


výšk. syst.: Bpv
souř. syst.: S-JTSK

		HENIG - projektová a inženýrská kancelář K Roli 16, 321 00 Plzeň, CZ		KONTROLA ING. JAN HENIG <i>Henig</i>		
STAVEBNÍK	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň			MÍSTO Kozolupy, k.ú.Kozolupy u Plzně, Plzeňský kraj	<div>PARÉ č.</div>	
STAVBA/AKCE	II/605 - II/180 - Kozolupy - OK			DATUM 11/2022		
OBJEKT	SO 101 - KOMUNIKACE			MĚŘÍTKO		
OBSAH PŘÍLOHY			ČÍSLO ZAKÁZKY 221028	STUPEŇ PDPS		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU ING. JAN HENIG <i>Henig</i>		ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT ING. JAN HENIG <i>Henig</i>		VYPRACOVAL ING. JAN HENIG		PŘÍLOHA č. D.1.1.1.

Stavba : II/605 - II/180 – Kozolupy - OK
Objekt : SO 101 - Komunikace
Místo : obec Kozolupy, k.ú.Kozolupy u Plzně (671983), Plzeňský kraj
Stavebník-žadatel : Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.
Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň
Projektant : HENIG - *projektová a inženýrská kancelář*
Ing. Jan Henig, K Roli 16, 321 00 Plzeň
Stupeň : PDPS – projektová dokumentace pro provádění stavby
Datum : 11/2022
Vpracoval : Ing. Jan Henig

D.1.1.1. Technická zpráva :

1. Popis současného stavu

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

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

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

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

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

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

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

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

2. popis navrženého řešení

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

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

Vjezdové i výjezdové poloměry a detailní úprava větví byly optimalizovány na současný zaměřený stav, plynulý a bezproblémový průjezd jízdní soupravy (obalové-vlečné křivky doloženy a podrobně zpracovány v příloze C.2., D.1.2.2.)

Zvýšený středový ostrov má rozměr 4,0 x 13,6m a bude upraven v souladu s TP 135 a dle požadavků zadavatele (Obec Kozolupy) a dle závěrů z jednání konaného 14.12.2015 v sídle Obecního úřadu Kozolupy. (zvýšený zemní profil - pokryvné keře, osvětlení stožárem s dvojramenným výložníkem)

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

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

Vozovka jízdního pásu bude asfaltobetonová.

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

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

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

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

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

3. Podrobné specifikace

Konstrukce vozovek na úrovni PDPS jsou navrženy následovně:

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

- konstrukce vozovky je asfaltobetonová - netuhá :

- asfaltový beton ACO11S, PmB 45/80-65	tl.	50 mm	ČSN 73 6121
- postřík spojovací PS CP ,ČSN 736129 - 0,35 kgm ⁻²			
- asfaltový beton ACL16S, 50/70	tl.	70 mm	ČSN 73 6121
- postřík spojovací PS CP ,ČSN 736129 - 0,35 kgm ⁻²			
- asfaltový beton ACP16+, 50/70	tl.	70 mm	ČSN 73 6121
- postřík spojovací PS CP ,ČSN 736129 - 0,6 kgm ⁻²			
- směs stmelená cementem SC 0/22, C _{8/10}	tl.	140 mm	ČSN 73 6124-1
- štěrkodeř ŠD _A 0/63 G _E	tl.	240 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka		570 mm	

Plán bude hutněna na modul přetvárnosti E_{DEF2}= min. 45 Mpa (doporučeno 60 Mpa). Vrstva štěrkodeřti na E_{DEF2}= 90 Mpa. (Po dohodě lze stanovené hodnoty upravit - nutno schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby).

