

Revize

Schválil / Datum



**APC SILNICE s.r.o.**

Projektová a inženýrská společnost

Jana Babáka 11, 612 00 Brno

tel.: 541212423, 605204431

E-mail: [martin.rambousek@apcsilnice.cz](mailto:martin.rambousek@apcsilnice.cz)

Zodpovědný projektant	Ing. Martin Rambousek	Formát	A4	
Vypracoval	Ing. Martin Rambousek	Datum	05/2019	
Investor	město Turnov	Zakázkové číslo	712/2018	
Zadavatel	město Turnov	Stupeň PD	<b>DSP</b>	
AKCE:			Paré	
<b>Stavební úpravy komunikace Durychov</b>				
Část:			Měřítko	
Název přílohy:			Číslo výkresu	Revize
<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			<b>B</b>	<b>0</b>

## **B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY**

### **a) Stručná charakteristika území**

V rámci akce bude řešena rekonstrukce komunikace Durychov v Turnově. V minulých letech byla provedena výstavba splaškové kanalizace i zasilování plánované lokality pro bydlení. Práce na komunikaci jsou poslední v lokalitě.

Jedná se o ulici v okrajové části města, která je využívána převážně k bydlení. Ulice se napojuje na hranu ulice Na Stebni a končí v ploše nad posledními domy, dále vede nezpevněná cesta. V současné době je vozovka s asfaltovým krytem s takřka nulovým příčným spádem a je voda z ní teče prakticky jen podélným spádem, tj. po vozovce. Komplikujícím faktorem je velký podélný sklon území. V rámci projektu je řešen celý uliční prostor – průběžná vozovka, odvodnění a zídky k podchycení svahů.

### **b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací**

Navržená dokumentace je v souladu s územním plánem města Turnova.

### **c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území**

V rámci akce nebyl proveden geologický průzkum, bylo však využito zkušeností investora z obdobných staveb ve městě. V podloží komunikace lze očekávat zastižení materiálů nižších geotechnických kvalit, které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů a podmíněčně vhodné pro podloží vozovky (pro aktivní zónu).

### **d) Výčet a závěry provedených průzkumů**

Pro návrh byly použity následující podklady:

- (1) Geodetické zaměření
- (2) Podklady o průběhu jednotlivých podzemních sítí
- (3) Místní šetření provedené projektantem
- (4) Katastrální mapy 1 : 1 000
- (5) Výsledky a závěry výrobních výborů a jednání se zástupci Investora.
- (6) Vyjádření dotčených orgánů a institucí k dokumentaci pro stavební povolení

### **e) Ochrana území podle jiných právních předpisů**

Řešené území není žádným způsobem chráněno. Pouze se zde vyskytují ochranná pásma inženýrských sítí.

### **f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Řešená ulice se nenachází v záplavovém území, poddolovaném území, ani jiném.

### **g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky**

Jedná se o ulici v okrajové části města, která je využívána převážně k bydlení. Ulice se napojuje na hranu ulice Na Stebni a končí v ploše nad posledními domy, dále vede nezpevněná cesta. V současné době je vozovka s asfaltovým

krytem s takřka nulovým příčným spádem a je voda z ní teče prakticky jen podélným spádem, tj. po vozovce. Komplikujícím faktorem je velký podélný sklon území. V rámci projektu je řešen celý uliční prostor – průběžná vozovka, odvodnění a zídky k podchycení svahů.

#### **h) Požadavky na asanace, demolice kácení dřevin**

Rekonstrukce komunikace nevyžaduje asanace, demolice ani kácení dřevin.

#### **i) Požadavky na maximální zábory**

Rekonstrukce komunikace nevyžaduje žádné zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa. Jedná se ale o části parcel, které již nyní zasahují do uličního prostoru.

#### **j) Územně technické podmínky**

Řešená ulice je v současné době napojena na hranu ulice Na Stebni. Bezbariérový přístup ke stavbě je možný po stávajících chodnících. Přístup je poněkud komplikován místy větším podélným spádem – to je ale dáno morfologií terénu v oblasti.

#### **k) Věcné a časové vazby stavby**

V minulých letech byla provedena výstavba splaškové kanalizace i zasiťování plánované lokality pro bydlení. Práce na komunikaci jsou poslední v lokalitě.

#### **l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťena**

Stavba se nachází na pozemcích v katastrálním území Turnov (771601)

parcelní číslo	vlastník	adresa
1561/2	Město Turnov	Antonína Dvořáka 335, 511 01 Turnov
3093/3	Konejl Matěj Konejlová Erika	Durychov 2033, 511 01 Turnov Durychov 2033, 511 01 Turnov
3094	Město Turnov	Antonína Dvořáka 335, 511 01 Turnov
1565/1	SJM Dlouhý Milan a MUDr. Dlouhá Darina	Durychov 366, 511 01 Turnov
1565/3	Ing. Loudová Jana	Durychov 2110, 511 01 Turnov
1563	Němcová Magdalena Ing. Varcl Jan Ing.	Tolstého 11, 586 01 Jihlava Přepeřská 1803, 511 01 Turnov
3093/1	Kvapilová Jana	Na Stebni 372, 511 01 Turnov
3093/5	Halama Miloš Halamová Šárka	Durychov 2286, 511 01 Turnov Durychov 2286, 511 01 Turnov
3151/4	Kábelová Marcela	Durychov 1869, 511 01 Turnov

parcelní číslo	vlastník	adresa
3156/1	SJM Bernat Martin a Bernatová Soňa	č.p. 60, 511 01 Loučky Besedice 53, 486 22 Koberovy
3154	Město Turnov	Antonína Dvořáka 335, 511 01 Turnov
3153	Město Turnov	Antonína Dvořáka 335, 511 01 Turnov
3096	SJM Šulc Jaroslav a Šulcová Alena	Durychov 416, 511 01 Turnov
3095	SJM Šulc Jaroslav a Šulcová Alena	Durychov 416, 511 01 Turnov
1561/1	SJM Šulc Jaroslav a Šulcová Alena	Durychov 416, 511 01 Turnov
3097/7	SJM Šulc Jaroslav a Šulcová Alena	Durychov 416, 511 01 Turnov
3097/2	Šulcová Alena Vaníček Oldřich Ing.	Durychov 416, 511 01 Turnov Durychov 1885, 511 01 Turnov
3097/5	Město Turnov	Antonína Dvořáka 335, 511 01 Turnov
3151/3	Kábele Roman Kábelová Marcela Košková Ilona Ometák Jiří	Durychov 1869, 511 01 Turnov Durychov 1869, 511 01 Turnov Durychov 2097, 511 01 Turnov Durychov 1869, 511 01 Turnov
3149/5	Körberová Petra	Durychov 2207, 511 01 Turnov
3149/1	SJM Baláž Ján Balážová Marie	Durychov 2059, 511 01 Turnov
3149/2	Rath Roman	Durychov 2054, 511 01 Turnov
3079	Město Turnov	Antonína Dvořáka 335, 511 01 Turnov
3098/2	Šulcová Alena Vaníček Oldřich Ing.	Durychov 416, 511 01 Turnov Durychov 1885, 511 01 Turnov

**m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné pásmo**

Jedná se o rekonstrukci místní komunikace ve stávajících poměrech. Nevznikne zde žádné nové ochranné pásmo.

