



knesl kynčl architekti s.r.o.  
Šumavská 416/15, 602 00 Brno

# D/SO101

OBJEDNATEL	SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC PLZEŇSKÉHO KRAJE, P.O.	STUPEŇ DOKUMENTACE  <b>PDPS</b>	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR VALIHRACH		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. PETR VALIHRACH		
VYPRACOVAL	ING. TOMÁŠ ANDRLE		
NÁZEV STAVBY	<b>PŘESTUPNÍ TERMINÁL VEŘEJNÉ DOPRAVY V KLATOVECH</b>		ZAK. ČÍSLO 19046
NÁZEV OBJEKTU			DATUM DUBEN 2023
NÁZEV PŘÍLOHY			FORMÁT A4
			MĚŘÍTKO -
	<b>KŘIŽOVATKA</b>		POŘ. ČÍSLO SOUPRAVA
			<b>1</b>
	<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>		

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU .....	1
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	3
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.) .....	5
4	VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....	5
5	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ .....	6
6	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK.....	7
7	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU .....	7
8	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU.....	8
9	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ .....	11
10	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ .....	11
11	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUUISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE .....	11

# 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

STAVBA - OBJEKT:	<b>Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech</b> <b>Křižovatka</b>
DRUH STAVBY:	Dopravní stavba – úprava křižovatky, výstavba terminálu, parkoviště, stezky, chodníků, inženýrských sítí
INVESTOR (STAVEBNÍK):	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. zapsaná v obchodním rejstříku pod sp. zn.: Pr 737 vedenou u Krajského soudu v Plzni Koterovská 462/162 326 00 Plzeň
ZPRACOVATEL PROJEKTU:	Sdružení: Společnost Laboro ateliér s.r.o. a knesl kynčl architekti s.r.o. Bj. Krawce 1130 565 01 Choceň zastoupené: Laboro ateliér s.r.o. Bj. Krawce 1130 565 01 Choceň Ing. Petr Valihrach tel.:+420 732 520 409 e-mail: valihrach@laboroatelier.cz
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:	Ing. Petr Valihrach tel.:+420 732 520 409 e-mail: valihrach@laboroatelier.cz aut. inženýr pro dopravní stavby, č. a. 1005532
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT OBJEKTU:	Ing. Petr Valihrach tel.: +420 732 520 409 e-mail: valihrach@laboroatelier.cz autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby č. a. 1005532
PROJEKTANT:	Laboro ateliér s.r.o. Bj. Krawce 1130 565 01 Choceň tel.: 775 977 606 Vypracoval: Ing. Tomáš Andrlé andrlé@laboroatelier.cz
KRAJ:	Plzeňský (CZ032)
KATASTR:	Klatovy (665797)
POLOHA:	Intravilán

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:

Projektová dokumentace pro provádění stavby  
(PDPS)

SKLADBA DOKUMENTACE:

Dle vyhlášky č. 146/2008 Sb. ve znění novely  
č. 251/2018 Sb. ze dne 1. prosince 2018 o  
dokumentaci dopravních staveb (příloha 6)

## 2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

---

### 2.1 STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU

Tento objekt se zabývá výstavbou příjezdové komunikace k výpravní budově. Stávající komunikace se napojuje do křižovatky ulic Nádražní a Hlávkova. Stávající napojení má nevyhovující úhly napojení, které nesplňují normové požadavky a vzhledem ke své poloze zatěžuje přilehlé budovy hlukem. Výstavbou nového připojení dojde ke zlepšení poměrů v oblasti.

### 2.2 POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Jedná se o výstavbu nové příjezdové komunikace k autobusovému terminálu (místní komunikaci). Stávající příjezd k výpravní budově bude rekonstruován a bude sloužit pro příjezd na parkoviště – řeší objekt SO103. Nová příjezdová komunikace bude napojena na místní komunikaci ulice Nádražní u směrového oblouku, naproti parcele č. 2590. Délka příjezdové komunikace je 127,91 m.

