



## OBSAH

1	Identifikační údaje objektu .....	3
1.1	Název stavby:.....	3
1.2	Místo stavby .....	3
1.3	Kraj .....	3
1.4	Katastrální území .....	3
1.5	Označení pozemní komunikace .....	3
1.6	Název stavebního objektu .....	3
2	Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení.....	4
3	Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod. ....	4
4	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....	4
5	Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů .....	4
5.1	Návrh .....	4
5.2	Směrové řešení.....	5
5.3	Výškové řešení.....	5
5.4	Příčné sklony a klopení .....	5
5.5	Šířkové uspořádání .....	5
5.6	Návrh zpevněných ploch .....	5
5.6.1	Skladba vozovky č. 5.....	5
5.6.2	Sanace aktivní zóny .....	6
5.6.3	Prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace .....	6
5.7	Nezpevněná krajnice.....	7
5.8	Betonové obrubníky .....	7
5.9	Pracovní spáry v napojeních stávajících komunikací.....	7
5.10	Zemní těleso .....	7
5.10.1	Armovaný svah .....	8
6	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace 9	
6.1	Podélné drenáže .....	9
7	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.....	9
7.1	Silniční zábradlí.....	10
7.1.1	Délky navrhovaného zábradlí .....	10
8	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržby.....	10
8.1	Výskyt nálezů .....	10



8.2	Inženýrské sítě .....	10
8.3	Bezpečnost a ochrana.....	11
9	Vazba na případné technologické vybavení .....	13
10	Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů.....	13
11	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	13



## SO 104.1 – Úprava cyklostezek

### 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

#### 1.1 Název stavby:

ROZVOJ CENTRÁLNÍ PRŮMYSLové ZÓNY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, Solnice – jih“ v rámci projektu „Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“

#### 1.2 Místo stavby

Litohrady, Solnice, Kvasiny

#### 1.3 Kraj

Královéhradecký kraj

#### 1.4 Katastrální území

Litohrady, Solnice, Kvasiny

#### 1.5 Označení pozemní komunikace

Společná stezka pro chodce a cyklisty

#### 1.6 Název stavebního objektu

SO 104.1 – Úprava cyklostezek



## 2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stavební objekt SO 104.1 řeší přeložku stávající společné stezky pro chodce a cyklisty, jejíž trasa bude s ohledem na realizaci stykové křižovatky komunikace SO 102.1 upravena. Smíšené stezky jsou navrženy v souladu s „TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty“.

## 3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.

Pro vypracování projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- Geodetické zaměření – PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4
- Inženýrsko-geologický průzkum – PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4
- Dendrologický průzkum – PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4
- Pedologický průzkum – PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4
- Hydrogeologický průzkum – FINGEO s.r.o., Litomyšlská 1622, 565 01 Choceň
- Orientační zákresy inženýrských sítí poskytnutých od jejich správců
- Katastrální mapa DKM, mapa KN a PK 1:2880, ortofotomapa – Český úřad zeměměřičský a katastrální, Pod sídlištěm 1800/9, 182 11 Praha 8

## 4 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavební objekt SO 104.1 bude prováděn v koordinaci se všemi stavebními objekty stavby. S ohledem na rozsah stavby je seznam stavebních objektů dohledatelný v průvodní a souhrnné technické zprávě.

## 5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

### 5.1 Návrh

S ohledem na realizaci stykové křižovatky komunikací západ (SO 102.1) a III/32118h bude vyvolána úprava stávající společné stezky pro chodce a cyklisty v délce cca 193 m. Stezka bude vedena ve stávajícím šířkovém uspořádání (tj. v šířce 3,0 m, lokálně bude v místě pro přecházení rozšířena na šířku 4,0 m pro zajištění vyšší bezpečnosti v místě přecházení). Výškově a směrově bude stezka upravena s ohledem na vhodné převedení přes navrhovanou stykovou křižovatku. Trasa společné stezky se v km 0,021 odklání od silnice III/32118h a je směřována na dělicí a ochranný ostrůvek komunikace SO 102.1.

