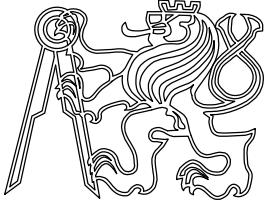
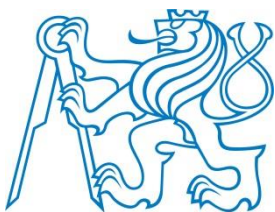


Vypracoval: Bc. MARTIN KŘÍŽEK	Vedoucí bakalářské práce: Doc. Ing. Ludvík Věbr, CSc.	ČVUT V PRAZE FAKULTA STAVEBNÍ 
Semestr: ZIMNÍ	Akademický rok: 2017/2018	
Katedra: K136 - KATEDRA SILNIČNÍCH STAVEB		
Předmět: DIPLOMOVÁ PRÁCE		
Název projektu: ÚVALY - PROPOJENÍ SIL. I/12 SE SIL. II/101		
Název přílohy: PRŮVODNÍ ZPRÁVA		Datum: 01/2018 Formát: A4 Měřítko: Stupeň PD: Studie Číslo přílohy: A

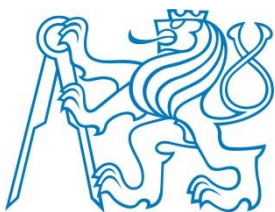


PRŮVODNÍ ZPRÁVA

dle přílohy č. 8 vyhlášky č. 146/2008 Sb.

OBSAH

1.	Identifikační údaje stavby	2
2.	Základní údaje o stavbě	3
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů	5
4.	Členění stavby	5
5.	Podmínky realizace stavby	5
6.	Přehled budoucích vlastníků a správců	5
7.	Předávání částí stavby do užívání	5
8.	Souhrnný technický popis stavby	5
9.	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření	10
10.	Zásah stavby do území	10
11.	Nároky stavby na zdroje a její potřeby	10
12.	Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí	11
14.	Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti	12



1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Označení stavby

Název stavby :	Úvaly – propojení silnice I/12 se silnicí II/101
Místo stavby - obec :	Úvaly
Kraj :	Středočeský
Charakter stavby:	Rekonstrukce místních komunikací

1.2 Objednatel, investor, stavebník

Název a sídlo:	Obec Úvaly Pražská 276, 250 82 Úvaly
IČ :	00240931
DIČ:	CZ 00240931

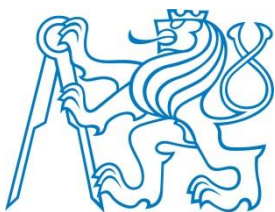
1.3 Zhotovitel dokumentace

Zpracovatel :	Bc. Martin Křížek
Zodp. Projektant:	Doc. Ing. Ludvík Vébr, CSc.

1.4 Stupeň projektové dokumentace

Studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ)

Projektová dokumentace této akce je vypracována v souladu s požadavky Vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb (event. i Směrnice MD pro dokumentaci staveb pozemních komunikací) v platném znění.



2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Předmětem této diplomové práce je návrh dopravního řešení propojení silnice I/12 se silnicí II/101. Jedná se o ulice Klánovická, Jiráskova, Na Spojce, Pražská, Havlíčkova, Nerudova, Komenského, Škvorecká. Celková délka rekonstrukce je:

- ul. Klánovická – 788,27m
- ul. Na spojce – 101,66m
- ul. Jiráskova – 498,81m
- ul. Pražská – 149,00m
- ul. Havlíčkova – 207,94m
- ul. Nerudova – 125,18m
- ul. Komenského – 269,59m
- ul. Škvorecká – 505,34m

Ulice Klánovická a Jiráskova slouží pro dopravní obsluhu jednotlivých nemovitostí a zejména k obsluze zdejšího vlakového nádraží, které leží na místní železniční trati (1. a 3. Železniční koridor). Vzhledem k tomuto převládajícímu dopravnímu významu jsou tyto komunikace řešeny jako komunikace II. třídy (ve smyslu Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění), tzn. jako místní sběrné komunikace funkční skupiny B (ve smyslu ustanovení ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“). Vzhledem k velké proměnlivosti šířkového uspořádání uličního prostoru nebylo uspořádání funkčních skupin dle ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“ systematicky používáno. Tyto ulice jsou navrženy jako dvoupruhové, obousměrné s šířkou jízdního pruhu 3,00m (do staničení km 0,44247) a dále až do KÚ s šířkou jízdního pruhu 3,25m. v celé délce jsou navrženy vodící proužky šířky 0,25m. Taktéž je v celé délce obou komunikací zajištěn alespoň jednostranný chodník.

