


výšk. syst.: Bpv  
souř. syst.: S-JTSK

		<b>HENIG</b> - projektová a inženýrská kancelář K Roli 16, 321 00 Plzeň, CZ		KONTROLA ING. JAN HENIG <i>Henig</i>	
STAVEBNÍK	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň			MÍSTO	Kozolupy, k.ú.Kozolupy u Plzně, Plzeňský kraj
STAVBA/AKCE	II/605 - II/180 - Kozolupy - OK			DATUM	10/2020
OBJEKT	SO 101 - KOMUNIKACE			MĚŘÍTKO	
OBSAH PŘÍLOHY <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>				ČÍSLO ZAKÁZKY	200527
				STUPEŇ	<b>DSP</b>
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU ING. JAN HENIG <i>Henig</i>	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT ING. JAN HENIG <i>Henig</i>	VYPRACOVAL ING. JAN HENIG			PŘÍLOHA č. D.1.1.1.

Stavba	: II/605 - II/180 – Kozolupy - OK
<b>Objekt</b>	<b>: SO 101 - Komunikace</b>
Místo	: obec Kozolupy, k.ú.Kozolupy u Plzně (671983), Plzeňský kraj
Stavebník-žadatel	: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň
Projektant	: HENIG - <i>projektová a inženýrská kancelář</i> Ing. Jan Henig, K Roli 16, 321 00 Plzeň
Stupeň	: DSP - dokumentace pro vydání stavebního povolení
Datum	: 10/2020
Vypracoval	: Ing. Jan Henig

### **D.1.1.1. Technická zpráva :**

#### **1. Popis současného stavu**

Jedná se o stávajícího křížení komunikací druhé třídy II/605 a II/180 a navazujících chodníků, parkovacích a zelených ploch v intravilánu obce Kozolupy při dodržení platných ČSN, legislativních předpisů a technických standardů.

Při severovýchodním okraji je stávající parkovací plocha jejíž jihozápadní okraj bude v rámci stavby upraven.

Stávající navazující úsek komunikace II/605 východně od stavby okružní křižovatky (směr Plzeň) má min. šíři jízdního pásu 6,5m s rozšířením k východní větvi křižovatky se silnicí II/180 na celkových 8,5m včetně dělicího ostrůvku šíře 2,0m a dvou oddělených jízdních pruhů šíře 3,75m. V úseku jsou oboustranně provedena podélná parkovací stání šíře 2,0m, zelené pruhy a chodníky.

Stávající navazující úsek komunikace II/605 západně od stavby okružní křižovatky (směr Stříbro) má šíři jízdního pásu ~8,0m a oboustranně zelené pásy a u zástavby chodníky.

Stávající navazující úsek komunikace II/180 jižně od stavby okružní křižovatky (směr Nýřany, Myslinka) má stávající šíři jízdního pásu ~7,0m, po levé straně je stávající zelený pás a po pravé straně stávající chodník šíře cca. 2,0m.

Místní obslužná komunikace v ulici Nádražní (komunikace na p.č. 174, směr nádraží) má šíři stávajícího jízdního pásu ~6,50, po levé straně je stávající chodník a po pravé straně zelený pás.

Stávající navazující úsek komunikace II/180 severně od stavby okružní křižovatky (směr Město Touškov) má stávající šíři jízdního pásu ~7,0m (min. 6,7m), po levé straně je proveden stávající chodník v délce cca. 55,8m na jehož severním konci je stávající dočasné nástupiště autobusové zastávky v jízdním pruhu. Po pravé straně je mezi obrubou a parkovištěm stávající zelený pás a stávající chodník šíře 1,5m při západním okraji parkoviště.

Stavební úpravy okružní křižovatky navazují jak na stávající úseky komunikací, tak na budoucí úpravu severního úseku komunikace II/180, která je obsahem samostatně plánované akce „II/180 Kozolupy průtah 1.etapa“ (projektant SUDOP Praha a.s.).

#### **2. popis navrženého řešení**

Původní průsečná křižovatka II/605 s II/180 bude nahrazena eliptickou nesouměrnou okružní křižovatkou.

