

Park and Ride, přednádražní prostor Mokropsy



Objednatel: Město Černošice
Riegrova 1209
252 28 Černošice

Zhotovitel: CITYPLAN spol. s r. o.,
Jindřišská 17
110 00 Praha 1

Číslo zakázky zhotovitele: 13 – 5 – 177

Datum: srpen 2013

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2	ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY	3
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	5
3.1	ROZSAH STAVBY.....	5
3.2	DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA STAVBU, SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ.....	5
3.3	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY NA OKOLÍ.....	5
3.4	PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY, POSTUP VÝSTAVBY	6
3.5	ZPŮSOB ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENÍŠTI.....	6
4	ZHODNOCENÍ STAVENÍŠTĚ	7
5	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY	7
5.1	ROZSAH STAVBY.....	7
5.2	PARKOVIŠTĚ.....	8
5.3	POSTUP VÝSTAVBY	8
5.4	KONSTRUKCE VOZOVKY A OBRUBNÍKŮ.....	8
5.5	OBRUBNÍKY, PŘÍSTŘEŠEK.....	10
5.6	ODVODNĚNÍ	10
5.7	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	10
5.8	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	11
6	NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	11
7	VLIV STAVBY NA DOPRAVU, POZEMKY A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	12
8	ŘEŠENÍ POŽADAVKŮ NA BEZPEČNOST STAVBY	12
9	ZÁSADY ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO VYUŽÍVÁNÍ	12
10	PODKLADY PRO VYTÝČENÍ STAVBY	12
11	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	12

Seznam příloh:

1. Průvodní zpráva
2. Přehledná situace 1 : 10 000
3. Situace 1 : 500
4. Vzorové příčné řezy 1 : 100
5. Podélný profil 1 : 1000/100
6. Výkaz výměr
7. Rozpočet

Přeložka sdělovacích kabelů ČD

- C.2.1. Technická zpráva
- C.2.2. Situace
- C.2.3. Vytyčovací schema

Projektová dokumentace je zpracována v podrobnosti pro realizaci stavby. Vzhledem k rozsahu stavby a poměrně jednoduchému stavebnímu řešení je dokumentace vypracována dle přílohy č. 7 k vyhlášce č. 146/2008 Sb. Technické řešení je provedeno v takovém detailu, aby mohlo být použito pro získání potřebných povolení.

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Černošice – Mokropsy, přednádražní prostor
Objednatel, investor:	Město Černošice Riegrova 1209, 252 28 Černošice IČO: 00241121 tel.: 251 081 531
Odpovědný zástupce:	Mgr. Filip Kořínek, starosta
Zástupce ve věcech technických:	Ing. arch. Tomáš Havránek, Odbor investic a správy majetku
Zhotovitel:	CityPlan spol., s r. o. Jindřišská 17, 110 00 Praha 1 IČO: 47307218 tel. +420 221 184 305, doprava@cityplan.cz www.cityplan.cz
Odpovědný zástupce:	Ing. Milan Komínek, jednatel společnosti
Vedoucí projektu:	Ing. Ondřej Kyp, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby a městské inženýrství, číslo autorizace: 0009592
Autorský kolektiv:	Ing. Dan Krejčí

2 ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Řešená stavba se nachází ve městě Černošice, ve Středočeském kraji, v katastrálním území Černošice bezprostředně u železniční zastávky Černošice – Mokropsy.

Jedná se o přednádražní prostor u zastávky Černošice – Mokropsy. Podél stanice vede stávající asfaltová vozovka v ulici Zdeňka Lhoty a před budovou nádraží je dlážděný úsek délky 20 m. Ulice Zdeňka Lhoty vede souběžně s železniční tratí. Podél vozovky budou zhotovena kolmá parkovací stání v prostoru mezi železniční tratí a vozovkou. Přednádražní prostor byl částečně již

přebudován (srpen 2010), v úseku délky 20m byla zhotovena zvýšená plocha ze zámkové dlažby a jízdní prostor je zde zúžen na jeden jízdní pruh pro oba směry jízdy. Po obou stranách zúženého jízdního pruhu jsou osazeny zahrazovací sloupky.

