



TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 110 - KOMUNIKACE
SO 120 - CHODNÍKY
SO 130 - AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY

a) Identifikační údaje objektu

a) Označení stavby: HORNÍ BŘÍZA - TOVÁRNÍ ULICE - PRŮTAH
Kraj: Plzeňský
Místo: Horní Bříza
Katastrální území: Horní Bříza (642 631)

b) Stavebník: Město Horní Bříza, Tř. 1.máje 300,
330 12 Horní Bříza
SÚS Plzeňského kraje, p.o.

c) Projektant: Boula IPK s.r.o inženýrská projektová kancelář
Goldscheiderova 2925/3, 301 00 Plzeň
IČO: 28035461, autorizace ČKAIT 0201328

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení:

Obec Horní Bříza leží v okrese Plzeň-sever. Stavba „HORNÍ BŘÍZA - TOVÁRNÍ ULICE - PRŮTAH“ se realizuje na pozemcích stávající komunikace a sousedních ploch, zahrnuje průtah obcí (ulice Tovární) a přilehlé plochy v zastavěné části obce.

Začátek úpravy komunikace je napojen zásekem na stávající komunikaci ve staničení v km 0,000 00 a konec úpravy ve staničení km 0,946 43 je připojen opět zásekem na stávající



komunikaci na konci obce ve směru k silnici 1.třídy I/27 (směr Plzeň - Most). Do prostoru stavby zasahuje železniční přejezd, který nebude součástí stavebních úprav. Stavební úpravy budou přerušeny od odvodňovacího kanálu, přes železniční přejezd, po konec asfaltové úpravy za přejezdem, km 0,453 69 až km 0,477 46 ve směru staničení. Železniční přejezd byl v minulých letech stavebně upraven, naše stavební úpravy do prostoru dráhy nezasahují. Železniční přejezd je opatřen závorami a dále pak zvukovým a světelným signalizačním zařízením. Směrově a výškově se napojujeme na již provedené stavební řešení.

V místě železničního přejezdu bude provedeno odfrézování stávající obrusné vrstvy až k závěrné zídce a dobaleno. Spára napojení bude zalita pružnou modifikovanou zálivkou.

Opravovaná komunikace směrově i výškově navazuje na stávající terén. Trasa komunikace se nemění. Niveleta komunikace je upravena s ohledem na vypádování silničního tělesa ve spádu 2,5%, nového chodníku ve spádu 2% a s ohledem na napojení vjezdů na okolní nemovitosti.

Po celé trase úpravy komunikace bude osazeno 54 uličních vpustí, které budou zaústěny do dešťové kanalizační stoky. Stávající prahová příčná vpust' při železničním přejezdu ze směru od centra bude vyměněna za monolitickou z polymerbetonu (třída zatížení F 900).

Hlavní dopravní prostor je navržen o šířce 6,50 m, z čehož šířka jízdního pruhu je 3,00 m a šířka vodícího proužku je 0,25 m. Pro optické zúžení profilu vozovky je podél zvýšené obruby uložena linka v š.250 mm ze žulových kostek I/10 do betonu (odvodňovací proužek). V místě pro přecházení s dělicím ostrůvkem je šířka hlavního dopravního prostoru 9,00 m, z čehož šířka jízdního pruhu je 3,00 m, šířka vodícího proužku je 0,25 m a šířka středního dělicího pruhu je 2,50 m. V místě autobusové zastávky je šířka hlavního dopravního prostoru 12,25 m, z čehož šířka jízdního pruhu je 3,00 m, šířka autobusového pásu je 3,00, šířka vodícího proužku je 0,25 a šířka zvýšeného dělicího pásu je 2,50 m. Do přidruženého prostoru patří chodníky o šířce 1,50 m a 2,00 m, ojediněle v místě kolize se stávající zástavbou je šířka chodníku snížena na 0,9 m, a pásy zeleně s proměnlivou šířkou. Nové chodníky navazují na stávající chodníky proměnlivé šířky.

Nově je navrženo 35 parkovacích stání, z nichž dvě jsou vyhrazena pro vozidlo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a jedno pro motocykl. Před místní samoobsluhou č.p.146 jsou navržena 4 podélná parkovací stání a jedno stání pro zásobování.

