



PROJEKCE DOPRAVNÍCH STAVEB

Projekční kancelář Rojt

Vodní 27, 34401 Domažlice
TEL. 379 724 945

| | | | | | |
|--------------------------------------|--|------------|---------------|---------------|--------|
| Ved. projektant | Zodp. projektant | Vypracoval | Kreslil | | |
| Ing. Rojt | Ing. Rojt | | | | |
| | | | | | |
| Okres | Plzeňský | Místo | Chodská Lhota | Formát | |
| Objednatel | SÚS Plzeňského kraje, p.o., Obec Chodská Lhota | | | Datum | I/2026 |
| III/1921 A III/1923 CHODSKÁ LHOTA | | | | Účel | DPS |
| | | | | Číslo zakázky | |
| | | | | Měřítko | |
| | | | | | |
| SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA | | | | B | |

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 *Popis území stavby*

- a) *charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití s zastavěností území*

Silnice III/1923 je vedena od obce Hluboká a končí v místě křižovatky se sil. III/1921. Silnice III/1921 je vedena průtahem obcí Chodská Lhota ve směru od křiž. se sil. II/192 do obce Štefle. Úprava se dotýká i silnice III/1922 ve směru na Orlovice.

Uvedené komunikace jsou v převážné části bez sil. obrub, chodníky v zájmovém území zcela chybí. Stávající technický stav komunikací je po dříve provedených opravách a pokládkách podzemních inženýrských sítí a zejména vlivem dopravního zatížení a stářím komunikací ve špatném stavu, na mnoha místech, zejména pak v rozlehlých plochách i v křižovatkách není vymezen dopravní prostor pro jednotlivé účastníky provozu. Chodci využívají k pohybu především stáv. komunikace.

Odvodnění komunikací je provedeno z části do stáv. silničních příkopů vedených souběžně s komunikacemi, z části do betonového odvodňovacího žlabu vedeného podél komunikace a z části do stáv. uličních vpustí, které jsou vesměs rozbité, rozvalené a zanešené. Betonové odvodňovací žlaby a uliční vpusti jsou zaústěny do stáv. dešťové kanalizace, která je vedena zájmovým územím. Odvodňovací zařízení v ulici je funkční, trasy a technický stav stávajících kanalizačních vedení jsou orientačně známy, zakreslení do situačních výkresů bylo provedeno projektantem rekognoskací terénu za účasti zástupců obce a z dostupných evidenčních materiálů.

V prostoru staveniště se nachází stáv. vegetace, kterou je nutné při výstavbě chránit před možným poškozením. Stavba nebude prováděna v záplavovém území ani chráněné zóně či památkové rezervaci.

V trase komunikace a v prostoru staveniště se vyskytují některá podzemní a nadzemní vedení a zařízení inženýrských sítí, jejichž existence byla prověřena projektantem v souvislosti s pracemi na PD. Jedná se o podzemní vedení splaškové a dešťové kanalizace, veřejného vodovodu, STL plynovodu, silového vedení NN a sdělovacího vedení SEK.

- b) *údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem*

-

- c) *údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci*

-

- d) *geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod*

S ohledem na význam stavby nebylo zjišťováno.

- e) *výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.*

Investor nepožadoval zajištění inženýrsko geologických průzkumů jako podkladu pro projekt s tím, že v případě možného výskytu neúnosných a namrzavých zemin bude po provedení části zemních prací projektantem ve spolupráci s investorem posouzena nutnost sanace podloží v místě komunikace před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky.

Technický návrh rekonstrukce je vypracován na základě odborného posudku č. 42/2016 „Posouzení stavu vozovky a návrh její opravy III/1921 a III/1923 Chodská Lhota“ ze dne 16. 8. 2016

- f) *ochrana území podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.*

Stavba se nenachází v památkové zóně či rezervaci. Stavba se nenachází v chráněném území.

- g) *poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.*

Stavba není navržena v záplavovém území. Dle získaných podkladů se stavba nenachází na poddolovaném území.

- h) *vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv na odtokové poměry v území*

Navrhovaná stavba nebude mít po dokončení negativní vliv na stávající zástavbu ani na okolní pozemky a stavby na nich. Dokončená stavba nebude zdrojem škodlivých látek ohrožujících zdraví a životní prostředí. Při provádění stavebních prací se nesmí výrazným způsobem narušit okolí stavby a životní podmínky v něm. Toto je povinen zajistit zhotovitel stavby. Je třeba dodržovat dobu, kdy smí být provozována činnost s vyšší hladinou hluku (zákaz prací ve večerních a nočních hodinách).

Stroje a nákladní automobily je třeba před výjezdem ze staveniště a vjezdem na veřejnou komunikaci očistit, aby se zamezilo znečištění těchto komunikací blátem ze staveniště. Pokud se tak nestane, je potřeba znečištěná místa ihned a řádně očistit.

S ohledem na charakter okolí stavby je nutno dodržovat tyto základní zásady k eliminaci škodlivých vlivů na okolní životní prostředí:

- stavba bude probíhat v denní dobu do 22,00 hod
- na stavbě budou přijata opatření ke snížení prašnosti (kropení vodou apod.)
- použité stroje a zařízení stavby budou v bezvadném technickém stavu
- na stavbě bude k dispozici min 50 kg VAPEXu pro okamžitou likvidaci

případného úniku RL ze strojů

- i) *požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin*

Veškerá zástavba sousedící se stavbou bude zachována. Bourací práce nebudou realizovány.

Veškerá zeleň nacházející se v prostoru staveniště bude zachována a při stavbě chráněna před možným poškozením. Kácení zeleně nebude realizováno.

- j) *požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF nebo pozemků určených k plnění funkcí lesa*
Stavba není navržena na pozemcích spadajících pod ochranu zemědělského půdního fondu. Zábor orné půdy nebude realizován.
Stavba není navržena na pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa nebude realizován.
- k) *územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě*
Systém napojení navržené stavby na stávající dopravní a technickou infrastrukturu zůstane zachován.
Bezbariérový přístup k navrhované stavbě v současné době neexistuje.
- l) *věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice*
Stavba nemá věcné ani časové vazby na okolní výstavbu. Vyvolanou investicí je stranová přeložka stávajícího podz. vedení sítí elektronických komunikací a dodatečná úprava některých vedení SEK křižujících rekonstruovanou komunikaci.

