



TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 110 - KOMUNIKACE
SO 120 - CHODNÍKY
SO 130 – PARKOVACÍ STÁNÍ
SO 310 – ODVODNĚNÍ
SO 810 – REKULTIVACE
SO 820 - ZELEŇ

Rozsah a obsah dokumentace je zpracován dle sb. zákona č.251/2018 přílohy č. 6 k vyhlášce č.146/2008 Sb.

Obsah

TECHNICKÁ ZPRÁVA	1
A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	2
NÁZEV STAVBY	2
STAVEBNÍK:	2
PROJEKTANT:	2
B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:	3
C. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI ...	5
D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	6
F. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	10
G. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU ..	11
H. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	14
I. ZÁVĚR	15



BOULA IPK s.r.o. Inženýrská projektová kancelář – dopravní stavby
IČ: 28035461, Goldscheiderova 2925/3, 301 00 Plzeň
tel. / fax 377 421 190, e - mail: projekce@boula.cz

A. Identifikační údaje objektu

Název stavby

KŘÍŽOVATKA SILNIC II/180 x III/180 45 CHOTĚŠOV

místo stavby (adresa, čísla popisná, katastrální území, parcelní čísla)

Místo stavby: Chotěšov
Kraj: Plzeňský kraj
Katastrální území: Chotěšov; okres Plzeň - jih (653 161)
Parcelní čísla: 743/7; 774/1; 743/38; st.68/1; 772/1; 1111; 774/18;
772/35; 772/36; 471/16; 1038; 774/5; 469/2; 743/39;
st.237; 471/15

Stavebník:

Obec Chotěšov
Plzeňská 88
332 14 Chotěšov
IČO: 00 256 706

SUS PK, p.o.
Koterovská 462/162
326 00 Plzeň
IČO: 72053 119

Projektant:

Objekty pozemních komunikací

Boula IPK s.r.o.
Goldscheiderova 2925/3, 301 00 Plzeň
IČ: 280 354 61
DIČ: CZ 280 354 61



B. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení:

Stavba „**KŘÍŽOVATKA SILNIC II/180 x III/180 45 CHOTĚŠOV**“ se realizuje na pozemcích stávající komunikace a sousedních ploch. Trasa komunikace a niveleta se nemění v závislosti na umístění a napojení se na novou okružní křižovatku. Zájmové území stavby zahrnuje komunikaci 2.třídy -II/180 ulici Dobřanskou a silnici 3.třídy III/180 45 ulici Havlíčkovu procházející obcí Chotěšov, a plochy přiléhající ke komunikacím.

Území stavby se nachází v oboustranné zástavbě obce.

Předmětem stavby je výstavba nové okružní křižovatky a její napojení na stávající komunikační systém. Nová okružní křižovatka je umístěna v prostoru křižovatky ulic Dobřanská a Havlíčkova. V zájmovém území bude provedena oprava stávajících chodníků, které jsou v porušeném stavu, výstavba nových chodníků a jejich napojení na stávající chodníky, výstavba míst pro přecházení se středovými dělicími ostrůvky, výstavba sjezdů ke stávajícím nemovitostem a nových parkovacích míst. Vzhledem ke změně nivelety nové komunikace se provede přeložka dotčeného plynovodu a vodovodu. V zájmovém území bude upraveno veřejné osvětlení s důrazem na vhodné osvětlení nových míst pro přecházení. Projekt VO není součástí této PD. Odvodnění komunikace bude provedeno do nových uličních a obrubníkových vpustí, které budou zaústěny do stávající kanalizace. Vpust' č.9 bude uliční. Vpusti 4; 6 a 7 budou odvodněny do nové kanalizační šachty ŠN, která bude napojena na stávající kanalizační řad. Stávající silnice nedotčené novou výstavbou okružní křižovatky budou rekultivovány a ozeleněny.

Nová úprava bude respektovat návaznost na nově upravené komunikace (obytné zóny) v ulici Vrchlického a Hřbitovní.

