


Rev: C			
Rev: B			
Rev: A			
Index:	Datum:	Popis změny:	Vypracoval:

k.ú. Vinoř [782 378]

Souřadný systém: S-JTSK, Výškový systém: BPV

 <p>PROJEKTOVÁ A INŽENÝRSKÁ A.S.</p>				<p>Sokolovská 16/45A 186 00 Praha 8 – Karlín tel: +420 221 873 111, fax: +420 221 873 247</p>		<p>www.d-plus.cz d-plus@d-plus.cz</p>	
Hlavní inženýr projektu:		Zodpovědný projektant:		Vypracoval:			
Ing. Viktor MÍCHAL		Ing. Michal FOTT		Ing. Michal FOTT			
MÚ (OÚ): Městská část Praha - Vinoř		Kraj: Hlavní město Praha		Datum:		02/2025	
Investor: Hlavní město Praha, zastoupené PVS a.s.				Stupeň:		DPS	
Zakázka:				Číslo zakázky:		4047/2/2024	
Stavba č. 3145 TV Vinoř, etapa 0012 – ČOV Vinoř D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH A TECHNOLOG. ZAŘÍZENÍ D.1 DOKUMENTACE STAVEBNÍHO NEBO INŽENÝRSKÉHO OBJEKTU				Měřítko:		-	
				Počet formátů A4:		9	Č. kopie:
Obsah: D.1.1 ARCHITEKTONICKO-STAVEBNÍ ŘEŠENÍ SO 12 TECHNICKÁ ZPRÁVA		Číslo přílohy:		Revize:			
		D.1.1.12.1					

OBSAH

1. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY	3
2. TECHNICKÁ ČÁST	3
2.1 VĚTEV A.....	3
2.2 VĚTEV B.....	4
2.3 VĚTEV C	4
2.4 PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ.....	4
2.5 ZEMNÍ PRÁCE	5
2.6 KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH.....	6
2.6.1 Vozovka – asfaltový beton.....	6
2.6.2 Zpevněná plocha – cementový beton	6
2.6.3 Zpevněná plocha – bet. dlažba tl. 60 mm	6
2.7 ODVODŇOVACÍ ZAŘÍZENÍ	8
2.8 AREÁLOVÁ DEŠŤOVÁ KANALIZACE.....	9
2.9 ZEMNÍ A BOURACÍ PRÁCE	10
2.10 VYTYČENÍ.....	10
2.11 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.....	10
2.12 DOPRAVA V KLIDU.....	Chyba! Záložka není definována.
2.13 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.....	10
2.14 ŘEŠENÍ TERÉNU A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	11
2.15 POVRCHOVÉ ZNAKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	11

D.1.1.12.1 SO 12 Technická zpráva

PODKLADY A PRŮZKUMY

Dokumentace pro realizaci stavby je zpracována na základě těchto podkladů:

- a) Dokumentace pro územní rozhodnutí
- b) Dokumentace pro stavební povolení
- c) Geodetické zaměření
- d) Katastrální mapa řešeného území
- e) Rekognoskace terénu

Při výstavbě a modernizaci PČOV ve Vinoři dojde jednak rekonstrukci stávajících komunikací, zpevněných ploch a jednak k výstavbě nových komunikací, které jsou nutné k obsluze nových čistírenských objektů. Komunikace jsou rozděleny na základní tři větve A, B a C. Větev A se nachází v západní části řešeného areálu a obchází navrhované kalové hospodářství. Větev B a C se nachází ve východní části areálu okolo nových čistírenských objektů. Ostatní navrhované plochy se přizpůsobují navrhovaným a stávajícím objektům a provozním požadavkům areálu

1. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY

V PČOV Vinoř dojde k modernizaci čistírenských objektů a k výstavbě objektů nových. To přináší nároky na dopravní obslužnost těchto objektů, proto jsou navrženy nové areálové komunikace a zpevněné plochy a je navržena úprava stávajících areálových ploch. Areálové komunikace patří dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, mezi účelové komunikace. Jedná se o pozemní komunikace v uzavřeném prostoru, které slouží potřebě vlastníka. Tyto účelové komunikace nejsou přístupné veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník objektu.