Průměr (délka) křižovatky ve směru hlavní (delší) osy činí 37,6m ve směru vedlejší (kratší) osy činí 25,0 m.

Vjezdové i výjezdové poloměry a detailní úprava větví byly optimalizovány na současný zaměřený stav, plynulý a bezproblémový průjezd jízdní soupravy (obalové-vlečné křivky doloženy a podrobně zpracovány v příloze C.3., D.1.2.2.)

Zvýšený středový ostrov má rozměr 4,0 x 13,6m a bude upraven v souladu s TP 135 a dle požadavků zadavatele (Obec Kozolupy) a dle závěrů z jednání konaného 14.12.2015 v sídle

Obecního úřadu Kozolupy. (zvýšený zemní profil - pokryvné keře, osvětlení stožárem s dvojramenným výložníkem)

Přejíždňý středový prstenec z kamenné dlažby bude širší 3,0m.

Okružní jízdní pás má minimální šíři 7,5m s rozšířením v severozápadním a jihovýchodním oblouku na 9,0m.

Vozovka jízdního pásu bude asfaltobetonová.

V severozápadní větvi (směr Stříbro) je v místě přechodu navržen dělicí ostrov – dispoziční a situační poměry toto řešení plně umožňují.

V jihovýchodní větvi (směr Plzeň) bude stávající dělicí ostrov upraven a přechod posunut dále od křižovatky, navazující rekonstrukce komunikace je již provedena.

Výjezd z jihozápadní větve (směr Nýřany) bude stavebně upraven pro plynulé najetí do jihovýchodní větve ve směru Plzeň.

Stávající směrový oblouk v jihozápadní větvi (směr Nýřany) bude upraven (rozšířen) s ohledem na plynulý průjezd jízdních souprav a napojení navazující komunikace v ulici Nádražní.

Stavební úpravy okružní křižovatky navazují jak na stávající úseky komunikací, tak na budoucí úpravu severního úseku komunikace II/180, která je obsahem samostatné plánované akce „II/180 Kozolupy průtah 1.etapa“ (projektant SUDOP Praha a.s.).

### 3. Podrobné specifikace

**Konstrukce vozovek na úrovni DSP jsou navrženy následovně:**

a) **vozovka A1** – nová kompletní pojížděná konstrukce vozovky jízdních pásů

- konstrukce vozovky je asfaltobetonová - netuhá :

- asfaltový beton ACO11S, PmB 45/80-65	tl.	40 mm	ČSN 73 6121
- postřik spojovací PS CP ,ČSN 736129 - 0,35 kgm <sup>-2</sup>			
- asfaltový beton ACL16S, 50/70	tl.	60 mm	ČSN 73 6121
- postřik spojovací PS CP ,ČSN 736129 - 0,35 kgm <sup>-2</sup>			
- asfaltový beton ACP16+, 50/70	tl.	70 mm	ČSN 73 6121
- postřik infiltrační PI C, ČSN 736129 - 0,6 kgm <sup>-2</sup>			
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK 0/32 G <sub>C</sub>	tl.	140 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> 0/63 G <sub>E</sub>	tl.	240 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka		550 mm	

Plán bude hutněna na modul přetvárnosti  $E_{DEF2} = \min. 45 \text{ Mpa}$  (doporučeno 60 Mpa). Vrstva štěrkodrti na  $E_{DEF2} = 90 \text{ Mpa}$ . Vrstva MZK na  $E_{DEF2} = 120 \text{ Mpa}$ . (Po dohodě lze stanovené hodnoty upravit event. snížit - nutno schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby).

Veškeré pracovní spáry budou zařízuty (alt. zafrézovány) a po profrézování kvalitně (rovně) zality asfaltovou modifikovanou zálivkou za horka.