Stávající komunikace je vyžilá s četnými výtluky a výmoly a je nezbytná její oprava. Zájmové území zahrnuje část komunikace 2. třídy - II/180 (ulice Dobřanská), která v současné době kapacitně ani kvalitativně nevyhovuje současnému dopravnímu zatížení. Výstavba nové okružní křižovatky přispěje k usměrnění a zklidnění dopravního provozu. Výstavba nových chodníků, míst pro přecházení se středovými dělicími ostrůvky a 14 parkovacích míst včetně parkovacího místa pro ZTP v prostoru křižovatky přispěje ke zvýšení bezpečnosti pohybu osob i k větší bezpečnosti dopravy.

SO 110 Komunikace, SO 120 Chodníky, SO 130 Parkovací stání

Hlavní dopravní prostor je široký 6,50 m (silnice 2.třídy - ulice Dobřanská) a 6,00 m (silnice 3.třídy - ulice Havlíčkova). Pro větší bezpečnost chodců v obci jsou navrženy nové chodníky široké min. 1,50 m z betonové dlažby tl. 6 cm, sjezdy a chodníkové přejezdy jsou z betonové dlažby tl. 8 cm a parkovací místa (celkem 14 včetně 1 místa pro ZTP) o rozměrech 2,50 (2,75) x 5,00 m jsou navržena z betonové dlažby tl. 8 cm. Stávající chodníky proměnlivé šířky budou opraveny.

Místo pro přecházení je se středním dělicím ostrůvkem šířky 2,50 m.



Podél vozovky je navržen zvýšený krajník ABO 2-15, uložený do betonového lože a zvýšený oproti vozovce o 15 cm, čela ostrůvků o 20 cm. Podél zvýšených obrub bude použita přídlažba, linka z drobné kostky I 10 v úrovni do betonu. U vjezdů bude použit silniční nájezdový obrubník a silniční přechodový obrubník. U chodníkových přejezdů bude použit obrubník chodníkový přejezdový.

Místa sjezdů a chodníkových přejezdů jsou oproti vozovce zvýšena o 5 cm, místa pro přecházení a vstupy do obytných zón jsou zvýšena o 2 cm.

Příčný sklon vozovky je navržen směrem k uličním vpustím 2,5%, v obloucích je sklon dostředný 3%.

Návrh výškového uspořádání komunikace je dán stávajícím terénem, napojením na stávající místní komunikaci a plynulým napojením přilehlých vjezdů a vstupů do objektů. Při volbě výškového uspořádání bylo uvažováno s minimalizací zemních prací a plynulým odtokem srážkových vod z povrchu vozovky. Součástí PD je podélný profil.

SO 310 Odvodnění

Odvodnění nové komunikace bude novými obrubníkovými vpustmi do stávající kanalizace. Vpust' č.9 bude uliční. Vpusti 4; 6 a 7 budou odvodněny do nové kanalizační šachty ŠN. Nová šachta bude napojena na stávající kanalizační řad (šachtu v křižovatce ulic Havlíčkova – Vrchlického) PVC troubou DN 250 v délce 22,62 m. V zájmovém území je navrženo celkem 12 kusů uličních a obrubníkových vpustí. Vpusti se zaústí do stávající dešťové kanalizace s maximálním využitím stávajících přípojek nebo nové šachty ŠN. Technický stav stávajících přípojek bude posouzen po jejich odkrytí. Přípojky, které budou v nevyhovujícím stavu, budou nahrazeny novými. Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení stávající kanalizační stoky a upřesnit napojení uličních vpustí. Místní jednotná kanalizace je vlastnictví obce Chotěšov, provozovatelem je ČEVAK a.s. Odpadní vody společně s dešťovými vodami je svedena na obecní ČOV k likvidaci. V rámci stavby okružní křižovatky se nemění odtokové poměry v území, navrhovaná stavba nemá dopad do stávající stokové sítě obce.

