

# SO 101

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	<b>Woring s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ IČO: 29159342      E-mail: info@woring.cz DIČ: CZ29159342      Tel: +420 371 141 150 +420 775 263 503	
KOLEKTIV	Ing. J. Bihary	Ing. P. Marek		
OBEC, KRAJ:    Vejprnice, Plzeňský kraj				
OBJEDNATEL:   OÚ Vejprnice			STUPEŇ PD	DÚR+DSP,PDPS
AKCE: <b>VEJPRNICE, CHODNÍK DO OBCE VEJPRNICE - BRŮDEK</b>			DATUM	08/2018
			ČÍSLO ZAKÁZKY	18W22015
			MĚŘITKO	-
OBSAH:  <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			ČÍSLO PŘÍLOHY	Č. PARÉ
			<b>1</b>	



# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## SO 101 – KOMUNIKACE

OBSAH:

<b>1.</b>	<b>Identifikační údaje .....</b>	<b>4</b>
1.1.	Stavba .....	4
1.2.	Objednatel dokumentace .....	4
1.3.	Zhotovitel dokumentace .....	4
<b>2.</b>	<b>Základní popis stavby .....</b>	<b>5</b>
2.1.	Základní údaje o stavbě .....	5
2.2.	Navržené umístění .....	5
<b>3.</b>	<b>Technické řešení .....</b>	<b>5</b>
3.1.	Směrové vedení .....	6
3.2.	Výškové vedení .....	6
3.3.	Příčné klopení .....	6
3.4.	Konstrukce zpevnění a tvarovky .....	6
3.4.1.	Konstrukce vozovky .....	6
3.4.2.	Konstrukce ostrůvku .....	7
3.4.3.	Všeobecně .....	7
3.4.4.	Obrubníky, dlažby, tvarovky .....	8
3.5.	Zemní práce .....	8
3.6.	Odvodnění .....	8
3.7.	Vegetační úpravy .....	9
3.8.	Bezpečnostní zařízení (zábradlí, apod.) .....	9
3.9.	Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.) .....	9
3.10.	Dopravní značení .....	9
3.10.1.	Svislé dopravní značení .....	9
3.10.2.	Vodorovné dopravní značení .....	9
3.10.3.	Stanovení místní úpravy provozu na PK .....	10
<b>4.</b>	<b>Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....</b>	<b>10</b>
<b>5.</b>	<b>Navazující objekty .....</b>	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>Provádění a dopravní opatření .....</b>	<b>10</b>
<b>7.</b>	<b>Související objekty .....</b>	<b>10</b>
<b>8.</b>	<b>Vytyčení .....</b>	<b>10</b>
<b>9.</b>	<b>Bezpečnost práce a technických zařízení .....</b>	<b>11</b>

# 1. Identifikační údaje

## 1.1. Stavba

Název stavby: Vejprnice, chodník do obce Vejprnice - Brůdek  
Kraj: Plzeňský  
Okres: Plzeň-sever  
Obec: Vejprnice  
Katastrální území: Vejprnice (777 552)  
Parcelní čísla: viz záborový elaborát  
Druh stavby: Nová stavba

## 1.2. Objednatel dokumentace

Název: **Obecní úřad Vejprnice**  
IČ: 002 58 474  
Adresa: Mírová 17, 330 27 Vejprnice  
Jednající ve věcech smluvních: Ing. Mgr. Pavel Karpíšek  
Jednající ve věcech technických: Pavel Blahník

## 1.3. Zhotovitel dokumentace

Název: **WORING s.r.o.**  
IČ: 291 59 342  
Sídlo: Na Roudné 93; Plzeň; 301 00  
Zástupce: Ing. J. Bihary (HIP)  
  
Kolektiv: M. Bělohubá

## **2. Základní popis stavby**

### **2.1. Základní údaje o stavbě**

Stavba se nachází mezi obcemi Vejprnice a Vejprnice – Brůdek. Jedná se o výstavbu chodníku mezi těmito obcemi a úpravu křižovatky na začátku obce Vejprnice. Úprava křižovatky bude probíhat u stykové křižovatky silnice II. třídy (II/203) a místní komunikace (vedoucí k budoucímu sportovnímu areálu) dle zákona č.13/1997Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Úprava spočívá ve vytvoření přechodu pro chodce a vybudování zpomalovacího ostrůvku na vjezdu do obce. V přidruženém prostoru silnice II/203, kde se bude stavba odehrávat, se nachází zeleň, pole a částečně na obou koncích upravovaného úseku zástavba.