S ohledem na používaná vozidla pro provoz ČOV jsou rekonstruované areálové komunikace navrženy v šířkách, aby vyhovovaly provozu ČOV. Vozovky těchto komunikací jsou navrženy s krytem z asfaltového betonu na třídu dopravního zatížení IV. dle ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací.

Součástí objektu komunikací je i záliv pro umístění zařízení pro dávkování externího substrátu, zpevněné plochy kolem dávkování substrátu, zpevněné plochy kolem nové trafostanice, I měrného Parschalova žlabu a kalového hospodářství.

2. TECHNICKÁ ČÁST

Komunikace v PČOV jsou rozděleny na tři větve, které na sebe vzájemně navazují.

2.1 VĚTEV A

Větev A je navržena pro dopravní obslužnost kalového hospodářství. Napojuje na větev B a pokračuje kolem stávající provozní budovy a stávajících uskladňovacích nádrží k novému kalovému hospodářství, které obchází a vrací se zpět po severní straně areálu ČOV k napojení na větev C. Celá větev je dlouhá cca 181,28 m. Šířka větve A je různá, dle situace.

Výškové řešení je přizpůsobeno průběhu terénu a návaznosti na navrhované větve, podélný spád je v rozmezí -2,00 – 0,85%.

D.1.1.12.1 SO 12 Technická zpráva

Odvodnění větve A je řešeno pouze podélným a příčným spádem, vzhledem k minimálnímu spádu kolem nového kalového hospodářství je navržen otevřený odvodňovací žlab, z betonových odvodňovacích tvárnic „žlabovek“ 50/50/13, které jsou uloženy do bet. lože C20/25n XF3 v tl. min 100 mm. Komunikace je olemována betonovými silničními obrubníky 150/250/1000 dle ČSN EN1340, které jsou uloženy do bet. lože C20/25n-XF3 v tl. min 100 mm. Ty jsou ve směru odvodnění zapuštěny do úrovně nivelety přilehlé vozovky s tím, že zároveň musí být zajištěn min podélný spád žlabovky 0,50%. Z toho důvodu může žlabovka i lokálně poklesnout proti obrubníku viz vzorový řez.

Komunikace je příčně vyspádovaná se základním jednostranným sklonem 2,0%.

2.2 VĚTEV B

Prochází kolem nového čistírenského objektu na jeho severní straně. Začíná u nádrže nového Parschalova žlabu, prochází podél silnice na Jenštejn. Na konec větve B navazuje začátek větve A, který vede ke stávajícímu a novému kalovému hospodářství. Šířka větve je různá, je daná šířkami stávajících komunikací a zpevněných ploch, hranicemi areálu a umístěním nových objektů. Větev B je dlouhá cca 116,84 m.

Výškové řešení je přizpůsobeno průběhu terénu a návaznosti na navrhované větve, podélný spád je v rozmezí 0,50 – 1,00%.

Výškové řešení je přizpůsobeno průběhu terénu, podélný spád je pod 0,5%.

Odvodnění větve B je řešeno podélným a příčným spádem do otevřeného betonového žlabu, žlabovek 50/50/13, které jsou uloženy do bet. lože C20/25n XF3 v tl. min 100 mm. Tyto žlabovky jsou odvodněny do navrhovaných třech uličních vpustí viz část odvodnění. Komunikace je příčně vyspádovaná se základním jednostranným sklonem 2,0%. Komunikace je lemována silničními obrubníky 150/250/1000 dle ČSN EN1340, které jsou ve směru odvodnění zapuštěné do úrovně nivelety vozovky.

2.3 VĚTEV C

Prochází kolem nového čistírenského objektu z jeho jižní strany. Začíná u konce větve A a končí u nádrže nového Parschalova žlabu. Šířka větve C je různá, je daná šířkami komunikací a zpevněných ploch, hranicemi areálu a umístěním nových objektů. Větev C je dlouhá cca 85,23 m.