V celé délce úpravy jsou navrženy chodníky po obou stranách, zhruba od staničení km 0,857 46 je navržen chodník pouze levostranný a pokračující až do konce úpravy. Chodníky jsou navrženy nové nebo navazují na stávající chodníky. Ve staničení km 0,010 00 km 0,557 46 a km 0,832 46 jsou navržena místa pro přecházení se středním dělicím ostrůvkem, ve staničení km 0,233 30 bez dělicího ostrůvku. V místě dělicího ostrůvku je navržena autobusová zastávka pro silniční linkovou osobní dopravu v zálivu ve směru staničení a v opačném směru v jízdním pruhu.

Niveleta vozovky je navržena s ohledem na původní terén a rozsah zemních prací prakticky ve stejných parametrech tak, aby byly plynule napojeny přilehlé vjezdy a vstupy do objektů. Součástí PD je podélný profil.

Směrové řešení komunikace zůstává zachováno dle původní komunikace. Vozovka je navržena v parametrech komunikace III. třídy tak, aby plynule propojovala všechny vstupy a vjezdy na přilehlé pozemky a nemovitosti. Komunikace se navrhuje dle ČSN 736101, ČSN



736102 a ČSN 736110. Vozovka je ohraničena zvýšenou obrubou 12 cm z betonových krajníků ABO 2-15 s přídlažbou ze žulové kostky I/10 do betonu. Konstrukce vozovky je navržena v tl. 54 cm, konstrukce chodníku v tloušťce 24 cm. Konstrukce přejezdu chodníku a sjezdů k nemovitostem je v tl. 26 cm. Obruba v místech sjezdů je oproti vozovce zvýšena o 5 cm, u místa pro přecházení o 2 cm a v místě autobusových zastávek o 20 cm. Chodník je oddělen obrubou nebo plotovou zídou. Ve staničení cca km 0,377 16 až km 0,385 41 a km 0,574 000 až km 0,613 00 je místo chodníkových obrub navržen obrubník z betonových palisád (BEST, typ KADET) o rozměrech 800 až 1200/1120/180 mm v dl.cca 46 m z důvodu výškového rozdílu stávajícího terénu a nově navrženého chodníku.

Betonové obruby u komunikace budou použity z ABO 2-15 s přídlažbou ze žulových kostek I/10. Betonové obruby chodníku budou použity z ABO 4-5. Místa pro přecházení a vjezdy budou opatřeny obrubou ABO 100/15/15-N včetně přechodových obrub ABO 100/15/25-LV,PV. U autobusové zastávky bude použit obrubník BZO 350 (1000/435/350). Střední dělicí ostrůvky přejezdové budou opatřeny obrubou ABO 30-10/19,5. Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.

Zelené pásy se ohumusují ornici v tl. 10 cm a zatravní.

Součástí stavby budou stavební úpravy části silnice 3. třídy III/180 4 v úseku začínajícím na konci města Horní Bříza ulice Tovární (ve směru Most) a končícím napojením na silnici 1.třídy I/27. Jedná se o opravu úseku v délce cca 360 m. Stávající komunikace vykazuje množství trhlin a výtluků, asfaltová vrstva je značně vyžilá. Vzhledem k bezpečnosti provozu na silnici pro vozidla i pro pěší navrhujeme opravu povrchu vozovky.

Oprava zahrnuje stávající asfaltový kryt vozovky, dle zjištění stavu stávající vozovky budou doporučeny provizorní opravy povrchu vozovky. Přesný rozsah lokálních oprav bude nutno upřesnit po odfrézování asfaltových vrstev.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Výčet podkladů použitých pro zpracování této projektové dokumentace:

- a)** Geodetické zaměření včetně výškopisu dané lokality
- b)** Katastrální mapa k.ú. Horní Bříza
- c)** Vyjádření správců sítí k existenci zařízení v jejich správě v daném území
- d)** Projektová dokumentace ve stupni pro DUR
- e)** územní rozhodnutí ze dne 24.4.2014, č.j. MUTE-1574/2014/STO/MBo, které nabylo právní moci dne 30.5.2014.
- f)** rozhodnutí o stavebním povolení ze dne 1.4.2016, č.j:OD-Fro/10416/2015-R, které nabylo právní moci dne 7.5.2016
- g)** územní plán města Horní Bříza

Byly využity výše uvedené podklady a dále provedena místní šetření a jednání s investorem. Všechny požadavky byly zapracovány do PD pro stavební povolení.

