

Zodpovědný projektant	Wypracoval		
Jan Šára, Dis.	Jan Šára, Dis.		
Objednatel: Město Český Krumlov			
Místo: Český Krumlov, ul. Za Nádražím			
Akce:  Parkovací stání Železniční ul., Český Krumlov		Č. Zakázky:	03-2024
		Datum:	březen 2024
		Formát:	
		Měřítko:	
Část: SO 101 - KOMUNIKACE A PARKOVACÍ STÁNÍ		Stupeň:	DUSP
Výkres:	TECHNICKÁ ZPRÁVA		Souprava:
		D 101.1	

## Technická zpráva SO 101

### A.1. Identifikační údaje

#### A.1.1. Označení stavby

Název stavby:	<b>Parkovací stání Železniční ulice, Český Krumlov</b> <b>SO 101 Komunikace a parkovací stání</b>
Místo stavby:	Český Krumlov, prostor mezi bytovými domy v Železniční ulici
Katastrální území:	Český Krumlov [622931]
Obec, ORP, kraj:	Český Krumlov [545392], Český Krumlov, Jihočeský
Charakter stavby:	Novostavba
Stupeň projekt. dok.:	Dokumentace pro společné řízení DUSP
Datum zpracování:	březen 2024
Způsob provedení stavby:	dodavatelsky

#### A.1.2. Identifikační údaje objednatele

Jméno/název:	<b>Město Český Krumlov</b>
Sídlo:	náměstí Svornosti 1, 381 01 Český Krumlov
IČ:	00245836
Dodavatel stavby:	dle výběrového řízení
Odborný dozor:	smluvně zajištěný
Kontakt:	e-mail: mail@ckrumlov.cz, tel. +420 380 766 111 číslo datové schránky: 64pbvxc

#### A.1.3. Identifikační údaje projektanta

Jméno/název:	<b>Jan Šára Dis.</b> č. autorizace ČKAIT 0102088
Sídlo:	L. B. Schneidera 414/2, 370 01 České Budějovice
IČ:	03233936
Kontakt:	e-mail: h.s.1@seznam.cz, tel. +420 773 690 315 číslo datové schránky: quv6h2j - obor stavby dopravní – nekolejová doprava

## **A.2. Základní technický popis stavebních objektů**

### **A.2.1.1 Základní údaje o stavbě**

#### **SO 101 Komunikace a parkovací stání**

Předmětem tohoto stavebního objektu je návrh rozšíření parkovacích stání v prostoru vnitrobloku – plochy mezi panelovými bytovými domy č.p. 191, 192, 193, 194, č.p. 195, 196 a č.p. 197, 198 v Železniční ulici v Českém Krumlově, městské části Nádražní Předměstí.

V daném prostoru je nedostatek parkovacích stání oproti skutečné potřebě dle ČSN 73 6110 čl. 14.1. „Odstavné a parkovací plochy“

Jedná se o zřízení účelové komunikace délky 71,08 m a oboustranných kolmých parkovacích stání v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy“ s napojením na stávající MK č. 59c – Železniční ulici pomocí sjezdu.

Realizací této stavby dojde k navýšení kapacity o 17 parkovacích stání a 1 určeného pro invalidy.

Navržená ÚK na Z.Ú. v km 0,00000 vyúsťuje z MK č. 59c a končí na K.Ú. v km 0,07108, komunikace v délce 71,08 m.

Povrch oboustranného jízdního pásu je navržen z asfaltového betonu, šířka 3,75 m v prostoru kolmých parkovacích stání je rozšířen na 6,00 m, okraje opatřeny betonovými silničními obrubami. Podélný profil navržen o hodnotě 1,11 % až % 9,63, v maximální možné míře kopíruje stávající. Příčný sklon jízdního pásu a parkovacích stání je navržen o hodnotě 2,00 %.

Podél jízdního pásu je ve staničení km 0,04500 – K.Ú. 0,07108 navrženo 17 kolmých parkovacích stání + 1 pro invalidy.

Základní rozměry navržených kolmých parkovacích stání s povrchem z vegetační dlažby jsou v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ jsou:

- šířka parkovacího stání 2,65 m, krajní stání rozšířeno o bezpečnostní odstup na 2,90 m, stání pro invalidy 3,50 m
- základní délka parkovacího stání 4,50 m s možností přesahu přední nebo zadní části vozidla přes fyzicky vyhrazené parkovací stání nad přilehlou plochu.
- šířka jízdního pásu navazující komunikace 6,00 m.