Výškové řešení je přizpůsobeno průběhu terénu a návaznosti na navrhované větve, podélný spád je v rozmezí 0,75 – 3,40% s výškovým zakružovacím obloukem 200m.

Odvodnění větve C je řešeno podélným a příčným spádem a je vedeno do terénu. Komunikace je příčně vyspádovaná pravostranně. Komunikace je olemována obrubníky, které jsou ve směru odvodnění zapuštěné do úrovně nivelety vozovky.

2.4 PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ

Šířkové uspořádání komunikací je patrné ze přiložené dopravní situace. Komunikace budou olemovány obrubníky, ve většině případů zapuštěnými, aby bylo možné odvodnění komunikací do přilehlého terénu. Plochy pojízdné motorovými vozidly jsou olemovány betonovým silničním obrubníkem 150/250/1000 dle ČSN EN1340 uložené v betonovém loži

D.1.1.12.1 SO 12 Technická zpráva

C20/25n-XF3 v tl. min 100 mm se základním nášlapem +12 cm nebo zapuštěn z důvodu odtoku srážkových vod. Plochy určené spíše pro pěší provoz jsou upnuty do betonové obruby 50/200/1000 uložené v betonovém loži C20/25n XF3 v tl. min 100 mm. Tyto obruby jsou navrženy zapuštěné.

Základní příčný sklon je jednostranný 2 %. Základní příčný sklon silniční pláně 3 %.

Vybraná místa, která jsou provozně náročná, jsou navržena z cementobetonové plochy. Okapové chodníky a vybrané zpevněné plochy, např. v okolí Parshallova žlabu jsou naopak navrženy z betonové dlažby tl. 60 mm.

2.5 ZEMNÍ PRÁCE

Bezprostředně před pokládáním základní podkladní vrstvy konstrukce vozovky je třeba podloží očistit, zbavit veškerého bláta a bahna a urovnat do jednotného tvaru ve smyslu ČSN 73 61 26. Je třeba provést zkoušku hutnění pláně zatěžovací deskou. Zkouška zatěžovací deskou musí vykázat minimální hodnoty hutnění pláně $E_{def2} = 45$ MPa.

Hutnění pláně dle ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Zvláštní pozornost se musí věnovat ošetření aktivní zóny, protože v místech původně ulehle zemin budou prováděny výkopy pro zakládání stavebních objektů a výkopy pro nové spojovací potrubí.

V zájmovém území v místech zemního tělesa komunikace nebyla provedena geotechnická zkouška. S ohledem na tuto skutečnost je nutné posouzení silniční pláně geotechnikem ve stadiu zemních prací a konzultační a geotechnikou kontrolní činností přímo při výstavbě, kdy dojde k plošnému obnažování budoucí pláně.

V případě nevhodného stavu zemin v aktivní zóně pod navrženou stavbou se uvažuje s její výměnou. Nevhodná zemina v tl. min. 0,45 bude odtěžena, na parapláň bude položena separační geotextilie a na ní geomříž. Odtěžená zemina bude nahrazena vrstvou z kameniva předepsaných vlastností (šterkodrť 0/63 nebo recyklovaným kamenivem (ČSN EN 13242+A1) obdobné zrnitosti). Hutnění provést po vrstvách 0,15 m.

Skutečný rozsah případných sanací pláně, vybrání vhodného materiálu pro násypy bude možné upřesnit až ve stadiu zemních prací konzultační a geotechnikou kontrolní činností přímo při výstavbě, kdy dojde k plošnému obnažování budoucí pláně.

Je nutné zajistit dostatečnou únosnost aktivní zóny komunikace dle platných norem a předpisů.

Před zahájením zemních prací je nutné vyžádat vytyčení, způsob ochrany a dozor od správců inženýrských sítí v prostoru výstavby.

