

Výškový systém Balt p.v.

Souřadnicový systém S - JTSK

Investor: <b>OBEC HOSTOUŇ</b>		Kladenská 119 273 53 Hostouň u Prahy IČO: 002 34 397	
DS Pro, spol. s r.o. projekce dopravních staveb Na Vinici 456, 274 01 Slaný IČO: 066 05 982		Zodpovědný projektant: Ing. P. Kubíček	
		Vypracoval: Ing. P. Kubíček	Kontroloval: Ing. P. Kubíček
Projekt: <b>REKONSTRUKCE NOVÉ ULICE, HOSTOUŇ</b>		Stupeň: <b>DUR+DSP</b>	
Část: <b>B - SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>		Datum: <b>4/2019</b>	Číslo kopie:
Příloha: <b>Souhrnná technická zpráva</b>		Číslo zakázky: <b>4DS19</b>	
		Počet formátů A4: <b>27</b>	
		Číslo přílohy: <b>B</b>	Měřítko:

# **SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

zpracována dle přílohy č.5 k vyhlášce č.146/Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace  
dopravních staveb

## **Obsah**

B1.	Popis území stavby .....	2
B2.	Celkový popis stavby .....	4
B3.	Připojení na technickou infrastrukturu .....	17
B4.	Dopravní řešení .....	17
B5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	18
B6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	18
B7.	Ochrana obyvatelstva .....	19
B8.	Zásady organizace výstavby.....	20
B.9	Celkové vodohospodářské řešení.....	27

## B1. Popis území stavby

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

Dotčené území leží v intravilánu obce Hostouň v blízkosti centra této obce. Území je zastavěné rodinnými domy s obslužnými komunikacemi funkční skupiny C. Jedná se o rekonstrukci místní komunikace ulice Nová ulice včetně chodníků, vjezdů a zpevněných ploch. Tato komunikace se na svém začátku napojuje na místní komunikaci ulice Lipová a na svém konci se napojuje na silnici III/0066 – Jenečskou ulici. Pozemek je rovinatý s max. sklonem do 4%.

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

Jedná se o rekonstrukci stávajících místních komunikací, využití území se nemění. Rekonstrukce této komunikace upravuje trasu chodníků a zřizuje nová odstavná a parkovací stání. Z těchto důvodů bude dokumentace projednávána ve společném řízení.

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

Stavba je v souladu územně plánovací dokumentací města Hostouň – Územní plán Hostouň.

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

Vzhledem k rozsahu a náročnosti stavby nebyl prováděn geologický a hydrologický průzkum. Dle vyjádření České geologické služby nejsou v dané lokalitě evidována žádná výhradní ložiska nerostných surovin ani žádné území s předpokládanými výskyty ložisek, tj. s prognózními zdroji.

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

Pro stavbu nebyl s ohledem na rozsah úprav vyhotoven inženýrsko-geologický průzkum. Lokalita byla geodeticky zaměřena firmou HCM s.r.o. Zákres byl použit jako podklad pro projektovou dokumentaci a je její nedílnou součástí. Stavebník je povinen respektovat stanovisko české společnosti archeologické a umožnit případný záchranný archeologický výzkum.

- f) *ochrana území podle jiných právních 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.*

Chráněná území, kulturní památky, památkové rezervace a zóny – nebudou dotčeny.

Ochranná pásma – stavbou budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí a ochranné pásmo silnice. Podmínky jednotlivých správců pro zásah do ochranných pásem během stavby musí být respektovány a jsou součástí dokladové části této PD. Obecný přehled ochranných pásem je obsahem odstavce ZOV (B.8) této zprávy.

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

Lokalita neleží v záplavovém území ani poddolovaném území.

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

Stavba nemá vliv na okolní pozemky. Přístup na sousední pozemky bude zachován rekonstrukcí vjezdů a vstupů – viz. situace.

Stavbou se nemění odtokové poměry v území. Odvodnění komunikací zůstává zachováno pomocí stávajících uličních vpustí do stávající dešťové kanalizace.

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

Nejsou požadavky na asanace a kácení dřevin. Demolice představují bourací práce stávajících vozovek, chodníků a zpevněných ploch tj. zejména odfrézování stávajících asf. vrstev vozovky, vytrhání bet. obrub, rozebrání povrchů chodníků z betonových dlaždic, vybourání drobných betonových ploch vjezdů a odstranění podkladních vrstev vozovek a chodníků.

*j) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa*

Nejsou.

*k) územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě*

Jedná se o rekonstrukci komunikací výše uvedené ulice. Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu se nemění. Stavba je bezbariérově napojena na stávající dopravní infrastrukturu.

*l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice*

Stavba nemá věcné ani časové vazby ani žádné podmiňující investice.

V prostoru komunikací se nacházejí podzemní inženýrské. Niveleta vozovek a chodníků zůstává zachována, a tudíž se nepředpokládá vyvolaná přeložka inž. sítí způsobená změnou tloušťky jejich krytí.

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

k.ú. Libušín

p.č.	Vlastník	druh pozemku/využití
165/128	Obec Hostouň, Kladenská 119, 273 53 Hostouň	ostatní plocha
165/129	Obec Hostouň, Kladenská 119, 273 53 Hostouň	ostatní plocha
165/130	Obec Hostouň, Kladenská 119, 273 53 Hostouň	ostatní plocha
1492/4	Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha	ostatní plocha
1901	Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha	ostatní plocha

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

Nejsou.

*o) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření*

Není.

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

Stavba je napojena na stávající dopr. infrastrukturu tj. na místní komunikaci v obci Hostouň – ulici Lipovou a na silnici III/0066 – ulici Jenečskou.

Stavba je napojena na stávající dešťovou kanalizaci a rozvod VO. V tělese vozovek jsou uloženy inženýrské sítě . plynovod, vodovod, energetické elektrické vedení, sdělovací vedení.

## B2. 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 rekonstrukci uličního prostoru místních komunikace Nové ulice v Hostouni.

*b) účel užívání stavby*

Účelem užívání stavby je doprava. Cílem rekonstrukce je zvýšení bezpečnosti a komfortu provozu vozidel a chodců v dané lokalitě.

*c) trvalá nebo dočasná stavba*

Jedná se o trvalou stavbu.

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

Nejsou.

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

Požadavky jsou splněny buď úpravou projektové dokumentace nebo (u obecných podmínek) předáním dokladové části vybranému dodavateli stavby jako závazného podkladu.

Stavebník je povinen provést oznámení termínu předpokládaného zahájení prací Ústavu archeologické památkové péče. Stanoviska jsou obsahem dokladové části této projektové dokumentace.

*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.*

Výsledné technické řešení vychází ze stávajícího uspořádání uličního prostoru Nové ulice a požadavku investora na zvýšení parkovacích a odstavných ploch. Zásadním prvkem určujícím navržené řešení je umístění a šířka stávající vozovky a souběžně vedených inženýrských sítí. Z tohoto důvodu bylo možné pouze rozšíření vozovky ze současných 4,5m na 5,0m bez nutnosti realizaci přeložek těchto sítí a tím zvýšení cena díla tak, že by investor od záměru upustil. Vozovka je tedy navržena v šířce 5,0m a ve své původní poloze. Je ovšem doplněna jednostranným parkovacím pruhem v š. 2,0m v prostoru stávajícího parkování znehodnoceného travnatého pásu. To umožní dostatečnou kapacitu parkování v lokalitě a nebude již docházet k parkování vozidel částečně ve vozovce a v zeleném pruhu, čímž docházelo k zúžení průjezdného profilu vozovky. Tímto způsobem vzniklo v řešené lokalitě 45 nových parkovacích a odstavných stání. Zrušená travnatá plocha je v odpovídajícím rozsahu nahrazena novou zelenou plochou umístěnou v prostoru stávajícího levostranného chodníku, který bude zrušen. Tento chodník nedostatečné šířky neplnil svou funkci a byl zneužíván k parkování a odstavování vozidel. Jednostranný chodník s min. š. 1,5m kapacitně vyhovuje intenzitě provozu pěších v dané lokalitě.