Pod úrovní pláně nové vozovky bude provedena aktivní zóna (výměna zemin v podloží v nutném odsouhlaseném rozsahu).

b) **vozovka A2** – upravená stávající pojížděná konstrukce vozovky jízdních pásů s obnovenou obrusnou vrstvou

- nová obrusná vrstva s ložní vrstvou proměnné tloušťky ~100÷120mm :

- asfaltový beton ACO11S, PmB 45/80-65	tl.	40 mm	ČSN 73 6121
- postřik spojovací PS CP ,ČSN 736129 - 0,35 kgm <sup>-2</sup>			
- asfaltový beton ACL16S, 50/70	tl.	~60mm (40÷80)	ČSN 73 6121
- postřik spojovací PS CP ,ČSN 736129 - 0,35 kgm <sup>-2</sup>			
- stávající vozovka po odfrézování ~100mm			
celkem tloušťka		~100 mm	

c) **vozovka DL1** – kamenná dlažba středového přejízdného prstence

- dlážděná vozovka z kamenné dlažby tl.150mm uložené do betonového lože celkové tloušťky min. 190mm :

- kamenná dlažba	DL	tl.	~150 mm	ČSN 73 6131
- ložní vrstva	L	tl.	min.40 mm	ČSN 73 6131
(beton C30/37-XC4, XF4 – S1 zavlhá směs)				
celkem tloušťka			min.190 mm	

zesílení vozovky v případě nevyhovujících stávajících podkladních vrstev :

- mechanicky zpevněné kamenivo MZK 0/32 G <sub>C</sub>	tl.	140 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodeř ŠD <sub>A</sub> 0/63 G <sub>E</sub>	tl.	240 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka zesílené konstrukce			570 mm

Kamenné kostky budou ~150x150x150 - Třída 2 dle ČSN EN 1342 ed.2 (ČSN 72 1862) - spárovat C30/37-XC4, XF4 (alt. MC...maltová směs na bázi cementu min. shodných parametrů).

d) **vozovka DL2** – konstrukce vozovky chodníků a zvýšených ploch

- dlážděná vozovka z betonové dlažby tl.60mm celkové tloušťky ~250mm (shodná skladba je i u varovných pásů pro nevidomé) :

- betonová dlažba	DL	tl.	60 mm	ČSN 73 6131
- ložná vrstva	L	tl.	40 mm	ČSN 73 6131
- štěrkodeř ŠD <sub>A</sub> 0/32 G <sub>E</sub>	ŠD	tl.	150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka			250 mm	

Běžná dlažba je tl. 60 mm tvar I - barva přírodní šedá, povrch jemný. Tvar „I“ je navržen dle původní již použité dlažby v navazující části komunikace. Varovné pásy pro nevidomé (konstrukce DL2) jsou navrženy z betonové dlažby pro nevidomé – tvar „bloček“ pro nevidomé – barva červená, ložná vrstva a štěrkodeř jsou shodné jako u běžné dlažby.

Plán bude hutněna na modul přetvárnosti E<sub>DEF2</sub>= 30 Mpa (doporučeno 45 Mpa). Vrstva štěrkodeřti na E<sub>DEF2</sub> = 50 Mpa. (Po dohodě lze stanovené hodnoty upravit event. snížit - nutno schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby).

e) **vozovka DL3** – pojížděná konstrukce vozovky na sjezdech

a nutné předláždění dlažby upravovaného severozáp. okraje parkoviště

- dlážděná vozovka z betonové dlažby tl.80mm celkové tloušťky ~410mm :

- betonová dlažba	DL	tl.	80 mm	ČSN 73 6131
- ložná vrstva	L	tl.	40 mm	ČSN 73 6131
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK 0/32 G <sub>C</sub>	MZK	tl.	140 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodeř ŠD <sub>A</sub> 0/32 G <sub>E</sub>	ŠD <sub>A</sub>	tl.	150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka			410 mm	

Běžná dlažba na sjezdech a chodníkových přejezdech je tl. 80 mm tvar I - barva přírodní šedá, povrch jemný. Tvar „I“ je navržen dle původní již použité dlažby navazujících stávajících částí komunikace (chodníků).

Varovné pásy pro nevidomé (konstrukce DL2) jsou navrženy z betonové dlažby pro nevidomé – tvar „bloček“ pro nevidomé – barva červená, ložná vrstva a štěrkodeř jsou shodné jako u běžné dlažby.