Rekonstrukce řeší výstavbu nové stezky pro chodce a cyklisty společné šířky 3,00 m. V místě přechodu přes příjezdovou komunikaci terminálu bude stezka rozšířena na 4,00 m a bude zřízen přechod a přejezd pro cyklisty společný. Stezka bude u terminálu napojena na dělenou stezku pro chodce a cyklisty a na začátku úseku bude napojena na stávající asfaltový chodník, který vede od terminálu k podchodu pod železniční trať. Dále bude ze stezky zřízeno rameno, které se napojí na stezky v souběžném projektu, které vede přes ulici Nádražní. Stezka podél ulice Nádražní bude zrušena. Stezka bude na jedné straně ohraničena betonovým chodníkovým obrubníkem s výškou podsázky +6 cm.

Podél ulice Nádražní bude dle požadavku města Klatovy osazen řezaný žulový obrubník 1,00x0,30x0,20 m. Obrubník bude mít stejný vzhled jako obrubník z realizovaného souběžného projektu. U žulového obrubníku bude osazen žulový jednořádek. Jízdní pruhy do terminálu budou na vnější straně ohraničeny vodícím proužkem z žulového dvouřádku šířky 0,25 m a betonovým obrubníkem s výškou podsázky +12 cm. Obrubníky a žulová přídlažba budou uloženy do betonového lože C20/25 XF3 s boční opěrou. Přídlažba bude vypárována MC 25-XF4.

Součástí příjezdové komunikace k terminálu je vybudování ochranného ostrůvku pro přecházení, který zvýší bezpečnost pěších a cyklistů. Ostrůvek na příjezdové komunikaci k terminálu byl navržen v šířce 2,50 m a délky 16,40 m. Ostrůvek bude ohraničen betonovým silničním obrubníkem s výškou podsázky +20 cm. V místech přechodu je osazen snížený nájezdový obrubník s výškou podsázky +2 cm. Změna výšky bude provedena přechodovými obrubníky. Okolo ostrůvku bude zřízen žulový dvouřádek.

Součástí objektu je výměna obrubníku na ulici Nádražní. Stávající obrubník je v havarijním stavu. Nový obrubník bude umístěn ve stejné poloze, pouze s normovou podsázkou +12 cm a dle požadavků města bude tento obrubník žulový a bude u něho osazen žulový jednořádek. Vzhled bude stejný jako na již realizovaném souběžném projektu.

Poloměry nároží byly navrženy dle vlečných křivek.

Navržená komunikace bude plynule napojena na stávající stav. Asfaltové vrstvy budou napojeny s odskoky, které vytvoří zazubení pro provázání jednotlivých asfaltových vrstev.

Šířky jízdních pruhů jsou podrobněji popsány v bodě 2.2.2 této zprávy.

Odvodnění – viz bod 6 této zprávy.

### 2.2.1 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Směrové řešení respektuje navržený směr autobusového terminálu. Směrové řešení bylo také navrženo s ohledem na minimalizaci kácení stávajících stromů a pro minimalizaci účinků hluku na obytné budovy. Osa komunikace je vedena od začátku úseku do staničení km 0,009 47 v přímé. Od staničení km 0,009 47 do staničení km 0,072 33 je osa vedena v levotočivém oblouku o poloměru 50 m. Od staničení km 0,072 33 až do konce úseku km 0,127 91 je osa vedena v přímé.

Na konci úseku se komunikace napojuje na okružní křižovatku.

Na začátku úseku je podélný profil napojen na příčný sklon ulice Nádražní a to hodnotou 2,14%. Poté podélný profil klesá ve sklonu -0,75% a následně stoupá ve sklonech 3,46% a 2,25%. Lomy jsou zaobleny výškovými oblouky. Podrobněji viz příloha 3-Podélný profil.

Směrové vedení stezky pro chodce je navrženo na přímé pokračování dělené stezky z autobusového terminálu. Výškové řešení je navrženo s ohledem na stávající terén.

### 2.2.2 ŠÍRKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Šírkové uspořádání příjezdové komunikace bylo voleno s ohledem na vlečné křivky návrhových vozidel.

Základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m a vodícím proužkem 0,25 m.

Příjezdové komunikace je rozdělena ochranným ostrůvkem a následuje směrový oblouk. Šířky jízdních pruhu zde byly rozšířeny dle vlečných křivek návrhových vozidel.