Za křížením se stavebním objektem SO 102.1 se trasa stezky postupně opětovně přimyká k silnici III/32118h. V místě křížení je stezka vedena v násypu výšky až 2,0m, na konci úseku navazuje na realizovaný armovaný svah v rámci koordinovaného projektu (v případě vhodného technologického postupu může být s ohledem na menší výškové úpravy zachován).

Stezka je lemována jednak nezpevněnou krajnicí a jednak rigolem pro odvedení povrchových vod. V místě násypu je stezka lemována zábradlím výšky 1,30m pro zajištění bezpečného pohybu a zamezení pádu chodců a cyklistů v souladu s TP 179 a ČSN 73 6110.



## 5.2 Směrové řešení

Směrové řešení se skládá ze sedmi přímých úseků, mezi které je vloženo šest kružnicových oblouků: R1=150 m, R2=100 m, R3=50 m, R4=25 m, R5=15 m, R6=33 m.

## 5.3 Výškové řešení

Navržená niveleta stezky v co největší možné míře kopíruje stávající niveletu komunikace. V místě křížení se SO 102.1 je trasa vedena v násypu. Podélný sklon komunikace se pohybuje v rozmezí 0,58 % – 5,79 %. Výškové oblouky jsou zaobleny parabolickým kružnicemi druhého stupně: R1=800 m, R2=1700 m, R3=500 m, R4=1000 m.

Výškové řešení bylo na konci úseku přizpůsobeno výškovému vedení realizovaného prodloužení společné stezky pro chodce a cyklisty.

## 5.4 Příčné sklony a klopení

Základní příčný sklon komunikací je jednostranný 2,0 %, příčný sklon zemní pláně je min. 3,0 %.

## 5.5 Šířkové uspořádání

Společná stezka je navrhována ve stávajícím šířkovém uspořádání, tj. v šířce 3,0 m doplněné o zpevněný rigol a nezpevněnou krajnici

Kategorie komunikace	Šířka	Skladební prvek
Společná stezka pro chodce a cyklisty	1 x 3,00 m	Jízdní pruh
	1 x 0,50 m	Bezpečnostní odstup
	1 x 0,75 m	Nezpevněná krajnice

## 5.6 Návrh zpevněných ploch

Stávající konstrukční vrstvy společné stezky pro chodce a cyklisty bude odstraněno a nahrazeno konstrukčním souvrstvím novým v rozsahu dle grafických příloh.

### 5.6.1 Skladba vozovky č. 5

Konstrukční souvrství je navrhováno v třídě dopravního zatížení dle stávající konstrukce společné stezky pro chodce a cyklisty.

Skladba vozovky č. 5 (D1-N-2; TDZ VI, PII dle TP 170)

Název vrstvy	Specifikace	Tloušťka	Předpis	min. $E_{def,2}$
Frézování		-100 mm		
Odstranění nestmelených konstrukčních vrstev		-290 mm		
Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13 108-1	
Spojovací postřik kation. asf. emulzí	PS-C	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13 108-1	
Infiltrační postřik kationaktivní asfaltovou emulzí	PI-E	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	
s posypem předobaleným kamenivem HDK Gc85/15 fr. 2/4		3,0 kg/m <sup>2</sup>		
Štěrkodrt	ŠD <sub>A</sub> 0/32 (Ge)	min. 200 mm	ČSN EN 13 285	▼ 45 MPa
Celkem konstrukce		min. 290 mm		



### 5.6.2 Sanace aktivní zóny

Zlepšení aktivní zóny bude provedeno v případě, že nebude možné na základě průkazných zkoušek dosáhnout požadované minimální hodnoty  $E_{def,2}$  zemní pláně. Tato položka bude čerpána na základě skutečnosti a pouze se souhlasem TDI a investora. V případě násypu bude užito zlepšené místní zeminy v souladu s tímto odstavcem.

