


Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

INVESTOR :	MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 4	
SÍDLO:	Antala Staška 2059/80b, Praha 4	IČO: 00063584 DIČ: CZ00063584
AKCE :	REVITALIZACE ROZTYLSKÉHO NÁMĚSTÍ SEVER, PRAHA 4	
STUPEŇ :	DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY (PDPS)	DATUM : 08/2025

ČÁST DOKUMENTACE :
SO 03 PARKOVIŠTĚ A SOUVISEJÍCÍ ZPEVNĚNÉ PLOCHY

GENERÁLNÍ PROJEKTANT: ATELIÉR ZAHRADNÍ A KRAJ. ARCH. OPLETALOVA 6 602 00 BRNO Tel/fax.: 542 214 768 e-mail: zsender@seznam.cz  HLAVNÍ PROJEKTANT : Ing. ZDENEK SENDLER VYPRACOVAL: Ing. RADKA TÁBOROVÁ, IČ 74904621	PROJEKTANT PROFESNÍ ČÁSTI: SYROVÝ - DOPRAVNÍ ATELIÉR, s.r.o. Bruselská 14 120 00 Praha 2 Tel.: 731 701 027 e-mail: syrovy.k@gmail.com HLAVNÍ PROJEKTANT : Ing. KVĚTOSLAV SYROVÝ ČKAIT ID 0013654	RAZÍTKO	PARÉ
PŘÍLOHA : TECHNICKÁ ZPRÁVA			SO 03.01

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 03 - PARKOVIŠTĚ A SOUVISEJÍCÍ ZPEVNĚNÉ PLOCHY

A. Identifikační údaje objektu

- a) označení stavby **REVITALIZACE ROZTYLSKÉHO NÁMĚSTÍ SEVER, PRAHA 4**
objekt **SO 03 PARKOVIŠTĚ A SOUVISEJÍCÍ ZPEVNĚNÉ PLOCHY**
místo stavby Praha 4, Roztylské nám.
předmět PD PD pro provádění stavby PDPS
- b) investor: MČ Praha 4, Antala Staška 2059/80b, Praha 4
- c) projektant a oprávněný zástupce žadatele:
- | | |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Generální projektant: | ATELIÉR ZAHRADNÍ A KRAJ. ARCHITEKTURY
se sídlem Opletalova 6, 602 00 Brno |
| Vedoucí projektu: | Ing. Zdenek Sendler |
| Zhotovitel části PD: | Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.
Se sídlem Bruselská 14, 120 00 Praha 2
IČO: 08531731 / IČ: CZ08531731 |
| Zastoupený: | Ing. Květoslav Syrový
tel.: 731 701 027
E-mail: syrovky@gmail.com
Číslo autorizace: ČKAIT ID 0013654 |
| Vypracoval: | Ing. Květoslav Syrový |
| Datum: | 08/2025 |
- d) fáze: projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

B. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

- Parkoviště se nachází v severní části Roztylského náměstí, severně od ul. Jihovýchodní I (kom. sběrného charakteru, II. tř.)
- Předmětem SO 03 je nové stavební řešení současné plochy parkoviště – zvýšení kapacity a zlepšení stavebně technického řešení
- Souvisejícími plochami jsou:
 - navazující chodníky vč. nástupiště autobusové zastávky (zast. Severozápadní – sever směr do centra),
 - chodníkové přejezdy parkoviště (směr parková plocha),
 - cyklostezka
 - plocha pro kontejnery
 - úprava a doplnění dopravního značení
- Stavební úpravy budou prováděny včetně kompletních konstrukčních vrstev všech povrchů komunikací vyjma nástupiště, kde se mění jen povrch (ve stáv. niveletě).

C. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)

- Pro fázi PDPS byl proveden IGHG průzkum, na jehož základě byl dále upraven návrh konstrukčních vrstev v závislosti na hodnocení únosnosti podloží. V parku bylo provedeno celkem 8 sond do hloubky 1 m, z toho 4 sondy přímo v řešené ploše parkoviště. Na základě těchto sond byly zhodnoceny základové poměry podložních zemin jako jednoduché a hloubka podzemní vody se předpokládá kolem 2–3 m pod terénem.
- Pod vrstvou původního asfaltu s mocností 0,1m se však nachází navážky. Částečně by se mělo jednat o příměsi stavební sutě a šterku, ale nachází se tu i písčité jíl (F4 CS). Je zde tedy riziko nedostatečné únosnosti podloží, a proto se u pojižděných ploch počítá se sanací. Sanace bude provedena výměnou materiálu podloží v mocnosti 0,3m a nahrazena za jiný vhodný materiál, tj. sypaninou dle ČSN 73 6133, případně šterkodrtí 0/63.
- Ze současných asfaltových vrstev byly odebrány 2 vzorky, které byly vyhodnoceny laboratorii a dle vyhlášky č. 283/2023 Sb. zařazeny do kvalitativní třídy ZAS-T1. Lze je tedy bez problému využít i na místě jako materiál do podkladní vrstvy cyklostezky.

D. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

- Parkoviště SO 03 navazuje těsně na chodník dlážděný podél severní parkové plochy, tj. výškově musí být na stavbě koordinován.
- Pod plochou parkoviště vč. cyklostezky prochází kabely veřejného osvětlení v chráničkách.
- Cyklostezka navazuje na své JZ straně na současné SSZ (světelné signalizační zařízení), do kterého se zasahuje pouze doplněním vodorovného značení a výměny chodeckých skel / světel návěstidel.
- Mění se dopravní režim parkoviště – ruší se jednosměrnost.
- U současných ponechávaných stromů nesmí dojít k jejich poškození. Přímou v ploše parkoviště se nachází jeden strom v SZ části, jeho okolí bude po umístění obrub dorovnáno zeminou a zatravněno.
- Na JZ plochu parkoviště bude umístěn přístřešek pro kontejnery (použití dlažby bez distančníků).

E. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

- Vozovka parkoviště je navržena z kamenné dlažby 10/10 s celým novým souvrstvím (původní asfalt odfrézován a podklad bude vyměněn). Šířka vozovky je 6,0 m a celá je v jednostranném 2,5 % sklonu.
- Plochy kolmého parkování jsou navrženy v délce 4,5 m s přesahem do sousedních chodníků. Základní šířka jednotlivých parkovacích míst je 2,5 m, případně 2,75 m u krajních stání. Vyhrazená parkovací místa pak mají šířku 3,5 m. Celkem se zde nachází 32 parkovacích míst, z toho 2 jsou vyhrazená. Povrch parkovací plochy je navržen z betonové dlažby 30/15 s distančníky a velkou mezerou (30 mm). Plocha pod vyhrazenými místy a v místě kontejnerového hnízda je z dlažby 20/10 bez distančníků a s minimální mezerou (šířka spáry 2 mm). Jednotlivá parkovací místa jsou vymezena vodorovným DZ V10b, ale pouze naznačením v délce 0,5 m. Ve všech parkovacích místech na severní straně jsou doplněny parkovací dorazy. Ty jsou navrženy jako betonové prvky v rozměrech cca 20x15x160 cm, které budou napevno ukotveny do betonových patek.
- Odvodnění ploch je řešeno systémem sklonů do úžlabí při severní straně komunikačního prostoru parkoviště. Část vody je odvedena do současné uliční vpusti (současná vpust bude vyměněna v původní pozici), zbytek povrchové vody je sveden do vpusti sousední vozovky.
- Parkoviště je nově celé obchozí – po celém obvodu parkoviště je doplněn chodník, u jihu se ruší zábradlí. Pochozí plochy jsou navrženy z betonové dlažby 20/20, případně z kamenné kostky 10/10 (plocha bezpečnostního odstupu podél cyklostezky). Příčné sklony chodníku jsou do 2 %, podélné dle sklonu sousední vozovky.
- Současná cyklostezka je provedena celá nově na zvýšeném tělese oproti parkovacím místům a je zde tedy zajištěn potřebný bezpečnostní odstup od parkování. Cyklostezka je navržena s asfaltovým povrchem, v nové niveletě a na koncích bezbariérově navazuje na souč. hrany vozovky.