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

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

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

- asfaltový beton ACO11S, PmB 45/80-65	tl.	50 mm	ČSN 73 6121
- postřík spojovací PS CP ,ČSN 736129 - 0,35 kgm ⁻²			
- asfaltový beton ACL16S, 50/70	tl.	~70mm (60÷80)	ČSN 73 6121
- postřík spojovací PS CP ,ČSN 736129 - 0,35 kgm ⁻²			
- stávající vozovka po odfrézování ~120mm			
celkem tloušťka		~120 mm	

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

- kamenná dlažba	DL	tl.	160 mm	ČSN 73 6131
- ložní vrstva	L	tl.	min.40 mm	ČSN 73 6131
beton C30/37-XC4, XF4 – S1 zavlhá směs				
- vyrovnávací vrstva		prom. max.	~120mm	
beton C30/37-XC4, XF4 – S1 zavlhá směs				
- směs stmelená cementem SC 0/22, C _{8/10}		tl.	140 mm	ČSN 73 6124-1
- štěrkodeř ŠD _A 0/63 G _E		tl.	240 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka			min.580 mm	

Kamenné kostky budou ~160x160x160 - Třída 2 dle ČSN EN 1342 ed.2 (ČSN 72 1862) - spárovat C30/37-XC4, XF4 (alt. MC... maltová směs na bázi cementu min. shodných parametrů).

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

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

d) vozovka DL2 – konstrukce vozovky chodníků a zvýšených ploch

- dlážděná vozovka z betonové dlažby tl.60mm

- betonová dlažba	DL	tl. 60 mm	ČSN 73 6131
- ložná vrstva	L	tl. 40 mm	ČSN 73 6131
- šterkodrt' $\text{ŠD}_A \text{ } 0/32 \text{ G}_E$	ŠD	tl. 150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka		250 mm	

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

Pláň bude hutněna na modul přetvárnosti $E_{DEF2} = 30 \text{ Mpa}$ (doporučeno 45 Mpa). Vrstva šterkodrti na $E_{DEF2} = 50 \text{ Mpa}$. (Po dohodě lze stanovené hodnoty upravit event. - nutno schválit technickým dozorem zadavatele stavby).

e) vozovka DL3 – pojížděná konstrukce vozovky na sjezdech

- dlážděná vozovka z betonové dlažby tl.80mm

- betonová dlažba	DL	tl. 80 mm	ČSN 73 6131
- ložná vrstva	L	tl. 40 mm	ČSN 73 6131
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK 0/32 G_C	MZK	tl. 150 mm	ČSN 73 6126-1
- šterkodrt' $\text{ŠD}_A \text{ } 0/32 \text{ G}_E$	ŠD _A	tl. 150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka		420 mm	

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

Varovné pásy pro nevidomé (konstrukce DL3) jsou navrženy z betonové dlažby pro nevidomé – tvar „bloček“ pro nevidomé – barva červená, ložná vrstva a šterkodrt' jsou shodné jako u běžné dlažby.

Pláň bude hutněna na modul přetvárnosti $E_{DEF2} = \text{min. } 30 \text{ Mpa}$ (doporučeno 45 Mpa). Vrstva šterkodrti na $E_{DEF2} = \text{min. } 50 \text{ Mpa}$. Vrstva MZK na $E_{DEF2} = 70 \text{ Mpa}$. (Po dohodě lze stanovené hodnoty upravit - nutno schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby).

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

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

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

Bude použitý dovezený vhodný, dobře hutnitelný, nenamrzavý kamenitý materiál – předpokládá se nakupované drcené nebo těžené kamenivo uložené a zhutněné ve 2 vrstvách ve skladbě spodní vrstva z HDK 63/125 tl.30cm a vrchní vrstva z ŠD 0/63 tl.20cm.

Výběr a rozsah (kubaturu) použitého materiálu je nutno během výstavby schválit technickým dozorem zadavatele stavby v závislosti na zastiženém skutečném stavu zemin pod úrovní pláň pro pokládku vozovek. Skutečně provedený rozsah aktivní zóny doloží zhotovitel zadavateli geodetickým zaměřením.