Navržené řešením zajistí bezpečný provoz na komunikaci a zároveň zvýší kapacitu parkovacích a odstavných ploch v řešené lokalitě.

Odvodnění je řešeno pomocí podélného a příčného spádu do opravených uličních vpustí, které jsou zaústěny do stávající dešťové kanalizace. Podrobný stav této kanalizace, zejména přípojek UV se v některých nepodařilo zjistit, a je tedy nutné během provádění stavby zjistit funkčnost stávajících odvodňovacích zařízení a případně provést její opravu. Nová parkovací a odstavná stání mají povrch z vegetační dlažby umožňující vsakování dešťové vody do podloží. Schopnost těchto ploch vsakovat dešťovou vodu zůstává zachována, ke změně odvádění povrchových vod z území nedochází.

Vozovky, chodníky a zpevněné plochy jsou navrženy tak, aby splňovaly požadavky účelu užívání. Jedná se o komunikace funkční skupiny C – obslužné komunikace.

Skladby vozovek, chodníků a zpevněných ploch jsou navrženy dle TP 170 – navrhování vozovek pozemních komunikací pro V. třídu dopravního zatížení, tj. pro 15-100 těžkých nákladních vozidel za 24 hodin v obou směrech.

Návrhová úroveň porušení vozovky D2.

Typ podloží PIII, min. Edef,2=45MPa.

Návrhová životnost je 25 let.

Návrhová rychlost 30km/h.

Konstrukce je navržena takovým způsobem, aby s požadovanou spolehlivostí (ve vztahu k pořizovacím nákladům a k nákladům na údržbu) odolala zatížením a jiným vlivům, které lze během provádění a užívání očekávat.

Nová ochranná pásma nejsou stanovena.

Stavba neobsahuje technologická zařízení.

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

Nejsou.

- h) *ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod.*

Není.

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

Navržená stavba komunikace neklade žádné speciální nároky na energie, telekomunikace a vodu.

Stavba je připojena na stávající dešťovou, která odvádí povrchovou vodu z vozovek a chodníků. Povrch nových parkovacích a odstavných stání je navržen z vegetační dlažby umožňující vsakování povrchové vody do podloží. Odtokové poměry území se tak nemění, celková zpevněná plocha zůstává zachována.

Ze zabudovaných hmot převažuje spotřeba štěrkodrtí, a to v objemu cca 2000t, asfaltových směsí v objemu do 1000t a betonových výrobků v objemu do 1500t.

Samotná stavba neprodukuje žádné odpady a emise. Užíváním stavby budou produkovány emise z provozu motorových vozidel. Předmětem rekonstrukce komunikací není jejich zkapacitnění, tím pádem nedojde k nárůstu dopravy v dané lokalitě a k produkování vyšších emisí z dopravy.

Třída energetické náročnosti se nestanovuje.

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

Zahájení a dokončení stavby se předpokládá v roce 2020.

Stavba nebude vzhledem k rozsahu rozdělena na etapy. Při provádění stavby je nutné zabezpečit přístup majitelů jednotlivých nemovitostí a příjezdu IZH.

Předpokládaná doba výstavby je do 1/2 roku od zahájení stavby.

- 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 řádného užívání po předání díla objednateli a provedení kolaudace.

- l) *orientační náklady stavby*

10.000.000,- Kč bez DPH

## **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

### *a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení*

Stavbou se nemění funkčnost daného území.

Rekonstrukcí dojde k lokální úpravě podélného a příčného sklonu tak, aby bylo dosaženo normových hodnot a zároveň oprava respektovala návaznost na okolní zástavbu a požadavky rezidentů. V prostoru mezi pravostranným chodníkem a vozovkou jsou ve stávajícím travnatém pruhu umístěny parkovací a odstavné stání. Z důvodu zachování travnatých ploch v řešené lokalitě je zrušen levostranný chodník nevyhovující šířka 1-1,2m, který je tedy nahrazen travnatou plochou. Vozovka je rozšířena v maximální možné míře ze stávajících 4,5m na 5,0m a to z důvodů omezených šířkových poměrů uličního prostoru a s ohledem na umístění stávajících souběžných inženýrských sítí.

### *b) architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení*

Povrch vozovek bude z asfaltobetonu, povrch chodníků bude ze zámkové dlažby šedé barvy, typu CIHLA (100x200mm). Povrch parkovacích stání bude z vegetační, betonové dlažby typu KROSO (100x200mm) a povrch vjezdů bude ze zámkové dlažby typu CIHLA (200x100) rovněž šedé barvy.

Všechny vozovky a plochy budou lemovány betonovými obrubníky šedé barvy.

Zelené plochy budou ohumusovány a osety travním semenem.

## **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 nepřijatelné přetvoření*

Cílem rekonstrukce komunikací v dané oblasti je tedy obnova poškozených povrchů vozovek a chodníků, umožnění parkování v řešené lokalitě zřízením parkovacích a odstavných stání, úprava sklonů a příčných spádů s ohledem na stávající zástavbu a normou požadované hodnoty, oprava zařízení zajišťující odvodnění vozovek, chodníků a zpevněných ploch. Všechna tato opatření mají vliv na zvýšení bezpečnosti a komfortu při užívání komunikací vozidly i chodci.

Konstrukce chodníku, vjezdů, zpevněných pruhů podél komunikace a oprava vozovky byla navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací tak, aby splňovala požadavky dostatečné únosnosti, předpokládané intenzity zatížení po celou dobu životnosti. Zároveň byl kladen důraz na hospodárný návrh těchto konstrukcí tak, aby stavba plnila cíle ochrany životního prostředí.

Dispoziční uspořádání vychází z ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací. Zatřídění komunikace se nemění, zůstává v kategorii obslužné komunikace funkční skupiny C.

Vozovky jsou navrženy asfaltobetonové upnuté do betonových obrub s převýšením 12cm, které slouží jako odrazný proužek proti vjetí automobilů na chodník.



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

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Navržená stavba komunikace neklade žádné speciální nároky na energie, telekomunikace a vodu.

*c) celková spotřeba vody*

Při provozu nemá stavba nároky na vodu. Při výstavbě bude potřeba vody pro betonové směsi nutné pro osazení bet. výrobků zejména bet. obrubníků.

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

Stavba svým provozem neprodukuje emise a odpady. Užíváním stavby budou produkovány emise z provozu motorových vozidel. Předmětem rekonstrukce komunikací není jejich zkapacitnění, tím pádem nedojde k nárůstu dopravy v dané lokalitě a k produkování vyšších emisí z dopravy.

Během výstavby bude se vzniklým odpadem nakládáno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., tj. bude likvidován (uložen) podle zařazení na příslušných skládkách.

Dle zákona 185/2001 sb., kterým se stanoví katalog odpadů se jedná o skupinu 17 - Stavební a demoliční odpady v předpokládaném množství:

17 01 01 Beton	500t
17 03 02 Asf.směsi neobsahující dehet (demolice vozovek)	800t
17 05 04 Zemina a kamení neobsahující nebezpečné látky	2500t

Zemina se přednostně využije v rámci stavby k terénním úpravám. Sejmutý drn zelených ploch se použije na dorovnání terénu za obrubou a na nových zelených plochách, které se osejí trávou.

