
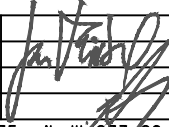


PŘED ZAHÁJENÍM ZEMNÍCH PRACÍ NUTNO VYTÝČIT VŠECHNY INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A DODRŽOVAT PODMÍNKY JEJICH SPRÁVCŮ  
ZÁKRES INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ NESLOUŽÍ JAKO VYTYČOVACÍ VÝKRES KABELY NUTNO VYTÝČIT A OVĚŘIT SONDAMI

03	4/2024	Doplnění V 7b + vodící linie pro nevidové v místech pro přecházení	Jan Miška
02	2/2024	Úpravy bezbariérovosti stavby dle požadavků SFDI	Jan Miška
Index	Datum	Popis změny	Zprac.

## DOKUMENTACE PRO PROVEDENÍ STAVBY

GENERÁLNÍ PROJEKTANT	SUDOP Project Plzeň a.s.		 <b>SUDOP Project Plzeň a.s.</b> projekty, engineering, stavby  Plachého 35, 301 25 PLZEŇ Tel.: 377 328 108, Fax 377 328 107 E-mail: sudop@sudop-plzen.cz	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	JAN MIŠKA			
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJEKTU – SO	JAN MIŠKA			
VYPRACOVAL	JAN MIŠKA tel.733 188 071			
KONTROLOVAL	ING. KAREL NOLČ			
MÍSTO STAVBY	obec Drahoňův Újezd, sil. II/235, sil. III/233/20			
OBJEDNATEL	KSÚS Plzeňského kraje p.o., obec Drahoňův Újezd			
AKCE: <b>II/235 Drahoňův Újezd průtah</b>			ČÍSLO ZAKÁZKY 608–20–1, 100–24–1	
OBSAH: <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>			DATUM 1/2025	
			FORMÁT	KOPIE Č.
			ČÁST DOKUMENTACE <b>A</b>	
			MĚŘÍTKO	
			ČÍSLO VÝKRESU	

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### a) označení stavby,

#### Identifikační údaje stavby:

Název stavby:	„II/235 Drahoňův Újezd průtah“
Místo stavby:	sil. II/235, sil. III/233 20 v průtahu obcí Drahoňův Újezd k.ú. Drahoňův Újezd, okres Rokycany
Katastrální území:	k.ú. Drahoňův Újezd
Kraj:	Plzeňský
Charakter stav. objektu:	liniová stavba – rekonstrukce a oprava vozovky sil. II. a III. třídy, rekonstrukce, oprava a novostavba chodníku podél. sil. II. třídy účel užívání: v sil. II. a III. třídy pro pojezd vozidel, výstavba chodníků: komunikace se zklidněným dopravním režimem pro pěší, bez pojezdu vozidel, řešení dopravy v klidu – návrh sjezdů k sousedním nemovitostem, úprava křižovatky sil. II/235 a III/233 20
Stupeň PD SO:	dokumentace pro provedení stavby

### b) stavebník nebo objednatel stavby, jeho sídlo nebo místo podnikání,

#### Objednatel dokumentace

žadatel č. 1:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. zapsaná v obchodním rejstříku pod sp. zn.: Pr 737 vedenou u Krajského soudu v Plzni sídlo: Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň statutární orgán Ing. Miroslav Doležal, generální ředitel IČ: 720 53 119 DIČ: CZ72053119 e-mail: posta@suspk.eu datová schránka: qbep485 telefon: 377 172 101 Kontaktní osoba: Ing. Jana Mrázová
žadatel č. 2:	Obec Drahoňův Újezd sídlo: Drahoňův Újezd 20, 338 08 Drahoňův Újezd zastoupená: Hanou Brabcovou, starostkou obce IČO: 47695943 DIČ: CZ 47695943 kontaktní osoba: Hana Brabcová tel.: +420 728 234 083, sekretariat@drahonuv-ujezd.cz

Investor stavby:

*investor SO 101:* Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.  
zapsaná v obchodním rejstříku pod sp. zn.: Pr 737  
vedenou u Krajského soudu v Plzni  
sídlo: Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň  
statutární orgán Ing. Miroslav Doležal, generální ředitel  
IČ: 720 53 119 DIČ: CZ72053119  
e-mail: posta@suspk.eu  
datová schránka: qbep485  
telefon: 377 172 101  
Kontaktní osoba: Ing. Jana Mrázová

*investor SO 102:* Obec Drahoňův Újezd  
sídlo: Drahoňův Újezd 20, 338 08 Drahoňův Újezd  
zastoupená: Hanou Brabcovou, starostkou obce  
IČO: 47695943 DIČ: CZ 47695943  
kontaktní osoba: Hana Brabcová  
tel.: +420 728 234 083, sekretariat@drahonuv-ujezd.cz

**c) projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji.**

Zpracovatel dokumentace PD:

<i>Projektant:</i>	<b>SUDOP Project Plzeň a.s.</b>
<i>Adresa:</i>	Plachého 1007/35, 301 00 Plzeň
<i>IČ:</i>	45359148
<i>DIČ:</i>	CZ45359148
<i>Vypracoval:</i>	Jan Miška, 733 188 071, <a href="mailto:jan.miska@sudop-plzen.cz">jan.miska@sudop-plzen.cz</a>
<i>Autorizace:</i>	ČKAIT – 0201885

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

### a) stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění,

Projektová dokumentace řeší návrh rekonstrukce části vozovky sil. II/235, rekonstrukci, opravu a novostavbu částí chodníků podél vozovky sil. II/235 v intravilánu obce.

### **Celkový návrh PD řeší:**

Návrh stavby řeší rekonstrukci sil. II/235 v úseku od km 0,039 44 až po km 0,480 88 a doplnění převýšených hran - obrub vozovky v km -0,005 86 až km 0,039 44 tj. v ploše již opravené části vozovky sil. II/235 v intravilánu obce (provedení opravy 2019).

SO 101 dále řeší směrovou úpravu křižovatky sil. II/235 x III/233 20, rekonstrukci krátké části sil. III/233 20 v km 0,000 až km 0,021 80. Součástí SO 101 je návrh odvodnění zpevněných ploch vozovky a návrh úpravy trvalého dopravního značení.

Návrh stavby rekonstrukce a oprav chodníků a sjezdů k sousedním nemovitostem podél sil. II/235 po pravé straně v úseku:

- od km 0,000 až km 0,019 50 novostavba chodníku
- od km 0,019 50 až km 0,195 10 povrchová oprava stávajícího chodníku
- od km 0,195 10 až km 0,314 25 povrch. oprava hrany stáv. (již opraveného) chodníku
- od km 0,314 25 až km 0,475 94 rekonstrukce stávajícího chodníku

... podél sil. II/235 po levé straně v úseku:

- od km 0,244 90 až km 0,250 20 novostavba chodníku
- od km 0,250 20 až km 0,314 25 (osa se sil. III/233 20) rekonstrukce popř. novostavba chodníků
- od km 0,314 25 (osa se sil. III/233 20) až km 0,350 50 novostavba chodníku

SO 102 dále řeší úpravy zpevněných a nezpevněných ploch v centru obce u prodejny COOP vč. návrhu jednoho parkovacího stání při hraně vozovky sil. II/235 a manipulační plochy u prodejny při hraně vozovky sil. III/233 20.

Součástí SO 102 je návrh odvodnění zpevněných ploch chodníků a částí zpevněných ploch, návrh umístění mobiliáře a výsadbu zeleně.

Dle vyhlášky 13/1997 Sb. Zákona o pozemních komunikacích se u sil. II/235 a sil. III/233 20 dle § 5 odst. (2) písmene b) rep. c) jedná o silnici II. třídy resp. III. třídy s přístupem provozu silničních motorových vozidel. Sil. II/235 je vybavena jednostranným chodníkem, který je veden po pravé straně v délce cca 80% trasy komunikace v intravilánu obce. V části trasy mezi budovou OÚ a prodejnou COOP je veden chodník i po levé straně sil. II/235. Chodníky podél vozovky sil. II/235 a sil. III/233 20 jsou dle zákona 13/1997 Sb. dle § 2 odst. c) veřejně přístupné místní komunikace. Dle § 6 (2) odst. d) se jedná o komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel. Návrhová rychlost v motoristické komunikaci stanovena na 30 km/h dle parametrů uvedených v ČSN 736110 tabulka k obr. 16. Směrodatná rychlost ve vozovkách Sil. III/233 20 a Sil. II/235 je 50 km/h.

### **SO 101 – Komunikace sil. II/235**

Součástí výstavby rekonstrukce a opravy části sil. II/235 Sil. II/235 a sil. III/233 20 Sil. III/233 20 bude:

- rekonstrukce sil. II/235 v úseku od km 0,039 44 až po km 0,480 88
- směrovou úpravu křižovatky sil. II/235 x III/233 20
- rekonstrukci krátké části sil. III/233 20 v km 0,000 až km 0,021 80
- návrh odvodnění zpevněných ploch vozovky, chodníků a přilehlých zpevněných ploch vč. úpravy stávajících šachet popř. šachtovpustí s přeměnou na revizní kanalizační šachty
- návrh úpravy trvalého dopravního značení
- výšková úprava obruby a části chodníku prostoru již rekonstruovaného chodníku provedení z r. 2013 (povrch. opravu hrany stáv. - již opraveného chodníku od km 0,19510 až km 0,31425) po pravé straně

## **SO 102 – Chodník a zpevněné plochy podél sil. II/235, Drahoňův Újezd**

Návrh stavby SO 102 řeší:

- doplnění převýšených hran - obrub vozovky v km -0,005 86 až km 0,039 44 tj. v ploše již opravené části vozovky sil. II/235 v intravilánu obce (provedení opravy 2019)
- novostavbu chodníku od km 0,000 až km 0,019 50 po pravé straně
- povrchovou opravu stávajícího chodníku od km 0,019 50 až km 0,195 10 po pravé straně
- rekonstrukci stávajícího chodníku od km 0,314 25 až km 0,475 94 po pravé straně
- novostavbu chodníku od km 0,244 90 až km 0,250 20 po levé straně
- rekonstrukci popř. novostavbu chodníků od km 0,250 20 až km 0,314 25 (osa se sil. III/233 20) po levé straně
- novostavbu chodníku od km 0,314 25 (osa se sil. III/233 20) až km 0,350 50 po levé straně
- návrh umístění parkovacího stání u prodejny COOP
- návrh zpevněné víceúčelové plochy u prodejny COOP
- návrh nové autobusové zastávky ve směru na Zbiroh u OÚ
- návrh úpravy zeleně v nezpevněném terénu vč. osazení jednoho stromu a keřů u prodejny COOP (estetické vylepšení prostoru okolo prodejny)
- návrh dvou terénních schodišť u prodejny COOP a u budovy OÚ

### **b) předpokládaný průběh stavby**

#### **- zahájení,**

Předpokládané zahájení stavby: rok 2022 - 2025

#### **- etapizace a uvádění do provozu,**

Stavba bude provedena dodavatelsky firmou, která bude vybrána ve výběrovém řízení organizovaném ve formě výzvy více zájemcům. Stavba bude realizována jako celek ve třech realizačních etapách z důvodu umožnění parkování a pojezdu alespoň v části Sil. II/235 vč. zachování pojezdu linkové autobusové dopravy. Stavba bude realizována s umožněním provozu v Sil. III/233 20 s výjimkou realizace rekonstrukce vozovky v prostoru křižovatky II/235 / III/233 20 – realizační etapa 2. Termíny budou upřesněny investorem podle možnosti zajištění finančních prostředků. Dodavatel bude po celou dobu stavby zodpovědný za poškození jakékoliv části stavby.

Předpoklad požadavku na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu je součástí této stavby. Stavba rekonstrukce / opravy vozovky sil. II/235 a sil. III/233 20 (SO 101) bude po dokončení samostatně zkolaudována a předána do užívání. Stavba rekonstrukce / novostavby chodníků vč. úprav křižovatek s ÚK a MK ve správě obce Drahoňův Újezd bude předána po dokončení:

- pokládkou obruby,
- odstraněním stávající obruby,
- odstraněním stávajícího krytu na chodníku,
- realizací napojení MK popř. ÚK, pokládky nové konstrukce a povrchové opravy části vozovky s asf. krytem, vč. osazení dopravních značek atd.
- realizací uličních vpustí vč. přípojek č. 18, 19, 20 a 21
- realizací signálních a varovných pruhů z barevné nopové dlažby u sjezdů a u míst pro přecházení

do předčasného užívání. Po dokončení realizace nových konstrukcí vč. dl. krytů chodníků a sjezdů k sousedním nemovitostem a dokončení realizace úpravy přilehlé zeleně bude stavba dle SO 102 zkolaudována.

**- dokončení stavby,**

Předpokládané ukončení stavby: rok 2023 – 2026

**c) vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán),**

Navržená stavba dle SO 101 a SO 102 je v souladu s platným územním plánem obce Drahoňův Újezd. Navržená stavba vyžaduje vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení.

Navržená stavba je v souladu s platným územním plánem obce Drahoňův Újezd. V územním plánu je plocha v místě stavby rekonstrukce vozovky, opravy vozovky, rekonstrukce chodníků popř. novostavby chodníků vedena jako: VP-plochy veřejného prostranství s vedením sil. II. resp. III. třídy. Na plochy komunikací navazují sousední plochy vedené jako: OV-plochy občanského vybavení (veřejná infrastruktura), BV-plochy bydlení, SV-plochy smíšené obytné, PV-plochy veřejného prostranství a NSpz-plochy nezastavěného území. Územní plán obce je vypracován r. 2010.

**d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití,**

Poloha stavby je v intravilánu obce Drahoňův Újezd, okres Rokycany. Sil. II/235 je komunikace druhé třídy vedená v daném úseku v intravilánu obce (průtah obcí) jedná se zároveň od obslužnou komunikaci ve funkční skupině C se zajištění přístupu/příjezdu k sousedním nemovitostem v obci, které jsou vystavěny podél této komunikace. Komunikace je obousměrná, dvoupruhová, komunikace je vybavena samostatným výškově odsazeným chodníkem cca v 80% trasy sil. II/235 v intravilánu obce. Možnost odstavení vozidel podél sil. II/235 v obci je pouze živelné odstavení při okraji chodníků, samostatná vyhrazená parkovací stání se v obci nenacházejí s výjimkou pravděpodobně odstavného pruhu u budovy OÚ. V prostoru u obchodu COOP nejsou vyhrazená odstavná stání pro možnost zásobování či pro zákazníky, k odstavení vozidel slouží rozlehlá plocha křižovatky sil. II/235 a III/233 20, což

však není zcela v souladu s požadavkem na bezpečnost jízdního provozu ve stykové křižovatce obou komunikací.

Dle vyhlášky 13/1997 Sb. Zákona o pozemních komunikacích se u sil. II/235 a sil. III/233 20 dle § 5 odst. (2) písmene b) rep. c) jedná o silnici II. třídy resp. III. třídy s přístupem provozu silničních motorových vozidel. Sil. II/235 je vybavena jednostranným chodníkem, který je veden po pravé straně v délce cca 80% trasy komunikace v intravilánu obce. V části trasy mezi budovou OÚ a prodejnou COOP je veden chodník i po levé straně sil. II/235. Část trasy pravostranného chodníku je již v současné době rekonstruována v délce cca 115m (rekonstrukce chodníku byla provedena v r. 2013).

Převýšená obruba je vedena v proměnné výšce pouze podél výše popsaných chodníků po pravé straně, v začátku úpravy je převýšená obruba vedena před začátkem chodníku po pravé straně cca 5m. Po levé straně vozovky je obruba s převýšením vedena pouze v prostoru od křižovatky s MK před budovou OÚ (křížení hrany MK s hranou sil. II/235 je již vedeno přes převýšenou obrubu avšak bez chodníku vedeného při hraně vozovky). Převýšená obruba při levé hraně vozovky je ukončena u prodejny COOP. Ve zbylé části průtahu sil. II/235 není levá hrana zajištěna převýšenou či nepřevýšenou obrubou.

Odvodnění vozovky sil. II/235 je v intravilánu obce řešeno s umístěním uličních vpustí s rozličnými vtokovými mřížemi, problém odvodnění v obci je s nedostačeným počtem uličních vpustí při hraně vozovky. V ZÚ je při levé straně vpust (pravděpodobně kanalizační šachta s vtokovou litinovou mříží). Další vpust je až o cca 210m dále což je vzdálenost zcela nevyhovující, do vpusti u ZÚ teče voda z asf. zpevněné plochy o rozloze cca 1700m<sup>2</sup> + část vody z nezpevněného terénu při levé straně vozovky. Od km 0,220 jsou umístěny uliční vpusti v kratších vzdálenostech, v prostoru mezi OÚ a o prodejnou COOP vč. křižovatky se sil. III/233 20 je celkem 9ks vpustí, vpusti v km 0,220 a 0,232 jsou s novými chodníkovými mřížemi, ostatní vpusti jsou převážně betonové monolitické šachty vystavěné na kanalizační stoce s vtokovou mříží (šachtovpust). Vpust v sil. III/233 20 umístěná v blízkosti zděného oplocení pozemku parc.č. 670/3 je doplněna rigolem z betonových rigolových tvárnic, tento rigol odvádí vodu m.j. i z prostoru sjezdu a navazující plochy v zemědělské usedlosti na pozemku parc.č. 33. Od km 0,322 - od UV č. 11 (ukončení autobusové zastávky po pravé straně) je již dále umístěna pouze jedna vpust po pravé straně (navíc vpust nevhodně umístěna na vnější zvýšené hraně směrového oblouku), což je opět zcela nevyhovující počet i vzhledem k faktu, že do obce přitéká i část vody v hraně vozovky II/235 z úseku mimo intravilán obce.

Intravilánem obce v prostoru stavby se nenachází žádná evidovaná vodní linie či vodní tok dle evidence CEVT.

Vozovka sil. II/235 a souběžné chodníky jsou osvětleny veřejným osvětlením, lampy VO jsou umístěny na stožárech nadzemního vedení NN, v obci nejsou samostatné stožáry VO či vedení podzemního napájecího kabelového vedení. V komunikaci sil. II/235 a sil. III/233 20 se nachází podzemní inženýrské sítě: kanalizační stoky s betonovými rourami vedené jako jednotné kanalizace ve správě obce Drahoňův Újezd; vodovodní řady ve správě obce Drahoňův Újezd, silové kabely NN (pouze v části ZÚ a KÚ) ve správě ČEZ Distribuce. Ostatní sítě vedené v obci jsou nadzemní: kabely NN a slaboproudé vedení metalických kabelů ve správě CETIN.

**e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí,**

SO 101 a SO 102: vliv stavby na okolní stavby a pozemky bude minimální. Jedná se o rekonstrukci popř. opravu stávajících komunikací sil. II/tříd rep. části III.tříd popř. úpravy stávajících křižovatek s MK.