Při výstavbě je nutné dodržet veškerá opatření, aby nedošlo k poškození těchto sítí (nejvyšší opatrnost při výkopových pracích, ruční výkopy atd.). Je nutné dodržet ustanovení ČSN 73 3050 – Zemní práce, ČSN 73 6101 – Stokové sítě a kanalizační přípojky, ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, ČSN 75 5401 Navrhování vodovodního potrubí, TNV 75 5402, TNV 75 5411, ČSN 75 5630 – Vodovodní podchody pod dráhou a pozemní komunikací, ČSN 75 6230 – Podchody stok a kanalizačních přípojek pod dráhou a pozemní komunikací, ostatní normy při křížení dle druhu inženýrských podzemních sítí s komunikacemi.

Výkopek nesmí být ukládán ke stromům.

2.6 KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH

2.6.1 Vozovka – asfaltový beton

Konstrukce zpevněné plochy je navržena dle dodatku TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD 2010). na návrhovou úroveň porušení konstrukce D1.

Vozovka – asfaltový beton (D1-N-6-IV-PIII) tvoří:

Asfaltový beton	ACO 11	ČSN 73 EN 13108-1, ČSN 73 6121	tl. 40 mm
Postřík spojovací emulzní	PS-E	ČSN 73 6129	0,3 kg/m ²
Obalované kamenivo	ACP 16+	ČSN 73 EN 13108-1, ČSN 73 6121	tl. 70 mm
Postřík infiltrační asfaltový	PI -A	ČSN 73 6129	1,0 kg/m ²
Směs stmelená cementem	SC 0/32	ČSN EN 14227-1, ČSN 73 6124-1	tl. 130 mm
C _{8/10}			
Šterkodrt' 0/32	ŠD _A	ČSN EN13285, ČSN 73 6126-1 min	tl. 200 mm
celkem		min	tl. 440 mm

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti silniční pláň Edef,2 = 45 MPa. Hutnění pláň dle ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin. Požadované moduly přetvárnosti jednotlivých vrstev konstrukce jsou uvedeny ve vzorových příčných řezech.

2.6.2 Zpevněná plocha – cementový beton

Konstrukce zpevněné plochy je navržena dle dodatku TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD 2010). na návrhovou úroveň porušení konstrukce D1.

Zpevněná plocha – cementový beton (D1-T-3-V-PIII) tvoří:

Cementový beton	CB II	ČSN 73 6123-1	tl. 210 mm
2x kari síť 10x10			5 mm
Separální folie			6 mm
Šterkodrt' 0/32	ŠD _A	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1 min	tl. 200 mm
celkem		min	tl. 410 mm

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti silniční pláň Edef,2 = 45 MPa. Hutnění pláň dle ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin. Požadované moduly přetvárnosti jednotlivých vrstev konstrukce jsou uvedeny ve vzorových příčných řezech.

2.6.3 Zpevněná plocha – bet. dlažba tl. 60 mm

Konstrukce zpevněné plochy je navržena dle dodatku TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD 2010). na návrhovou úroveň porušení konstrukce D2.

Zpevněná plocha – bet. dlažba tvoří:

Betonová dlažba	DL	ČSN 73 6131	tl. 60 mm
Ložní vrstva drcen kameniva 4/8 L		ČSN 73 6131	tl. 40 mm
Šterkodrt' 0/32	ŠD _B	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1 min	tl. 150 mm

D.1.1.12.1 SO 12 Technická zpráva

celkem

min tl. 250 mm

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti silniční pláň Edef,2 = 30 MPa. Hutnění pláň dle ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin. Požadované moduly přetvárnosti jednotlivých vrstev konstrukce jsou uvedeny ve vzorových příčných řezech.

Styk staré a nové úpravy asfaltového krytu bude zaříznut je nutno ho ošetřit. Svislou spára vhodnou záливkovou hmotou, natavitelným nebo samolepícím páskem. Vodorovné spoje spojovacím nátěrem, na vodorovném spoji litého asfaltu a podkladového betonu bude umístěna vhodná separační textilie.