SO 810 Rekultivace

Stávající silnice nedotčené novou výstavbou okružní křižovatky budou rekultivovány. Živičná vrstva bude odfrézována a odvezena na obalovnu příslušného zhotovitele. Kamenný podklad bude rozrušen a odvezen na skládku Chotíkov. Úprava terénu bude provedena vhodnou zeminou z výkopových prací. Na urovnanou plochu bude navezena ornice z vytvořené deponie v předpokládané tl. 100 mm.

SO 820 Zeleň

Plochy zeleně budou ohumusovány v tl. 100 mm a osety travním semenem do vzdálenosti do 1,0 m. Terén určen pro rekultivaci bude upraven vhodnou zeminou z výkopových prací. Na urovnanou plochu bude navezena ornice z vytvořené deponie v předpokládané tl. 100 mm.



C. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Výčet podkladů použitých pro zpracování této projektové dokumentace:

- Geodetické zaměření včetně výškopisu dané lokality
- Katastrální mapa k.ú. Chotěšov
- Vyjádření správců sítí k existenci zařízení v jejich správě v daném území
- územní plán obce Chotěšov
- místní šetření a jednání s investory
- Zpráva č. RT-2022-059/001 – stanovení množství PAU v asfaltových směsích komunikací
- územní rozhodnutí pod č.j.:1377/20/OV ze dne 12.5.2020 s nabytou právní mocí dne 12.6.2020
- Stavební povolení ze dne 17.1.2022 pod č.j.:724/22/OSD/Fi s nabytou právní mocí dne 16.2.2022
- Stavební povolení ke stavbě vodního díla ze dne 10.11.2021 pod č.j.:991/21/OŽP/Ha s nabytou právní mocí dne 9.12.2021

Byly využity výše uvedené podklady. Všechny požadavky byly zapracovány do PD.

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	Parkovací stání
SO 310	Odvodnění
SO 320	Přeložka vodovodu
SO 410	Veřejné osvětlení
SO 510	Přeložky plynovodu
SO 810	Rekultivace
SO 820	Zeleň

Veřejné osvětlení není součástí této PD, bude řešeno samostatně provozovatelem.

Přeložení ele.pilíře a kabelu je samostatná investice ČEZ a.s.

Situace se všemi stavebními objekty je součástí přílohy C3 - koordinační situace.

Předpokládá se výstavba všech stavebních objektů v jednom celku.



E. Návrh zpevněných ploch včetně případných výpočtů

Návrh zemního tělesa vychází z technického předpisu TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (2004).

Konstrukce vozovky - D1 - N - 2 PIII

je navržena v tl. 54 cm o konstrukčních vrstvách:

Vozovka:	D1-N-2
třídy dopravního zatížení:	III (501 - 1500 TNV/24h)
návrhová úroveň porušení vozovky:	D1
typu podloží:	PIII.

ACO 11 S PMB 45/80-60		4 cm	ČSN EN 13 108-1
spojovací postřik z asfaltové emulze		0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
ACL 16 S PMB 25/55-60		6 cm	ČSN EN 13 108-1
spojovací postřik z asfaltové emulze		0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
ACP 22 S PMB 25/55-60	$E_{def,2}=110$ MPa	9 cm	ČSN EN 13 108-1
spojovací postřik z asfaltové emulze		0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
šterkodrt' tř. A	$E_{def,2}=70$ MPa	20 cm	ČSN 73 6126-1
šterkodrt' tř. A	$E_{def,2}=45$ MPa	15 cm	ČSN 73 6126-1
CELKEM		54 cm	

Konstrukce dělicího ostrůvku a prstence OK - D1 - D - 2 PIII

je navržena v tl. 67 cm o konstrukčních vrstvách:

Vozovka:	D1-D-2
třídy dopravního zatížení:	V (16 - 100 TNV/24h)
návrhová úroveň porušení vozovky:	D1
typu podloží:	PIII.