Zpevněné plochy budou odvodněny pomocí bodových uličních vpustí s odtokem do stávající kanalizace. Odtokové poměry v daném území jsou návrhem stavby MK zachovány bez výrazné změny oproti stávajícímu stavu. Způsob odvodnění je v souladu se stávajícím řešením odtoku vody z plochy vozovky a sousedních chodníků v komunikaci.

Povrchová voda z navržených zpevněných ploch bude převážně odtékat do stávající (již k danému účelu využívané) kanalizační stoky.

Stavba se nenachází v aktivní zóně záplavového území. Podél stavby není vedena vodoteč ozn. dle CEVT.

#### **f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření**

##### **- vztahy na dosavadní využití území,**

Stavbou rekonstrukcí vozovky v intravilánu obce, rekonstrukcí, opravou a novostavbami chodníků podél vozovky v intravilánu obce nebude nijak narušen vztah na dosavadní využití území. Jedná se o úpravu stávajícího stavu komunikace II/235 popř. jejích navazujících částí (chodníky) bez dalšího vlivu na využití sousedního území.

##### **- vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území,**

V návrhu PD rekonstrukce vozovky v sil. II/235 není počítáno s navazující výstavbou. V případě, že investor stavby rozhodne o realizaci rekonstrukce veřejného osvětlení v celém rozsahu sil. II/235 a sil. III/233 20, bude tato stavba řešena jako samostatný úsek, součástí návrhu této PD není návrh opravy/rekonstrukce stávajícího vedení VO.

##### **- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou.**

Dojde k výškové a směrové úpravě stávajícího krytu vozovky sil. II/235. V souladu s výškovou úpravou nivelety vozovky je nutné výškově upravit i navazující zpevněné plochy chodníků, vozovek MK.

Šířkové vedení vozovky a chodníků dle SO 101 a 102 bude upraveno. Příčné uspořádání navržených či upravených komunikací (základní parametry):

- |  |                    |
|--|--------------------|
| - šířka vozovky sil. II/235 (standardní):        | 6,0 m              |
| - šířka chodníků podél sil. II/235 (standardní): | 2,0 m (min. 1,50m) |

### **3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**



## **Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace**

### podklady předané objednatelem PD:

- zadání ze strany objednatele PD
- výsledky zkoušky se stanovením množství PAU v asf. směsích komunikací, vypracoval: ROADTEST s.r.o., Borská 1232/40a, Skvrňany, 301 00 Plzeň
- výsledky Průzkumu konstrukce vozovky a posouzení stavu vozovky silnice II/235 – Drahoňův Újezd – průtah (zpráva č. RT-104-2019), vypracoval: ROADTEST s.r.o., Borská 1232/40a, Skvrňany, 301 00 Plzeň

### podklady zajištěné zhotovitelem PD:

- vyjádření správců k existenci inženýrských sítí – viz příloha – Dokladace
- informativní výpis dotčených pozemků
- polohopisné a výškopisné zaměření vč. snímku digitální katastrální mapy vložený do polohopisného zaměření v souřadnicích S-JTSK – vypracoval GEOMA Mazín geodetická kancelář, zaměřil: Václav Mazín

### použitá odborná literatura:

- ČSN 73 6102 ed. 2 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací vč. dodatku 1
- TP 65 – zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 62/2013, kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb
- Vyhláška č. 269/2009 Sb. O obecných požadavcích na využívání území, kterou se mění vyhláška č. 501/2006 Sb. O obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 350/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 O územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony
- Zákon č. 185/2001 o odpadech včetně souvisejících předpisů, ve znění pozdějších předpisů- Zákon č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 398/2009 O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb ve znění pozdějších předpisů

## **a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby,**

SO 101 a SO 102: Stavba vyžaduje vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení, společné územní rozhodnutí a stavební povolení bude vydáno na základě zpracované PD pro ÚR+SP z r. 8/2020 společností SUDOP Project Plzeň a.s., o příslušné povolení bude zažádáno na MěÚ Rokycany, MěÚ odbor dopravy a silničního hospodářství.

Stavba bude zahájena až po obdržení pravomocného stavebního povolení a územního rozhodnutí.

#### b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace,

Stavba je navržena v souladu s požadavky správce a vlastníka dotčených komunikací a sousedních ploch a v souladu s územním plánem obce Drahoňův Újezd. Součástí návrhu stavby bylo přihlédnuto i k estetickému vylepšení prostoru v okolí MK. Plochy sjezdů k sousedním nemovitostem a plochy chodníku nejsou barevně odlišené, chodníky a sjezdy budou v zámkové betonové dlažbě barvy přírodní (v souladu s provedením sousedních chodníků ze skladebné dlažby). Obruby budou betonové v barvě přírodní. Barevně odlišené budou pouze varovné a signální pruhy z červené nopové dlažby. V prostoru před kostelem sv. Jakuba bude chodník řešen s dlážděným kamenným krytem, v prostoru před prodejnou COOP bude je v prostoru dlážděné plochy navržen ostrůvek s nezpevněným krytem a s vysazeným stromem alejového typu s nižší zapěstovanou korunkou (javor babyka, okrasná jablona, katalpa apod.).

#### c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady,

Plocha v místě stavby úpravy komunikace byla pro návrh stavby zaměřena výškopisným (Batl p.v.) a polohopisným zaměřením (S-JTSK), do polohopisného zaměření byla geodetem vložena digitální katastrální mapa s vyznačením pozemků. Polohopisné a výškopisné zaměření vč. snímku digitální katastrální mapy vložený do polohopisného zaměření v souřadnicích S-JTSK vypracoval: GEOMA Mazín geodetická kancelář, zaměřil: Václav Mazín.

#### d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje),

Dopravní průzkum není součástí stavby, pro potřebu návrhu úpravy krytu stávající komunikace nebyl objednatelem vyžadován.

Do sčítání dopravy v r. 2016 byla sil. II/235 zahrnuta – viz obr. níže. Dle TP 170 lze tuto komunikaci zařadit do kategorie třídy dopr. zatížení TDZ IV (101 - 500 TNV/24 hod).

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 3-1570 )												... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - všechny dny	voz/den	74	22	0	28	1	14	16	0	2	0	157	636	19	812	
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	92	27	0	35	1	18	19	0	2	0	194	622	18	834	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	30	9	0	11	0	4	10	0	1	0	65	670	22	757	
Hodinová intenzita dopravy													TV			SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												24			122
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												17			90
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV	
Hodnota TNV	voz/den														105	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem	
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										517	121	12	650	
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											89	8	1	98	
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											49	14	2	65	
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h										143	16	11	3	3	176
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS	
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.87	1.09	1.72	82:18	
Intenzita cyklistické dopravy															C	
Cyklistická doprava	cyklo/den														14	

#### e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum,

Součástí stavby byl proveden zjednodušený geologický průzkum, hydrogeologický průzkum nebyl zpracován. Součástí geologického průzkumu bylo provedení : 2 sondy úrovně podloží – aktivní zóny komunikace, vizuální posouzení parametrů nestmelených podkladních vrstev a zařídění ve smyslu ČSN EN 13285. Posouzení charakteristik zemin podloží ve smyslu ČSN 73 6133 a zařídění a provedení zkoušky CBR sat.

Stavba rekonstrukce vozovky sil. II/235 a III/233 20 vč. navazujících oprav se nachází v prostoru stávající zpevněné vozovky, novostavba částí chodníku (pouze krátké úseky) se nachází na nezpevněných pozemcích s orniční vrstvou na vrchu v tl. dle místní prohlídky cca 50-100mm.

Dle průzkumu je trasa komunikace směrově nerozdělená sil. II. třídy. Jedná se o netuhou vozovku s krytem asfaltových vrstev. Konstrukce vozovky sil. II/235 se skládá z penetračního makadamu s podkladem z ŠD 0/45-90. V aktivní zóně se vyskytují zeminy G4FM (Štěrk hlinitý) / G5 GC (Štěrk jílovitý), jedná se o zeminy podmíněčně vhodné v aktivní zóně podloží budoucí nové konstrukce vozovky.

V místě realizace vybraných chodníků v plochách, kde se nachází v současné době zpevněné plochy asf. chodníků popř. asf. vozovky budou po odstranění krytů ponechány stávající podkladní kamenité vrstvy s doplněním vyrovnání z vrstvy ŠD v tl. 100mm. V místě novostavby popř. v místě stávajících chodníků s nevyhovující konstrukcí bude provedena nová konstrukce chodníku. V místě realizace nezpevněné - zatravněné plochy, kde se nachází v současné době zpevněné plochy asf. chodníků popř. asf. vozovky, bude po odstranění krytů a části podkladních kamenitých vrstev proveden hutněný zásyp z vrstvy zeminy a na vrchu bude dosypána ornice v tl. 100mm + zatravnění.

#### **f) diagnostický průzkum konstrukcí,**

V úseku byl proveden průzkum krytových vrstev vozovky s vybraným návrhem úpravy krytu vozovky s omezenou živostí k odstranění havarijního stavu vozovky. Viz popsání výsledky průzkumu v příloženém:

- ZPRÁVA Č. RT-104-2019 PRŮZKUM KONSTRUKCE VOZOVKY A POSOUZENÍ STAVU VOZOVKY SILNICE II/235 – DRAHOŇŮV ÚJEZD – PRŮTAH – zpracoval: ROADTEST s.r.o., Borská 1232/40a, Skvrňany, 301 00 Plzeň, Kontaktní osoba: Ing. David Zeman, tel. +420 775 060 381, e-mail: zeman.david@roadtest.cz

- ZPRÁVA Č. RT-255/1-2019 STANOVENÍ MNOŽSTVÍ PAU V ASFALTOVÝCH SMĚSÍCH KOMUNIKACE II/235 V INTRAVILÁNU OBCE DRAHOŇŮV ÚJEZD zpracoval: ROADTEST s.r.o., Borská 1232/40a, Skvrňany, 301 00 Plzeň, kontaktní osoba Ing. David Zeman.

Výše popsání zprávy jsou nedílnou součástí projektové dokumentace viz příloha PD: SO101.

#### **g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech,**

Není součástí stavby, pro potřebu návrhu úpravy krytu stávající komunikace nebyl objednatelem vyžadován.

**h) klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti),**

Není součástí stavby, pro potřebu návrhu úpravy krytu stávající komunikace nebyl objednatelem vyžadován.

**i) stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo jev památkové zóně.**

Není součástí stavby, pro potřebu návrhu úpravy krytu stávající komunikace nebyl objednatelem vyžadován. Stavba se nenachází v památkové rezervaci, památkové zóně či jiné kulturní památce.

Realizace výkopových prací bude prováděna s dohledem archeologického pracovníka, avšak obnažení archeologických vykopávek během výkopových prací (zejména vzhledem k min. hloubkám výkopů pro nové konstrukce zpevněný ploch) není v dané lokalitě zástavby předpokládáno. Avšak v blízkosti kostela sv. Jakuba lze předpokládat obnažení drobných archeologických vykopávek a tudíž zejména při provádění výkopových prací v těchto místech je asistence pracovníka archeologického dohledu nutná! V případě obnažení archeologických vykopávek během výkopových prací bude okamžitě informováno nejbližší archeologické pracoviště. V případě, že se v místě vyskytnou archeologické vykopávky bude investor stavby okamžitě informovat příslušné pracoviště památkové péče, 14 dní před zahájením výkopových prací je investor povinen písemně informovat Archeologický ústav Akademie věd ČR, Oddělení archeologické památkové péče, Letenská 4, 118 01 Praha 1 o zahájení prací dané stavby.

#### **4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)**

**a) způsob číslování a značení,**

Stavbu tvoří tři stavební objekty, stavba je členěna na části.

- SO 101 Komunikace sil. II/235

- SO 102 Chodník a zpevněné plochy podél sil. II/235, Drahoňův Újezd

**b) určení jednotlivých částí stavby,**

viz čl. 2. a)

**c) členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory.**

Stavba takto není členěna.

## **5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**

### **a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků,**

V návrhu PD rekonstrukce vozovky v sil. II/235 není počítáno s navazující výstavbou. V případě, že investor stavby rozhodne o realizaci rekonstrukce veřejného osvětlení v celém rozsahu sil. II/235 a sil. III/233 20, bude tato stavba řešena jako samostatný úsek, součástí návrhu této PD není návrh opravy/rekonstrukce stávajícího vedení VO.

Je nutné respektovat všechny podmínky stanovené správcí sítí uložených v dané části obce a podmínky stanovené jednotlivými úřady státní správy. Tyto podmínky jsou uvedené ve vyjádřeních těchto subjektů.

### **b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti,**

Stavba bude provedena dodavatelsky firmou, která bude vybrána ve výběrovém řízení organizovaném ve formě výzvy více zájemcům o veřejnou zakázku. Termíny budou upřesněny investorem podle možnosti zajištění finančních prostředků.

Stavba bude uvedena do provozu po převzetí celkově provedené do užívání správcem, o čemž bude sepsán protokol. Ukončení stavby bude provedeno oznámením na příslušném stavebním úřadě.

Koordinace a řízení stavby bude řízeno autorizovaným zástupcem realizační firmy – (stavbyvedoucím) popř. investorským dozorem ve spolupráci s autorským dozorem.

### **c) zajištění přístupu na stavbu,**

Vjezd na staveniště je uvažován ze stávající komunikace sil. II/235 od Zbiroha (tj. ve směru od dálnice D 5). Doprava materiálu na staveniště je uvažována pomocí nákladních automobilů. Odstavením vozidel a strojů stavby nesmí být v žádném případě omezen provoz na okolních komunikacích. Zhotovitel stavby bude dbát na zajištění očištění vozidel ze stavby, aby nedocházelo ke znečištění okolních komunikací stavby, lze předpokládat velké znečištění vozidel vyjíždějících z nepevněného terénu stavby zejména při realizaci zemních prací.

### **d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy.**

Během realizace stavby dojde k výraznému omezení provozu na dotčených veřejných komunikacích. Schéma s vykreslením umístění dopravních značek a inf. tabulí je vykresleno v příloze ZOV. Dopravní značky, které nejsou v souladu s dočasným dopravním značením, budou zakryty, popř. přelepeny oranžovou páskou.

Za údržbu dočasného dopravního značení zodpovídá zhotovitel stavby. Po skončení stavebních prací bude dopravní značení odstraněno. Před započatím stavebních prací bude dopravní opatření projednáno s Policií ČR, DI Rokycany, o schválení trvalé popř. částečné uzavírky či zúžení vozovky apod. bude dodavatelem stavby včas zažádáno na příslušném odboru dopravy – MěÚ Rokycany, v návrhu stavby je předpokládáno s trvalou i částečnou uzavírkou komunikace sil. II/235 resp. III/233 20 a sousedních navazujících MK. Během provádění stavebních prací je nutno zachovat bezpečný přístup do sousedních stávajících objektů. Je nutno věnovat zvýšenou pozornost zajištění bezpečnosti chodců. Přejítelna pro chodce přes provizorní komunikaci bude vyznačen varovnou tabulkou k upozornění, že se

chodec nachází v prostoru staveniště. Vstup na uzavřené cesty je nutno uzavřít a označit varovnými tabulkami pro chodce. Pěší provoz je nutno usměrnit a převést na stávající chodníky resp. cesty pomocí varovných pásek a výstražných cedulí. Pracovní místo na chodníku bude řešeno v souladu s návrhem schématu B/17 dle TP 66 II. vydání.

**Při provádění stavebních prací je nutno umožnit příjezd Policii ČR, hasičskému záchrannému sboru a záchranné službě popř. umožnit zásobování a obsluhu území.**

Realizační úseky výstavby:

1) Realizace rekonstrukce vozovky sil. II/235 a přilehlých chodníků v úseku od ZÚ – ke křižovatce se sil. III/233 20 (km -0,00590 – km 0,300) bude prováděna za úplné uzavírky sil. II/235 se stanovením objížděné trasy po sil. III/235 13 do obce Třebnuška a dále pak po sil. III/235 13 až k sil. II/235 cca 2,6 km za obcí Drahoňův Újezd. Příjezd na sil. III/233 20 směr Vejvanov bude umožněn po projetí objížděné trasy, dále pak po sil. II/235 směr do obce Drahoňův Újezd až ke křižovatce se sil. III/233 20 směr Vejvanov/Biskoupky. Trasa objížděky po sil. III/235 13 přes obec Třebnuška bude doplněna světelným signalizačním zařízením v intravilánu obce pro zajištění kyvadlové dopravy v užším profilu v zastavěné části obce sil. III/235 13.

2) Realizace křižovatky sil. II/235 a III/233 20 (km 0,300 – km 0,323 vč. části sil. III/233 20 v dl. cca 25m) bude prováděna za úplné uzavírky obou částí komunikací se stanovením objížděné trasy ve směru na Zvíkovec po sil. III/235 13 přes obec Třebnuška a dále pak po sil. III/235 13 až k sil. II/235 cca 2,6 km za obcí Drahoňův Újezd. Trasa objížděky po sil. III/235 13 přes obec Třebnuška bude doplněna světelným signalizačním zařízením v intravilánu obce pro zajištění kyvadlové dopravy v užším profilu v zastavěné části obce sil. III/235 13.

Ve směru od obce Biskoupky (Vejvanov) bude objížděná trasa vedena po sil. III/235 14 až do obce Terešov k sil. II/235 cca 3,0 km za obcí Drahoňův Újezd, dále pak ve směru na Zbiroh po objížděné trase přes sil. III/235 13 (přes Třebnušku) a po sil. III/235 13 až k napojení na sil. II/235 v úseku mezi obcí Drahoňův Újezd a městem Zbiroh.

3) V úseku sil. II/235 od křižovatky se sil. III/233 20 až KÚ (km 0,323 – km 0,480 90) bude provedena rekonstrukce komunikace rovněž za úplné uzavírky sil. II/235 se stanovením objížděné trasy po sil. III/235 13 do obce Třebnuška a dále pak po sil. III/235 13 až k sil. II/235 cca 2,6 km za obcí Drahoňův Újezd.

Příjezd na sil. III/233 20 směr Vejvanov bude umožněn v obci Drahoňův Újezd bez omezení. Trasa objížděky po sil. III/235 13 přes obec Třebnuška bude doplněna světelným signalizačním zařízením v intravilánu obce pro zajištění kyvadlové dopravy v užším profilu v zastavěné části obce sil. III/235 13.

POZN. přes objížděnou trasu po sil. III/235 13 bude zakázán pojezd nákladních vozidel nad 3,5t mimo vozidel dopravní obsluhy nedalekého lomu popř. nákladních vozidel zajišťující dopravní obsluhu v obci Třebnuška.

Tranzitní nákladní doprava nákladních vozidel s tonáží nad 3,5t bude dopravním značením směřována ze sil. II/235 ve směru od D5 na sil. II/234 (od křiž. osada „Malý Újezd“ před Zbirohem) směr na Lhotu pod Radčem, Radnice. Dále pak od Radnic po sil. II/233 směr Vejvanov, Hlohovice a v křižovatce u osady „Sádky“ bude objížděná trasa pro nákladní vozidla nad 10t ukončena v křižovatce sil. II/233 a II/235. Délka úseku objížděky přes sil. II/233 a II/234

je 27,5km oproti úseku po sil. II/235, který je dlouhý 15,5km je to prodloužení trasy pro nákladní vozidla tranzitní dopravy nad 3,5t o 11 km.