Plán bude hutněna na modul přetvárnosti E<sub>DEF2</sub>= min. 45 Mpa (doporučeno 60 Mpa). Vrstva štěrkodeřti na E<sub>DEF2</sub>= min. 70 Mpa. Vrstva MZK na E<sub>DEF2</sub>= 90 Mpa. (Po dohodě lze stanovené hodnoty upravit event. snížit - nutno schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby).

**Pásy pro nevidomé** jsou navrženy z červené betonové dlažby pro nevidomé tl.60 v chodnících a plochách pro pěší a tl.80mm při umístění v pojížděné vozovce.

Vzhledem k předpokládanému výskytu nevhodných zemin (dle ČSN 721002) na úrovni pláně je pod konstrukcí nové vozovky jízdního pásu navržena aktivní zóna (sanace - výměna podloží v nutném rozsahu) tloušťky ~ 50cm (event. u vozovek chodníků ~ 30 cm).

**Aktivní zóna** musí splňovat tyto parametry - provedení aktivní zóny (výměny podloží) dle ČSN 736133,  $\rho_{\max} \geq 1600 \text{ kgm}^{-2}$  (nenamrzavá zemina), mocnost ~ 50 cm (event. u vozovek chodníků ~ 30 cm), hutnění pláně ( $E_{\text{DEF2}}$ ) bude provedeno dle předepsaných parametrů jednotlivých konstrukcí vozovek.

Bude použitý dovezený vhodný, dobře hutnitelný, nenamrzavý kamenitý materiál – předpokládá se nakupovaný drcený kámen z lomu (LK) uložený ve 2 vrstvách tl. ~30cm před zhutněním.

Výběr a rozsah (kubaturu) použitého materiálu je nutno během výstavby schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby v závislosti na zastiženém skutečném stavu zemin pod úrovní pláně pro pokládku vozovek.

**Silniční obrubníky** budou při okraji jízdního pásu betonové dle typu a tvaru ABO 15-25 (š=150mm, h=250mm) - uloženy do betonu C16/20 s opěrou. Běžná výška obrubníků je 12 cm. U sjezdů a bezbariérových úprav je výška snížena na 2 cm. Po obvodu středového ostrova budou provedeny obrubníky kamenné tvaru OP6 (š=150mm, h=250mm, l=500÷1000mm, uložení do betonu C16/20 s opěrou) výšky 15cm nad vozovkou (dlážděným prstencem). Obrubníky OP6 (š=150mm, h=250mm, l=500mm, uložení do betonu C16/20) budou rovněž osazeny u vnějšího obvodu středového přejížděného dlážděného prstence, výška nájezdové (přejížděné) hrany bude 3cm – hrana obrubníku bude upravena zkosením 3cm/3cm.

Pro poloměry obrubníků do 2m budou použity dílce daného poloměru (týká se betonových i kamenných obrubníků). Pro poloměr kamenného obrubníku 4,50m při vnějším okraji přejížděného prstence budou dodány a použity rovněž dílce o tomto poloměru. Pro ostatní (větší) poloměry lze dodání a osazení dílců kamenných obrubníků odpovídajících poloměrů doporučit.

Změny výšek obrubníků budou provedeny výškovým náběhem na délku cca. 1 m.

Chodníky budou na straně od pojížděných vozovek ukončeny „parkovými“ obrubníky typu a tvaru ABO 8-25 alt. ABO 8-25P (š=80mm, h=250mm) uloženými do betonu C16/20. Běžná výška obrubníků bude u vzdálenějšího okraje od jízdního pásu 6cm – vodící linie pro nevidomé. Na snížené hraně zajišťující odvodnění chodníků do zeleného pásu bude výška nulová (v úrovni vozovky).

Obrubníky budou uloženy do lože s opěrou z betonu C16/20.

Výška obrubníků bude v koncích úprav navazovat na stávající.

U netuhých asfaltobetonových vozovek A1 a A2 bude proveden u obrubníků betonový prefabrikovaný krajník dle typu a tvaru „Krajník 25“ (š=125mm, h=100mm, l=250mm) uložený do betonu C16/20. Alternativně lze realizovat krajník z kamenných kostek 100x100x100mm uložených do betonu C16/20 - spárovat C30/37-XC4, XF4.

