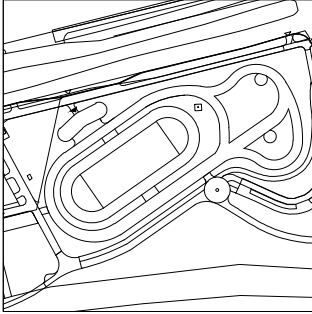


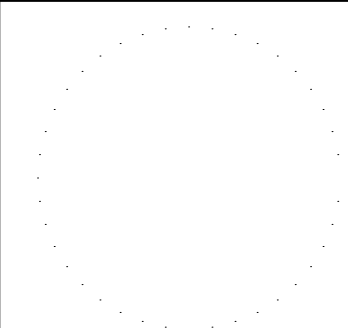


<div>Revize</div> <div>ČÍSLO - DATUM - POPIS ZMĚNY</div>	<div>Schéma</div> <div></div>	<div>Paré</div>	<div>Severka</div>
		<div>S-JTSK</div> <div>0,000 =371,350 m n. m. Bpv</div>	
<div>Investor</div> <div>Městská část Praha 6</div> <div>Kontaktní osoba investora</div> <div>Městská část Praha 6</div> <div>Mgr. Jakub Stárek</div> <div>Čs. armády 23, 160 52 Praha</div> <div>Tel.:+420 220 189 155</div>	<div>Adresa investora</div> <div>Městská část Praha 6</div> <div>IČ: 00063703</div> <div>DS: bmzbv7c</div>	<div></div>	
<div>Generální projektant</div> <div>A PLUS a.s.</div> <div>Hlavní inženýr projektu</div> <div>VÍT MOLER</div> <div>Zástupce hlavního inženýra projektu</div> <div>TOMÁŠ ZELINKA</div> <div>Hlavní architekt projektu</div> <div>VÍT MOLER</div>	<div>Adresa generálního projektanta</div> <div>ČESKÁ 154/12, 602 00, BRNO</div> <div>E.: info@aplus.cz</div> <div>Tel.: +420 542 210 101</div> <div>IČ: 26236419</div> <div>DIČ: CZ26236419</div> <div>DS: afhm2t8</div>	<div></div>	
<div>Projektant části PD</div> <div>Ing. Antonín Kubín</div> <div>Zodpovědný projektant</div> <div>Ing. Antonín Kubín</div> <div>Vypracoval</div> <div>VYPRACOVAL : Ing. Antonín Kubín</div>	<div>Adresa projektanta části PD</div> <div>Střední 11, 60200, Brno</div> <div>E.: antonin:kubin@email.cz</div> <div>Tel.: 608833413</div> <div>IČ: 66588243</div> <div>DIČ:</div> <div>DS: 38t6x3</div>		
<div>Název stavby</div> <div>AREÁL KOLEČKOVÝCH SPORTŮ - LADRONKA</div> <div>Stupeň</div> <div>DOKUMENTACE PRO SPOLEČNÉ POVOLENÍ</div> <div>Název stavebního objektu</div> <div>In-line okruh 400m s rozšiřujícími rameny</div> <div>Část</div> <div>D1 Dokumentace stavebního objektu</div> <div>Název výkresu</div> <div>Technická zpráva</div> <div>Zakázkové číslo</div> <div>3283</div> <div>Datum</div> <div>2024-05</div> <div>Měřítko</div>	<div>Stavba</div> <div>AKL</div> <div>Stupeň</div> <div>DUSP</div> <div>Číslo PS-SO</div> <div>SO.202</div> <div>Označení části</div> <div>D</div> <div>Číslo výkresu</div> <div>1</div> <div>Revize</div> <div>00</div>	<div></div>	

## 1. Všeobecně

Řešená lokalita se nachází v městské části Praha 6- Břevnov v k.ú Břevnov na par.č. 2552/49 a 2552/51. Pozemek je na severní straně ohraničen ulicí Bělohorská, z východu ulicí Kukulova, z jihu cyklostezkou č. A15 a ze západu obchodně administrativním areálem Kaufland. V k.ú. se jedná o ostatní plochy. Terén je většinou rovinný se sklonem k jihovýchodu. Parcela je v současné době používána pro dětské in-line bruslení, ve zbývajících částech pozemku je trávník, nepravidelný keřový porost a vzrostlá zeleň. Přes řešené území vede cyklistická trasa A15.

## 2. Návrh řešení

Předmětem dopravního řešení je návrh závodní in-line dráhy s délkou cca 400m s rozšiřujícím a spojovacím ramenem.