Případná samostatná realizace chodníku podél vozovky sil. II/235 popř. III/233 20 bude provedena za částečné uzavírky s ponecháním kyvadlového pojezdu v jednom jízdním pruhu v min. š. 3,0m.

Součástí návrhu úplných uzavírek komunikací na nichž je vedena doprava linkových spojů autobusů bude návrh PD projednán se zástupce spol. POVED. Navržená objízdná trasa po sil. III/235 13 přes obec Třebnušku budou sloužit i pro linkovou autobusovou dopravu.

Návrh průjezdu autobusové linky ve směru od Zbiroha na Zvíkovec v době uzavření úseku sil. II/235 v km 0,000 – 0,300 (úsek 1):

- linkový autobus 470 240 přijíždějící od Zbiroha pojedje přes sil. III/235 13 směr Třebnuška, dále pak se po sil. II/235 vrátí zpět do obce Drahoňův Újezd, kde bude zřízena provizorní zastávka v asf. ploše u restaurace (plocha navázána na sil. III/233 20, která bude průjezdná), v ploše se autobus otočí a pojedje zpět na sil. II/235 směr Zvíkovec

- linkový autobus 470 240 přijíždějící od Zvíkovce přijede do obce Dr. Újezd, zde na provizorní zastávce v ploše u restaurace provede nástup/výstup, v ploše se otočí a pojedje zpět ve směru na Zvíkovec, následně po sil. III/235 13 pojedje po objízdné trase přes Třebnušku na Zbiroh.

- linkový autobus 470 237 přijíždějící od Vejvanova přijede do obce Dr. Újezd, zde na provizorní zastávce v ploše u restaurace provede nástup/výstup, v ploše se otočí a pojedje po sil. II/235 ve směru na Zvíkovec, následně po sil. III/235 13 pojedje po objízdné trase přes Třebnušku na Zbiroh.

- linkový autobus 470 237 přijíždějící od Zbiroha pojedje přes sil. III/235 13 směr Třebnuška, dále pak se po sil. II/235 vrátí zpět do obce Drahoňův Újezd, kde bude zřízena provizorní zastávka v asf. ploše u restaurace (plocha navázána na sil. III/233 20), následně pojedje autobus dále po trase směr Vejvanov

Návrh průjezdu autobusové linky ve směru od Zbiroha na Zvíkovec v době uzavření úseku sil. II/235 v úseku 0,300 – km 0,323 a části sil. III/233 20 (úsek 2):

- linkový autobus 470 240 a 470 237 bude po dobu stavby křižovatky sil. III/233 20 a II/235 mít umožněn průjezd stavbou, která bude mít umožněn průjezd pro autobusovou linkovou dopravu, ale i pro vozidla IZS

Návrh průjezdu autobusové linky ve směru od Zbiroha na Zvíkovec v době uzavření úseku sil. II/235 v km 0,323 – 0,480 90 (úsek 3):

- linkový autobus 470 240 přijíždějící od Zbiroha pojedje do obce Drahoňův Újezd, provede na autobusové zastávce u kostela nástup/výstup, otočí se v asf. ploše u restaurace a pojedje zpět ve směru na Zbiroh na objízdnou trasu přes sil. III/235 13 směr Třebnuška, dále pak po sil. II/235 směr Zvíkovec

- linkový autobus 470 240 přijíždějící od Zvíkovce pojedje na objízdnou trasu přes sil. III/235 13 směr Třebnuška, dále pak po sil. II/235 do obce Drahoňův Újezd. V ploše u restaurace se otočí, na již realizované autobusové zastávce u OÚ provede nástup/výstup a pojedje dále po trase směr Zbiroh

- linkový autobus 470 237 přijíždějící od Vejvanova bude již obousměrně mít zajištěn standardní pojezd dle jízdního řádu.

## 6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

**a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat (pozemní komunikace, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.),**

SO 101: Stavba rekonstrukce a opravy části komunikace sil. II/235 popř. III/233 20 bude po dokončení předána investorovi stavby a objednateli stavby tj. Krajská správa a údržba silnic Plzeňského kraje, pracoviště Rokycany (dále jen KSÚS PK). Správce budoucí stavby je KSÚS PK, vlastník bude Plzeňský kraj.

SO 102: Stavba úpravy chodníků a ostatních zpevněných ploch podél vozovky sil. II/235 a III/233 20 vč. navazujících MK bude po dokončení předána investorovi stavby a objednateli stavby tj. obci Drahoňův Újezd). Správce budoucí stavby je a vlastník bude obec Drahoňův Újezd.

**b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby.**

Úprava komunikace sil. II/235 a sil. III/233 20 bude vedena shodně se stávajícím zařazením jako veřejně přístupná komunikace II. třídy dle § 5 odst. (2) písmene b) rep. c) dle zák. 13/1997 Sb. bez omezení.

Úprava chodníků a ostatních zpevněných ploch podél vozovky bude vedena shodně se stávajícím zařazením jako veřejně přístupná komunikace IV. třídy dle § 6 odst. d) dle zák. 13/1997 Sb. bez omezení.

## 7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

**a) možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání,**

Stavba rekonstrukce a opravy sil. II/235 a stavba rekonstrukce a novostaveb chodníků v intravilánu obce (SO 101 a SO 102) bude provedena dodavatelsky firmou, která bude vybrána ve výběrovém řízení organizovaném ve formě výzvy více zájemcům. Stavba bude realizována jako celek v realizačních etapách z důvodu umožnění parkování a pojezdu alespoň v části sil. II/235 popř. III/233 20 a navazujících MK.

Předpoklad požadavku na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu je součástí této stavby. Stavba rekonstrukce / opravy vozovky sil. II/235 a sil. III/233 20 (SO 101) bude po dokončení samostatně zkolaudována a předána do užívání. Stavba rekonstrukce / novostavby chodníků vč. úprav křižovatek s ÚK a MK ve správě obce Drahoňův Újezd bude předána po dokončení:

- pokládkou obruby,
- odstraněním stávající obruby,
- odstraněním stávajícího krytu na chodníku,



- realizací napojení MK popř. ÚK, pokládky nové konstrukce a povrchové opravy části vozovky s asf. krytem, vč. osazení dopravních značek atd.
- realizací uličních vpustí vč. přípojek č. 18, 19, 20 a 21
- realizací signálních a varovných pruhů z barevné nopové dlažby u sjezdů a u míst pro přecházení

do předčasného užívání. Po dokončení realizace nových konstrukcí vč. dl. krytů chodníků a sjezdů k sousedním nemovitostem a dokončení realizace úpravy přilehlé zeleně bude stavba dle SO 102 zkolaudována.

**b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby.**

Finanční možnosti vyvolavatele stavby SO 102 – obec Drahoňův Újezd.

## **8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY**

**8.1. Souhrnný technický popis uvede celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní, dispoziční, stavební a technologické řešení stavby, začlenění stavby do území, tj. zejména vztah trasy a krajiny, vliv existující dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály tunelů, velké mosty), řešení širších vztahů a technické důsledky požadavků právních a technických předpisů.**

Návrh PD řeší:

- rekonstrukce sil. II/235 v úseku od km 0,039 44 až po km 0,480 88
- doplnění převýšených hran - obrub vozovky v km -0,005 86 až km 0,039 44 tj. v ploše již opravené části vozovky sil. II/235 v intravilánu obce (provedení opravy 2019)
- směrovou úpravu křižovatky sil. II/235 x III/233 20
- rekonstrukci krátké části sil. III/233 20 v km 0,000 až km 0,021 80
- návrh odvodnění zpevněných ploch vozovky, chodníků a přilehlých zpevněných ploch vč. úpravy stávajících šachet popř. šachtovpustí s přeměnou na revizní kanalizační šachty
- návrh úpravy trvalého dopravního značení.
- novostavbu chodníku od km 0,000 až km 0,019 50 po pravé straně
- povrchovou opravu stávajícího chodníku od km 0,019 50 až km 0,195 10 po pravé straně
- povrch. opravu hrany stáv. (již opraveného) chodníku od km 0,195 10 až km 0,314 25 po pravé straně
- rekonstrukci stávajícího chodníku od km 0,314 25 až km 0,475 94 po pravé straně
- novostavbu chodníku od km 0,244 90 až km 0,250 20 po levé straně
- rekonstrukci popř. novostavbu chodníků od km 0,250 20 až km 0,314 25 (osa se sil. III/233 20) po levé straně

- novostavbu chodníku od km 0,314 25 (osa se sil. III/233 20) až km 0,350 50 po levé straně
- návrh umístění parkovacího stání u prodejny COOP
- návrh zpevněné víceúčelové plochy u prodejny COOP
- návrh nové autobusové zastávky ve směru na Zbiroh u OÚ
- návrh úpravy zeleně v nezpevněném terénu vč. osazení jednoho stromu a keřů u prodejny COOP (estetické vylepšení prostoru okolo prodejny)
- návrh dvou terénních schodišť u prodejny COOP a u budovy OÚ

Dle vyhlášky 13/1997 Sb. Zákona o pozemních komunikacích se u sil. II/235 a sil. III/233 20 dle § 5 odst. (2) písmene b) rep. c) jedná o silnici II. třídy resp. III. třídy s přístupem provozu silničních motorových vozidel. Sil. II/235 je vybavena jednostranným chodníkem, který je veden po pravé straně v délce cca 80% trasy komunikace v intravilánu obce. V části trasy mezi budovou OÚ a prodejnou COOP je veden chodník i po levé straně sil. II/235. Chodníky podél vozovky sil. II/235 a sil. III/233 20 jsou dle zákona 13/1997 Sb. dle § 2 odst. c) veřejně přístupné místní komunikace. Dle § 6 (2) odst. d) se jedná o komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel. Návrhová rychlost v motoristické komunikaci stanovena na 30 km/h dle parametrů uvedených v ČSN 736110 tabulka k obr. 16. Směrodatná rychlost ve vozovkách Sil. III/233 20 a Sil. II/235 je 50 km/h.

#### Základní výměry navržené stavby:

##### SO 101:

- plocha rekonstrukce vozovky sil. II/235:	2.750 m <sup>2</sup>
- plocha rekonstrukce vozovky sil. III/233 20:	219 m <sup>2</sup>
- plocha rekonstrukce vozovky v rýze podél obruby:	20 m <sup>2</sup>
- plocha opravy krytu vozovky sil. II/235:	43 m <sup>2</sup>
- plocha opravy krytu vozovky sil. II/235 v rýze:	46 m <sup>2</sup>
- plocha opravy krytu vozovky sil. III/233 20:	24,5 m <sup>2</sup>
- počet nových uličních vpustí:	13 ks
- počet úpravy stávajících vpustí:	2 ks
- počet úprav šachet na kanalizaci:	6 ks
- oprava krytu v místě stávajícího dlážděného chodníku	88,5 m <sup>2</sup>

##### SO 102:

- novostavba chodníku s kamenným krytem:	23 m <sup>2</sup>
- rekonstrukce chodníku s novým dl. krytem:	413 m <sup>2</sup>
- novostavba chodníku s novým dl. krytem:	66 m <sup>2</sup>
- oprava krytu chodníku v místě stávajícího asf. krytu s novým dl. krytem:	232 m <sup>2</sup>
- oprava krytu sjezdu v místě stávajícího asf. krytu s novým dl. krytem:	91 m <sup>2</sup>
- oprava krytu sjezdu v místě stáv. asf. krytu s novým asf. krytem:	52 m <sup>2</sup>
- rekonstrukce asf. komunikace v MK, ÚK či sjezdu:	47,5 m <sup>2</sup>
- oprava asf. krytu komunikace v MK či ÚK:	30 m <sup>2</sup>
- rekonstrukce sjezdů s novým dl. krytem:	136,5 m <sup>2</sup>
- plocha nového terénního schodiště:	2,1 m <sup>2</sup>
- plocha nopové dlažby tl. 80mm:	65,4 m <sup>2</sup>
- plocha nopové dlažby tl. 60mm:	7,6 m <sup>2</sup>
- plocha varovného pruhu z červené dl. u zastávky BUS:	5,6 m <sup>2</sup>

- počet nových uličních vpustí:	4 ks
- počet úprav obruby v místě šachetního poklopu s lomeným plechem:	5 ks
- plocha rekonstrukce s dl. krytem v účelové ploše:	35 m <sup>2</sup>
- plocha rekonstrukce sjezdu se zesílenou konstrukcí s KSC s dl. krytem:	28 m <sup>2</sup>
- délka betonového odvodňovacího žlabu š. 600mm:	20 m
- plocha odláždění svahu lomovým kamenem do bet. lože:	8 m <sup>2</sup>
- délka a počet liniového odvodnění s roštem š. 100mm:	10,5m / 2ks
- délka a počet liniového odvodnění s roštem š. 150mm:	7,5m / 2ks
- plocha dosypu kameniva u sadové obruby (kačírek):	35,3 m <sup>2</sup>
- plocha zatravnění vč. ohumusování v tl. 100mm:	651 m <sup>2</sup>
- plocha zatravnění s rekultivací původní asf. plochy:	69 m <sup>2</sup>
- délka opěrné zdi z palisád rozm. 160/160/600mm:	36,8 m
- délka obruby betonové (150/250/1000):	724 m
- délka obruby betonové (150/300/1000):	28 m
- délka obruby betonové (80/250/1000):	231 m
- délka obruby betonové (50/200/500):	201 m
<del>- délka obruby kamenné (80/200/500):</del>	<del>20,5 m</del>
- délka obruby betonové nájezdové (150/150/1000):	221 m
- délka obruby betonové náběhová (150/150-250/1000):	77 ks / 77 m
- délka obruby betonové R=0,5m vnější (150/250/1000):	1 ks / 0,8 m
- délka obruby betonové R=1,0m vnější (150/250/1000):	4ks / 2,5 m
- délka obruby betonové R=2,0m vnější (150/250/1000):	4ks / 0,8 m

Odtok povrchových vod do stávající jednotné kanalizační stoky bude po dokončení stavby nepatrně ponížen z důvodu zachování zpevněných ploch dle stávajícího stavu s faktem, že stávající asf. chodníky budou nahrazeny dlážděnými částečně drenážními plochami. Novostavba chodníku v ploše 66 m<sup>2</sup> bude vykrácena odstraněním částí zpevněných asf. ploch u křižovatky Sil. II/235 a Sil. III/233 20 popř. u budovy OÚ v celkové ploše 69 m<sup>2</sup>.

## 8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí stanový pro

### 8.2.1. Pozemní komunikace

Rekonstrukce vozovky bude provedena ve stávající šířce asfaltového krytu. Šířkové uspořádání vozovky není zcela v souladu se zařazením dle ČSN 73 6101 – nejbližší se dá uvést kategorie komunikace S 6,5 (dvoupruhová obousměrná komunikace). Návrh vodorovného dopravního značení vodicích pruhů byl po konzultaci se správcem PK navržen z důvodu zajištění vyšší bezpečnosti v upravované komunikaci – vodicí bezpečnostní zařízení dle ČSN 73 6101 čl. 13.1.3. Jednotlivé šířky vozovky jsou vyznačeny v charakteristických příčných řezech 1:100.

Do úprav jsou zahrnuty rozjezdy a sjezdy v nejnútnejším rozsahu v dotčených pozemcích v majetku a správě KSÚS PK popř. obce Drahoňův Újezd vč. úpravy asf. krytu a to vč. sil. III/235.

**a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby,**

**Komunikace sil. II/235 a sil. III/233 20**

Návrh stavby řeší rekonstrukci sil. II/235 v úseku od km 0,039 44 až po km 0,480 88 a doplnění převýšených hran - obrub vozovky v km -0,005 86 až km 0,039 44 tj. v ploše již opravené části vozovky sil. II/235 v intravilánu obce (provedení opravy 2019).

SO 101 dále řeší směrovou úpravu křižovatky sil. II/235 x III/233 20, rekonstrukci krátké části sil. III/233 20 v km 0,000 až km 0,021 80.

**Chodník a zpevněné plochy podél sil. II/235, Drahoňův Újezd**

Návrh stavby rekonstrukce a oprav chodníků a sjezdů k sousedním nemovitostem podél sil. II/235 po pravé straně v úseku:

- od km 0,000 až km 0,019 50 novostavba chodníku
- od km 0,019 50 až km 0,195 10 povrchová oprava stávajícího chodníku
- od km 0,195 10 až km 0,314 25 povrch. oprava hrany stáv. (již opraveného) chodníku
- od km 0,314 25 až km 0,475 94 rekonstrukce stávajícího chodníku

... podél sil. II/235 po levé straně v úseku:

- od km 0,244 90 až km 0,250 20 novostavba chodníku
- od km 0,250 20 až km 0,314 25 (osa se sil. III/233 20) rekonstrukce popř. novostavba chodníků
- od km 0,314 25 (osa se sil. III/233 20) až km 0,350 50 novostavba chodníku

**b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací**

**- kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání,**

Dle vyhlášky 13/1997 Sb. Zákona o pozemních komunikacích se u sil. II/235 a sil. III/233 20 dle § 5 odst. (2) písmene b) rep. c) jedná o silnici II. třídy resp. III. třídy s přístupem provozu silničních motorových vozidel. Sil. II/235 je vybavena jednostranným chodníkem, který je veden po pravé straně v délce cca 80% trasy komunikace v intravilánu obce. V části trasy mezi budovou OÚ a prodejnou COOP je veden chodník i po levé straně sil. II/235. Dle ČSN 73 6110 se u vozovek jedná o MK s průtah sil. II. a III. třídy funkční skupina C.

Návrhová rychlost v motoristické komunikaci stanovena na 30 km/h dle parametrů uvedených v ČSN 736110 tabulka k obr. 16. Směrodatná rychlost ve vozovkách Sil. III/233 20 a Sil. II/235 je 50 km/h.

Chodníky podél vozovky sil. II/235 a sil. III/233 20 jsou dle zákona 13/1997 Sb. dle § 2 odst. c) veřejně přístupné místní komunikace. Dle § 6 (2) odst. d) se jedná o komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel. Dle ČSN 73 6110 se u chodníků jedná o MK funkční skupina D2.

**- parametry a zdůvodnění trasy,**

Návrh standardní šířky vozovky v přímém úseku bez směrových oblouků je 6m. K vozovce bude přiléhat jednostranný chodník při pravé straně vozovky v km 0,000 – km 0,245. V km 0,245 – km 0,350 50 bude k vozovce přiléhat oboustranný chodník. Oboustranný chodník v daném úseku bude přiléhat i k sil. III/233 20. Od km 0,350 50 – km 0,475 94 bude podél vozovky veden pouze jednostranný chodník po pravé straně. Chodníky mají proměnnou šířku, min. šířka je 1,5m. Standardní šířka chodníku je 2m. Vozovka je v intravilánu obce navržena s jedním parkovacím stáním u budovy prodejny COOP v km 0,293 30.