Zbývající ulice jsou vzhledem k dopravnímu významu řešeny jako komunikace III. třídy (ve smyslu Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění), tzn. jako místní obslužné komunikace funkční skupiny C (ve smyslu ustanovení ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“). Vzhledem k velké proměnlivosti šířkového uspořádání uličního prostoru nebylo uspořádání funkčních skupin dle ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“ systematicky používáno.

Ulice Pražská a Havlíčkova jsou navrženy jako jednosměrné jednopruhé s šířkou pruhu 3,25m a vodícím proužkem 0,25m. V ulici Pražská je navržen jednostranný chodník s minimální šířkou 2,00m. V ulici Havlíčková jsou navrženy oboustranné chodníky s minimální šířkou 1,50m.

Ulice Nerudova a Komenského jsou navrženy jako dvoupruhové směrově nerozdělené s šířkou jízdního pruhu 2,50m a vodícími proužky 0,25m. Ulice Nerudova má navržen oboustranný chodník s minimální šířkou 2,00m. ulice Komenského je vzhledem ke stísněným podmínkám navržena až do staničení km 0,19485 bez chodníků. Nicméně obslužnost okolních nemovitostí je zajištěna v dostatečné míře. Dále je v celé délce navržen jednostranný chodník s minimální šířkou 2,00m.

Ulice Škvorecká je navržena jako dvoupruhová směrově nerozdělená s šířkou jízdního pruhu 3,00m a vodícími proužky 0,25m. Do staničení km 0,08130 je navržen jednostranný



chodník s šířkou 2,00m. Do km 0,25000 je komunikace bez chodníků. Vzhledem k okolní zástavbě nejsou potřeba. Od km 0,25000 je komunikace opět s jednostranným chodníkem šířky 2,00m.

Vozovka všech komunikací je navržena s asfaltovým krytem a oboustrannými betonovými obrubníky s převýšením 120-150 mm. Vozovka obou komunikací je dostatečně únosná pro předpokládané dopravní zatížení.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

Při návrhu dopravního řešení nebyl brán zřetel na finanční náročnost stavby ani na nutný zábor pozemků, některé části řešení mohou být označovány jako velkorysá, idealistická a bohužel z hlediska praxe nepravděpodobná. Realizace jako celku se nepředpokládá, avšak bylo by vhodné zvážit alespoň realizaci lokálních návrhů. Především usměrnění dopravy v oblasti křižovatek, úprava autobusových zastávek a zajištění bezpečnosti a potřebné obslužnosti pro pěší dopravu.

2.3 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Dotčené území vede skrz střed obce Úvaly (katastrální území Úvaly u Prahy). Z hlediska sklonových poměrů se v tomto místě (ve smyslu ČSN 73 6101) jedná o území rovinaté až mírně zvlněné s převládajícími sklony terénu do 5 % (lokálně jsou sklony terénu větší).

V současné době jsou komunikace opraveny pouze na stávající stav. Není zde přílišná návaznost na šířkové uspořádání dle ČSN 73 6110 "Projektování místních komunikací".

2.4 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a ŽP

Navržená řešení z velké části respektují současné směrové i výškové vedení trasy, nedojde proto ke změně krajinného rázu.

Po dobu výstavby se předpokládá zvýšená hladina hluku, vibrací a emisí od stavebních strojů. Po předání stavby do užívání nebude mít stavba ani její užívání negativní vliv na zdraví. Při realizaci vlastní stavby se musí dodržet podmínky vyhlášky ČUBP č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení na stavbách, ve znění vyhlášek č. 324/1990 Sb. a č. 207/1991 Sb., v oblasti způsobilosti pracovníků a jejich vybavení.

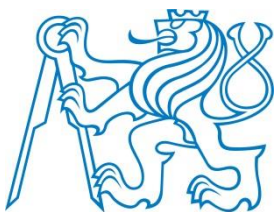
Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem.