Na ploše stavby se nachází vzdušné sdělovací vedení CETIN, které bude v rámci stavby přeloženo do země. Dále vodovod, kanalizace, středotlaké vedení plynu a veřejné osvětlení, které bude taktéž v rámci stavby upraveno. Součástí stavby bude i výstavba nového propustku pod silnicí II/203, který převádí vodu ze stávajícího příkopu u pole, pod silnicí do Vejprnického potoka.

### **2.2. Navržené umístění**

Umístění stavby je dáno umístěním upravované křižovatky a začátky obcí Vejprnice a Vejprnice – Brůdek. Nový přechod pro chodce bude umístěn cca 15 m za stykovou křižovatkou silnice II/203 a místní komunikace ve směru do obce Vejprnice. Zpomalovací ostrůvek je naopak umístěn před touto křižovatkou. Chodník mezi oběma obcemi je veden po pravé straně komunikace ve směru od Plzně do obce Vejprnice.

## **3. Technické řešení**

### **SO 101 – Komunikace**

Stavební objekt 101 – Komunikace se dělí na dvě části. Na část kde bude silnice II/203 opravena odfrézováním horních vrstev stávající komunikace a na část, kde bude kompletně vyměněna celá konstrukce vozovky.

Frézovaná část se nachází na začátku opravovaného úseku a navazuje na související stavbu Vejprnice – průtah, oprava povrchu. Z návaznosti na tuto komunikaci byl zvolen i materiál, tak aby oba povrchy byly shodné. Oprava začíná ve staničení -64,43 a končí ve staničení 50. Komunikace bude kopírovat stávající stav, šířkové i sklonové poměry. Na jedné straně bude oprava dotažena ke stávající obrubě a na straně druhé bude komunikace ukončena krajnicí, která také bude nově provedena.

Ve staničení 0,0 bude začíná část, kde budou osazeny obrubníky po obou stranách silnice. Tato úprava začíná několik metrů před místem, kde bude vybudován přechod pro chodce a bude začínat stavební objekt SO 130 – Chodníky a místní komunikace.

Přechod pro chodce je navržen šířky 4,0 m. Jeho délka je 6,5 m. Stávající obruba na levé straně silnice bude v místě přechodu snížena na výšku 2 cm. V místě kde bude začínat objekt SO 130 – nový chodník bude obruba kompletně nová až do konce úpravy komunikace. Výška obrubníku bude 15 cm.

U chodníku je osazena reliéfní dlažba, která umožňuje orientaci osob s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením. Na obou stranách přechodu v chodníku bude proveden varovný i signální pás. Vzhledem k šířce chodníku na jedné straně, která je 1,5m bude přechod doplněn vodícím pásem přechodu.

Na pravé straně bude vybudován od přechodu nový chodník směrem k mostu na místní komunikaci. Na této straně dosud byla pouze krajnice. Vzhledem k rozšíření komunikace a výstavbě vjezdového ostrůvku bude od staničení 0,0 až do konce úpravy obruba ve výšce 15 cm. Obruba bude provedena z betonových silničních obrubníků 150 / 250 / 1000 mm do betonového lože 20 / 25n – XF4. Kromě napojení místní komunikace.

Nová silnice je navržena s oboustranným příčným sklonem 2,5 %. Šířka silnice je v místě ostrůvku 4,3 m. V ostatních částech je dodržována stávající šířka. Podélný sklon komunikace je proměnný, ale komunikace klesá směrem od obce.