Návrh řešení chodníků bude s proměnným návrhem opravy popř. novostavby chodníku. - V km 0,000 – km 0,195 10 bude stávající chodník opraven s výměnou krytu z původního asf. krytu za nový dlážděný, součástí opravy chodníku v daném úseku bude výměna obruby z důvodu nemožnosti zachování stávající obruby při provádění kompletní rekonstrukce konstrukce vozovky sil. II/235. Chodník bude v převážné části přiléhat k podezdívce oplocení bez vnější sadové obruby.

V km 0,195 50 – km 0,314 25 bude stávající pravostranný chodník opraven s úpravou stávající dlážděného krytu. Součástí opravy chodníku v daném úseku bude výměna obruby (důvod viz výše uvedené), z tohoto důvodu bude nutné upravit i část stávajícího chodníku s úpravou dlažby v š. cca 0,5m-1,5m. Tato úprava chodníku vč. osazení nové obruby ve výše uvedeném úseku bude dle dohody finančně hrazena SÚS PK, nutnost úpravy chodníku a osazení nové obruby (chodník v daném úseku byl nově realizován v r. 2013) je způsoben prováděním rekonstrukce vozovky sil. II/235. Jedná se o vynucené vedlejší náklady stavby vozovky.

V km 0,314 25 – km 0,355 bude stávající úzký chodník s asf. krytem nahrazen chodníkem s novým dlážděným krytem vč. nové konstrukce a nově usazených obrub.

V km 0,355 – 0,475 94 bude provedena novostavba chodníku po pravé straně vozovky sil. II/235 s šířkou cca 2,0m.

V km 0,244 50 až křižovatka sil. II/235 / III/233 20 bude provedena rekonstrukce stávajícího chodníku (popř. stávajících zpevněných ploch podél hrany vozovky sil. II/235). Součástí návrhu rekonstrukce chodníku po levé straně je návrh autobusové zastávky, která je navržena naproti obecnímu úřadu v jízdním pruhu vozovky, nástupiště autobusové zastávky je navrženo v chodníkové ploše, šířka nástupiště je 2,50m s výškou nástupní hrany 16cm. U zastávky není uvažováno s umístěním zpevněné plochy pro čekárnu. Podél budovy OÚ je navržen druhý chodník při hraně zdi budovy s napojením na stávající zpevněnou plochu u telefonní budky a napojením na nově řešený chodník vedený podél sil. II/235. Chodník je dále rozdělen u budovy prodejny COOP s napojením na nově rekonstruovanou plochu s dlážděným krytem u vstupu do prodejny. Dále je navržena zpevněná dlážděná plocha u sjezdu k sousední nemovitosti na parc.č. 37. Tato plocha není primárně určena k odstavování vozidel, avšak v případě nutnosti lze v této ploše provizorně odstavit vozidlo např. urč. k zásobování prodejny COOP. Výjezd z této plochy do vozovky sil. III/233 20 bude zajištěn s asistencí druhé poučené osoby např. pracovníkem prodejny či závozníkem (o povinnosti případné asistence druhé osoby při výjezdu na vozovku z navržené plochy v souladu s čl. 2 § 23 zákona 361/2000 Sb. v platném znění – Zákon o provozu na pozemních komunikacích v případě, kdy nebude zaručen dostatečný rozhled při výjezdu na sil. III/233 20 bude zástupcem obce informován zástupce prodejny COOP).

V rámci úpravy chodníkových ploch v blízkosti prodejny COOP budou upravena i rozšířená plocha před prodejnou vč. vsazeného ostrůvku s navrženou úpravou výsadby nízkých

keřů a jednoho vzrostlého stromu uprostřed tohoto ostrůvku. Vozovka bude navržena bez parkovacích stání s výjimkou jednoho navrženého stání u prodejny COOP při levé hraně sil. II/235 před křižovatkou se sil. III/233 20. Další stání nejsou navrženy vzhledem k š. dopravního prostoru mezi zástavbou.

Stávající rozlehlá asf. plocha v křižovatce sil. II/235 a III/233 20 bude upravena s návrhem nakolmení osy sil. III/233 20 na osu sil. II/235, stávající asf. plocha vozovky sil. III/233 20 sloužící m.j. i jako živelná autobusová zastávka ve směru od Vejvanova popř. jako plocha pro odstavování vozidel bude nahrazena dlážděnou plochou pro pěší popř. pro zásobování prodejny COOP.

V napojení rekonstrukce vozovky sil. II/235 v ZÚ i KÚ a napojení na stávající kryt sil. III/233 20 v ZÚ bude provedeno napojení - povrchová oprava asf. krytu vozovky s plynulým napojením na stávající hranu asf. krytu vozovky.

Od křižovatky sil. II/235 / III/233 20 až km 0,350 50 bude levostranný chodník veden v š. 1,50m až ke sjezdu k pozemku parc.č. 33 (hosp. dvůr ve vlastnictví Ing. Petra Pípala a Michaely Pípalové). Za sjezdem do hosp. dvora již dále levostranný chodník nepokračuje.

Součástí návrhu opravy či novostavby chodníků jsou navržena místa pro přecházení, jedná se: o úpravu stávajícího místa pro přecházení v sil. II/235 v km 0,246 40, ~~nové místo pro přecházení v km 0,286 40 mezi autobusovými zastávkami u prodejny COOP~~, nové místo pro přecházení v sil. II/235 v km 0,339 40 před ukončením levostranného chodníku a nové místo pro přecházení v sil. III/233 20 v km 0,007 05.

*Umístění míst pro přecházení v sil. II/235 bylo navrženo s ohledem na možnost rozhledu pro chodce v hraně místa pro přecházení. Místa pro přecházení byla zvolena tak, aby byl dostatečný rozhled pro přecházející i pro vozidla ve vozovce a to min. na vzdálenost pro zastavení tj. 30m od čekací plochy směrem do obou jízdních pruhů, dle spočtené mezní rychlosti v průjezdu oblouku o poloměru 20,25m resp. 24m. Mezní rychlost  $V_m$  byla u prvního oblouku v místě pro přecházení (u bývalé školy) spočtena dle vzorce z ČSN 73 6102 čl. 5.2.9.1.1 na 28 km/h, v druhém oblouku v místě pro přecházení (u kostela) byla mezní rychlost spočtena na 30,5 km/h.*

*Rozhledová vzdálenost na čekací plochy pro řidiče a z čekacích ploch pro chodce (vzdálenost chodce od hrany vozovky je 0,5m dle obr. 55) byla u obou míst pro přecházení posouzena dle  $V_m$  na vzdálenost 30m dle hodnot tabulky 17. Dle požadavků na dodržení rozhledových poměrů v místě pro přecházení – posouzení délek volného rozhledového pole pro chodce z místa pro přecházení jsou navržena umístění míst pro přecházení bez závad.*

*Vzhledem k nemožnosti umístění výše uvedených míst pro přecházení v jiné části komunikace sil. II/235 je nutné akceptovat šířku vozovky v obou místech pro přecházení. Vzhledem k umístění MpP v obloucích o malých poloměrech, kde je nutné navrhnout rozšíření vozovky s umožněním průjezdu nákladních vozidel s návěsy apod., jsou šířky vozovky v místě pro přecházení 6,7 m resp. 7,5 m. Původně navrhované místo pro přecházení mezi navrženými autobusovými zastávkami bylo odstraněno z důvodu nemožnosti zajištění požadovaných rozhledových vzdáleností při odstavení autobusu v zastávce (v jízdním pruhu).*

Součástí návrhu vozovky sil. II/235 je návrh řešení tří křížení, jedné stykové křižovatky s MK v km 0,241, jednoho křížení (nikoli křižovatky) s účelovou komunikací vedoucí k hasičské zbrojnici v km 0,282 a jednoho křížení s ÚK polní cestou v km 0,009. Výše uvedené křížení jsou navrženy přes převýšenou obrubu v hraně vozovky. Křížení s MK je navrženo v hraně vozovky s převýšenou obrubou +20mm za obrubou bude upravena část krytu vozovky MK v dl. cca 2m a š. cca 6,50m s asf. krytem. Návrh křížení sil. II/235 s MK je v souladu se

stávajícím řešením křižovatky. Křížení sil. II/235 s ÚK k hasičské zbrojnici je řešeno přes chodníkový dlážděný přejezd s převýšením obruby +40mm, část ÚK bude opravena (v části s kompletní rekonstrukcí) s novým asf. krytem v dl. úpravy cca 6m a s min. š. 4,70m. Po levé straně Sil. II/235 v km 0,009 bude napojena účelová komunikace – polní cesta na hranu sil. II/235 přes převýšenou obrubu +20mm, za touto obrubou bude v části provedena nová konstrukce s asf. krytem v dl. cca 2m.

Rekonstrukce vozovky sil. II/235 bude provedena v km 0,039 44 – km 0,480 88, rekonstrukce vozovky sil. III/233 20 v úpravě křižovatky bude provedena v km 0,000 – 0,02180. V úseku vozovky sil. II/235 v km -0,00590 – km 0,039 40 bude provedena pouze pokládka oboustranné obruby při hranách vozovky. Tato část vozovky sil. II/235 byla již opravena v rámci celoplošné opravy vozovky sil. II/235 provedené v r. 2019. V rámci provedení pokládky nové obruby bude provedeno odvání části krytu v š. cca 0,70m od hrany budoucí obruby, v š. cca 0,20m od hrany obruby bude stávající asf. kryt proříznut a stávající asf. kryt vč. podkladních asf. vrstev v rýze š. 200mm budou vybourány pro možnost osazení obruby. Po osazení obrub bude rýha vybetonována a následně bude u obruby uložen nový asf. kryt v tl. 40mm vč. zalití stykové spáry asf. modifikovanou zálivkou. Konec rekonstrukce vozovky sil. II/235 bude v km 0,480 88, hrana rekonstrukce bude napojena na již provedenou opravu vozovky, která byla provedena v rámci celoplošné opravy vozovky sil. II/235 provedené v r. 2019. Na hranu nové konstrukce v km 0,000 ve vozovce sil. III/233 20 napojena povrchová oprava vozovky sil. III/233 20 bude v dl. 5,0m. Bude vyfrézován asf. kryt v tl. 50mm a bude provedena pokládka nového krytu s plynulým napojením na stávající úpravu asf. krytu sil. III/233 20.

Návrh křižovatky sil. II/235 s III/233 20: jako vstupní údaj pro návrh křížení sil. II/235 a III/233 20 byl v rámci PD použit návrh úpravy křižovatky z PD r. 2014, tento návrh úpravy byl v r. 2014 projednán a odsouhlasen tehdejším zástupcem PČR DI Rokycany Ing. Cibulkou. Úprava křížení spočívá v nakolmení osy sil. III/233 20 na osu sil. II/235. Dále bude ponížena rozšířená plocha křižovatky, která v současné době slouží mj. jako živelná odstavná plocha u prodejny COOP popř. jako zastávková plocha pro autobusy linkové dopravy. Tato rozšířená plocha nebude dle PD již součástí křižovatky, část této plochy bude vydlážděna chodníkem popř. ostatní dl. plochou urč. např. k zásobování prodejny COOP, autobusová zastávka ve směru na Zbiroh bude umístěna v jízdním pruhu naproti budově OÚ. Hrany vozovky sil. III/233 20 a II/235 v prostoru křižovatky budou s převýšenou obrubou, rozšíření delty sil. III/233 20 v hraně napojení bude navrženo tak, aby byl umožněn průjezd vozidel NS dl. 16,50m (vozidla skupiny 3 dle ČSN 73 6102).

Součástí návrhu stavby je umístění autobusové zastávky zajišťující nástup / výstup v obci ve směru na Zbiroh. Autobusová zastávka bude sloužit pouze pro odstavení linkových autobusů zajišťujících veřejnou dopravu v rámci Plzeňského kraje. Autobusová zastávka je navržena v jízdním pruhu bez odstaveného zálivu vzhledem k minimální frekvenci pojezdu linkových autobusů. Autobusová zastávka byla oproti stávajícímu stavu (živelné odstavování autobusů v ploše křižovatky sil. II/235 a III/233 20) posunuta za křižovatku obou silnic tak, aby bylo možné obsloužit autobusové linky ve směru od Zvíkovce i od Vejvanova a dále pokračovat ve směru na Zbiroh. Délka převýšené hrany +160mm tj. nástupní hrany je 14m, v místě této nástupištní hrany bude varovný pruh z kontrastní barvy dlažby š. 40cm, nástupiště bude součástí chodníku při hraně vozovky sil. II/235, šířka nástupiště bude 2,0m. Autobusová zastávka bude vybavena novým označníkem (jeden pozinkovaný ocelový sloupek) vč. ploch určené k výlepu jízdních řádů. V místě nástupních dveří bude varovný pruh u nástupní hrany doplněn signálním pruhem v š. 80cm vedeným kolmo k obrubě, pruh bude z kontrastní nopové dlažby a bude veden od hrany sadové obruby až k hraně varovného pruhu.

Výškový návrh trasy v místě rekonstrukce vozovky sil. II/235 bude navržen tak, aby byl zejména zajištěn odtok povrchové vody ve vozovce sil. II/235 a III/233 20, z chodníků a od vrat sousedních nemovitostí v zástavbě podél komunikace. Zároveň nesmí být sníženo krytí nad stávajícími podzemními sítěmi ve vozovce takovým způsobem, aby byla krycí vrstva mimo povolenou úroveň dle ČSN 73 6005. Dle již zpracovaného podélného profilu bude nová niveleta v ose vozovky v km 0,370-0,460 cca 5-12cm níže než stávající, v ostatních úsecích bude niveleta vozovky cca ve stejné úrovni dle stávajícího vedení.

Napojení větví ostatních komunikací a sil. III/233 20 bude plynulé s plynulým navázáním na stávající stav krytu komunikace v místě styku nově řešené a stávající úrovně vozovky.

Návrh rozsahu a situačního vedení trasy rekonstrukce / opravy vozovky popř. navazujícího chodníku je vykreslen v příloze: Koordinační situace, podrobné situace SO 101 a SO 102

#### **- návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací,**

SO 101 a SO 102: Bilance zemních prací je vyčíslena v příloze výkaz výměr a výpočet kubatur a ploch zemních prací, jenž je součástí PDPS. Stavba nevyžaduje návrh zemního tělesa – realizace stavby komunikace v násypu či v zářezu.

Návrh nivelety komunikací bude cca ve stávajícím výškovém vedení dle současného stavu terénu či stávajících zpevněných komunikací. Niveleta vozovky sil. II/235 v km 0,370 – 0,440 je snížena oproti stávajícímu stavu nivelety o cca 5-10cm z důvodu zajištění odvodu povrchové vody od hrany sjezdů k sousedním nemovitostem. Součástí realizace stavby bude provedení odstranění stávající konstrukce v místě provádění rekonstrukce vozovky / chodníku, odkopávky pro realizaci skladby nové konstrukce navržených komunikací v nezpevněném terénu. V místě opravy krytu vozovky bude provedeno pouze odstranění stávajícího krytu popř. podkladních vrstev v tl. do 100mm.

V rámci stavby nebudou zřizovány trvalé deponie, budou zřizovány dočasné mezideponie sejmuté zeminy potřebné pro zpětný zásyp. Dočasné mezideponie budou zřízeny i pro sejmutou ornici potřebnou pro zpětné ozelenění některých ploch.

V místě budování nových zpevněných ploch mimo stávající zpevněné plochy budou zeminy (bez orniční vrstvy, která bude přednostně skryta z povrchu v tl. do 100mm) odstraněny strojním odtěžením pomocí rypadel. Přbytek vykopaného materiálu podkladních vrstev, zeminy bude odvezen. Materiály krytů budou v max. míře recyklovány, asfaltové kry popř. vyfrézovaný materiál bude odvezen na obalovnu.

Součástí realizace stavby bude provedení zkoušky únosnosti v úrovni upravené pláně v ploše nové konstrukce komunikací. Dle výsledku změření únosnosti bude následně rozhodnuto o dalším postupu při realizaci případné sanace. Jako vhodný způsob sanace v případě nevyhovující zátěžové zkoušky je provést výměnu stávajícího materiálu v aktivní zóně podloží vozovky.

Z hlediska těžitelnosti a rozpojitelosti ČSN 73 6133 je předpoklad zemních vrstev v konstrukci vozovek a chodníků v dosahu navržených úprav dle ČSN EN 805 do I. třídy (převážně 3. třída dle zrušené ČSN 73 3050). V místech rýh pro pokládku drenáže a přípojek UV s hl. založení cca do 1,0-2,0m lze předpokládat 3.-4. třídu dle zrušené ČSN 73 3050.

Při provádění zemních prací je nutné dodržet normu ČSN 72 1006 (kontrola zhutnění zemin a sypanin), ČSN 72 1002 (klasifikace zemin pro dopravní stavby). Třídění zemin a směrné normové charakteristiky základové půdy byly stanoveny dle ČSN 73 1001.



### - vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch.

Jako vstupní údaj pro návrh komunikace byl požadavek na návrh PD rekonstrukce vozovky sil. II/235 v intravilánu obce. Návrh konstrukce zpevněných ploch vychází z doporučení TP 170 v platném znění dle předpokládané skladby vozidel a dle frekvence pojezdu TNV v dané komunikaci a dle návrhu zprávy RT-104-2019 Průzkum asfaltových vrstev vozovky a návrh její opravy.

Návrh opravy vozovky bude proveden v souladu s návrhem opravy sepsaným společností: ROADTEST s.r.o., Borská 1232/40a, Skvrňany, 301 00 Plzeň (Průzkum konstrukce vozovky a posouzení stavu vozovky silnice II/235 – Drahoňův Újezd – průtah (zpráva č. RT-104-2019). Dle stanoviska ve zprávě RT-104-2019 je doporučena rekonstrukce vozovky v úseku intravilánu obce Drahoňův Újezd.

