

KAMENNÉ ŽEHROVICE, OBNOVA MK NA TURYNÍ

Dokumentace pro stavební povolení

(dle vyhl. 146/2008 Sb.)

C.1. Technická zpráva

Seznam příloh:

- C.1. *Technická zpráva*
- C.2. *Situace*
- C.3. *Podélný profil*
- C.4. *Vzorové příčné řezy*
- C.5. *Příčné řezy*
- C.6. *Dopravní značení*

Stupeň: **DSP**

Vypracoval: Ing. Petr Fojt

Datum: září 2019

Obsah:

| | |
|--|----------|
| C.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA..... | 3 |
| 1 Identifikační údaje stavby..... | 3 |
| 1.1 Údaje o stavbě..... | 3 |
| 1.2 Údaje o stavebníkovi | 3 |
| 1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace | 3 |
| 2 Stručný popis, jeho funkčnost a technické řešení | 4 |
| 2.1 Stávající stav | 4 |
| 2.2 Navržené situační a výškové řešení | 4 |
| 3 Technologie dopravy a dopravní značení | 6 |
| 4 Zemní práce a bourání konstrukcí | 6 |
| 4.1 Ochrana stávajících stromů na staveništi | 6 |
| 5 Vzorový řez, odvodnění, osvětlení | 7 |
| 5.1 Vzorový řez, konstrukce povrchů | 7 |
| 5.2 Odvodnění | 8 |
| 5.3 Osvětlení..... | 9 |
| 6 Řešení z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace..... | 9 |
| 7 Inženýrské sítě a dotčená ochranná pásma..... | 9 |
| 8 Seznam vstupních podkladů | 10 |
| 8.1 Seznam použitých norem: | 10 |
| 8.2 Platné zákony a jejich prováděcí vyhlášky, zejména: | 10 |
| 8.3 Technické průvodce: | 11 |
| 9 Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí | 11 |
| 10 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti | 11 |

C.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby: Kamenné Žehrovice, obnova MK Na Turyni
Místo stavby: obec Kamenné Žehrovice, poz. parc. č. 1061/8 k.ú. Kamenné Žehrovice
Charakter stavby: obnova povrchů stávajících vozovek a parkovacích stání
Účel využití stavby: veřejně přístupná místní komunikace

1.2 Údaje o stavebníkovi

Název: Obec Kamenné Žehrovice
Adresa: Karlovarská 6, 273 01 Kamenné Žehrovice
IČ: 00234508

Zastoupení: Soňa Černá, starostka

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Název: PFProjekt s.r.o.
Sídlo: Soukenická 64/22, 274 01 Slaný
Provozovna: Lidická 1296, 274 01 Slaný
IČ: 07071353
Tel: +420 603 891 857
@: petr.fojt@pfprojekt.cz

HIP: Ing. Petr Fojt

Projektant: Ing. Petr Fojt (ČKAIT: 0013761)

Ing. Pavel Barnat

2 Stručný popis, jeho funkčnost a technické řešení

Předmětem návrhu stavby je rekonstrukce místní obslužné komunikace v ulici Na Turyni, v obci Kamenné Žehrovice. Řešený úsek začíná napojením ulice Na Turyni na silnici II/606, pokračuje směrem k Turyňskému rybníku a končí v prostoru konce přilehlé zástavby napojením na navazující nezpevněnou účelovou komunikaci pokračující podél rybníka (MO ČRS Kladno).

Součástí navrhovaného řešení je rekonstrukce stávajících a doplnění nových konstrukcí a povrchů vozovky včetně vjezdů na sousední nemovitosti, dále rekonstrukce přilehlých parkovacích stání, a také realizace odvodnění nově navržených komunikací a zpevněných ploch.

2.1 Stávající stav

Jedná se o obslužnou místní komunikaci v intravilánu obce Kamenné Žehrovice proměnné šířky 3,0 až 6,0m a celkové délky cca 200 m, která slouží jednak pro přístup rezidentů k přilehlým nemovitostem a také pro přístup a parkování návštěvníků rekreační lokality kolem Turyňského rybníka.