Před zahájením stavebních prací je nutno provést vytýčení všech inženýrských sítí a práce v ochranném pásmu sítí provádět dle požadavku jejich správců.



d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Projektová dokumentace obsahuje tyto stavební objekty:

SO 110	Komunikace
SO 120	Chodníky
SO 130	Autobusové zastávky
SO 410	Přeložka telefonního vedení
SO 810	Kácení dřevin

Situace se všemi stavebními objekty je součástí přílohy A2 - koordinační situace.

Předpokládá se výstavba všech stavebních objektů v jednom celku dle harmonogramu výstavby, který je v příloze A5_3 této PD.

e) Návrh zpevněných ploch včetně případných výpočtů

Návrh zemního tělesa vychází z technického předpisu TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (2004). Konstrukce vozovky je navržena ve třídě dopravního zatížení IV a návrhové úrovni porušení vozovky D1 v tl. 54 cm o konstrukčních vrstvách:

Konstrukce vozovky - D1 - N - 2 PIII

je navržena v tl. 54 cm o konstrukčních vrstvách:

▪ ACO 11 S	PMB 45/80-60	4 cm
▪ spojovací postřik z asfaltové emulze		0,3 kg/m ²
▪ ACL 16 S	PMB 25/55-60	6 cm
▪ spojovací postřik z asfaltové emulze		0,3 kg/m ²
▪ ACP 22 S	PMB 25/55-60	9 cm
▪ spojovací postřik z asfaltové emulze		0,5 kg/m ²
▪ štěrkodrt'	tř. A	20 cm
▪ štěrkodrt'	tř. A	15 cm

CELKEM

54 cm

Konstrukce DLÁŽDĚNÉHO PŘEJEZDU A DĚLÍČÍHO PÁSU - D1 - D - 2 PIII

je navržena v tl. 51 cm o konstrukčních vrstvách:

▪ betonová dlažba		8 cm
▪ pískové lože		4 cm
▪ SC C 5/6		19 cm
▪ Mechanicky zpevněná zemina	MZZ	20 cm

CELKEM

51 cm



Konstrukce parkovacího stání

je navržena v tl. 47 cm o konstrukčních vrstvách:

▪ betonová dlažba		8 cm
▪ pískové lože		3 cm
▪ mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	16 cm
▪ štěrkokodř	ŠD	20 cm

CELKEM

47 cm

Chodník je navržen v návrhové úrovni porušení D2 v tl. 24 cm o konstrukčních vrstvách:

Konstrukce chodníku

je navržena v tl. 24 cm o konstrukčních vrstvách:

▪ betonová dlažba		6 cm
▪ pískové lože		3 cm
▪ štěrkokodř	ŠD	15 cm

CELKEM

24 cm

Vjezdy a chodníkové přejezdy

jsou navrženy v tl. 26 cm o konstrukčních vrstvách:

▪ betonová dlažba	tl. 8 cm
▪ kladecí vrstva	tl. 3 cm
▪ mechanicky zpevněné kamenivo	tl. 15 cm

CELKEM

tl. 26 cm

Vjezd pro auta nad 3,5 t - ve staničení cca km 0,141 45

je navržen v tl. 61 cm o konstrukčních vrstvách:

▪ betonová dlažba	tl. 8 cm
▪ kladecí vrstva 4-8 mm	tl. 3 cm
▪ drcené kamenivo 8-16 mm	tl. 15 cm
▪ drcené kamenivo 0-36 mm hutněno po vrstvách	tl. 35 cm
▪ štěrkopísek 0-8 mm	tl. 10 cm

CELKEM

tl. 61 cm



V trase komunikace nebyl prováděn geologický průzkum a proto i na základě zkušeností z předchozích staveb se navrhuje výměna podloží v tl. 50 cm a nahrazení lomovým kamenem v tl. 60 cm, kdy se předpokládá, že 10 cm bude zatlačeno do stávající zeminy. **Zhutněná parapláň musí vykazovat zatížení minimálně 45 MPa (vhodnější je 60 MPa).** Po odebrání nevhodného materiálu bude provedeno přehutnění úrovně parapláňe dvěma pojezdy těžkého válce bez vibrace. V průběhu zemních prací bude s dodavatelem, investorem a dozorem stavby upřesněn rozsah sanace a provedených prací.