### Technologie úprav zpevněných ploch:

Vozovka sil. II/235 v úseku od 0,039 44 až km 0,480 88 a část vozovky sil. III/233 20 v křižovatce v km 0,000 – 0,021 80 bude provedena rekonstrukcí stávající zpevněné plochy vozovky s pokládkou nových konstrukčních vrstev. Vhodný návrh konstrukce byl vybrán dle TP 170:

#### TECHNOLOGIE NOVÉ KONSTRUKCE – realizace financována SÚS PK:

*(návrhová úroveň porušení vozovky D1 - N, TDZ IV – 440 TNV/24h, podloží PIII)*

- zemní plán z vhodné nebo upravené zeminy zhutněná na min. 45 MPa		
- spodní podkladní vrstva ze ŠD <sub>A</sub> 0/32	tl. 200mm	ČSN 73 6126-1
zhutněná na min. 80 MPa		
- horní podkladní vrstva ze SC C8/10	tl. 130mm	ČSN 73 6124 -
infiltrační postřík PI-E; 0,5 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
- asfaltová podkladní vrstva ze ACP 16 +50/70	tl. 70mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-PE; 0,4 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
- obrušná vrstva ACO 11 + 50/70	tl. 40mm	ČSN EN 13108-1
celkem	tl. 440mm	

#### TECHN. KONSTRUKCE V RÝŽE Š. DO 2m – realizace financ. SÚS PK / obec Drahoňův Újezd (v místě pokládky obruby u hasičské zbrojnice):

- zemní plán z vhodné nebo upravené zeminy zhutněná na min. 45 MPa		
- spodní podkladní vrstva ze ŠD <sub>A</sub> 0/32	tl. 200mm	ČSN 73 6126-1
zhutněná na min. 80 MPa		
- horní podkladní vrstva z PB I	tl. 200mm	
- spojovací postřík PS-PE; 0,4 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
- obrušná vrstva ACO 11 + 50/70	tl. 40mm	ČSN EN 13108-1
celkem	tl. 440mm	

#### TECHNOLOGIE NOVÉ KONSTRUKCE na MK/ÚK – realizace financována obcí Drahoňův Újezd (v ZÚ část ÚK, sjezd v km 0,215 a část ÚK u hasičské zbrojnice)

*(návrhová úroveň porušení vozovky D1 - N, TDZ V – 90 TNV/24h, podloží PIII)*

- zemní plán z vhodné nebo upravené zeminy zhutněná na min. 30 MPa

- spodní podkladní vrstva ze ŠD <sub>A</sub> 0/32 zhutněná na min. 50 MPa	tl. 150mm	ČSN 73 6126-1
- horní podkladní vrstva ze SC C8/10	tl. 120mm	ČSN 73 6124
- infiltrační postřík PI-E; 0,5 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
- asfaltová podkladní vrstva ze ACP 16 +50/70	tl. 50mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-E; 0,4 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
- ohrubná vrstva ACO 11 + 50/70	tl. 40mm	ČSN EN 13108-1
celkem	tl. 360mm	

TECHN. POVRCHOVÉ OPRAVY ASF. KRYTU na MK/ÚK či na sjezdu k sousedním nemovitostem s ponechaným asf. krytem – realizace financ. obcí Drahoňův Újezd

- odfrézování v tl. 50mm		
- infiltrační postřík PI-E; 0,5 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
- asfaltová podkladní vrstva ze ACP 16 +50/70 vyrovnávka	tl. 30-80mm	ČSN EN 13108-
- spojovací postřík PS-E; 0,4 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
- obr. vrstva ACO 11 + 50/70 v min. tl. 40mm vč. vyrovnávky do 30mm		ČSN EN 13108-1

TECHN. POVRCHOVÉ OPRAVY ASF. KRYTU v sil. II/235 popř. v sil. III/233 20 v místě napojení na stávající kryt popř. podél nově osazené obruby (přesah úpravy krytové vrstvy u nové konstrukce v rýze u obruby) – realizace financ. SÚS PK

- odfrézování části stávajících asfaltových vrstev v	tl. 40-50 mm	
- očištění povrchu a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k případným lokálním opravám		
- spojovací postřík PS-PE; 0,4 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
- ohrubná vrstva ACO 11 + 50/70 vč. případné vyrovnávky	tl. 40 mm	ČSN 73 6121

KONSTRUKCE NOVÉHO/REKONSTRUOVANÉHO CHODNÍKU ZE ZÁMKOVÉ DLAŽBY – realizace financ. obcí Drahoňův Újezd:

- betonová zámková dlažba barva přírodní typ zámkové betonové tvarovky „I“	tl. 60mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drceného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- drcené kamenivo frakce 8-16mm	tl. 50mm	ČSN 736126
- štěrkodrt' ŠD frakce 0-32mm	tl. 100mm	ČSN 736126
celkem	tl. 250mm	

KONSTRUKCE NOVÉHO/REKONSTRUOVANÉHO CHODNÍKU ZE ZÁMKOVÉ DLAŽBY V POJEZDU – realizace financ. obcí Drahoňův Újezd:

- betonová zámková dlažba barva přírodní typ zámkové betonové tvarovky „I“	tl. 80mm	ČSN 736131 část 1
---	----------	-------------------

- kladecí vrstva z drčeného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- drčené kamenivo frakce 8-16mm	tl. 50mm	ČSN 736126
- štěrkodrt' ŠD frakce 0-63mm	tl. 200mm	ČSN 736126
celkem	tl. 370mm	

KONSTRUKCE NOVÉHO PARKOVACÍHO STÁNÍ ZE ZÁMKOVÉ DLAŽBY  
V POJEZDU – realizace financ. obcí Drahoňův Újezd:

- betonová zámková dlažba barva okrová typ zámkové betonové tvarovky „I“	tl. 80mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drčeného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- drčené kamenivo frakce 8-16mm	tl. 50mm	ČSN 736126
- štěrkodrt' ŠD frakce 0-63mm	tl. 200mm	ČSN 736126
celkem	tl. 370mm	

KONSTRUKCE NOVÉHO CHODNÍKU ZE ZÁMKOVÉ DLAŽBY V POJEZDU  
S VOZIDLY NAD 3,5t – realizace financ. obcí Drahoňův Újezd:

- betonová zámková dlažba barva přírodní typ zámkové betonové tvarovky „I“	tl. 80mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drčeného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- SC C8/10	tl. 200mm	ČSN 736124
- štěrkodrt' ŠD frakce 0-63mm	tl. 200mm	ČSN 736126
celkem	tl. 520mm	

KONSTRUKCE OPRAVY KRYTU CHODNÍKU ZE ZÁMKOVÉ DLAŽBY V MÍSTĚ  
STÁVAJÍCÍHO ASF. CHODNÍKU – realizace financ. obcí Drahoňův Újezd:

- betonová zámková dlažba barva přírodní typ zámkové betonové tvarovky „I“	tl. 60mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drčeného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- vyrovnávací vrstva štěrkodrt' ŠD frakce 0-32mm	tl. 0 - 50mm	ČSN 736126
- odstranění stávajícího asf./PM krytu v tl. cca 100mm		

KONSTRUKCE OPRAVY KRYTU CHODNÍKU S POJEZDEM, ZE ZÁMKOVÉ  
DLAŽBY V MÍSTĚ STÁVAJÍCÍHO ASF. CHODNÍKU – realizace financ. obcí Drahoňův  
Újezd:

- betonová zámková dlažba barva přírodní typ zámkové betonové tvarovky „I“	tl. 80mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drčeného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- vyrovnávací vrstva štěrkodrt' ŠD frakce 0-32mm	tl. 0 - 50mm	ČSN 736126
- odstranění stávajícího asf./PM krytu v tl. cca 100mm		

KONSTRUKCE OPRAVY KRYTU CHODNÍKU ZE ZÁMKOVÉ DLAŽBY V MÍSTĚ  
STÁVAJÍCÍHO DL. CHODNÍKU (realizace v rýze 0,5-2m)– realizace financ. SÚS PK

- pokl.stávající betonové zámkové dlažby barva přírodní typ zámkové betonové tvarovky „I“	tl. 60mm	ČSN 736131 část 1
--	----------	-------------------

- kladecí vrstva z drčeného kameniva frakce 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- vyrovnávací vrstva ŠD frakce 0-32mm u obruby v š. max. 0,5m	tl. 100mm	ČSN 736126
- přeskládání rozebrané a očištěné dlažby na zbylou část chodníku		
- rozebrání stávajícího dl. krytu s odstraněním podsypu a části podkl. vrstvy (š. max. 0,5m) v tl. cca 250mm		

#### KONSTRUKCE NOVÉHO/REKONSTRUOVANÉHO CHODNÍKU Z KAMENNÉ DLAŽBY V POJEZDU – realizace financ. obcí Drahoňův Újezd:

- kamenná kostka D 6 (mozaika) kladená v řádcích spárovaná drobným kamenivem fr. 2-4mm	tl. 60mm	ČSN 736131 část 1
- kladecí vrstva z drčeného kameniva fr. 4-8mm	tl. 40mm	ČSN 736126
- štěrkodeř ŠD frakce 0-32mm	tl. 150mm	ČSN 736126
celkem	tl. 250mm	

Součástí realizace stavby rekonstrukce vozovky sil. II/235 v km 0,03944 – 0,480 88 bude provedení zkoušek únosnosti v úrovni upravené pláně v počtu min. 10ks.

Dle výsledku změření únosnosti bude následně rozhodnuto o dalším postupu při realizaci případné sanace. Navržená sanace v PD je v souladu s projednáním se zástupcem správce komunikace sil. III/233 20 a II/235. Lze předpokládat, že zeminy v úrovni aktivní zóny budoucí pláně nové konstrukce budou v části min. do 50% plochy hodnocené jako namrzavé až nebezpečně namrzavé, při napojení vodou nestabilní, rozbídné s výrazným poklesem pevnosti. Bude tedy nutné zeminy v zemní pláni nahradit či zlepšit. S ohledem na úzký, s množstvím podzemních sítí a v sousedství zastavěný prostor rodinnými domy se jako vhodný způsob provedení sanace jeví výměna zeminy a její náhrada za vhodný materiál nenamrzavý.

V prostoru vozovky ve vybrané části trasy vozovky sil. II/235 a III/233 20 bude provedeno přetěžení pláně o cca 0,4 m, zhutnění parapláně a nahrazení odtěžené zeminy vhodným materiálem v celé mocnosti aktivní zóny, tj. 0,4 m (tl. 350mm mechanicky zpevněné kamenivo fr. 0-125mm + urovnávací vrstva v úrovni pláně ze ŠD fr. 0-32mm v tl. 50mm). Sanace aktivní zóny konstrukce je navržena s doplněním separační netkaná geotextilie v hmotnosti 200g/m2 v úrovni parapláně.

V místě provádění nových konstrukcí na sjezdech, chodnících, nové konstrukce vozovky v ÚK u hasičské zbrojnice a ostatních zpevněných plochách v majetku a správě obce Drahoňův Újezde není dle požadavku zástupce obce navržena sanace aktivní zóny nové konstrukce zpevněných ploch. Případné rozhodnutí o dodatečně nutné provedení sanace na těchto plochách bude řešeno jako vícepráce.

Dle doporučení projektanta bude dodavatelem stavby před zahájením stavebních prací po odstranění stávajících zemin na úroveň pláně nové konstrukce vozovky provedeno posouzení únosnosti pláně min v 10 místech pomocí kruhové zátěžové desky. Dále je projektantem doporučeno v případě nevyhovující únosnosti v úrovni pláně provést odběr vzorku zeminy v místě provádění zátěžové zkoušky a provést: posouzení vlastností zemin, zkouška Proctor standard, stanovení poměru únosnosti CBR vč. souhrnného vyhodnocení vhodnosti použití zemin v podloží konstrukce od akreditované zkušební laboratoře působící v oboru zkušebnictví pozemních komunikací. Na základě těchto výsledků lze případně upřesnit návrh sanace v aktivní zóně podloží.

**Nutný rozsah případně prováděných sanací bude určen až po obnažení vrstev na pláň a změření únosnosti pláň.**

Chodníkové obrubníky při vnějším okraji parkovací plochy jsou navrženy nové betonové v š. 0,15m (150/250/1000), v obloucích o poloměrech 0,5m, 1m a 2m budou použity prefabrikované obloukové obruby dle zadaných poloměrů. Sadové obruby u chodníků a u nové hrany stávající zpevněné plochy budou rovněž nové, betonové v š. 0,05m (50/200/500 popř. 1000). Obruby osazené v místě vrat a v ohraničení liniového odvodňovacího žlabu budou osazeny obruby š. 0,08m (80/250/500 popř. 1000). Chodníkové obruby budou uloženy do betonového lože v min. tl. 100mm z betonu: CT-C30-F5 s přísadou zpomalovače tuhnutí, betonové lože bude provedeno s oboustrannou boční opěrou. Podél silniční obruby v sil. II/235 a III/233 20 bude osazena přídlažba z betonové tvarovky rozm. 80/100/200, která bude osazena do betonového lože současně obrubou vč. boční opěry. V místě osazení liniového odvodňovacího žlabu u kostela sv. Jakuba a podél nezpevněné plochy s vysazeným stromem naproti prodejně COOP bude osazena **betonová obruba š. 80mm v. 250mm** ~~kamenná žulová obruba š. 80mm/v. 200mm~~ osazena do betonového lože s opěrou. V místě nástupiště autobusové zastávky s převýšením obruby +16cm bude osazena betonová obruba (150/300/1000). Úprava v místech se sníženou obrubou +2 a +4cm bude osazena betonová nájezdová obruba s přejezdovou zaoblenou hranou rozm. 150/150/1000mm. Náběhové obruby k plně převýšené obrubě +12cm budou navazovat prefabrikované náběhové obruby v dl. 1m rozm. 150/150(250)/1000mm.

V místě ~~pro přecházení~~, v místě sjezdů je navržena a bude provedena v souladu s normou ČSN 73 6110. V daném místě bude proveden varovný pás š. 0,4m z hmatové dlažby pro nevidomé v barvě červené se snížením obruby na +4cm. Tato dlažba bude dle normy ČSN 73 6110 osazena podél obruby, kde převýšení chodníkové obruby klesne pod 0,08m.

V místě pokládky nové obruby u již realizované rekonstrukce vozovky (km -0,005 86 až 0,039 44, popř. v ÚK k hasičské zbrojnici) bude nejprve stávající asfaltový kryt proříznut v hl. do 100mm cca 20cm od budoucí hrany obruby, dále bude provedeno proříznutí asf. krytu v tl. do 50mm cca 70cm od budoucí hrany nové obruby. Rýha v š. 70cm bude odfrézována v tl. do 50mm, následně budou vybourány stávající zbylé vrstvy asfaltového betonu (v š. cca 20cm) od řezu v tl. 100mm směrem k budoucí hraně převýšené obruby, bude odstraněna podkladní vrstva z kameniva a bude provedena odkopávka v rýze na úroveň pláň betonového lože pod obrubou. Po provedení pokládky betonové obruby vč. bočních opěrek bude provedena úprava asf. krytu (pokládka ACO 11 v tl. 50mm) od nové obruby až k řezu v tl. 50mm. Styková spára mezi novým krytem a stávajícím krytem bude zalita a utěsněna flexibilní asf. modifikovanou zálivkou pokládanou za tepla. Zálivkou budou upraveny všechny stykové spáry mezi novým krytem a stávajícím navazujícím asf. krytem.

Na pláni před prováděním konstrukčních vrstev vozovky bude dosažen  $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ . Na pláni před prováděním konstrukčních vrstev chodníků bude dosažen  $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$

### 8.2.2. Mostní objekty a zdi

Součástí stavby je návrh nízké opěrné zídky z prefabrikovaných betonových palisád podél chodníku – SO 102.

#### a) výčet objektů a zdí,

Opěrná zídka bude provedena na vnější hraně chodníku v km:

- 0,00690 až 0,01925 zídka v dl. 13,40m
- 0,273 40 zídka v dl. 1,60m
- 0,287 70 zídka v dl. 2,20m u vstupu do prodejny COOP
- 0,300 10 zídka v dl. 8,60m podél zpevněné plochy u COOP
- 0,46150 až 0,47250 zídka v dl. 11m

**b) základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména - základní údaje (rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory)**

**- základní technické řešení a vybavení,**

Zídka bude vyhotovena z betonových prefabrikátů palisády. Hloubky uložení prvků bude min. 1/3 výšky prvku. Min. hloubka založení opěrné zídky v rostlém terénu vč. betonového lože bude min. 0,4m. Polohopis opěrné zídky je vykreslen v Podrobné situaci a v příčných řezech. Prvky palisády budou osazeny do betonového lože s bočními opěrami z betonu C 16/20. V zadní části zídky bude proveden drenážní zásyp s následným dosypáním ornice.

**- druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění,**

Zídka bude vyhotovena z betonových prefabrikátů palisády – půdorysný rozměr obdélník 160/160mm, barva přírodní, výška prvku 400 - 600mm.

**- postup a technologie výstavby.**

Zídka z prefabrikovaných prvků – palisád: 1. Vyhloubení pasu, 2. založení betonového lože z betonu C 16/20, 3. osazení prvků palisád s uvedením prvků do svislé polohy, 4. obetonování prvků před a za zídou – boční opěry, 5. zpětný dosyp za zídou

**8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace**

Odvodnění vozovky sil. II/235 v km 0,000 – 0,480 88 (v místě pokládky oboustranné obruby v intravilánu obce) bude řešeno umístěním nových uličních bodových vpustí s litinovou vtokovou mříží 500/500 D400 popř. s využitím stávajících uličních vpustí v místě již opravovaného pravostranného chodníku v úseku km 0,220 – 0,250 (UV 7 a UV 8). Celkem je navrženo 13 ks nových UV v sil. II/235 (UV 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14 a 15) a 1 ks UV v sil. III/233 20 (UV 17). Dále je navrženo odvodnění při hraně vozovky sil. II/235 v km 0,204 50 – 0,214 50 pomocí liniového odvodnění betonovým šterbinovým žlabem. Dále je navrženo odvodnění ostatních zpevněných ploch podél chodníků (součást SO 102). Celkem se jedná o 4ks nových UV (UV 18, 19, 20 a 21).

**- Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.**

Všechny vpusti v sil. II/235 a v sil. III/233 20 vč. souvisejících prací na realizaci přípojky k UV výkopových prací, navrtávky a osazení vtokového prvku kanalizace atd. budou realizovány a financovány správcem komunikací sil. III. tříd tj. SÚS PK, uliční vpusti č. 18, 19,

20 a 21 osazené mimo prostor sil. II. a III. třídy budou kompletně realizovány a financovány obcí Drahoňův Újezd.

Uliční vpusti č. 1 – 6, 10 - 15, 17 - 21 budou napojeny do stávající kanalizační stoky s navrtávkou stávajícího potrubí. Tato kanalizační stoka je vedena jako jednotná kanalizace k odvádění splaškových a dešťových vod. Dle vyjádření zástupce obce se jedná o novější kanalizační stoku s možností odvádění povrchových vod do této stoky. UV 9 a 16 budou nové uliční vpusti v místě stávající vpusti s připojením na stávající přípojky UV. Napojení nově navržených vpustí č. 1 – 6, 10 – 15 a 17 - 21 do stávající kanalizační stoky bude provedeno:

a) pomocí navrtávky otvoru DN 160 do betonové roury, vysazením plastové odbočky - sedlová část s integrovaným kulovým kloubem DN/OD 160 vhodné k připojení na betonové trubky (EN 1917)

b) popř. napojením na PVC trubku - bude provedeno do vysazený sedlových PVC odboček na kanalizaci PVC.