- m) *seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí*

katastrální území: Chodská Lhota 652253

| <u>č. parcely</u> | <u>druh pozemku</u> |
|-------------------|----------------------------|
| st. 69 | zastavěná plocha a nádvoří |
| 132 | zahrada |
| 206/1 | ostatní plocha |
| 207/5 | ostatní plocha |
| 752/3 | ostatní plocha |
| 1037 | ostatní plocha |
| 2722/1 | ostatní plocha |
| 3626/1 | ostatní plocha |
| 3626/6 | ostatní plocha |
| 3626/7 | ostatní plocha |
| 3641/1 | ostatní plocha |
| 3647/1 | ostatní plocha |
| 3681/1 | ostatní plocha |
| 3686/3 | ostatní plocha |
| 3687/1 | ostatní plocha |
| 3982 | ostatní plocha |
| 4221 | ostatní plocha |
| (207/5) | - |
| (3687/1) | - |

n) *seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo*

-

o) *požadavky na monitoringy a sledování přetvoření*

Nejsou.

p) *možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu*

Systém napojení navržené stavby na stávající dopravní a technickou infrastrukturu zůstane zachován.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) *nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci*

Jedná se o změnu dokončené stavby. Před zahájením prací na projektové dokumentaci bylo provedeno mapování současného stavu a provedená pochůzka po trase se zástupcem investora. Stáv. komunikace má proměnné šířkové uspořádání a je ve špatném technickém stavu. Asfaltobetonový kryt je věkem, dopravním zatížením a zásahy po provedených pokládkách podzemních inž. sítí na konci své životnosti. S ohledem na charakter stavby nebyl stavebně technický průzkum ani stavebně historický průzkum proveden. Stavba nevyžaduje statické posouzení nosných konstrukcí.

Jedná se o silnici III. třídy. Komunikace jsou ve správě investora tj. SÚS Plzeňského kraje, p.o.

b) *účel užívání stavby*

Stavba dopravní infrastruktury – rekonstrukce silnic III/1921, III/1922 a III/1923 a stavba technické infrastruktury – rekonstrukce dešťové kanalizace.

c) *trvalá nebo dočasná stavba*

Jedná se o stavbu trvalou.

d) *údaje o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem*

Stavba je navržena dle platných ČSN, TP, zákonů a ostatních předpisů platných ve stavebnictví. Technické řešení stavby nevyžaduje udělení výjimky z technických požadavků na výstavbu.

e) *informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů*

-

- f) *celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.*

Návrhová rychlost rekonstruované komunikace je 50 km/h. Základní šířka rekonstruované komunikace je 5,50 m.

- g) *u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí*

Před zahájením prací na projektové dokumentaci bylo provedeno mapování současného stavu a provedená pochůzka po trase se zástupcem investora. Stáv. komunikace má proměnné šířkové uspořádání a je ve špatném technickém stavu. Asfaltobetonový kryt je věkem, dopravním zatížením a zásahy po provedených pokládkách podzemních inž. sítí na konci své životnosti. S ohledem na charakter stavby nebyl stavebně technický průzkum ani stavebně historický průzkum proveden. Stavba nevyžaduje statické posouzení nosných konstrukcí.

- h) *ochrana území podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů*

Stavba se nenachází v městské památkové rezervaci. Stavba se nenachází v chráněném území či přírodní rezervaci.

- i) *základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emise, třída energetické náročnosti budov apod.*

Odvodnění silnic III/1921, III/1922 a III/1923, parkovacích ploch a chodníků bude zajištěno novými uličními vpustmi. Ty budou zřízeny nové, jejichž předpokládaná poloha je patrná ze situace stavby. Vpusti jsou navrženy typové (typ UV50), prefabrikované z betonových dílců s litinovým rámem a vtokovou mříží a košem na splaveniny. Vpusti budou zaústěny PVC potrubím DN 150 do rekonstruované dešťové kanalizace. Vpusti jsou v trase rozmístěny s ohledem na podélný a příčný sklon vozovky a polohu stáv. podzemních inž. sítí. Výkop pro jednotlivé kanál. přípojky je nutno provádět opatrně, za dohledu správce inž. sítí, které přípojka křížuje. Je nutné dodržovat normy pro vzdálenosti při křížení jednotlivých podzemních inž. sítí.

Podél komunikace je navržen trativod z drenážních flexibilních PVC trubek DN 100, zajišťující odvodnění pláň silničního tělesa a chodníku. Drenáž je zaústěna do uličních vpustí, příp. přímo do kanalizace.

Součástí stavby je rovněž výšková úprava všech stavbou dotčených poklopů stáv. kanalizačních šachet, vodovodních uzávěrů, hydrantů a šoupat atd. do nové polohy nivelety, příp. okolního terénu.

Likvidací všech odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech (ve znění změny č. 261/2021 Sb.) a dalších navazujících vyhlášek. Doporučuje se maximální využití odpadů k recyklaci.

Odstraněný asfaltobetonový kryt (kód 17 03 01) bude odvezen a uložen na skládku SÚS PK středisko Kdyně.

Odstraněné podkladní vrstvy stáv. komunikace (šterk, štět) budou odvezeny do nejbližšího recyklačního centra (předpoklad AZS 98).

Sejmutá ornice bude deponována na dočasné skládce v prostoru staveniště a bude použita k ohumusování ploch v okolí komunikace, parkovacích ploch a chodníků.

Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních pracích bude použit k provedení hrubých terénních úprav v okolí komunikace a ostatních zpevněných ploch. Případný přebytek bude odvezen na skládku Beňovy - Bezděkov.

Veškerý další případný přebytečný materiál (nevhodný k recyklaci) bude odvezen na nejbližší řízenou skládku odpadu.

j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Předpokládá se, že provádění stavebních prací bude trvat dva roky. Pořadí jednotlivých etap výstavby bude vycházet z dohody mezi prováděcí firmou a investorem. Přesné datum zahájení stavby není v době zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby znám. Stavba bude zahájena po skončení výběrového řízení na zhotovitele stavebního díla.

Uvedená data jsou pouze orientační a nezávazná a budou upřesněna investorem dodavateli ve výběrovém řízení.

Zahájení stavby: IV/2026

Dokončení stavby: X/2027

Předání do užívání: XI/2027

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby – údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu

Stavba bude předána do užívání až po dokončení celého stavebního díla a po provedení řádné kolaudace. Vzhledem k rozsahu a složitosti stavby není zkušební provoz vyžadován.

l) orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby činní 63.134.916,- Kč včetně DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

-

b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Základním stavebním materiálem vedle asf. ploch je beton. Obruby budou provedeny z nových betonových silničních obrubníků. Přídlažba bude provedena ze žulové kostky 10. Schéma rozmístění jednotlivých použitých materiálů je patrný z projektové

dokumentace a bude upřesněn investorem ve výběrovém řízení.