**n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření**

Jedná se o rekonstrukci místní komunikace, jejích charakter se oproti stávajícímu nezmění. Nevzniknou zde žádné nové požadavky na monitoring a sledování přetvoření.

### **o) Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Řešená ulice je v současné době napojena na hranu ulice Na Stebni. Z potřeby napojení na stávající infrastrukturu vznikne pouze potřeba napojení uličních vpustí na stávající kanalizaci.

## **B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **B.2.1 Celková koncepce řešení stavby**

#### **a) nová stavba nebo změna dokončené stavby**

Rekonstrukce komunikace zásadně nemění vzhled uličního prostoru komunikace Durychov. Jen dojde k úpravám, které umožní bezpečnější provoz – zejména se jedná o rozšíření vozovky, vytvoření výhybny a vyřešení odvodnění.

#### **b) účel užívání stavby**

Komunikace Durychov slouží především k přístupu obyvatel do jejich nemovitostí. Dopravní režim se po rekonstrukci nezmění. Vozovka bude mít kryt z asfaltového betonu, vjezdy budou dlážděné z drobné kostky.

Navržená komunikace slouží k vedení zásahu hasičů v případě požáru. V celém rozsahu je zachován průjezdný profil 3,5x4,1 m. Případné otáčení požárních vozidel je možné v křižovatkách s navazujícími ulicemi. Vozovka je z asfaltového betonu a je dostatečně únosná pro pojezd vozidly s hmotností 10 t na nápravu.

#### **c) trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu.

#### **d) informace o vydaných výjimkách**

Pro dokumentaci nebyly vydány žádné výjimky. Přípomínky z projednání s dotčenými orgány jsou zapracovány.

#### **e) údaje o zohlednění podmínek závazných stanovisek**

Přípomínky z projednání s dotčenými orgány jsou zapracovány.

Při návrhu stavby a jejího technického řešení byly v co největší míře zohledněny obecně technické požadavky na výstavbu a to zejména:

- územně technické požadavky na její umístění
- požadavky na bezpečné a užité vlastnosti stavby
- požadavky na stavební konstrukce a technické zařízení stavby

Při návrhu nebyly zohledněny obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, vzhledem k terénu to ani není možné.

#### **f) celkový popis koncepce řešení**

V současné době je komunikace Durychov úzká a je provozována obousměrně. K parkování jsou využívány soukromé parcely. Komunikace slouží k obsluze přilehlých obytných objektů. Po rekonstrukci zde bude zachován stávající dopravní režim. Navržené řešení umožní bezpečnější provoz.

#### **g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Navržené úpravy uličního prostoru nevyžadují žádný způsob ochrany.

#### **h) základní bilance stavby**

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na energie, vodu, teplo a teplou užitkovou vodu. Také nejsou budovány žádné části, které by produkovaly splaškové vody. Množství dešťových vod ze zpevněných ploch bude přibližně stejné jako nyní. Jen budou vody bezpečně zachycovány a odváděny mimo vozovku. Při provozu stavby nevznikají žádné nebezpečné odpady. Komunikace, parkovací stání a chodníky je třeba čistit v obvyklém rozsahu.

### **i) základní předpoklady výstavby**

V minulých letech byla provedena výstavba splaškové kanalizace i zasíťování plánované lokality pro bydlení. Práce na komunikaci jsou poslední v lokalitě. V tuto chvíli není známa žádná jiná investiční akce, ze kterou by bylo třeba koordinovat přípravu stavby.

### **j) základní požadavky na předčasné užívání stavby**

Provádění komunikace bude komplikovat přístup obyvatel do nemovitostí. Z toho důvodu se bude dodavatel snažit provádět práce po kratších úsecích, např. mezi křižovatkami.

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

Akce řeší rekonstrukci komunikace Durychov Turnově. Není zde kladen důraz na urbanistické a architektonické řešení, jedná se o technické prvky sloužící obyvatelům a návštěvníkům lokality. Povrch vozovky a vjezdů byl dohodnut se zástupci investora.

## **B.2.3 Celkové technické řešení**

### **a) popis celkové koncepce technického řešení**

V současné době je komunikace Durychov úzká a je provozována obousměrně. K parkování jsou využívány soukromé parcely. Komunikace slouží k obsluze přilehlých obytných objektů. Po rekonstrukci zde bude zachován stávající dopravní režim. Navržené řešení umožní bezpečnější provoz.

Délka komunikace: 327,32 m

Základní šířka vozovky: 3,20 m

Stávající uliční profil je úzký, vozovka je šířky cca 3,0 m. V km 0,060 – 0,205 je podél vozovky po pravé straně betonový prefabrikovaný žlábek, který odvádí dešťové vody z výše položených částí území. Po obou stranách navazuje oplocení přilehlých parcel, šířka prostoru je přibližně 6,5 m. Nově je navržena vozovka základní šířky 3,20 m. K vyhýbání vozidel budou sloužit plochy vjezdů, napojující komunikace a rozšíření v km 0,185 – 0,220. Po pravé straně se zřídí rigolek z drobných kostek do betonu š. 0,50 m. Na vozovce budou osazeny svodné žlábký, které budou dešťové vody bezpečně odvádět do nově navrženého rigolku. Po pravé straně je navržen silniční obrubník s nadvýšením 12 cm, v místě vjezdů bude nájezdový obrubník s nadvýšením 2 cm. Základní příčný sklon silnice je navržen pravostranný 1,0 %. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn.

Stávající terén vykazuje výškové rozdíly i v příčném směru. Tento rozdíl v místě rozšíření ještě vzroste a bude třeba svah podchytit gabionovou zdí. Zeď bude založena na štěrkovém polštáři. K zadní straně zdi se přiloží separační geotextilie a provede se zásyp. Gabionovou zdí bude nahrazena stávající rozpadlá zídka z betonových dílců, která stojí na hraně ul. Na Stebni pod garáží. Nad touto zdí bude zřízen žlab z drobných kostek, který bude nasměrován k uliční vpusti. Ta bude zachycovat dešťové vody, které při větších deštích dle místních obyvatel vytékají ve větším množství ze svahu nad zídkou. Pravděpodobně se jedná o vyústění starší soukromé dešťové kanalizace.