Nové vozovky jsou navrženy s povrchovým odvodněním dešťových vod podél převýšených chodníkových obrub, v jejichž hraně budou umístěny nové vtokové mříže uličních vpustí. Vpusti budou napojeny novými přípojkami DN 150 SN 8 PVC přes sifon do kanalizace popř. do stávající přípojky. Uliční vpusti jsou navrženy betonové se zápachovou uzávěrkou, s kalovým košem na nečistoty a s osazeným dílem pro vyústění podélných drenáží odvodňující zemní pláň zpevněné plochy (UV 12 a 18), vyrovnávacím prstencem a se dnem. Mříže uličních vpustí rozm. 500/500 jsou navrženy litinové se zámkem se zatížením na 40 tun, uliční vpusti č. 18, 19 a 20 budou s mříží rozm. 500/300 budou litinové se zámkem se zatížením C250.

V zemní pláni v sil. II/235 popř. III/233 20 nebude umístěna podélná drenáž s vyústěním do nově navržených vpustí z důvodu nemožnosti výškového napojení drenáže do UV s přihlédnutím k faktu mělkého uložení stávající kanalizace. Podélný trativod bude uložen pouze pláni chodníku při zdi budovy obecního úřadu a kostela sv. Jakuba v nejnižším místě zemní pláně v hl. cca 0,3-0,4m. Podélný trativod je navržen plastové perforované, flexibilní trubky DN 100, která bude uložena na jílového (betonového) těsnění a obsypána kamenivem fr. 16-32mm. Trativod bude vybaven koncovými resp. spojnými drenážními šachtami z plastových rour dn 400 s litinovým rámem a litinovým poklopem se zatížením min. B 125.

V prostoru vrat u hrany pozemku parc.č. 670/2, 77, 267/24 a 34 (vstup do kostela) bude osazeno liniové odvodnění z důvodu příčného sklonu chodníku směrem od obruby k vratům. Liniové odvodnění bude realizováno z metrových popř. půlmetrových prefa dílců z materiálu: nenasyčený polyester vyztužený skelnými vlákny s integrovanou oboustrannou ochrannou hranou a s těsnicí spojovací drážkou pro zátěžové třídy B 125 podle ČSN EN 1433. Vyústění (u vrat na pozemek 77, 267/24 a 34) bude provedeno do kanalizace přes koncový (výpust'ový) díl žlabu. Druhá strana žlabu bude ukončena záslepkou – plným čelem. Žlab v š. 100 resp. 150 bude ve výpust'ovém díle doplněn kalovým košem pro lapání nečistot. Liniové odvodnění u vrat na pozemek 670/2 bude provedeno bez přípojky, koncového dílu a plného čela, žlab bude sloužit pouze průtoku v místě sjezdu.

V km 0,204 – 0,214 bude při levé hraně vozovky u obruby osazeno liniové odvodnění z prefabrikovaného betonového žlabu s podélnou šterbinou, v jednom konci bude osazen čistící díl a v druhém konci bude výpust'ový díl. Toto liniové odvodnění v dl. 10m bude odvodněno do stávající kanalizační stoky u uliční vpusti v blízkosti domu parc.č. 48/2. Budou použity prefabrikované prvky ze železobetonu dl. 4m, rozměry v řezu 400/500mm s otvorem výšky 300 a šířky 200mm. Žlab bude řešen bez spádu vzhledem k min. délce, žlab bude osazen do betonového lože tl. 150mm s podsypem ze ŠD tl. 100mm. Stykové spáry budou a obrubou resp. mezi prvky a asf. krytem budou ošetřeny dle výrobce prvků se zalitím asf. modifikované zálivky za tepla.

Stávající uliční vpusti v km 0,265 30, 0,283 60, km 0,321 55, km 0,387, km 0,447 a km 0,007 (v sil. III/233 20) na stávající kanalizaci budou odstraněny – vybourány, vzhledem k faktu, že stávající UV jsou vystavěny přímo nad kanalizační stokou a slouží tedy též, jako vstupní šachty budou tyto otvory ponechány. Stávající zděné popř. vybetonované šachty budou vybourány vč. části stávající betonové roury, na seřízlou stávající rouru bude nasazena K2 plastová redukce 600 / 400 vč. těsnících kroužků pro napojení kan. stoky z betonu a PVC, dále bude osazena část plastové roury dn 400 s napojením na šachtové dno prefabrikované plastové šachty DN 600, výška 0,715m, průtočná šachta s napojením kanalizace PVC dn 400, materiál šachty PP. Na prefa dno z PP bude nasazena korugovaná šachtová roura PP dn 600 výška proměnná cca 0,15-0,2m, váha 13,1kg/1bm. Zakrytí plastové šachty bude: litinový poklop bez odvětrání D 400, vnější průměr rámu 707mm, průměr poklopu 610mm, výška 140mm. U 4ks šachetních poklopů bude nutné provést úpravu v místě přerušené převýšené hrany obruby u šachetního poklopu. Bude provedeno osazení ohnutého popř. svařeného ocelového plechu válcovaného za tepla s oválnými výstupky tl. 10mm svařený dle pod úhlem zkosení chodníkové obruby, ocelový plech bude opatřen dvojitým ochranným nátěrem proti korozi. Pomocí ponechaných vstupních otvorů na kanalizaci lze v budoucnu provádět tlakové pročištění kanalizační stoky. Celková výška šachty (vč. ponechané části konstrukce UV bude dle uložení stávající kanalizace tj. cca 1,0m.

Jako varianta úpravy stávajících UV určených ke změně na revizní kanalizační šachtu lze navrhnout řešení vybourání části šachty UV, s následným vybetonováním nového uzavíracího věnce ponechané části konstrukce šachty. Na vybetonovaný věnec bude osazena plastová šachta DN 600 zakončená poklopem se zatížením C250 popř. D400. V místě styku betonového věnce a plastové šachty bude stykové napojení utěsněno a obetonováno, šachta bude obsypána ŠD, rám poklopu šachty bude rovněž obetonován. O přesném způsobu provedení revizní šachty na stávající kanalizaci po odstranění stávající šachty popř. UV bude rozhodnuto během stavby na základě obnažení konstrukce stávajících šachet popř. UV.

Stávající mělký příkop podél pravé hrany sil. II/235 a dále pak III/233 20 vedoucí od sjezdu k pozemku 33 až ke stávající UV v hraně sil. III/233 20 bude upraven. Část upraveného příkopu bude zpevněna betonovou rigolovou tvárnici š. 600mm uloženou do betonového lože s vyspárováním betonem. Okolo stávajícího stožáru nadzemního vedení NN nebude rigol proveden z důvodu šířkových možností.

Stávající ponechané poklopy na šachtách kanalizace budou v rámci stavby výškově upraveny dle nového návrhu nivelety vozovky resp. chodníku.

V rámci vypracování PD nebyla provedena kamerová prohlídka kanalizačních stok s posouzením stavu kanalizačních rour. V případě, že část kanalizační stoky bude při realizaci stavby shledána jako nevyhovující – v havarijním stavu, bude v rámci stavby provedena oprava – výměna kanalizačních trub ve vymezené části stoky. Realizační náklady na případnou opravu havarijního stavu budou hradit obec Drahoňův Újezd i SÚS PK dle schváleného poměru vzhledem k faktu, že kanalizační stoka bude odvádět povrchové vody jak z vozovky sil. II/235 popř. III/233 20, tak i z přilehlých zpevněných ploch chodníků podél vozovky popř. splaškové vody.

#### **8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie**

Není součástí stavby

##### **a) základní údaje (délka, příčné uspořádání, sklony),**



Není součástí stavby

**b) technické vybavení tunelu,**

Není součástí.

**c) navržená technologie výstavby,**

Není součástí.

**d) principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti.**

Není součástí.

**8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony**

**- Navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení.**

Součástí stavby je návrh pouze jednoho veřejně přístupného parkovacího stání podél vozovky v km 0,293 sil. II/235.

V rámci realizace obnovy cestní sítě podél komunikací sil. II/235 a sil. III/233 20 je navrženo jedno parkovací stání podélné v hraně sil. II/235. Rozměry stání jsou š. 2,0m délka při hraně chodníku 6,0m, při hraně vozovky 8,0m. Na parkovací stání navazuje chodníková plocha před prodejnou COOP. Parkovací stání bude s dlážděným krytem v barvě okrové.

Dále je navržena zpevněná dlážděná plocha u sjezdu k sousední nemovitosti na parc.č. 37. Tato plocha není primárně určena k odstavování vozidel, avšak v případě nutnosti lze v této ploše provizorně odstavit vozidlo např. urč. k zásobování prodejny COOP. Výjezd z této plochy do vozovky sil. III/233 20 bude zajištěn s asistencí druhé poučené osoby např. pracovníkem prodejny či závozníkem (o povinnosti případné asistence druhé osoby při výjezdu na vozovku z navržené plochy v souladu s čl. 2 § 23 zákona 361/2000 Sb. v platném znění – Zákon o provozu na pozemních komunikacích v případě, kdy nebude zaručen dostatečný rozhled při výjezdu na sil. III/233 20 bude zástupcem obce informován zástupce prodejny COOP).

**8.2.6. Vybavení pozemní komunikace**

**a) zachytná bezpečnostní zařízení,**

Součástí návrhu stavby je délková úprava stávajícího svodidla v sil. III/233 20, stávající ocelové svodidlo typu JSNH4 bude zkráceno o 2m, stávající náběh svodidla bude zachován, zkrácení svodidla bude provedeno v jeho plné výšce. Svodidlo nebude zasahovat do prostoru zpevněné plochy chodníku.

**b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku,**

Trvalé dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem 361/2000 Sb. a s vyhláškou 30/2001 Sb. vč. jejích novelizačních vyhlášek, TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích ČSN 737010 a vzorovými listy VL 6 – Vybavení pozemních komunikací: VL 6.1 - Svislé dopravní značky a VL 6.2 – Vodorovné dopravní značky. Podrobný rozpis a umístění dopravního značení (svislého i vodorovného) je součástí přílohy situace trvalého dopravního značení. Trvalé dopravní značení bude řešeno pouze v rámci SO 101.

Osazení nových dz:

IJ 4b – 1 ks, osazená značka bude u autobusové zastávky

~~A 12b – 2 ks, osazené značky budou před místem pro přecházení ve střední části obce~~

Dopravní zrcadlo – v sil. III/233 20 u pravostranného oblouku a v sil. II/235 v km 0,240

C 14a – 2ks, osazená značka oboustranně před autobusovými zastávkami

Přemístění stávajících dz s osazením na novém místě:

IS 3d – 3 ks, přemístěné v prostoru křižovatky se sil. III/233 20

P 2 + E 2b – 1 ks, přemístěná v prostoru křižovatky se sil. III/233 20

Odstraněné stávající dz:

odstraněné DZ budou pouze ty, které jsou výše uvedené k přemístění

Nové svislé dopravní značení nemusí být v reflexní úpravě. Dopravní značky budou osazeny na pozinkovaném sloupku průměr 60mm pomocí upínek pro trvalé dz s ukončením sloupku plastovým víčkem. Sloupek bude vsazen do hliníkové patky, která bude ukotvena kotevními šrouby. V nezpevněných místech budou dopravní sloupky dopravních značek usazeny do vybetonované patky hl. min. 500mm popř. lze využít i prefabrikované betonové patky. Hloubka uložení, výškové a šířkové hodnoty osazení dopravních značek jsou uvedeny v TP 65 čl. 8. Svislé dopravní značky budou realizovány v základních rozměrech. Dopravní zrcadlo bude kruhové o průměru 800mm, bude odolné proti jínění a rosení, bude bez vyhřívání.

Absentující vodorovné dopravní značení bude doplněno novými vodícími pruhy V 2b kad. 1,50/1,50m v š. 0,25m v místě hrany sil. II/235 v křižovatce se sil. III/233 20, V 11a v místě navržené a původní autobusové zastávky (rozm. 13/2,5m), V 1a (0,125m) v ose vozovky sil. II/235 s přerušením v prostoru křižovatky se sil. III/233 20 v místě střední části obce a V 2b kad. 3/1,5m š. 0,125m v ose sil. II/235 v místě křižovatky se sil. III/233 20.

**DŮLEŽITÉ:** Vodorovné dopravní značení bude provedeno bez předznačení barvou. Po vyžrání nově položených asf. krytů, tj. min. 1 měsíc od pokládky krytu, bude proveden nástřik bílým strukturovaným plastem. V rámci návrhu a budoucí realizace stavby je stavebník mj. upozorněn: na nutnou technologickou přestávku mezi provedením pokládky krytu a provedením nástřiku VDZ. Doba potřebná pro vyžrání asf. směsi krytu vozovky bude započtena do celkové doby k provedení stavby. Dostatečné vyžrání asfaltové směsi bude posouzeno firmou provádějící nástřik VDZ, generální dodavatel stavby bude nést plnou zodpovědnost za provedení VDZ s životností min. po dobu 5ti let (dle výrobce je životnost strukturovaného plastu až 10 let).

**c) veřejné osvětlení,**

Nové veřejné osvětlení MK není součástí návrhu stavby. Vozovka Sil. II/235 a souběžné chodníky jsou osvětleny veřejným osvětlením, v MK Sil. II/235 v intravilánu obce je veřejné osvětlení – osvětlovací body umístěné na stávajících stožárech nadzemního vedení silových kabelů NN, jedná se o starší modely osvětlovacích bodů, které pravděpodobně již nesplňují požadavky na normové osvětlení komunikace v intravilánu obcí.

Případné zásahy do stávající sítě VO je zhotovitel stavby povinen projednat se smluvním provozovatelem zajišťujícím údržbu VO v obci Drahoňův Újezd.

V případě zásahu do stávajícího silového vedení napájecího VO při výstavbě je nutné dbát a respektovat všechny normy týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Veškeré montážní práce na VO musí být provedeny odbornou firmou dle závazných ustanovení ČSN, bezpečnostních předpisů a dle platné legislativy týkající se provádění, údržbu a provozování vysokonapěťových zařízení. Obsluhu a práci na elektrickém zařízení musí vykonávat pracovníci s kvalifikací podle ČSN 34 3100 a při dodržování všech ustanovení této normy.

POZN: v případě, že investor stavby – obec Drahoňův Újezd rozhodne o realizaci rekonstrukce veřejného osvětlení v rozsahu Sil. II/235 a části Sil. III/233 20, bude tato rekonstrukce řešena jako samostatná stavba mimo tento návrh PD

**d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace,**

Není součástí.

**e) clony a sítě proti oslnění.**

Není součástí.

**8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů**

Není součástí.

**9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ**

**- Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby.**

Viz popsané výsledky průzkumu v příloženém:

- ZPRÁVA Č. RT-104-2019 PRŮZKUM KONSTRUKCE VOZOVKY A POSOUZENÍ STAVU VOZOVKY SILNICE II/235 – DRAHOŇŮV ÚJEZD – PRŮTAH – zpracoval: ROADTEST s.r.o., Borská 1232/40a, Skvrňany, 301 00 Plzeň, Kontaktní osoba: Ing. David Zeman, tel. +420 775 060 381, e-mail: zeman.david@roadtest.cz

- ZPRÁVA Č. RT-255/1-2019 STANOVENÍ MNOŽSTVÍ PAU V ASFALTOVÝCH SMĚSÍCH KOMUNIKACE II/235 V INTRAVILÁNU OBCE DRAHOŇŮV ÚJEZD

zpracoval: ROADTEST s.r.o., Borská 1232/40a, Skvrňany, 301 00 Plzeň, kontaktní osoba Ing. David Zeman.

Výše popsané zprávy jsou nedílnou součástí projektové dokumentace viz příloha PD: SO101.

## **10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY**

Stavba se nachází v chráněném území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Stavba se nachází v CHKO Křivoklátsko. Stavba rekonstrukce, opravy stávajících komunikací či novostavby částí chodníků v obci nemá vliv na přírodu a krajinu v okolí stavby, během stavby je nutné provádět ochranu stávajících dřevin sousedících se stavbou - u budovy bývalé školy naproti OÚ 2ks a v protější straně sil. II/235 před křížením s MK rovněž 2 ks vzrostlých stromů. Není nutné provádět ochranu památných stromů. Realizace stavby bude prováděna dle podmínek a požadavků vypsanych ve vyjádření OŽP a dle vyjádření správy CHKO. Při realizaci stavby nedojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

Stavba se nachází mimo památkově chráněné zóny, avšak stavba rekonstrukce chodníku navazuje na památkově chráněnou stavbu Farního kostela Sv. Jakuba většího, areály zemědělských usedlostí – čp. 3 (obytné stavení a stodola) a čp. 6 (obytné stavení, špýchar a chlévy), obytné stavení čp. 15, bývalá fara čp. 1. V blízkosti kostela sv. Jakuba lze předpokládat obnažení drobných archeologických vykopávek a tudíž zejména při provádění výkopových prací v těchto místech je asistence pracovníka archeologického dohledu nutná! V případě obnažení archeologických vykopávek během výkopových prací bude okamžitě informováno nejbližší archeologické pracoviště. V případě, že se v místě vyskytnou archeologické vykopávky bude investor stavby okamžitě informovat příslušné pracoviště památkové péče, 14 dní před zahájením výkopových prací je investor povinen písemně informovat Archeologický ústav Akademie věd ČR, Oddělení archeologické památkové péče, Letenská 4, 118 01 Praha 1 o zahájení prací dané stavby.

V blízkosti oploceného areálu farního kostela Sv. Jakuba se nachází památný strom: Lípa v Drahoňově Újezdě (e. č. 102299). Tento chráněný strom se nachází v dostatečné vzdálenosti od navrhované stavby a nebude nutné zajistit jeho ochranu během stavby.

### **a) rozsah dotčení,**

Stávající ochranná pásma sítí technické infrastruktury zůstanou zachována. Vliv stavby zásahu do OP je pouze dočasný během výstavby. Stavba se nachází v OP:

- vedení el. energie podzemního vedení NN
- vodovodu
- sdělovacího nadzemního slaboproudého metalického
- kanalizace
- vedení el. energie nadzemního vedení NN
- sil. II. třídy a III. třídy dle §30 zák. 13/1997 Sb. odst. c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

### **b) podmínky pro zásah,**

podmínky pro zásah:

Před prováděním stavebních prací je nutné vytýčit všechny podzemní inženýrské sítě. Je nutno respektovat požadavky správců sítí při provádění prací v ochranném pásmu inženýrských sítí a podmínky správce komunikace. Všechny podmínky realizace v OP jsou vypsány ve vyjádření k výskytu IS či k vyjádření k vypracované PD od dotčených správců.

#### **c) způsob ochrany nebo úprav,**

Součástí PD pro provádění stavby je v příloze ZOV navržen zjednodušený havarijní plán stavby. V případě výskytu neochráněného kabelového vedení v místě, kde bude nově realizována zpevněná komunikace bude kabelové vedení uloženo do dělených plastových chrániček vnitřních průměrech 110 mm a 150 mm. Pokud by se zemní práce prováděly v blízkosti tras funkčních inženýrských sítí, není možné používat stroje. Zemní a bourací práce je třeba provádět až do vyvěšení sítí ručně.