Při provádění zemních prací je nutné respektovat příslušná ustanovení technických norem a předpisů, která jsou při provádění těchto prací závazná, zejména pak

- ČSN 736133 - Návrh provádění zemního tělesa pozemních komunikací, účinnost od 1.3.2010
- ČSN 736005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, účinnost od 1.10.1994
- TPK 4 - Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací, Kapitola 4 - Zemní práce, které vydalo Ministerstvo dopravy, Odbor infrastruktury s účinností od 1.1.2010.

Před zahájením stavebních prací je nutno provést vytýčení všech inženýrských sítí a práce v ochranném pásmu sítí provádět dle požadavku jejich správců.

Vytýčení stavby je patrné ze situace v měřítku 1:250 (přílohy B1.2.1.1-3). Situační řešení včetně katastrální mapy je v souřadnicovém systému JTSK, výškový systém BPV.

Příčné řezy prostoru místní komunikace jsou navrženy kolmo na osu vozovky tak, aby plně vystihovaly navrženou úpravu a kubatury jednotlivých ploch (viz. příloha B1.2.4.1-2).

Provizorní opravy povrchu vozovky

Opravovaný úsek začíná na konci města Horní Bříza ulice Tovární (ve směru Most) a končí napojením na silnici 1.třídy I/27.

Provede se:

- odfrézování asfaltových vrstev
- očištění povrchu a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k případným lokálním opravám
- oprava neúnosných míst s doplněním podkladních vrstev způsobem uvedeným ve zprávě o posouzení stavu vozovky
- oprava zbylých trhlin a spár dle TP 115, případně s použitím geomříže dle TP 147 a předpisu jejího výrobce
- následují jednotlivé konstrukční vrstvy

Lokální opravy pro uvažovanou třídu dopravního ztížení V se provedou tímto způsobem:

- odstranění asfaltových vrstev



- doplnění podkladní vrstvy ŠDA 0/32 na potřebnou niveletu a zhutnění na min. 100 MPa (pokud nebude dosaženo požadované únosnosti, je nutné provést hloubkovou sanaci)
- asfaltová podkladní vrstva ACP 16 S 50/70; 70 mm; ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-EP; 0,2 kg/m²; ČSN 73 6129
- obrusná vrstva – viz skladba

Přesný rozsah lokálních oprav bude nutno upřesnit po odfrézování asfaltových vrstev.

Konstrukce obrusné vrstvy a vyrovnávky vozovky v š. 6,50 m je navržena v tl. 9 cm.

Konstrukce vozovky v š. 6,50 m v délce úseku cca 360 m
je navržena v min. tl. 12 cm o konstrukčních vrstvách:

- | | |
|--|-----------------------|
| ▪ ACO 11 S PMB 45/80-60; ČSN EN 13108-1 | 5 cm |
| ▪ spojovací postřík PS-EP; ČSN 73 6129 | 0,2 kg/m ² |
| ▪ ACL 16 S PMB 25/55-60; ČSN EN 13108-1 | (min. 4 cm) 7 cm |
| ▪ spojovací postřík PS-EP; ČSN 73 6129 | 0,4 kg/m ² |
| ▪ odstranění asfaltových vrstev, lokální opravy a příprava povrchu | |

Stávající konstrukce

CELKEM

12 cm

f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění

Odvodnění tělesa komunikace bude provedeno pomocí 54 nově osazených uličních vpustí s novými přípojkami nebo využitými stávajícími přípojkami do dešťové kanalizace.

g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Vodorovné dopravní značení

V celé délce úpravy bude provedena oboustranná vodící čára plná V 4 v š. 0,25 m. V prostoru křižovatek bude vodící čára V 2b přerušovaná 1,5 x 1,5 m v š. 0,25 m.



Jízdní pruhy budou v celé délce úpravy odděleny podélnou čarou souvislou V 1a v š. 0,125 m. V prostoru křižovatek budou jízdní pruhy odděleny čarou V 2b přerušovanou 1,5 x 1,5 m v š. 0,125 m.

V místě autobusové zastávky je zastávkový pruh (záliv) oddělen vodící čarou plnou V4 v š. 0,25 m, a vjezd a výjezd ze zálivu je oddělen vodící čarou V4 přerušovanou 0,5 x 0,5 m v š. 0,25 m.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno nátěrovou technikou dvousložkovou bílou barvou. Druh materiálu bude upřesněn v průběhu realizace.