V začátku úseku poblíž napojení na II/606 je stávající komunikace situovaná mezi oplocením stávající zástavby a svahem potoka Loděnice, v tomto úseku je vlevo podél komunikace prostor pro parkování vozidel návštěvníků, a vzhledem ke stávajícímu stavu vozovky je toto stání dopravně značně neuspořádané. Za odbočkou vlevo na mostek přes potok se komunikace pravým obloukem stáčí směrem k rybníku, přičemž v tomto místě je komunikace vedena v šířkově stísněném prostoru mezi terénním svahem a sloupy vedení vysokého napětí. Podél rybníka pak komunikace pokračuje v prostoru mezi rybníkem a přilehlou zástavbou na konec úpravy napojením na navazující nezpevněnou účelovou komunikaci pokračující podél rybníka (ve správě MO ČRS Kladno).

Stávající vozovka je z větší části bez zpevněného krytu vozovky, z části je zpevněná štěrkovým krytem s nezjištěnou skladbou konstrukce. Povrch v celé délce komunikace je tedy značně nesourodý a vykazuje viditelné znaky nerovností a poruch krytu, které jsou způsobeny nevyhovující či nedostatečnou skladbou konstrukce a nevyhovujícím odvodněním. Povrchy vjezdů jsou obdobně zčásti nezpevněné, případně částečně zpevněné betonovou dlažbou s podobnými znaky poškození. Stávající stav řešené komunikace neodpovídá současným potřebám obyvatel a návštěvníků dané lokality a postrádá uspořádaný dopravní režim, který by jasně vymezil plochy pro pohyb a parkování vozidel a umožnil tak bezpečný pohyb všech účastníků provozu na této komunikaci.

2.2 Navržené situační a výškové řešení

Situační řešení a šířkové uspořádání

Nové situační a šířkové uspořádání je navrženo s ohledem na zlepšení dopravního uspořádání a co nejlepší využití stávajícího dopravního prostoru. Nově navržená komunikace v celkové délce 211,05m je navržena jako obousměrná s proměnnou šířkou jízdního pásu. Směrové vedení komunikace včetně poloměrů směrových oblouků je navrženo s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/hod, minimální poloměr směrového oblouku je $R=48,50m$.

V začátku úseku od napojení na silnici II/606 do odbočky vlevo na mostek (km 0,000 - km 0,07318) je šířka komunikace 6,00m s šířkou jízdních pruhů 3,00m, přičemž vlevo navazují přilehlá kolmá parkovací stání pro OA s délkou 4,50m (s možností převisu automobilů do přilehlé zeleně) a šířkou stání min. 2,65m. Vpravo pak na komunikaci navazuje přilehlý parkovací pás pro podélné stání OA šířky 2,0m, který je přerušen pouze v místě vjezdu (km 0,02904). Za odbočkou vlevo je vzhledem ke stísněným prostorovým poměrům navržena

šířka komunikace 4,00m, a tomu odpovídající šířka jízdních pruhů 2,00m. V km 0,10858 se vozovka plynule rozšíří, přičemž od km 0,13148 až do konce úpravy v km 0,21105 je navržena šířka 5,00m s šířkou jízdních pruhů 2,50m. Rozšíření je provedeno obloukem R200m v pravém okraji vozovky.

Osa nově navržené komunikace není vzhledem k její proměnné šířce vedena středem jízdního pásu, ale v konstantní vzdálenosti 2,50m od pravého okraje vozovky. Levý okraj vozovky je pak v proměnné vzdálenosti 1,50 – 3,50m od osy vozovky v závislosti na šířce vozovky v daném místě.