Silniční obrubníky v rozsahu úprav okružní křižovatky a přímo navazujících jízdnic pásů komunikací II/180 a II/605 budou kamenné řezané - š=min.200mm, h=250mm, l=~1000mm, zkosení horní lící hrany 20/20mm, s dodávkou dílců příslušného tvaru a poloměru, uložení do betonu C16/20 s opěrou.

Běžná výška obrubníků je 12 cm. U sjezdů a bezbariérových úprav je výška snížena na 2 cm (s náběhem obrubníků délky min. 1m). Po obvodu středového ostrova budou provedeny obrubníky výšky 15cm nad vozovkou (dlážděným prstencem). Kamenné obrubníky budou rovněž osazeny u vnějšího obvodu středového přejízdného dlážděného prstence, výška nájezdové (přejíždě) hrany bude 2cm – hrana obrubníku bude upravena zkosením 2cm/2cm.

Pro poloměry obrubníků budou použity dílce daného poloměru.

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

U netuhých asfaltobetonových vozovek A1 a A2 bude proveden u kamenných obrubníků **krajník z kamenných kostek** 100x100x100mm uložených do betonu C16/20 - spárovat C30/37-XC4, XF4.

Silniční obrubníky u úpravy oplocení pozemku p.č. 234 (levý okraj jízdnic pásu komunikace II/180 ve směru Nýřany) budou betonové - š=150mm, h=250mm l=1000 (dle typu a tvaru např. ABO 15-25) - uloženy do betonu C16/20 s opěrou. Běžná výška obrubníků bude, dle stávající, 15 cm.

U betonových obrubníků bude osazen **prefabrikovaný betonový krajník** - š=125mm, h=100mm, l=250mm, tvaru „bloček“ uloženy do betonu C16/20 s opěrou.

Chodníky budou na straně od projížděných vozovek ukončeny „parkovými“ obrubníky š=80mm, h=250mm, l=1000 a 500mm (dle typu a tvaru např. ABO 8-25) uloženými do betonu C16/20 s opěrou. Běžná výška obrubníků bude u vzdálenějšího okraje od jízdnic pásu 6cm – vodící linie pro nevidomé. Na snížené hraně zajišťující odvodnění chodníků do zeleného pásu bude výška nulová (v úrovni vozovky).

Výška obrubníků bude v koncích úprav navazovat na stávající.

Odvodnění

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

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

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

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

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

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

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

U přechodu přes komunikaci II/605 ve směru Plzeň bude po levé straně (u pošty) z důvodu zkrácení stávajícího žlabu BEST II mezi chodníkem a zeleným pásem doplněna jedna dvorní vpust (označení UVd1 v příloze C.2., D.1.1.2.) s litinovou mříží pro žlab BEST-ŽLAB II (lze použít původní mříž ze sousední upravované dvorní vpusti při okraji nové části chodníku). Původní dvorní vpust bude osazena novou mříží s rámem s rovnou horní plochou např. typu KM18P – C250. Přípojka dvorní vpusti do stávající dešťové kanalizace bude z potrubí PVC SN12 DN100 – lože

potrubí přípojky bude tl. min. 100mm a obsyp tl. min. 150mm z písku o max. velikost zrna 4mm - ŠP_B 0/4.

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

Odtokové poměry v daném území se stavbou nemění.

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

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

Dopravní značení a dopravní opatření

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

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

Návrh řešení postupu výstavby a přechodné úpravy provozu během výstavby na úrovni PDPS je obsahem samostatných příloh dokumentace B.8.2.1. a B.8.2.2.

Návrh konkrétní přechodné úpravy provozu na PK včetně přechodného dopravního značení bude v dostatečném předstihu před zahájením výstavby zpracován (dle platných předpisů a technických podmínek) vybraným zhotovitelem stavby dle aktuálních dopravních podmínek, stavu a průjezdnosti komunikací a dopravního značení k datu výstavby a především dle jím navrženého konkrétního postupu výstavby. Na základě žádosti vybraného zhotovitele bude přechodná úprava provozu na PK včetně jeho návrhu přechodného dopravního značení odsouhlasena a stanovena místně příslušným silničním správním úřadem dle §77 zákona č.361/2000 Sb. o silničním provozu a v předstihu odsouhlasena místně příslušným dopravním inspektorátem Policie ČR. Minimálně 30 dní před zahájením prací vybraný zhotovitel požádá (na základě jeho žádosti) o stanovení přechodného dopravního značení u místně příslušného silničního správního úřadu a v dostatečném předstihu předem odsouhlasí (na základě jeho žádosti) místně příslušným dopravním inspektorátem Policie ČR (Územní odbor Plzeň-venkov-dopravní inspektorát).