Na konstrukční vrstvě ze směsi stmelené cementem SC_{0/32} C_{8/10} musí být provedeno opatření proti vývoji reflexních trhlin omezením jejich smršťování úpravou pojiva (pomalu tuhnoucí pojivo) nebo uvolněním smršťovacích napětí pojezdy vrstvy vibračním válcem v době tvrdnutí nebo vytvořením smršťovacích trhlin ve vzdálenostech 3 až 5 m (proříznutím, vložkami, vibračním diskem apod.).

Provedené cementobetonového krytu se musí řídit dle ČSN 73 6123-1 Stavba vozovek – cementobetonové kryty.

Rozměry desek cementobetonových krytů nesmí překročit 25násobek, u čtvercových desek 30násobek tloušťky desky. Největší rozměr desky je však 5,25 m.

V cementobetonovém krytu jsou zřízeny příčné a podélné spáry. Dilatační (prostorové) spáry jsou vytvářeny přerušením cementobetonového krytu na celou tloušťku oddělovacími vložkami. Ty musí být dostatečně tuhé, aby se při zhutňování nedoformovali, musí však umožňovat zúžení spárové štěrbiny při objemových změnách krytu. Vložky musí být nenasákavé. Před utěsněním spáry musí být oddělovací vložka odstraněna do takové hloubky od povrchu cementobetonového krytu, která odpovídá šířce dilatační spáry, a spára musí být utěsněna. Tzn. hloubka záливky je rovna šířce spáry případně údajů výrobce záливky.

Povrchová úprava na cementobetonovém krytu bude provedena pomocí striáže. Z důvodu dlouhodobé účinnosti těsnění je doporučeno provést zkosení hran pod úhlem 45° s šířkou 1 mm. Hloubka řezu u jak u podélných tak příčných spár je navržena 0,40 h (h – tloušťka cementobetonového krytu tj. 80 mm)

U pevně vložených prvků (např. odvodnění, šachty), musí být od cementobetonového krytu odděleny prostorovými spárami. Minimální krytí výztuže 50 mm u horního povrchu krytu a 40 mm u spodního povrchu krytu.

Nově je na styku zpevněná plocha/vozovka respektive zeleň navržen betonový silniční obrubník 150/250 dle ČSN EN 1340 uložen do bet. lože C20/25/n XF3 min. tl. 100 mm se základním nášlapem +12 cm. V místě vtoku srážkových vod do zeleně je obrubník zapuštěn. Zpevněné plochy jsou je osazen obrubník s nášlapem +2-5 cm.

V místě navrhované asfaltové plochy a objektů EPS obkladem je navržena na styku s objektem betonové přídlažba 250/80/500 do bet. lože C20/25n-XF3. Přídlažba musí mít min. podélný sklon 0,50%. Betonová přídlažba je navržena z důvodu ochrany obkladu zejména při pokládce asfaltového souvrství, tak aby nebyl poškozen v místě přímého styku.

Kolem objektu SO 02 vystupuje nad úroveň nivelety provozní potrubí z důvodu ochrany je kolem tohoto potrubí obestavěna bet. palisáda 600/160/160 uložena do bet. lože C20/25n-XF3, obetonována do min 1/2 výšky palisády. Do prostoru mezi potrubím a palisádou bude vsypané ložní drcené kamenivo a navrch bude položena bet. dlažba tl. 60 mm.

D.1.1.12.1 SO 12 Technická zpráva

V rozhraní zeleného pásu a zpevněné bude osazen betonový obrubník 50/200 dle ČSN EN 1340 uložen do bet. lože C20/25n XF3 min. tl. 100 mm, který bude zcela zapuštěn (odtok srážkové vody).

Obruby o poloměrech $R=0,5$, $R=1$ a $R=2$ m lemující vozovky, resp. obruby rohové 90° (vnitřní) budou provedeny z obrub obloukových resp. rohových realizovaných výrobcem.

Úpravy vozovkových vrstev v místě přechodů přes konstrukce podzemního objektu

U objektu kalového hospodářství SO 04 dochází k přechodům konstrukcí vozovky nad podzemní konstrukcí. Konstrukci vozovky je tedy nutno v těchto místech příslušně redukovat a případně doplnit přechodovými klíny.