Součástí řešení je odbočka vlevo do areálu MO ČRS Kladno v km 0,07318 v délce 16,67m, která se napojí na stávající komunikaci před mostkem přes potok. Komunikace je navržena a v šířce 4,50m dle stávajícího stavu. V km 0,20577 je navržena odbočka vpravo v délce 4,56m, která navazuje na stávající účelovou nezpevněnou komunikaci pro příjezd k dalším nemovitostem. Komunikace v šířce 4,00m bude zároveň sloužit jako obratiště nově navržené komunikace, která zde v km 0,21105 končí napojením na navazující nezpevněnou účelovou komunikaci pokračující podél rybníka (MO ČRS Kladno).

Na nově navrženou komunikaci budou nově napojené stávající vjezdy k přilehlým nemovitostem, které budou v rámci stavby upraveny na hranici jednotlivých pozemků, v rozsahu dle situace. Součástí řešení jsou i parkovací stání pro OA, které jsou navrženy podél komunikace v začátku úpravy v rozsahu dle situace. Kolmá parkovací stání vlevo (km 0,00782 - km 0,06770) a podélná parkovací stání vpravo (km 0,00835 - km 0,06770). Celková nově navržená kapacita je 32 stání, z toho 22 kolmých + 10 podélných.

Součástí návrhu je úprava stávajícího chodníku v prostoru napojení na silnici II/606, chodník v šířce 2,0m bude za stávajícím přechodem pro chodce nově veden obloukem o poloměru R4,00m podél pravého okraje vozovky a ukončen v km 0,00835 napojením na přilehlá podélná parkovací stání.

Realizace tohoto napojení musí proběhnout v koordinaci se stavbou rekonstrukce silnice II/606.

Navržené situační řešení viz příloha C.2 Situace, šířkové uspořádání komunikace viz příloha C.4 Vzorové příčné řezy a C.5 Příčné řezy.

Výškové řešení

Výškové řešení nově navržené komunikace a vjezdů kopíruje niveletu stávajících povrchů, pouze se drobně upravuje s ohledem na plynulý odvod dešťových vod z povrchu a také s ohledem na napojení stávajících vjezdů k sousedním nemovitostem.

Vzhledem ke stávajícím výškovým poměrům dosahuje podélný sklon v km 0,08327 - km 0,11200 maximální hodnotu 7,87% a to v délce 28,73m. Minimální hodnota podélného sklonu je navržena v hodnotě 0,50% tak, aby byl zajištěn odtok povrchové vody. Příčný sklon je po celé délce komunikace navržen jako jednostranný v minimální hodnotě 2,0% směrem k levému okraji vozovky, z důvodu odvedení dešťových vod z povrchu komunikace do systému odvodnění. Poloměry výškových zakružovacích oblouků jsou navrženy s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/hod, s minimálním poloměrem vypuklého oblouku R250m a vydatého oblouku R500m.

Navržené výškové řešení komunikace viz příloha C.3 Podélný profil a v příloze C.2 Situace je doloženo projektovými vrstevnicemi v intervalu 0,10m, v rozhodujících místech v intervalu 0,05m.

3 Technologie dopravy a dopravní značení

Lokalita bude převedena do režimu zóny 30 osazením IZ8a a IZ8b s upozorněním na přednost zprava (A3a) a chodce ve vozovce (A12a).

Stávající svislé dopravní značení bude posunuto z prostoru v zeleni k nově navrženému obrubníku, s dodržáním bezpečnostního odstupu od vozovky.

Návrh pro stanovení dopravního značení je uveden v příloze C.6. Dopravní značení

4 Zemní práce a bourání konstrukcí

Zemní práce a bourání konstrukcí sestávají z odstranění stávajících konstrukcí vozovek a vjezdů včetně obrubníků, odstranění humusu v tl.0,15m z dotčených přilehlých ploch zeleně v celém rozsahu výstavby nových ploch, dále pak z odtěžení rostlé zeminy na úroveň zemní pláň nově navržených vozovek. V místech kde stávající vzrostlá zeleň zasahuje do průjezdného profilu nově navržených komunikací, bude tato zeleň odstraněna nebo upravena (dle samostatného projektu sadových úprav).