Úprava přednádrazního prostoru podél ulice Zdeňka Lhoty bude na obě strany od nádražní budovy.

Směrem na jih od přednádrazí (na fotografii dále od pozorovatele) je ulice dlouhá 225 m a končí v křižovatce s ulicí Dr. Janského. Přibližně do poloviny délky (úsek od nádraží délky 110 m) bude asfaltový povrch odfrézován v tloušťce zhruba 10 cm, podkladní vrstvy budou přehutněny a bude položen nový asfalt v tloušťce cca 10 cm. Zbývající část (úsek od poloviny délky ke křižovatce s Dr. Janského) bude odfrézována pouze v tloušťce 5 cm a bude položena ohrusná vrstva.

Na severní stranu (na fotografii prostor v popředí) je ulice dlouhá 220 m a končí v křižovatce s ulicí Říční. Tato část bude rovněž odfrézována v tloušťce 10 cm, přehutněna a položena nová asfaltová vozovka. Podél ulice Zdeňka Lhoty budou v jižní i severní části zřízena kolmá parkovací stání v místě současné zeleně, stání budou ze zámkové dlažby, obslužné komunikace k nim budou z asfaltové vozovky.

Celková délka stavby je 480 m.

Součástí stavby je i dostavba přístřešku nad stojany pro jízdní kola. Při stavbě zvýšené plochy přednádrazí (srpen 2010) byly zhotoveny stojany pro kola v místě nájezdové rampy na zvýšenou plochu na jižní straně (vedle stávajícího automatu na jízdenky). Tyto stojany jsou tvořeny ocelovou trubkou pevně uchycenou v zemi. Přes tyto trubky bude postavena střecha jednoduché konstrukce, předběžně se předpokládá ocelová konstrukce. Po stranách budou svislé ocelové sloupy do betonových patek, nosná konstrukce bude z ocelových nosníků a střecha z ocelových plechů (trapézový, vlnitý) nebo laminátových desek (průhledné nebo neprůhledné, rovné nebo vlnité). Z bočních stran bude přístřešek otevřený. Ze tří stran bude místo stěn zhotoven nízký plot, který zamezí volnému průchodu kolem stojanů. Rozměr zastřešení 17,5 x 7,5 m.



Stavba se nachází na těchto pozemcích:

č.parc. dle KN (PK)	celk.vým. Dle KN v m2	LV dle KN	pozemek druh využití	vlastník
6192/6	11551	10001	Ostatní plocha dráha	Město Černošice, Černošice, Riegrova 1209, 252 28
6192/7	2613	10001	Ostatní plocha dráha	Město Černošice, Černošice, Riegrova 1209, 252 28
4894 (751)	(1254)	není na LV, PK 751	ostatní komunikace ostatní plocha	Město Černošice, Černošice, Riegrova 1209, 252 28

3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

3.1 ROZSAH STAVBY

Stavba je navržena podél zastávky Černošice – Mokropsy a v jeho okolí. Stavba je složena ze dvou částí, jižní část ulice Zdeňka Lhoty (směrem k ul. Dr. Janského) v délce 240 m a severní část ulice Zdeňka Lhoty (směrem k ul. Říční) v délce 210 m. Součástí stavby je zastřešený přístřešek pro jízdní kola lehkou ocelovou konstrukcí.