Vjezdový ostrůvek byl navržen na vjezdu do obce z důvodů nutnosti snížení rychlosti, která není v této části řidiči respektována, ale vzhledem k novému přechodu pro chodce je nutná. Ostrůvek byl navržen v délce 18,5m a šířce 3,3 m v nejširším místě. Kvůli umístění ostrůvku bylo nutné rozšíření silnice II/203. Rozšíření bylo navrženo oboustranně tak, že nová osa komunikace téměř kopíruje stávající osu. Na pravé straně se komunikace rozšiřuje do volného rostlého terénu. Na levé straně bude nutné kvůli rozšíření zrušit stávající vtokový objekt, který bude nahrazen SO 301 – Propustkem pod silnicí II/ 203.

Nový ostrůvek bude vymezen kamennými silničními obrubníky 250 / 350 / 500 mm. Výška obrubníku u ostrůvku bude 15 cm. Povrch ostrůvku bude vytvořen z kamenné dlažby do betonového lože. Na začátku a na konci ostrůvku budou obruby upraveny do oblouků o poloměru 1 m.

### **3.1. Směrové vedení**

Směrové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Situace stavby a Vytyčovací výkres). Směrové vedení osy 101 respektuje stávající silnici II třídy.

SO 101 - Osa 101      Osa silnice II/203

Podrobněji viz jednotlivé výkresové přílohy.

### **3.2. Výškové vedení**

Výškové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Podélný profil). Niveleta vozovky je v principu zachována dle stávající stavu s přihlédnutím k potřebě vyrovnání lokálních nerovností a odstranění lokálních stavebních vad.

### **3.3. Příčné klopení**

Příčné klopení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy, Podélné řezy, Příčné řezy, Situace stavby).

Příčný sklon jízdních pruhů vychází z nově navrženého stavu. V první části, kdy dojde k odfrézování horních vrstev silnice, bude respektován stávající stav. Od místa, kde bude obměněna celá konstrukce vozovky, se sklon upraví dle nově navrženého stavu na jednotný střešovitý sklon 2,5%.

Podrobněji viz výkresové přílohy.

### **3.4. Konstrukce zpevnění a tvarovky**

Navrhované konstrukce a povrchy jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

Je navrženo použití několika konstrukcí dle předpokládaného zatížení a využívání jednotlivých komunikací. Vozovka je navržena s povrchem z asfaltového betonu. Vyvýšené plochy ochranného ostrůvku budou pro jejich odlišení realizovány z kamenné mozaiky. Konstrukce vozovky vycházejí z TP170, navrhování vozovek pozemních komunikací.

Pro rozsah použití jednotlivých konstrukcí viz výkresové přílohy.

#### **3.4.1. Konstrukce vozovky**

Konstrukce vozovky byla zvolena dle očekávaných intenzit automobilové dopravy, návrhové úrovně porušení a charakteru dopravy v místech ostrůvku. Zároveň bylo přihlédnuto k PD navazující stavby – Průtah Vejprnice. Horní vrstvy vozovky byly navrženy ze stejných materiálů. Návrh vychází z katalogových listů technických předpisů č. 170.

### **SO 101 – plná konstrukce typ „A“**

ACO 11S PMB 45/80-65	40 mm	asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ČSN EN 13108-1
PS-CP	0,20 kg/m <sup>2</sup>	spojovací postřik mod. kat. asf. emulzí	ČSN 73 6129
ACL 16S PMB 25/55-60	60 mm	asfaltový beton pro ložné vrstvy	ČSN EN 13108-1
PS-CP	0,30 kg/m <sup>2</sup>	spojovací postřik mod. kat. asf. emulzí	ČSN 73 6129
ACP 16+ PMB 25/55-60	50 mm	asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ČSN EN 13108-1
PI-CP	1,00 kg/m <sup>2</sup>	infiltrační postřik kat. asf. emulzí	ČSN 73 6129
MZK	170 mm	mechanicky zpevněné kamenivo	ČSN 73 6126
ŠD <sub>A</sub>	250 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126
<b>Celkem</b>	<b>570 mm</b>		

Pro případ neúnosného podloží vozovky je v rozpočtu počítáno se sanační vrstvou 250 mm šterkodrti v ploše 100%. **Sanace budou použity po odsouhlasení technického dozoru stavebníka.**

Na přechodu ze stávající konstrukce na novou konstrukci vozovky je požadováno odstupňování jednotlivých konstrukčních vrstev.