Napojení parkovacích stání na stávající pěší trasy je zajištěno pomocí navržené přístupové chodníku pro pěší šířky 2,00 m s příčným sklonem 2,00 %.

Dopravní napojení na MK č. 59c je zajištěno pomocí navrženého sjezdu. V rámci tohoto sjezdu bude v místě napojení na MK zřízen pás z kamenné dlažby šířky 1,5 m pro zdůraznění místa ležícího mimo pozemní komunikaci.

Na základě požadavků obyvatel je v rámci jízdního pásu navržen zklidňující prvek – zpomalovací polštář v souladu s TP 85 „Zpomalovací prahy“.

Osvětlení navrženého parkoviště je zajištěno stávajícím osvětlením, není předmětem této dokumentace. Stávajících sloupy V.O. zůstávají zachovány, dojde k výměně sloupů a svítidel, popřípadě změně jejich polohy na vhodnější místo dle dispozic správce Služby města Český Krumlov s.r.o., není řešeno tímto projektem.

### A.2.1.2 Popis konstrukcí

#### Vozovka – jízdní pás navržené ÚK:

Konstrukce jízdního pásu je navržena takto:

- Pláň musí být zhutněna, modul přetvárnosti minimálně  $E_{def,2} = 30$  MPa.
- Vrstva ze štěrkodrti 0-63 (ŠD<sub>B</sub>), modul přetvárnosti min.  $E_{def,2} = 50$  MPa 200 mm
- Vrstva ze štěrkodrti 0-32 (ŠD<sub>A</sub>), modul přetvárnosti min.  $E_{def,2} = 65$  MPa 150 mm
- Postřík infiltrační (PI-EK) 0,60 kg/m<sup>2</sup> po vyštěpení
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvu ACP 16+ (S) 70 mm
- Postřík spojovací (PS-EK) 0,30 kg/m<sup>2</sup> po vyštěpení
- Asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu ACO 11 (+) 40 mm
- Celkem min. 460 mm

#### Parkovací stání:

Konstrukce parkovacích stání je navržena takto:

- Pláň musí být zhutněna, modul přetvárnosti minimálně  $E_{def,2} = 30$  MPa.
- Vrstva ze štěrkodrti 0-63 (ŠD<sub>B</sub>), modul přetvárnosti min.  $E_{def,2} = 50$  MPa. 200 mm
- Vrstva ze štěrkodrti 0-32 (ŠD<sub>B</sub>), modul přetvárnosti min.  $E_{def,2} = 65$  MPa. 150 mm
- Ložná vrstva z hrubého drceného kameniva HDK 4/8 40 mm
- Betonová vegetační dlažba typově odpovídající BEST KROSO (šedá) min. 80 mm
- v místech pro invalidy bude použita dlažba typově odpovídající BEST KLASIKO (šedá)
- Celkem min. 470 mm

#### Chodníky pro pěší:

Konstrukce chodníku pro pěší je navržena takto:

- Pláň musí být zhutněna, modul přetvárnosti minimálně  $E_{def,2} = 30$  MPa.
- Vrstva ze štěrkodrti 0-32 (ŠD), modul přetvárnosti min.  $E_{def,2} = 50$  MPa. 200 mm
- Ložná vrstva z hrubého drceného kameniva HDK 4/8 40 mm
- Betonová zámková dlažba typově odpovídající BEST KLASIKO (šedá) min. 60 mm
- Celkem min. 300 mm

#### Přejezdný dlážděný pás a zpomalovací polštář:

Konstrukce je navržena takto:

- Pláň musí být zhutněna, modul přetvárnosti minimálně  $E_{def,2} = 30$  MPa.
- Vrstva ze štěrkodrti 0-63 (ŠD<sub>B</sub>), modul přetvárnosti min.  $E_{def,2} = 50$  MPa 200 mm
- Vrstva ze směsi stmelené cementem SC C<sub>8/10</sub> 150 mm
- Ložná vrstva beton C30/37, XF-4 40 mm
- Kamenná dlažba – velká kostka 100 mm
- Celkem 490 mm
-

**Zhotovitel dokumentace neměl (v dané úrovni zpracování dokumentace) k dispozici inženýrsko-geologický průzkum či rešerši lokality. Pokud nebude dosaženo minimální požadované hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{\text{def},2}$  na povrchu aktivní zóny (pláně) 30MPa, bude nutné podloží – aktivní zónu upravit – bude provedena sanace z drceného kameniva – kamenného odvalu HDK 0/125 v tl. 0,30 – 0,50 m. Mocnost sanace stanoví geotechnický dozor (předpoklad 50 % plochy)**