Název vrstvy	Specifikace	Tloušťka	Předpis	min. $E_{def,2}$
Odstranění stávajících podkladních vrstev		0 mm		
Zlepšení aktivní zóny na bázi cementu (např. dorosol, doroport apod.)		500 mm		
Celkem konstrukce		500 mm		

### 5.6.3 Prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Společná stezka pro chodce a cyklisty bude v místě pro přecházení opatřena prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Prvky budou realizovány z reliéfní a kontrastní betonové dlažby tloušťky 60 mm uložené do betonového lože tl. min. 100 mm z betonu C25/30nXF3.

Poznámka: v případě doložení prohlášení o shodě je možné užít namísto betonu C25/30nXF3 nekonstrukčního betonu C20/25nXF3.

#### 5.6.3.1 Signální pás

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce, popřípadě k železničnímu přejezdu nebo přechodu a současně určuje směr přecházení, přístup k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy nebo přístup ke schodům do podchodu nebo na lávku a určuje okraj obytné a pěší zóny; neurčuje přístup k jednotlivým institucím.

Signální pás musí mít šířku 800 až 1000 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu šíře 800 mm při okraji signálního pásu. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích, v souběhu chodníku a cyklistické stezky nebo pásu pro in-line brusle a při použití barevných vzorů v dlažbě. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu.

V místě, kde se spojují dvě trasy signálních pásů, musí být signální pásy přerušeny v délce odpovídající jejich šířce.

#### 5.6.3.2 Varovný pás

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj nástupiště tramvajové zastávky s pojižděným 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 musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem.

Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích. Varovný pás musí přesahovat 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, musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.

## 5.7 Nezpevněná krajnice

Nezpevněná krajnice bude provedena v šířce min. 0,75 m (min. 1,5 m v případě osazení svodidla) v tloušťce 150 mm z ze štěrkodrti ŠD frakce 0/32, tř. B dle TKP a VL1. Krajnice musí být odsazena o 0,03 m pod okraj vozovky a bude provedena ve sklonu 8,0 % v souladu se vzorovými listy.

## 5.8 Betonové obrubníky

V rámci napojení na stávající podobu společné stezky pro chodce a cyklisty směřující k závodu Škoda Auto a.s. budou osazeny betonové obrubníky 80x250 mm z betonu pro prostředí min. C30/37-XF4 v délce 15+15 m. Obrubníky budou uloženy do betonového lože z betonu C25/30nXF3 s opěrkou.

Poznámka: v případě doložení prohlášení o shodě je možné užít namísto betonu C25/30nXF3 nekonstrukčního betonu C20/25nXF3.

## 5.9 Pracovní spáry v napojeních stávajících komunikací

Veškeré pracovní spáry spojené s pokládkou asfaltových betonů budou vždy ošetřeny řezáním spár a zalitím modifikovanou asfaltovou zálivkou typu N1 dle ČSN EN 14 188-1.

## 5.10 Zemní těleso

Na stavbě bude provedena skrývka ornice dle skutečnosti zastižené v dané lokalitě (viz pedologický průzkum). Dále bude proveden odkop pro spodní stavbu komunikace dle příčných řezů.

Násyp a výkop se provede ve shodě s výškovým a směrovým vedením trasy a vzorovým příčnými řezy. Před budováním násypu musí zhotovitel pečlivě upravit podloží, odstranit případné nevhodné zeminy nebo provést jejich úpravu (sanaci) v podloží násypu. Minimální stupeň zhutnění zemního tělesa musí být dosažen i na jeho okraji. Pláň zemního tělesa musí být provedena ze vhodných materiálů a musí být chráněna. V celé mocnosti aktivní zóny, tj. od povrchu zemní pláně do hl. 0,5 m musí být dodržen předepsaný stupeň zhutnění 100 %PS a na povrchu zemní pláně musí být dosaženo předepsaného modulu přetvárnosti – min. 45 MPa. Povrch musí být rovný, hladký, bez prohlubní a ve vymezených tolerancích. Odchytky od výšek zemní pláně se pro komunikace pohybují  $\pm 40$  mm.

Dle zpracovaného IGP se na stavbě nacházejí zeminy podmíněčně vhodné pro zpětné použití do zemního tělesa pozemní komunikace a aktivní zóny. Dle provedených zkoušek bude



provedena úprava na bázi cementu (např. dorosol), lokálně bude aktivní zóna nahrazena místní zlepšenou zeminou (navážky).