2.5 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

V rámci stavby rekonstrukce ulice Komenského a Škvorecká bude potřeba vymístit dřeviny a stromy na břehu rybníka Fabrák. Stavba nevyvolá požadavek na zásah do zemědělského půdního fondu. Stavba nevyvolá zásah do pozemků, nepatřících investorovi.

2.5.1 Vliv na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Zpracovateli této PD, ke dni zpracování PD, nejsou známy žádné další investiční akce,



které by byly v kolizi s tímto investičním záměrem.

2.5.2 Změny dotčených staveb

Nejsou součástí tohoto projektu.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Jako podklady pro vypracování tohoto projektu sloužily:

1. Polohopisné a výškopisné geodetické zaměření (v digitální formě, v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv) – poskytnuto od firmy Mott Macdonald CZ, spol. s.r.o.
2. Dopravní průzkum – Projektantem vlastnoručně provedené sčítání dopravy
3. Podrobná fotodokumentace stávajícího stavu, pořízená projektantem při místním šetření.

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba je řešena jako celek. Obsahem této práce je pouze řešení stavebních objektů řady 100 ve smyslu vyhlášky č. 146/2008 Sb a Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací - "Objekty pozemních komunikací (včetně propustků)", proto nebylo toto číselné značení stavebních objektů použito.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V době zpracování PD nebyly známy žádné plánované či realizované související stavby.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

6.1 Seznam známých nebo předpokládaných budoucích vlastníků

Vlastníkem v současné době je a i v budoucnu zůstane obec Obec Úvaly, Pražská 276, 250 82 Úvaly

6.2 Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

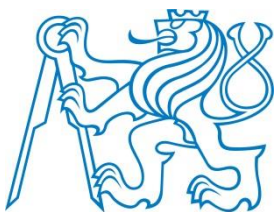
Objekty je nutno využívat způsobem, který je v souladu s jejich určením.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Stavba bude předána do provozu jako celek.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Směrové, výškové a šířkové uspořádání uvedené v grafické části dokumentace je



zpracováno a zdokladováno v podrobnosti, která odpovídá požadavkům na Studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ)

Účelem stavby je rekonstrukce místních komunikací v obci Úvaly. Zejména je nedostatečně zajištěno odvodnění sklonovými poměry do nevhodně situovaných uličních vpustí. A nedostatečné šířkové uspořádání v okolí rybníka fabrák.

8.1 Základní technické parametry

Projektované místní komunikace jsou navrženy tak, aby vyhovovaly příslušným technickým předpisům v platném znění, a to zejména platným ČSN 01 3466, ČSN 73 6101 (+Z1 a Z2), ČSN 73 6102 (+Z1), ČSN 73 6110 (+Z1), ČSN 73 6114, a na ně navazujícím technickým předpisům MD ČR, zejména TP 170, VL 1 a VL 2.2.

8.1.1 Širší dopravní vztahy

Ulice Klánovická a Jiráskova propojují silnici II/101 s ulicí Pražská. Ulice Pražská, Havlíčkova, Nerudova, Komenského, Škvorecká zajišťují propojení ulice Pražská se silnicí I/12.

8.1.2 Rozsah a dispoziční uspořádání

V rámci této stavby bude provedena rekonstrukce daných místních komunikací v celém rozsahu uličního prostoru a bude vyměněna celá konstrukce vozovky. Ulice Klánovická, Jiráskova, Pražská, Havlíčkova a Komenského budou rekonstruovány v celé jejich délce. Ulice Na spojce bude rekonstruována od křižovatky s ulicí Klánovická k mostu pod železniční trať. Ulice Nerudova bude rekonstruována od křižovatky s ulicí Havlíčkovou až ke styku s ulicí Komenského. Ulice Škvorecká bude rekonstruována od křižovatky s ulicí Komenského až ke křižovatce s ulicí Dvořákova. Délka rekonstrukce je:

- ul. Klánovická – 788,27m
- ul. Na spojce – 101,66m
- ul. Jiráskova – 498,81m
- ul. Pražská – 149,00m
- ul. Havlíčkova – 207,94m
- ul. Nerudova – 125,18m
- ul. Komenského – 269,59m
- ul. Škvorecká – 505,34m

8.1.3 Vztah trasy a krajiny

Rekonstrukce všech místních komunikací je v zásadě navržena ve stávajícím směru a niveletě. Podélné sklony jsou převážně do 5%, pouze lokálně jsou větší.