Stávající vozovka byla v minulých letech několikrát opravena při výstavbě inženýrských sítí. Dopravní zátěž je minimální a z toho důvodu se uvažuje jen s vybouráním a obnovou krytu. Kvůli odvodnění vozovky je třeba přespádovat kryt.

Konstrukce asfaltové vozovky je ve složení:

Asfaltový beton	ACO 11+	50 mm
Spojovací postřík	PS-E	0,15-0,25 kg/m <sup>2</sup>
<u>Asfaltový beton</u>	<u>ACP 16+</u>	<u>50 mm</u>

Celkem

min. 100 mm

Předpokládá se, že místy bude třeba provést vyrovnání z asfaltového betonu.

Stávající betonový prefabrikovaný žlábek po pravé straně se vybourá a bude nahrazen novým z drobné kostky do betonu. Prostor vybouraného žlábků bude nahrazen vrstvou 200 mm štěrkodrti. Stejně tak bude nahrazen prostor vybouraných příčných žlabů.

Vjezdy budou vydlážděny z drobné kostky kladené do drti, na podkladu z 200 mm štěrkodrti.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Ten je místy značný (přes 20 %) a voda tudíž teče v podélném směru takřka bez možnosti vytečení příčně. Stávající prefabrikovaný žlábek zachycuje a odvádí dešťové vody z území, které leží nad řešenou stavbou. Tyto vody budou zachyceny 2 příčnými žlaby, vyústěnými do lesa. Předpokládá se použití monolitických polymerbetonových žlabů uzavřené konstrukce světlé šířky 200 mm. V současné době jsou 2 obdobné žlaby osazené ve spodní části komunikace. Dodavatel je opatrně vybourá a zhodnotí jejich technický stav a případnou použitelnost. Podél žlabu se osadí drobná kostka do betonu. Spára bude zalita asfaltovou zálivkou.

Dešťové vody z vozovky budou zachycovány příčnými svodnými žlábků. Podle požadavku investora budou svodné žlábků vyrobeny z U profilu 80 mm, který bude uložen do betonového lože. Podél žlabu se osadí drobná kostka do betonu. Spára bude zalita asfaltovou zálivkou.

Ve spodní polovině komunikace (přibližně po km 0,155) je ve vozovce stávající dešťová kanalizace, do které lze zaústit nové uliční vpusti. Vpust' na spodním okraji nového rigolku a nad spodní gabionovou zídou jsou navrženy běžné prefabrikované. Ostatní vpusti budou ležet v trase nového rigolku a kvůli malé hloubce kanalizace jsou navrženy z polymerbetonových vpustí, běžně užívaných u odvodňovacích žlabů. Vpusti budou o světlosti 300 mm. Přípojka z PVC trouby DN 150 SN 12 bude obetonována a obsypána štěrkopískem. Obsyp je třeba řádně hutnit.

#### **b) celková bilance nároků stavby**

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na energie, vodu, teplo a teplou užitkovou vodu. Také nejsou budovány žádné části, které by produkovaly splaškové vody. Množství dešťových vod ze zpevněných ploch bude přibližně stejné jako nyní. Jen budou vody bezpečně zachycovány a odváděny mimo vozovku. Při provozu stavby nevznikají žádné nebezpečné odpady. Komunikace, parkovací stání a chodníky je třeba čistit v obvyklém rozsahu.

#### **c) celková spotřeba vody**

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na vodu.

#### **d) celkové produkování množství odpadů**

Realizovaná stavba nebude při provozu produkovat nebezpečné odpady. Komunikace, parkovací místa, chodníky i vpusti budou udržovány běžným způsobem podle obvyklých provozních předpisů, které má provozovatel zpracované pro své ostatní komunikace.

Z hlediska zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a katalogu odpadů č. 381/2001 Sb. budou při výstavbě a provozu produkovány následující odpady:

Veškerý materiál těžný na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu: 17 01 01

Název odpadu: beton

Původ: inženýrské stavitelství – vybourání drobných konstrukcí

Kategorie odpadu: O

Místo určení: na řízenou skládku odpadu

Č. odpadu:	17 03 02
Název odpadu:	asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
Původ:	inženýrské stavitelství – vybourání vozovky
Kategorie odpadu:	O
Místo určení:	na řízenou skládku odpadu

  

Č. odpadu:	17 05 05
Název odpadu:	zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503
Původ:	inženýrské stavitelství – vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi
Kategorie odpadu:	O
Místo určení:	neupotřebitelná zemina – na řízenou skládku odpadu štěrky – na násypy a terénní úpravy

#### **e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení**

V rámci akce nejsou budována žádná technická a technologická zařízení ani nejsou budována žádná zařízení vyžadující energie. Sdělovací zařízení pro účely silniční dopravy není navrhováno.

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

Vzhledem ke spádu terénu se neřeší, protože to ani není možné.

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

. Provoz se i nadále bude řídit především pravidly silničního provozu. Stavebními úpravami budou jednoznačně odlišeny plochy s odlišnými dopravními funkcemi – vozovka a vjezdy. Vyřešením odvodnění v celé délce komunikace bude provoz bezpečnější.

Navržená komunikace slouží k vedení zásahu hasičů v případě požáru. V celém rozsahu je zachován průjezdný profil 3,5x4,1 m. Případné otáčení požárních vozidel je možné v křižovatkách s navazujícími ulicemi. Vozovka je z asfaltového betonu a je dostatečně únosná pro pojezd vozidly s hmotností 10 t na nápravu.

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

##### **a) popis současného stavu**

V rámci akce bude řešena rekonstrukce komunikace Durychov v Turnově. V minulých letech byla provedena výstavba splaškové kanalizace i zásíťování plánované lokality pro bydlení. Práce na komunikaci jsou poslední v lokalitě.

Jedná se o ulici v okrajové části města, která je využívána převážně k bydlení. Ulice se napojuje na hranu ulice Na Stebni a končí v ploše nad posledními domy, dále vede nezpevněná cesta. V současné době je vozovka s asfaltovým krytem s takřka nulovým příčným spádem a je voda z ní teče prakticky jen podélným spádem, tj. po vozovce. Komplikujícím faktorem je velký podélný sklon území. V rámci projektu je řešen celý uliční prostor – průběžná vozovka, odvodnění a zídky k podchycení svahů.

##### **b) popis navrženého řešení**

#### **1. Pozemní komunikace**

##### **a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby**



Ulice Durychov v Turnově je obslužná místní komunikace.

## b) Základní charakteristiky komunikací

V současné době je komunikace Durychov úzká a je provozována obousměrně. K parkování jsou využívány soukromé parcely. Komunikace slouží k obsluze přilehlých obytných objektů. Po rekonstrukci zde bude zachován stávající dopravní režim. Navržené řešení umožní bezpečnější provoz.