Realizace výkopových prací bude prováděna s dohledem archeologického pracovníka, avšak obnažení archeologických vykopávek během výkopových prací (zejména vzhledem k min. hloubkám výkopů pro nové konstrukce zpevněný ploch) není v dané lokalitě zástavby předpokládáno. Avšak v blízkosti kostela sv. Jakuba lze předpokládat obnažení drobných archeologických vykopávek a tudíž zejména při provádění výkopových prací v těchto místech je asistence pracovníka archeologického dohledu nutná! V případě obnažení archeologických vykopávek během výkopových prací bude okamžitě informováno nejbližší archeologické pracoviště. V případě, že se v místě vyskytnou archeologické vykopávky bude investor stavby okamžitě informovat příslušné pracoviště památkové péče, 14 dní před zahájením výkopových prací je investor povinen písemně informovat Archeologický ústav Akademie věd ČR, Oddělení archeologické památkové péče, Letenská 4, 118 01 Praha 1 o zahájení prací dané stavby.

Realizace stavby v dotčeném OP komunikace II. a III. třídy bude prováděno dle návrhu dopravně inženýrských opatření, které jsou vykresleny v příloze ZOV.

Stavba rekonstrukce / opravy stávajících MK nevyžaduje budoucí ochranu. MK III. třídy a IV. třídy ani přilehlé plochy komunikace dle zák. 13/1997 Sb. nevyžadují stanovení nového ochranného pásma komunikace dle zák. 13/1997 Sb.

#### **d) vliv na stavebně technické řešení stavby.**

Vliv stavby zásahu do OP je pouze dočasný během výstavby.

## **11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ**

### **- Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou**

**a) bourací práce,**

Součástí stavby je návrh odstranění krytů stávajících asfaltových vozovek sil. II/235 III/233 20. Tyto kryty budou v části vyfrézovány v tl. do 50-80mm a zbylá část krytů bude vybourána. Součástí stavby je návrh odstranění krytů stávajících asfaltových a v malé části dlážděných chodníků umístěných podél vozovky sil. II/235. V místě, kde původní chodník popř. vozovka nebude obnovena, bude odstraněn asf. kryt a část spodní podkladní vrstva z kameniva v tl. do 100mm. Odstraněné části stávající konstrukce budou nahrazeny vrstvou zeminy a ornice vč. zatravnění.

Součástí návrhu odvodnění bude provedeno odstranění stávajících uličních vpustí, které budou nahrazeny vstupními šachtami na stávající kanalizaci.

V rámci návrhu byla provedena prohlídka místa stavby, při které nebyly zaznamenány stávající stromy a keře kolidující s návrhem stavby rekonstrukcí či opravou komunikací. Součástí stavby nebude řešení kácení stromů popř. keřů. Součástí stavby bude provedeno ochránění stávajících stromů v sousedství stavby např. dva stromy v km 0,220 – 0,230 a dva vzrostlé stromy v protilehlé části sil. II/235.

**b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada,**

Součástí provádění stavby není nutné kácení stromů či keřů, součástí stavby je ochrana stávající vzrostlých stromů.

Na plochách určených dle situace k ohumusování či dosypu a zatravnění bude provedeno založení trávníku v souladu s normami ČSN 83 9011 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou“ a ČSN 83 9031 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání“. Před prováděním výsevu trávníku je nutná kvalitní příprava pláň. Pláň bude důkladně nakypřena, vyčištěna od kamenů o velikosti nad 5 cm, stavebních zbytků a jiných odpadů a urovňána.

V místě zatravněných ploch podél komunikace bude proveden případný hutněný zásyp přebytečnou zeminou popř. ornici, povrch bude urovňán. Výsev bude prováděn při teplotách nad 8°C a při dostatečné půdní vlhkosti.

V místě odstranění stávajících zpevněných chodníků popř. vozovek bez náhrady za nové zpevněné plochy bude stávající asfaltový kryt popř. dlažba z betonových desek vč. postranních obrub vybourána vč. případného betonového či kamenitého podkladu v tl. do 100mm. Takto obnažená plocha bude dosypána z výkopku zeminy, zhutněna a svršek bude dosypán ornici, povrch bude urovňán a bude proveden výsev trávy travním semenem.

**c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu,**

Kubatury zemních prací dosypu, frézování a vyrovnávky jsou popsány v tabulce výpočet kubatur a ploch případně ve výkazu výměr.

**d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch,**

K terénním úpravám po obvodu zpevněné konstrukce komunikace a v místech, kde bude nahrazena původní zpevněná konstrukce za nezpevněnou zatravněnou plochu bude použita sejmutá popř. dokoupená ornice a výkopek zeminy ze svrchní vrstvy stávajícího terénu.

Návrh výsadby stromů / keřů:

Součástí stavby je návrh nové výsadby jednoho stromů alejovitého typu a nízkých keřů v prostoru ostrůvku u prodejny COOP v počtu 40 ks.

Specifikaci druhu stromu přesně určí investor před výsadbou. Jako vhodný druh k výsadbě je doporučen listnatý strom např. okrasná japonská, bělokvětá třešeň (*Prunus x 'Umineko'*) popř. Javor babyka (*Acer campestre*).. Kultivar je navržen nízkého a sloupovitého vzrůstu.

Specifikace výsadby v tabulce:

značka	TAXON	počet (ks)	velikost [cm]	jamky	obalu	spn ks/m
PU	<i>Prunus x 'Umineko'</i>	1	14/16	600/600/600	0,5	

Realizace

Příprava půdy pro výsadbu rostlin a výsev trávníku bude provedena v soulase s normou ČSN 83 9011 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou.

Výsadbu stromu provede specializovaná firma s oprávnění provádět sadové úpravy. Pro výsadbu bude nutné dodržet velikost stromů 14/16 (obvod kmínku v 1m) či jinou velikostí danou specifikací výsadeb, s korunou typickou pro daný druh či kultivar. Ke kořenům stromů je nutné položit 1,5m flexibilní trubky pro zabezpečení závlahy, v hloubce do 10cm. Kotvení stromů bude provedeno třemi kůly, kmeny stromů budou obaleny rákosovou rohoží. Při výsadbě bude přidáno ke každému stromu 250 g půdního kondicionéru. Výsadbové mísy stromů budou mulčovány vrstvou 5-10 cm drcené borové borky. Na bázi kmene budou nasazeny plastové ochrany proti poškození kmene při sečení. Výsadby budou provedeny v soulasu s normou ČSN 83 9021 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba. Po výsadbě je nutné zabezpečit nejméně po tři roky pravidelnou závlahu a údržbu. Doporučen je podzimní termín výsadby - období od října do poloviny listopadu. Sazenice již mají zdřevnatělé letorosty a jsou v dormanci. Výhodou je druhá růstová perioda kořenů, která připadá na tuto dobu (od konce srpna do zámrazu). Při jarní výsadbě je nutné dbát na to, aby sazenice byly v dormanci, rozhodně není možné použít rašící sazenice. Výsadba má probíhat v období, kdy se teplota pohybuje kolem 7 – 10 °C, tj. březen až duben. Tato teplota zaručuje nízkou transpiraci (vypařování vody z rostlin) i nízký výpar z půdy a zároveň je již dostatečná pro růst kořenů. Řez nadzemní části je závislý na termínu výsadby. Při podzimní výsadbě a dostatečné zálivce není nutný, a provede se až zjara následujícího roku. Při jarní výsadbě je nutné hlubší zakrácení bočních větvíček na vnější očko.

Půdo pokryvné keře jsou navrženy: Skalník (*Cotoneaster*). Přízemní typy sklaníku jako s. Dammerův, s. rozprostřený či s. přitisklý (*C. adpressus*) časem vytvářejí hustý pokryv, který mezi sebe nepustí plevel. Snadno tak nahradí trávník nebo ozelení svah.

U keřů je počítáno s velikostí sazenic kontejner: 9x9 cm, velikost 20-30 cm. Počet sazenic na m<sup>2</sup> min. 4ks. Jamka by měla být tak hluboká, aby vysazená sazenice byla ve vzpřímené poloze a kořenový krček byl v úrovni původního terénu. Kořenový systém musí mít v jamce dostatek místa a musí být pečlivě rozprostřen. Sazenicím nesmí vyschnout kořeny, z toho důvodu budou všechny sazenice před výsadbou namáčeny v kašovitě směsi jílu a vody. Před výsadbou budou odstraněny seschlé a poraněné části kořenů. Z důvodu zlepšení výživy, růstu a zdravotního stavu rostlin bude do výsadbové jámy ke každé rostlině přidáván mykorrhizní přípravek typu Symbivit. Dávkování dle doporučení výrobce. Tento přípravek navíc zvýší odolnost rostlin vůči stresu jako je sucho a přesazení. Půdu po výsadbě je nutno

důkladně umáčknot a každou rostlinu zalít vodou (min. 5 l na jeden keř). Výsadbová jáma bude namulčována stejně jako u stromů. Doporučeno je stejně jako u stromů podzimní termín výsadby. Při jarní výsadbě je nutné dbát na to, aby sazenice byly ještě nenarašené.

Výsadba trávníku:

Výsev trávníku bude proveden do bezplevelné, jemně zpracované půdy v agrotechnické lhůtě v souladu s normou ČSN 83 9031 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání. Pro výsev bude použita kvalitní travní směs pro parkové úpravy v množství 200kg/ha.

**e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace,**

Není součástí.

**f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa,**

Není součástí. Stavba SO 103 je prováděna v části v úseku v blízkosti do 50ti m od okraje lesa.

**g) zásah do jiných pozemků,**

Podrobné vyznačení dotčených pozemků je provedeno v katastrální situaci, informativní výpisy dotčených pozemků stavby jsou přiloženy v příloze zprávy.

**h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků.**

Není součástí.

## **12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY**

**- Určení a zdůvodnění nároků stavby na**

**a) všechny druhy energií,**

Zajištění zdroje elektrické energie bude pro potřebu realizace stavby zajištěn z vlastní mobilní elektrocentrály dodavatele stavby.

**b) telekomunikace,**

Není součástí stavby.

**c) vodní hospodářství,**

Voda potřebná pro stavbu bude zabezpečena z vlastních zdrojů dodavatele stavby – kropicí vůz, pojízdná cisterna na vodu, zásobník vody pro hygienické potřeby.



V případě potřeby zajistí zhotovitel stavby provizorní odvodnění ploch staveniště. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště. Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště.

**d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování,**

Není součástí stavby, jedná se o stavbu rekonstrukcí popř. oprav částí pozemních komunikací bez nutnosti napojení na stávající technickou infrastrukturu.

**e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě),**

Není součástí stavby.

**f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby.**

Není součástí stavby. Užíváním stavby nebudou vznikat žádné odpady vyjma minimálního množství komunálního odpadu – odklidí správce komunikace. Odpad posypových materiálů pro zimní údržbu komunikace - smetky odklidí a recykluje správce komunikace dle zákonem daných postupů s nakládáními s odpady inertních posypových materiálů. Smetky jsou směsí posypového materiálu, bláta, větviček, listí a jiných organických látek, v horším případě i provozních kapalin z vozidel. Jde o materiál, který lze jen těžce recyklovat. Materiál bude dovezen na určenou řízenou skládku. Množství smetků v navržených komunikacích bude minimální.

V rámci PD není uvažováno s umístěním odpadkového koše, případný mobiliář - odpadkové koše - znovu osazeny stávající koše, součástí návrhu stavby nejsou vyhrazené zpevněné plochy pro odpadkové kontejnery - tříděný odpad, tyto plochy nebyly ze strany obce vyžadovány.

### **13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

**- Vyhodnotí se vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání a uvedou se návrhy na stavební opatření k jejich prevenci, eliminaci, případně minimalizaci v souladu s příslušnými právními předpisy**

**a) ochrana krajiny a přírody,**

Stavba se nachází v chráněném území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Stavba se nachází v CHKO Křivoklátsko. Stavba rekonstrukce, opravy stávajících komunikací či novostavby částí chodníků v obci nemá vliv na přírodu a krajinu v okolí stavby, během stavby je nutné provádět ochranu stávajících dřevin sousedících se stavbou - u budovy bývalé školy naproti OÚ 2ks a v protější straně sil. II/235 před křížením s MK rovněž 2 ks vzrostlých stromů. Není nutné provádět ochranu památných stromů. Realizace stavby bude prováděna dle podmínek a požadavků vypsanych ve vyjádření OŽP a dle vyjádření správy CHKO. Při realizaci stavby nedojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

Podmínky realizace stavby v blízkosti stávající zeleně – ochrana stromů během výstavby budou odpovídat požadavkům normy ČSN 83 9061. Základní principy ochrany životního prostředí jsou stanoveny ve Vyhlášce o obecných technických požadavcích na výstavbu vydané ke stavebnímu zákonu.

**b) hluk,**

Stavba se nachází v intravilánu obce. Zvýšení hluku v daných hygienických limitech lze předpokládat pouze během provádění stavby. Vzhledem k charakteru stavby tj. stavba bez vlivu na stávající dopravní zatížení v dané části obce a nebude v místě stavby po jejím dokončení zvýšen hluk automobilovou dopravou. Okolí v blízkosti navržené stavby nebude zatíženo nadbytečným hlukem mimo ochranné limity dle požadavků KHS.

**c) emise z dopravy,**

Negativní vliv na ovzduší se nepředpokládá vzhledem k charakteru stavby – stavba nemotoristické komunikace s min. frekvencí pojezdu, tato stavba je bez vlivu na stávající dopravní zatížení v dané části obce. Provoz stavebních dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny musí odpovídat vyhlášce o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Jedná se o stavbu rekonstrukcí popř. oprav stávajících zpevněných vozovek popř. chodníkových ploch. Okolí v blízkosti navržené stavby nebude zatíženo nadbytečnými emisemi mimo ochranné limity dle požadavků KHS.

**d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje,**

Jedná se o stavbu komunikace bez významného vlivu na stávající odtokové poměry v dané části obce. Dešťová voda z převážné části ploch chodníků a vozovek je svedena do stávající kanalizace popř. do vsaku v nezpevněném terénu. Způsob odvodnění asf. vozovky a chodníků je zachován dle stávajícího stavu s odtokem do bodových UV, dle posouzení množství odváděných vod do kanalizace bude po dokončení stavby množství vod odtékajících do kanalizace nižší než při současném stavu. Tento fakt je dán zejména nahrazením stávajících asf. ploch chodníků plochami s dl. drenážním krytem popř. ponížením ploch s asf. krytem např. plocha u křižovatky Sil. II/235 a Sil. III/233 20. Stavba nevyžaduje realizaci odlučovače ropných látek. Navržená novostavba komunikace nebude mít vliv na zvýšení či snížení nebezpečí znečištění vod či vodních zdrojů v lokalitě stavby.

**e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby,**

Provádění prací musí být v souladu s nařízením vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a č. 361/2007 Sb. kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Zadavatel stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen „plán BOZP“) podle druhu a

velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce.

Bezpečnost provozu v komunikacích stanovuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů vč. zapracování příslušných předpisů Evropské unie. Stavba je navržena v souladu a s ohledem na umožnění dopravního provozu dle zákona č. 361/2000 Sb. Návrh chodníku je v souladu s požadavky platné legislativy a požadavků norem ČSN zejména pak normy ČSN 73 6110 a ČSN 73 6102, jenž zaručují bezpečné užívání komunikací při dodržování pravidel dle výše uvedeného zákona o provozu na pozemních komunikacích.

#### **f) nakládání s odpady.**

Odpady, které budou vznikat během provádění stavby, jsou zatříděny dle vyhláškou 381/2001 Sb. – Vyhláška Ministerstva životního prostředí, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů s států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). a takto: Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona 185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství.

Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí. K tomu jsou níže uvedeny druhy odpadů vznikajících během výstavby a vlastním provozem stavby a jejich kategorizace.

Jedná se o tyto odpady (zatřídění dle vyhl. MŽP ČR č.381/2001 Sb. Katalog odpadů) :

č. odpadu	název odpadu	likvidace odpadu
170405	železo a ocel	odvoz do šrotu
170101	beton	recyklace, řízená skládka
170504	zemina neobsahující nebezpečné látky	deponie řízené skládky, použití ve stavbě
170504	kamení neobsahující nebezpečné látky	deponie řízené skládky, použití ve stavbě
170301	asfaltové směsi obsahující PAU v zatřídění T2 a T3	odvoz na obalovnu v použití dle vyhl. 130/2019 viz. § 6
170302	asfaltové směsi obsahující PAU v zatřídění T1	zajistí dodavatel stavby – odvoz na obalovnu v použití dle vyhl. 130/2019
020103	odpad rostlinných pletiv	deponie řízené skládky

Zemina musí být prvotně nabídnuta k recyklaci dle zákona 185/2001 Sb. o odpadech. Pokud nebude možnost recyklování, pak může být zemina odvezena na řízenou skládku popřípadě bude poskytnuta k závážce rekultivované plochy.

Jako vhodná skládka (plocha) pro skládkování přebytečného výkopku zeminy bez kontaminace je v PD uvedena např. rekultivace území po důlní činnosti u obce Vranovice a

Kříše (u Břas), kde společnost ELRON CZ s.r.o. provádí rekultivaci prostoru (předpoklad provádění prací až do roku 2024), dle telefonického projednání se zástupcem společnosti ELRON CZ s.r.o. je možné provést skládkování zeminy v daném prostoru s podmínkou doložením potvrzení, že zemina není kontaminována a uhrazením poplatku za skládkování. Do rozpočtových nákladů bude uvedena vzdálenost na skládku do 20km. U vybouraných asf. vrstev (na základě provedených zkoušek PAU s uvedením zatřídění vzorku do kategorie ZAS – T1), bude vyfrézovaná asf. drť nabídnuta k odprodeji dodavateli stavby, v rozpočtu bude uveden přesun vyfrézované drti v max. vzd. do 500m. Zbylé vybourané asf. kry a odstraněné betonové popř. kamenné vrstvy v podloží a krytů ze zpevněných ploch budou odvezeny na řízenou skládku popř. do obalovny ve vzd. do 20 km např. fi. BAGGER v obci Mýto.

POZN. Projektant konsultoval možnost uložení zeminy z výkopku na skládce Chotětín (Služby a obchod města Zbiroh, s.r.o.) ve vzd. cca 10km. Dle vyjádření zástupce skládky je však skládka již zahlcena a další možnost uložení výkopku zeminy zde není. Rovněž skládka u obce Stupno již zeminu nepřijímá z důvodu provádění rekultivace skládky.

Nakládání s odpady, jejich likvidace bude v souladu s vyhláškou 383/2001 Sb. – Vyhláška Ministerstva životního prostředí o podrobnostech nakládání s odpady.

Do stavby nebudou zabudovány žádné nebezpečné látky nebo materiály. Při provádění stavby budou používány běžné stavební stroje. Vlastním provozem nebudou vznikat žádné zvláštní ani nebezpečné odpady.