B.2.3 Celkové technické řešení

- a) *popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřipustné přetvoření*

Stavebně jsou silnice III. třídy navrženy jako dvoupruhové místní komunikace kategorie MO7.

Třída dopravního zatížení pro danou komunikaci byla stanovena v hodnotě V (15 – 100 TNV/24 hod.), návrhová úroveň porušení D1. Konstrukce vozovky komunikace v místě nového silničního tělesa vychází a je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D1-N-2-V-PIII).

- b) *celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima*

Stavba nemá nové nároky na energie.

- c) *celková spotřeba vody*

-

- d) *celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem*

Likvidaci všech odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech (ve znění změny č. 261/2021 Sb.) a dalších navazujících vyhlášek.

Živičná drť bude odvezena a uložena na skládku SÚS PK středisko Kdyně.

Odstraněné podkladní vrstvy stáv. komunikace (šterk, štet) budou odvezeny do nejbližšího recyklačního centra (předpoklad AZS 98).

Sejmutá ornice bude deponována na dočasné skládce v prostoru staveniště a bude použita k ohumusování ploch v okolí komunikace, parkovacích ploch a chodníků.

Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních pracích bude použit k provedení hrubých terénních úprav v okolí komunikace a ostatních zpevněných ploch. Případný přebytek bude odvezen na skládku Beňovy - Bezděkov.

Veškerý další případný přebytečný materiál (nevhodný k recyklaci) bude odvezen na nejbližší řízenou skládku odpadu.

- e) *požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě*

Nejsou.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Všechny nové úpravy pro komunikace pro chodce, sjezdy, místa pro přecházení a jejich bezprostřední okolí navržené v dokumentaci odpovídají technickým a stavebním požadavkům uvedeným v ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a v ČSN

73 6110/Z1, dále ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena a musí být postavena takovým způsobem, aby při jejím užívání nebo provozu nevznikalo nepříjemné nebezpečí úrazu, například uklouznutím, smykem, pádem, nárazem, popálením, zásahem elektrickým proudem a zraněním výbuchem.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Silnice III/1923 je vedena od obce Hluboká a končí v místě křižovatky se sil. III/1921. Silnice III/1921 je vedena průtahem celé obce ve směru od křiž. se sil. II/192 do obce Štefle. Úprava se částečně dotýká i silnice III/1922 ve směru na Orlovice.

Uvedené komunikace jsou v převážné části bez sil. obrub, chodníky v zájmovém území zcela chybí. Stávající technický stav komunikací je po dříve provedených pokládkách a opravách podzemních inženýrských sítí a zejména vlivem dopravního zatížení a stářím komunikací ve špatném stavu, na mnoha místech, zejména pak v rozlehlých plochách i v křižovatkách není vymezen dopravní prostor pro jednotlivé účastníky provozu. Chodci využívají k pohybu především stáv. komunikace.

Odvodnění komunikací je provedeno z části do stáv. silničních příkopů vedených souběžně s komunikacemi, z části do betonového odvodňovacího žlabu vedeného podél komunikace a z části do stáv. uličních vpustí, které jsou vesměs rozbité, rozvalené a zanešené. Betonové odvodňovací žlaby a uliční vpusti jsou zaústěny do stáv. dešťové kanalizace, která je vedena zájmovým územím. Odvodňovací zařízení v ulici je funkční, trasy a technický stav stávajících kanalizačních vedení jsou orientačně známy, zakreslení do situačních výkresů bylo provedeno projektantem rekognoskací terénu za účasti zástupců obce a z dostupných evidenčních materiálů.

V prostoru staveniště se nachází stáv. vegetace, kterou je nutné při výstavbě chránit před možným poškozením. Stavba nebude prováděna v záplavovém území ani chráněné zóně či památkové rezervaci.

V trase komunikace a v prostoru staveniště se vyskytují některá podzemní a nadzemní vedení a zařízení inženýrských sítí, jejichž existence byla prověřena projektantem v souvislosti s pracemi na PD. Jedná se o podzemní vedení splaškové a dešťové kanalizace, veřejného vodovodu, STL plynovodu, silového vedení NN a sdělovacího vedení SEK.

b) popis navrženého řešení

Stavebně jsou silnice III. třídy navrženy jako dvoupruhové místní komunikace kategorie MO7. Šířkové uspořádání komunikace je navrženo dle ČSN 73 6110/Z1 v základní šířce 5,5 m.

1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Stavba řeší rekonstrukci silnic III. třídy č. 1921, 1922 a 1923.

b) základní charakteristika pozemní komunikace

SO 101 – Komunikace

Stavebně jsou silnice III. třídy č. 1921, 1922 a 1923 navrženy jako dvoupruhové místní komunikace kategorie MO7.

Trasa komunikace byla s ohledem na okolní zástavbu a místem napojení v začátku a konci úpravy ponechána ve stávajících směrových parametrech. V trase je tudíž vložena řada směrových kruhových oblouků, jejichž parametry byly voleny s ohledem na okolní zástavbu a stávající průběh komunikace. Trasa sleduje s malými odchylkami stávající průběh komunikace.

Šířkové uspořádání komunikace je navrženo dle ČSN 73 6110/Z2 v základní šířce 5,50 m v km 0,833¹⁰ – 0,931⁸⁹ je komunikace, s ohledem na stáv. šířkové uspořádání uličního prostoru, zúžena až na 4,50 m. Ve směrových obloucích je komunikace rozšířena. Základní příčný sklon vozovky je střechovitý 2,50 %, v obloucích je komunikace klopena kolem osy.

Rekonstrukce komunikací byla navržena v jednotné technologii. Technologie byla stanovena po provedeném posouzení stávajícího stavu vozovky odbornou firmou a po vzájemné domluvě projektanta s investorem.

V celém úseku bude provedeno odstranění stávajících krytových, ložných a podkladních vrstev komunikace. Následně bude zřízeno odvodnění zemní pláně komunikace a položení kanal. přípojek uličních vpustí, a po dokonalém zhutnění rýh a zřízení zemní pláně silničního tělesa budou provedeny nové konstrukční vrstvy vozovky.

SO 102 – Chodníky a parkovací plochy

Součástí stavby je i zřízení nových chodníků při silnici III/1921, III/1922 a III/1923. Směrové vedení trasy navržených chodníků je dáno především stávajícím průběhem výše uvedených komunikací. Trasa chodníku sleduje s malými odchylkami stáv. průběh komunikace. Přesné vedení trasy navržených chodníků je patrné ze situačních výkresů a z dalších výkresových příloh.