Asfaltová suť, kamenivo je možné v předrtit a rovněž využít v rámci stavby jako spodní podkladní vrstvy konstrukce zpevněných ploch a chodníků.

V případě nevyužití vybouraných materiálů v rámci stavby bude předán oprávněné osobě dle zák. 185/2001 Sb. k dalšímu využití a ke kolaudaci budou předloženy doklady o jeho likvidaci v souladu se zákonem 185/2001Sb.

Při stavbě se nepředpokládá vznik nebezpečných odpadů.

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

Nejsou – stavba nevyžaduje připojení na technickou infrastrukturu tohoto typu.

## **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Stavba je navržena bezbariérově dle vyhlášky č.398/2009 Sb. v návaznosti na ČSN 73 6110.

Obecně se pro potřeby navrhování bezbariérově užívaných staveb definují osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jako osoby postižené pohybově, zejména osoby na vozíku pro invalidy, osoby postižené

zrakově či sluchově, osoby pokročilého věku, těhotné ženy a osoby doprovázející dítě v kočárku, dítě do tří let, popřípadě osobu s mentálním postižením.

Základním požadavkem je především dostatečné množství kvalitních komunikací pro chodce s minimální šířkou 1,5m, podélným sklonem do 8,33% a příčným sklonem do 2,0%. Na takových komunikacích se takové mohou osoby s omezenou schopností pohybu a orientace bezpečně pohybovat.

*a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu*

Do této kategorie patří osoby s těžkým postižením pohybového ústrojí (osoba obvykle používá vozík, ale patří sem i matka s kočárkem nebo osoba s dočasně omezeným pohybem třeba se sádrou a podobně) a osoby se sníženou schopností pohybu chůzí (sem patří všichni, kteří využívají k pohybu chůzí pomůcky – hole, berle, chodítka či zvládají pohyb s obtížemi, dále senioři, lidé po úrazech – třeba jen dočasně, rodiče s dětmi a další).

Tato skupina osob potřebuje mít pohybové trasy řešeny tak, aby byly zvládnutelné pro co nejširší škálu postižených, pro které je mnohdy nepřekonatelnou překážkou i stupeň o výšce 2 cm. Nutností je umožnění udržení rovnováhy a plynulého pohybu vhodným sklonem, protiskluzovým povrchem a možností stabilizace pomocí madel a zábradlí.

Konkrétně musí být povrch chodníků, schodišť, šikmých ramp, podlah vnitřních komunikací a ostatních pochozích ploch rovný, pevný a upravený proti skluzu.

Nášlapná vrstva musí mít:

- a) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- b) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- c) úhel kluzu nejméně 10°, popřípadě ve sklonu pak:
- d) součinitel smykového tření nejméně 0,5 + tg  $\alpha$ , nebo
- e) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40 x (1 + tg  $\alpha$ ), nebo
- f) úhel kluzu nejméně 10° x (1 + tg  $\alpha$ ), kde  $\alpha$  je úhel sklonu ve směru chůze.

Výškové rozdíly pochozích ploch musí být maximálně 2cm, podélný sklon maximálně 1:12, příčný sklon 1:50, u mostních objektů maximálně 1:40 (s výjimkou ramp).

Pokud se na pochozí ploše použije rošt, velikost jeho mezer musí být maximálně 15mm ve směru chůze.

*b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením*

Do této skupiny osob patří lidé s částečnou ztrátou zraku v různých stupních až po nevidomé. Při částečném poškození zraku je obvykle postačující zdůraznění orientačních prvků pro lepší orientaci v prostoru. Při vážném poškození nebo úplné ztrátě zraku jsou využívány pro pohyb jiné dovednosti těchto osob – orientace nášlapem, slepeckou holí, znalost akustických signálů či používání slepeckého psa.

Veškeré použité prvky musí být jednoznačně identifikovatelné podle jejich rozměru a povrchu. Výrobky pro vytvoření těchto prvků nelze na určených stavbách použít k jinému účelu. Pro nevidomou osobu je nutné v prostředí, kde se pohybuje, souvisle dodržet vodící linii.

Při řešení se využívá konkrétně:

*Vodící linie*

Vodící linie je nezbytná součást prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu. V průchozím prostoru podél vodící linie se nesmí umísťovat žádné předměty. Vodící linie se používají přednostně přirozené (stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 6 cm, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm, přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky, mimo zastavěné území obce může v

odůvodněných případech být tvořena samotným okrajem komunikace bez obrubníku směrem k vegetaci) až následně vodící linie umělé (speciálně vytvořená součást stavby sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením při pohybu - podélné drážky s celkovou šířkou v exteriéru 400 mm se změnami směru a připojeními provedenými přednostně v pravém úhlu). Přerušit přirozenou vodící linii lze nejvýše na vzdálenost 8000 mm. Pokud je přerušení delší, musí být doplněno vodící linií umělou. Délka jednotlivých částí přirozeného hmatného vedení musí být nejméně 1500 mm, v odůvodněných případech lze tuto hodnotu snížit až na 1000 mm.

Umělá vodící linie musí navazovat na přirozenou vodící linii. Odbočení vodící linie musí být vyznačeno přerušením hladkou plochou v délce, která je rovna šířce této linie. Na rozdíl od přirozené vodící linie nesmí být oboustranné vzdálenosti minimálně 800 mm od osy umělé vodící linie být žádné překážky.

*Zvláštní formy umělé vodící linie:*

#### *Varovný pás*

Ohraničuje místo, které je pro osoby se zrakovým postižením nepřístupné nebo nebezpečné, hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj nástupiště tramvajové zastávky s poježděným mysem, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupiště kolejové dopravy, okraj zpevněné plochy na železnici, sestupný schod zapuštěný do chodníku nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny.

Varovný pás se umístí, pokud je snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad poježděným pásem nebo s příčným sklonem menším než 1:2,5 (40,0 %).

Parametry:

- šířka 400 mm,
- povrch má nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí,
- je vnímatelný bílou holí a nášlapem,
- povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od hrany pásu je rovinný a vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní – antracitová barva
- přesahuje signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm,
- na chodníku s šířkou méně než 2400 mm, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, je signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.

Veškeré pochozí plochy musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie. Do průchozího prostoru podél vodící linie se zásadně neumísťují žádné překážky, pokud tomu tak je, musí tyto objekty 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 sledující půdorysný průmět překážky.

Dodržení musí být vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení, světelného signalizačního zařízení pro chodce, svislého dopravního značení, celoskleněných ploch, nástupního a výstupního stupně každého schodišťového ramene.

#### *c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením*

V projektu se konkrétně tato opatření neřeší.

#### *d) Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení*

Použité hmatové prvky jsou typizované, hmatově a vizuálně kontrastní vůči okolnímu povrchu. Výrobky použité pro hmatové prvky nelze na určených stavbách použít k jinému účelu, zejména na komunikacích pro pěší. Tyto výrobky jsou blíže definovány v zákoně č.22/1997Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů. Požadavky na materiál se řídí nařízením vlády č. 163/2002Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané výrobky, ve znění nařízení vlády č.312/2005Sb. a technickými návody Technického a zkušebního ústavu TN TZÚS 12.03.04-07.

### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Bezpečnost při užívání stavby je dána celkovým návrhem za dodržení platných norem a technických předpisů a všeobecnými podmínkami stanovenými vyhláškou silničního provozu.