8.2 Technický popis

8.2.1 Popis stávajícího stavu

V současné době je ulice Klánovická obousměrná dvoupruhová avšak s proměnným šířkovým uspořádáním jízdních pruhů. Až do km 0,44247 jsou jízdní pruhy v nedostatečné šířce.

Ulice Jiráskova je s asfaltovým povrchem, stejně jako ulice Klánovická



s nesjednocenými šířkami jízdních pruhů. Dále stejně jako na ulici Klánovická i zde je nevhodně situována autobusová zastávka.

V ulici Jiráskova i Klánovická je nevhodně vyřešeno odvodnění. V některých místech voda neodtéká a shlukuje se u obrub. Také některé vpusti nejsou přisazeny k obrubám.

Ulice Pražská a Havlíčkova je v současné době jednosměrná s možností podélného parkování přímo na komunikaci.

Ulice Nerudova je obousměrná dvoupruhová s nesjednocenou šířkou jízdních pruhů.

Ulice Komenského je stejně jako ulice Nerudova obousměrná dvoupruhová s nesjednocenou šířkou jízdních pruhů. Také má nedostatečnou šířku jednostranného chodníku méně než 2,00m

Ulice Škvorecká je obousměrná dvoupruhová s nedostatečnou šířkou jízdních pruhů. Méně než 2,75m.

Všechny komunikace jsou s asfaltovým povrchem.

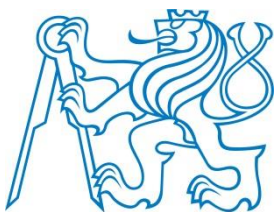
8.2.2 Návrh

Ul. Klánovická, Jiráskova

Komunikace je navržena s asfaltovým krytem v šířce 6,5m (v místě oblouků je provedeno rozšíření dle ČSN 73 6110 “Projektování místních komunikací“), od staničení km 0,44247 je kryt také asfaltový ovšem s šířkou 7,0m. Komunikace je s oboustrannými zvýšenými obrubami s nášlapem 120 mm nebo 150 mm, 20 mm v místě parkovacích stání a 50 mm v místě samostatných sjezdů. Začátek úpravy je napojen na stávající komunikaci II/101 stykovou křižovatkou. Konec úpravy je napojen na stávající místní komunikaci (ulice Pražská) stykovou křižovatkou. Od začátku úseku až do km 0,26750 (styková křižovatka) je navržen levostranný chodník v šířce minimálně 2,0m. Dále je navržen chodník oboustranný s minimální šířkou 1,5m až do další stykové křižovatky v km 0,44378. Od této křižovatky až po další průsečnou křižovatku v km 0,56903 je chodník pravostranný s minimální šířkou 1,5m. Od průsečné křižovatky po další stykovou křižovatku v km 0,62937 je chodník oboustranný s minimální šířkou 1,5m. Dále až do další stykové křižovatky v km 0,78827 je chodník pravostranný s minimální šířkou 1,85m. Dále až do konce úseku je chodník veden oboustranně s minimální šířkou 1,5m, pouze v části před autobusovou zastávkou je levostranný chodník nahrazen podélným parkovacím pruhem šířky 2,0m. V těchto ulicích se nacházejí čtyři autobusové zastávky. Dvě pro každý směr. První dvě jsou na začátku úseku cca v km 0,10000, v pravém pruhu je autobusová zastávka umístěna v zálivu šířky 3,0m a v levém se nachází na jízdním pruhu. Další dvě zastávky jsou umístěny u železničního nádraží cca v km 1,00000, pravá autobusová zastávka je umístěna v jízdním pruhu a levá v zálivu šířky 3,0m. Vozovka komunikace je navržena se základním střechovitým sklonem 2,5%, v obloukách je jednostranný sklon 2,5%. Podélný sklon nivelety je navržen tak aby co nejvíce kopíroval sklon stávající komunikace. Navržené sklony podélného profilu jsou v rozmezí 0,2% až 5,57%.