**V této projektové dokumentaci se vyskytují obchodní názvy některých výrobků nebo dodávek, případně jiná označení mající vztah ke konkrétnímu dodavateli. Jedná se o vymezení předpokládaného standardu a dodavatel je oprávněn navrhnout jiné, technicky a kvalitativně srovnatelné řešení. Dodavatel musí prokázat, že jím navržené materiály nebo výrobky jsou technicky a kvalitativně srovnatelné nebo lepší.**

#### **A.2.1.3 Popis použitých obrub**

Použité betonové obrubníky 15/25 (přechod zpevněných ploch/zeleň) a 8/25 (přechod parkovací stání/jízdní pás) použít dle C.3 Koordinační situační výkres a D 101.4 Vzorové příčné řezy budou uloženy do betonového lože a dle požadavku ČSN 73 6131 budou dále dodrženy tyto podmínky:

- Lože pro obrubníky bude z betonu C 20/25 n XF3.
- Obrubníky se osadí do zavhlého betonu, na pevný, zhutněný podklad. Povrch podkladu musí být tak vlhký, aby neodebíral vodu z pokládaného čerstvého betonu.
- Minimální tloušťka betonového lože s boční opěrou činí 150 mm.

#### **A.2.1.4 Odvodnění**

V rámci stavebních úprav bude osazena uliční vpust, která budou přípojkou dešťové kanalizace napojena do řady dešťové – splaškové kanalizace. Podrobně viz 101.7 Odvodnění zpevněných ploch.

Odvodnění je rovněž zajištěno částečně drenážním povrchem parkovacích míst.

#### **A.2.1.5 Svislé dopravní značení**

Návrh svislého dopravního značení je zakreslen v C.3 Koordinační situační výkres a D 101.6 Dopravní řešení. Přehledně uvádí jejich výčet následující tabulka:

#### **SO 101**

<b>Počet</b>	<b>Dopravní značka</b>	<b>text/symbol</b>	<b>Poznámka</b>
1 x	C2c Přikázaný směr jízdy vlevo	-	nová DZ
2 x	IP2 Zpomalovací práh	-	nová oboustranná DZ
1 x	IP12 Vyhrazené parkoviště	symbol č. 225 Osoba na invalidním vozíku	nová DZ
1 x	B2 Zákaz vjezdu všech vozidel	-	stávající DZ posunout do nové polohy
1 x	A9 Provoz v obou směrech	-	nová DZ
2 x	Z11g Směrový sloupek červený kulatý	-	nová DZ

č. zak. 03-2024 / březen 2024

Provedení svislých dopravních značek je navrženo v základní velikosti a reflexní úpravě. Standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy a samolepící fólií v reflexní úpravě světelně technické vlastnosti třídy 1. Běžné značky budou umístěny na profilovaných sloupcích průměru 60 mm z ocelových žárově zinkovaných trubek s osazením do

demontovatelných patek. Spojovací materiál bude z nekorodujícího materiálu. Kombinace materiálů nesmí docházet ke vzniku elektrolytické koroze.

Umístění značek a jejich výškové osazení musí být provedeno podle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, vzorových listů staveb pozemních komunikací VL 6, část 6.1 – Svislé dopravní značky – Svislé dopravní značky musí být umístěny tak, aby okraj desky dopravní značky byl situován nejméně 0,5 m od okraje vozovky, ale ne více než 2,0 m. V místě chodníku musí být dopravní značka umístěna tak, aby spodní okraj desky byl umístěn nejméně 2,0 m nad niveletou chodníku. Dopravní značky umístěné v chodníku nutno osadit tak, aby v chodníku zůstal volný průchozí pás šířky nejméně 1,25 m. Tam, kde by výše uvedené podmínky byly ve vzájemném rozporu, nutno použít konzolového sloupku.

#### A.2.1.6 Vodorovné dopravní značení

Návrh vodorovného dopravního značení je zakreslen v situačním výkresu. Přehledně uvádí jejich výčet následující tabulka:

#### SO 101

Počet	Dopravní značka	text/symbol	Poznámka
72 m	V10b Stání kolmé	-	odlišnou barvou dlažby
1 x	Piktogram č. 225 – Osoba na invalidním vozíku v rámci vyhrazeného parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou	Symbol č. 225	bílá barva

Provedení vodorovného dopravního značení podle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, vzorových listů staveb pozemních komunikací VL 6, část 6.2 – Vodorovné dopravní značky.