Komunikace je ohraničena vodícím proužkem ze žulového dvouřádku šířky 0,25 m.

Šířka stezky pro chodce a cyklisty společně je 3,00 m, v místě přechodu 4,00 m. Na začátku úseku je stezka napojena na zpevněnou plochu u přechodu a má šířku 3,00 m. Na konci úseku má šířku 3,00 m a v objektu SO102 plynule přechází na stezku pro chodce a cyklisty dělenou. Větev pro připojení stezky ze souběžného projektu má šířku 4,00 m.

Příčný sklon příjezdové komunikace se na začátku úseku napojuje na podélný profil ulice Nádražní o hodnotě 3,08%. Dále dochází ke klopení na dostředný sklon 2,5% ve směrovém oblouku a tento sklon pokračuje až před okružní křižovatku, kde se plynule napojí na její sklon.

Příčný sklon stezky bude 2,00 %

### 2.2.3 ZEMNÍ PRÁCE

Tvar zemního tělesa vychází z jednoduchosti základových podmínek dané lokality a stávajícího stavu.

V blízkosti inženýrských sítí budou dodržovány příslušné normy. V blízkosti podzemních inženýrských sítí budou výkopové práce prováděny ručně, bez strojní mechanizace.

Při provádění zemních prací bude postupováno v souladu s ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, TKP4 Zemní práce.

Základové poměry lokality jsou jednoduché. Zemní práce budou dle ČSN 736133 prováděny výhradně v materiálech s třídou těžitelnosti I, rozpojitelné běžnými rypadly.

#### 2.2.4 VLEČNÉ KŘIVKY

Průjezd křižovatkou byl prověřen návrhovými vozidly, a to autobusem délky 12 m, 15 m a kloubovým autobusem délky 18 m.

### 3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM ATD.)

---

#### Dopravní průzkum:

Intenzity autobusové dopravy byly poskytnuty dopravci.

Autobusovým nádražím projede za den 82 spojů MHD (41 příjezdů + 41 odjezdů). Nejvíce spojů projede mezi 6:30 – 7:30 – celkem 11 spojů. Mezi 22:00 – 6:00 pojede 14 spojů.

Autobusovým nádražím projede za den 290 spojů VLD (145 příjezdů + 145 odjezdů). Nejvíce spojů pojede mezi 6:50 – 7:50 – celkem 60 spojů. Mezi 22:00 – 6:00 pojede 41 spojů.

Celkem tedy za jeden den do autobusového terminálu přijede 186 autobusů a 186 autobusů odjede. Dle sdělení dopravce bude provoz takový, že autobusy přijedou na výstupní stání, poté pojedou na odstavné stání, kde budou vyčkávat a následně pojedou na nástupní stání. Těchto autobusů bude přibližně 90 % (167 autobusů). Zbýlých 10 % (19 autobusů), které přijedou pojedou rovnou na nástupní stání a budou hned odjíždět.

Intenzita dopravy pro parkování osobních automobilů byla stanovena odborným odhadem.

Před výpravní budovou jsou navrženy 4 parkovací stání K+R a 1 Taxi. Odborným odhadem bylo určeno, že za 1 den přijede 200 osobních vozidel. Ve špičkovou hodinu přijede 40 osobních vozidel. Mezi 22:00 – 6:00 to bude 20 osobních vozidel.

### 4 VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

---

Objekt SO 101 souvisí s objektem SO 001 – Příprava území, objektem SO102 – Autobusový terminál, objektem SO103 – Parkoviště IAD objektem SO301 – Kanalizace, objektem SO401 – Veřejné osvětlení, objektem SO403 – Přeložka Cetin a objektem SO 801 – Vegetační úpravy a mobiliář.

## 5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Návrh vozovky je proveden dle TP170.

### Křižovatka – jízdní pruh (dle TP170 D0-N-3-III-PIII)

Asfaltový koberec mastixový	SMA11S	40 mm	ČSN EN 13108-5, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kat. asf. emulze	PS-E	0,30kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16S	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kat. asf. emulze	PS-E	0,30kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kat. asf. emulze	PS-E	0,60kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Infiltrační postřik z kat. asf. emulze	PI-E	0,6-1,5 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Směs stmelená cementem	SC C8/10	150 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt'	ŠDa	250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		550 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 45 MPa.