Ul. Na Spoje

Komunikace je navržena s asfaltovým krytem šířky 7,0m (v místě oblouků je provedeno rozšíření dle ČSN 73 6110 “Projektování místních komunikací“) a oboustrannými zvýšenými obrubami s nášlapem 150 mm a 50 mm v místě samostatných sjezdů. Od začátku úpravy po stykovou křižovatku v km 0,03068 je chodník navržen oboustranný s minimální



šířkou 2,0m. Dále až do konce úseku (napojení na ulici Klánovická) je chodník pravostranný s minimální šířkou 1,5m. Začátek úseku je napojen na stávající stav, což je pokračující ulice Na Spojce. Konec úseku je napojen na ulici Klánovická stykovou křižovatkou. Vozovka komunikace je navržena v jednostranném sklonu 2,5%. Sklon nivelety je v celé délce 7,4%.

Ul. Jiráskova – část od napojení na ulici Na Spojce až po napojení s ulicí Klánovická

Komunikace je navržena s asfaltovým krytem šířky 7,0m (v místě oblouků je provedeno rozšíření dle ČSN 73 6110 “Projektování místních komunikací”) a oboustrannými zvýšenými obrubami s nášlapem 150 mm, 20 mm v místě parkovacích stání a 50 mm v místě samostatných sjezdů. Od začátku až po konec úseku je navržen pravostranný chodník s minimální šířkou 2,0m. Na levé straně komunikace je navržen podélný parkovací pruh s šířkou 2,0m. Začátek úseku je napojen stykovou křižovatkou k ulici Klánovická. Konec úseku je napojen také stykovou křižovatkou na ulici Na Spojce. Vozovka komunikace je navržena v jednostranném sklonu 2,5%. Sklon nivelety je navržen tak aby co nejvíce kopíroval stávající stav. Sklony jsou od 0,51% do 9,79%.

Ul. Pražská, Havlíčkova

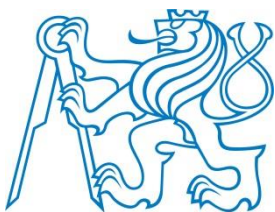
Komunikace je navržena s asfaltovým krytem v šířce 3,5m. V oblouku je rozšířena na šířku 4,0m a oboustrannými zvýšenými obrubami s nášlapem 120 mm nebo 150 mm, 20 mm v místě parkovacích stání a 50 mm v místě samostatných sjezdů. Začátek úseku je napojen stykovou křižovatkou na stávající stav. Konec úseku je napojen stykovou křižovatkou na rekonstruovanou ulici Nerudova. Od začátku úseku až po první oblouk cca v km 0,15000 je navržen pravostranný chodník s minimální šířkou 2,0m. Dále až do konce úseku je chodník oboustranný s minimální šířkou 1,5m. Od začátku úseku až po stykovou křižovátku v km 0,24764 jsou vlevo navrženy podélné parkovací zálivy s šířkou 2,0m. Dále až do konce úseku jsou zálivy navrženy vpravo. Vozovka komunikace je navržena s jednostranným příčným sklonem 2,5%, v oblouku 3,0%. Podélný sklon nivelety je navržen tak aby co nejvíce kopíroval stávající stav. Sklony jsou od 1,08% do 3,59%.

Ul. Nerudova, Komenského

Komunikace je navržena s asfaltovým povrchem v šířce 5,5m a oboustrannými zvýšenými obrubami s nášlapem 120 mm nebo 150 mm a 50 mm v místě samostatných sjezdů. Začátek úseku je napojen na stávající komunikaci ulice Nerudova. Konec úseku je napojen stykovou křižovatkou na rekonstruovanou ulici Škvorecká. Od začátku úseku až do cca km 0,12500 je navržen oboustranný chodník minimální šířky 1,5m. Dále až do cca km 0,19500 je komunikace bez chodníku. Od cca km 0,19500 až do konce úseku je navržen pravostranný chodník s minimální šířkou 2,0m. Od cca km 0,27000 do km 0,30000 je chodník umístěn na opěrné zdi. Od cca km 0,28500 do km 0,38000 je vpravo navržena opěrná zeď se svodidlem. Vozovka komunikace je navržena s jednostranným příčným sklonem 2,5%, v druhém oblouku 3,0%. Podélný sklon nivelety je navržen tak aby co nejvíce kopíroval stávající stav. Sklony jsou od 0,64% do 6,05%.

