

A. Identifikační údaje

Název stavby:	REKONSTRUKCE ULICE KONĚVOVA, PRAHA 3, akce č.999337
Název stavebního objektu:	SO 101 – KOMUNIKACE
Předmět stavebního objektu:	Komunikace – rekonstrukce
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání stavebního povolení
Místo stavby:	ulice Koněvova, Praha 3 - Žižkov
Katastrální území:	Žižkov 727415
Objednatel:	Hlavní město Praha zastoupené: Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. , Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1
Generální zhotovitel PD:	DIPO s.r.o. Legerova 14, 120 00 Praha 2
Projektant části PD:	Dopravní a inženýrské projekty spol. s r.o. Modřanská 1387/11, 143 00 Praha 4 – Modřany IČO 485 92 722
Datum zpracování:	duben 2017

B. Úvod, stručný technický popis

Komunikace Koněvova je z hlediska dopravního významu částí páteřní městské radiály, která propojuje centrální část města s východním sektorem města a dále s přesahem do Středočeského kraje. Ulice je počátečním úsekem silnice I/12. Tomuto dopravnímu významu v celopražském dopravním systému odpovídá i dopravní zatížení komunikace. Komunikaci lze dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací zařadit do kategorie B sběrné komunikace.

Návrh stavebních úprav vychází z návrhu DSP v kterém byly zohledněny závěry a připomínky z projednání:

- o dokumentace pro územní řízení, do které byly promítnuty vybrané požadavky Institutu pro rozvoj hlavního města Prahy uvedené v Koncepčním vyjádření k záměru na veřejné komunikaci ze dne 9. 12. 2014 pod. Č.j. 11797+11798/13 a požadavky dalších dotčených orgánů státní správy.
- o architektonická studie „Rekonstrukce ulice Husitská a Koněvova, Praha 3 – čistopis PD z 11/2016 (objednatel: Městská část Praha 3 - OÚR, zhotovitel: Starý a partner s.r.o.).

Hlavní zásady řešení úprav komunikace na základě výše uvedených dokumentů a výrobních jednání jsou následující:

Mezikřižovatkové úseky:

- Šířka vozovky mezi obrubami 7,0m tzn. 2 x (jp3,25m+vp0,25m)
- zachování stávajícího režimu zóny placeného stání s umístěním stání nově v parkovacích zálivech šířky 2,25 m, v místech určených pro stání vozidel zásobování/ZTP pak 2,50/3,50m.
- Zastávkové zálivy BUS MHD v šíři 3,00-3,25m.
- Výška nástupní hrany zastávky BUS 15-17cm, nástupní hrana bude v celé délce vedena v přímé
- Zvýšení bezpečnosti silničního provozu za zlepšení rozhledových poměrů v křižovatkách a přechodech pro chodce resp. jejich uvedení do normového stavu
- Přechody pro chodce dělené ochranným ostrůvkem šíře 2,50m (nebo proměnné šíře 2,25-2,50m) a opatřeny stavebními úpravami, ve smyslu zákona č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Chodníky v místě parkovacích zálivů v min. šíři 2,0m, optimálně min. 2,25m.
- Návrh nové zastávky BUS MHD mezi ulicemi Lukášova a Ostromečská s nástupištěm v chodníku

Cyklistická doprava:

- Vedení cyklistické dopravy se předpokládá na paralelně vedené cyklostezce A25, A252 a A421 pod Vítkovským vrchem. Cyklistické pruhy resp. cyklopiktogramové koridory se v novém uličním profilu z výše uvedeného důvodu a z důvodu negativních dopadů těchto opatření na šířky chodníků nenavrhují.
- V celé délce rekonstruovaného úseku Koněvovy ulice nebudou doplněny při přechodech pro chodce cyklistické přejezdy (sdružené přechody a přejezdy) - cyklisté jsou po návazných komunikacích vedeni v HDP bez vyhrazených pruhů / cyklopikto. koridorů.

Rekonstrukce ulice Koněvova je, s ohledem na návrh zásad dopravně inženýrských opatření, navržena od křižovatky ulic Husitská - Prokopova (mimo této křižovatky) až po hranici křižovatky "Ohrada" Koněvova-Jana Želivského. Na začátku řešeného úseku je navázáno na rekonstrukci ulice Husitská. Celková délka rekonstruovaného úseku je cca 1160m. Vzhledem k tomu, že se stavba nachází v památkově chráněném území, je nutné v co největší míře zachovat nebo obnovit historický charakter a uspořádání uličního prostoru.