Součástí stavby je i úprava všech navazujících křižovatek místních komunikací se silnicí III/1921 a III/1923. Nově budou některé místní komunikace napojeny na silnici III/1921 přes přejížděný chodník – viz situace stavby. Kryt místních komunikací je navržen z asfaltobetonu. Místní komunikace budou v celé délce úpravy lemovány betonovým silničním obrubníkem výšky 250 mm uloženého do betonového lože C 20/25-XF4 s boční opěrkou s přídlažbou ze žulové kostky 10. Základní výška nášlapu

nové silniční obruby je navržena 120 mm. V místě přejížděného chodníku bude provedena snížená obruba s nášlapnou výškou 40 mm resp. 20 mm. Základní příčný sklon komunikace je navržen jednostranný 2,5 %, sklon pláně je jednotný min. 3,0 %.

Třída dopravního zatížení pro danou komunikaci byla stanovena v hodnotě VI (15 TNV/24 hod.), návrhová úroveň porušení D1. Konstrukce vozovky komunikace v místě nového silničního tělesa vychází a je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D1-N-2-VI-PIII a D2-N-3-O-PIII).

Silnice III. třídy č. 1921, 1922 a 1923 v místě stavby budou lemovány betonovým silničním obrubníkem uloženým do betonového lože tl. min. 100 mm z betonu C 20/25-XF4 s boční opěrou. V dokumentaci je použito vedle základních betonových obrubníků výšky 0,25 m resp. 0,30 m (v místě nástupišť) a délky 1 a 0,5 m i tzv. doplňkových, tj. nájezdové obrubníky a přechodové obrubníky L a P.

Základní výška nášlapu obruby ve vztahu k hl. komunikaci je navržena 120 mm, která je v místě vjezdů snížena na 40 mm a v místě nástupišť je zvýšena na 200 mm. V místě míst pro přecházení, kde bude navázání na vozovku řešeno jako bezbariérové, bude výška nášlapu jen 20 mm. V místě snížené obruby bude provedena stavební úprava pro nevidomé a slabozraké osoby (varovné a signální pásy).

Betonový silniční obrubník bude osazen v betonovém loži do rýhy, zřízené odříznutím stávajícího asfaltobetonového krytu a odtěžením stávající konstrukce vozovky pro beton. lože.

Součástí stavby je i zřízení nového chodníku a nástupišť při rekonstruovaných komunikacích. Kryt chodníků je navržen z asfaltobetonu. Základní šířka chodníků je navržena 1,50 m, šířka nástupišť pak 2,00 m. Chodník bude lemován betonovým záhonovým obrubníkem uloženým do lože z betonu tř. C 20/25-XF4 s nášlapnou výškou 60 mm. Komunikace budou v celé délce úpravy lemovány betonovým silničním obrubníkem výšky 250 mm uloženého do betonového lože C 20/25-XF4 s boční opěrou s přídlažbou ze žulové kostky 10. Základní výška nášlapu nové silniční obruby je navržena 120 mm. V místě míst pro přecházení bude provedena snížená obruba s nášlapnou výškou 20 mm. Základní příčný sklon chodníků a nástupišť je navržen 2,0 %, sklon pláně je jednotný min. 3,0 %. Konstrukce vozovky chodníku je navržena s konstrukční vrstvou z R-materiálu a vychází z TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D2-N-3-CH-PIII a D2-N-3-O-PIII).

Součástí stavby bude i zřízení nových autobusových zastávek na uvedených komunikacích. S ohledem na průběh vlastnických hranic a okolní zástavbu budou autobusové zastávky vyznačeny na komunikaci (mimo aut. zastávku v km 0,228⁴⁸ – 0,240⁴⁸ která bude řešena mimo komunikaci autobusovým zálivem). Komunikace v místě autobusového zálivu bude lemována betonovým silničním obrubníkem výšky 300 mm uloženého do betonového lože C 20/25-XF4 s boční opěrou s přídlažbou ze žulové kostky 10. Základní nášlapná výška nové sil. obruby v místě nástupišť je 200 mm. Nástupišť a chodník bude ve styku s okolním travnatým terénem lemován novým

beton. záhonovým obrubníkem do lože z betonu C 20/25-XF4 s nášlapnou výškou 60 mm.

Autobusový záliv (v km 0,228⁴⁸ – 0,240⁴⁸) je navržen mimo silnici tak, aby byla zachována v celém úseku nově navržená základní šířka silnice III/1921 mezi obrubami 5,50 m. Šířka zálivu je navržena 3,0 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný směrem k nové sil. obrubě. Kryt autobusového zálivu je navržen, dle požadavku Policie ČR, DI Domažlice, ze žulové kostky 10.

Konstrukce komunikace autobusového zálivu je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D1-D-1-VI-PIII).

Součástí stavby bude i zřízení nových parkovacích ploch pro osobní automobily. V zájmovém území jsou navržena kolmá a podélná parkovací stání. Poloha jednotlivých parkovacích ploch je patrná ze situace stavby a s ostatních výkresových příloh. Kryt parkovacích stání je navržen z asfaltobetonu.

Rozměry jednotlivých parkovacích stání jsou navrženy dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a jsou patrné ze situace stavby.

Konstrukce vozovky parkovacích stání je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogové listy D2-N-3-VI-PIII a je patrná z výkresových příloh.

2. Mostní objekty a zdi

-

3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění silnic III/1921, III/1922 a III/1923, parkovacích ploch a chodníků bude zajištěno novými uličními vpustmi. Ty budou zřízeny nové, jejichž předpokládaná poloha je patrná ze situace stavby. Vpusti jsou navrženy typové (typ UV50), prefabrikované z betonových dílců s litinovým rámem a vtokovou mříží a košem na splaveniny. Vpusti budou zaústěny PVC potrubím DN 150 do rekonstruované dešťové kanalizace. Vpusti jsou v trase rozmístěny s ohledem na podélný a příčný sklon vozovky a polohu stáv. podzemních inž. sítí. Výkop pro jednotlivé kanál. přípojky je nutno provádět opatrně, za dohledu správce inž. sítí, které přípojka křížuje. Je nutné dodržovat normy pro vzdálenosti při křížení jednotlivých podzemních inž. sítí.

Podél komunikace je navržen trativod z drenážních flexibilních PVC trubek DN 100, zajišťující odvodnění pláň silničního tělesa a chodníku. Drenáž je zaústěna do uličních vpustí, příp. přímo do kanalizace.

Součástí stavby je rovněž výšková úprava všech stavbou dotčených poklopů stáv. kanalizačních šachet, vodovodních uzávěrů, hydrantů a šoupat atd. do nové polohy nivelety, příp. okolního terénu.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

-

5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

-

6. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení

Nejsou navržena.

b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Součástí stavby bude i úprava stáv. svislého dopravního značení nacházející se v zájmovém území. V dokumentaci je na samostatné příloze uvedeno rozmístění jednotlivých nových i stávajících svislých dopravních značek.