Bude nutné v rámci údržby kontrolovat a případně obnovovat poškozené dopravní značení. Dále je nutné provádět zejména zimní údržbu a provádět pravidelné čištění komunikace a odvodňovacích zařízení.

Mechanická odolnost a stabilita bude zajištěna dodržáním podmínek zákonných a technických předpisů, popsaných v technické zprávě a výkresové dokumentaci. Výrobky pro stavbu musí vyhovovat podmínkám stanoveným v zák. č.22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Během stavby je nutné provádět kontrolní zkoušky pro ověření požadovaných parametrů všech prováděných prací. Při předání díla bude dokladován certifikát kvality jednotlivých výrobků zabudovaných v díle.

### **B.2.6 Základní charakteristika objektů**

#### *a) popis současného stavu*

Vozovka rekonstruované ulice se zpevněným asfaltovým povrchem, který se ovšem porušen výstavbou inženýrských sítí a propady způsobenými neúnosnými podkladními vrstvami. Chodníky nejsou nebo mají nejednotné povrchy převážně z rozbitých betonových dlaždic nebo kamenných kostek. Všechny rekonstruované povrchy jsou za již hranicí své životnosti. Vozovky a chodníky mají nevyhovující příčné sklony, které mají za důsledek tvoření kaluží a zatékání dešťové vody k nemovitostem a do podloží vozovek. Obrubníky lemující komunikace jsou poškozeny nebo chybějí úplně a ani výškově neoddělují vozovky od chodníku. Neplní tak funkci odrazného proužku a hrozí vjetí vozidla na chodník. V řešené lokalitě nejsou vyhrazené plochy pro parkování a odstavování vozidel návštěv ani rezidentů. Vozidla tak jsou odstavována na úkor vozovky a zelených ploch, které tím znehodnocují. Odvodnění komunikací a zpevněných ploch je zajištěno využitím uličních vpustí.

#### *b) popis navrženého řešení*

Jedná se rekonstrukci uličního prostoru, tj. vozovek, chodníků, zpevněných ploch a o konečnou úpravu zelených ploch. Návaznosti na všechny okolní objekty a zástavbu zůstanou zachovány. Navržené řešení viz. odst. B.2.1. f)

## 1. Pozemní komunikace

### a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Označení objektů pozemních komunikací je SO 100.

### b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

- jednotná šířka komunikací je 5,0m
- min. šířka chodníků je 1,5m
- celková délka 554,04m
- celková rekonstruovaná plocha
 

vozovek – 2820m <sup>2</sup>
chodníků – 655m <sup>2</sup>
zpev. ploch a vjezdů –1210m <sup>2</sup>
úprava zeleně – 700m <sup>2</sup>
- povrch vozovek je asfaltobetonový
- povrch chodníků – bet. dlažba typu CIHLA, šedá barva  
povrch pakovacích stání – bet. vegetační dlažba (100x200x80mm), barva šedá s výplní kamenivem 4/8  
vjezdy - bet. dlažba typu CIHLA (100x200x80mm), šedá barva  
zelené plochy - osetí travním semenem
- směrové oblouky: osa - Rmin.= 62m; Rmax. = 151 m  
nároží křižovatek Rmin.= 3,0m
- výškové oblouky Rmin.= 150m; Rmax. = 3000 m
- jednostranný př. sklon: vozovka - 2,5%  
chodník - 2,0%  
stání - proměnný
- podélný sklon min. 0,5%  
max. 3,7%

Rekonstrukce komunikací směrově i výškově kopíruje stávající stav s lokálními výškovými úpravami nivelety pro dosažení normových hodnot sklonů a návazností na stávající zástavbu.

Vstupními údaji bylo zadání investora – města Smečna, místní šetření, stanoviska DOSS a správců sítí a závazné předpisy TP, TKP a ČSN a to zejména: ČSN 73 6110, ČSN 73 6101, ČSN 73 6056 a ČSN 736102, ČSN 73 6114, TP 170 a TP 85.

#### A – Vozovka:

Konstrukce dle TP170: D1-N-2-V-PIII

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO11+	tl.40mm	ČSN 736121
Spojovací postřík asfaltový	PSA	0,4kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP16+	tl.70mm	ČSN 736121
Štěrkoř	min.ŠD/A	tl.150mm	ČSN 736126-1

---

<u>Štěrkodrt'</u>	min.ŠD/B	tl.150mm	<u>ČSN 736126-1</u>
CELKEM		tl.410 mm	

zemní pláň ( min. modul přetvárnosti E=45 MPa )

**B – Odstavné a parkovací plochy**

Konstrukce dle TP170: D2-D-1-V-PIII

Betonová vegetační dlažba <i>typu Kroso 200x100x80, šedá</i>	DL80	tl.80mm	ČSN 736131
Podkladní lože	L40	tl.40mm	ČSN 736131
Štěrkodrt'	min.ŠD/A	tl.150mm	ČSN 736126-1
<u>Štěrkodrt'</u>	min.ŠD/B	tl.150mm	<u>ČSN 736126-1</u>
CELKEM		tl.420mm	

zemní pláň ( min. modul přetvárnosti E=45 MPa )

**C - Konstrukce vjezdu:**

Konstrukce dle TP170: D2-D-1-VI-PIII

Betonová zámková dlažba <i>typu Cihla 200x100x80, šedá</i>	DL80	tl.80mm	ČSN 736131
Podkladní lože	L40	tl.40mm	ČSN 736131
<u>Štěrkodrt'</u>	min.ŠD/A	tl.250mm	<u>ČSN 736126-1</u>
CELKEM		tl.370mm	

zemní pláň ( min. modul přetvárnosti E=45 MPa )

**D - Konstrukce chodníku:**

Konstrukce dle TP170: D2-D-1-CH-P III

Betonová dlažba <i>typu Cihla, šedá 200x100x60 barva šedá</i>	DL60	tl.60mm	ČSN 736131
Podkladní lože	L30	tl.30mm	ČSN 736131
<u>Štěrkodrt'</u>	min.ŠD/A	tl.150mm	<u>ČSN 736126-1</u>
CELKEM		tl.240 mm	

zemní pláň ( min. modul přetvárnosti E=30 MPa )

Pozn.: Před pokládkou obrusné vrstvy musí být podkladní asf. vrstva řádně očištěna a opatřena spojovacím postřikem. Udávané množství spojovacího postřiku je množství zbytkového pojiva.

### **Případná výměna aktivní zóny – sanace**

Štěrkodrt'	min.ŠD/B	tl.300mm	ČSN 736126-1
CELKEM		tl.300mm	

Pozn.: Po dohodě a odsouhlasení TDI a investorem je možné tuto vrstvu provést i z jiného do aktivní zóny vhodného materiálu např. betonového recyklátu vhodné frakce apod. V rozpočtu je počítáno s ŠD(B) fr. 0/63.

## **2. Mostní objekty a zdi**

### **a) výčet objektů a zdí**

Stavba neobsahuje mostní objekty ani zdi.

### **b) základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména - základní údaje rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory:**

- základní technické řešení a vybavení
- druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění
- postup a technologie výstavby

## **3. Odvodnění pozemní komunikace**

Uliční prostor dotčených komunikací je odvodněn pomocí uličních vpustí do stávající kanalizace. Tyto stávající uliční vpusti jsou v nevyhovujícím technickém stavu a zároveň je nutná jejich prostorová úprava z důvodu úpravy nivelety a hran navržené komunikace. Vpusti tedy budou kompletně vybourány a nahrazeny novými UV s nízkým, zinkovaným kalovým košem a rámem s mříží D400. Nové uliční vpusti budou připojeny na přípojky stávajících UV. Do nových uličních vpustí bude zaústěna podélná drenáž DN 100.