Přechody pro chodce přes vozovku ulice Koněvova jsou navrženy dělené s vloženým ochranným ostrůvkem. V místech nároží u křižovatek jsou navrženy stavební úpravy pro zajištění bezpečného přecházení pro chodce zmenšením délky přechodů přes vozovku při zachování kresby historické stopy stávajících obrubníků nároží ve vysazené chodníkové ploše s odlišným typem dlažby.

Prostor u křižovatky s ulicí Jana Želivského je koordinován s návrhem dopravního řešení pro úpravu stávajícího světelného signalizačního zařízení. Stavební úpravy, které vyplývají z návrhů dopravního řešení v těchto místech, jsou zahrnuty do stavby "Rekonstrukce ulice Koněvova v Praze 3".

Parkovací pruhy jsou navrženy pro zachování možnosti parkování vozidel rezidentů, abonentů a návštěvníků v parkovacích zálivech se shodnou výškovou úrovní vozovky s průběžným jízdním pruhem.

Stávající světelné signalizační zařízení 3.614 Koněvova - Černínova je navrženo ke zrušení, které je řešeno v rámci související stavby úprav SSZ. Tento návrh vychází z koncepce dělených přechodů pro chodce s ochranným ostrůvkem v celé délce stavby.

Konstrukce opravované vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení III s asfaltovým krytem se sníženou hlučností, v místech řadicích pruhů křižovatky „Ohrada“ pak s asfaltovým krytem se zvýšenou tuhostí. Autobusové zastávky jsou navrženy s krytem z asfaltového betonu se zvýšenou tuhostí.

V prostoru parkovacích pruhů je dle požadavku NPÚ navržena vozovka s krytem z velké žulové dlažby kladené do řádku. V ulici Chlumova bude použita v návaznosti na stávající stav velká žulová dlažba. Velká žulová dlažba bude použita i pro konstrukci vjezdu a výjezdu na samostatné parkoviště u zastávky Ohrada, které jsou řešeny jako chodníkové přejezdy. Ve výběžích ulice Hájkova a Zelenky-Hajského bude použita drobná žulová dlažba, kladená do kroužku, stejně tak, jako u sjezdů sousedních nemovitostí. Konstrukce chodníků je navržena s krytem z kamenné dlažby (mozaik).

Stavební úpravy komunikace vyvolávají přeložky vybraných stávajících inženýrských sítí. Dále v rámci stavby dochází k obnově veřejného osvětlení v předmětném úseku a k zřízení přisvětlení přechodů pro chodce. Výstavba veřejného osvětlení a vyvolané přeložky jsou řešeny v rámci jednotlivých souvisejících stavebních objektů.

Stávající žulové obrubníky budou použity zpět do díla a doplněny obrubníky novými stejného typu nebo vytěženými na jiných stavbách a dovezených ze skladů investora TSK hl. m. Prahy.

Odvodňovací proužek je navržen podél vnější hrany průběžných jízdních pruhů. Do těchto míst budou přemístěny stávající uliční dešťové vpusti.

C. Průzkumy a podklady

Byly provedeny resp. poskytnuty následující průzkumy a podklady:

- Průzkum stávajících inženýrských sítí
- Průzkum majetkových poměrů
- Geodetické zaměření stávajícího stavu
- Průzkum stávajícího dopravního značení
- Místní průzkum
- Svolané výrobní jednání v průběhu zpracování projekčních prací za účasti zástupců investora, DOSS a místní samosprávy.

Geodetické zaměření stávajícího stavu:

Geodetické zaměření zájmového území stavby provedla společnost PRAGEMA s.r.o., Vyskočilova 741/3, 140 00 Praha 4 - Michle.

Majetkové průzkum:

Navrhovaná rekonstrukce se nachází na pozemcích následujících parcelních čísel v katastrálním území Žižkov 727415:

k.ú. Žižkov		Městská část Praha 3
číslo pozemku	druh pozemku	vlastník
4350/1	ostatní plocha	Hlavní město Praha
4366	ostatní plocha	Hlavní město Praha
4367	ostatní plocha	Hlavní město Praha
885	ostatní plocha	Hlavní město Praha
4370	ostatní plocha	Hlavní město Praha
4368	ostatní plocha	Hlavní město Praha
913/1	ostatní plocha	Hlavní město Praha
914/3	ostatní plocha	Hlavní město Praha
932	ostatní plocha	Hlavní město Praha