3.2 DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA STAVBU, SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ

V rámci stavby budou dodrženy základní požadavky na kvalitu výstavby a bezpečnost při stavbě. Navržené řešení odpovídá požadavku ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

3.3 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY NA OKOLÍ

Stavba přednádraží není časově podmíněna další stavbou. Stavba přednádraží je koordinována s plánovanou rekonstrukcí trati. Optimalizace železniční trati je zpracována ve stupni studie. Výhledově se předpokládá zvýšení úrovně tratě, zbourání nádražní budovy, vybudování podchodu v jiné poloze a vybudování nástupiště. Stavba park and ride byla upravena podle zaslaných podkladů. Protože však bude stavba parkoviště předcházet rekonstrukci železniční trati, bude napojení parkoviště provedeno na stávající stav. Jedná se zejména o plochu před nádražní budovou, kde bude podle studie optimalizace trati nově vybudován podchod a jeho vyústění na ulici Zdeňka Lhoty v jiné poloze. Při rekonstrukci trati bude zbourána nádražní budova a část dlážděné plochy zhotovené v rámci stavby parkoviště. Jiné zásahy do stavby parkoviště nejsou předpokládány. Parkovací místa, vozovka a příjezdové komunikace jsou mimo předpokládanou stavbu trati včetně násypového tělesa.

3.4 PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY, POSTUP VÝSTAVBY

Celková doba výstavby přednádražního prostoru je odhadována na 4 měsíce.

Výstavba parkoviště bude provedena za omezení provozu na ulici Zdeňka Lhoty. Ulice bude alespoň na část doby výstavby uzavřena zcela, neboť bude provedena výměna asfaltových vrstev vozovky. Ulice Zdeňka Lhoty je široká cca 5,0 m a výstavba po polovinách by byla problematická. Vzhledem k tomu, že uzavírka nezpůsobí žádné dopravní problémy, je předpokládána celková uzavěra. Ulicí nejsou vedeny linky hromadné dopravy.

Stavba bude provedena pravděpodobně ve dvou stavebních etapách. Rozdělení do etap odpovídá stavebnímu rozdělení na ucelené části. Jedna část je frézování ulice Zdeňka Lhoty směrem k ulici Říční spolu s výstavbou parkovacích stání a druhá část je frézování ulice Zdeňka Lhoty směrem k ulici Dr. Janského spolu s výstavbou parkovacích stání.

Před zahájením prací budou vykáceny náletové dřeviny a odstraněna ornice. Při zemních pracích budou vybourány stávající betonové prvky (obrubníky, zídky, panely) a případné další drobné objekty (nefunkční šachty, schody). Po urovnání terénu do tvaru zemní pláň budou osazeny obrubníky do betonového lože, položeny podkladní šterkové vrstvy a na ně zámková dlažba nebo asfalt. Stávající asfaltová vozovka ulice Zdeňka Lhoty bude odfrézována, a to v části v tloušťce 10 cm a v části v tloušťce 5 cm. V části s odfrézováním 10 cm budou zbylé podkladní vrstvy zhutněny a ošetřeny spojovacím postřikem, na tento podklad budou položeny dvě vrstvy asfaltu. Spodní vrstva je navržena z obalovaného kameniva střednězrnného tl. 6 cm, obrusná vrstva z asfaltového koberce jemnozrnného tloušťky 4 cm. V místech frézování 5 cm bude odfrézovaný povrch ošetřen spojovacím postřikem a položena pouze obrusná vrstva asfaltového koberce jemnozrnného tloušťky 4 (5) cm. Napojení nového asfaltového povrchu a stávajícího asfaltu bude provedeno na zaříznuté spáře ošetřené asfaltovou zálivkou. Nové pojížděné plochy a parkovací stání jsou navržena v místě stávající zeleně. Na zemní pláň bude položena podkladní vrstva ze šterkodrti a na ní asfaltové vrstvy vozovky nebo zámková dlažba. Ukončení vozovky je navrženo silničním obrubníkem 1000/150/250 s nášlapem 12 cm. Dokončovacími pracemi bude upraven terén podél obrubníků a okolí. Napojení do ulice Nádražní bude ukončeno zapuštěným obrubníkem.

Objízdnu trasu pro automobily ani cyklisty a chodce není potřeba vyznačovat.

3.5 ZPŮSOB ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENÍŠTI

Stavba bude na obou koncích uzavřena dopravním značením a mobilními zábranami. V rámci výstavby nebudou převážně prováděny zemní práce, které by byly nebezpečné pro nepozorného chodce či cyklistu (výkopy hlubší než 1 m), není navrženo ohrazení stavby plotem v celé délce. V místech, kde se tyto výkopy budou vyskytovat (např. v místě čela propustku ve stávající zeleni), bude navrženo pevné oplocení.