Nové svislé dopravní značky budou osazeny v zákl. velikosti v retroreflexním provedení. Osazení provést dle TP 65, Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Provedení svislého dopravního značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899-1. Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy.

Nové dopravní značky budou osazovány na nosné prvky dle příslušných norem a předpisů (ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 12899-1 a ČSN 1993-1-1).

Součástí stavby je i zřízení nového vodorovného značení na novém asfaltobetonovém krytu silnic III/1921, III/1922 a III/1923. Nové vodorovné značení bude provedeno dle situačních výkresů ze strukturálního plastu v bílém reflexním provedení.

Značení bude provedeno dle TP 133 „Zásad pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Provedení vodorovného značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 – „Vodorovné dopravní značení. Požadavky na dopravní značení“. Hodnocení hmot VDZ je upraveno v TP 70 „Systém hodnocení hmot pro VDZ“.

c) veřejné osvětlení

Bude využito stávající.

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Stavba neobsahuje.

e) opatření proti oslnění

Stavba neobsahuje.

7. Objekty ostatních skupin objektů

-

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických objektů

Stavba neobsahuje technické ani technologické objekty.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Posouzení technických podmínek požární ochrany

a) výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů

Případné odstupové vzdálenosti od jednotlivých objektů v okolí stavby mohou zasahovat do tohoto prostoru. Podle ČSN 73 0802 čl. 10.2.1 může požárně nebezpečný prostor zasahovat přes hranice stavebního pozemku a zasahovat do veřejného prostranství. Vyhovuje

Požárně nebezpečný prostor pro komunikaci se nestanovuje.

b) zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva

Z veřejné vodovodní sítě popř. z jiných místních zdrojů – vodní tok, požární nádrž apod.

c) předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními

Instalace elektrické požární signalizace, samočinného hasícího zařízení a samočinného odvětrávacího zařízení se s ohledem na druh stavby nepožaduje.

d) zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany

Silnice III. třídy odpovídají svými šířkovými parametry požadavkům ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací.

Komunikace jsou navrženy dvoupruhové, obousměrné, se základní šířkou 5,50 m.

Uvedené parametry splňují protipožární požadavky na přístupové komunikace, stanovené v čl. 12.2 ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb.

Zřízením stavby nedojde k omezení přístupu požární techniky k okolním objektům.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Význam stavby nevyžaduje.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Provádění stavebních prací musí být v souladu s vyhláškou Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

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

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Význam stavby nevyžaduje.

b) ochrana před bludnými proudy

Dle získaných podkladů se v zájmovém území nevyskytují bludné proudy.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Dle získaných podkladů se zájmové území nenachází na seizmicky aktivním podloží.

d) ochrana před hlukem

Význam stavby nevyžaduje.

e) protipovodňová opatření

Stavba není navržena v záplavovém území.

f) ochrana před sesuvy půdy

Dle získaných podkladů se stavba nenachází v území ohroženém sesuvy půdy.

g) ochrana před vlivy poddolování

Dle získaných podkladů se stavba nenachází na poddolovaném území.

h) ostatní negativní vlivy

-

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Viz SO 301.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Viz SO 301.

B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření

Stávající dopravní řešení v zájmovém území bude rekonstrukcí stáv. komunikace respektováno a nebude měněno.

Všechny nové úpravy pro komunikace pro chodce, sjezdy, místa pro přecházení a jejich bezprostřední okolí navržené v dokumentaci odpovídají technickým a stavebním požadavkům uvedeným v ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a v ČSN 73 6110/Z1, dále ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení území na stáv. dopravní infrastrukturu zůstane zachováno.

c) doprava v klidu

Parkování pro osobní automobily bude zajištěno navrženými parkovacími plochami při rekonstruované komunikaci.

d) pěší a cyklistické stezky

Cyklistické stezky nejsou navrženy.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Dotčené plochy a nově vzniklé zelené plochy v okolí chodníku či ostatní nerovné a nevyhovující plochy mezi silniční či záhonovou obrubou a okolním terénem budou upraveny dosypáním vhodnou zeminou a ohumusovány. Vlastní ohumusování trav. pásů bude provedeno ornicí v tl. min. 100 mm a oseto travou. Zatravněné plochy budou osázeny vhodnou zelení, vše mimo rozhledová pole křižovatek a sjezdů.

b) použité vegetační prvky

-

c) biotechnická, protierozní opatření

-

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Stavba je navržena dle platných ČSN, TP a ostatních předpisů používaných ve stavebnictví. Technické řešení stavby vč. jejího provozu nebude mít negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Po dokončení nebude stavba zdrojem škodlivých látek, které by mohly negativně působit na zdraví občanů bydlících v lokalitě, okolní krajinu a životní prostředí.

Z hlediska ochrany ovzduší:

S ohledem na význam, umístění a technické parametry navržené stavby se nepředpokládá zvyšování znečišťování ovzduší výfukovými plyny.

Z hlediska ochrany vůči hluku:

Po dokončení nebude stavba s ohledem na význam a způsob užívání zdrojem hluku. Předpokládaný hluk způsobený provozem vozidel nebude překračovat hygienické limity hluku stanovené v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Z hlediska ochrany vod:

Při dodržování všech bezpečnostních opatření je riziko znečištění podzemních a povrchových vod minimální. Stavba nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Z hlediska likvidace odpadů:

Při provozu stavby se nepředpokládá vznik nových druhů odpadů než stávajících. Odpady z provozu budou likvidovány, stejně jako dosud, firmou zajišťující úklid a údržbu v obci. Při likvidaci odpadů je nutné řídit se ustanovením zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a souvisejícími vyhláškami a předpisy.

Z hlediska ochrany ZPF:

Stavba není navržena na pozemcích pod ochranou zemědělského půdního fondu.

- b) *vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.*

V blízkosti navržené stavby se nachází stáv. zeleň, kterou je nutné při výstavbě chránit před možným poškozením. Před zahájením stavebních prací bude v prostoru staveniště provedeno sejmutí ornice (pouze v místech jejího výskytu, v tloušťce cca 0,20 m).

Sejmutá ornice bude deponována na dočasné skládce v prostoru staveniště a bude použita k ohumusování ploch v okolí komunikace a chodníků.

- c) *vliv na soustavu chráněných území Natura 2000*

Není znám.

- d) *způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí*

Nebylo vydáno.

- e) *v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěru o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno*

–

- f) *navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů*

Nejsou.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba je navržena dle platných ČSN, čímž je zajištěna ochrana obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

- a) *potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění*

Veškerý materiál potřebný pro stavbu bude zajištěn hlavním dodavatelem stavby.