k.ú. Žižkov		Městská část Praha 3
číslo pozemku	druh pozemku	vlastník
1787/1	ostatní plocha	Hlavní město Praha
1967	ostatní plocha	Hlavní město Praha
4383	ostatní plocha	Hlavní město Praha
440	ostatní plocha	Hlavní město Praha
2024	ostatní plocha	Hlavní město Praha
424	ostatní plocha	Hlavní město Praha
4385	ostatní plocha	Hlavní město Praha
2116	ostatní plocha	Hlavní město Praha
2171	ostatní plocha	Hlavní město Praha
2157/4	ostatní plocha	Hlavní město Praha
2166/6	ostatní plocha	Hlavní město Praha
2170/2	ostatní plocha	Hlavní město Praha
2170/13	ostatní plocha	Hlavní město Praha
2166/1	ostatní plocha	Hlavní město Praha
2145	ostatní plocha	Hlavní město Praha
4398	ostatní plocha	Hlavní město Praha
4369/1	ostatní plocha	Hlavní město Praha
1923	ostatní plocha	Hl. m. Praha – MČ P3
4371	ostatní plocha	Hl. m. Praha – MČ P3

Průzkum inženýrských sítí:

V rámci průzkumů bylo provedeno zjištění inženýrských sítí u jednotlivých správců a následně provedena jejich digitalizace.

Realizace stavby komunikace bude probíhat v ochranných pásmech stávajících i nově budovaných inženýrských sítí. Ochrana těchto vedení je dána příslušnými normami, které se vztahují zejména na ochranu těchto vedení při výkopových pracích, při vzájemném křížení a souběhu podél nich. Vzájemná poloha inženýrských sítí a jejich křížení se řídí ČSN 73 60 05.

Pro realizaci je nutno dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci v dotčeném ochranném pásmu. Ochranná pásma inženýrských sítí stanoví:

- Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích)
- Zákon č. 458/2000 Sb., Energetický zákon
- Zákon č. 127/2005 Sb., Zákon o elektronických komunikacích

Ochranná pásma inženýrských sítí:

Druh vedení			Ochranné pásmo (oboustranné od krajního kabelu nebo vnějšího líce potrubí / půdorysu)
Elektrické venkovní nadzemní	1 – 35 kV	vodič bez izolace	7m
		vodič s izol.základní	2m
		závěsné kabel.vedení	1m
	35 – 110 kV		12m
	závěsné kabel.vedení 110kV		2m
	110 - 220 kV		15m
	220 – 400 kV		20m
	nad 400 kV		30m
telekomunikační zařízení provozovatele energetické sítě		1m	
Elektrické venkovní podzemní (kabelové)	no 110 kV		1m
	nad 110 kV		3m
Elektrické stanice	Venkovní, stanice s napětím nad 52kV, od oplocení / obvod. zdiwa		20m
	Stožárové, převod z úrovně nad 1kV-52kV, od vnější hrany půdorysu		7m
	Kompaktní, zděné-převod z úrovně nad 1kV-52kV, od vnějšího pláště		2m
	vestavěné – od obestavění		1m
Sdělovací kabely	Podzemní vedení		1,5m
Vodovod	do DN 500 včetně		1,5m
	nad DN 500		2,5m
	do DN 500 včetně, hl. větší než 2,5 m		2,5m
	nad DN 500, hl. větší než 2,5 m		3,5m
Kanalizace	do DN 500 včetně		1,5m
	nad DN 500		2,5m
	do DN 500 včetně, hl. větší než 2,5 m		2,5m
	nad DN 500, hl. větší než 2,5 m		3,5m
Plynovod NTL a STL	v zástavbě		1m
	Ostatní plynovody a plyn. přípojky		4m
	Technologické objekty		4m
Tepelná zařízení	po obou stranách zařízení		2,5m

Úpravy navrhované v rámci předkládaného SO 101 - Komunikace vyvolávají v některých úsecích požadavky na úpravu kabelových tras a zařízení slaboproudu, silnoproudu a veřejného osvětlení. Tyto jsou předmětem samostatných souvisejících SO stavby nebo samostatných staveb jiných investorů.