dlažba žulová řádková	16 cm
PFM 575 – spárovací hmota minerální	
HSF 748 – adhezní můstek	
ložní vrstva – křemičitý písek fr.4-8 mm	5 cm
TRB 421 – pojivo pro pokl.maltu	
betonová deska C 30/37 – XF4	22 cm
s oboustrannou kari sítí ø 8 mm, 10x10 cm	
šterkodrt' fr.0-32, A	24 cm

CELKEM	67 cm
---------------	--------------



Konstrukce parkovacího stání – D2 – D – 1 PIII

je navržena v tl. 47 cm o konstrukčních vrstvách:

Povrch dlážděný:	D2-D-1
třídy dopravního zatížení:	V (16-100 TNV/24h)
návrhová úroveň porušení vozovky:	D2
typu podloží:	P III.

Dlažba betonová		8 cm	ČSN 73 6131
ložní vrstva – křemičitý písek fr.4-8 mm	E _{def,2} =90 MPa	4 cm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' fr. 0-32 tř. A	E _{def,2} =60 MPa	15 cm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' fr. 0-32 tř. B	E _{def,2} =30 MPa	20 cm	ČSN 73 6126-1
CELKEM		47 cm	

Konstrukce chodníku – betonová dlažba

je navržena v tl. 24 cm o konstrukčních vrstvách:

Povrch dlážděný:	D2-D-2
třídy dopravního zatížení:	CH
návrhová úroveň porušení vozovky:	D2
typu podloží:	P II.

betonová dlažba		6 cm	ČSN 73 6131
pískové lože	E _{def,2} =60 MPa	3 cm	ČSN 73 6126-1
štěrkodrt'	E _{def,2} =45 MPa	15 cm	ČSN 73 6126-1
CELKEM		24 cm	

Vjezdy a chodníkový přejezd – betonová dlažba

jsou navrženy v tl. 26 cm o konstrukčních vrstvách:

Povrch dlážděný:	D2-D-1
třídy dopravního zatížení:	O
návrhová úroveň porušení vozovky:	D2
typu podloží:	P II.

betonová dlažba		8 cm	ČSN 73 6131
pískové lože	E _{def,2} =70 MPa	4 cm	ČSN 73 6126-1
štěrkodrt'	E _{def,2} =45 MPa	15 cm	ČSN 73 6126-1
CELKEM		27 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**



paraplán musí vykazovat zatížení minimálně 45 MPa (vhodnější je 60 MPa). Po odebrání nevhodného materiálu bude provedeno přehutnění úrovně parapláně 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.

Ochranná pásma:

Vodovod DN < 500	šířka 1,5 m oboustranně
Kanalizace DN < 500	šířka 1,5 m oboustranně
Kanalizace DN > 500	šířka 2,5 m oboustranně
El. vedení NN - vzduch	bez ochrany
El. vedení NN - zemní	šířka 2,0 m oboustranně
Sdělovací kabel DD	šířka 2,0 m oboustranně
Sdělovací kabel MK	šířka 2,0 m oboustranně
Plynovod STL	šířka 1,0 m oboustranně
Plynovod NTL	šířka 1,0 m oboustranně

Stěžejní objemy zemních prací spočívají v provedení výkopu a násypu pro spodní stavbu komunikace

Aktivní zóna

V případě výskytu nevhodných zemín bude provedena sanace v aktivní zóně tl. 500 mm v prostoru komunikace, okružní křižovatky a parkovacích stání. Sanace bude provedena v případě, že předpokládaný výskyt namrzavé zeminy bude na stavbě potvrzen a zároveň nebude dosaženo na zemní pláni min. $E_{def2}=45,0\text{MPa}$. Způsob sanace bude určen na stavbě za účasti investora, stavebního dozoru a projektanta, a budou vymezeny úseky, kde bude sanace prováděna. V aktivní zóně se nedovoluje použít zeminu s maximální objemovou hmotností Proctor Standard podle ČSN 72 1015 nižší než $1\,600\text{ kg.m}^{-3}$, dále zeminu nevhodnou pro podloží podle ČSN 72 1002 o stupni vhodnosti vyšším než VII, pokud nedojde k jejímu zlepšení nebo zpevnění.