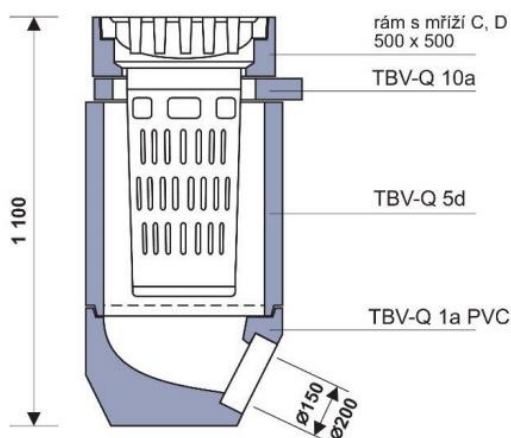
Přechodové klíny budou provedeny dle výkresové dokumentace. Materiálem je stejnozmýrný mezerovitý beton dle ČSN 73 6124-2. Sklony svahů se navrhují 1:1, šířka přechodového klínu cca 1,0 m.

2.7 ODVODŇOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Srážková voda z komunikací bude odváděna povrchově do přilehlého terénu, tak jak je tomu doposud. U nového kalového hospodářství a na západní straně areálu ČOV (větev A) je navržen otevřený odvodňovací žlábek z betonových tvárnic „žlabovka“ 50/50/13 stejně jako v severní části (větev B). Na větví B jsou navrženy tři uliční vpusti, které jsou odvodněny pomocí areálové dešťové kanalizace.

Bodové odvodnění – uliční vpust

Základní rozměr uliční vpusti je z prefabrikovaných betonových prvků o celkové hloubce min. 1,10 m.



Vpust bude mít dno s šikmým odtokem pro napojení přípojky dešťové kanalizace.

Vpust bude vybavena kalovým košem pro zachycení hrubých nečistot a splavenin DIN 4052 – A4 z žárově zinkovaného plechu o rozměrech v. 600 mm a \varnothing 270 mm.

U vpusti číslo UV01 je použita nižší sestava uliční vpusti s nízkým košem 25 cm. Celková výška vpusti 0,825 m.

U vpusti číslo UV03 je použita vyšší sestava uliční vpusti se skruží s otvorem pro drenáž DN150 - 35 cm. Do vpusti UV03 bude v kótě 221,75 připojeno drenážní potrubí DN150 vedené z opěrné zdi. Celková výška vpusti 1,520 m.

D.1.1.12.1 SO 12 Technická zpráva

Vpust bude osazena s litinovým rámem a s litinovou mříží rovnou tvaru čtverce o rozměrech 500 x 500 mm. Mříž musí vyhovovat zatížení D400.

Dno vpusti včetně spoje dna vpusti a přípojky budou obetonovány betonem C16/20.

2.8 AREÁLOVÁ DEŠŤOVÁ KANALIZACE

Kanalizační potrubí KGEM SN12 je vedeno od uliční vpusti UV01 a napojuje se do šachty Š3 u výstředního objektu. Na trase se nacházejí tři lomové šachty. Šachty Šd1 a Šd2 jsou plastové lomové šachty DN 630 15° s betonovým roznášecím prstencem. Šachta Šd3 je betonová prefabrikovaná šachta s vnitřní průměr 1m. V této šachtě vznikne lom 90° a zároveň zde bude napojeno potrubí DN200 z uliční vpusti UV03, do které bude zavedeno drenážní potrubí DN150 z opěrné zdi.

Od uliční vpusti UV01 bude kanalizační potrubí vedeno v dimenzi DN200, mezi šachtou Šd2 a uliční vpustí UL02 bude použita redukce DN315/200 a dále bude vedeno potrubí DN300 (315 mm) .

V úseku potrubí od uliční vpusti UV01 po šachtu Šd1 bude potrubí obetonováno betonem C16/20 z důvodu nižšího krytí.