Ochrana stávajících dotčených inženýrských sítí - silnoproudých kabelů

Změnou šířkového uspořádání uličního prostoru v místech, kde dochází rozšíření vozovek na úkor chodníků, dojde na několika místech k potřebě prodloužit stávající kabelové chráničky tak, aby zasahovaly cca 0,5 m za novou hranu chodníku. Z průzkumu stávajících sítí lze soudit, že v místech potřeby prodloužit chráničky jsou kabely vedeny v přímých trasách a bude je tedy možno ochránit půlenými chráničkami, které budou obetonovány. Dotčená místa jsou vyznačena na situacích C.1.2.1/2 a B.2.

Nová ochranná pásma se stanovují pro nově realizované podzemní sítě. Velikosti ochranných pásem jsou ve smyslu výše uvedené tabulky.

Před zahájením stavby musí být vytyčeny všechny trasy stávajících inženýrských sítí příslušnými správci. Ochranná pásma sítí, podmínky správců a přepisy pro práci v blízkosti sítí musí být dodržovány. Vytýčení sítí bude předáno dodavateli a zaznamenáno ve stavebním deníku.

Inženýrské sítě, které budou v prostoru stavby zachovány, budou ochráněny, aby se předešlo jejich poškození. Před vlastní realizací je dodavatel povinen požádat správce jednotlivých inženýrských sítí o vytyčení jejich poduličnických vedení v prostoru staveniště. V blízkosti inženýrských sítí a jejich povrchových znaků je nutno provádět výkopové práce ručně. Bude-li ve výkopu zastíženo kabelové vedení, bude nutno v jeho okolí provádět výkop ručně a vedení zabezpečit proti poškození (vyvěsit).

Poklapy stávajících vstupů do kanalizačních šachet i ostatní povrchové znaky inženýrských sítí budou obnoveny či výškově upraveny dle výšek povrchu navrhovaných vozovek.

Průzkum stávajícího dopravního značení, místní průzkum

V rámci SO 101 - Komunikace bude v souvislosti s navrhovanými dopravními a stavebními opatřeními provedena úprava stávajícího dopravního značení.

D. Vztahy SO101 Komunikace k ostatním objektům stavby

Stavba je členěna na samostatné stavební objekty, které jsou vzájemně situačně i výškově zkoordinovány. Jedná se o úpravy stávajících inženýrských sítí, přístřešků pro cestující v prostoru nástupišť zastávek autobusů, reklamních a informačních zařízení.

Realizace stavebního objektu bude probíhat v koordinaci s ostatními SO stavby:

číslo objektu	Název objektu
SO 401	Veřejné osvětlení
SO 402	Přisvětlení přechodů pro chodce
SO 403	Přeložky přípojek městského mobiliáře JCDecaux
SO 404	Přeložky přípojek telefonních budek
SO 407	Přeložky přípojek reklamních panelů
SO 420*	Přeložky kabelů O ₂ Czech Republic a.s.*
SO 421	Přeložky kabelů T-MOBILE (dříve T-Systems)
SO 422	Přeložky kabelů UPC
SO 423	Přeložky kabelů GTS Novera
SO 424	Přeložky kabelů DIAL Telecom
SO 431	Přemístění VTA (telefonních budek)
SO 501	Úpravy přípojek uličních vpustí
SO 701	Přemístění vitríny V 1896 JCDecaux
SO 702	Výměna přístřešku P0888 JCDecaux
SO 704	Přemístění drobného městského mobiliáře
SO 705	Přemístění reklamních zařízení
SO 706	Přemístění parkovacích platebních automatů
SO 801	Sadové úpravy

*Poznámka: * - SO je předmětem samostatné související akce jiného investora (vlastníka sítě – CETIN).*

Z hlediska ostatních souvisejících staveb musí být výstavba SO 101 Komunikace koordinována se stavbami:

- Tachovské náměstí – obnova
- Žižkovské pavlače – Koněvova 41
- Obnova SSZ 3.321 „Ohrada“
- Koordinační kabel a zrušení SSZ 3.614 „Černínova“

E. Návrh komunikačních úprav

Popis stavebního objektu

Rekonstrukce ulice Koněvova je, s ohledem na návrh zásad dopravně inženýrských opatření, navržena Koněvova-Jana Želivského. Na začátku řešeného úseku je navázáno na rekonstrukci ulice Husitská. Celková délka rekonstruovaného úseku je cca 1160 m.

Realizace stavby je předpokládána dle požadavků POV a zásad DIO v 4 etapách s rozsahem specifikovaným v přílohách této PD B.2, C.2 (DIO) a E (POV).

V jednotlivých úsecích je rekonstrukce komunikace navržena v parametrech místní sběrné komunikace MS2p 12,5/18,5 – 20/50.