- Obrubníky podél současných ulic jsou navrženy jako žulové OP3 š. 0,25 x 0,20 m. Základní výška nášlapu je 8 cm, při přechodu mezi novými obrubami a původními obrubami podél parku až 14 cm. V místě chodníkového přejezdu je nášlap 2 cm, při nájedu na cyklostezku pak 0 cm/1 cm pro zamezení vtoku vody z vozovky.
- V rámci parkoviště jsou pak použity kamenné krajníky G3 š. 0,1 x 0,2 m. Na rozhraní průjezdné vozovky a parkovacích míst je nášlap 0 cm, mezi parkovacími místy a stezkou pro cyklisty 8 cm a ostatní hrany podél parkoviště 2 cm. Podél cyklostezky mají obruby nášlap 0 cm, podél chodníku u zastávky 6 cm.
- Kvůli terénu jsou zde 2 specifická místa, kde obruba nabíhá do vyššího nášlapu. Jde o rohy parkovacích pásů na JV straně. Zde se kvůli výškovému rozdílu chodníku a parkovacího pásu dostává pás do mírného zářezu. Rozdíl výšek zde dělá zhruba 11 a 20 cm. Zde budou krajníky použity na výšku, aby bylo možné dosáhnout nutné výšky.
- Veškeré výškové řešení plynule navazuje na souč. zpevněné plochy okolních komunikací.
- Prvky pro nevidomé jsou použity v několika variantách. V pochozích plochách se používá betonová dlažba červené barvy a betonová umělá vodicí linie, v chodníkových přejezdech u parkoviště jsou pak použity prvky kamenné, a to jak varovné pásy a umělé vodicí linie, tak i hladký pás podél nich.

PROVOZNÍ A KAPACITNÍ ÚDAJE

- Parkoviště je účelovou manipulační plochou ležící mimo síť pozemních komunikací (dle z. 13/1997 Sb.), cyklostezka je ponechána v režimu C8 – stezka pro cyklisty
- Pro chodce je nově řešena bezbariérová návaznost mezi zastávkou s přechody pro chodce a parkovými cestami (v souč. stavu chybí) – chodníkové přejezdy přes vjezdy na parkoviště, oba vjezdy jsou obousměrné
- Kapacita parkoviště je 32 stání (zvýšení kapacity o 10 stání), z toho 2x RESERVE pro skupinu O2 (invalidy),
- Na příjezdech k parkovišti jsou intenzity v řádu max stovek / 24 hod (cílová rezidentní oblast)
- Na parkoviště budou zajižďet vozidla svozu odpadů, v prostoru je prostor s 5x místem pro kontejnery, které lze umístit i ve dvou řadách, tj, kapacita může být až 10 kontejnerů dle manipulace s nimi,
- Na základě výše uvedeného jsou vozovky navrhovány na třídu dopravního zatížení VI s návrhovou úrovní porušení D2 pro vozovky, parkování i bezmotorové komunikace.
- Chodník v místě zastávky bude pouze předlažďován, tj. výměna asfaltové vrstvy za lože a dlažbu, jinak bude bez úprav nivelety. Do současné obruby sloužící jako nástupní hrana se nijak nezasahuje a nedochází ani k úpravě přístřešku nebo zastávkového označníku. V rámci realizace dlažby bude pouze nutné zastávku dočasně zkrátit (přechodné DZ bude součástí DIO).