Zemní pláň je nutné před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky pečlivě zhutnit a v případě potřeby je nutné zlepšit vlastnosti podložní zeminy v aktivní zóně, případně nevyhovující podložní zeminu vyměnit. O konkrétním postupu bude rozhodnuto na základě geotechnických zkoušek za účasti projektanta a inženýrského geologa v rámci autorského dozoru stavby.

Konečné terénní úpravy zajistí dosypání a dorovnání rubových stran (za obrubníkem) zpevněných ploch. Narušený rostlý terén (výkopy, svahování) je nutno bezodkladně ozelenit, jediné tak lze zamezit zbytečnému splavování zeminy.

Zemina bude odvezena na místo dle určení investora, živичné hmoty do recyklačního centra.

Pláň (ostatně i jako další konstrukční vrstvy) je nutno pečlivě zhutnit. Únosnost pláně bude vždy ověřena statickou zatěžovací zkouškou.

4.1 Ochrana stávajících stromů na staveništi

Základem preventivní ochrany je vytyčení ochranného pásma stromu, které definuje minimální prostor, kam by stavba v žádném ze svých procesů neměla zasahovat. Podle ČSN83 9061 je tento minimální kořenový prostor roven průmětu koruny stromu (okapová linie) + 1,5m po celém obvodu, u sloupovitých kultivarů + 5 m po celém obvodu koruny. Je důležité, že i tento vytyčený prostor zdaleka nepokrývá celou kořenou soustavu stromu, pokud lze chránit prostor větší, je žádoucí k této ochraně přistoupit.

Je nutné minimalizovat změnu půdního profilu, Součástí preventivních opatření může být i zlepšení vitality před započítím stavebních prací, a to provzdušněním nebo vylepšením stávajícího stanoviště zálivkou nebo mulčováním.

- 1) Určení chráněného kořenového systému a návrh jeho ochrany (priorita ochrany)

Stavba ochranného oplocení

- 2) V případě že nelze chránit celý kořenový prostor, definovat účinnou ochranu jeho částí mimo ochranné oplocení

Ochrana proti zhutnění

Ochrana kmene bedněním

Ochrana koruny stromu (preventivní řez, výstražné cedule informující o výšce podjezdného profilu)

3) Definování ochranných opatření přesahující rámec chráněného kořenového systému

Ochrana před tepelným poškozením (otevřené ohně)

Ochrana před chemickým zněčištěním

Ochrana před zamokřením

Ochrana před poklesem hladiny spodní vody

Ochrana před vlivy uvolněním dřevin z porostu

Pokud by nastala situace, kdy v kořenové zóně musí dojít k plánovaným pracím (např. uložení sítě bez strojního výkopu) či k neplánovanému ojedinělému přejezdu lehkou technikou a není-li možné provést opatření proti zhutnění půdy, pak by tento zásah měl respektovat úroveň plasticity půdy v daný okamžik. Pokud půdní podmínky nevyhovují, pak nelze tuto činnost bez opatření proti zhutnění realizovat.

V místech křížení nových obrub s kořeny, budou tyto obruby opatřeny výřezy pro prostup stávajících kořenů stromů. Tyto prořezy budou provedeny s dostatečnou prostorovou rezervou. V prostoru dotčených kořenových systémů stromů budou provedeny výkopy s opatrností – ručně, nebo jinou šetrnou metodou (odsávání atp.) Rovněž hutnění nebude v těchto místech prováděno strojně.