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

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

Rozhledové poměry

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

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

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

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

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

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

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

Zelené pásy a plochy, terénní úpravy

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

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

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

V rámci čistých terénních úprav bude na zbytkových plochách mimo rozsah navržených vegetačních úprav rozprostřena ornice (součást SO101 - kvalitní substrát) min. tloušťky 10 cm a oseta travním semenem - použít parkové travní semeno (min. 25g/m²), výsev provést dle ČSN 83 9031.

Středový zvýšený ostrov a upravované zelené pásy při okraji okružní křižovatky budou osázeny pokryvnými křovinami (konkrétní návrh je předmětem samostatného objektu SO 801 – Vegetační úpravy). Podrobně je objekt SO 801 – Vegetační úpravy zpracován v samostatné příloze D.1.8. této dokumentace.

Úpravy oplocení soukromých pozemků p.č. 135 a 234

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

Ploty :

Podezdívky (úhlová opěrná zídka tvaru „L“) nových oplocení bude železobetonová (beton C30/37 – XC4, XF4, konstrukční výztuž B500B) se spojenou funkcí opěry zemního tělesa dle průběhu terénu na těchto pozemcích.

Nové ploty osazené na podezdívkách budou železobetonové z prefabrikovaných pohledových dílců - sloupků s vloženou plotovou oboustranně pohledovou deskovou výplní, Použitý typ prefabrikátů zhotovitel v předstihu odsouhlasí s vlastníky pozemků p.č. 135 a 234.

Celková výška plotů včetně podezdívky je požadována min. ~2m od úrovně navazujících ploch uličního prostoru komunikace II/180. Z toho plyne min. požadovaná výška prefabrikované horní části plotu u pozemku p.č.135 ~2,0m a min. požadovaná výška prefabrikované horní části plotu u pozemku p.č.234 ~1,5m.

Oplocení pozemku p.č.234 do vedlejší „Nádražní“ ulice bude dle původního výšky min.~1,5m s ocelovými sloupky a svařovaným pletivem s povrchovou úpravou žárovým zinkováním s finálním povrchem z PVC barvy zelené na železobetonové podezdívce železobetonová (beton C30/37 – XC4, XF4, konstrukční výztuž B500B) – je nutno dodržet návaznost na stávající oplocení. Nový plot do ulice „Nádražní“ bude proveden ke stávajícímu ocelovému sloupku ve vzdálenosti cca. 1,5 od jižního okraje stavby. Stávající betonová podezdívka bude čistě u sloupku zaříznuta.

Součástí oplocení p.č. 135 jsou i nová vjezdová dvoukřídlá dálkově ovládaná ocelová vrata šíře 4,5m a výšky min.1,8m (provedení dle požadavku vlastníka pozemku p.č.135 - protikorozivní úprava žárové zinkování, výplň „neprůhledné“ ocelové lamely- tahokov) s elektrickým pohonem v minimálním standardu, dle vlastníkem pozemku uvedeného, typu EP Wing, 400 kit.

Přípojku elektro a připojení-zapojení elektrických pohonů vrat zajistí vlastník pozemku p.č.135.

Vstupní branka na p.č. 135 bude, v rámci stavby, osazena rovněž nová ocelová (provedení dle požadavku vlastníka pozemku p.č.135 - protikorozivní úprava žárové zinkování, výplň

„neprůhledné“ ocelové lamely- tahokov) - min. šíře 1m a výška 1,80m, otevírání branky směrem ven z pozemku.

