
- Dokumentace DUR stavby „Severní část obchvatu v Jílovém u Prahy, Přeložka silnice II/105, Radlík - Šenflukova ul.“ Včetně Dodatku č.1 a č.2 od fy LUCIDA, s.r.o. z r.2010
- Dokumentace DSP stavby „II/105 – SEVERNÍ OBCHVAT JÍLOVÉHO U PRAHY“
- Územní plán města Jílové u Prahy
- Biologický průzkum od RNDr.Jiřího Vávry, CSc. z 07.2017 (tel.731 279 109)
- Podrobný geotechnický průzkum (PRAGOPROJEKT,a.s., 03/2017)
- Geofyzikální průzkum a vsakovací zkoušky (PRAGOPROJEKT,a.s., 03/2017)
- Báňské posudky (fy PUDIS, 06.2016)
- Pedologický průzkum (fy K+K průzkum, s r.o., 01/2016)
- Studie dopravních vztahů (fy LUCIDA, 08.2010)
- Akustická studie (fy ATEM s.r.o., 09.2010)

#### **4. VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY (SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY)**

S výstavbou SO 105.1 bezprostředně souvisí tyto stavební objekty:

##### **Soubor 000 - Objekty přípravy staveniště**

- SO 001.1 Příprava území - kácení mimolesní zeleně, I. etapa
- SO 002.1 Příprava území - skryvka ornice, I. etapa

##### **Soubor 100 - Objekty pozemních komunikací**

- SO 101.1 Okružní křižovatka Pražská
- SO 101.2 Okružní křižovatka Pražská, větev k OC Radlík
- SO 102.1 Severní obchvat Jílové u Prahy, I. etapa
- SO 102.2 Severní obchvat Jílové u Prahy, II. etapa
- SO 105.2 Chodníky, II. etapa
- SO 190.1 Dopravní značení, I. etapa

##### **Soubor 300 – Vodohospodářské objekty**

- SO 301.1 Odvodnění Severního obchvatu Jílového u Prahy, I. etapa
- SO 331 Přeložka tlakové kanalizace v km 0,050
- SO 341 Přeložka vodovodu u okružní křižovatky Pražská
- SO 342 Přeložka vodovodu v km 0,040-0,050

##### **Soubor 400 – Elektro a sdělovací objekty**

- SO 441.1 Veřejné osvětlení, I. etapa
- SO 451 Přeložka kabelů CETIN podél siln.II/105 v ZU

##### **Soubor 500 – Objekty trubních vedení**

- SO 521 Přeložka STL plynovodu PE 160 v OK Radlík

##### **800 – Objekty úpravy území**

- SO 801 Vegetační úpravy - město Jílové u Prahy
- SO 802.1 Vegetační úpravy - SÚS, I. etapa
- SO 840.1 Rekultivace dočasných záborů, I. etapa

#### **5. NÁVRH OBJEKTU**

##### **5.1. Směrové řešení**

Směrové vedení chodníku vychází z hran přilehlých vozovek komunikací, podél kterých jsou navrženy.

##### **5.2. Výškové řešení**

Výškové vedení chodníku vychází z hran přilehlých vozovek komunikací, podél kterých jsou navrženy. Chodník je v základním uspořádání veden 0,15 m nad hranou vozovky. V místech pro přecházení a v místech navazujících na stávající vozovku bude výška nášlapu 0,02 m.

##### **5.3. Šířkové uspořádání**

Chodníky jsou navrženy v základní šíři 1,50 m, v místech, kde jsou chodníky v souběhu s komunikací, je rozšířen o bezpečnostní odstup na 2,00 m.

Podrobnosti k šířkovému uspořádání viz příloha č. 3 – Vzorový příčný řez.

#### **5.4. Příčné sklony**

Příčný sklon povrchu chodníku je jednostranný 2,00% směrem k přilehlé vozovce komunikace. Orientace sklonu pláň pod chodníkem odpovídá sklonu zpevnění povrchu chodníku a činí minimálně 3 %.