- b) *odvodnění staveniště*

Dešťové vody ze staveniště budou odváděny příčným a podélným sklonem komunikace a konfigurací terénu do stáv. uličních vpustí, popř. budou vsakovány do terénu. Odvedení splaškových vod ze staveniště se nepředpokládá. Pro případ potřeby bude na staveništi umístěna hygienická buňka s chemickým WC. Rovněž se nepředpokládá

odvedení vod znečištěných ropnými látkami, protože na staveništi nebude prováděna centrální manipulace s ropnými produkty. Pro případ mimořádné havárie bude zhotovitel vybaven vhodným materiálem.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na stavbu po dobu výstavby bude možný po silnici III/1923 a III/1921.

Napojení na staveništní energie (voda, elektro) proběhne z míst určených investorem, a to s osazením podružného měření, jelikož náklady na energie hradí dodavatel. Místa napojení jednotlivých druhů energií upřesní investor dodavateli ve výběrovém řízení.

Dodavatel stavby může využít též mobilních zdrojů energií v případě své potřeby (např. elektrocentrály, dovoz vody cisternami apod.), každopádně je nutno počítat s instalací hygienických mobilních WC, dalších mobilních buněk, kontejnerů apod.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Při provádění stavebních prací se nesmí výrazným způsobem narušit okolí stavby a životní podmínky v něm. Toto je povinen zajistit zhotovitel stavby.

Je třeba dodržovat dobu, kdy smí být provozována činnost s vyšší hladinou hluku (zákaz prací ve večerních a nočních hodinách). Stroje a nákladní automobily je třeba před výjezdem ze staveniště a vjezdem na veřejnou komunikaci očistit, aby se zamezilo znečištění těchto komunikací blátem ze staveniště. Pokud se tak nestane, je potřeba znečištěná místa ihned a řádně očistit.

S ohledem na charakter okolí stavby je nutno dodržovat tyto základní zásady k eliminaci škodlivých vlivů na okolní životní prostředí:

- stavba bude probíhat v denní dobu do 22,00 hod
- na stavbě budou přijata opatření ke snížení prašnosti (kropení vodou apod.)
- použité stroje a zařízení stavby budou v bezvadném technickém stavu
- na stavbě bude k dispozici min 50 kg VAPEXu pro okamžitou likvidaci případného úniku RL ze strojů

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Stavby, pracoviště a zařízení staveniště musí být ohrazeny nebo jinak zabezpečeny proti vstupu nepovolaných osob. Zhotovitel určí způsob zabezpečení staveniště proti vstupu nepovolaných osob, zajistí označení hranic staveniště tak, aby byly zřetelně rozpoznatelné i za snížené viditelnosti, a stanoví lhůty kontrol tohoto zabezpečení.

Zákaz vstupu nepovolaným osobám musí být vyznačen bezpečnostní tabulkou na všech vstupech a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

Vjezdy na staveniště pro vozidla musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Zákaz vjezdu nepovolaným osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vjezdech, a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

Bourací práce nebudou realizovány. Veškerá zástavba sousedící se stavbou bude zachována.

Veškerá zeleň nacházející se v blízkosti stavby bude zachována. Kácení zeleně nebude realizováno.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Viz projektová dokumentace pro stavební povolení.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nejsou.

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Likvidaci všech odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech (ve znění změny č. 261/2021 Sb.) a dalších navazujících vyhlášek.

Živičná drť bude odvezena a uložena na skládku SÚS PK středisko Kdyně.

Odstraněné podkladní vrstvy stáv. komunikace (šterk, štět) budou odvezeny do nejbližšího recyklačního centra (předpoklad AZS 98).

Sejmutá ornice bude deponována na dočasné skládce v prostoru staveniště a bude použita k ohumusování ploch v okolí komunikace, parkovacích ploch a chodníků.

Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních pracích bude použit k provedení hrubých terénních úprav v okolí komunikace a ostatních zpevněných ploch. Případný přebytek bude odvezen na skládku Beňovy - Bezděkov.

Veškerý další případný přebytečný materiál (nevhodný k recyklaci) bude odvezen na nejbližší řízenou skládku odpadu.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Zemina a hlinitý materiál získaný při zemních pracích bude zpětně použit do násypů a k provedení hrubých terénních úprav v okolí komunikace a chodníků.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba je navržena dle platných ČSN, TP a ostatních předpisů používaných ve stavebnictví. Technické řešení stavby vč. jejího provozu nebude mít negativní vliv na okolní krajinu, zdraví a životní prostředí.

Při provádění stavebních prací se nesmí výrazným způsobem narušit okolí stavby a životní podmínky v něm. Toto je povinnen zajistit zhotovitel stavby. Je třeba dodržovat dobu, kdy smí být provozována činnost s vyšší hladinou hluku (zákaz prací ve večerních a nočních hodinách). Stroje a nákladní automobily je třeba před výjezdem ze staveniště a vjezdem na veřejnou komunikaci očistit, aby se zamezilo znečištění těchto komunikací blátem ze staveniště. Pokud se tak nestane, je potřeba znečištěná místa ihned a řádně očistit.

S ohledem na charakter okolí stavby je nutno dodržovat tyto základní zásady k eliminaci škodlivých vlivů na okolní životní prostředí:

- stavba bude probíhat v denní dobu do 22,00 hod

- na stavbě budou přijata opatření ke snížení prašnosti (kropení vodou apod.)
- použité stroje a zařízení stavby budou v bezvadném technickém stavu
- na stavbě bude k dispozici min 50 kg VAPEXU pro okamžitou likvidaci případného úniku RL ze strojů

k) *stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi*

V případě, že celková doba realizace bude delší než 30 pracovních dnů nebo práce budou vykonávány současně více než 10-ti pracovníky po dobu delší než 1 pracovní den, bude nutné pro realizaci stavby jmenovat odborně způsobilého koordinátora, který zpracuje plán BOZP.

Plán BOZP je dokument vypracovaný ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb. určující pravidla, která budou přiměřeně zajišťovat bezpečnost pracovníků při pracích na staveništi a pravidla platná pro rozsah, typ a velikost stavby tak, aby vyhovoval potřebám BOZP.