Návrh šířkového uspořádání uličního prostoru zahrnuje dva protisměrné jízdní pruhy šířky 3,5m (3,25 + 0,25m vodící proužek), zachování stávajících nástupišť zastávek autobusů umístěných v chodníku v cca stávajících šířkových parametrech a dle možností šířky uličního prostoru umístění parkovacích zálivů šířky 2,25 – 3,50 m.

Umístění stávajících zastávek autobusů MHD je zachováno. Byly upraveny délky nástupní hrany dle požadavků zástupců DP hl. m. Prahy a společnosti ROPID vždy s ohledem na umístění obnovovaných přílehlých stávajících vjezdů a požadavků rozhledových trojúhelníků přílehlých křižovatek a hromadných sjezdů.

V mezikřižovatkovém úseku ulic Lukášova a Ostromečská jsou navrženy v obou směrech nástupní hrany nové zastávky "Lukášova".

Přechody pro chodce přes ulici Koněvova jsou řešeny jako dělené s vloženým zvýšeným ochranným ostrůvkem šíře 2,50m (lokálně ve stíněných poměrech náběhových klínů 1:20 zúženy bodově na hodnotu 2,25m).

S ohledem na návrh řešení přechodu pro chodce u křižovatky s ulicí Černínova také se zvýšeným ochranným ostrůvkem bude v rámci související stavby zrušeno stávajícího světelného signalizačního zařízení SSZ 3.614.

Před křižovatkou s ulicemi Zelenky-Hajského a Pražačka ve směru staničení bude nově umístěn dělený přechod pro chodce s vloženým ochranným ostrůvkem.

V křižovatce s ulicí Ostromečská jsou upraveny chodníkové plochy u nároží pro zajištění bezpečného přecházení pro chodce zmenšením délky přechodů přes vozovku ulice Ostromečská. Zároveň zde dochází ke zjednosměrnění této ulice směrem z Koněvovy po ulici Roháčova.

V této křižovatce ve stávajícím stavu dochází k nehodám způsobeným nedáním přednosti v jízdě při výjezdu z Ostromečské z důvodu zcela nevyhovujících rozhledových poměrů v této křižovatce.

Změna dopravního režimu tak povede ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v tomto místě. Díky tomuto opatření také vzniknou v ulici Ostromečská nová podélná parkovací stání.

Chodníkové plochy v nároží jsou dále ze stejného důvodu upraveny v křižovatkách s ulicemi Černínova, Domažlická, Hájková, Zelenky-Hajského a Pražačka.

Návrh úprav v křižovatkovém rameni křižovatky s ulicí Jana Želivského (křižovatka „Ohrada“) je koordinován s návrhem dopravního řešení související stavby úpravy stávajícího světelného signalizačního zařízení (SSZ 3.321).

V křižovatce ulic Koněvova a J. Želivského je nově vložen ochranný ostrůvek pro chodce, aby byly překonávány vždy maximálně 2 jízdní / řadící pruhy.

Stavební úpravy se týkají také vjezdu a výjezdu z parkoviště s jednosměrným provozem u zastávky Ohrada. Vjezd i výjezd budou řešeny jako chodníkové přejezdy. Rozšířen bude prostor nástupní hrany zastávky BUS „Ohrada“ a návazných chodníků v relaci „Ohrada“ – ul. Pražačka.

Návazný povrch stávajícího parkoviště bude obnoven v rozsahu shodném se stávajícím stavem.

Konstrukce opravované vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení III s asfaltovým krytem se sníženou hlučností resp. zvýšenou tuhostí v prostoru řadících pruhů ramene křižovatky „Ohrada“.

Autobusové zastávky jsou navrženy s krytem z asfaltového betonu se zvýšenou tuhostí.

V prostoru parkovacích pruhů je dle požadavku NPÚ navržena vozovka s krytem z velké žulové dlažby kladené do řádku. V ulici Chlumova bude použita v návaznosti na stávající stav také velká žulová dlažba. Velká žulová dlažba bude použita i pro konstrukci vjezdu a výjezdu na samostatné parkoviště u zastávky Ohrada, které jsou řešeny jako chodníkové přejezdy. Ve výběžích ulice Hájkova a Zelenky-Hajského bude použita drobná žulová dlažba, kladená do kroužku, stejně tak, jako u sjezdů sousedních nemovitostí. Konstrukce chodníků je navržena s krytem z kamenné dlažby (mozaik).