Délka komunikace: 327,32 m

Základní šířka vozovky: 3,20 m

Stávající uliční profil je úzký, vozovka je šířky cca 3,0 m. V km 0,060 – 0,205 je podél vozovky po pravé straně betonový prefabrikovaný žlábek, který odvádí dešťové vody z výše položených částí území. Po obou stranách navazuje oplocení přilehlých parcel, šířka prostoru je přibližně 6,5 m. Nově je navržena vozovka základní šířky 3,20 m. K vyhýbání vozidel budou sloužit plochy vjezdů, napojující komunikace a rozšíření v km 0,185 – 0,220. Po pravé straně se zřídí rigolek z drobných kostek do betonu š. 0,50 m. Na vozovce budou osazeny svodné žlábký, které budou dešťové vody bezpečně odvádět do nově navrženého rigolku. Po pravé straně je navržen silniční obrubník s nadvýšením 12 cm, v místě vjezdů bude nájezdový obrubník s nadvýšením 2 cm. Základní příčný sklon silnice je navržen pravostranný 1,0 %. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn.

Stávající terén vykazuje výškové rozdíly i v příčném směru. Tento rozdíl v místě rozšíření ještě vzroste a bude třeba svah podchytit gabionovou zdí. Zeď bude založena na štěrkovém polštáři. K zadní straně zdi se přiloží separační geotextilie a provede se zásyp. Gabionovou zdí bude nahrazena stávající rozpadlá zídka z betonových dílců, která stojí na hraně ul. Na Stebni pod garáží. Nad touto zdí bude zřízen žlab z drobných kostek, který bude nasměrován k uliční vpusti. Ta bude zachycovat dešťové vody, které při větších deštích dle místních obyvatel vytékají ve větším množství ze svahu nad zídkou. Pravděpodobně se jedná o vyústění starší soukromé dešťové kanalizace.

Stávající vozovka byla v minulých letech několikrát opravena při výstavbě inženýrských sítí. Dopravní zátěž je minimální a z toho důvodu se uvažuje jen s vybouráním a obnovou krytu. Kvůli odvodnění vozovky je třeba přespádovat kryt.

Konstrukce asfaltové vozovky je ve složení:

Asfaltový beton	ACO 11+	50 mm
Spojovací postřik	PS-E	0,15-0,25 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton	ACP 16+	50 mm
Celkem		min. 100 mm

Předpokládá se, že místy bude třeba provést vyrovnaní z asfaltového betonu.

Stávající betonový prefabrikovaný žlábek po pravé straně se vybourá a bude nahrazen novým z drobné kostky do betonu. Prostor vybouraného žlábký bude nahrazen vrstvou 200 mm štěrkodrti. Stejně tak bude nahrazen prostor vybouraných příčných žlabů.

Vjezdy budou vydlážděny z drobné kostky kladené do drti, na podkladu z 200 mm štěrkodrti.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Ten je místy značný (přes 20 %) a voda tudíž teče v podélném směru takřka bez možnosti vytečení příčně. Stávající prefabrikovaný žlábek zachycuje a odvádí dešťové vody z území, které leží nad řešenou stavbou. Tyto vody budou zachyceny 2 příčnými žlaby, vyústěnými do lesa. Předpokládá se použití monolitických polymerbetonových žlabů uzavřené konstrukce světlé šířky 200 mm. V současné době jsou 2 obdobné žlaby osazené ve spodní části komunikace. Dodavatel je opatrně vybourá a zhodnotí jejich technický stav a případnou použitelnost. Podél žlabu se osadí drobná kostka do betonu. Spára bude zalita asfaltovou zálivkou.

Dešťové vody z vozovky budou zachycovány příčnými svodnými žlábký. Podle požadavku investora budou svodné žlábký vyrobeny z U profilu 80 mm, který bude uložen do betonového lože. Podél žlabu se osadí drobná kostka do betonu. Spára bude zalita asfaltovou zálivkou.

Ve spodní polovině komunikace (přibližně po km 0,155) je ve vozovce stávající dešťová kanalizace, do které lze zaústit nové uliční vpusti. Vpusť na spodním okraji nového rigolku a nad spodní gabionovou zídkou jsou navrženy běžné

prefabrikované. Ostatní vpusti budou ležet v trase nového rigolku a kvůli malé hloubce kanalizace jsou navrženy z polymerbetonových vpustí, běžně užívaných u odvodňovacích žlabů. Vpusti budou o světlosti 300 mm. Přípojka z PVC trouby DN 150 SN 12 bude obetonována a obsypána štěrkokopískem. Obsyp je třeba řádně hutnit.

## **2. Mostní objekty a zdi**

Nejsou předmětem řešení.

## **3. Odvodnění pozemní komunikace**

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Ten je místy značný (přes 20 %) a voda tudíž teče v podélném směru takřka bez možnosti vytečení příčně. Stávající prefabrikovaný žlábek zachycuje a odvádí dešťové vody z území, které leží nad řešenou stavbou. Tyto vody budou zachyceny 2 příčnými žlaby, vyústěnými do lesa. Předpokládá se použití monolitických polymerbetonových žlabů uzavřené konstrukce světlé šířky 200 mm. V současné době jsou 2 obdobné žlaby osazené ve spodní části komunikace. Dodavatel je opatrně vybourá a zhodnotí jejich technický stav a případnou použitelnost. Podél žlabu se osadí drobná kostka do betonu. Spára bude zalita asfaltovou zálivkou.

Dešťové vody z vozovky budou zachycovány příčnými svodnými žlábků. Podle požadavku investora budou svodné žlábků vyrobeny z U profilu 80 mm, který bude uložen do betonového lože. Podél žlabu se osadí drobná kostka do betonu. Spára bude zalita asfaltovou zálivkou.

Ve spodní polovině komunikace (přibližně po km 0,155) je ve vozovce stávající dešťová kanalizace, do které lze zaústit nové uliční vpusti. Vpust' na spodním okraji nového rigolku a nad spodní gabionovou zídou jsou navrženy běžné prefabrikované. Ostatní vpusti budou ležet v trase nového rigolku a kvůli malé hloubce kanalizace jsou navrženy z polymerbetonových vpustí, běžně užívaných u odvodňovacích žlabů. Vpusti budou o světlosti 300 mm. Přípojka z PVC trouby DN 150 SN 12 bude obetonována a obsypána štěrkokopískem. Obsyp je třeba řádně hutnit.

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

Nejsou předmětem řešení.

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

V rámci akce se předpokládá vybudování nových parkovacích míst ve vhodných místech po pravé straně ulice.