Před napojením nových UV na stávající přípojky bude provedena jejich kontrola funkčnosti, případně budou opraveny a vyčištěny. Zároveň bude provedena i kontrola a vyčištění samotné dešťové kanalizace.

Nová parkovací a odstavná stání mají povrch z vegetační dlažby umožňující vsakování dešťové vody do podloží. Schopnost těchto ploch vsakovat dešťovou vodu zůstává zachována, ke změně odvádění povrchových vod z území nedochází. Zrušené travnaté plochy umístěním parkovacích stání jsou nahrazeny travnatou plochou v prostoru zrušeného levostranného chodníku.

## **4. Tunely, podzemní stavby a galerie**

Stavba neobsahuje tyto stavební objekty.

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

Stavba neobsahuje tyto stavební objekty. Součástí návrhu jsou parkovací stání

## 6. Vybavení pozemní komunikace

### a) *záchytná bezpečnostní zařízení*

Nejsou.

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

Dopravní značení zůstává zachováno a je patrné z přílohy D.6 - Situace dopravního značení. Nová ulice je součástí Zóny s předností zprava, omezením vjezdu vozidel nad 3,5t a omezením rychlosti vozidel na 30km/h.

V křižovatce s ul. Lipovou a se silnicí III/0066 jsou navrženy místa pro přecházení v šířce 3,0m. Vzhledem k nízké intenzitě provozu pěších i vozidel v této ulici, jejich umístěním v křižovatce a v zóně 30 nejsou tato místa doplněna osvětlením.

### c) *veřejné osvětlení*

Stávající beze změny.

### d) *ochrana proti vniku volně žijících živočichů na komunikaci a umožnění jejich migrace přes komunikaci*

Vzhledem k účelu užívání a intenzitě provozu nejsou navržena.

### e) *clony a sítě proti oslnění*

Nejsou navržena.

## 7. Objekty ostatních skupin objektů

### a) *výčet objektů*

Nejsou.

### b) *základní charakteristiky*

----

### c) *související zařízení a vybavení*

----

### d) *technické řešení*

----



e) *postup a technologie výstavby*

----

**B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení**

Stavba neobsahuje technologická a technická zařízení.

**B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Rekonstrukce místní komunikace v obci Smečno není stavební objekt ve smyslu PBŘ. Požární riziko ani SPB se nestanovuje. Stavba neobsahuje žádné objekty s požárně nebezpečnými prostory.

**B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Jedná se o dopravní stavbu – úpravu veřejného prostoru, stavba není z tohoto důvodu dále posuzována.

**B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Neřeší se.

**B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

a) *ochrana před pronikáním radonu z podloží*

Neřeší se.

b) *ochrana před bludnými proudy*

Neřeší se.

c) *ochrana před technickou seizmicitou*

Neřeší se.

d) *ochrana před hlukem*

Není navržena.

e) *protipovodňová opatření*

Nejsou navržena.

f) *ostatní účinky – poddolování, výskyt metanu apod.*

- dle vyjádření PKÚ

### B3. Připojení na technickou infrastrukturu

#### a) *napojovací místa technické infrastruktury*

Stavba je v současnosti napojena svým odvodněním na stávající dešťovou kanalizaci.

#### b) *připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky*

bez změny

### B4. Dopravní řešení

#### a) *Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností orientace nebo pohybu*

Návrh rekonstrukce komunikací vychází z normy ČSN 736110 – Projektování místních komunikací a z vyhlášky č. 398/2009 Sb. Vozovky, chodníky a zpevněné plochy jsou navrženy tak, aby splňovaly požadavky účelu užívání. Jedná se o komunikace funkční skupiny C – obslužné komunikace. V současném stavu nejsou v řešené lokalitě vyhrazené plochy pro parkování a odstavování osobních vozidel. Návrh tedy obsahuje vytvoření a oddělení nových parkovacích míst pro osobní vozidla.

Vzhledem k okolní zástavbou danému dispozičnímu uspořádání uličního prostoru, vedení stávajících inženýrských sítí a požadavku na umístění parkovacích a odstavných ploch zůstává vozovka v šířce 5,0m a ve své původní poloze – viz. odstavec B.2.1. f). Komunikace je ovšem doplněna jednostranným parkovacím pruhem v š. 2,0m v prostoru stávajícího parkování znehodnoceného travnatého pásu. To umožní dostatečnou kapacitu parkování v lokalitě a nebude již docházet k parkování vozidel částečně ve vozovce a v zeleném pruhu, čímž docházelo k zúžení průjezdného profilu vozovky. Zrušená travnatá plocha je v odpovídajícím rozsahu nahrazena novou zelenou plochou umístěnou v prostoru stávajícího levostranného chodníku, který bude zrušen. Tento chodník nedostatečné šířky neplnil svou funkci a byl zneužíván k parkování a odstavování vozidel. Jednostranný chodník min. šířky 1,5m je kapacitně vyhovující komunikace vzhledem k intenzitě pěších v řešené ulici.

Skladby vozovek, chodníků a zpevněných ploch jsou navrženy dle TP 170 – navrhování vozovek pozemních komunikací pro V. třídu dopravního zatížení, tj. pro 15-100 těžkých nákladních vozidel za 24 hodin v obou směrech.

Základní příčný sklon chodníků je 2,0%, vozovek 2,5%. Průjezd nákladního vozidla je ověřen obalovými křivkami tříosého nákladního vozu v programu AutoTurn.

Celá řešená místní komunikace je zahrnuta součástí Zóny 30 s omezení vjezdu pouze vozidel do 3,5t a předností zprava. Tento stav zůstává zachován, dopravní režim se tak nemění.

Na začátku a na konci Nové ulice jsou navržena místa pro přecházení umožňující napojení chodníku této ulice na stávající pěší trasy v obci Hostouň. Vzhledem k poloze těchto míst pro přecházení v místech křižovatky s dostatečným osvětlením a k poloze řešené ulice v zklidněné části obce nejsou navrženy další opatření pro zvýšení bezpečnosti jako jsou zvýšené křiž. plochy, vysazené chodníkové plochy, zpomalovací prahy nebo osvětlení.

#### b) *Napojení území na stáv. dopravní infrastrukturu*

Napojení na stávající dopravní infrastrukturu se nemění. Lokalita je na svém začátku napojena na místní komunikaci Lipové ulice a na svém konci na silnici III/0066 – Jenečskou ulici.

### c) *Doprava v klidu*

V současném stavu nemá dotčená lokalita vyhrazené plochy pro parkovací a odstavné stání. Návrh rekonstrukce komunikací zahrnuje nové parkovací i odstavné plochy v rámci maximálního využití dispozičního uspořádání uličního prostoru - viz. příloha D.2. Situace. Celkem bylo navrženo 39 nových odstavných a parkovacích míst.

### d) *Pěší a cyklistické stezky*

Nejsou navrženy.

## B5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

### a) *terénní úpravy*

Na závěr prací se provede vyrovnání terénu za novou obrubou zeminou s následným překrytím ornici v tl. min. 15cm a osetím travním semenem. Veškeré stavbou dotčené zelené plochy budou urovnané a rovněž osety trávou. Vzhledem k umístění inženýrských sítí a vjezdů nebude vysazována žádná vzrostlá zeleň.

### b) *použité vegetační prvky*

Plochy se ohumusují a osejí travním semenem. Vzhledem k umístění inženýrských sítí a vjezdů nebude vysazována žádná vzrostlá zeleň.

### c) *biotechnická, protierozní opatření*

Nejsou navržena.