## **14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI**

**- Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou**

### **a) mechanická odolnost a stabilita,**

Provádění, jakost a kontrola stavebních prací musí být v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami staveb pozemních komunikací – vydalo Ministerstvo dopravy a spojů ČR, odbor pozemních komunikací, příslušnými ČSN, technickými podmínkami a zákonnými předpisy. Použité materiály a prvky musí mít patřičné certifikáty a atesty, kvalita povrchů, rovinnost a tolerance rozměrů musí být v souladu s ČSN.

Pro výrobu a pokládku mohou být použity pouze materiály, které vyhovují příslušným normám a předpisům.

Průkazní zkoušky smí zpracovávat pouze akreditovaná laboratoř. Kontrolní a přejímací zkoušky může provádět laboratoř se základní způsobilostí.

### **b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.),**

Realizace rekonstrukce či opravy stávající komunikace sil. II. rep. III. třídy v průtahu obcí, rekonstrukce, opravy či novostavby chodníků a ostatních zpevněných ploch v obci vč.

návahu jednoho parkovacího stání u prodejny COOP nemá vliv na požární bezpečnost v dané lokalitě stavby. Přístup do okolního prostoru komunikace popř. zajištění přístupu/příjezdu k domům – zástavba podél vozovky sil. II/235 a III/233 20 zůstává zachován dle stávajícího stavu. Šířková úprava vozovky sil. II/235 (standard 6,0m) a sil. III/233 20 při zachování obousměrného provozu umožňuje pojezd nákladních vozidel a nebrání tak eventuálnímu zásahu ochranných složek HZS v blízkém okolí stavby (za přístupovou komunikaci se považuje nejméně jednopruhová silniční komunikace se šířkou vozovky nejméně 3,0 m). Průjezd nákladního vozidla charakteru N2 byl prověřen obalovou křivkou dle programu AUTO TURN 5.1.

Komunikace je posuzována z hlediska přístupové komunikace pro požární automobily v souladu s ČSN 73 0802. Ke stávajícím sousedním nemovitostem jsou zachovány přístupové komunikace - chodníků a vstupů dle stávajícího stavu dopravní infrastruktury. V našem případě jsou uvedené podmínky bez výjimky splněny dle vyhl. 23/2008 Sb. (ve znění vyhl. 268/2011 Sb.) Navržené rekonstruované popř. opravované komunikace – vozovky bezpečně vyhovují jako příjezdové komunikace pro požární automobily. Způsob požárního zásahu složek HZS při požáru v rodinných domech popř. v prostoru řešených komunikací v dané části obce by se nijak nelišil oproti stávajícímu zásahu v daném území v době před realizací stavby.

### **c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,**

Stavba se nachází v intravilánu obce Drahoňův Újezd. Zvýšení hluku v daných hygienických limitech lze předpokládat během provádění stavby. Vzhledem k charakteru stavby s vlivem na stávající dopravní zatížení v dané části obce bude v místě realizace stavby zvýšen hluk automobilovou dopravou.

Negativní vliv na ovzduší se nepředpokládá. Vozidla a stavební stroje dodavatele stavby budou splňovat ochranné limity dle požadavků platné legislativy a podmínek KHS. Provoz dopravních prostředků stavby produkujících ve výfukových plynech škodliviny musí odpovídat vyhlášce o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Provádění stavby komunikací nebude mít vliv na zvýšení či snížení nebezpečí znečištění vod či vodních zdrojů v lokalitě stavby. Je nutné dodržovat zpracovaný a schválený havarijní plán, který bude veden na staveništi zástupcem dodavatele stavby. Součástí návrhu PD je zpracován zjednodušený havarijní plán stavby.

Během provádění stavebních prací v zástavbě je nutno zachovat bezpečný přístup do stávajících objektů. Je nutno věnovat zvýšenou pozornost zajištění bezpečnosti chodců. Dodavatel stavby ohraničí a vyznačí vnitro staveništní komunikace pro pěší a pro osoby se ZTP. Po celou dobu bude dodavatel zodpovídat za stav provizorních komunikací, tyto komunikace budou o celou dobu výstavby sjízdné i pro vozíčkáře. Přejech pro chodce přes provizorní komunikaci bude vyznačen varovnou tabulkou k upozornění, že se chodec nachází v prostoru staveniště. Vstup na uzavřené cesty je nutno uzavřít a označit varovnými tabulkami pro chodce. Pěší provoz je nutno usměrnit a převést na stávající cesty pomocí varovných pásek a výstražných cedulí. Zhotovitel stavby provede opatření pro vyznačení vodící linie pro nevidomé v místě přechodu tak, aby zabránil styku nevidomého s případně odstaveným či pohybujícím se pracovním strojem pomocí varovné pásky, v místě příčných překopů budou osazeny provizorní bezbariérové lávky v min. š. 1,2m. Vjezd pro vozidla zásobování v zástavbě obce v místě stavby (úplná uzavírka) bude umožněn pouze v případě, že plocha dotčená stavbou bude pojízdná a pouze za předpokladu domluvy žadatele (zásobování, uživatel sousední nemovitosti) se zástupcem dodavatele stavby (např. stavbyvedoucí). Stavba bude v místě staveniště označena a bude osazeno upozornění na zákaz vstupu nepovolaným osobám.

Dodavatel stavby před zahájením prací písemně oznámí vlastníkům sousedních nemovitostí (rodinných domků a zemědělské společnosti), kteří budou omezeni v příjezdu na svoji nemovitost termín zahájení prací, dále bude dodavatel stavby v případě nutnosti (nutné zásobování do domu, osoba se ZTP apod.) komunikovat případnou možnost příjezdu vozidel s vlastníky nemovitostí, kteří si zažádají o nutný příjezd u dodavatele stavby.

V místě staveniště bude umožněn bezbariérový pohyb chodcům se zajištěním bezbariérového přístupu ke vstupům na pozemky u rodinných domů. Dodavatel stavby instalací mobilního oplocení popř. varovných pásek a info cedulí usměrní či zabráni v pohybu chodcům popř. vozičkářům v místech dotčených stavbou, kde nebude umožněn přístup pro pěší. V místě pohybu chodců popř. vozičkářů atd. ve stávajících MK (i v těch, které budou případně dotčeny stavbou, ale budou zároveň sloužit jako přístupové komunikace k rodinným domům) zhotovitel stavby provede opatření pro vyznačení vodící linie pro nevidomé, zajistí info cedule o pohybu chodců v prostoru staveniště a zajistí bezbariérový pohyb po stávajících komunikacích tj. vyznačí průchodné koridory v min. š. 1,2m, osadí bezbariérové lávky v místě překopů apod. V místě stávajících MK dodavatel stavby zajistí dostatečnou ochranu pro nevidomé před stykem nevidomého s případně odstavení či pohybujícím se pracovním strojem pomocí varovné pásky, mobilního zábradlí, oplocení atd., v místě příčných překopů (zejména u přípojek k sousedním nemovitostem) budou osazeny provizorní bezbariérové lávky v min. š. 1,2m.

**Při provádění stavebních prací je nutno umožnit příjezd Policii ČR, hasičskému záchrannému sboru a zejména vozidlům záchranné služby.**

Předpokládaná doba realizace stavby SO 101 a SO 102 je 1 rok dle možností zhotovitele. V případě použití stavebního stroje při provádění prací v částečné uzavírce jednoho jízdního pruhu nebude pracovní stroj zasahovat do zbylého jízdního pruhu.

V případě ponechání obnaženého výkopu mimo pracovní dobu bude výkop dostatečně označen a po celém obvodu uzavřen mobilním zábradlím.

Stavba (jednotlivá pracovní místa) budou v místě začátku a konce označeny a bude osazeno upozornění na zákaz vstupu nepovolaným osobám.

Vjezd pro případná vozidla zásobování bude umožněn i po dobu výstavby pouze v případě, že plocha dotčená stavbou bude pojízdná a pouze za předpokladu domluvy žadatele se zástupcem dodavatele stavby (např. stavbyvedoucí).

Stavba bude v místě ZÚ a KÚ označena a bude osazeno upozornění na pohyb osob ve staveništi.

#### **d) ochrana proti hluku,**

Stavba se nachází v intravilánu obce. Zvýšení hluku v daných hygienických limitech lze předpokládat pouze během provádění stavby. Vzhledem k charakteru stavby bez vlivu na stávající dopravní zatížení motorovými vozidly v dané části obce nebude v místě realizace stavby po jejím dokončení zvýšen hluk automobilovou dopravou. Okolí v blízkosti navržené stavby nebude zatíženo nadbytečným hlukem mimo ochranné limity dle požadavků KHS.

#### **e) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích),**

Bezpečnost provozu v komunikacích stanovuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů vč. zapracování příslušných předpisů Evropské unie.

Na komunikaci sil. II. a III. třídy se vztahuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dle § 1 zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu<sup>1)</sup> (dále jen „pozemní komunikace“), pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

Zajištění bezpečnosti provozu v komunikaci upřesňuje zákon 361/2001:

#### § 18

(1) Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

#### § 24

(2) Při couvání řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

**f) úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.).**

Není součástí stavby.

## 15. DALŠÍ POŽADAVKY

### - Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení

**a) užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výroby, snadná údržba, životnost apod.),**

Nová obrusná vrstva daného úseku sil. II/235 a III/233 20 je navržena s krytem z asf. betonu, jenž lze snadno udržovat – čištění komunikace atd. Rovněž platí i zpevněné plochy chodníků atd., které jsou navrženy ze zámkové dlažby. Požadavky na výstavbu popř. materiály jsou popsány v průvodní zprávě.

**b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace,**

Stavba rekonstrukce vozovky sil. II/235 je plynule napojena na stávající líc hrany asf. vozovky v ZÚ a KÚ, napojení bude provedeno na již rekonstruovanou část vozovky sil. II/235, která byla provedena v extravilánu obce v r. 2019. Chodníky jsou v ZÚ a KÚ ukončeny bez dalšího napojení. Chodník po levé straně vozovky sil. II/235 bude napojen na stávající místní komunikaci u budovy OÚ, v konci úpravy bude chodník ukončen u sjezdu na pozemek zemědělské usedlosti parc.č. 33. Chodník podél levé strany sil. II/235 je v místě křížení se sil. III/233 20 převeden místem pro přecházení na protější stranu sil. III/233 20, část chodníku je tak vedena i podél této komunikace. Rekonstruovaná část vozovky sil. III/23320 bude plynule napojena na rekonstruovaný líc hrany vozovky sil. II/235, ukončení nové konstrukce v km 0,000 bude vozovka plynule napojena na stávající stav krytu vozovky sil. III/233 20 vč. provedení povrchové opravy stávajícího krytu v dl. 5m.

Stavba respektuje bezbariérový pohyb v navržených nemotoristických komunikacích – chodníků podél vozovky sil. II/235 a sil. III/233 20 dle právních předpisů vyhl. 398/2009 Sb. Součástí návrhu stavby jsou navržené vodící linie – převýšená obruba +60mm při hraně chodníků popř. podezdívka oplocení na vnější hraně chodníku. V navržených místech pro přecházení je křížení s vozovkou řešeno se sníženou obrubou na +20mm v dl. ~~3,0m min. 2,0m~~. Podél snížené obruby pod hranici +80mm (např. sjezdy k sousedním nemovitostem) jsou navrženy varovné pásy z kontrastní nopové dlažby v š. 40cm. Signální pruhy v š. 80cm budou umístěny u varovného pruhu v místě pro přecházení a to v rovnoběžném směru přecházení. Signální pruhy nebudou navazovat na varovný pruh, budou odsazeny dle šířky lemování varovného pruhu tj. 300mm (viz níže uvedené). Signální pruh bude rovněž lemován betonovou dlažbou bez „fazet“ v š. 300mm (viz níže uvedené).

Návrh parkovacích stání je součástí návrhu PD, jedná se o návrh pouze jednoho parkovacího stání u prodejny COOP, v PD nejsou navrženy parkovací stání pro osoby tělesně postižené. Přístup pro pěší v místě napojení na stávající MK u budovy OÚ bude bezbariérový vč. doplnění varovného pásu v ukončení chodníku z nopové kontrastní dlažby. V místě ukončení chodníku v ZÚ a KÚ bude v obou případech v místě stávajících sjezdů k sousedním nemovitostem, převýšení chodníkové obruby v těchto sjezdech bude +20mm z důvodu možnosti bezbariérového napojení na vozovku sil. II/235 v případě nutnosti pokračování v pohybu pro vozíčkáře při hraně vozovky sil. II/235 ve směru na Zbiroh popř. na Zvíkovec. Rovněž ukončení chodníku v sil. III/233 20 je oboustranně bezbariérové, v ukončení chodníků je navrženo místo pro přecházení vozovky s převýšením obruby +20mm a tudíž v případě nutnosti je umožněn pohyb vozíčkáře dále ve směru na Vejvanov po sil. III/233 20. V místě ukončení chodníku v blízkosti UV 17 a UV 20 bude koncová obruba bez převýšení z důvodu možnosti přejezdu této obruby pro vozíčkáře, šířka mezi oplocením a stávajícím svodidlem je cca 1,0m (minimum dle vyhlášky je 80cm), což umožňuje pojezd pro vozíčkáře.

Podélné sklony komunikací jsou navrženy dle stávající konfigurace terénu s dodržení max. sklonů dle ČSN.

*Ve vybraných místech (viz situace) bude proveden varovný pás š. 0,4m z hmatové dlažby pro nevidomé v barvě červené. Vystupující povrchové prvky musí odpovídat požadavkům technického návodu TN TZÚS. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. Barva nopové dlažby bude kontrastní vůči okolní dlažbě. Pruh z rastrové dlažby bude ohraničen po obvodu hladkými betonovými dlaždicemi (barva přírodní šedá) v celkové š. 300mm, které budou v tl. 60mm (v místě pro přecházení) a 80mm v místě sjezdů, tato dlažba bude uložena do lože z kameniva v tl. 3 až 5cm. Dlažba lemuující varovný / signální pruh musí mít rovinný povrch s dlažebními prvky bez sražené hrany, spáry maximální šíře 4 mm, počet spár mezi dlažebními prvky na délku 1 metru pásu lemuujícího*



*hmatový prvek maximálně 5 ks, počet spár mezi dlažebními prvky na šířku lemujícího pásu maximálně 1 ks (tj. minimální vzdálenost spár musí být 200 mm a větší v obou směrech) - viz nařízení vlády č. 163/2002 Sb. – nařízení, které stanovuje technické požadavky na vybrané stavební výrobky - celá verze viz TN TZUS a hmatový kontrast. Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost, viz vyhláška MMR 398/2009 Sb. Lemující pruh bude tvořen betonovou dlažbou (kombinace tvarů dl. rozm. 200/200/60-80 a 200/100/60-80), dlažba bude v barvě přírodní bez zkosených hran ("fazet")*

*U míst pro přecházení se signální pás odsazuje od varovného pásu 0,3 - 0,5 m. Odsazení 0,30 je nepřekročitelná minimální vzdálenost rozlišitelná holí (optimálně doporučeno vzhledem s ohledem na **bezpečnost** je 0,5 m) .*

*Nopová dlažba bude dle normy ČSN 73 6110 osazena i na všech místech, kde převýšení chodníkové obruby klesne pod 0,08m.*

*V nástupní hraně autobusové zastávky bude proveden varovný pruh nástupiště – bude osazena dlažba v červené barvě bez nopů v š. pruhu 40cm. V blízkosti označníku bude umístěn signální pruh zastávky z červené dlažby s nopy v š. 80cm, který bude kolmý k nástupní hraně a bude ukončen u varovného pruhu nástupiště (pruh z červené dlažby bez nopů).*



*Ve vybraných a v situaci popsaných místech bude umístěn pruh š. 400mm tvořený betonovou dlažbou s výrazně tvarovaným profilem. Jedná se o umělou vodící linii v místě přerušení přirozené vodící linie (převýšená obruba, podezívka oplocení, stěna domu apod.) na vzdálenost vyšší jak 6000 mm mezi jednotlivými částmi přirozeného hmatného vedení zrakově postižených osob. Vydlážděný pruh umělé vodící linie bude přímý. Umělá vodící linie musí navazovat na přirozenou vodící linii. Umělá vodící linie bude vydlážděna z betonové dlažby - Dlažba s reliéfním povrchem pro nevidomé a slabozraké, která je zjištělná hmatově holí i nášlapem, barva bílá, povrch hladký, rozm. 200 / 200 / 80.*

*Materiály určené pro hmatovou dlažbu musí splňovat NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04 a 12.03.06. Hmatový kontrast u zámkové dlažby se zkosenými hranami mu sýt v souladu s TN TZÚS 12.03.04 a 12.03.06.*

**c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy),**

Stavba nevyžaduje ochranu před škodlivými účinky vnějšího prostředí, stavba se nenachází v povodňovém území toku, v území s výskytem agresivní vody, bludných proudů, v území se stávající či minulou důlní činností.

**d) splnění požadavků dotčených orgánů.**

Stavba byla navržena a projednána s dotčenými účastníky státní správy a se správci dotčených inženýrských sítí, jenž se nacházejí v blízkém okolí stavby. Je nutné respektovat všechny podmínky stanovené správci sítí uložených v dané části obce a podmínky stanovené

jednotlivými úřady státní správy. Tyto podmínky jsou uvedené ve vyjádřeních těchto subjektů. Stávající sítě je nutno před zahájením stavby přesně vytyčit. Je nutno dodržet ochranná pásma jednotlivých sítí a práce v jejich prostoru provádět v souladu s požadavky správců. Údaje uvedené v příložených situacích je nutné brát jako orientační.

Možná rizika při realizaci stavebních prací:

Při obnažení podzemní inženýrské sítě, která nebyla zakreslena do koordinační či podrobné situace (zde jsou zakresleny pouze IS dle známých správců sítí v daném území) bude rozhodnuto na kontrolním dnu stavby o jejím ponechání, přeložení či napojení na nově realizované IS.

V případě obnažení archeologických vykopávek během výkopových prací bude okamžitě informováno nejbližší archeologické pracoviště. V případě, že se v místě vyskytnou archeologické vykopávky, musí investor 14 dní před zahájením prací písemně informovat Archeologický ústav Akademie věd ČR, Oddělení archeologické památkové péče, Letenská 4, 118 01 Praha 1 o zahájení prací dané stavby.

Při zjištění kontaminace odtěžených zemin popř. podkladních vrstev bude na základě zjištěné kontaminace rozhodnuto o novém uložení kontaminovaných zemin a podkladních zemin na řízenou skládku s povolením ukládání odpadů skupiny SNO (skládky nebezpečného odpadu dle zákona č. 294/2005 Sb.).

Ostatní viz základní havarijní plán během výstavby jenž je součástí ZOV.

V Plzni

4/2021

DOPLNĚNÍ 2/2024

DOPLNĚNÍ 1/2025

Projektant: Jan Miška