Výměna aktivní zóny v tl. 0,4 m za štěrkodrt' 0-125. Při stavbě budou provedeny zkoušky a návrh výměny aktivní zóny upraven dle výsledků. Materiál z odkopávek stávajících konstrukčních vrstev může být použit do výměny aktivní zóny, pokud budou splněny požadované vlastnosti. Toto bude rozhodnuto při stavbě zodpovědnou osobou.

Výměna aktivní zóny nebude realizována v ochranném pásmu plynovodu. Zde se předpokládá, že plynovod je obsypán vhodným materiálem a bude tak zajištěna požadovaná únosnost. V ochranném pásmu inženýrských sítí bude o výměně aktivní zóny rozhodnuto při stavbě s ohledem na hloubku uložení sítí.

### Křižovatka – chodníky (dle TP170 D2-D-1-VI-PIII)

Dlažba	DL	80 mm	ČSN 736131, TP192
Šterkové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkodrt'	min. ŠDb	250 mm	ČSN 736126-1
Celkem		370 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 30 MPa.

Pro chodníky není navržena výměna aktivní zóny. Při stavbě budou provedeny zkoušky a v případě nevyhovujících parametrů bude dle výsledků navržena výměna.

V tomto objektu se jedná pouze o varovné a signální pásy – reliéfní dlažba červená 200x100x80.

Konstrukce třídy dopravního zatížení VI byla navržena pro výjimečný pojezd chodníku servisními vozidly a vozidly pro sečení trávy atd.

### Křižovatka – stezka společná (dle TP 170 D1-N-2-VI-PIII-upravená)

Asfaltový beton pro ohranění vrstvy	ACO8	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kat. asf. emulze	PS-E	0,30kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACO16+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kat. asf. emulze	PS-E	0,60kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Infiltrační postřik z kat. asf. emulze	PI-E	0,6-1,5 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠDa	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	min. ŠDb	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		390 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 30 MPa.



Pro stezku není navržena výměna aktivní zóny. Při stavbě budou provedeny zkoušky a v případě nevyhovujících parametrů bude dle výsledků navržena výměna.

Byla navržena vrstva ACO8, po které je lepší pohyb z důvodu menší zrnitosti např. pro bruslaře.

Vzor dlažby, kladečské schéma a barevný odstín bude před pokládkou odsouhlasen zpracovatelem projektu a památkáři.

Po odtěžení stávajících konstrukcí nesmí dojít ke znehodnocení zemní pláně, aktivní zóny případně parapláně. Dešťová voda musí být odvedena z těchto vrstev pryč.

Poklopy inženýrských sítí budou výškově upraveny dle nového povrchu.

## 6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK

---

### **Povrchové odvodnění:**

Povrchové odvodnění je řešeno pomocí podélného a příčného sklonu do uličních vpustí. Uliční vpusti budou připojeny na novou kanalizaci. Uliční vpusti budou částečně obručnickové (mříž šířky 0,25 m ve vodícím proužku a v obručnicku), tak aby nezasahovaly do jízdních pruhů. Vpusti budou umožňovat čištění. Bude osazen vyjímatelný kalový koš. Mříž bude zajištěna šrouby nebo pružinou. Obručnicková část vpusti bude mít selektivní mřížku proti zatékání velkých nečistot. Únosnost mříže minimálně C250. Výška obručnickové části +12 cm.

Sestava jednotlivých uličních vpustí bude řešena v realizační dokumentaci stavby. Musí být dodržen minimální a maximální sklon přípojky dle výrobce.

Stávající vpusti budou zrušeny a přípojky zaslepeny.

### **Podpovrchové odvodnění:**

Podpovrchové odvodnění komunikace bude zajištěno trativodem PVC DN 150. Trativody budou napojeny do přípojek od uličních vpustí. Na začátku trativodu budou zřízeny vrcholové šachty, pro kontrolu a čištění trativodů.