Ul. Škvorecká

Komunikace je navržena s asfaltovým povrchem v šířce 6,5m a oboustrannými zvýšenými obrubami s nášlapem 120 mm nebo 150 mm a 50 mm v místě samostatných sjezdů. Začátek úseku je napojen na stávající komunikaci ulice Škvorecká. Konec úseku je



napojen na stávající vozovku stykovou křižovatkou. Od začátku úseku až do cca km 0,08000 je navržen levostranný chodník s šířkou 2,0m. Dále až do km 0,25000 je komunikace bez chodníku. Od km 0,25000 je komunikace navržena s levostranným chodníkem šířky 2,0m. Od začátku úseku do km 0,02100 a od km 0,04900 do km 0,12000 je vpravo navržena palisádová stěna pro zajištění svahu. Od km 0,08600 do km 0,24600 je vlevo navržena opěrná zeď se svodidlem. Od km 0,25600 do km 0,35450 a od km 0,44300 do km 0,49100 je chodník na opěrné zdi. Vozovka komunikace je navržena se základním příčným sklonem 2,5%, v pátém oblouku je navržen jednostranný příčný sklon 2,5%. Podélný sklon nivelety je navržen tak aby co nejvíce kopíroval stávající stav. Sklony jsou od 0,32% do 3,3%.

8.2.3 Odvodnění

Odvodnění komunikací nebylo navrženo. Předpoklad odvodnění všech zpevněných ploch je zajištěn návrhem jejich podélných a příčných sklonů do uličních vpustí. Vpusti a drenáže jsou napojeny na stávající kanalizaci.

Je potřeba zajistit přísazení uličních vpustí podél obrub případně užití chodníkových vpustí s bočním vtokem.

8.2.4 Dopravní značení

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Podrobný popis navrženého dopravního značení viz příloha č. C.1 – Technická zpráva, resp. příloha č. C.2.

8.2.5 Konstrukce vozovek

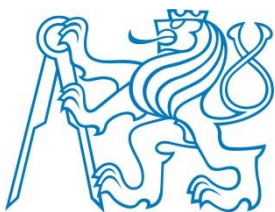
Konstrukce vozovky je navržena na předpokládanou TDZ IV v ulicích Klánovická, Jiráskova, Na Spojce, Škvorecká. TDZ VI v ulicích Pražská, Havlíčkova, Nerudova, Komenského. Chodník byl navržen ve standardní skladbě pro pěší zatížení s vyloučenou automobilovou dopravou. Konstrukce ve vjezdech do parcel a na parkovacích stáních byla navržena pro předpoklad standardního zatížení osobními automobily s výjimečným pojezdem lehkého nákladního automobilu.

Konstrukce byly navrženy ve smyslu TP 170 „Navrhování vozovek PK“ (11/2004 s úpravou 2006) s upřesněním dle Dodatku TP 170 (s platností od září 2010).

Návrh a skladba vozovky, včetně předpokládaného požadavku na podloží, jsou podrobně popsány v technické zprávě (viz příloha č. C.1) a ve vzorových příčných řezech (viz příloha č. C.5).

8.3 Dopravně – inženýrské opatření

Před zahájením stavby musí být zpracován a schválen návrh dopravních opatření během výstavby - v dopravně inženýrském opatření (DIO).



9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

V souvislosti s projektovanou stavbou nebyl proveden žádný geologický ani pedologický průzkum, nebyla provedena ani žádná diagnostika pro zjištění skutečné skladby stávajících vozovek obou komunikací a jejich podloží.

10. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

10.1 Bourací práce

V rámci této investiční akce budou provedeny následující bourací práce:

- skrývka ornice v projektu stanovených místech,
- frézování (event. vybourání) asfaltových vrstev stávající vozovky,
- vybourání podkladních vrstev části stávající vozovky.

10.2 Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

V souvislosti se stavbou dojde ke kácení stromů a mýcení křovin v oblasti kolem rybníka Fabrák.

10.3 Ozelenění a ostatní úpravy nezastavěných ploch

Stavba bude vyžadovat zemní práce spojené s výstavbou. V místech současné plochy zeleně bude v předstihu před vlastní výstavbou provedena skrývka ornice, která bude deponována na místě stanoveným investorem a následně použita pro zpětné ozelenění dle projektové dokumentace. Projektant předpokládá využití ornice na ozelenění a zbytek ornice bude vhodně využit. Nově vzniklé nezpevněné plochy budou ohumusovány v tl. 100 mm a osety travním semenem.

11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

11.1 Všechny druhy energií

Stavba ke svému provozu vyžaduje elektrickou energii po dobu výstavby, na provoz a osvětlení staveniště, což si zajistí vybraný dodavatel stavby.