## Odvodnění

Rekonstruovaný úsek křižovatky a navazujících komunikací bude odvodněn v souladu se současným stavem.

Odvodnění je zajištěno stávajícími uličními vpustmi, vpustmi v lokálně upravené poloze dle úprav obrub při hraně vozovky a novými vpustmi v nové optimální poloze. Vpusti s lokálně upravenou polohou a nové vpusti budou kompletně provedeny v nové konstrukci.

**Vpusti** budou použity nové betonové prefabrikované s kompozitovou (plastovou) mříží a litinovým rámem 500x500 BEGU D400 – zatěž. třída D400, s pachovým uzávěrem a zvětšeným kalovým prostorem (prohlubní), kalový koš UA4 žárově pozinkovaný.

Nové vpusti jsou připojeny do stávající dešťové kanalizace pomocí nových přípojek.

Vpusti s lokálně upravenou polohou jsou dále připojeny původními přípojkami, u posunutých (nových) konstrukcí vpustí bude vždy vpust napojena na stávající přípojku původní vpusti.

**Přípojky** budou z PVC KGEM SN12 DN150 (plnostěnná konstrukce, jádro nesmí být vypěněné, s minimálním obsahem přísad. Lože potrubí přípojek bude tl. min. 100mm a obsyp tl. min. 150mm z písku o max. velikost zrna 4mm - ŠP<sub>B</sub> 0/4. Na přípojkách bude dodržen přípustný podélný sklon - minimálně 2%, maximálně 40%.

Nová napojení přípojek kanalizačních vpustí do dešťové kanalizace budou provedena vysazením nové odbočky jádrovým navrtáním mimo hrdlo potrubí stoky a mimo šachty s osazením vodotěsné odbočky Fabekun.

U přechodu přes komunikaci II/605 ve směru Plzeň bude po levé straně (u pošty) z důvodu zkrácení stávajícího žlabu BEST II mezi chodníkem a zeleným pásem doplněna jedna dvorní vpust (označení UVd1 v příloze C.3., D.1.2.) s litinovou mříží pro žlab BEST-ŽLAB II (lze použít původní mříž ze sousední upravované dvorní vpusti při okraji nové části chodníku). Původní dvorní vpust bude osazena novou mříží s rámem s rovnou horní plochou např. typu KM18P – C250. Přípojka dvorní vpusti do stávající dešťové kanalizace bude z potrubí PVC SN12 DN100 – lože potrubí přípojky bude tl. min. 100mm a obsyp tl. min. 150mm z písku o max. velikost zrna 4mm - ŠP<sub>B</sub> 0/4.

Chodníky a obnovená pěší propojení jsou rovněž odvodněny příčným sklonem do zelených pásů, ploch a povrchového odvodnění.

Odtokové poměry v daném území se stavbou nemění.

Povodí – odvodňované plochy se nemění – tzn. nedojde k navýšení odtoku dešťových vod.

**Poklopy šachet a krycí víčka (hrnečky)** budou výškově upraveny.

### **Dopravní značení a dopravní opatření**

Trvalé dopravní značení je na úrovni DSP navrženo v grafické příloze D.1.1.5.

Provedení trvalého vodorovného značení bude z dvousložkového plastu s předznačením barvou.

Dotčený úsek komunikací I/605 - II/180 v místě stavby rekonstrukce křižovatky bude během celého provádění rekonstrukce (cca. 3 měsíce) uzavřen.

Úvodní návrh řešení dopravního opatření (úpravy provozu) během výstavby na úrovni DSP je obsahem samostatné přílohy dokumentace B.8.2.2.

Konkrétní provedení přechodné úpravy dopravního značení v souladu s odsouhlaseným návrhem dopravního opatření bude zpracováno vybraným zhotovitelem stavby dle TP66 na základě aktuálních podmínek platných k datu zahájení výstavby – tzn. na základě aktuálního stavu trvalého dopravního značení a aktuálních úprav provozu na dotčených komunikacích.