## B6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

### a) *vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda*

Užívání stavby nepředstavuje riziko pro životní prostředí, v řešeném území nebude negativně ovlivněno životní prostředí. Užíváním stavby budou produkovány emise z provozu motorových vozidel. Předmětem rekonstrukce komunikací není jejich zkapacitnění, tím pádem nedojde k nárůstu dopravy v dané lokalitě a k produkovaní vyšších emisí z dopravy. Vzhledem k výhledově nízké intenzitě provozu vozidel nejsou opatření na eliminaci emisí z dopravy řešena.

Odvodnění je řešeno pomocí podélného a příčného spádu do opravených uličních vpustí, které jsou zaústěny do stávající dešťové kanalizace. Podrobný stav této kanalizace, zejména přípojek UV se v některých nepodařilo zjistit, a je tedy nutné během provádění stavby zjistit funkčnost stávajících odvodňovacích zařízení a případně provést její opravu. Nová parkovací a odstavná stání mají povrch z vegetační dlažby umožňující vsakování dešťové vody do podloží. Schopnost těchto ploch vsakovat dešťovou vodu zůstává zachována, ke změně odvádění povrchových vod z území nedochází. Zrušená travnatá plocha je v odpovídajícím rozsahu nahrazena novou zelenou plochou umístěnou v prostoru stávajícího levostranného chodníku, který bude zrušen.

Rekonstrukcí zejména vozovky se v řešené lokalitě významně sníží prašnost a hlučnost způsobená jízdou vozidel po rozbité vozovce.

Při provozu stavby nevznikají odpady. Nakládání s odpady vzniklými při výstavbě bude nakládáno dle odstavce B.2.3 d) této zprávy.

Jedná se stavbu dopravní infrastruktury, tzn. pro provedení stavby jsou zásadní spotřeby nerostných zdrojů (kamenivo) se současným vznikem odpadu (vybourané hmoty). Základní ochrana životního prostředí tedy spočívá v hospodárném návrhu konstrukcí vozovek, chodníků a zpevněných ploch pro minimalizaci vzniku odpadu a čerpání nerostných zdrojů a tím i minimalizaci přesunu hmot. Navržené řešení se snaží plnit tyto cíle.

Po dobu výstavby se v místě stavby bude pohybovat nezbytná stavební technika, zvýší se prašnost a hluk při provádění stavebních prací. Během provádění prací bude v dotčené oblasti zvýšena hladina hluku, prašnost a vibrace. Zhotovitel musí zajistit co nejmenší vliv těchto faktorů na okolní stavby např. použitím vhodné techniky – oscilační válce, použitím moderních strojů a mechanismů s co nejnižší hlučností, používáním kropicích vozů k omezení prašnosti, prováděním stavebně hlučných prací v době od 8.00-16.00 apod. Je nutné věnovat pozornost čištění stavební mechanizace před výjezdem na veřejné komunikace. Pro přepravu sypkých hmot musí být použity dopravní a mechanizační prostředky k tomu určeny. Stavba musí být provedena v souladu se stanoviskem odboru životního prostředí.

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

Bez vlivu.

- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000*

Bez vlivu.

- d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem*

Je součástí dokladové části, které je nedílnou součástí této projektové dokumentace a musí být respektováno.

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

Není.

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

Nejsou navrhovaná žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma.

## B7. Ochrana obyvatelstva

Nejsou známy okolnosti, které by omezovali základní požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva. Navržené řešení respektuje legislativu v době zpracování PD.

Stavba neplní úkoly ochrany obyvatelstva.

## B8. Zásady organizace výstavby

### **B.8.1 Technická zpráva**

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

Ze zabudovaných hmot převažuje spotřeba štěrkodrtí, a to v objemu cca 2000t, asfaltových směsí v objemu do 1000t a betonových výrobků v objemu do 1500t.

Štěrkodrtě budou dováženy z místních kamenolomů, asfaltové směsi z obalovny asfaltových směsí.

#### *b) odvodnění staveniště*

Projektant klade důraz na řádné odvodnění zemní pláně. Zemní pláň je odvodněna příčným spádem min. 3,0% a podélnou drenáží DN 100 zaústěnou do uličních vpustí. Podélná drenáž bude z plně děrované flexibilní roury DN 100 SN 8 dle DIN 4261-1 s obsypem štěrkopískem frakce 8/32mm obalený separační geotextílií.

#### *c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu*

Přístup na staveniště je zajištěn z místní komunikace – Lipové ulice a ze silnice III/0066.

Napojení na technickou infrastrukturu se nepředpokládá – stavebník si zajistí mobilními zdroji elektřiny a vody.

#### *d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky*

Během provádění prací bude v dotčené oblasti zvýšena hladina hluku, prašnost a vibrace. Zhotovitel musí zajistit co nejmenší vliv těchto faktorů na okolní stavby, např. použitím vhodné techniky – oscilační válce, použitím moderních strojů a mechanismů s co nejnižší hlučností, používáním kropících vozů k omezení prašnosti, prováděním stavebně hlučných prací v době od 8.00-16.00 apod.

Je nutné věnovat pozornost čištění stavební mechanizace před výjezdem na veřejné komunikace. Pro přepravu sypkých hmot musí být použity dopravní a mechanizační prostředky k tomu určeny. Zhotovitel rovněž musí uvažovat s případným čištěním navazujících komunikací a ploch. Samozřejmě musí uvést dotčené plochy a komunikace do původního stavu.

Zhotovitel musí udržovat pořádek na staveništi.

Zhotovitel musí zajistit ochranu stávající zeleně.

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

Stavba nevyžaduje tento druh ochrany.

#### *f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště*

Obvod stavby je vyznačen v příloze Koordinační situace.

*g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy*

Nejsou.

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

Během výstavby bude s odpadem nakládáno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., tj. bude likvidován (uložen) podle zařazení na příslušných skládkách. Při této stavbě se dle zákona 185/2001 sb. jedná o následující skupinu odpadů:

Skupina 17 - Stavební a demoliční odpady

17 01 01 Beton

17 03 02 Asf.směsi neobsahující dehet (demolice vozovek)

17 05 04 Zemina a kamení neobsahující nebezpečné látky

Zemina se přednostně využije v rámci stavby k terénním úpravám. Sejmutý drn zelených ploch se použije na dorovnání terénu za obrubou a na nových zelených plochách, které se osejí trávou.

Asfaltová suť, kamenivo je možné v předrtit a rovněž využít v rámci stavby jako spodní podkladní vrstvy konstrukce zpevněných ploch a chodníků.

V případě nevyužití vybouraných materiálů v rámci stavby, může být předán oprávněné osobě dle zák. 185/2001 Sb. k dalšímu využití. Povinnosti původců odpadů:

- odpady zařazovat dle druhů a kategorií
- odpady, které nemůže využít, nabízet k využití
- zajistit zneškodnění odpadů
- kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů
- shromažďovat tříděné odpady
- zabezpečit odpady před znehodnocením, odcizením nebo únikem
- vést evidenci v rozsahu stanoveném zákonem
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektu, předložit dokumentaci a poskytnout úplné informace související s odpady
- platit poplatky v rozsahu stanoveném zákonem

Pokud nebude vybouraný materiál možné využít dle výše uvedeného, bude s ním naloženo jako s odpadem a ke kolaudaci budou předloženy doklady o jeho likvidaci v souladu se zákonem 185/2001Sb.

Při stavbě se nepředpokládá vznik nebezpečných odpadů.