11.2 Telekomunikace

Stavba nevyžaduje napojení na telekomunikace.

11.3 Vodní hospodářství

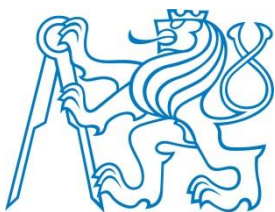
Realizace stavby vyžaduje ke svému provozu vodu na mytí vozovek a pro technologické postupy. Tento požadavek bude řešen mobilními cisternami.

11.4 Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavba je napojena na stávající MK, parkování bude probíhat na vyhrazených místech stavby (bude určeno před zahájením stavby).

11.5 Napojení na technickou infrastrukturu

Kromě výše uvedeného stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.



11.6 Druh, množství a nakládání s odpady

Jako hlavní druh odpadu bude inertní materiál z konstrukce vozovky MK. Bude se jednat o asfaltové vrstvy a podkladní materiál konstrukce vozovky.

S odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech (ve znění pozdějších předpisů) a příslušnými prováděcími předpisy – vyhl. č. 381/2001 Sb. Katalog odpadů a vyhl. č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady (ve znění pozdějších předpisů), vyhl. MŽP č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a ostatní prováděcí předpisy.

Původce odpadu je povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Z demoličního a stavebního odpadu budou vytříděny složky nebezpečného odpadu. Nebezpečný odpad bude předán k odstranění oprávněné osobě, které byl dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech vydán souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady. Odpady z výstavby budou během provádění prací skladovány na k tomu určeném místě, po ukončení prací odvezeny na skládku.

Během stavby bude vedena samostatná evidence, v rozsahu vyhlášky 383/2001 Sb., o podrobnosti nakládání s odpady v platném znění. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o nezávadném odstranění odpadů. Užíváním stavby nevznikají žádné odpady.

12. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

12.1 Ochrana krajiny a přírody

Stavbou se nezmění původní podmínky v místě stavby a ve vztahu k životnímu prostředí.

12.2 Hluk

Po dobu realizace je nutné počítat s běžným hlukem vyvolaným stavebními pracemi. Při realizaci je třeba respektovat nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

12.3 Emise

Po dokončení výstavby se předpokládá stejný stupeň dopravního zatížení, a proto lze konstatovat, že imisní situace se v území nezhorší.

12.4 Vliv znečištění na vodní toky a vodní zdroje

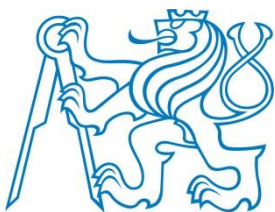
Vlivem výstavby nedojde k znečištění vodních toků.

12.5 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Bezpečnost práce při výstavbě je zakotvena v Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Další platné předpisy, týkající se bezpečnosti práce:

- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.



- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

13. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

13.1 Mechanická odolnost a stabilita

Projektované místní komunikace jsou navrženy tak, aby vyhovovaly platným ČSN 01 3466, ČSN 73 6005, ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110, ČSN 73 6114, ČSN 73 6133 a na ně navazujícím technickým předpisům MD ČR TP 65 a TP 170. Všechny materiály a hmoty na stavbě použité musí splňovat podmínky TKP a materiálových listů dle certifikace ve shodě se Zákonem č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, Zákonem č. 71/2000 Sb., změna zákona o technických požadavcích na výrobky a nařízením vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky. Zkoušky materiálů musí být prováděny a výsledky posuzovány ve shodě s příslušnými ČSN.

13.2 Požární bezpečnost

Z hlediska šířkových poměrů navržené komunikace je zajištěna dostupnost pro vozidla HZS. Po dobu stavby musí být zajištěn příjezd vozidel HZS k objektům.

13.3 Zajištění přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace

Tato dokumentace byla zpracována a její technicko - stavební část je v souladu s platnou vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Projekt je navržen tak, aby vyhovoval platným ČSN 73 6110, ČSN 73 6102, ČSN 73 6114 včetně jejich změn a na ně navazujícím technickým předpisům MD ČR TP 170 a příslušným TKP. Stavební řešení musí svým provedením umožnit samostatný, bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých, vybavených dlouhou bílou holí, a osob imobilních na vozíčku.

V Cerhovicích dne 7.1.2018

Bc. Martin Křížek