5 Vzorový řez, odvodnění, osvětlení

5.1 Vzorový řez, konstrukce povrchů

Konstrukce vozovky nově navržené komunikace je v úseku od ZÚ v km 0,000 až po km 0,13350 navržena jako vozovka s asfaltovým krytem v celkové tl. 410mm ve skladbě dle vzorového příčného řezu (viz příloha C.4 Vzorové příčné řezy). Na styku se stávajícím asfaltovým povrchem silnice II/606 bude provedena zálivka za horka do proříznuté spáry. Jednotlivé konstrukční vrstvy nové vozovky budou napojeny na stávající konstrukční vrstvy s min. přesahem 0,10m. Asfaltová vozovka bude po obou stranách lemována silničním betonovým obrubníkem 150/250 s výškou nášlapu +0,12m nad úrovní povrchu, osazeného do betonového lože s boční opěrou. Přilehlá parkovací stání po obou stranách vozovky v km 0,00782 - km 0,06770 budou od vozovky oddělena zapuštěným betonovým obrubníkem 100/250 v úrovni vozovky pro umožnění odtoku vody.

Konstrukce vozovky v úseku podél rybníka a stávající vzrostlé zeleně od km 0,13350 až po KÚ v km 0,21105 je navržena jako vozovka s krytem z betonové dlažby tl.80mm v celkové tl.470mm ve skladbě dle vzorového příčného řezu (viz příloha C.4 Vzorové příčné řezy). Kryt bude proveden z betonové dlažby. Dlážděná vozovka bude v tomto úseku po levé straně oddělena od přilehlé krajnice zapuštěným betonovým obrubníkem 100/250 v úrovni vozovky tak, aby byl umožněn odtok vody z povrchu vozovky. Tento obrubník bude svisle proříznutý v místech prostupu kořenů stávající vzrostlé zeleně.

Konstrukce parkovacích stání je navržena jako vozovka s krytem z betonové dlažby tl.80mm v celkové tl.470mm. Na styku s asfaltovou vozovkou parkovacích ploch bude osazen betonový obrubník 100/250 zapuštěný na úroveň vozovky. Na styku s přilehlou zelení bude osazen betonový obrubník 150/250 s výškou nášlapu +0,10m. Kryt v části podélných parkovacích stání vpravo podél komunikace bude proveden ze zámkové dlažby o rozměrech 100/200mm, jednotlivá stání nebudou vyznačena. Kryt v části kolmých parkovacích stání vlevo podél komunikace bude proveden z betonové zatravnovací dlažby plné o rozměrech 140/210 s distančními náhlisky 30mm. Spáry budou vyplněny drceným kamenivem., jednotlivá stání budou oddělena pruhem z dlažby odlišné barvy v šířkách dle situace.

Vjezdy na sousední nemovitosti v rozsahu dle situace budou rekonstruovány nebo nově vybudovány. Stávající konstrukce bude odstraněna a na upravenou a zhutněnou zemní pláň bude položena nová konstrukce

vozovky s krytem z betonové dlažby tl.80mm v celkové tl.470mm.

V místech styku vjezdů s vozovkou bude osazen snížený přejezdový obrubník 150/150 s výškou nášlapu +0,05m, není-li uvedeno jinak. V případě potřeby zřízení dalších vjezdů na přilehlé pozemky je možnost osadit snížený přejezdový obrubník i v dalších místech dle požadavků investora, která budou odsouhlasena projektantem na místním šetření během výstavby. Ukončení vjezdů na hranici přilehlých pozemků bude provedeno betonovým obrubníkem 100/250 zapuštěným na úroveň vozovky nebo napojením na stávající zpevněné plochy.

Konstrukce chodníku je navržena v celkové tl.290mm s krytem z betonové dlažby tl.60mm. Na styku s vozovkou bude osazen silniční obrubník 150/250 s výškou nášlapu +0,12m nad úrovní vozovky. Chodník bude na styku se zelení ohraničen záhonovým obrubníkem 80/250 s výškou nášlapu +0,06 m. Příčný sklon chodníku je navržen ve sklonu 2,0% směrem k vozovce.

Na ukončení chodníku, který v km 0,00835 navazuje na parkovací stání budou provedeny předepsané bezbariérové úpravy povrchu směrem ke sníženému obrubníku +0,02m a doplněn varovný pás š.0,4m z reliéfní kontrastní dlažby pro nevidomé.