Ostatní úpravy na p.č.135 a p.č.234 :

U pozemku **p.č. 135** bude stávající dřevěná kůlna na p.č. 135 kolidující s provedením přeložky NN bude, v rámci realizace přeložky NN event. navazující stavby „II/605-II/180-Kozolupy-OK“, odstraněna.

V rámci stavby budou upraveny sklonové poměry na vjezdu na pozemek p.č. 135 a bude provedena pojížděná vozovka z betonové dlažby tl. 80mm v potřebném rozsahu-délce 5 až 8 metrů do pozemku p.č. 135. Šíře dlážděné vozovky bude dle šikmé šíře vjezdových vrat 4,0m. Skladba vozovky je shodná s navazujícím sjezdem – tzn. DL3.

Standard dlažby úpravy dlážděné plochy na p.č. 135 byl stanoven na tvar „bloček“, barva přírodní šedá, povrch polohrubý (pokládka „do čtverců“).

Stavbou dotčený terén na pozemku p.č. 135 bude řádně vyčištěn, vyrovnán, upraven s rozprostřením ornice tl. min. 10cm a řádně oset parkovým trávnickým semenem.

U pozemku **p.č. 234** budou dotčené křoviny (3 tůje a vrba), v rámci stavby, odstraněny včetně pařezů. Dřevo bude ponecháno vlastníkovu pozemku p.č. 234.

Stavbou dotčený terén na pozemku p.č. 234 bude řádně vyčištěn, vyrovnán, upraven s rozprostřením ornice tl. min. 10cm a řádně oset parkovým trávnickým semenem.

4. Odpady a vliv na životní prostředí

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

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

Výstavba nebude prováděna v nočních hodinách.

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

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

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

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

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (výhláška Ministerstva životního prostředí č. 8/2021 Sb. - Katalog. S odpadem bude nakládáno dle zákona č.541/2020 Sb. a vyhlášky č.8/2021 Sb.).

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

- podskupina 17 01

17 01 01 Beton

17 01 02 Cihly

- podskupina 17 03

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

- podskupina 17 04

17 04 01 Měď, bronz, mosaz

17 04 02 Hliník

17 04 05 Železo a ocel

17 04 07 Směsné kovy

17 04 11 Kabely neuvedené pod 17 04 10

- podskupina 17 05

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

- podskupina 17 06

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

- podskupina 17 09

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

Se stavebním odpadem bude nakládáno níže uvedeným určeným způsobem.

S veškerými odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, bude jejich původcem nakládáno v souladu se zákonem č.541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, a jeho prováděcími předpisy. Především odpady budou shromažďovány podle druhů a kategorií a bude zajištěno jejich přednostní využití před odstraněním a odpady budou předány do vlastnictví pouze oprávněným osobám.

Odpady kat.č. 170101 Beton, kat. č. 170302 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301 budou přednostně předány do zařízení určených k využívání a úpravě stavebních a demoličních odpadů. Odpad kat.č. 170504 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503 musí být předán do vlastnictví pouze oprávněné osobě, která zajistí jeho přednostní využití (rekultivaci) před odstraněním.

Veškeré kovy budou předány oprávněné osobě jako výtěžný materiál.

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

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

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

Je třeba neprodleně zajistit :

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

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

Běžný odpad z prováděného čištění a údržby komunikací a navazujících ploch je likvidován příslušnými správci (Obec Kozolupy, Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, Vodárna Plzeň a.s.) standardními předepsanými postupy v souladu s platnou legislativou– tzn. dle zákona č.541/2020 Sb. a vyhlášky č.8/2021 Sb.

5. Geodetické údaje vytýčení stavby - údaje o umístění stavby

Umístění a souřadnice hlavních vytýčovacích bodů je obsahem grafické přílohy C.2. Koordinační situace stavby (Situace komunikací ... D.1.1.2.).

Plzeň, 28.11. 2022

vypracoval: Ing. Jan Henig