## 7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

---

### **Svislé dopravní značení:**

Na ulici nádražní bude osazena značka P2 (Hlavní komunikace).

Na výjezdu z příjezdové komunikace směrem k ulici Nádražní bude osazena značka P4 (Dej přednost v jízdě!).

Na začátek příjezdové komunikace do terminálu bude osazena značka B1 (Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech) a E13 (Text nebo symbol – MIMO BUS a K+R)

Na dopravním ostrůvku na začátku příjezdové komunikace bude v obou směrech osazena značka C4a (Přikázaný směr objíždění vpravo).

Před přechodem pro chodce a přejezdem pro cyklisty bude v obou směrech osazena značka IP7 (Přejezd pro cyklisty) a IP6 (Přechod pro chodce).

Před kruhovým objezdem na konci příjezdové komunikace bude osazena značka P4 (Dej přednost v jízdě!) a C1 (Kruhový objezd).

Bude zrušena značka C9a (Stezka pro chodce a cyklisty společná) a C9b (Konec stezky pro chodce a cyklisty společné) ze souběžného projektu u křižovatky ulice Nádražní a Hlávkova.

Na začátku stezky přesunuta značka C9a (Stezka pro chodce a cyklisty společná) a C9b (Konec stezky pro chodce a cyklisty společné) ze souběžného projektu u křižovatky ulice Nádražní a Hlávkova do nové polohy na sloup VO.

Na křížení společné stezky budou osazeny značky IS19a (Směrová tabule pro cyklisty) a IS19a (Směrová tabule pro cyklisty).

Na konci společné stezky pro chodce a cyklisty (před začátkem stezky pro chodce a cyklisty dělené) bude osazeno značení C9a (Stezka pro chodce a cyklisty společná) a C10a (Stezka pro chodce a cyklisty dělená).

#### **Vodorovné dopravní značení:**

Ve směrovém oblouku u železničního podchodu na začátku úseku bude směrový oblouk ohraničen vodorovným dopravním značením V4 (0,125) pro vymezení jízdního pruhu.

Před dopravním ostrůvkem bude v obou směrech zřízeno značení V13 (Šikmé rovnoběžné čáry).

Přejezd pro cyklisty a přechod pro chodce bude vyznačen V8c (Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty).

Na stezce bude před křížením s jízdním pruhem vyznačen symbol – Dej přednost v jízdě!

Viz výkres C6-Situace dopravního značení. Dopravní značení, které není v souladu s navrženým bude odstraněno.

## **8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU**

Stavba nemá žádné zvláštní podmínky a požadavky na výstavbu ani případnou údržbu. Je nutno dodržovat základní požadavky na výstavbu.

V celé délce úseku jsou zajištěny potřebné rozměry pro průjezd, případně zásah složek IZS.

#### **a) VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA;**

Dojde k přechodnému zvýšení prašnosti během výstavby způsobené jízdou stavební mechanizace. Zhotovitel je povinen prašnost eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby ke zvýšení prašnosti nedocházelo. K dalším negativním vlivům na ovzduší během výstavby ani po jejím dokončení nedojde.

Je nutné udržovat všechny komunikace, využívané v rámci stavby, v bezvadném stavu, případné znečištění komunikací např. rozježděným bahnem z kol staveništních vozidel průběžně odstraňovat.

Učinit veškerá opatření k eliminaci prašnosti, např. pravidelným kropením vozovek.

Stavební práce provádět tak, aby byli obyvatelé okolní zástavby co nejméně rušeni zvýšenou hlučností, zásadně mimo dobu nočního klidu a pokud možno v pracovní dny době od 7:00 do 17:00.

Dbát na ochranu životního prostředí včasným odvozem stavebního odpadu, sledovat a průběžně likvidovat případné drobné úniky provozních hmot a ropných látek ze stavebních strojů a vozidel, v případě rozsáhlejších úniků neprodleně informovat příslušné orgány státní správy a hasičský záchranný sbor, předcházet znečištění vody, půdy a ovzduší. Je také zakázáno spalovat jakékoliv látky na staveništi.

K přechodnému zhoršení životního prostředí dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení hluku a prašnosti v okolí silnice při stavebních pracích.