V10b – Stání kolmé a V 10c Stání šikmé bude vyznačeno odlišnou barvou (pruhem) z dlažby. Piktogram č. 225 – Osoba na invalidním vozíku bude proveden bílou barvou.

#### A.2.1.7 Bezbariérové užívání

V rámci navrhovaných stavebních úprav parkovacích míst jsou splněny podmínky dané Vyhláškou MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb – vyhrazené parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené včetně SDZ IP12 „Vyhrazené parkoviště“ a VDZ Piktogram č. 225 – Osoba na invalidním. Konkrétní technická opatření a stavební úpravy jsou zřejmé z grafické přílohy předložené dokumentace.

PD je v souladu s Metodickými poznámkami k vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých lidí vydaných v roce 2000.

#### A.2.1.8 Rozhledové poměry sjezdu

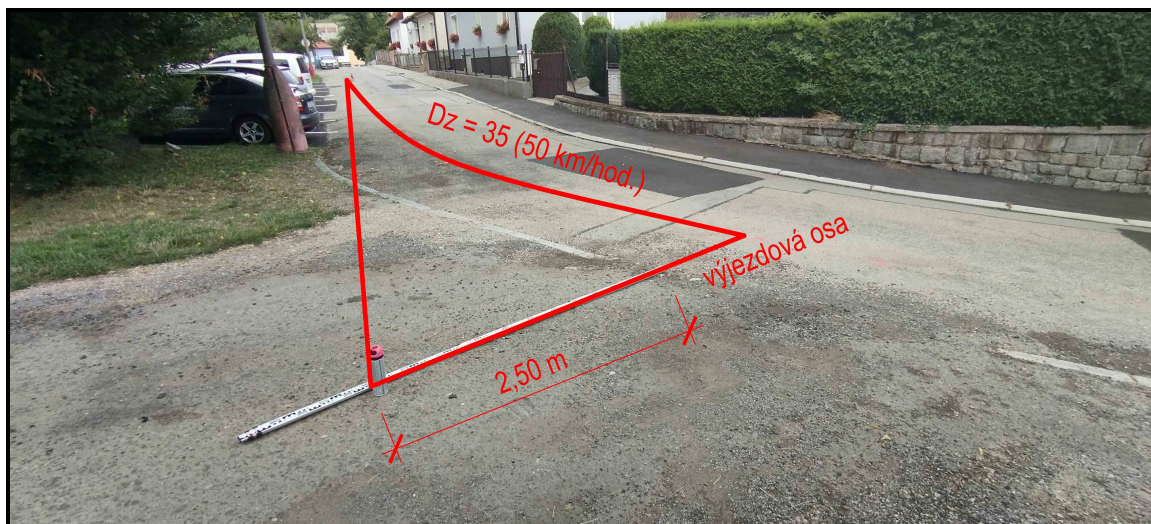
Rozhledové poměry v rámci sjezdu – napojení navržené ÚK na MK č. 59c

Parametry rozhledových trojúhelníků pro výjezd z navržené ÚK na MK č. 59c (posouzeno dle ČSN 736110 ve znění změny Z1, článek 12.8. – sjezd dopravně méně významných veřejně užívaných účelových komunikací, parkoviště s kapacitou do 20 stání):

- Nejvyšší dovolená rychlost 50 km/hod. stanovená IZ4a „Obec“
- Odvěsna rozhledového trojúhelníka **vpřavo** se uvažuje v délce rozhledu pro zastavení  $D_z = 35,0$  m pro nejvyšší dovolenou rychlost **50 km/hod.** a vynáší se do osy přílehlého jízdního pruhu.
- Odvěsna rozhledového trojúhelníku **vlevo** se **neposuzuje, jelikož se jedná o jednosměrnou komunikaci.**
- Druhá odvěsna se **pro výjezd vozidel jízdou vpřed** vynáší do výjezdové osy, aby vrchol rozhledového trojúhelníka pro vyjíždění jízdou vpřed byl vzdálen **2,50 m** od vnější hrany přílehlé vodící čáry nebo okraje zpevněného jízdního pásu (pokud není vodící čára vyznačena).
- Na ploše takto vymezených rozhledových trojúhelníků nesmí být žádné překážky vyšší než **0,75 m** nad úrovní hran těles posuzovaného sjezdu a MK č. 59c.
- Přípustné jsou ojedinělé překážky o šířce  $\leq 0,15$  m a ve vzájemné vzdálenosti  $> 10$  m (veřejné osvětlení, dopravní značení, strom), které však nesmí tvořit v místě rozhledu neprůhlednou stěnu.