Prostor za obrubníkem nově navržených zpevněných ploch bude dosypán nehutněnou zeminou a ohumusován v tl. 0,15m do úrovně stávajícího terénu případně do úrovně stávajícího oplocení. Narušený rostlý terén po výkopech a svahování je nutno bezodkladně ozelenit, aby nedocházelo k nadbytečnému splavování zeminy. V místě styku nově ozeleněných ploch s podezdívkou oplocení přilehlých nemovitostí bude osazena nopová folie.

V části úseku podél rybníka v km 0,13300 - 021105 po levé straně vozovky bude za zapuštěným obrubníkem na okraji vozovky provedena nezpevněná krajnice v šířce 0,50m, z vhodného materiálu (R-materiál vytěžený v rámci demolice stávajících konstrukcí případně ŠD 0/32 v tl.0,15m).

5.2 Odvodnění

Odvodnění povrchu vozovky bude zajištěno podélným sklonem a jednostranným příčným sklonem povrchu směrem k levému okraji vozovky nebo přilehlých parkovacích stání. Vzhledem k absenci dešťové kanalizace v dané lokalitě bude povrchová voda z nově navržených zpevněných ploch likvidována na místě, a to jednak vsakem, a případně odvedením do přilehlého rybníka.

Plocha pro kolmá parkovací stání po levé straně komunikace v km 0,00782 - km 0,06770 bude provedena s povrchem ze zatravňovací dlažby z důvodu umožnění vsakování povrchových vod jak z parkovacích stání, tak z přilehlé vozovky. Množství vsakované vody zde bude odpovídat pouze ploše parkovacích stání a přilehlé komunikace a nebudou zde likvidovány vody z ploch ostatních. V místech vývodu příčné drenáže odvodňující zemní pláň (viz situace) bude obrubník v délce 1,0m zapuštěn do úrovně vozovky tak, aby případná nevsáknutá voda mohla odtéct do přilehlé zeleně.

Tyto příčné drenáže budou provedeny v konstrukci hloubené vsakovací rýhy s výplní z říčního kameniva a zásypem z kameniva drceného (viz. příloha C.4.)

V části souběhu komunikace s rybníkem v km 0,13300 - 021105 bude povrchová voda odvedena přes zapuštěný obrubník na levém okraji vozovky a nezpevněnou krajnici do přilehlé zeleně a dále do rybníka.

V místech možného soustředěného odtoku povrchových vod, a to v konci zvýšeného obrubníku (km 0,13300) a v nejnižším místě komunikace (km 0,20200) budou v levém okraji vozovky provedeny protierozní opatření částečným zpevněním svahu kamenem uloženým do betonového lože (nebo plastovou zatravňovací rohoží) v šířce 1,0m kolmo k ose vozovky, zajišťující plynulý odtok většího množství vody bez případného narušení krajnice erozními účinky.

Vjezdy na přilehlé nemovitosti budou vyspádovány tak, aby voda odtékala směrem k přilehlé vozovce.

Chodník v místě napojení na silnici II/606 bude taktéž vyspádován příčným sklonem 2% směrem k vozovce. Odvodnění zemní pláň zpevněných ploch bude zajištěno jejím příčným jednostranným sklonem v hodnotě 3,0%. V místě pod parkovací plochou ze zatravnovací dlažby (km 0,00782 - km 0,06770 vlevo) bude sklon pláň v hodnotě 6%, a navíc zde bude doplněna podélná drenáž uložená v rýze v úrovni 0,50m pod nejnižším místě pláň. Tato podélná drenáž bude zaústěna do vsakovacích rýh v místech dle situace, zásyp podélné rýhy bude proveden vrstvou ŠP 32/63 až do úrovně pláň. V místech protierozních opatření, v konci zvýšeného obrubníku (km 0,13300) a v nejnižším místě komunikace (km 0,20200) bude zemní pláň odvodněna vrstvou ŠD 32/63 v tl.0,20m, vyvedenou do svahu přilehlého rybníka.