Při realizaci stavby dojde ke zvýšení emisí vlivem staveništního provozu, při dovozu materiálu a odvozu vybouraných materiálů. Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dodavatel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit zvýšenou zátěží hlukem stavebních strojů a automobilovou dopravou, která bude nutná pro dopravu stavebního materiálu z a do prostoru stavby. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo lze považovat za akceptovatelné. Opravou komunikace dojde naopak ke zvýšení bezpečnosti.

Během výstavby dojde k nárůstu hladiny hluku vlivem stavební činnosti. Zhotovitel je povinen hluk eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby k zvýšení hlučnosti nedocházelo. Vzhledem k tomu, že stavbou navazuje na již stávající pozemní komunikaci, nedojde ke zvýšení hladiny hluku.

Dešťová voda bude svedena do nových uličních vpustí a dále do nové kanalizace. Splašková voda na stavbě vznikat nebude.

#### Odpady:

Nakládání s odpady bude zajišťovat zhotovitel stavby, který bude zodpovídat za to, že s odpadem vzniklým při stavbě bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění a s prováděcími předpisy vydanými na jeho základě. Likvidace odpadu bude zajištěna dle výše uvedeného zákona, tzn. přednostní využití (výkup, recyklace), nebo jejich odstranění na příslušné skládce odpadů. Pro odpady vedené v kategorii N je nutné zajistit souhlas s nakládáním s nebezpečnými odpady, který na základě písemné žádosti vydá příslušný orgán veřejné správy. Tento souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

Odpady, které vzniknou, budou při výstavbě shromažďovány, utříděné dle jednotlivých druhů. Shromažďovací místa a nádoby na odpady musí mít všechna náležitosti v souladu s vyhláškou MZP ČR č. 541/2020 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Odpady nesmí být skladovány v blízkosti toku. Odpady mohou být dále předány pouze osobě oprávněné k jejich převzetí

dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. Tuto skutečnost je původce povinen si ověřit.

Při nakládání s odpady musí být postupováno tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod, povrchových vod, ovzduší, zeminy nebo poškození jiných složek životního prostředí.

Ke kolaudačnímu řízení stavby je nutno předložit příslušnému odboru životního prostředí kompletní evidenci všech odpadů nebo způsob jejich dalšího využití, ze které bude patrné, o který druh odpadu se jedná, jeho množství a původ. Evidence těchto odpadů bude zároveň součástí hlášení původce o produkci a nakládání s odpady.

Odpady budou vznikat jednak přímo v souvislosti s prováděnými stavebními činnostmi a jednak v souvislosti s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů (zázemí zařízení staveniště).

V případě, že dojde v rámci stavby ke vzniku nebezpečných odpadů, je původce odpadu (investor nebo dodavatel stavby – dle vzájemné smlouvy) povinen požádat příslušný odbor životního prostředí o udělení souhlasu k nakládání s veškerými nebezpečnými odpady před zahájením stavebních prací v případě že tento souhlas nemá.

Nepředpokládá se výskyt nebezpečného odpadu IPA.

Pro zeminy ukládané na skládku bude provedena zkouška vyluhovatelnosti a celkový obsah PCB.

V oblasti nakládání s odpady lze při realizaci počítat se vznikem níže uvedených druhů odpadů. Členění je provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. (Katalog odpadů).

Ze zákona je povinen likvidovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká odbornou firmou smluvně zavázanou k likvidaci odpadu. Z hlediska vlastního procesu stavby se jedná především o vyřešení a doložení způsobu využití či zneškodnění odpadů. Státní správu v oblasti s nakládáním s odpady provádí místně příslušný stavební úřad nebo jiný orgán po dohodě s místně příslušným odborem životního prostředí.

Odpady budou tříděny podle jednotlivých druhů a kategorií. Odpady budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem.

K závěrečné kontrolní prohlídce budou příslušnému stavebnímu úřadu předloženy doklady o předání vzniklých odpadů oprávněné osobě (písemné vyhotovení potvrzení o převzetí daného druhu a množství odpadu oprávněnou osobou).