Část silnice, která bude navazovat na související stavbu Vejprnice – průtah, oprava povrchu bude opravena pouze odfrézováním horních vrstev silnice a položením nových vrstev.

### **SO 101 – frézování konstrukce typ „B“**

ACO 11S PMB 45/80-65	40 mm	asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ČSN EN 13108-1
PS-CP	0,20 kg/m <sup>2</sup>	spojovací postřik mod. kat. asf. emulzí	ČSN 73 6129
ACL 16S PMB 25/55-60	60 mm	asfaltový beton pro ložné vrstvy	ČSN EN 13108-1
PS-CP	0,30 kg/m <sup>2</sup>	spojovací postřik mod. kat. asf. emulzí	ČSN 73 6129
Oprava trhlin		pružnou asfaltovou zálivkou + výzt. Vložka	TP115 a TP147
	-100 mm	frézování stávajícího asfaltového povrchu	
<b>Celkem</b>	<b>100 mm</b>		

Po odfrézování vrstvy komunikace bude provedena oprava trhlin asfaltovou zálivkou, která bude doplněna výztužnou vložkou.

### **3.4.2. Konstrukce ostrůvku**

Ochranné ostrůvky (vyvýšená část):

DL	60 mm	kamenná mozaika	ČSN 73 6131
L	60 mm	lože z betonu	ČSN 73 6131
ŠD <sub>A</sub>	150 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>270 mm</b>		

Kamenná mozaika bude ohraničena kamennou dlažbou, která tvoří obrubu silnice. Výška obruby bude 150 mm. Mozaika bude provedena do oblouku s tím, že nejvyšší vrchol bude 100 mm nad horní úrovní obruby.

### **3.4.3. Všeobecně**

U obrusné vrstvy musí být podélné a příčné pracovní spáry zaříznuty, opatřeny postřikem a po položení sousední vrstvy proříznuty a utěsněny asfaltovou zálivkou za horka. Veškeré spáry a styky asf. směsí se silničními obrubami je požadováno proříznout na tloušťku obrusné vrstvy a šířku 12mm a opatření zálivkou za horka typu dle ČSN EN 14188-1.

Potřebné ošetření technologických pracovních spár (podélné, příčné) je v soupisu / rozpočtu uvažováno jako součást položek řady 574xxx (dle OTSKP). Samostatně jsou vykazovány pouze pracovní spáry na začátku a konci stavby, v křižovatkách se silnicemi nižších tříd, apod. (položky řady 919xxx a 589xxx).

Případné příčné pracovní spáry v obrusné vrstvě musí být provedeny na celou šířku vozovky. Není přípustné posunutí příčné pracovní spáry v jednotlivých jízdních pružích.

Podélnou pracovní spáru (střed vozovky) je požadováno umístit cca 60 mm od osy vozovky, aby nebyla v kolizi se středovou čarou vodorovného dopravního značení.

U obrusných vrstev je požadována pokládka na tzv. teplou spáru. To znamená, že na obrusné vrstvě nebude vznikat potřeba dodatečného proříznutí a následného zalití asfaltovou zálivkou. Tím dojde k minimalizaci potenciálních poruchových míst.

#### **3.4.4. Obrubníky, dlažby, tvarovky**

Navrhované prvky jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

Vozovka na své vnější straně bude vymezena betonovým silničním obrubník 150/250/1000 (š/v/d).. Převýšení (nášlap) této silniční obruby nad vozovkou jízdního pruhu je požadováno 150 mm. Silniční obruba bude osazena do betonového lože C20/25n-XF4 s boční opěrou v souladu se vzorovými listy vydanými ministerstvem dopravy. Stejně jako ve zbylé části obce Vejprnice bude obrubník doplněn betonovou tvarovkou.