## **6. Vybavení pozemní komunikace**

Stávající režim provozu na nové komunikaci se po realizaci stavby prakticky nezmění. Všechny křižovatky budou nadále řízeny předností zprava.

## **7. Objekty ostatních skupin objektů**

V tuto chvíli není známa žádná další investiční akce, se kterou by bylo třeba koordinovat přípravu akce.

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

V rámci akce nejsou budována žádná technická a technologická zařízení.

### **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostní řešení**

Navrhované rekonstruované komunikace umožňují protipožární zásah vedený vnějškem objektu, umožňují příjezd požárních vozidel. Dopravní prostor (základního rozměru 3,5x4,10 m) není nikde omezen. Případné otáčení požárních vozidel je možné v křižovatkách s navazujícími ulicemi. Vozovka je z asfaltového betonu a je dostatečně únosná pro pojezd vozidly s hmotností 10 t na nápravu.

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

V rámci akce nejsou budována žádná zařízení vyžadující energii.

### **B.2.10 Hygienické požadavky na stavbu**

Realizovaná stavba nebude při provozu produkovat nebezpečné odpady. Vozovka i odvodňovací prvky budou udržovány běžným způsobem podle obvyklých provozních předpisů, které má provozovatel zpracované pro své ostatní komunikace.

Z hlediska zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a katalogu odpadů č. 381/2001 Sb. budou při výstavbě a provozu produkovány následující odpady:

Veškerý materiál těžený na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu: 17 01 01  
Název odpadu: beton  
Původ: inženýrské stavitelství – vybourání drobných konstrukcí  
Kategorie odpadu: O  
Místo určení: na řízenou skládku odpadu

Č. odpadu: 17 03 02  
Název odpadu: asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01  
Původ: inženýrské stavitelství – vybourání vozovky  
Kategorie odpadu: O  
Místo určení: na řízenou skládku odpadu

Č. odpadu: 17 05 05  
Název odpadu: zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503  
Původ: inženýrské stavitelství – vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi  
Kategorie odpadu: O  
Místo určení: neupotřebitelná zemina – na řízenou skládku odpadu  
štěrky – na výměnu podložních zemin,

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

V řešeném území není vyhlášené záplavové území.

Stavba se nenachází v území ohroženém sesuvem půdy. Při provádění je nutné zabezpečit výkop proti pádu osob.

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

Území se nenachází v oblasti zvýšené seizmicity.

Charakter stavby nevyžaduje ochranu proti radonu.

Části stavby nevyžadují žádnou speciální ochranu před negativními účinky vnějšího prostředí.

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na vodu.

### **B.3 Připojení na technickou infrastrukturu**

Stavba nevyžaduje připojení na technickou infrastrukturu. Pouze je třeba napojit uliční vpusti na kanalizaci. V rámci stavby kanalizace budou vysazeny odbočky.

## B.4 Dopravní řešení

### a) popis dopravního řešení

V současné době je komunikace Durychov úzká a je provozována obousměrně. K parkování jsou využívány soukromé parcely. Komunikace slouží k obsluze přilehlých obytných objektů. Po rekonstrukci zde bude zachován stávající dopravní režim. Navržené řešení umožní bezpečnější provoz.

Délka komunikace: 327,32 m

Základní šířka vozovky: 3,20 m

Stávající uliční profil je úzký, vozovka je šířky cca 3,0 m. V km 0,060 – 0,205 je podél vozovky po pravé straně betonový prefabrikovaný žlábek, který odvádí dešťové vody z výše položených částí území. Po obou stranách navazuje oplocení přilehlých parcel, šířka prostoru je přibližně 6,5 m. Nově je navržena vozovka základní šířky 3,20 m. K vyhýbání vozidel budou sloužit plochy vjezdů, napojující komunikace a rozšíření v km 0,185 – 0,220. Po pravé straně se zřídí rigolek z drobných kostek do betonu š. 0,50 m. Na vozovce budou osazeny svodné žlábký, které budou dešťové vody bezpečně odvádět do nově navrženého rigolku. Po pravé straně je navržen silniční obrubník s nadvýšením 12 cm, v místě vjezdů bude nájezdový obrubník s nadvýšením 2 cm. Základní příčný sklon silnice je navržen pravostranný 1,0%. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn.

Stávající terén vykazuje výškové rozdíly i v příčném směru. Tento rozdíl v místě rozšíření ještě vzroste a bude třeba svah podchytit gabionovou zdí. Zeď bude založena na štěrkovém polštáři. K zadní straně zdi se přiloží separační geotextilie a provede se zásyp. Gabionovou zdí bude nahrazena stávající rozpadlá zídka z betonových dílců, která stojí na hraně ul. Na Stebni pod garáží. Nad touto zdí bude zřízen žlab z drobných kostek, který bude nasměrován k uliční vpusti. Ta bude zachycovat dešťové vody, které při větších deštích dle místních obyvatel vytékají ve větším množství ze svahu nad zídkou. Pravděpodobně se jedná o vyústění starší soukromé dešťové kanalizace.

Stávající vozovka byla v minulých letech několikrát opravena při výstavbě inženýrských sítí. Dopravní zátěž je minimální a z toho důvodu se uvažuje jen s vybouráním a obnovou krytu. Kvůli odvodnění vozovky je třeba přespádovat kryt.

Konstrukce asfaltové vozovky je ve složení:

Asfaltový beton	ACO 11+	50 mm
Spojovací postřík	PS-E	0,15-0,25 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton	ACP 16+	50 mm
Celkem		min. 100 mm

Předpokládá se, že místy bude třeba provést vyrovnání z asfaltového betonu.

Stávající betonový prefabrikovaný žlábek po pravé straně se vybourá a bude nahrazen novým z drobné kostky do betonu. Prostor vybouraného žlábků bude nahrazen vrstvou 200 mm štěrkodrti. Stejně tak bude nahrazen prostor vybouraných příčných žlabů.

Vjezdy budou vydlážděny z drobné kostky kladené do drti, na podkladu z 200 mm štěrkodrti.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Ten je místy značný (přes 20%) a voda tudíž teče v podélném směru takřka bez možnosti vytečení příčně. Stávající prefabrikovaný žlábek zachycuje a odvádí dešťové vody z území, které leží nad řešenou stavbou. Tyto vody budou zachyceny 2 příčnými žlaby, vyústěnými do lesa. Předpokládá se použití monolitických polymerbetonových žlabů uzavřené konstrukce světlé šířky 200 mm. V současné době jsou 2 obdobné žlaby osazené ve spodní části komunikace. Dodavatel je opatrně vybourá a zhodnotí jejich technický stav a případnou použitelnost. Podél žlabu se osadí drobná kostka do betonu. Spára bude zalita asfaltovou zálivkou.