Zaměstnanci prováděcí firmy musí dodržovat platné předpisy, které řeší dodržování ochrany zdraví při práci.

4 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Stavba přednádražního prostoru je navržena v místě stávající ulice Zdeňka Lhoty a přilehlé šterkové plochy a zelené plochy. Jedná se tedy převážně o úpravu stávajících ploch. Způsob využití území se nemění.

Ulice Zdeňka Lhoty v tomto úseku není příliš frekventovaná, intenzita dopravy je nízká. Protože se jedná o přednádražní prostor, je v těchto místech zvýšený počet chodců a cyklistů.

Asfaltový povrch vozovky je starý, přesto je poměrně dobrý bez většího poškození.

Odvodnění stávající vozovky je do zeleného pásu podél vozovky a dále příkopem do okolního terénu.

Vzhledem k nenáročnosti stavby nebyly prováděny průzkumy podloží (geologický, hydrogeologický) a ani nebyl proveden archeologický průzkum.

Staveniště se nenachází v památkové rezervaci, památkové zóně a v její blízkosti se nenacházejí památkově chráněné objekty.

5 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

5.1 ROZSAH STAVBY

Zpevněné plochy tvoří parkovací stání pro osobní vozidla a vozovka umožňující příjezd k nim. V severní části je navrženo odfrézování stávající vozovky ulice Zdeňka Lhoty v tloušťce 10 cm a položení obrusné vrstvy z asfaltobetonu. V jižní části stavby je stávající vozovka frézována částečně odlišným způsobem, úsek cca 100 m navazující na ul. Dr. Janského je frézování pouze 5 cm a položení pouze obrusné asfaltové vrstvy. Parkovací stání jsou navržena s krytem ze zámkové dlažby. Nová vozovka je navržena s asfaltovým krytem. Zámkové dlažby jsou ukončeny silničním obrubníkem uloženým do betonu. V části přiléhající zvýšené ploše před budovou nádraží bude zhotoven chodník ze zámkové dlažby.

Na severním parkovišti je přibližně 25 m od nádražní budovy v místech, kde začíná další řada parkovacích stání, navržena chodníková plocha. Tato plocha je navržena jako příprava na plánované vyústění šikmé rampy z nástupiště rekonstruované trati. Mezi parkovacími stáními a ulicí Zdeňka Lhoty je ponechán pruh zeleně.

V souvislých řadách parkovacích míst jsou vyhrazeny plochy pro zeleň a stromy. Celkem je navrženo 17 stromů, předpokládá se výsadba listnatých stromů výšky do 2,0 m.

5.2 PARKOVIŠTĚ

Jižní část je situovaná od nádraží k ulici Dr. Janského, délka úseku je 225 m. Přibližně do poloviny délky (od křižovatky Dr. Janského délka 100 m) je navržena pouze úprava obrusné vrstvy vozovky v tl. 5 cm, druhá polovina úseku (délka 100 m od zvýšené přednádražní plochy) je navržena s rozšířením o kolmá parkovací stání a s rekonstrukcí asfaltových vrstev vozovky v tl. 10 cm. Úprava obrusné vrstvy spočívá v odfrézování asfaltu v tloušťce cca 5 cm a položení jedné vrstvy o stejné tloušťce. Rekonstrukce vozovky spočívá v odfrézování asfaltových vrstev v tloušťce cca 10 cm, zhutnění podkladních vrstev a položení 2 vrstev asfaltu. Parkovací stání budou zřízena v místě současného zeleného porostu. Parkovací stání budou mít povrch ze zámkové dlažby, ukončení je navrženo silničním obrubníkem. Celkem je v jižní části navrženo 42 parkovacích stání, z toho 3 pro invalidy. Parkovací stání jsou navržena v základním rozměru 2,4 x 5,3 m, stání pro invalidy jsou šířky 3,5 m. Vymezení jednotlivých parkovacích stání je navrženo pouze dlažbou odlišné barvy, vodorovné dopravní značení je navrženo pouze na místech stání pro invalidy (symbol).