V dostatečném předstihu před zahájením výstavby (min. 2 měsíce) bude projednáno event. přechodně upraveno aktuální vedení uzavírkou dotčených autobusových linek veřejné dopravy v rámci „Integrované dopravy Plzeňského kraje (IDPK), kterou organizuje a řídí společnost POVED s.r.o. (Plzeňský organizátor veřejné dopravy, Nerudova 25, 301 00 Plzeň).

Minimálně 30 dní před zahájením výstavby budou trvalé a přechodné dopravní značení vybraným zhotovitelem řádně aktualizovány a na základě jeho žádosti odsouhlaseny a stanoveny místně příslušným odborem dopravy dle §77 zákona č.361/2000 Sb. o silničním provozu a v předstihu odsouhlaseny místně příslušným dopravním inspektorátem Policie ČR.

Jiná dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku atd. nebudou osazena.

### **Rozhledové poměry**

Byly ověřeny rozhledové poměry v souladu s platnou ČSN 73 6102, TP135 (okružní křižovatka) a dle ČSN 73 6110. Rozhledové poměry plně vyhovují.

V prostoru nové okružní křižovatky byly ověřeny plně vyhovující rozhledové poměry dle TP135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích.

U místa pro přecházení na komunikaci II/180 ve směru Nýřany byly rovněž ověřeny rozhledové poměry dle ČSN 736110 pro event. provedení značeného přechodu. Ve směru od Nýřan nevyhovují rozhledové poměry pro rozlišitelnost přechodu pro veškeré uvažované dovolené rychlosti (30,40,50 km/h) z důvodu kolize s nárožím pozemního objektu na p.č. 236. Proto lze v tomto místě realizovat místo pro přecházení bez vodorovného značení V7. Rozhledové poměry pro místo pro přecházení v plném rozsahu vyhovují – místo pro přecházení bude osvětleno, vybaveno varovnými a signálními pásy a vodícím pásem v ose místa pro přecházení.

**Přechody, místa pro přecházení** a veškerá napojení chodníků jsou bezbariérová – výška obrubníků 20mm, sklon šikmé rampy max.12,5% (v rámci této úpravy 2%) u všech snížení obrubníků (včetně sjezdů) do výšky pod 8cm od vozovky jízdního pásu je zřízen varovný pás šířky 40cm z betonové dlažby pro nevidomé (barva kontrastní oproti ploše chodníků – červená).

V ose přechodů i místa pro přecházení bude na chodnících proveden signální pás šíře 80cm z dlažby pro nevidomé. U místa pro přecházení budou signální pásy odsunuty od varovných pásů o 30 až 50cm.

Přechody i místo pro přecházení budou řádně osvětlena samostatnými oboustranně osazenými osvětlovacími body - svítidla SP1 až SP8 (typ ZEBRA - provedení dle následné dokumentace pro provádění stavby objektu SO 401, objekt povolen územním rozhodnutím).

Pěší trasy jsou vytýčeny přirozenými vodícími liniemi (stěny objektu, obrubníky na okraji chodníku při zelených plochách výšky 6cm).

### **Zelené pásy a plochy, terénní úpravy**

Před prováděním stavebních prací bude v dotčených zatravněných plochách provedena skrývka ornice v tloušťce cca. 10 cm a provedeny zemní práce v nutném rozsahu.

Skrytá ornice bude použita zpět do stavby. Zemina bude převážně použita zpět do stavby, dílčí přebytek bude odvezen na určenou skládku.

Finální úprava povrchu po provedené výsadbě v rámci vegetačních úprav (SO 801) bude provedena zamulčování těženým přírodním štěrkem frakce 16/32, který bude rozprostřen v min. tloušťce 8cm.

V rámci čistých terénních úprav bude na zbytkových plochách mimo rozsah navržených vegetačních úprav rozprostřena ornice (součást SO101 - kvalitní substrát) min. tloušťky 10 cm a oseta travním semenem - použít parkové travní semeno (min. 25g/m<sup>2</sup>), výsev provést dle ČSN 83 9031.