Dešťové vody z vozovky budou zachycovány příčnými svodnými žlábků. Podle požadavku investora budou svodné žlábký vyrobeny z U profilu 80 mm, který bude uložen do betonového lože. Podél žlabu se osadí drobná kostka do betonu. Spára bude zalita asfaltovou zálivkou.

Ve spodní polovině komunikace (přibližně po km 0,155) je ve vozovce stávající dešťová kanalizace, do které lze zaústit nové uliční vpusti. Vpust' na spodním okraji nového rigolku a nad spodní gabionovou zídou jsou navrženy běžné prefabrikované. Ostatní vpusti budou ležet v trase nového rigolku a kvůli malé hloubce kanalizace jsou navrženy z polymerbetonových vpustí, běžně užívaných u odvodňovacích žlabů. Vpusti budou o světlosti 300 mm. Přípojka z PVC trouby DN 150 SN 12 bude obetonována a obsypána štěrkoštěrkopískem. Obsyp je třeba řádně hutnit.

### **Opatření zabezpečující užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Vzhledem ke spádu terénu se neřeší, protože to ani není možné.

### **b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Stavba je navrhována v návaznosti na hranu ulice Na Stebni. Všechny dotčené komunikace a vjezdy jsou napojeny.

### **c) doprava v klidu**

Neřeší se, protože to vzhledem ke stísněnosti prostoru ani není možné.

### **d) pěší a cyklistické stezky**

Komunikací Durychov nevedou pěší a cyklistické stezky.

## **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

V rámci akce nejsou řešeny žádné vegetační úpravy a ani zde na to není místo. Je řešeno pouze napojení ploch na terén, ohumusování a zatravnění.

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

### **a) vliv na životní prostředí**

Pouze v období provádění stavby lze očekávat určitý vliv na životní prostředí. Hlavními emitovanými škodlivinami bude prach ze stavebních prací a spaliny ze spalování pohonných hmot stavebních mechanismů. Zatížení tohoto typu bude pouze dočasné, vztahující se na vlastní realizaci stavby a lze jej považovat za obvyklé při podobných akcích, časově omezené a v širší oblasti za únosné.

K negativnímu působení hlukové zátěže bude docházet pouze v období vlastní realizace stavby. S tím může souviset i dočasně narušený faktor pohody obyvatelstva. Stejně jako u vlivu emisí na ovzduší je možno tento vliv hodnotit jako dočasný, obvyklý při realizaci podobných záměrů a únosný.

Vzhledem k poměrně malému množství produkovaných odpadů při realizaci stavby se nepředpokládá ani v této oblasti závažný vliv na kvalitu životního prostředí, zhotovitel stavby zajistí zneškodnění odpadů mimo plochu provádění stavby.

Ke snížení nepříznivých dopadů zajistí zhotovitel stavby při provádění následující:

- ke snížení prašnosti kropení deponovaných zemin při suchém počasí
- mechanické a další nečistoty z podvozků vozidel a stavebních mechanismů budou odstraňovány před vjezdem na veřejnou komunikaci
- bude provádět pravidelné čištění komunikačních ploch znečištěných prováděním stavby
- zabezpečí odstavná stání pro stavební mechanismy a nákladní vozidla
- bude minimalizovat prostoje stavebních mechanismů se spuštěným motorem mimo pracovní činnosti
- stavební práce bude provádět pouze ve stanovené denní době
- produkované odpady budou ukládány a zneškodňovány v souladu s platnou legislativou

- vykopaná zemina bude pravidelně odvážena

Navržené části stavby neprodukují při svém provozu žádné emise do ovzduší. Pouze období provádění stavby představuje dočasnou zátěž pro dotčenou lokalitu. Zde se předpokládá zdroj emisí z provozu stavebních mechanismů a nákladní dopravy, především prašnost (tuhé znečišťující látky) a emise ze spalovacích motorů stavebních strojů, tj. oxidy dusíku, oxidy uhlíku a organické látky (uhlovodíky). Toto zatížení bude vždy krátkodobé, s minimálním dopadem na celkovou imisní situaci, celkově je možno říct, že vliv stavby na kvalitu ovzduší je zanedbatelný. Negativní dopady po dobu výstavby, tj. zvýšenou prašnost, je nutné omezit nasazením vhodné mechanizace, vhodnou organizací práce, čištěním vozidel před výjezdem ze staveniště apod.

Nově navržená úprava odpovídá stávajícím poměrům a není zdrojem hluku. Ve fázi provádění stavby lze předpokládat zvýšenou úroveň hluku, a to v důsledku dopravy a dále stavebních prací. Hluk je závislý na stavu a úrovni techniky, na způsobu a rozsahu prováděných prací. Jedná se o běžné stavební činnosti, jejich dopad bude opět krátkodobý a bude soustředěn opět do místa dané lokality. Běžně se hladina zvuku 1 m od zdroje pohybuje u stavebních mechanismů kolem 80 – 90 dB. Lze předpokládat, že stavební práce budou prováděny v denní době od 6,00 hod. a maximálně do 20,00 hod. Negativní vliv hluku bude tedy pouze krátkodobý a z dlouhodobého hlediska zanedbatelný.

Při výstavbě vzniká hluk, který vzhledem k používání těžké mechanizace nelze zcela vyloučit. Opatření dodavatele stavby z hlediska rizika expozice hluku musí směřovat k minimalizaci – je to sledování úrovně a doby expozice hluku, kontrola hlukových emisí strojů, uvážlivé používání technologií, které mohou zvyšovat nebezpečí poškození sluchu, informování zaměstnanců o rizicích i výsledcích zdravotního sledování a důsledné používání osobních ochranných prostředků – kvalitních chráničů sluchu. Je nutno dbát na dodržování bezpečnostních přestávek u pracovníků, kteří nepřetržitě používají ochranné prostředky proti hluku.

Dodavatel stavby bude používat stroje, které jsou v dobrém technickém stavu a splňují hygienické předpisy z hlediska hluku. Stroje budou pravidelně a řádně udržované. Dodavatel bude vybrán ve veřejné soutěži a před zahájením prací nechá na základě předepsané technologie a používané mechanizace zpracovat studii, která určí na základě hluku ze stavební činnosti časové možnosti realizace stavby, předpokládá se pracovní doba od 7,00 do 18,00 hodin v pracovní dny a 8,00 – 15,00 v sobotu a neděli.

#### **b) vliv na přírodu a krajinu**

Stavba nebude mít po uvedení do provozu negativní vliv na životní prostředí. Negativní vliv na podzemní vody při provozu je možný pouze v případě havárie.

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

V území není vyhlášeno chráněné území Natura 2000.

#### **d) návrh zohlednění podmínek ze závěrů EIA**

Pro účely tohoto projektu nebylo zpracováno posouzení EIA.