Směrové a šířkové řešení

Směrové řešení je dáno stávající uliční čarou komunikace, směrovými a šířkovými parametry návrhu komunikace dle ČSN 736110, rozměrovými požadavky průjezdu směrodatných vozidel dle vlečných křivek a rovněž průběhem stávajících vedení páteřních trubních sítí – plynovodu, vodovodu a kanalizace.

Vlečné křivky směrodatných vozidel byly pro jednotlivé křižovatkové pohyby stanoveny vozidly:

- Kloubový autobus délky 18,0m (SOR NB18)
- Třínápravový vůz pro svoz komunálního odpadu

Z hlediska šířkového uspořádání jsou základní parametry návrhu:

Jízdní pruh:	3,25m
Vodící proužek	0,25m
Parkovací záliv:	2,25m, 2,50m a 3,50m (širší zálivy pro stání vozidel zásobování nebo ZTP)
Zastávkový pruh (záliv):	3,0m - 3,25m, nástupní hrana vedena v celé délce v přímé, výška nástupní hrany 15-17cm
Chodník:	min. 2,50m
Přechod pro chodce:	4,0m
Místo pro přecházení:	min. 3,0m
Ochranný ostrůvek:	2,50m (bodově min. 2,25m)

Výškové řešení

Niveleta navrhovaných komunikací je v maximální možné míře navržena s ohledem na stávající výškové uspořádání komunikací, tak aby bylo umožněno zachování stávajících vjezdů a vstupů a bylo zohledněno uložení stávajících inženýrských sítí - viz část PD č. C.1.2.2 - Podélný profil.

Hodnoty podélného sklonu rekonstruovaného úseku komunikace jsou navrženy v rozmezí 0,79 % - 4,23 %, min. hodnota zakružovacího oblouku činí 1000m. Niveleta komunikace v celé trase od začátku úseku ke konci úseku stoupá.

Příčné sklony

Základní příčný sklon chodníku je navržen ve sklonu max. 2%, příčný sklon jízdních pruhů, parkovacích pásů a zastávek BUS je navržen v hodnotě 1-2,5%.

Konstrukce komunikace

Konstrukce vozovky pro TDZ III se zvýšenou tuhostí obrusné a ložné vrstvy (D0-N-4 dle TP 170) v úsecích řadících pruhů dle situace:

asfaltový koberec mastixový se zvýšenou tuhostí v podélném i příčném směru SMA 11S	40 mm	ČSN EN 13108-5
postřík spojovací emulzní C60BP6 0,3 kg.m ⁻²	-	ČSN EN 13 808
asfaltový beton pro ložní vrstvy se zvýšenou tuhostí v podélném i příčném směru ACL 16S	60 mm	ČSN EN 13108-1
postřík spojovací emulzní C60BP6 0,3 kg.m ⁻²	-	ČSN EN 13 808
asf. beton pro podkladní vrstvy ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
postřík infiltrační C60BP3 1,0 kg.m ⁻²	-	ČSN EN 13 808
směs stmelená cementem SC C _{8/10}	160 mm	ČSN EN 14 227-1
šterkodrt' ŠD _A 0/32	min. 250 mm	ČSN EN 13 285
celkem	min. 570 mm	

Konstrukce vozovky pro TDZ III se sníženou hlučností dle TP 259 (D0-N-4 dle TP 170) v úsecích dle situace:

asfaltový koberec mastixový se sníženou hlučností SMA 8NH	40 mm	TP 259
postřík spojovací emulzní C60BP6 0,3 kg.m ⁻²	-	ČSN EN 13 808
asfaltový beton pro ložní vrstvy se zvýšenou tuhostí v podélném i příčném směru ACL 16S	60 mm	ČSN EN 13108-1
postřík spojovací emulzní C60BP6 0,3 kg.m ⁻²	-	ČSN EN 13 808
asf. beton pro podkladní vrstvy ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
postřík infiltrační C60BP3 1,0 kg.m ⁻²	-	ČSN EN 13 808
směs stmelená cementem SC C _{8/10}	160 mm	ČSN EN 14 227-1
šterkodrt' ŠD _A 0/32	min. 250 mm	ČSN EN 13 285
celkem	min. 570 mm	

Konstrukce vozovky zastávek autobusů (D0-N-5-II-PII dle TP 170 modifikovaná):