Zemní těleso

Do násypu smí být bez úpravy použity pouze zeminy vhodné a velmi vhodné podle klasifikace ČSN 72 1002 a ČSN 73 6133. Do násypu se nesmí použít zeminy "nevhodné"



(skupiny vhodnosti do násypu podle ČSN 72 1002) a do podloží násypu zeminy skupiny vhodnosti VII a vyšší - bez úpravy, anebo bez jiných (např. konstrukčních) opatření. Bez úprav není možné používat do zemního tělesa tyto zeminy a horniny:

- zasolené zeminy s obsahem vodou rozpustných solí větším než 10 %;
- objemově nestabilní zeminy a horniny (bobtnavé jíly a jílovité břidlice) u nichž i při běžných klimatických podmínkách bude v zemním tělese docházet k objemovým změnám větším než 3 %;
- jíly s mezí tekutosti větší než 60 %, nebo s indexem plasticity větším než 40 %;
- jílovité zeminy s indexem konzistence I_c menším než 0,5.

Do stavby zemního tělesa budou použity pouze zeminy, které splňují kritéria vhodnosti podle ČSN 73 6133 (ČSN 72 1002). Veškeré zemní práce provádět dle TKP 4.

Situační řešení včetně katastrální mapy je v souřadnicovém systému JTSK, výškový systém BPV.

Směrové řešení - vozovka je navržena tak, aby plynule propojovala všechny vstupy a sjezdy na přilehlé pozemky a nemovitosti. Komunikace se navrhuje dle ČSN 736101, ČSN 736102, ČSN 736110 a TP 135.

Konstrukční řešení - vozovka je navržena živičná a je ohraničena zvýšenou obrubou 15 cm z betonových krajníků s přídlažbou z drobné kostky I 10 v úrovni do lože s opěrou z cementového potěru se zpomalovačem tuhnutí s použitím spárovací hmoty na přírodní kámen minerální PFM 575. V místech sjezdů, míst pro přecházení a chodníkových přejezdů je použit nájezdový obrubník a silniční přechodový obrubník. Na betonové obruby chodníku budou použity záhonové obrubníky. Místa sjezdů a chodníkových přejezdů jsou oproti vozovce zvýšena o 5 cm, místa pro přecházení a vstupy do obytných zón jsou zvýšena o 2 cm.

Konstrukce vozovky je navržena v tl. 54 cm, konstrukce chodníků je z betonové dlažby tl. 6 cm a celková konstrukce je v tloušťce 24 cm. Konstrukce sjezdů k nemovitostem a chodníkových přejezdů je z betonové dlažby tl. 8 cm a celková konstrukce je v tl. 26 cm. Konstrukce parkovacích stání je z betonové dlažby tl. 8 cm v celkové tl. 47 cm.

Středový ostrůvek je navržen z betonové dlažby tl. 16 cm v celkové tl. 67 cm ohraničen zvýšenou obrubou se zkosenou hranou 15 cm, v čelech 20 cm s přídlažbou z betonové linky I10 v úrovni do lože s opěrou z cementového potěru se zpomalovačem tuhnutí s použitím spárovací hmoty na přírodní kámen minerální PFM 575.

Návrh výškového uspořádání komunikace je dán stávajícím terénem, napojením na stávající místní komunikaci a plynulým napojením přilehlých vjezdů a vstupů do objektů. Při volbě výškového uspořádání bylo uvažováno s minimalizací zemních prací a plynulým odtokem srážkových vod z povrchu vozovky. Součástí PD je podélný profil.



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

Vodorovné dopravní značení

V zájmovém území bude odstraněno stávající vodorovné dopravní značení.