Středový zvýšený ostrov a upravované zelené pásy při okraji okružní křižovatky budou osázeny pokryvnými křovinami (konkrétní návrh je předmětem samostatného objektu SO 801 – Vegetační úpravy). Podrobně je objekt SO 801 – Vegetační úpravy zpracován v samostatné příloze D.1.2. této dokumentace.

### **Úpravy oplocení**

U úpravy hranice pozemků parcelních čísel 135 a 234 dle katastru nemovitostí je nutné realizovat nové oplocení dle nové hranice. Stávající oplocení jsou rovněž již ze stavebně-technického hlediska nevyhovující.

Podezdívka nových oplocení bude železobetonová (beton C30/37 – XC4, XF2, konstrukční výztuž B500B) se spojenou funkcí opěry zemního tělesa dle průběhu terénu na těchto pozemcích.

Oplocení bude dle původního výšky ~1,2m s ocelovými sloupky a pletivem s povrchovou PVC úpravou barvy zelené.

Součástí oplocení p.č. 135 jsou i nová vjezdová dvoukřídlá ocelová vrata šíře 4,0m.

#### 4. Odpady a vliv na životní prostředí

Stavba, po uvedení do provozu, nepředstavuje žádnou negativní změnu z hlediska ochrany životního prostředí (prašnost, emise, hluk, znečištění vod a ovzduší).

**Výstavba** bude prováděná běžnými technologiemi a stavebními prostředky, je nutno maximálním možným způsobem omezit hluk, prašnost, emise a exhalace (výfukové plyny), množství a produkci odpadů a zamezit jakémukoliv znečištění vod.

Výstavba nebude prováděna v nočních hodinách.

Během výstavby nebudou v blízkosti dešťové kanalizace a jednotné kanalizace skladovány žádné kapalně látky ani další látky, které by mohly kanalizační systémy a navazující terén event. následně vzdálenější vodoteč jakýmkoliv způsobem znečistit.

Při realizaci stavebních prací budou v nutném rozsahu – tzn. v souladu se stavebně-konstrukčním a technickým řešením jednotlivých objektů a konkrétním soupisem prací a materiálů zpracovaným v rámci navazujících projektových dokumentací pro provádění stavby (PDPS), demontovány (odstraněny) stávající konstrukce asfaltobetonových a dlážděných vozovek včetně jejich součástí a provedeny zemní práce v nutném rozsahu. Rovněž bude demontováno stávající veřejné osvětlení v nutném rozsahu.

Vytěžená zemina bude rovněž použita zpět do stavby, přebytek odvezen na určenou skládku nebo uložena v souladu s aktuálními požadavky stavebníka.

Je zakázáno použití jemných frakcí kameniva z lomů s prokázaným výskytem azbestu nad 0,1% hmotnostního.

**Odpad** z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (výhláška Ministerstva životního prostředí č. 381/2001 Sb. - Katalog. S odpadem bude nakládáno dle zákona č. 185/2001 Sb. a vyhlášky č.383/2001).

Všechny odpady jsou skupiny 17 00 00 ... stavební a demoliční odpad, jedná se o odpady :

- podskupina 17 01

17 01 01 Beton

17 01 02 Cihly

- podskupina 17 03

17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01

- podskupina 17 04

17 04 01 Měď, bronz, mosaz

17 04 02 Hliník

17 04 05 Železo a ocel

17 04 07 Směsné kovy

17 04 11 Kabely neuvedené pod 17 04 10

- podskupina 17 05

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod č. 05 03

- podskupina 17 06

17 06 04 Izolační materiály neuvedené pod č. 17 06 01 a 17 06 03

- podskupina 17 09

17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod č. 09 01, 09 02, 09 03.

Se stavebním odpadem bude nakládáno níže uvedeným určeným způsobem.

Nejbližší určená skládka je Vysoká.

S veškerými odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, bude jejich původcem nakládáno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, a jeho prováděcími předpisy . Především odpady budou shromažďovány podle druhů a kategorií a bude zajištěno jejich přednostní využití před odstraněním a odpady budou předány do vlastnictví pouze oprávněným osobám.