Vztahuje se na právnické a fyzické osoby zaměstnávané dle zákona č. 262/2006 Sb. (zákoník práce) a osoby samostatně výdělečně činné dle zákona č. 455/1991 Sb., které jsou ve smluvním vztahu se zadavatelem, případně hlavním zhotovitelem stavby, ale nezabývá tyto osoby povinnosti znát a dodržovat všechny platné předpisy, zákony, normy a nařízení potřebné k jejich činnosti pokud nejsou obsaženy v plánu BOZP. Plán je vypracován na základě projektové dokumentace, podle níž bude zpracováno zhodnocení rizik při činnostech, které vystavují fyzické osoby zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Plnění úkolů v BOZP při realizaci stavby zabezpečuje jmenovaný koordinátor BOZP ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb. Zhotovitel určený k realizaci je povinen před nástupem na stavbu bez zbytečného odkladu vyzvat koordinátora a během výstavby zohledňovat jeho pokyny a úzce s ním spolupracovat. Povinností zhotovitele je bez prodlení upozornit koordinátora na jakékoliv změny technologií, pracovních postupů, časového plánu, harmonogramu prací. Dále pak na změny vzniklé po závažném pracovním úrazu, které by poukazovaly na další možná rizika při provádění pracovních činností na pracovišti.

Situační plán (nákres) staveniště s rozkreslením buňkovišť, skladů, cest k dopravě materiálů, zaznamenání rozvodů elektrické energie s vymezením rizikového prostoru pro pohyb mechanizace a zaměstnanců v takovýchto prostorách (voda, svahy, elektrická energie, skladování chemických látek s ohledem na vodní toky a jejich možnou kontaminaci v případě provozní havárie) bude vypracován a dodán zhotovitelem spolu s časovým plánem a seznamem budoucích podzhotovitelů, případně dodavatelů technologií.

Identifikovaná rizika na staveništi s údaji o povaze těchto rizik

Rizika vyhledaná podle ustanovení § 102 zákona č. 262/2006 Sb. zákoník práce, jsou

pro tuto stavbu zpracována jako příloha plánu BOZP jako „Hodnocení pracovních rizik možného ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců“ pro všechny předpokládané úseky, pracovní postupy jak pro možná rizika a nebezpečí, tak pro nutná bezpečnostní opatření. Na uvedené stavbě se nepředpokládají zvláštní bezpečnostní opatření.

Časový plán a harmonogram pro celou stavbu bude zpracován před vlastním zahájením stavby podle ustanovení § 300 zákon č. 262/2006 Sb. S časovým plánem budou seznámeni všichni dodavatelé, subdodavatelé a zhotovitelé.

Časový plán bude zpracováván tak, aby nemohlo docházet k tlaku na pracovní tempo a zatížení zaměstnanců, vzniku stresových situací a aby jednotlivé fáze pracovních operací plynule navazovaly na technologické postupy pro jednotlivé pracoviště a pracovní postupy.

Předpokládaný počet zaměstnanců

Potřebné stavy zaměstnanců budou stanoveny před zahájením prací na základě zpracovaného časového plánu a stanovených termínů dokončení stavby.

Údaje o prostorech pro dopravu

Všechna doprava na staveništi bude probíhat po staveništních komunikacích. Navážení těžké stavební techniky a její skládání pokud bude vyžadovat krátkodobé zastavení dopravy, bude prováděno s ohledem k situaci na staveništi a po přijetí takových technických a organizačních opatřeních, které eliminují jakákoliv rizika ať již pro provoz sám, nebo pro zaměstnance.

Údaje o bezpečnostních opatřeních

Za pořádek na staveništi odpovídá hlavní stavbyvedoucí, který pověří odpovědností na dílčích pracovištích odpovědné pracovníky podle rozsahu jejich funkcí. Bude provedeno seznámení s Plánem BOZP ostatní podzhotovitele v rámci seznámení s pracovištěm při příchodu na stavbu a on, nebo pověřená osoba provádí kontrolu, zda zaměstnanci podzhotovitelů a dodavatelů ustanovení této směrnice dodržují a pořádek a úklid na pracovištích odpovídá požadovanému standartu.

Poznámka:

Zhotovitel určený po výběrovém řízení k realizaci, je povinen před nástupem na stavbu bez zbytečného odkladu vyzvat jmenovaného koordinátora ke spolupráci.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Povinností zhotovitele stavebního díla je veškeré stavby na veřejně přístupných komunikacích a v její těsné blízkosti řádně označit tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Řešení oplocení, vjezdů a výjezdů ze staveniště, zajištění výkopů a jiných překážek na veřejně přístupných komunikacích je nutno věnovat náležitou pozornost. U vjezdu a

výjezdu ze staveniště křižující komunikaci pro pěší (chodník), kde je frekvence pohybu vozidel velká či jinak nebezpečná, musí být na chodníku provedeno hmatové označení výjezdu vozidel. Toto opatření je vhodné provést i u výjezdů z dlouhodobých velkých stavenišť s velkou frekvencí staveništní dopravy. Pro oplocení staveb, ale i zajištění výkopů či dočasných skládek materiálu, platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Oplocení nebo zábrany musí být pevné, ve výši 100 – 250 mm mít zarážku pro slepeckou hůl, musí být i barevně kontrastní. Důležité je věnovat pozornost i přechodovým lávkám a můstkům přes překop.

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 – 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm. Všechny pochozí plochy (trvalé i dočasné) musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie nesmí zasahovat ani být umístěna žádná překážka.

Předměty a jiné konstrukce na ostatních místech pochozích ploch musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí nebo horní díl oplocení, sledující půdorysný průřez překážky. Takto musí být označeny výkopy i staveniště.

Nejsou-li požadavky na zabezpečení staveniště pro zrakově a pohybově postižené obsaženy ve zpracované projektové dokumentaci DSP, zajistí zhotovitel, aby náhradní komunikace a oplocení, popřípadě ohrazení staveniště na veřejných prostranstvích a veřejně přístupových komunikacích umožňovalo bezpečný pohyb těchto osob.

m) zásady pro dopravně inženýrská opatření

Při realizaci přechodného dopravního značení je nutno vycházet z TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“. Při umisťování dopravních značek a dopravních zařízení postupovat dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Provedení použitých dopravních značek včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899-1. V rámci pracovního místa není dovoleno užívat značek zmenšené velikosti, ani značek vzájemně odlišných velikostí. Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy. Dopravní značky budou osazovány na jednotlivé nosné prvky dle příslušných norem a předpisů (ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 12899-1 a ČSN EN 1993-1-1). Při osazování mohou být zčásti využity i stávající nosné prvky.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby (přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízďky, výluky), opatření proti

účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Předpokládá se, že stavební práce na výše uvedené stavbě budou prováděny za úplné uzavírky. S ohledem na navrženou technologii, význam komunikací a zejména na zachování příjezdu k okolním nemovitostem a do obcí Štefle a Orlovice, je uzavírka rozdělena do jednotlivých fází, které končí vždy v polovině křižovatky tak, aby byl zajištěn průjezd křižovatkou. Vjezd na stavbu bude umožněn v obou směrech. Během trvání dopravního omezení bude možné výjimečně umožnit příjezd k jednotlivým nemovitostem. Obyvatelé nemovitostí, kterých se uzavírka komunikace dotkne, budou v dostatečném předstihu informovány zástupcem prováděcí firmy. Předpokládá se, že stavební práce budou prováděny dva roky.