Mezi oběma úseky s parkovacími stáními je zhotovena zvýšená plocha před nádražní budovou. Zvýšená plocha přednádraží včetně chodníků do ulice Luční a Zvonková a zemních valů byla zhotovena v srpnu 2010. Plocha slouží jako zpomalovací práh ke zpomalení jízdy vozidel a k oddělení jízdního pruhu a chodníku. Na ploše je vymezen jeden jízdní pruh šířky 3,5 m pro oba směry jízdy, jízdní pruh je vymezen zahrazovacími sloupky. Sloupky jsou umístěny s odstupem 0,5 m od okraje jízdního pruhu, volná šířka mezi sloupky je tedy 4,5 m. Zvýšená plocha je nad přilehlou vozovku zvýšena o 0,12 m. Výškový rozdíl je překonán nájezdovou rampou délky 1,0 m, rampa je tedy ve sklonu 1:8,3 (12,5%). Dolní i horní hrana rampy je zpevněna zapuštěnými obrubníkem, povrch rampy je ze zámkové dlažby stejně jako jízdní pruh. Z plochy pro pěší je chodník prodloužen směrem k ulici Zvonková a Luční.

5.3 POSTUP VÝSTAVBY

Nejdříve budou provedeny přípravné práce a terénní úpravy. Stávající zeleň a náletové křoviny budou odstraněny, odtěží se zemina na úroveň zemní pláně. Stávající šterková plocha, drobné betonové prvky (zídky, obrubníky, zpevněné plochy) budou odstraněny a odvezeny na skládku. Poté budou odfrézovány předepsané tloušťky vozovky a zhutněny podkladní vrstvy, osazeny obrubníky a položeny podkladní vrstvy nové vozovky. Na podkladní vrstvy budou položeny obrusné vrstvy (asfalt, dlažba) a provedeny terénní úpravy.

5.4 KONSTRUKCE VOZOVKY A OBRUBNÍKŮ

Povrchy nových vozovek jsou navrženy z asfaltových vrstev, parkovací stání ze zámkové dlažby a chodníkové plochy ze zámkové dlažby typ Histori. Pochozí plocha pro pěší je tvořena z dlažby tl. 60 mm typu Histori imitující historickou dlažbu. Z této dlažby je zhotovena plocha mezi nádražní budovou a vozovkou. Pojížděné plochy jsou ze standardní zámkové dlažby tl. 80 mm. Z této dlažby je zhotovena vozovka v ulici Zdeňka Lhoty šířky 3,5 m a rovněž z ní budou zhotovena parkovací stání.

Do konstrukcí vozovek bude použit odfrézovaný asfaltový recyklát. Rovněž do podkladních vrstev místo štěrkodrti budou použité recyklované materiály odpovídajících vlastností. Jedná se zejména o tříděnou betonovou drť a recyklovaný štěrk, nebo o suťový recyklát. Stávající štěrková plocha bude při těžení přetříděna, podle kvality a množství bude část předrcena, znovu vytříděna a přetříděný štěrk bude použit do podkladních vrstev vozovky.

Konstrukce **dlážděné plochy pro pěší** (chodníky):

Zámková dlažba Histori	DL	60 mm
Ložná vrstva dlažby	LV	30 mm
Štěrkodrt'	ŠD	150 mm
Celkem		240 mm

Konstrukce **dlážděné plochy poježděné vozidly** (parkovacích stání a jízdní pruh na zvýšené ploše před nádražím):

Zámková dlažba	DL	80 mm
Ložná vrstva	LV	40 mm
Štěrkodrt'	ŠD	150 mm
Celkem		370 mm

Konstrukce vozovky **na odfrézované vozovce** s odfrézováním 5 cm:

Asfaltový beton jemnozrnný	ABJ III	50 mm
Spojovací postřik 0,5 kg/m ²		
Odfrézovaný asfaltový povrch		
Celkem		50 mm

Konstrukce vozovky **na odfrézované vozovce** s odfrézováním 10 cm:

asfaltový beton jemnozrnný	ABJ III	40 mm
obalované kamenivo střednězrnné	OKS II	60 mm
Spojovací postřik 0,5 kg/m ²		
Odfrézovaný asfaltový povrch, zhutněný		
Celkem		100 mm

Konstrukce vozovky na zemní pláni, zhotovena kompletně **nová vozovka**:

asfaltový beton jemnozrnný	ABJ III	40 mm
obalované kamenivo střednězrnné	OKS II	60 mm
štěrkodrt'	ŠD	250 mm
Celkem		350 mm

5.5 OBRUBNÍKY, PŘÍSTŘEŠEK

Zpevněné plochy jsou uchyceny do obrubníků. Použity jsou dva druhy obrubníků, silniční obrubník 1000/250/150 s nášlapem 12 cm a zapuštěný sadový obrubník 1000/250/80. Obrubníky jsou uloženy do betonu.

Přístřešek nad stojany pro jízdní kola je navržen jako lehká ocelová konstrukce beze stěn s pultovou střechou. Nosnou konstrukci tvoří svislé ocelové sloupy kotvené do betonových patek, střecha bude na ocelových nosnících nebo trubkách a krytina střechy bude jednoplášťová z ocelových plechů (trapézový, vlnitý) nebo laminátových desek (průhledné, neprůhledné, rovné, vlnité). Z bočních stran bude přístřešek otevřený. Ze tří stran bude místo stěn zhotoven drátěný plot 150 cm, který zamezí volnému průchodu kolem stojanů. Rozměr zastřešení 17,5 x 7,5 m.

5.6 ODVODNĚNÍ

Odvodnění stavby je navrženo podélnými a příčnými sklony do okolního terénu. Zvýšená dlážděná plocha je skloněna na obě strany k parkovacím stáním a na stávající vozovku. Dešťové vody tak budou svedeny podélným sklonem do propustku u ulice Nádražní a na druhé straně do příkopu podél ulice Zdeňka Lhoty.

Odvodnění jižní části směrem k Dr. Janského je navrženo příčným sklonem k parkovacím stáním a k vnějšímu obrubníku. V nejnižším místě je na polovinu šířky parkovacího místa, tj. 1,2 m, obrubník zapuštěný a přes něj voda odtéká do zeleně mezi ulicí Zdeňka Lhoty a železniční tratí. Odvodnění severní části směrem k ulici Říční je příčným a podélným sklonem do stávajícího příkopu podél ulice Zdeňka Lhoty. Stávající propustek pod vozovkou (u ulice Nádražní) i propustek od železniční tratě (přibližně v polovině mezi budovou u ulicí Říční) zůstane zachován.

5.7 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé dopravní značení je navrženo k označení parkoviště a parkovacích stání pro invalidy. U jižního parkoviště budou osazeny SDZ IP 12 "Vyhrazené parkoviště" pro označení vyhrazených míst pro invalidy a dále SDZ IP 12 "Parkoviště" s dodatkovou tabulkou E12 „Úsek platnosti“ s vyznačením úseku platnosti vlevo nebo vpravo od osazené značky.

U severního parkoviště jsou navržena dvě parkovací stání K+R, tato parkoviště jsou označena SDZ IP 12 "Vyhrazené parkoviště" s časově omezeným stáním 5 minut a doplňkovou tabulkou K+R. Na severním parkovišti jsou rovněž vyhrazena dvě parkovací stání pro invalidy, označena jsou SDZ IP 12 "Vyhrazené parkoviště", tato stání pro invalidy jsou umístěna nejbližší nádražní budovy.