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

Zemní práce představují sejmutí drnu stávajících zelených ploch a případné dotěžení zpevněných plocha na úroveň zemní pláň. Dále se v prostoru komunikací předpokládá výskyt zemin nevhodných do aktivní zóny vozovky. Tyto zeminy bude nutné odtěžit a nahradit materiálem vhodným do AZ dle ČSN. S odtěženými

zeminy se bude nakládat jako se stavebním odpadem dle čl. B.8.1 h) této zprávy. Sejmutý drn a objem ornice bude použit na úpravu zelených ploch za obrubou. Deponie sejmutého drnu bude v místě staveniště.

#### *j) ochrana životního prostředí při výstavbě*

Vyplývá ze stanoviska Odboru životního prostředí, které je součástí Dokladové části této dokumentace. Dále viz. čl. B.6. a) této zprávy.

#### *k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi*

Při realizaci stavby je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN, včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících. Pro bezpečnost práce a provoz technických zařízení při stavebních pracích platí zejména zákon č. 262/2006 Sb., č. 591/2006 Sb., nařízení vlády č. 178/2001 Sb., 48/2006Sb., vyhláška 415/2003 Sb., 601/2006 Sb. Základní zásady a požadavky pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci jsou dány zákonem č. 309/2006 Sb. a platnými právními předpisy uvedenými v § 23 tohoto zákona, (nařízení vlády č. 362/2005 Sb., č. 101/2005 Sb., č. 378/2001 Sb., č. 168/2002 Sb. č.11/2002 Sb., č. 178/2001 Sb., č. 406/2004 Sb.). Dále platí vyhlášky a nařízení související.

Projektant předpokládá realizaci jedním zhotovitelem, a stavba tedy nebude svým rozsahem podléhat povinnosti doručení oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce (celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla nepřesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu). Z hlediska plnění povinností zadavatele stavby, podle zákona č. 309/2006 Sb., není nutné určit koordinátora BOZP ve fázi přípravy díla.

Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Zhotovitel stavby je povinen před zahájením stavby zpracovat a nechat odsouhlasit havarijní a povodňový plán.

#### Seznam základních předpisů souvisejících s BOZP na staveništi

- NV **1/2008 Sb.** o ochraně zdraví před neionizujícím zářením
- NV **361/2007 Sb.**, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci
- NV **272/2011 Sb.**, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Zákon **262/2006 Sb.**, zákoník práce
- Zákon **264/2006 Sb.**, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím ZP
- Zákon **309/2006 Sb.**, zákon o zajištění dalších podmínek BOZP, ve znění poz. předp.
- Vyhl. MZ **394/2006 Sb.**, kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- Vyhl. MV **456/2006 Sb.**, kterou se mění vyhláška MV č. **255/1999 Sb.** o technických podmínkách věcných prostředků požární ochrany ve znění NV č. **352/2000 Sb.**
- NV **591/2006 Sb.**, o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništích
- NV **592/2006 Sb.**, o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti
- NV **101/2005 Sb.**, o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- Zákon **251/2005 Sb.**, o inspekci práce
- Zákon **253/2005 Sb.**, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o inspekci práce
- NV **362/2005 Sb.**, o bližších požadavcích na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Zákon **471/2005 Sb.** úplné znění zákona č. **258/2000 Sb.**, o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- NV **21/2003 Sb.**, kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochr. prostředky

- Vyhl. MZ **288/2003 Sb.**, kterou se stanoví práce a pracoviště, které jsou zakázány těhotným ženám, kojícím ženám, matkám do konce 9. měsíce po porodu a mladistvým, a podmínky, za nichž mohou mladiství výjimečně tyto práce konat z důvodu přípravy napovolání
- NV **11/2002 Sb.**, kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů, ve znění NV č. **405/2004 Sb.**
- Zákon **67/2001 Sb.**, úplné znění zákona č. **133/1985 Sb.** o požární ochraně
- Vyhl. MV **246/2001 Sb.**, o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru - vyhláška o požární prevenci
- NV **378/2001 Sb.**, kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- NV **495/2001 Sb.**, kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- Zákon **22/1997 Sb.**, o technických požadavcích na výrobky
- Vyhl. ČÚBP **48/1982 Sb.**, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhl. ČÚBP a ČBÚ **50/1978 Sb.**, o odborné způsobilosti v elektrotechnice, ve znění vyhl. č. **98/1982 Sb.**
- Zákon **174/1968 Sb.**, o státním odborném dozoru nad bezpečností práce
- Zákon **372/2011** o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách)
- Vyhl. MS **77/1965 Sb.** o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů
- **MD TP 66** Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- Metodika zpracování plánu BOZP na staveništi při přípravě a realizaci stavby (leden 2011).
- Základní bezpečnostní standardy závazné na stavbách ŘSD ČR (bezpečnostní standardy pro dopravní stavby, listopad 2009, 1. vydání).

Z pohledu BOZP představuje riziko práce v ochranných pásmech, zejména pak v ochranných pásmech technické infrastruktury - inženýrských sítí. **Před zahájením stavby musí být provedeno vytyčení inženýrských sítí za účasti jejich správců nebo majitelů.** Průběh inženýrských sítí je nutné ověřit ručně kopanými sondami. Během stavby je nutné vytyčení chránit před poškozením. Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků.

Po dobu realizace budou body vytyčovací sítě ochráněny, nesmí v žádném případě dojít k jejich poškození. Po dobu provádění budou ochráněna stávající vedení IS a bude zachována jejich funkčnost.

Přehled ochranných pásem (nemusejí se všechny vyskytovat na dané stavbě):

**Silniční ochranná pásma jsou dle § 30 zákona 13/1997 Sb. následující:**

dálnice a rychlostní komunikace	100 m od osy přilehlého jízdního pásu,
silnice I.tř. a MK I.tř.	50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu
silnice II.a III.tř. a MK II.tř.	15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu

V silničních ochranných pásmech lze jen na základě povolení vydaného silničním správním úřadem a za podmínek v povolení uvedených:

- provádět stavby, které vyžadují povolení nebo ohlášení stavebnímu úřadu,
- provádět terénní úpravy, jimiž by se úroveň terénu snížila nebo zvýšila ve vztahu k niveletě vozovky.

**Ochranná pásma dráhy jsou vymezena dle § 8 zákona č. 266/1994 Sb.**

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny vswislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,



- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,
- u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu. Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

### Ochranná pásma komunikačních vedení dle §102 zákona č. 127/2005 Sb.:

podzemní vedení	1,5 m od krajního kabelu,
nadzemní vedení	dle pravomocného územního rozhodnutí

V ochranném pásmu podzemního komunikačního vedení je zakázáno:

- a) bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu provádět zemní práce nebo terénní úpravy
- b) bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu zřizovat stavby či umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení

### Elektroenergetická ochranná pásma dle § 46 zákona 458/2000 Sb.:

nadzemní vedení

u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně

- pro vodiče bez izolace 7 m,
- pro vodiče s izolací základní 2 m,
- pro závěsná kabelová vedení 1 m,

u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně 12 m,

u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m,

u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m,

u napětí nad 400 kV 30 m,

u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,

u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

podzemní vedení

do 110 kV včetně 1 m po obou stranách krajního kabelu,

nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu,

V ochranném pásmu je zakázáno:

- zřizovat bez souhlasu vlastníka těchto zařízení stavby či umísťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, jakož i uskladňovat hořlavé a výbušné látky,
- provádět bez souhlasu jeho vlastníka zemní práce,
- provádět činnosti, které by mohly ohrozit spolehlivost a bezpečnost provozu těchto zařízení nebo ohrozit život, zdraví či majetek osob,
- provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k těmto zařízením.