ACO 16S PmB	50 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřík PS modif.	0,5 kg/m ²	ČSN EN 12 271
ACL 22S PmB	80 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřík PS modif.	0,5 kg/m ²	ČSN EN 12 271
VMT 16	60 mm	ČSN EN 13 108-1
Postřík infiltrační PI modif.	1,0 kg/m ²	ČSN EN 12 271
směs stmelená cementem SC C _{3/4}	180 mm	ČSN EN 14 227-1
šterkodrt' ŠD _A	min. 200 mm	ČSN EN 13 285
celkem	min. 570 mm	

Konstrukce chodníkových přejezdů a vozovek příčných ulic**(D1-D-1, TDZ V dle TP 170):**

kamenná dlažba žulová velká DL I	160/260 mm	ČSN 73 6131
lože dlažby drť 4/8 mm L	40 mm	ČSN EN 13 285
směs stmelená cementem SC C _{8/10}	160 mm	ČSN 73 6124-1
šterkodrt' ŠD _A	min. 200 mm	ČSN EN 13 285
celkem	min. 560 mm	

Konstrukce parkovacích zálivů**(D2-D-1, TDZ VI dle TP 170):**

kamenná dlažba žulová velká DL I	160/260 mm	ČSN 73 6131
lože dlažby drť 4/8 mm L	40 mm	ČSN EN 13 285
šterkodrt' ŠD _A 0/32	min. 250 mm	ČSN EN 13 285
celkem	min. 450 mm	

Konstrukce v místě sjezdů sousedních nemovitostí:**(D2-D-1, TDZ VI dle TP 170):**

kamenná dlažba žulová drobná DL I	100 mm	ČSN 73 6131
lože dlažby drť 4/8 mm L	40 mm	ČSN EN 13 285
směs stmelená cementem SC C _{16/20}	100 mm	ČSN 73 6124-1
šterkodrt' ŠD _A 0/32	min. 150 mm	ČSN EN 13 285
celkem	min. 390 mm	

Konstrukce chodníkových ploch:**(D2-D-1, TDZ CH dle TP 170):**

kamenná dlažba žulová (mozaik)	60 mm	ČSN 73 6131
lože dlažby (písek+3%vápno) L	30 mm	ČSN EN 13 285
směs stmelená cementem SC C _{3/4}	100 mm	ČSN 73 6124-1
šterkodrt' ŠD _A 0/32	min. 100 mm	ČSN EN 13 285
celkem	min. 290 mm	

Vozovka bude lemována prioritně stávajícími kamennými žulovými obrubníky, které budou osazeny do betonového lože s opěrou.

V případě přímých obrubníků (pro oblouky s R větší 25m) je uvažována výměna cca 60% případně poškozených stávajících obrubníků za obrubníky nové nebo stejného historického původu dovezené ze skladu investora.

Rohové či koutové obloukové obrubníky jsou pro osazení uvažovány veškeré nové. V jižních nárožích křižovatek s ulicemi Hájkova a Ostromečská budou dle požadavku NPÚ ponechány stávající žulové obruby v původní poloze a budou takto zakomponovány do vytažené chodníkové plochy pro zachování vedení původní chodníkové linie.

Obrubníky ve středových ostrůvcích, které by tvořily ostré hrany ve směru jízdy budou zaobleny poloměrem min. 0,20m (obrubník s čtvrtkruhovou hlavou).

Na rozhraní jízdních pruhů a parkovacích zálivů bude osazen kamenný obrubník OP7 o rozměrech 120 x 250 x 1000 mm do betonového lože s opěrou s převýšením horní hrany 20-30 mm nad povrchem vozovky jízdního pásu.

Obrubník OP7 bude osazen rovněž v místech snížené obruby na ochranných dělicích ostrůvcích přechodů pro chodce.

V nástupišti nově vzniklé zastávky „Lukášova“ směrem z centra (jižní strana vozovky) bude pro nástupní hranu použit kamenný žulový obrubník OP4.

K lemování chodníku na rozhraní s přilehlou zelení a jinými pochozími zpevněnými plochami bude použit krajník KS3 a to v odskoku min.60mm (umělá vodící linie).

Všechny vrstvy komunikací, zpevněných ploch a zemní pláň musí být řádně zhutněny (ČSN 72 1006). Provádění všech prací musí být v souladu se zásadami v Dodatku k TP170 a v příslušných ČSN. Veškerý materiál použitý do konstrukcí a technologické postupy musí odpovídat požadavkům ČSN. Pro pláň prodlužované a rozšiřované vozovky musí být dodržena požadována únosnost, tj. modul deformace statické zatěžovací zkoušky $E_{def,z} = \text{min. } 45 \text{ MPa}$ (platí i pro parkovací plochy a chodníky).