Připojení severního parkoviště na stávající vozovku Zdeňka Lhoty navrženo na dvou místech. Na konci parkoviště (severní okraj parkoviště u ulice Říční) je navržena nová úroňová křižovatka s napojením na ulici Zdeňka Lhoty. V křižovatce jsou navrženy dvě SDZ označující přednost. Na výjezdu z parkoviště je navržena P4 "Dej přednost v jízdě" a na ulici Zdeňka Lhoty je navržena P2 "Hlavní pozemní komunikace" ve směru příjezdu od ulice Říční. Hlavní pozemní komunikace ve

směru od zastávky Černošice – Mokropsy není potřeba osazovat, z tohoto směru přijíždí vozidlo po ulici Zd. Lhoty zprava.

Druhé napojení parkoviště je navrženo v blízkosti stávajícího parkoviště u nádražní budovy. Vjezd je navržen široký 12,80 m, což je výrazně víc než potřebná šířka pro dva jízdní pruhy. Širší vjezd je navržen z důvodu lepšího pohodlí řidičů při manévrování na parkovišti – otáčení, couvání, zajištění na kolmá parkovací místa.

Vodorovné dopravní značení stříkané barvou nebo plastem navrženo pouze ve formě symbolů invalidního vozíku v místě parkovacích stání pro invalidy a pro označení parkovacích stání K+R. Jednotlivá parkovací stání jsou vyznačena odlišnou dlažbou.

5.8 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Součástí stavby jsou přeložky inženýrských sítí, bude provedena přeložka kabelů ČD. Vedení inženýrských sítí je zjištěno pouze orientačně. Před zahájením prací je nutné nechat sítě vytýčit od jednotlivých správců.

V místě stavby jsou vedeny kabely pro železniční trať, jedná se o dvě kabelové trasy. Jeden kabel je místní kabel zabezpečovací, tento kabel vede podél budovy nádraží a podél stávajícího příkopu mezi ulicemi Zdeňka Lhoty a kolejemi. Druhý kabel je dálkový sdělovací kabel, který vede v příkopu mezi ulicemi Zdeňka Lhoty a parcelami, tedy na opačné straně ulice než je nádražní budova.

Dálkový sdělovací kabel vede mimo staveniště, hlavní trasa je ponechána bez zásahu. Z trasy je vedena přípojka do nádražní budovy, kabel vede pod již vybudovaným terénním valem. Pro případ, že bude v budoucnu potřeba kabel vyměnit (porucha, poškození, obnova), je navrženo položení chráničky podél chodníku do ulice Zvonková. Tato chránička bude položena do země a na obou koncích zaslepena.

Místní kabel bude přeložen do nové trasy. U jižního parkoviště je navrženo jeho přeložení do plastových žlabů umístěných podél nového obrubníku v zeleni. Hloubka uložení 0,40 m, výkopové práce budou provedeny v rámci odkopu pro stavbu komunikace a obrubníku. U severního parkoviště je navrženo umístění kabelu 0,85 m od hrany obrubníku a uložení do samostatného výkopu, hloubka uložení 0,7 m. Důvodem je souběh s kabelem NN a plotem podél obrubníku. Podrobněji viz dokumentaci "Přeložka sdělovacích kabelů ČD".

6 NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Navržená stavba přednádraží navazuje na uliční prostor ulice Zdeňka Lhoty.

Napojení na technickou infrastrukturu není potřeba, jedná se o stavbu vozovky.

7 VLIV STAVBY NA DOPRAVU, POZEMKY A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Navržená novostavba nemá významný vliv na stávající organizaci automobilové dopravy. Rozšíří se možnost parkování v okolí zastávky Černošice – Mokropsy a parkování bude oproti dnešnímu stavu uspořádané. Z hlediska nemotoristické dopravy se jedná o zvýšení uživatelského komfortu a bezpečnosti chodců. Nově navržená stavba přednádraží má vliv na pozemky, na kterých je navržena. Jedná se zejména o terénní úpravy podél stávající vozovky a výstavba parkovacích míst v místě současného porostu. Dojde ke zpevnění části pozemků. Protože se jedná o stavbu nevelkého rozsahu a porostu malého významu (náletové neudržované křoviny), stavba nemá výrazný negativní vliv na okolní stavby a životní prostředí.