5.3 Osvětlení

V uličním prostoru bude zachováno stávající veřejné osvětlení, přičemž v případě odhalení kabelů VO, budou tyto kabely v místě křížení s vozovkou a vjezdy uloženy do dělených chrániček.

V rámci stavby dojde k posunu jednoho stožáru VO mimo průjezdní profil vozovky (střed sloupu 0,75m od hrany obrubníku)

6 Řešení z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Výstavba je navržena v souladu s vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ČSN 73 6110 a 736425-1.

Materiál bezbariérových úprav bude použit v souladu s NV č. 163/2002 Sb. a s ním spojenými TN TZÚS.

a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Řešení chodníků je v souladu s vyhl.398/2009 Sb. §4 odst.1 a 5 a přílohou č 1, zejména články 1.1.1 a 1.1.2. a přílohy č.2 články 1.0.2,1.1.1-1.1.3 a 2.0-2.1. Šířka chodníku je navržena min. 1,5 s příčným sklonem max. 2,00%, výškové rozdíly nejsou na komunikaci pro chodce vyšší než 20 mm a podélný sklon nového chodníku nepřesahuje 8,33%.

b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením.

Řešení chodníků je v souladu s vyhl.398/2009 Sb. přílohou č.1 články 1.2.1-1.2.4 a 1.2.10 a přílohy č.2 čl.1.1.4 - 1.1.5 , 2.2.1 - 2.2.3 a 3.2.2. Přirozená vodící linie je tvořena podezdívkou oplocení, průčelím domu, silničním zábradlím se zarážkou a sadovým obrubníkem s výškou 60 mm. Varovný pás označuje místo, které je pro osoby se zrakovým postižením nebezpečné a hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě obrubníku sníženého na méně než 80 mm. Varovný pás je zřízen vždy v šířce 400 mm.

7 Inženýrské sítě a dotčená ochranná pásma

- V dotčeném území se nachází trasy vedení vodovodu, plynovodu, splaškové kanalizace, nadzemního a podzemního sdělovacího vedení a nadzemní i podzemní trasy silového vedení NN a VN.
- Ochranná a bezpečnostní pásma budou respektována s ohledem na stanoviska jednotlivých dotčených správců sítí.
- Před zahájením prací na objektu je zhotovitel povinen zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí u

jejich správců v místě křížení s trasou objektu. Bez tohoto vytyčení nesmí být zahájeny zemní práce a je nutné udržovat jej po celou dobu stavby!!!

- d) Sítě budou v případě potřeby uloženy do chráničky po dohodě s majetkovým správcem.
- e) Poklopy, mříže nebo zakrytí šachtic kanálů, šoupat, uzávěrů všech sítí nacházejících se v zájmovém prostoru budou výškově vyrovnány s novým krytem komunikací a řešených ploch. Podrobnější podmínky určí jednotliví správci sítí při vytyčování a předávání.
- f) **Stavbou budou vynuceny přeložky kabelů NN a VN spočívající v odkrytí stávajících kabelů a jejich posunutí do vzdálenosti min. 0,5 m za obrubník do zeleného pásu. Přeložky jsou vyznačené v koordinační situaci.**

8 Seznam vstupních podkladů

- Geodetické zaměření, Ing. Podpěra, leden 2019
- Základní katastrální údaje
- Pochozí průzkum na místě stavby
- Informace o průběhu sítí poskytnuté jednotlivými správci

8.1 Seznam použitých norem:

- | | |
|------------------|---|
| • ČSN 736100 | Názvosloví silničních komunikací |
| • ČSN 73 6101 | Projektování silnic a dálnic |
| • ČSN 73 6102 | Projektování křižovatek na silnicích |
| • ČSN 73 6110 | Projektování místních komunikací |
| • ČSN 73 3050 | Zemní práce |
| • ČSN 73 6056 | Odstavné a parkovací plochy |
| • ČSN 30 0026 | Rozměry vozidel |
| • ČSN 01 8020 | Dopravní značky na pozemních komunikacích |
| • ČSN 01 6005 | Prostorové uspořádání sítí technického vybavení |
| • ČSN EN 12899-1 | Stálé svislé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky, |
| • ČSN EN 1436 | Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení |

8.2 Platné zákony a jejich prováděcí vyhlášky, zejména:

- zákon č. 268/2015 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č.338/2015 Sb. kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška č.398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- zákon č. 48/2016 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 294/2015 Sb. kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

8.3 Technické průvodce:

- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací,
- TP 192 Dlažby pro konstrukce PK,
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 117 Zásady pro informační orientační značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

9 Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí

Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Stavba v cílové podobě nemá negativní vlivy. Pouze při provádění stavebních prací je nutno dodržovat základní předpisy a pravidla daná platnou legislativou.

Zejména prašnost a hluchnost je nutno omezit na minimum a zbytečně neobtěžovat okolí.

Ochrana proti hluku je dána tím, že stroje a pracovní postupy užívané při výstavbě musí splňovat podmínky, za nichž byly schváleny do provozu a užívání.

Stavební práce je nutno rozvrhnout tak, aby hlučné činnosti časově nezasahovaly do ranních nebo naopak večerních hodin.

Nakládání s odpady

S nově vzniklými odpady bude nakládáno podle zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění a podle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Původce odpadu zajistí přednostní využití odpadu před jeho uložením na skládku.

V případě, že výkopová zemina nebude původcem využita a bude použita v jiné lokalitě např. k terénním úpravám, požaduje dodržování ustanovení § 12 a § 14 vyhl. MŽP 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu. Upozorňuje, že v průběhu celé stavby musí být na požádání správnímu orgánu doloženo (§ 79 odst. 1 písm. e) zákona), zda bylo se vzniklými odpady naloženo v souladu § 16 odst. 1 písm. c) zákona, tj. předání oprávněné osobě podle § 12 odst. 3 zákona (např. faktury, vážní lístky, evidenční listy přepravy nebezpečných odpadů po území ČR, atd.)

Odpad kategorie O bude deponován na skládce inertního materiálu, kterou určí investor. Výkopek kategorie N bude předáván oprávněným osobám. Ukládání odpadu musí být prováděno na skládkách odpovídající kategorie. Skladování materiálu je zakázáno na veřejných komunikacích mimo projednané prostory.

Zatřídění odpadu podle „Vyhlášky Ministerstva ŽP č. 93/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů jako součásti „Zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech“, kterou se vyhlašuje „Katalog odpadů“.

10 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a případných překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší nebo stanovit trasy, které umožní obejít daného nebezpečného prostoru

dotčeného stavbou).

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze (což je často problém).

V běžném užívání nemá stavba, sama o sobě, negativní vlivy na vnější prostředí.

Požárně bezpečnostní řešení

Stavba svým charakterem nevyžaduje řešit speciální protipožární zabezpečení. Prakticky je možno zjednodušeně říci, že vozovka stávající komunikace bude nahrazena novou.

Přístupy k objektům a odbočky jsou projektově respektovány a polohově nebo výškově nejsou zásadně dotčeny.

Stávající hydranty nebudou polohově dotčeny, v případě potřeby dojde k jejich výškovému dorovnání s nově navrženým povrchem.

Poloměry, minimální průjezdní profil a konstrukce vozovky je navržena s ohledem na příležitostní průjezd vozů HZS a IZS.

Bezpečnost při užívání

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší).

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze.

Řešení přístupu pro ZTP

Stavba ve své konečné podobě bude splňovat platnou legislativu z pohledu řešení bezbariérových přístupů (výšky nášlapů, varovné a signální pásy apod.) v souladu vyhl.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a ČSN 736110.

V Slaném, září 2019

Ing. Petr Fojt