Svislé dopravní značení

Budou osazeny tyto dopravní značky:

Číslo	Název	Počet
A29	Železniční přejezd se závorami	2
A31a	Návěstní deska (240 m)	2
A31b	Návěstní deska (160 m)	2
A31c	Návěstní deska (80 m)	2
P2	Hlavní pozemní komunikace	8
P4	Dej přednost v jízdě!	7
B2	Zákaz vjezdu všech vozidel	1
B24a	Zákaz odbočení vpravo	1
B24b	Zákaz odbočení vlevo	1
E13	Text „Začátek chemického posypu“	1
E13	Text „Konec chemického posypu“	1
C4a	Příkazaný směr objíždění vpravo	8
Z4	Směrová deska	8
IJ4b	Zastávka	2
IP11a	Parkoviště	2
IP12a	Vyhrazené parkoviště	1
E1	Počet	1

Svislé dopravní značení musí být v souladu s vyhláškou 30/2001 Sb. a TP 65 („Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, II. vydání).

Navrhované nové svislé dopravní značení bude provedeno v reflexní úpravě. Stávající dopravní značení bude vyměněno za nové v reflexní úpravě.

h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Základní legislativa, kterou je třeba dodržovat při výstavbě:



- Zákon č. 309/2006 Sb. O zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.
- Vládní nařízení č. 591/2006 Sb. O bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi, který obsahuje přílohy:
 - č.1 - Další požadavky staveniště
 - č.2 - Bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při provozu a používání strojů a nářadí na staveništi
 - č.3 - Požadavky na organizaci práce a pracovní postupy
 - č.4 - Náležitosti oznámení o zahájení prací
 - č.5 - Práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán
- 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
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Tato legislativa stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních, montážních a udržovacích pracích a při pracích s nimi souvisejících. Základní povinnosti dodavatele stavebních prací je vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je současně povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště, osobními ochrannými pracovními prostředky odpovídajícími ohrožení, které pro tyto osoby z provádění stavebních prací vyplývá.

Povinnost pracovníků při provádění stavebních prací je:

- a) dodržovat technologické a pracovní postupy, návody, pravidla a pokyny
- b) obsluhovat stroje a zařízení a používat nářadí a pomůcky, které jim byly pro jejich práci určeny. Neměnit bez souhlasu odpovědného pracovníka nic na provozních, bezpečnostních a požárních zařízeních
- c) dodržovat bezpečnostní označení, výstražné signály a upozornění a pokyny pracovníků pověřených střežením ohrazeného prostoru
- d) provádět práci na určeném pracovišti, ze kterého se nesmí vzdálit bez souhlasu odpovědného pracovníka, kromě naléhavých důvodů, odchod jsou pracovníci povinni ohlásit odpovědnému pracovníkovi.

Na bezpečnost je nutno dbát především při zdvihání břemen a při pracích na elektrických strojích a zařízeních. Na jednotlivé práce smějí být nasazováni pouze pracovníci, kteří jsou na ně řádně vyškoleni a jsou poučeni příslušných bezpečnostních předpisů. Při pracích se stroji a zařízeními musí mít pracovníci oprávnění k jejich obsluze.



Před zahájením stavebních prací je nutno dodavatelem stavby ověřit stav inženýrských sítí, sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k narušení a zásahu do těchto sítí. Polohu inženýrských sítí je nutno ověřit kopanými sondami. Vytýčení průběhu inženýrských sítí zajišťuje přímý zhotovitel stavebních prací.

Jakýkoliv zásah do inženýrských sítí je nutno předem dohodnout se správcem sítě, za jehož dozoru budou prováděny i následující práce a práce v ochranném pásmu těchto sítí.

V případě, že na staveništi budou působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

V tomto případě, že celková předpokládaná doba prací a činností je delší než 30 pracovních dnů a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den nebo celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu, je zadavatel stavby povinen doručit oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště.

Stavba musí být označena tabulí s uvedením potřebných údajů.

Před zahájením stavby zadavatel stavby zajistí, aby byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Za bezpečnost provozu staveniště a jeho bezpečnostní vybavení zodpovídá příslušná dodavatelská organizace. Zhotovitel stavebních a montážních prací je povinen dbát na bezpečnost práce a provozu staveniště i v době své nepřítomnosti a používat doporučené pracovní postupy výrobců a dodavatelů materiálů a technologií. Na staveništi mají přístup pouze oprávněné osoby dodavatele a investora, a to pouze se souhlasem odpovědné osoby (stavbyvedoucí). Investor bude poučen generálním zhotovitelem o způsobu pohybu po staveništi. Zejména je třeba zabezpečit volné výkopy a místa na stavbě s možností pádu z výšky. Za bezpečnost provozu technických zařízení na staveništi zodpovídá jejich obsluha. Na staveništi bude na vhodném místě přístupný instruktážní návod pro řešení případných havarijních situací.