Předložený návrh dopravního značení je pouze orientační a bude upřesněn prováděcí stavební firmou dle uvažovaného postupu a harmonogramu stavebních prací. Postup prací je ponechán na zhotoviteli stavebního díla (po předchozí dohodě s investorem) při zachování funkčnosti navrženého dočasného dopravního značení. Práce budou realizovány po nezbytnou dobu potřebnou k technologickému provedení stavebních prací. Během celé doby stavby bude povolen případný příjezd vozidel integrovaného záchranného systému.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Návrh a uspořádání staveniště je plně v kompetenci hlavního dodavatele stavby (po předchozí dohodě s investorem a vlastníkem dotčených pozemků apod.), a vychází z obecných technologických postupů a procesů výstavby.

Vjezdy na staveniště pro vozidla musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Zákaz vjezdu nepovolaným osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vjezdech, a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Níže uvedený postup výstavby je pouze orientační (všeobecný) a je plně v kompetenci generálního dodavatele stavby (v dotčených částech po dohodě s investorem), kterým bude ještě zpodrobněn a přenesen do harmonogramu výstavby, přičemž je samozřejmě uvažováno s prolínáním (překrýváním) jednotlivých činností, event. jejich korekcí. Další zpřesňující a doplňující podmínky postupu výstavby budou uvedeny v textových částech podkladů pro výběr dodavatele (zadávací dokumentace).

1. Dohoda mezi investorem a hlavním dodavatelem o režimu užívání staveniště vč. využívání a úklidu stáv. komunikací (povinná předchozí prohlídka stavby dodavatelem). Předání staveniště, ověření stáv. podz. inž. sítí v prostoru stavby a jejich vytýčení a vytýčení vlastní stavby zajišťované generálním dodavatelem.
2. Provádění zemních prací až do vytvoření HTÚ (sejmutí ornice, vytrhání obrub, odstranění stáv. krytů a podkladů, odkopávky pro spodní stavbu sil. tělesa komunikace, parkovacích stání a chodníků apod.).

3. Příprava plochy pro zařízení staveniště vč. napojení na vjezd na staveniště, osazení zařízení staveniště (předpokl. staveništní buňky), provizorní napojení na energie.
4. Pokládka a realizace všech projektovaných podzemních inženýrských sítí (výkop rýh pro kanalizaci a přípojky vpustí, výkop šachet pro vpustí a kanal. šachty, pokládka potrubí, osazení šachet a vpustí apod.).
5. Provedení úprav sloužících k odvodnění staveniště (event. drenáže, příkopy, jímky apod.) – nebylo-li provedeno již v předchozí etapě zemních prací.
6. Osazení nových silničních a záhonových obrub včetně přídlažby.
7. Současné provádění spodních vrstev (na upravenou zemní pláň) vozovky komunikace, park. stání a chodníku.
8. Finální vrstvy komunikace, park. stání a chodníku, čisté venkovní úpravy.
9. Dokončující a finální venkovní úpravy, demontáž zařízení staveniště a úpravy po něm.
10. Konečný úklid stavby, kontroly, revize, tlakové zkoušky, přejímky, kolaudace.
11. Postupné vybavování stavby investorem (zařízení) zprovoznění stavby.

Dodavatel stavby je současně povinen průběžně udržovat pořádek na staveništi a zejména zajistit technologii mytí dopravních prostředků během celé stavby (zejm. při provádění zemních prací) tak, aby nedocházelo ke znečišťování přilehlých veřejných komunikací. Během stavby budou pravidelně probíhat kontrolní dny na stavbě s respektováním připomínek investora a budou splněny veškeré ostatní zákonné předpisy při výstavbě včetně pečlivého vedení a kontroly stavebního deníku. Upozornit je nutno při provádění jakýchkoli zemních prací na předchozí vypískování stávajících podzemních inženýrských sítí vyskytujících se v zájmovém území jednotlivými správci, jejich vytyčení a zajištění eventuelní ochrany proti poškození.

B.8.2 Výkresy

a) přehledná situace

-

b) situace stavby

-

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram pro celou stavbu bude zpracován před vlastním zahájením stavby podle ustanovení § 300 zákona č. 262/2006 Sb. S časovým plánem budou seznámeni všichni dodavatelé, subdodavatelé a zhotovitelé.

Časový plán bude zpracováván tak, aby nemohlo docházet k tlaku na pracovní tempo a zatížení zaměstnanců, vzniku stresových situací a aby jednotlivé fáze pracovních operací plynule navazovaly na technologické postupy pro jednotlivé pracoviště a pracovní postupy.

Vzhledem k tomu, že v době zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení

není známa prováděcí firma a její technické vybavení a možnosti, bude harmonogram výstavby zpracován až po výběru prováděcí firmy.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Stavba bude realizována dle obecných technologických postupů a obecných zásad doporučených technických standardů.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Předpokládá se jako vyrovnaná.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Odvodnění silnic III/1921, III/1922 a III/1923, parkovacích ploch a chodníků bude zajištěno novými uličními vpustmi. Ty budou zřízeny nové, jejichž předpokládaná poloha je patrná ze situace stavby. Vpusti jsou navrženy typové (typ UV50), prefabrikované z betonových dílců s litinovým rámem a vtokovou mříží a košem na splaveniny. Vpusti budou zaústěny PVC potrubím DN 150 do rekonstruované dešťové kanalizace. Vpusti jsou v trase rozmístěny s ohledem na podélný a příčný sklon vozovky a polohu stáv. podzemních inž. sítí. Výkop pro jednotlivé kanál. přípojky je nutno provádět opatrně, za dohledu správce inž. sítí, které přípojka křížuje. Je nutné dodržovat normy pro vzdálenosti při křížení jednotlivých podzemních inž. sítí.

Podél komunikace je navržen trativod z drenážních flexibilních PVC trubek DN 100, zajišťující odvodnění pláň silničního tělesa a chodníku. Drenáž je zaústěna do uličních vpustí, příp. přímo do kanalizace.

Součástí stavby je rovněž výšková úprava všech stavbou dotčených poklopů stáv. kanalizačních šachet, vodovodních uzávěrů, hydrantů a šoupat atd. do nové polohy nivelety, příp. okolního terénu.