Povrchová úprava komunikace

Navržené materiálové řešení:

- vozovka s asfaltovým povrchem
- chodníky dlážděné mozaikou
- vjezdy do domů přes chodník a výběhy ulic Hájkova a Zelenky-Hajského dlážděné malou kostkou 100 mm (žula, vějířová skladba)
- parkovací stání dlážděné velkou kostkou (materiál žula, v kontaktu s vozovkou ukončená obrubníkem s výškou oproti vozovce max. 30 mm)
- výběh ulice Chlumova a chodníkové přejezdy dlážděné velkou kostkou (materiál žula)
- autobusové zastávky s asfaltovým povrchem

Chodníková mozaika

materiál: vápenec, kostky řezané. Budou použity klasické standardní vzory (dle Katalogu vzorů pro řezané mramorové mozaiky, autor Petr Louda, DAP).

vzory dlažeb:

Během realizace bude provedena pasportizace původních zachovalých chodníkových dlažeb zastížených po skrývce současných asfaltových povrchů.

Zjištěné dlažby budou podkladem pro konkrétní návrh vzorů, jejich kombinací a plošného členění (zda bude vzor kolem celého bloku nebo podle jednotlivých domů).

Z hlediska památkové péče jsou nejhodnotnější původní zachované dlažby ze štípané chodníkové mozaiky. Pokud se najdou v použitelné podobě, NPÚ doporučuje původní dlažbu (vč. vzoru pokládky) použít v ucelené, logicky vymezené ploše (nezachovávat nalezené fragmenty formou „archeologického“ odkrytí).

Předběžný návrh dlažebních vzorů povrchů komunikace je předmětem situační části C.1.2.9

Při provádění dlažeb bude respektován klasický způsob pokládky vč. následujících zásad:

- technické prvky v dlažbě nebudou mít borduru (např. poklopy)
- hmatová úprava se signálním pásem u přechodů bude barevně i vzorem navazovat na okolní mozaikovou dlažbu.
- Lemovací bordura dlažeb bude tvořena 2 - 3 řádky, barevně prostřídané.
- Bordura bude umístěná u obrubníku, u fasád domů dle vzoru a vzájemného průběhu obruby a fasády.
- Pokud budou při odstraňování asfaltových povrchů chodníků zastíženy historické anglické dvorky, bude jejich půdorys vyznačen v dlažbě

V případě odkrytí historických anglických dvorků budou tyto řádně očištěny a následně zakryty a zabezpečeny použitím vhodné technologie.

Rozhledové poměry

Rozhledové poměry jak v křižovatkách a hromadných sjezdech dle ČSN 6102, tak pro samostatné sjezdy a přechody pro chodce dle ČSN 6110, jsou řešeny v rámci samostatné přílohy C.1.2.11 Zákres rozhledových trojúhelníků.

V nárožích křižovatek:

- Koněvova x Ostromečská
- Koněvova x Hájkova
- Koněvova x Domažlická

rozhledy nevycházejí ve stávajícím stavu jako vyhovující dle ustanovení ČSN 736102. Níže je k nahlédnutí statistika dopravních nehod v těchto třech křižovatkách za poslední 3 roky.

Ze statistiky je zřejmé, že v křižovatce **Koněvova x Ostromečská** docházelo často k dopravní nehodě způsobené nedáním přednosti v jízdě. Na základě nevyhovujících rozhledů a této statistiky bylo jako opatření pro bezpečnost této křižovatky navrženo zjednosměrnění ulice Ostromečská ve směru od Koněvovy do Roháčovy ulice.

V ostatních dvou křižovatkách není nedání přednosti v jízdě převažujícím důvodem dopravních nehod a u obou se za poslední tři roky vyskytlo pouze 1x. Dopravní režim připojení je tedy u těchto křižovatek zachován stávající.

Nároží jsou však stavebně upravena tak, aby bylo v porovnání se stávajícím stavem zajištěno co nejlepší zlepšení rozhledových poměrů pro zajištění bezpečnosti silničního provozu (alespoň pro délku rozhledu pro zastavení dle ČSN 736110) a zároveň nebylo zcela znemožněno stání vozidel v parkovacích zálivech na přilehajících mezikřižovatkových úsecích těchto křižovatek.