#### **e) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma**

Realizací stavby nevznikne potřeba vyhlásit ochranné a bezpečnostní pásma.

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

Komunikace, parkovací místa a chodníky jsou stavby svou povahou veřejné a není třeba je chránit před vniknutím nepovolaných osob. Ostraha staveniště je věcí dodavatele. Během provádění je třeba, aby dodavatel zabezpečil staveniště proti pádu osob do výkopu.

Provoz se i nadále bude řídit především pravidly silničního provozu.

Z hlediska civilní ochrany nebyly na stavbu vneseny žádné požadavky. Zvláštní požadavky na zařízení civilní obrany se pro navrhované zařízení neuplatňují. Předpokládá se řešení prevence závažných havárií dle zákona č. 353/1999 Sb.

Nepředpokládá se skladování nebezpečných látek dle zákona č.353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky a o změně zákona č.425/1990 Sb.,

o okresních úřadech, úpravě jejich působnosti a o některých dalších opatřeních s tím souvisejících, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií) ve znění zákona 258/2000

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot**

V prostoru pro zařízení staveniště bude možnost jednoduchého napojení na všechny inženýrské sítě. Předpokládá se požadavek zhotovitele pouze na elektrickou energii. Zajištění veškerých zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele stavby. Využití medií na stavbě se neuvažuje, budou použity mobilní zdroje elektřiny, potřebná voda bude dovážena cisternami.

### **b) odvodnění staveniště**

V případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

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

Staveniště je přístupné po stávajících komunikacích, na které bude stavba po dokončení napojena.

V křížení kabelů bude překontrolováno, zda jsou uloženy v chráničce a v případě potřeby budou zřízeny nové chráničky.

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

Obvod staveniště je vymezen navazující zástavbou, resp. oplocením pozemků a břehem potoka. Jedná se o minimální pruh potřebný pro výstavbu a jedná se o pozemky, na kterých je stavba umístěna anebo jsou potřebné pro napojení stavby na stávající stav.

### **e) ochrana okolí staveniště**

Ostraha staveniště je věcí dodavatele. Během provádění je třeba, aby dodavatel zabezpečil staveniště proti pádu osob do výkopu. V rámci akce není třeba provádět asanace ani kácet zeleň.

### **f) zábory pro staveniště**

Objekt zařízení staveniště bude tvořen buňkou pro vedení stavby. Zařízení staveniště bude zřízeno pro stavbu komunikace v lokalitě.

Součástí zařízení staveniště jsou i následující:

Skládka přebytečného výkopku a materiál z bourání řízená skládka, vzd. 25 km

Skládka vybourané živice řízená skládka, vzd. 25 km

Další podle vybraného dodavatele.

Na staveništi bude mít dodavatel mobilní WC a další doplňky dle svých zvyklostí. Mechanizace používaná na staveništi bude až na výjimky garážovaná v prostoru zařízení staveniště. Veškeré používané stroje budou v dobrém technickém stavu a při odstavení zabezpečeny proti krádeži. Doplňování pohonných hmot bude zajištěno mobilními cisternami dle předpisů zhotovitele a bude zajištěno, aby případné úkapy neohrožily podzemní vody).

Materiál, který bude těžen na staveništi bude ihned odvážen na skládku dle druhu. Kusový materiál bude postupně dle potřeby navážen přímo na staveniště, kde bude skladován na zelených plochách.

### **g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Při zabezpečení ochrany staveniště je třeba dbát na Přílohu č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb., bod 4. Výkopy a staveniště.

### **h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů**

Veškerý materiál těžený na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu: 17 01 01

Název odpadu: beton  
Původ: inženýrské stavitelství – vybourání drobných konstrukcí  
Kategorie odpadu: O  
Místo určení: na řízenou skládku odpadu, vzdálenost 25 km

Č. odpadu: 17 03 02  
Název odpadu: asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01  
Původ: inženýrské stavitelství – vybourání vozovky  
Kategorie odpadu: O  
Místo určení: na řízenou skládku odpadu, vzdálenost 25 km

Č. odpadu: 17 05 05  
Název odpadu: zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503  
Původ: inženýrské stavitelství – vybourání vozovky (šterkové zahliněné vrstvy) a vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi  
Kategorie odpadu: O  
Místo určení: - šterky – na výměnu podložních zemin,  
- neupotřebitelná zemina – na řízenou skládku odpadu, vzdálenost 25 km

Dodavatel stavby (bude vybrán ve výběrovém řízení) odebere pro ověření průměrné kvality odpadu vzniklého odstraňováním liniových staveb jeden reprezentativní vzorek. I když se nedá předpokládat mimořádné bodové znečištění bude soustavně svými pracovníky sledovat stav v území. Na stavbě nebude těžen žádný nebezpečný odpad.

Kontaminovaný odpad bude odvezen na skládku kontaminovaného odpadu, výběr skládek je věcí zhotovitele stavby a jeho zvyklostí a uzavřených smluv. Pro shromažďování veškerých druhů odpadu, jejichž vznik se předpokládá na stavbě bude v rámci stavebního dvora zřízen prostor, ve kterém budou umístěny prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulaci s ním.

#### **i) Bilance zemních prací**

Zemní práce budou realizovány pro zřízení konstrukce vozovky, parkovišť a chodníků a provedení výměny podloží.

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

Realizací stavby nedojde k podstatné změně z hlediska ochrany krajiny a přírody. Během provádění stavby se vlivem provozu stavby životní prostředí ještě zhorší. Toto dotčení bude mít vliv na širší okolí. Dodavatel při provádění omezí nepříznivé účinky na maximálně možnou míru a bude dbát, aby nebyly dotčeny i zbývající části města. Při výstavbě bude dbáno na dodržování předpisů jak bezpečnostních, tak i provozních, hlavně při manipulaci s pohonnými hmotami.

Realizací stavby nedojde k podstatné změně z hlediska hlukové zátěže. Z hlediska hlukové zátěže bude mít větší vliv navržená výstavba, kdy hluk vzhledem k používání těžké mechanizace nelze zcela vyloučit. Opatření dodavatele stavby z hlediska rizika expozice hluku musí směřovat k minimalizaci – je to sledování úrovně a doby expozice hluku, kontrola hlukových emisí strojů, uvážlivé používání technologií, které mohou zvyšovat nebezpečí poškození sluchu, informování zaměstnanců o rizicích i výsledcích zdravotního sledování a důsledné používání osobních ochranných prostředků – kvalitních chráničů sluchu. Je nutno dbát na dodržování bezpečnostních přestávek u pracovníků, kteří nepřetržitě používají ochranné prostředky proti hluku. Dodavatel stavby bude používat stroje, které jsou v dobrém technickém stavu



a splňují hygienické předpisy z hlediska hluku. Stroje budou pravidelně a řádně udržované. Dodavatel bude vybrán ve veřejné soutěži a před zahájením prací nechá na základě předepsané technologie a používané mechanizace zpracovat studii, která určí na základě hluku ze stavební činnosti časové možnosti realizace stavby, předpokládá se pracovní doba od 7,00 do 18,00 hodin v pracovní dny a 8,00-15,00 hodin v sobotu a v neděli.