#### **5.5. Konstrukce vozovky**

Návrh konstrukce chodníku je proveden dle Katalogu vozovek TP 170, katalogového listu D2-D-1, TDZ CH, PIII tloušťky 240 mm s krytem ze zámkové dlažby DL.

Konstrukce vozovky chodníku je znázorněna v příloze č. 3. Vzorový příčný řez.

#### **5.6. Zemní práce**

##### **5.6.1. Inženýrskogeologické poměry**

Geotechnické poměry je možné v převážné části úseku hodnotit jako jednoduché, v úsecích budované navážkami za složité (vzhledem k charakteru a mocnosti navážek), hladina podzemní vody nebyla průzkumnými pracemi zachycena. Úsek náleží do 1. a 2. geotechnické kategorie, základové poměry se v rozsahu stavebního objektu výrazněji nemění. Po stržení ornice bude konstrukce chodníku budována na jemnozrnných písčitých zeminách F4 CS, F6 CL.

##### **5.6.2. Stavební řešení**

Chodníky jsou převážně vedeny v násypu, případně v mírném zářezu. Násypové svahy a sklony svahů příkopů jsou navrženy dle ČSN 73 6133. Svahy silničního tělesa budou ohumusovány v tl. 0.20m a opatřeny hydroosevem v rámci SO 801, SO 802.1.

Zemní pláň je nutné i v průběhu výstavby a zejména po dokončení chránit proti klimatickým vlivům, zejména proti promrzání a zaplavení vodou při dešťových srážkách. Pokud nedojde před zimním obdobím k zakrytí pláň stmelanou vrstvou konstrukce vozovky, je třeba z takové pláň v další sezóně odstranit narušenou vrstvu, doplnit pláň do předepsaného výškového příčného a podélného profilu a znovu provést veškeré předepsané zkoušky.

#### **5.7. Odvodnění**

Voda je z povrchu chodníku odvedena podélným a příčným spádem do vozovky a odtud podél obrubníků do uličních vpustí a z nich do silniční kanalizace (SO 301.1) kanalizace je vyústěna přes retenční nádrž do recipientu a následně do Siroťčí strouhy.

#### **5.8. Bezpečnostní zařízení**

##### ***Směrové sloupky***

Směrové sloupky nebudou v rámci stavebního objektu 105.1 osazeny.

##### ***Svodidla***

Svodidla nebudou v rámci stavebního objektu 105.1 osazeny.

#### **5.9. Návrh dopravních značek, dopr. zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Součástí SO 105.1 není žádné svislé ani vodorovné dopravní značení.

### **6. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY OBJEKTU (PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU)**

V předstihu před zahájením stavebních prací na objektu je nutno zajistit vytyčení všech stávajících podzemních inženýrských sítí a provést jejich přeložky.

Před zahájením stavebních prací musí být provedena příprava území (odhumusování) v rámci SO 001.1 a SO 002.1.

Postup výstavby je uveden v příloze *E – Zásady a organizace výstavby*.

## **7. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Součástí objektu není žádné technologické vybavení.

## **8. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

Směrové a výškové vedení chodníku vychází z hran přilehlých vozovek komunikací, podél kterých jsou navrženy.

Výpočty (směrové vedení, výškové vedení) jsou součástí přílohy technické zprávy stavebních objektů: 101.1, 101.2, 102.1.

## **9. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OBJEKTU OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Stavební úpravy pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace jsou provedeny v souladu dle vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### **Vodící linii přirozenou**

Přirozenou vodící linii tvoří přirozená součást prostředí, zejména stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 0,06 m. Přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky. Přerušit přirozenou vodící linii lze nejvýše na vzdálenost 8,00 m. Délka jednotlivých částí přirozeného hmatného vedení musí být nejméně 1,50 m, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1,00 m. Přerušení přirozené vodící linie v délce větší než 8,00 m musí být doplněno vodící linií umělou.