Dodavatel stavby během stavebních prací zajistí kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby nebo kontejneru a ekologicky podle zákona č. 541/2020 Sb. zlikvidovat.

#### **b) VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU (OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ APOD.), ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ,**

Stavba nebude mít negativní vliv na ochranu přírody, svým charakterem nezasahuje do prvků pro ochranu přírody. Stavební pozemky se nenachází v pásmu vodních zdrojů nebo léčebných pramenů. Vodní zdroje ani léčebné prameny stavbou nejsou dotčeny.

Stavební i dopravní stroje, používané při všech pracích, musí být v dobrém technickém stavu, tento stav je třeba ověřit před zahájením prací a průběžně sledovat po celou dobu provádění stavby.

Zjištěné závady je nutno bezodkladně odstranit. Hlavní pozornost při sledování technického stavu je potřebné věnovat místům možných úniků olejů a pohonných hmot.

V průběhu realizace stavby je investor povinen zajistit dodržování obecných podmínek ochrany rostlin a živočichů dle ust. § 5 a ochrany dřevin dle § 7 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Investor v průběhu celé realizace dále zajistí, že nedojde k nedovoleným zásahům do dřevin, které způsobí podstatné nebo trvalé snížení jejich ekologických nebo společenských funkcí nebo bezprostředně způsobí jejich odumření.

Případné kácení dřevin je podle ust. § 8 zákona možné pouze ze závažných důvodů, po vyhodnocení jejich funkčního a estetického významu, výhradně na základě souhlasného rozhodnutí orgánu ochrany přírody, mimo vegetační období.

Vlivem výstavby bude nutné pokácet několik stromů a křovin.

Dojde k výsadbě nových stromů – viz objekt SO801.

#### c) SPLNĚNÍ ZÁKLADNÍCH POŽADAVKŮ Z HLEDISKA PLNĚNÍ ÚKOLŮ OCHRANY OBYVATELSTVA.

Dle vyhlášky č. 380/2002 Sb. - *Vyhláška Ministerstva vnitra k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva* §22 se nejedná o stavbu k ochraně obyvatelstva.

## 9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

---

Stavba nemá žádnou vazbu na technologické vybavení.

## 10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

---

Skladba komunikace byla navržena dle TP 170 viz bod 5 této zprávy.

## 11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

---

Zásady řešení komunikací, ploch a objektů z hlediska užívání a přístupnosti pohybově a zrakově postižených.

Stavba je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Tento objekt řeší rekonstrukci příjezdové komunikace do autobusového terminálu.

**Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu**

Stezka pro chodce a cyklisty a je navržena v šířce 3,00 m a 4,00 m. Šikmé plochy musí být zhotoveny tak, aby byl dodržen sklon max. 12,5%. Příčný sklon stezky nepřekračuje 2,0%.

Přechod pro chodce je navržen v šířce 4,00 m.

V místě přechodu, přejezdu a napojení na zpevněnou plochu je snížený obrubník s výškou podsázky +2 cm.

#### **Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením**

U přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty sdruženého bude osazen varovný pás šířky 0,40 m a bude zřízen signální pás šířky 0,80 m.

V místě ukončení společné stezky u zpevněné plochy bude zřízen varovný pás šířky 0,40 m.

V místě přechodu společné stezky na dělenou bude v objektu SO102 bude zřízen hmatný pás šířky 0,40 m - šedé barvy.

V místě napojení stezky na stezku a přechod s přejezdem v souběžném projektu bude doplněn signální pás šířky 0,8 m ke stávajícímu signálnímu pásu.

Prvky šedé barvy byly zvoleny s ohledem na zachování estetického a architektonického rázu oblasti v návaznosti na historickou budovu železniční stanice, která je kulturní památkou.

Vodící linie je tvořena obrubníkem s výškou podsázky 60 mm.

Bezbariérové úpravy jsou podrobněji znázorněny ve výkrese C7 Situace bezbariérových úprav, C9 Situace materiálového řešení zpevněných ploch a v SO101 – 2 – situace.

Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb. (kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky) a technický návod TN TZÚS 12.03.04. – 06.

V Chocni, duben 2023

Vypracoval: Ing. Tomáš Andrlé