Rekonstrukcí komunikací a chodníků se nebude zvyšovat zátěž okolí emisemi z dopravy. Naopak po rekonstrukci bude jízda vozidel plynulejší a tím klesne i emisní zátěž

Stavba nemůže mít vliv na znečištění vod. Běžný provoz, tj. osobní doprava a stále lepšící se technický stav vozidel prakticky neznámá ohrožení pro vodní toky a vodní zdroje. Samozřejmě může dojít k havárii, při které mohou vytéct na vozovky lehké ropné látky. V tomto případě je nutno postupovat dle havarijních plánů pro konkrétní případ a zajistit, aby nedošlo k proniknutí do kanalizace a blízkého toku. Při realizaci bude dodavatel používat pouze stroje v dobrém technickém stavu a doplňování pohonných hmot bude provádět na určeném zpevněném a chráněném povrchu.

#### **k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci**

S výjimkou výkopových prací není nutné používat při stavbě těžkých montážních mechanismů a jeřábů, které mohou být zdrojem ohrožení zdraví. Před zahájením stavby a v jejím průběhu musí být všichni pracovníci poučeni o BOZ. Současně se provede poučení a seznámení všech pracovníků s podmínkami na staveništi a upozornění na místa, v nichž je zapotřebí mimořádné opatrnosti. Pro jednotlivé pracovníky stavby platí veškerá bezpečnostní opatření vyplývající výnosů, kterými se vydávají předpisy k zajištění BOZ. Dále pro BOZ platí veškeré související předpisy pro práce např. elektroinstalační, svářečské a další o BOZ.

Všichni pracovníci musí při práci používat předepsané ochranné pracovní pomůcky. Použití tržavin se nepředpokládá.

Před zahájením práce a dále průběžně při provádění stavby je povinná dodavatelská organizace dodržovat obecně platné předpisy týkající se provádění staveb a současně dodržovat předpisy týkající se pracovních právních vztahů mezi dodavatelem a zaměstnanci.

#### **Všeobecně platí pro ochranu a bezpečnost zdraví tyto zásady:**

- Vybavit všechny zaměstnance ochrannými pomůckami podle profese práce, kterou vykonávají
- Zajištění strojů a el. motorů proti nebezpečnému dotyku uzemněním
- Dodržovat bezpečnostní předpisy pro asfaltérské práce
- Okružní pily smí obsluhovat pouze tesař – jediné s ochranným krytem
- Dbát na řádné vyvěšení el. kabelů a způsob uchycení kabelů
- Vyžadovat od podřízených pracovníků hlášení každého pracovního úrazu
- Zaříditi ošetření zraněného a vyplnit záznam o úrazu
- Vykazovat ze staveniště osoby nepovolané nebo podnapilé a dodržovat zákaz pití alkoholu na pracovišti
- Pracovníci na skládkách při vykládání, nakládání a přepravě materiálu musí být vybaveni ochrannými pomůckami
- Při nakládce, vykládce a manipulaci s materiálem zavěšeným na jeřábu platí zásada, že se nikdo nesmí zdržovat pod břemenem zavěšeným, ani v jeho blízkosti
- Výkopek skladovat 0,5m od hrany výkopu, stavbyvedoucí je povinen se seznámit se všemi předpisy, s vyhláškou o ochraně zdraví pracujících a před každou nově započatou prací provést školení zaměstnanců. V případě technologicky náročných prací je povinen písemně žádat o školení bezpečnostním technikem závodu. Při vlastním provádění stavebních prací je třeba v plném rozsahu dodržet platné předpisy a nařízení, zejména ustanovení Zákoníku práce a vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ustanovení příslušných norem ČSN a ON a ostatní bezpečnostní předpisy.

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

Při zabezpečení ochrany staveniště je třeba dbát na Přílohu č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb., bod 4. Výkopy a staveniště.

### **m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Veškerý materiál pro výstavbu se na staveniště dopraví po stávajících silnicích, které jsou ve vyhovujícím stavu. Nebude nutno budovat přístupové komunikace. Veškerý vybouraný materiál a výkopek odvážen na určené skládky bude odvážen po upravených cestách. V prostoru staveniště se bude dodavatel pohybovat pouze v trase, neboť zde nemá jinou možnost. Před výjezdem ze staveniště dodavatel zajistí očištění

Zhotovitel bude používat silnice II. a III. třídy pouze pro příjezd na staveniště. Na všech příjezdech a vstupech na staveniště bude upozorňující tabulka s nápisem: V prostorách staveniště platí pro pohyb osob a motorových vozidel ustanovení zákona 361/2000Sb. ve znění pozdějších předpisů. Staveniště musí být zabezpečeno proti vstupu nepovolaných fyzických osob, zákaz vstupu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vstupech a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

### **n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby**

Jedná se o jednoduchou stavbu ve stávajících poměrech. Speciální podmínky pro provádění stavby se nestanovují.

### **o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Zařízení staveniště bude zřízeno pro stavbu komunikace v lokalitě.

Na staveništi bude mít dodavatel mobilní WC a další doplňky dle svých zvyklostí. Mechanizace používaná na staveništi bude až na výjimky garážovaná v prostoru zařízení staveniště. Veškeré používané stroje budou v dobrém technickém stavu a při odstavení zabezpečeny proti krádeži. Doplňování pohonných hmot bude zajištěno mobilními cisternami dle předpisů zhotovitele a bude zajištěno, aby případné úkapy neohrožily podzemní vody).

Materiál, který bude těžen na staveništi bude ihned odvážen na skládku dle druhu. Kusový materiál bude postupně dle potřeby navážen přímo na staveniště, kde bude skladován na zelených plochách.

### **p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny**

V tuto chvíli není možné stanovit přesný termín realizace stavby, vše souvisí na dokončení předcházejících nesouvisejících staveb v jiných částech města.

Investor předpokládá realizaci v roce 2020 nebo 2021.

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

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na vodu ani části produkující splašky. Dešťové vody budou po rekonstrukci v přibližně stávajícím množství a budou likvidovány stejným způsobem jako nyní – pomocí uličních vpustí budou odváděny do kanalizace. Navržený systém odvodňovacích prvků (žlaby, vpusti, rigolek, příčné svody) zajistí bezpečné odvedení dešťových vod a jejich likvidaci.