KONSTRUKČNÍ A STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ / SKLADBY KONSTRUKCÍ (dle TP 170)

A. **vozovka parkoviště – kamenná dlažba drobná, dle TP170: D2-D-1-VI-PIII (TP170)**

Kamenná dlažba – kostka žulová	DL 100/100, tř. I	80-100 mm
Obloukové kladení		
Zásyp spár z drti 2-4/5, spára max. 10 mm		
Lože z drtě	4 - 6	50 mm
Štěrkodrt' (70 MPa)	ŠD _a 0/32	min. 150 mm
Štěrkodrt' (50 MPa)	ŠD _b 0/32	min. 200 mm
Zhutněná pláň 30 MPa		
celkem		min. 500 mm
+ SANACE PODLOŽÍ*		

B1. parkovací stání – betonová dlažba s distančníky, dle TP170: D2-D-1-VI-PIII (TP170)

Betonová dlažba šedá s distančníky	DL 300/150/80	80 mm
------------------------------------	---------------	-------

Zásyp spár z drti 2-4/5, spára 30 mm		
--------------------------------------	--	--

Lože z drtě	4 - 6	50 mm
-------------	-------	-------

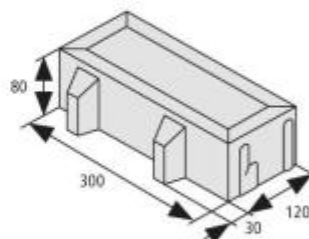
Štěrkodrt' (70 MPa)	ŠD _a 0/32	min. 150 mm
---------------------	----------------------	-------------

Štěrkodrt' (80 MPa)	ŠD _b 0/32	min. 200 mm
---------------------	----------------------	-------------

Zhutněná pláň 30 MPa		
----------------------	--	--

celkem		min. 480 mm
--------	--	-------------

+ SANACE PODLOŽÍ*		
-------------------	--	--

**B2. parkovací stání – betonová dlažba bez distančníků, dle TP170: D2-D-1-VI-PIII (TP170)**

Betonová dlažba šedá	DL 200/100/80	80 mm
----------------------	---------------	-------

Zásyp spár písek, spára 2 mm		
------------------------------	--	--

Lože z drtě	4 - 6	50 mm
-------------	-------	-------

Štěrkodrt' (70 MPa)	ŠD _a 0/32	min. 150 mm
---------------------	----------------------	-------------

Štěrkodrt' (80 MPa)	ŠD _b 0/32	min. 200 mm
---------------------	----------------------	-------------

Zhutněná pláň 30 MPa		
----------------------	--	--

celkem		min. 480 mm
--------	--	-------------

+ SANACE PODLOŽÍ*		
-------------------	--	--

***KONSTRUKCE SANACE PODLOŽÍ:**

Sypanina dle ČSN 73 6133	300 mm
--------------------------	--------

Geotextilie	300-400g/m ²
-------------	-------------------------

Zhutněná parapláň	
-------------------	--

Na základě IGHG průzkumu je navržena výměna materiálu podloží v mocnosti 300 mm po zhutnění. Původní nevyhovující materiál bude vyjmut a nahrazen za nový vhodný (sypanina, vhodná zemina, případně štěrkodrt').

C1. chodník – betonová dlažba 200/200, dle TP170: D2-D-1-CH-PIII (TP170)

Betonová dlažba	DL 200/200/80	80 mm
Zásyp spár písek, spára 2 mm		
Lože z drtě 4/6	4 - 6	40 mm
Štěrkodrt' (45MPa)	ŠD _b 0/32	min. 250 mm
Zhutněná pláň 30 MPa		
celkem		min. 370 mm

C2. chodník parkový – kamenná dlažba 100/100, dle TP170: D2-D-1-CH-PIII (TP170)