### **Signální pás**

Signální pás musí mít šířku 0,80 až 1,00 m a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1,50 m. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 0,25 m od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu šíře 0,80 m při okraji signálního pásu. Signální pás musí začínat u přirozené vodící linie.

### **Varovný pás.**

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, konec veřejnosti přístupné části nástupiště kolejové dopravy, nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny. Varovný pás musí mít šířku 0,40 m a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 0,25 m od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 0,80 m. Na chodníku s šířkou méně než 2,40 m, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.

**Komunikace pro chodce - chodníky**

Povrch chodníků musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu se součinitelem smykového tření min. 0,5 musí mít celkovou šířku nejméně 1,50 m, včetně bezpečnostních odstupů a smí mít podélný sklon nejvýše 1:12 (8,33%) a příčný sklon nejvýše 1:50 (2,0%).

Při osazení poklopů na chodník musí být průběžný otvor kolmo na směr chůze s max. velikostí šterbiny do 0,015 m tak, aby se zabránilo propadnutí hole při opření či špatnému pojezdu vozíku.

Překážky na komunikacích pro chodce musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí prostor podél přirozené vodící linie šířky nejméně 1,50 m. Technické vybavení komunikace lze v odůvodněných případech umístit tak, že bude průchozí prostor místně zúžen až na 0,90 m. Nad komunikacemi pro chodce mohou být v prostoru ve výšce 0,25 až 2,20 m nad povrchem umístěny pouze pevné části stavby, které vystupují z obrysu stěn nejvíce 0,10 m. Snížený obrubník s výškou menší než 0,08 m nad pojížděným pásem nebo s příčným sklonem menším než 1:2,5 (40,0 %) musí být opatřen varovným pásem. Na rozhraní mezi pásem pro chodce a pásem pro cyklisty nebo in-line brusle s výškovým rozdílem menším než 0,08 m musí být zřízen hmatný pás, který je součástí bezpečnostního odstupu.

**Místa pro přecházení:**

Místa pro přecházení jsou opatřeny signálním a varovným pásem. Signální pás musí mít minimální šířku 0,80 m a začínat u přirozené vodící linie. Povrch signálního pásu je zhotoven z nezaměnitelné struktury a charakterem povrchu odlišujícího se od okolí. Dále musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Varovný pás ohraničuje místo, které je pro osoby se zrakovým postižením nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku. Varovný pás musí mít šířku 0,40 m a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí. Dále musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Varovný pás přesahuje signální pás na obou stranách nejméně o 0,80 m a délka výšková úroveň 80 mm a níže může být nevidomou osobou považována za terénní nerovnost, z tohoto důvodu místa se sníženým obrubníkem výškou menší než 0,08 m je nutné vybavit varovným pásem pro upozornění na nebezpečný prostor. Signální pás je od varovného pásu odsazen na šířku 0,40 m.

**Nástupiště veřejné dopravy**

Nástupiště autobusů se vybavují vodící linií a signálním pásem. Signální pás označuje místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy, resp. k označníku zastávky. Označení bezpečnostního odstupů u hrany zastávky je navrženo v šířce 0,50 m z barevně odlišné dlažby.

**10. STAVBA OBJEKTU V OCHRANNÉM PÁSMU VRCHNÍHO VEDENÍ VN NEBO VVN**

Stavba SO 105.1 se nachází v ochranném pásmu nadzemních vedení:

- V oblasti OK na silnici II/105 – stávající vedení ČEZ Distribuce a.s. VN

Při stavbě je bezpodmínečně nutné dodržovat podmínky stanovené správcem vedení, tj. ČEZ Distribuce, a.s.

**11. BEZPEČNOST PŘI VÝSTAVBĚ**

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické

dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu nebo na provozované železniční dopravní cestě je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou. Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

Zaměstnanec je potřeba proškolen pro práci v blízkosti nadzemního vedení VN.

Podrobně je tato problematika řešena v části E ZOV.