## 3. Směrové řešení

Závodní dráha je v základu skoro ovál s celkovou délkou 369,55m. Začátek úpravy je v polovině SO.201. Staničení je proti směru hodinových ručiček. Vzhledem k rozšíření hlavní trasy ze 6 na 8m byla zvolena počítaná trasa ve vnitřní hraně trasy. Poloměry v této hraně mají následující hodnoty:  $R=24,61,14,7$  a  $24,06$ . Přímá mezi poloměrem prvním a druhým je 120,08m a mezi posledním a prvním 56,53m.

Rozšiřující rameno SO.201.2 mezi staničením hlavní trasy v km 0,196 71 a 0,238 69 je dlouhé v ose 74,20m a je s následujícími poloměry kruhových oblouků 21,05, 15,00 61,90m.

Spojovací rameno SO.201.3 mezi staničením hlavní trasy v km 0,187 50 a 0,299 50 je dlouhé v ose 38,76m a je s následujícími poloměry kruhových oblouků 25,46m.

## 4. Výškové vedení

Výškové vedení vychází z návrhu hlavního SO 201. Maximální sklon SO.201.1 je 1,7% minimální 0,0%. Rozšiřující rameno SO.201.2 je v jednotném sklonu 0,08%. Spojovací rameno SO.201.3 je v jednotném sklonu 0,57%.

## 5. Příčné klopení

Příčné klopení všech os je kolem osy a je v základním příčném sklonu 3%. Změna příčného sklonu je znázorněna v podélném profilu jednotlivých os.

## 6. Šířkové uspořádání

Základní dráha je v šířce 6m. Od staničení (TK) 29,58 se vnitřní hrana lineárně rozšiřuje do staničení 106,90 (KT) na šířku 8m. Tato šířka je do staničení TK =226,97. Od tohoto staničení se šířka zužuje na hodnotu 6m, která je od staničení 325m.

Rozšiřující a spojovací rameno je navrženo v jednotné šířce 6m.

Po stranách všech zpevněných ploch bude zřízena 50cm krajnice ve sklonu 8%. Krajnice bude v tloušťce 15cm ohumusována a oseta travním semenem.

## 7. Konstrukce in - line dráhy

Konstrukce sjezdu je uvažována, jako vozovka netuhá s živичným krytem je uvažována jako vozovka lehká. Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, schváleného Ministerstvem dopravy ČR, takto:

### Konstrukce pojížděných ploch

Asfaltový beton jemnozrný ACL 11S	40 mm
Spojovací postřik z kationaktivní emulze 0,20 kg/m <sup>2</sup>	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 16+	50 mm
Infiltrační postřik z kationaktivní emulze 0,6 kg/m <sup>2</sup>	
Směs stmelená cementem SC(0-32) C <sub>3/4</sub>	160 mm
Štěrkostrž ŠD <sub>B</sub> fr. 0 - 63	150 mm
Tkaná filtračně separační geotextilie pevnost v tahu 400KN	
celkem	min. 400 mm

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy  $E_{def,2} \min = 45 \text{ Mpa}$ , přičemž poměr modulů  $E_{def,2} / E_{def,1} < 2,5$ . Veškeré vozovkové vrstvy musí být provedeny v souladu s platnými TKP, ČSN a ČSN EN.

Zpevněná komunikace bude uložena do chodníkových betonových obrubníků uložených v úrovni zpevnění do lože s boční opěrou z betonu.

Plán zpevněných ploch bude v celé ploše zájmového území tvořit zeminy GT1 (navážky). Dle ČSN 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací se jedná o zeminy pro zemní plán nevhodné k přímému použití bez úprav. Navážky dle geologického posudku se doporučuje částečně z aktivní zóny odstranit a nahradit je štěrkovitým materiálem, který je třeba hutnit po vrstvách. Mocnost hutněné vrstvy vyplývá z účinnosti použitého hutnícího stroje. Hladina podzemní vody nebyla průzkumnými vrtly zastižena.

## 8. Opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

V rámci objektu vzhledem k jeho charakteru se nenavrhují žádná opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

## 9. Odvodnění

Dešťové vody z povrchu zpevněných ploch budou svedeny příčným a podélným spádem mimo zpevněné plochy. Případné podzemní vody budou svedeny do podélné drenáže. Vyústění drenáže viz vodohospodářský SO. Podélná drenáž je navržena s min. podélným sklonem 0,5%. Drenáž bude z PVC DN 160mm obsypána štěrkoiskem. Okolo drenáže bude umístěna netkaná separační geotextilie.

V Brně, květen 2024

Ing. Antonín Kubín