#### Posouzení rozhledových poměrů:

- Ve vyznačených rozhledových trojúhelnících **se nenachází překážky v rozhledu.**
- Vlastník sjezdu – napojení navržené ÚK na MK č. 59c je povinen udržovat rozhledové trojúhelníky v takovém stavu, aby v budoucnosti nedocházelo k omezení výhledu překážkami nad rámec čl. 12.8., ČSN 73 6110, ve znění změny Z1 (pevné překážky, vzrostlá zeleň).



**Reálná perspektiva rozhledového trojúhelníku vlevo**



č. zak. 03-2024 / březen 2024



**Reálná perspektiva rozhledového trojúhelníku vpravo**

#### **Parametry sjezdu:**

Technické parametry sjezdu jsou navrženy takto:

1. Šířka výjezdového pruhu sjezdu činí 3,75 m, okraje sjezdu budou zaobleny kružnicovými oblouky o poloměru  $R_0 = 3,00$  a  $9,00$  – viz situace 1:200. Průjezdnost byla prověřena vlečnými křivkami dle TP 171 (Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací).
2. Samostatné sjezdy musí splňovat podmínky § 12 Vyhlášky MD ČR č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, zejména nutno navrhnout „takové stavební uspořádání sjezdu, aby se zabránilo stékání srážkové vody na komunikaci a jejímu znečištění“ - srážkové vody z povrchu sjezdu budou bezpečně svedeny pomocí příčného a podélného sklonu do stávajících uličních vpustí
3. Vyústění účelové komunikace na jinou komunikaci se z hlediska zákona č. 361/2000 Sb. nepovažuje za křižovatku. Při vjíždění z účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci musí řidič dát přednost vozidlům jedoucím po této jiné pozemní komunikaci a některým dalším účastníkům provozu. Z toho důvodu bude provedeno:

- V napojení na MK č. 59c budou oboustranně osazeny Z 11g „Směrový sloupek červený kulatý“ dle Vyhl. č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- V rámci napojení sjezdu na MK č. 59c je doporučeno zřízení pásu z kamenné dlažby šířky 1,5 pro zdůraznění místa ležícího mimo pozemní komunikaci.

#### **Závěr:**

- Dopravní napojení splňuje podmínky ust. § 11 a 12 vyhlášky MDS ČR č. 104/1997 Sb., v platném znění, příslušných norem a ostatních technických předpisů.
- Realizace napojení sjezdu na pozemní komunikaci za dodržení podmínek platných norem a předpisů vyhovuje



č. zak. 03-2024 / březen 2024

#### **A.2.1.9 Dopravně inženýrské opatření**

Stavební práce budou probíhat mimo veřejné komunikace. Dopravní omezení na MK č. 59c se předpokládá částečné v rámci výstavby sjezdu.

Případný návrh dopravně – inženýrských opatření pro dobu jejich omezení včetně návrhu dopravního značení bude řešen v rámci příslušného správního řízení dle harmonogramu prací a potřeb zhotovitele.

#### **A.2.1.10 Veřejné osvětlení**

Stávajících sloupy V.O. zůstávají zachovány, dojde k výměně sloupů a svítidel, popřípadě změně jejich polohy na vhodnější místo dle dispozic správce Služby města Český Krumlov s.r.o., není řešeno tímto projektem

#### **A.2.1.11 Sadové úpravy**

Je navržena výsadba nových stromů a okrasné zeleně, podrobná druhová skladba včetně počtů je součástí výkazu výměr. Plocha podél upravovaných odstavných parkovacích ploch bude oseta travou.

#### **A.2.1.12 Bezpečnostní vzdálenost**

Bezpečnostní vzdálenost nejméně 0,50m od hrany vozovky nutno dodržet vůči všem pevným překážkám, pevné překážky vyšší než 0,10 m jsou od fyzicky vymezeného okraje parkovacího stání vzdáleny nejméně 0,75 m.

V Kaplici, březen 2024

Jan Šára DiS.