Pro vymezení ochranného ostrova je navržen kamenný silniční obrubník o rozměrech 250/350/500 (š/v/d).. Výška nášlapu silniční obruby po obvodu ochranného ostrůvku je navržena 150 mm. Obruby budou uloženy do betonového lože C20/25n-XF4 s boční opěrou v souladu se vzorovými listy vydanými ministerstvem dopravy.

### **3.5. Zemní práce**

Požadované hodnoty únosnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky a rozsah jejich použití je přehledně doložen ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

V místě použití nové konstrukce vozovky (SO 101) je na zemní pláni požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def2}=45\text{MPa}$ . Na ochranné vrstvě konstrukce je požadována hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def2}=70\text{MPa}$ . Na spodní podkladní vrstvě je požadováno  $E_{def2}=100\text{MPa}$ .

V místě použití konstrukce vjezdu je na zemní pláni požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def2}=30\text{MPa}$ . Na ochranné vrstvě konstrukce je požadována hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def2}=45\text{MPa}$ .

V případě nedostatečné únosnosti zemní pláně je požadováno zřízení sanační vrstvy v tl. 250mm. Sanace aktivní zóny je podmíněno souhlasem TDS.

V rámci zpracování projektové dokumentace nebyla provedena diagnostika vozovky. Jelikož se jedná o opravu stávajících komunikací, lze předpokládat, že zeminy zastižené na staveništi jsou do hloubky potřebné pro navrhované stavební práce těžitelné běžně dostupnou mechanizací (dle TKP I. třída těžitelnosti).

### **3.6. Odvodnění**

V zájmovém území se realizací stavby částečně změní princip odvodnění. Výstavbou chodníku dojde ke zrušení části příkopu, stávající kanalizace bude ukončena novou šachtou, do které bude zaústěna vpust UV2 300/500mm, nový žlab a stávající příkop podél pole, tato úprava je součástí řešení chodníku.

Nově je řešeno převedení srážkové vody z místa rušeného příkopu do vodního toku.

Z povodí a chodníku bude odtékat neznečištěná voda, ze středně frekventované komunikace bude odtékat středně znečištěná voda. Ve vtokové jímce se počítá se zachycením splavenin v kalovém prostoru. Ke zvýšení množství vod nedojde, protože rozsah stávajících ploch se prakticky nemění.

Příkopem jsou přiváděny vody z komunikace, nového chodníku a přilehlého povodí do nejnižšího místa, kde bude umístěna vtoková jímka s kalovým prostorem. Z jímky je veden pod komunikací propustek DN600, do vodního toku pokračuje mělký přejížděný příkop.

Silnice v místě ostrůvku bude odvodněna tak, že povrchová voda bude odtékat z povrchu podél obrubníků směrem k novému propustku a tam bude svedena do terénu.

Drenáž na levé straně komunikace bude svedena do nového propustku. Drenáž je z PVC trubky DN 100. Trubka je uložena na lože z štěrkodrti fr.0/22 a je obsypána drtí fr. 8/32. Dno a stěny drenážní rýhy budou ochráněny geotextilií.



### 3.7. Vegetační úpravy

Vegetační práce jsou díky rozsahu stavby minimalizovány pouze na sejmutí travního drnu nebo ornice v místech stavebních prací, následnému rozprostření ornice a ručního výsevu travního semene. Ornice bude rozprostřena na okolní pozemek. Dále bude potřeba za nepříznivých podmínek (v případě výstavby v období nižší četnosti srážek) vysazenou vegetaci po dobu minimálně 1 měsíce zalévat. Pro tyto účely je v rozpočtu stavby uvažováno celkem 4 m<sup>3</sup> vody na zalévání. Následná údržba (první pokosení) bude realizováno již v rámci údržby místních komunikací jejími správci.