### Ochranná pásma zařízení, které slouží pro výrobu, distribuci a uskladňování plynu jsou podle § 68 zákona č. 458/2000 Sb.:

u NTL a STL plynovodů a přípojek, jimiž se

rozdává plyn v zastavěném území obce

1 m na obě strany od půdorysu

u ostatních plynovodů a přípojek

4 m na obě strany od půdorysu

u technologických objektů

4 m na všechny strany od půdorysu

Ve zvláštních případech, zejména v blízkosti těžebních objektů, vodních děl a rozsáhlých podzemních staveb, které mohou ovlivnit stabilitu uložení plynárenských zařízení, může ministerstvo stanovit rozsah ochranných pásem až na 200 m (viz příloha k zákonu).

Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob, lze stavební činnost, umísťování konstrukcí, zemní práce, zřizování skládek a uskladňování materiálu v ochranném pásmu provádět pouze s předchozím písemným souhlasem držitele licence, který odpovídá za provoz příslušného plynárenského zařízení.

### **Ochranná pásma zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie**

jsou podle § 87 zákona č. 458/2000 Sb.: 2,5 m od kraje zařízení

Stavební činnosti, umísťování konstrukcí, zemní práce, uskladňování materiálu a zřizování skládek a vysazování trvalých porostů v ochranných pásmech je možno provádět pouze s předchozím písemným souhlasem a za podmínek stanovených držitelem licence provozujícího tato zařízení.

### **Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok dle § 23 zákona č.274/2001Sb.:**

Vodovodní potrubí do DN 500 včetně 1,5 m (od okraje potrubí)

Vodovodní potrubí nad DN 500 2,5 m (od okraje potrubí)

Kanalizace do DN 500 včetně 1,5 m (od okraje stoky)

Kanalizace nad DN 500 2,5 m (od okraje stoky)

V ochranném pásmu vodovodního řadu nebo kanalizační stoky lze:

- provádět zemní práce, stavby, umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení či provádět činnosti, které omezují přístup k vodovodnímu řadu nebo kanalizační stoce nebo které by mohly ohrozit jejich technický stav nebo plynulé provozování,
- vysazovat trvalé porosty,
- provádět skládky mimo jakéhokoliv odpadu,
- provádět terénní úpravy,

jen s písemným souhlasem vlastníka vodovodu nebo kanalizace, popřípadě provozovatele, pokud tak vyplývá ze smlouvy uzavřené podle § 8 odst. 2.

### **Ochranná pásma vodního zdroje dle vyhlášených pásem**

Ochranné pásmo lesa 50 m (od okraje lesních pozemků)

#### *l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb*

Jednotlivé vchody a vjezdy do nemovitostí přiléhající zástavbě budou provedeny dle čl. B.2.4 té zprávy.

#### *m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby*

Zhotovitel nechá před zahájením zpracovat a odsouhlasit příslušnými orgány návrh DIO a zajistí vydání DIR. Přesný návrh DIO včetně jeho projednání s příslušnými správními úřady bude vypracován na základě harmonogramu výstavby a postupu prací. Součástí DIO bude i označení a povolení výjezdu ze stavby. Přečasně dopravní značení bude provedeno podle TP66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

- n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby (přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížďky, výluky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,*

Nepředpokládá se stanovení speciálních podmínek pro provedení stavby. Po rekonstruovaných komunikacích není veden provoz žádné linkové dopravy. Stavba bude realizována při zachování provozu v navazujících ulicích. Zhotovitel musí před zahájením prací v dostatečném předstihu informovat rezidenty o zahájení a průběhu prací opravy. Během samotných prací musí zhotovitel umožnit průjezd vozidel IZS a umožnit přístup rezidentům do jejich nemovitostí.

- o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu*

Vzhledem k jednoduchosti stavby není nutné zpracovávat plán zařízení staveniště. Zařízení staveniště navrhne dodavatel stavby na základě použitého strojního vybavení. Staveniště bude zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob. Vjezd a výjezd ze staveniště bude řádně označen. Na výjezdu ze staveniště bude zřízena čistící zóna pro možnost čištění staveništní techniky, aby nedocházelo k znečišťování přístupových tras. Povolení výjezdu ze stavby a jeho označení projedná zhotovitel s příslušnými správními úřady v závislosti na termínech stavby a postupu výstavby.

- p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.*

Předpokládá se liniový postup výstavby a etapizace po jednotlivých ulicích případně části ulic. Zhotovitel prací vypracuje harmonogram postupu prací a jednotlivých etap výstavby, který předloží objednateli ke schválení.

Rozhodující dílčí termíny pro provedení kontrolních prohlídek jsou následující:

- dokončení bouracích prací, po provedení zemní pláně
- dokončení šterkových vrstev vozovky
- dokončená stavba – závěrečná kontrolní prohlídka

## **B.8.2 Výkresy**

- a) přehledná situace v měřítku 1 : 5 000 nebo 1 : 10 000 s vyznačením stavby, se zákresem širších vztahů v dotčeném území, obvody staveniště, účelových ploch, přístupů na staveniště, napojovacích míst zdrojů a dopravních tras*

Jedná se o jednoduchou stavbu - plocha zařízení staveniště, napojovací místa apod. bude určeno při předání stavby zhotoviteli. Nedokladuje se.

- b) *situace stavby na podkladu koordinační situace, kde se zohlední vzájemné vazby jednotlivých částí stavby (objektů) z hlediska provádění, umístění dočasných objektů (přístupové cesty a přemostění, montážní zařízení apod.), vazby na výrobní části zařízení staveniště a další údaje podle bodů technické zprávy. Tato situace se vypracuje pro složitější a stavebně komplikované stavby, u menších anebo technicky jednoduchých staveb je možné vypracovat pouze jednu situaci, která bude obsahovat všechny potřebné údaje.*

Jedná se o jednoduchou stavbu bez náročnosti na koordinaci stavenišť. Nedokladuje se.

### **B.8.3 Harmonogram výstavby**

Jedná se o jednoduchou stavbu, harmonogram výstavby předloží zhotovitel objednateli ke schválení.

Projektant nepředpokládá vzhledem k rozsahu rozdělení stavby na etapy, ale klade důraz na zachování obslužnosti nedotčených ulic, možnosti parkování vozidel majitelů nemovitostí v blízkém okolí, přístupu majitelů jednotlivých nemovitostí, příjezdu IZH, kapacitní možnostem dodavatele stavby apod. Předpoklad výstavby je do 1 roku.

### **B.8.4 Schéma stavebních postupů**

Stavební a technologické postupy pro každou činnost vyhotoví zhotovitel a předloží je ke schválení TDS a objednateli.

### **B.8.5 Bilance zemních hmot**

Zemní práce představují sejmutí drnu stávajících zelených ploch a případné dotěžení zpevněných plocha na úroveň zemní pláň. Dále se v prostoru komunikací předpokládá výskyt zemin nevhodných do aktivní zóny vozovky. Tyto zeminy bude nutné odtěžit a nahradit materiálem vhodným do AZ dle ČSN. S odtěženými zeminami se bude nakládat jako se stavebním odpadem dle čl. B.8.1 h) této zprávy. Sejmutý drn a objem ornice bude použit na úpravu zelených ploch za obrubou. Deponie sejmutého drnu bude v místě staveniště.

## **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

Neřeší se – stavba nepředstavuje žádnou změnu pro vodohospodářský režim. Likvidace dešťových vod zůstává zachováno pomocí rekonstruovaných uličních vpustí do stávající kanalizace.

Vypracoval: Ing. Petr Kubíček