Kamenná dlažba – kostka žulová	DL 100/100, tř. I	80-100 mm
Zásyp spár z drti 2-4/5, spára max. 10 mm		
Lože z drtě 4/6	4 - 6	50 mm
Štěrkodrt' (45MPa)	ŠD _b 0/32	min. 250 mm
Zhutněná pláň 30 MPa		
celkem		min. 400 mm

D. Cyklostezka - asfaltobetonový kryt, dle TP170: D2-A-1-O-PIII

Asfaltový beton	ACO11	50 mm
Postřík spojovací	0,6 kg/m ²	
Ra – asfaltový recyklát		50 mm
Štěrkodrt' (50MPa)	ŠD _b 0/32	min. 250 mm
Dorovnání podkladu sypaninou		0-150 mm
Zhutněná pláň 30 MPa		
celkem		350 mm

E. Doplnění chodníku – betonová dlažba 200/200, dle TP170: D2-D-1-CH-PIII

Betonová dlažba šedá	DL 200/200/60	60 mm
-alternativně dlažba s drážkami pro nevidomé jako umělá vodicí linie		
Zásyp spár písek, spára 2 mm		
Lože – drť 4/6	4 - 6	40 mm
Štěrkodrt' (45MPa)	ŠD _b 0/32	min. 250 mm
Zhutněná pláň 30 MPa		
celkem		350 mm

F. Vozovka – doplnění konstrukce

Asfaltový beton	ACO11	50 mm
Postřík spojovací	0,6 kg/m ²	
Dorovnání podkladním betonem		250 mm
celkem		300 mm

SMĚROVÉ POMĚRY

- Osa parkoviště je přímá, dl. 55,02 m,
- Začátek a konec osy je v místě průsečíků souč. krajních hran okolní vozovky
- Délka stezky je 57,55 m, š. 2,7m, na začátku a konci jsou vždy 2 směrové oblouky od R3,15 – R7, z obou stran je stezka napojena na současnou vozovku.

SKLONOVÉ POMĚRY

- Příčné sklony jsou řešeny standardně, tj.:
 - vozovky a parkovací pásy do 2,0 resp. 2,5 %, komunikační prostor má levostranný sklon směrem k severu (přirozené spádování území), SZ parkovací pás má jako jediný příčný sklon 1 % pravostranný, zbytek ploch je levostranných 2,5 %, toto řešení je zvoleno kvůli odvodnění a potřebě napojení na okolní vozovky v původní výšce.
 - chodníky a cyklostezka max do 2 %, rampy u přechodů a míst pro přecházení zajišťující bezbariérovost jsou max do 1:12, tj. 8,33 %,
- podélný sklon komunikace ve směru od začátku osy stoupá pod sklonem 0,6 % až do staničení 0,016 40 (navazující cesta v parku), kde přechází do klesání ve sklonu 1,5 % až na napojení na vozovku na konci osy, toto výškové řešení je zvoleno kvůli respektování současného terénu v sousedním parku, kde není možné kvůli kořenovým systémům stromů klesat pod terén. Změna sklonu by měla být zhotovena tak, aby v místě nevznikl viditelný zlom, tj. zlom roznést v několika metrech výškovým obloukem.
- návaznost parkování na severní chodník je bezbariérový, jednotlivá parkovací místa jsou doplněná o zářádky,
- úžlabí je při SZ hraně vnitřní pojezdové manipulační plochy (souč. ul. vpust cca v polovině úseku)

ŠÍŘKOVÉ POMĚRY

- Základní šířka manipulační plochy je 6,0 m - s obousměrným provozem
- Parkovací pásy kolmých stání mají hloubku 4,5 m, přesah je 0,5 m přes zářádky (SZ podélná strana) a při JV straně tvoří zářádku obruba ke stezce v. 8 cm
- Parkovací pásy stání mají šířky 2,5 m střední, 2,75 a 3,0m krajní, invalidní 3,5m, elektromobilní stání 2,75m,
- Chodník v parku má š. 1,5 m, obvodové chodníky pak 2,5-2,8 m, nástupiště zůstává 3,5 m s přístřeškem (ponechávaný),

VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

- Celkové řešení má tři úrovně:
 - souč. okolní vozovky +/-0 cm,
 - bezbariérové řešení 0 až +2 cm,
 - hrana nájezdu na parkoviště + 2cm,
 - chodníky, pochozí a pobytové plochy +8cm
 - hrana mezi SZ stranou parkoviště a chodníkem +2cm + parkovací dorazy

G. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

- Odvodnění komunikací je řešeno systémem sklonů povrchů směrem k souč. uličním vpustem. Část plochy je svedena do vpusti uprostřed parkovací plochy. Tato vpust bude vzhledem k nutnému výškovému posunu zcela vyměněna. Zbytek ploch je sveden podél obrub do současných uličních vpustí v sousedních ulicích.
- Vložen je i podélný drén, který je rozdělen na 2 části. První část bude zaústěna do vpusti v parkovací ploše, druhá pak do současné drenáže v ulici Zvolenská. V případě, že napojení na současnou drenáž nebude možné, realizovat se nebude.

H. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

- Návrh počítá se zrušením jednosměrnosti (změna šikmého na kolmé stání), ruší se IP4b, B2 a B24b,
- doplňuje se přejezd pro cyklisty přimknutý do SZ ramene světelně řízené křižovatky a tím je možné zrušit ukončení stezky C8b a vč. C9b, upravuje se značení stezky v protějším západním nároží
- Nové svislé dopravní značení bude provedeno a umístěno dle platných vzorových listů vybavení pozemních komunikací VL 6.1 a TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK a bude odpovídat ČSN EN 12899-1. Nové sloupky DZ budou umístěny do betonových patek.
- Nové SDZ C8a+C9a/b vždy zmenšené
- V současném stupni se počítá s těmito novými značkami (definitivní návrh bude součástí stanovení místní úpravy dopravního značení):
 - IP12 se symbolem O2+ E8d
 - C9a + C9b

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

- Veškeré vodorovné dopravní značení bude provedeno v plastu.
- Doplňuje se část V8b (část pro cyklisty) + V19 do SSZ křižovatky
- 8x symboly V14 na stezku a 4x V15 jako P4 vodorovně – zmenšen (dl. max 2,0m)
- 2x symbol O2 do parkování V10f

I. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

- Postup výstavby bude probíhat jako jeden celek, v první fázi parkoviště se stezkou, navazovat bude dodláždění a předláždění navazujících ploch pro chodce vč. zastávky.
- Při předlažbě prostoru zastávky dojde ke krátkodobému zkrácení zastávky – nástupní hrana bude rozdělena na 2 poloviny, v jedné budou probíhat práce a v druhé bude fungovat zastávka, poté se prohodí.

J. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

- V rámci stavby není třeba řešit zajištění přístupu do všech budov.
- Obchozí trasy budou bezbariérové (nášlap 2 cm, rampy se sklonem do 1:12 odp. délky) a řešeny budou pouze v případě předlažeb zastávky – ta bude řešena tak, aby nebyl výrazně omezen provoz zastávky. Při výstavbě bude vnitřní prostor staveniště parkoviště pro všechny osoby nepřístupný.
- Při realizaci stavby postupně vzniknou signální i varovné pásy, pro zajištění orientace v území se doplňují varovné pásy a umělá vodící linie – celý prostor bude z hlediska vyhl. č. 146/2024 Sb. v platném znění a ČSN 73 4001 bezbariérový (resp. dle akt. platné legislativy ve smyslu nového stavebního zákona a prováděcích vyhlášek).
- Varovné, signální pásy a umělé vodící linie v povrchu s kamennou kostkou budou vždy ohraničeny hladkým lemem. V případě chodníku se použije současná červená bet. zámková dlažba.

V Praze 08/2025

Ing. Květoslav Syrový a Ing. Petr Kohout