Odpady kat.č. 170101 Beton, kat. č. 170302 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301 budou přednostně předány do zařízení určených k využívání a úpravě stavebních a demoličních odpadů. Odpad kat.č. 170504 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503 musí být předán



do vlastnictví pouze oprávněné osobě, která zajistí jeho přednostní využití (rekultivaci) před odstraněním.

Budou-li odpady využity nebo předány k využití na povrchu terénu (zejména odpad kat.č. 170504 Zemina a kamení), musí být splněny podmínky stanovené v §12 a následujících ustanovení vyhlášky č.294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využití na povrchu terénu. V tomto případě budou provedeny analýzy obsahu škodlivin v sušině odpadů a ekotoxikologické testy odpadů dle přílohy č.10 citované vyhlášky.

Veškeré kovy budou předány oprávněné osobě jako výtěžný materiál.

Z havarijního hlediska a likvidace závadných látek: strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v řádném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodního toku ropnými produkty. Pro skladování a přepravu olejů jsou dle ČSN 65 6060 určeny druhy obalů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů chemickými rozpouštědly.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji, s opatřeními uvedenými v této zprávě.

Při úniku ropných produktů do terénu při stavebních pracích je nutné zabránit dalšímu šíření, rozlitý materiál zachytit a zlikvidovat.

Je třeba neprodleně zajistit :

- zastavení úniku – zamezit utěsněním otvoru, trhlin, uzavření ventilů, zachycování kapaliny do nádob, vyčerpání kapaliny z hav. prostředku.
- lokalizace úniku – zastavit rozlévání vyteklé kapaliny zřizováním hrázek, v případě velkého rozsahu přivolat profesionální Hasičský záchranný sbor.
- odstranění uniklých RPL – uniklé látky soustředit do jímek a odčerpat. Sanace zasaženého území se provádí rozsypáním materiálu sajícího RPL, kontaminovaný materiál odveze zhotovitel stavby k ekologické likvidaci.

**Po uvedení do provozu** stavba neprodukuje žádné odpady, hluk a emise a nemá negativní vliv na povrchové nebo podzemní vody a půdu.

Běžný odpad z prováděného čištění a údržby komunikací a navazujících ploch je likvidován příslušnými správci (Obec Kozolupy, Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, Vodárna Plzeň a.s. ) standardními předepsanými postupy v souladu s platnou legislativou– tzn. dle zákona č. 185/2001 Sb. a vyhlášky č.383/2001.

## **5. Ochrana obyvatelstva**

Stavba je navržena v souladu s platnými požadavky na ochranu obyvatelstva – tzn. bezpečnost při jejím užívání a provozu.

Po uvedení do provozu dojde k zásadnímu zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu všech účastníků silničního provozu.

Navržené úpravy komunikací již svojí náplní a v celém svém rozsahu jednoznačně zvyšují bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a zajišťují maximální možnou bezpečnost při jejich užívání.

Veškeré stavební úpravy jsou navrženy v souladu s platnými souvisejícími technickými normami, technickými podmínkami a platnou legislativou.

Rozhodujícím účelem stavby je zvýšení obecné a dopravní bezpečnosti v řešeném a navazujícím území.

Technické řešení úprav je navrženo v souladu s platnými předpisy pro zajištění plynulosti a bezpečnosti silničního provozu (Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) 361/2000 Sb. v aktuálním znění a znění prováděcích předpisů) a v souladu s ČSN 736102, TP135, ČSN736110, ČSN736101, ČSN 73 6056 a dalšími souvisejícími normami a předpisy včetně znění pozdějších předpisů.

Projektovaná stavba je řešena v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných technických požadavcích na využívání území a s vyhláškou č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu, ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu, užitné vlastnosti, mechanickou odolnost a stabilitu.

Stavba splňuje závazné požadavky dotčených orgánů.

## **6. Geodetické údaje vytýčení stavby - údaje o umístění stavby**

Umístění a souřadnice hlavních vytyčovacích bodů je obsahem grafické přílohy C.3. Koordinační situace stavby (Situace komunikací ... D.1.1.2.).

Plzeň, 22.10. 2020

vypracoval: Ing. Jan Henig