Zejména je nutno zdůraznit potřebu dodržování bezpečnostních předpisů při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními eventuálně při práci pod vysokým napětím.

Kontrolní prohlídky stavby:

Na základě § 133 a 134 zákona č. 183/2006 Sb. budou na stavbě v průběhu realizace prováděny kontrolní prohlídky. Budou kontrolovány části stavby, které budou zakryty, případně trvale nepřístupné, jejichž vadné provedení by mohlo ohrozit užitné vlastnosti stavby. Zejména budou prováděny kontroly:

- vytýčení prostorové polohy stavby
- provedení ležatých potrubí a jejich napojení na stávající sítě (napojení uličních vpustí)
- plán zemního tělesa a jejího odvodnění trativody
- jednotlivé konstrukční vrstvy vozovky
- splnění požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby



- předepsané příčné sklony vozovek a chodníků

Nakládání s odpady

Odpad z prováděných demoličních prací je zaříděn dle Katalogu odpadů (Vyhláška č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů, změna: 503/2004 Sb., změna: 168/2007 Sb., změna: 374/2008 Sb.). S odpadem bude nakládáno dle zákona č. 185/2001 Sb. - O odpadech.

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

- podskupina 17 05 00
17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 05 03
- podskupina 17 09 00
17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod č. 0901, 0902, 0903
- kód druhu odpadu 17 03 01 – asfalt (výrobky z asfaltu) s obsahem dehtu kat. N (odstranění živičných krytů a podkladů), bude odvezeno na nejbližší obalovnu (recyklace) zhotovitele nebo na skládku obce.

Stavební odpad doporučujeme odvážet na skládku Vysoká.

Stavba po své realizaci nepředstavuje negativní změnu z hlediska ochrany životního prostředí (prašnost, emise, hluchost).

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

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

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

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



j) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Při návrhu stavby byly zohledněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, nařízení vlády 163/2002 Sb. ČSN 736110 (1/2006).

Překážky na komunikacích pro pěší musí mít ve výši 1100 mm pevnou ochranu a ve výši 100 až 250 mm zarážku pro slepeckou hůl, sledující půdorysný průmět překážky, popř. lze odsunout zarážku za obrys překážky nejvýše o 200 mm.

Nově navržené úpravy jsou navrženy v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. Stavba je řešena plně bezbariérově s možností pohybu nevidomých spoluobčanů.

Příčný sklon chodníku je max. do 2,0%. Sklon do 2,0% je navržen i v jednotlivých vjezdech a to v šíři chodníku či v min. šíři 90cm podél přirozené či umělé vodící linie.

Největší podélný navržený sklon v chodníku je o hodnotě +4,58 % – stávající průběh hrany silnice III/1804. Průměrná hodnota podélného sklonu je o hodnotě okolo 2,0%. Podélný profil ve výkresové části B1.2. – č.přílohy 2 znázorňuje podélný profil osy komunikace, který chodník tzv. kopíruje. Délka sklonu přes 4% nepřesahuje 200m – není třeba uvažovat odpočívky v trase chodníku.

Podél snížené hrany obrubníku (pod výškou obrubníku 8cm) je navržen varovný pás z hmatové, slepecké dlažby v barvě červená v šíři 40cm s přesahem varovného pásu do místa výšky silničního obrubníku min. +8cm nad vozovkou. Místa pro přecházení jsou doplněna signálními pásy. V místech, kde nelze ze stavebně-technického důvodu (nedostateční šířka chodníku) zřídit signální pás, jsou dle ČSN Z1 čl. 10.1.3.1.14 pouze varovné pásy.

V celé délce chodníku je navržena přirozená vodící linie z betonového záhonového obrubníku osazeného na +6cm nad chodníkem, hrany stávajících budovy či podezdívek plotů.