8 ŘEŠENÍ POŽADAVKŮ NA BEZPEČNOST STAVBY

Novostavba přednádraží splňuje požadavky na bezpečný pohyb vozidel a chodců. Rovněž se dá očekávat pokles intenzit projíždějících vozidel.

9 ZÁSADY ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO VYUŽÍVÁNÍ

Přednádražní prostor má bezbariérový přístup zajištěný jak z chodníku ulice Zdeňka Lhoty, tak z nově navrženého propojení na ulici Zvonkovou. Z parkovacích stání je 5 stání vyhrazeno pro osoby tělesně postižené.

10 PODKLADY PRO VYTÝČENÍ STAVBY

Základní vytyčovací prvky jsou uvedeny v situačním řešení. Dokumentace je zpracována v elektronické podobě v systému CAD (program Microstation a AutoCAD) a v souřadnicích JTSK. Pro výstavbu je tedy možné ji předat geodetické firmě pro bezproblémové vytyčení v terénu.

11 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Během výstavby není třeba vyznačovat objízdné trasy pro automobilovou dopravu. Při výstavbě zvýšené dlážděné plochy bude ulice uzavřena pro oba směry.

Průchod pěších bude zajištěn, během stavby bude vyznačen bezpečný průchod přes stavbu. Průchod bude vymezen např. dřevěným zábradlím a mobilními zábranami.

Skládka materiálu bude navržena na pozemcích v blízkosti stavby – bude stanoveno na dohodě mezi investorem a zhotovitelem. Přesun hmot bude probíhat v prostoru staveniště. Stavba nebude produkovat odpady, vliv na životní prostředí je minimální.

Staveniště bude označeno proti vstupu nepovolaných osob. Ohrazení stavby bude provedeno přenosnými zábranami, není navrženo pevné neprůhledné oplocení – malý rozsah stavby, nejsou navrženy výkopové práce hlubší než 1 m.

Místo pro zařízení staveniště bude určeno v součinnosti s objednatelem stavby – určení vhodného pozemku v blízkosti stavby. Vzhledem k malému rozsahu stavby nepředpokládáme rozsáhlé zařízení staveniště.

Ing. Dan Krejčí

Přílohy textu:

Obrázek 1 – příklad zastřešení stání pro jízdní kola lehkou ocelovou konstrukcí



Obrázek 2 – dělená chránička

SPECIFIKACE VÝROBKU

[specifikace](#) [přílohy](#) [příslušenství](#) [katalog](#) [certifikace](#) [objednat](#)

06110/2 BA - DĚLENÁ CHRÁNIČKA KOPOHALF (ČERVENÁ)



EAN kód	8595057651814
Cena za jednotku (ceníková)	267,50 Kč (267,50 Kč)
Druh:	Dělená chránička
Barva:	červená
Materiál:	HDPE bezhalogenové
Mechanická odolnost:	450N/20cm
Rozsah použití:	montáž: +5 - +75 °C
Teplota okolí:	
skladování, trvalé uložení:	-45 - +75 °C
Délka:	3 m
Vnější průměr :	110 mm
Vnitřní průměr min.:	100 mm

Použití:

Vyhovuje pro montáž na hmoty stupně hořlavosti A.

Popis:

Systém dělených chráničků je vhodný především pro ochranu podzemního ukládání kabelů a při trasování energetických a sdělovacích vedení. Je možné použití pro dodatečnou ochranu již nainstalovaných zemních kabelů. Chráničky se skládají ze dvou totožných částí, dodávají se v rozloženém stavu. Při pokládce se do spodního dílu vkládá vedení horní díl je tlakem zaklapnut do spodního dílu. Spojení chráničků se provádí překrytím napojovaných spodních dílů dílem vrchním v délce cca 30 cm.

Odpovídá normám:	ČSN EN 50086-2-4
Balení:	162 m
Hmotnost balení:	375 kg