V celé délce úpravy bude provedena oboustranná vodící čára plná **V 4** v š. **0,25 m**. V místě vjezdu a výjezdu z OK bude podélná čára přerušovaná **V 2b 1,5 x 1,5 m** v š. **0,25m**.
Středový ostrůvek a obvod OK bude ohraničen vodící čarou plnou **V4** v š. **0,25 m**.
Pro oddělení jízdních pruhů bude použita podélná čára souvislá **V 1a** v š. **0,125 m**.
K oddělení parkovacího pruhu bude použita značka parkovací pruh **V 10d 0,5 x 0,5** v š. **0,25 m**.

Parkovací stání vyhrazené pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou bude doplněno piktogramem **01**.

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

Svislé dopravní značení

Budou osazeny a odstraněny tyto dopravní značky:

Číslo	Název	Počet nových	Počet odstraněných
IS 9b	Návěst před okružní křižovatkou	3	
P4	Dej přednost v jízdě!	3	2
C1	Kruhový objezd	3	
C4a	Příkazaný směr objíždění vpravo	5	
Z4b	Směrová deska se šikmými pruhy se sklonem vpravo	5	
IP12	Vyhrazené parkoviště	1	
IZ 5a	Obytná zóna – obnova – úprav umístění	2	
IZ 5b	Konec obytné zóny – obnova – úprava umístění	2	
IP 10a	Slepá pozemní komunikace – obnova – úprava umístění	2	
IP 12	Vyhrazené parkoviště	1	
P2	Hlavní pozemní komunikace		3
IP 6	Přechod pro chodce		4
P6	Stůj, dej přednost v jízdě!		1
B 24a	Zákaz odbočování vpravo		1
B 24b	Zákaz odbočení vlevo		1
IS 3b	Směrová tabule s cílem (vlevo)		1
IS 3c	Směrová tabule s cílem (vpravo)		1
E 2b	Tvar křižovatky		1



Svislé dopravní značení musí být v souladu s vyhláškou 84/2016 Sb., kterou se mění vyhláška č.294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích 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.

G. 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

Nařízení 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. 32/2016 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:

dodržovat technologické a pracovní postupy, návody, pravidla a pokyny 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 dodržovat bezpečnostní označení, výstražné signály a upozornění a pokyny pracovníků pověřených střežením ohrazeného prostoru 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 eventuelně 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
- vodorovné a svislé dopravní značení, terénní úpravy

Dle vyhlášky č. 130/2019 Sb. o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem, byly odebrány vzorky asfaltových vývrtů k jejich posouzení.

Na základě výsledků provedených analýz odebraných vzorků (zpráva č. RT-2022-059/001 - stanovení množství PAU v asfaltových směsích komunikací) lze konstatovat, že všechny posuzované vzorky je možné zařadit do kvalitativní třídy ZAS-T1. Dle vyhlášky č. 130/2019 Sb. se frézovaná znovuzískaná asfaltová směs této kvalitativní třídy nestává odpadem, ale je vedlejším produktem.

Frézovanou znovuzískanou asfaltovou směs kval.tř. ZAS-T1 je možné použít v technologii recyklace na místě, v podobě asfaltových ker je možné směs předat do obalovny asfaltových směsí k výrobě asfaltové směsi vyráběné za horka, za tepla nebo za studena.

Materiál získaný frézováním stávajících komunikací bude odvezen na skládku SUS PK. V případě potřeby bude se souhlasem investora následně použit na stavební úpravy v zájmovém území stavby – oprava a dosypání sjezdů, oprava staveništních komunikací a objízdných tras apod.

Nakládání s odpady

Při realizaci stavebních prací budou v nutném rozsahu demontovány (odstraněny) stávající konstrukce vyžilé komunikace a budou provedeny zemní práce.

Zemina bude uložena na mezideponii, poté bude použita částečně zpět do stavby na ozelenění ploch nebo odvedena na skládku.