Potrubí, výkopy a pažení:

KGEM SN 12 DN 200 - 37,90 m

KGEM SN 12 DN 315 – 60,50 m

Výkopy – 121,45 m³

Pažení – 213,30 m²

Tvarovky a zařízení:

1 ks koleno KG DN200 – 30°

1 ks redukce KG DN 315/200

1 ks T kus KG DN315/200

1 ks koleno KG DN315 – 45°

Na potrubí budou umístěny tyto kanalizační šachty:

Šachta Šd1 - kóta terénu 222,93 m n.m., kóta dna šachty 221,74 m n.m., vnitřní průměr 0,6 m (plastová s betonovým roznášecím prstencem)

Šachta Šd2 - kóta terénu 222,90 m n.m., kóta dna šachty 221,61 m n.m., vnitřní průměr 0,6 m (plastová s betonovým roznášecím prstencem)

Šachta Šd3 - kóta terénu 222,69 m n.m., kóta dna šachty 221,6 m n.m., vnitřní průměr 1 m

2.9 ZEMNÍ A BOURACÍ PRÁCE

Pro napojení nových komunikací a zpevněných ploch se musí vybourat část stávajících komunikací, aby bylo umožněno plynulé napojení na komunikace nové.

2.10 VYTYČENÍ

Vytyčovací body jsou v souřadnicích S-JTSK. Výškový systém Balt po vyrovnání.

2.11 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Stávající areál ČOV je přístupný po stávajících místních komunikacích v ul. Vinořská resp. ul. Mladoboleslavská (ul. Pražská). Tyto komunikace patří dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů mezi místní komunikaci III. třídy resp. II. třídy. Připojení na komunikaci je provedeno v šířce v místě napojení 15,50 m s vjezdovou bránou o šířce 10,00 m. Brána je dimenzována pro průjezd vozidel s návěsem, které slouží k obsluze areálu. Brána nesmí zasahovat do profilu veřejného prostranství. Musí se tedy otevírat do pozemku stavitele.

2.12 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Návrh technického řešení, včetně předběžného návrhu vodorovného značení, je znázorněn ve výkrese **Dopravní situace**.

Před zprovozněním stavby bude nutno v dostatečném předstihu zažádat o schválení místní úpravy silničního provozu, na jehož základě bude dopravní značení provedeno.

Veškeré dopravní značení bude navrženo plně v souladu s ustanoveními zákona č.361/2000 Sb., a jeho prováděcí vyhláškou č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích a v souladu ČSN EN 12 899-1 včetně národní přílohy NA, ČSN EN 1436 (737010) - Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení, TP 65, TP 133 a TP 135 a dalšími souvisejícími předpisy a normami platnými v době realizace.

Pro nové svislé dopravní značení budou navrženy značky v základní velikosti, nesvětelné, z hliníkového plechu s reflexní povrchovou úpravou. Dopravní značky budou přednostně osazeny na stávající svislé konstrukce (stožáry veřejného osvětlení, sloupky pro dopravní značky).

Definitivní vodorovné dopravní značení na živičné vozovce bude provedeno nátěrovou hmotou bílou, v trvalém provedení typu.

V rámci areálových komunikací je navrženo vodorovné dopravní značení V10e pro vyhrazené parkovací stání. Dále poté vodorovné značení V10apro vyznačení podélných parkovacích stání.

Svislé dopravní značení je navrženo pro vyhrazené stání pro návštěvy IP11a + E13 („návštěvy 2x“), vyznačení místa pro obsluhu IP11c + E1 („3x“) a dále P4 při výjezdu z areálu.

2.13 ŘEŠENÍ TERÉNU A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Terén bude upraven dle stávajících a nově navrhovaných stavebních objektů, vozovek a zpevněných ploch. Dle situace zpevněných a manipulačních ploch bude terén a zpevněné plochy různě lehce upraven.

Ostatní úpravy – dle koordinační situace.

Po provedení hrubých terénních úprav budou plochy ohumusovány v tloušťce 15 cm a osety travním semenem.

2.14 Povrchové znaky inženýrských sítí

Bude provedena rektifikace všech povrchových znaků inženýrských sítí, případně výměna poškozených.