### 3.8. Bezpečnostní zařízení (zábradlí, apod.)

Nejsou navrhovány.

### 3.9. Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.)

Městský mobiliář v rámci stavby není uvažován.

### 3.10. Dopravní značení

Součástí stavebního objektu je nezbytná úprava dopravního značení vyplývající z navržených stavebních úprav a změn organizace dopravy. Typy a umístění dopravního značení je nakresleno ve výkresových přílohách. Dopravní značení musí splňovat obecné požadavky uvedené v ČSN 01 8020, dopravní značení na pozemních komunikacích, TKP 14 dopravní značky a dopravní zařízení.

#### 3.10.1. Svislé dopravní značení

Provedení svislého značení je požadováno dle PPK-SZ, požadavky na provedení a kvalitu stálých svislých dopravních značek, a PPK-FOL, tabulka pro identifikaci třídy folie pro stálé svislé dopravní značky.

Rozměry, barva, provedení a mechanické vlastnosti SDZ podrobněji upravuje ČSN EN 12899, stálé svislé dopravní značení, a vzorové listy VL 6.1 a VL 6.2, vybavení pozemních komunikací. Podpěrné konstrukce svislého dopravního značení musí vyhovovat ČSN EN 12767.

Použité svislé dopravní značení je pro vozovku základní velikosti reflexní třídy min. R2. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky od hrany zpevněné krajnice je min. 0,5m a max. 2,0m.

V nepochozím, vyvýšeném prostoru ochranného ostrůvku budou umístěny na každé straně pružný výstražný maják 290 mm v bílém provedení, který bude obsahovat dopravní značky C4a a Z4. Maják bude neprosvětlený.

V rámci stavby budou muset být přesunuty stávající dopravní značky IZ4b. Značky budou demontovány a přesunuty do nové polohy viz příloha C.3 – Koordinační situace. Stávající sloupky a patky budou odvezeny na skládku. Značky budou umístěny na nové sloupky do patek. Nové značky, upozorňující na přechod pro chodce, IP6 budou instalovány v těsné blízkosti přechodu pro chodce. Na silnici II/203 bude před stykovou křižovatkou s místní komunikací na výjezdu z obce osazena značka P2 – Hlavní silnice. A poslední svislá značka bude A2b, upozorňující na dvě zatáčky, které následují. Značka bude přemístěna stejně se značkami konce a začátku obce. Všechny nové značky budou osazeny na nové sloupky do patek.

#### 3.10.2. Vodorovné dopravní značení

Provedení vodorovného značení je požadováno dle PPK-VZ, požadavky na provedení a kvalitu definitivního vodorovného dopravního značení a dopravních knoflíků na dálnicích a silnicích I. třídy, a dále se řídí ČSN EN 1436 (včetně změn) a ČSN EN 1871.

Vodorovné dopravní značení je požadováno ve dvou krocích – nejprve barvou a následně plastem. Dopravní stíny jsou požadovány stěrkované.

### **3.10.3. Stanovení místní úpravy provozu na PK**

Místní úpravu dopravního značení stanovuje dle zákona č. 361/2000Sb., o provozu na PK, místně příslušný silniční správní úřad. Dle §77, stanovení místní a přechodné úpravy provozu na PK, dříve zmíněného zákona je nutné doložit vyjádření místně příslušného dopravního inspektorátu Policie ČR.

Toto vyjádření ke stanovení přechodného a trvalého dopravního značení příslušným silničním správním úřadem vydá dopravní inspektorát Policie ČR po předložení aktualizace dopravního značení v konkrétním termínu realizace stavby.

## **4. Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009Sb., o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů, je stavba posuzována jako stavba občanského vybavení pro veřejnou dopravu. V prostoru křižovatky a přechodu pro chodce je očekáván pohyb chodců.

Součástí této zprávy je příloha– Bezbariérové užívání, ve které jsou specifikovány podmínky pro stavbu z hlediska bezbariérového užívání.