V místech vjezdů bude vodící linie přerušena v šíři vjezdu, avšak do maximální délky nejširšího vjezdu 6,00m (měřeno podél vodící linie). Samostatný vjezd širší než 6 m je navržen na základě obalových křivek vozidla využívajícího tento vjezd. Prodloužená délka místa pro přecházení (měřeno v ose MPP) nepřesahuje 10 m (dle vyhl. Č. 398/2009 Sb. Př. č. 2 čl. 2.0.3. . V místech vjezdů bude obrubník směrem do silnice snížen na +5cm. Snížený obrubník v místech vjezdů nepřesahuje délku 6,0m.

V místech změny výškového průběhu obrubníku jsou navrženy rampové části chodníku o maximálním podélném sklonu 12,5% na délce 1,0m až 2,0m se zachováním příčného sklonu do 2,0%. Rampové části jsou navrženy v šíři chodníku či šíři sjezdu od chodníku k vozovce (v šíři zeleného pásu). Délka rampové části vychází z výškové změny silničního obrubníku! Rampové části musí zachovat min. šířku průchozího prostoru 90 cm s příčným sklonem max. 2%. Pokud chodník, vzhledem ke své šířce, neumožňuje dodržet parametry pěší trasy s lichoběžníkovou rampou, je rampa řešena v souladu s ČSN 73 6110 č. 10.1.2.12 sklopením rampové části v celé šíři chodníku.

Základní výška silničního obrubníku je +12cm, v místech BUS nástupišť +20cm, v místech sjezdů +5cm a v místech nástupů na chodník či míst určených pro přecházení +2cm.



Přes silnici III/1804 jsou navržena místa určená pro přecházení v šíři min. 3,0m a délky přecházení max. 6,50m (tři místa pro přecházení jsou se středním dělícím ostrůvkem). Prodloužená délka místa pro přecházení (měřeno v ose MPP) je v situaci doložena obalovými křivkami a nepřesahuje 10 m (dle vyhl. Č. 398/2009 Sb. Př. č. 2 čl. 2.0.3). Varovné pásy budou doplněny o odsazené signální pásy o 30cm. Signální pásy vycházejí z přirozené vodící linie. Osy signálních pásů budou na sebe napřímo navazovat.

V rámci výstavby parkovacích ploch jsou dvě místa vyhrazena pro ZTP – délka 7,0m a šíře 3,5m. Příčný sklon stání bude do 2%. Podél stání je navržen snížený obrubník na +2cm a varovný pás o šíři 40cm v délce snížení obrubníku.

Ve vjezdech je zachován příčný sklon o max. hodnotě 2,0% směrem do vozovky a to, alespoň v minimální šíři 0,9m u přerušené vodící linie.

Chodník je navržen v šíři 1,50m (min. 0,9 m v místě kolize se stávající zástavbou) – měřeno mezi obrubníky dle skladebného rozměru betonové dlažby.

Nástupní hrana autobusové zastávky bude vymezena pomocí kontrastního pásu v šířce 0,3m (výška obrubníku nástupní hrany je 0,2m, bezbariérový obrubník) a v barevném odstínu bílá, v celé délce nástupní hrany tj. 12,0m. Nástup je vymezen pomocí signálního pásu o šířce 0,80m ukončeného 0,5m před nástupní hranou – na hraně kontrastního pásu. Signální pás je navržen, jako varovné pásy, z betonové dlažby se slepeckou úpravou v barvě červená. Nástupní hrana je navržena ve výšce +20cm nad vozovkou a to pomocí bezbariérového obrubníku 1000/400/330. Nástupiště je navrženo o příčném sklonu do 2,0%. Označnický IJ4b bude umístěn 80cm od signálního pásu a 60cm od nástupní hrany. Spodní hrana označnicku bude min. 2,20m nad pochozí plochou. Nástupní plocha je navržena v šíři 2,0m a cca 3,0m. Z důvodu stísněných podmínek vzniklých rekonstrukcí je začátek a konec nástupní hrany zastávky u parku šířky 1,76 m a 1,86 m. Dle ČSN 73 6425-1 čl. 6.2.2.5 je min. šířka nástupiště 1,7 m.

Veškeré použité materiály pro prvky pro nevidomé musí být dle NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04-06. Certifikáty použitého materiálu budou předány zhotovitelem u kolaudace.

j) Závěr

Závěrem ještě jednou upozorňujeme na dodržování zásad bezpečnosti práce a ochrany pracujících během celé výstavby a na bezpodmínečnou nutnost vytýčení trasy všech inženýrských sítí jejich správci ještě před zahájením stavebních prací.

V Plzni, červen 2017

Zapsala: Tychtlová Alena