Odpad z prováděných demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 381/2001 Sb. – Katalog. S odpadem bude nakládáno dle zákona č. 185/2001 Sb. Všechny odpady jsou skupiny 17 00 00 ... stavební a demoliční odpad.

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 dle ČSN 65 6060 určeny druhy obalů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů chemickými rozpouštědly.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbu 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 hav.prostředku.



- **lokalizace úniku** – zastavit rozlévání vyteklé kapaliny zřizováním hrázek, v případě velkého rozsahu přivolat profesionální Hasičský záchranný sbor.
- **Odstranění uniklých RPL** – uniklé látky soustředit do jímek a odčerpát. Sanace zasaženého území se provádí rozsypáním materiálu sajícího RPL, kontaminovaný materiál odveze zhotovitel stavby k ekologické likvidaci.

V následně uvedeném přehledu druhů odpadů jsou uvedeny odpady, jejichž vznik je v době zpracování dokumentace předpokládán. Některé druhy odpadů skutečně vzniklé během stavby nemusí být obsaženy v následujícím přehledu, a je proto nutné jejich následné zařazení dle skutečnosti. Zatřídění se provádí dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů.

H. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

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

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 +4,75 % – nový průběh hrany účelové komunikace – 1.úsek. Průměrná hodnota podélného sklonu je o hodnotě okolo 2,65%. Podélný profil ve výkresové části znázorňuje podélný profil osy komunikace, který chodník tzv. kopíruje. Délka sklonu přes 4% nepřesahuje 200m, není tedy 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.

V celé délce chodníku je navržena **přirozená vodící linie** z betonového záhonového obrubníku osazeného na +6cm nad chodníkem. Jako přirozená vodící linie slouží stávající zástavba, plotové zídky a zděné zídky. V místech vjezdů bude vodící linie přerušena v šíři vjezdu, avšak do maximální délky nejširšího vjezdu 6,00m (měřeno podél vodící linie). V případě přerušení přirozené vodící linie více než 8 m bude místo opatřeno **umělou vodící linií** v šíři 0,4 m s přesahem 0,4 m. V místech sjezdů bude obrubník směrem do silnice snížen na +5cm.

V místech změny výškového průběhu obrubníku (MPP, sjezd, chodníkový přejezd) 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. Délka rampové části vychází z výškové změny silničního obrubníku! Rampové části musí zachovat min.šířku průchozího prostoru 0,90 m 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.

Na začátku **obytné zóny** se zřizuje varovný a signální pás. Vstup ze zóny na chodník označuje signální pás v šířce 0,8 m a vstup ze zóny na vozovku označuje varovný pás v šířce 0,4 m.

Základní výška silničního obrubníku je +15cm, v místech sjezdů +5cm a v místech nástupů na chodník či míst určených pro přecházení +2cm.

Přes vozovky jsou navržena 4 **místa určená pro přecházení se středovým ostrůvkem** v šíři 3,0m a délky přecházení max.4,54m. Snížený obrubník je doplněn varovným pásem. Odsazené signální pásy nejsou v projektu navrženy u všech MPP z důvodu nedodržení min. délky signálního pásu 1,50 m (dle vyhl.č.398/2009 Sb. př.č.1 čl. 1.2.2.). 2 MPP jsou se signálním pásem a 2 MPP jsou bez signálního pásu.

Chodník je navržen v minimální šíři 1,50m – měřeno mezi obrubníky dle skladebného rozměru betonové dlažby.

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.

Technické řešení návrhu komunikace je navrženo v souladu s platnými předpisy pro zajištění plynulosti a bezpečnosti silničního provozu v souladu s ČSN 73 6101 a 73 6110 a EN 13108-1.

I. 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.

Při stavbě nesmí být použito jemných frakcí kameniva z lomů s prokázaným výskytem azbestu nad 0,1% (hmotnostního).

Případné konkrétní výrobky jsou uvedeny ve vztahu k zákonu č. 134/2016 sb., o zadávání veřejných zakázek, jako referenční !!