## **5. Navazující objekty**

Navazující stavební objekty jsou 130 – Chodníky a místní komunikace, 301 – Propustek pod silnicí II / 203, 401 – Přeložka sdělovacích kabelů a 430 – Veřejné osvětlení, které jsou součástí této dokumentace.

## **6. Provádění a dopravní opatření**

Realizace se dotýká sil. II. třídy. Vzhledem k potřebě zajištění provozu na silnici II/203 bude muset probíhat výstavba po polovinách. Doprava bude převáděna kyvadlově za pomoci světelně signalizačního zařízení. Chodci budou v průběhu stavby převedeni vždy na tu stranu silnice II/203, na které nebudou prováděny stavební práce.

Projektant doporučuje zřízení zařízení staveniště na silnici na pozemku 1357. Povolení k uskladnění stavebních materiálů a stavebních strojů si musí zhotovitel stavby zajistit na vlastní náklady.

Po dobu výstavby zůstane vjezd na místní komunikace vedoucí k budoucímu areálu zakázán. Silnice bude uzavřena. Vzhledem k tomu, že sportovní areál je ještě v projektové fázi a komunikace vede pouze k nevyužívanému objektu v majetku města, nebude náhradní vjezd řešen.

## **7. Související objekty**

Navazující stavební objekty jsou 130 – Chodníky a místní komunikace, 301 – Propustek pod silnicí II / 203, 401 – Přeložka sdělovacích kabelů a 430 – Veřejné osvětlení, které jsou součástí této dokumentace.

## **8. Vytyčení**

Zaměření zájmového území je provedeno v globálním systému S-JTSK a výškovém systému BpV. Umístění stavby je dáno polohou stávajících komunikací a územním rozhodnutím.

Podrobný vytyčovací výkres bude zpracován v dalším stupni projektové dokumentace. Součástí této dokumentace je příloha B.4 – Vytyčovací výkres, ve kterém jsou vytyčovací prvky osy a další body potřebné k vytyčení stavby.

**Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby jejich správci. Poloha sítí technického vybavení zakreslených ve výkresových přílohách je pouze orientační a neslouží jako vytyčovací výkres!**

## 9. Bezpečnost práce a technických zařízení

Při provádění stavby je nutné dodržovat základní podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou dány NV č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů a z tohoto vyplývajících předpisů.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006Sb., o dalších požadavcích bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Bude-li stavba prováděna více dodavateli / zhotoviteli, musí zadavatel stavby (stavebník, investor) určit koordinátora BOZP (dle §14 odst.1 výše uvedeného zákona).

Přesáhne-li stavba:

- svojí celkovou předpokládanou dobu trvání prací a činností více než 30 pracovních dní, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti 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 dobu 500 pracovních dní v přepočtu na jednu fyzickou osobu

je zadavatel stavby (stavebník, investor) povinen doručit oznámení o zahájení prací na příslušný Oblastní inspektorát práce nejpozději 8 dní před předáním staveniště dodavateli stavby (§15 odst.1 výše uvedeného zákona). (Vzor formuláře pro oznámení je uveden v NV č. 591/2006Sb., příloha č.4)

Stavebník je povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby, tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství. Tyto povinnosti má i u staveb a jejich změn nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení nebo u jiného obdobného záměru.

Je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, eventuálně při práci v ochranném pásmu (např. dráhy, pozemní komunikace, vodovodů, kanalizací, plynovodů, elektrických rozvodů, apod.).

Jednotlivé práce mohou vykonávat pouze pracovníci, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je dodavatel stavby povinen ověřit stav inženýrských sítí, podzemní sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k jejich poškození. Jakékoliv práce v ochranném pásmu sítí technického vybavení je nutné předem dohodnout se správcem sítě, a práce v tomto pásmu provádět za jeho dozoru a dle jeho pokynů. Maximálně 14 dní před zahájením prací si dodavatel stavby ověří platnost vyjádření jednotlivých správců.

Vypracovala: M. Bělohubá