Výše vypsane údaje vycházejí ze zpracovaného inženýrsko geologického průzkumu pro potřeby projektu. Během stavby musí být proveden zkušební úsek, na kterém bude stanoveno množství pojiva geotechnikem stavby.

Dokončená pláň musí být chráněna. Pokud nedojde před zimním obdobím k zakrytí pláně stmelenou vrstvou konstrukce vozovky, je třeba z takové pláně v další sezóně odstranit narušenou vrstvu, doplnit pláň do předepsaného výškového příčného a podélného profilu a znovu provést veškeré předepsané zkoušky.

Tvar zemního tělesa bude, není-li uvedeno jinak, odpovídat ČSN 73 6133 a vzorovým listům.

#### 5.10.1 Armovaný svah

Ve staničení km 0,178 – 0,193 bude v případě nemožnosti zachování stávajícího armovaného svahu provedena realizace armovaného svahu nového (ve totožné podobě a parametrech) při pravé straně vozovky ve směru staničení.

Armovaný svah je uvažován s úhlem 70°, nad samotným armovaným svahem bude z bezpečnostních důvodů umístěno silniční zábradlí.

Pro výstavbu armovaného svahu si zhotovitel zřídí provizorní sjezd k patě svahu (provizorní sjezd je věcí zhotovitele v případě potřeby). Po dokončení prací uvede pozemky do původního stavu. Zemní práce budou prováděny v rozsahu nutném pro založení armovaného svahu včetně spodní drenážní vrstvy ze štěrku. V případě nestabilního svahu po odtěžení nutno použít pažení. Kolizní stromy s výstavbou armovaného svahu budou odstraněny.

Armovaný svah bude založen na drenážní vrstvě kameniva ŠD 32/63 minimální tloušťky 300 mm zabalené do geotextilie plošné hmotnosti 600 g/m<sup>2</sup>.

Hloubka založení první výztuhy je proměnná a je závislá na průběhu terénu pod korunou komunikace.

Výztuhy jsou navrženy z ocelového pletiva s měkkým lícem ve sklonu 70° připraveným pro ozelenění. Délka výztuh je závislá na výšce armovaného svahu. Výztuha jsou navrhovány délky 3,0m. Výztuhy jsou do svahu výškově vkládány po 0,6m. Jako zásypu musí být užito vhodného materiálu, který bude splňovat požadované parametry, tj.  $\phi_{min}=35^\circ$  hutněné na ID=0,85, D=100 % PS, 0,5m pod plání silničního tělesa na ID=0,9. Tloušťka vrstev max.0.30m. V případě splnění požadovaných parametrů se předpokládá využití vytěženého materiálu pro zpětný zásyp.

##### 5.10.1.1 Postup a technologie výstavby

Výstavba zdi bude probíhat běžným způsobem. Jedná se o jednoduchou stavbu nevyžadující žádné neobvyklé specializované stavební technologie. Stavba bude probíhat dle následující posloupnosti:

- předání staveniště a zřízení zařízení staveniště
- odstranění křovin a stromů v kolizi s novým svahem
- sejmutí ornice
- výkop stavební jámy a přeložky inženýrských sítí





- drenážní vrstva ze štěrku 32/63
- výstavba armovaného svahu
- postupný zásyp a hutnění vrstev
- realizace příkopů podél paty svahu
- zatravnění a realizace, svahu nad armovaným svahem, konstrukční vrstvy
- zatravnění svahu nad armovanou zemní konstrukcí
- předání stavby a uvedení do provozu

## 6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění společné stezky pro chodce a cyklisty bude realizováno příčnými a podélnými sklony do zpevněného rigolu, silničních příkopů a stávajícího volného terénu. Veškeré rigoly budou zpevněny příkopovými tvárnicemi z betonu min. odolnosti C30/37-XF4 šířky 600 mm (hloubka příkopových tvárníků dle charakteristických a vzorových řezů) uložených do betonového lože z betonu C25/30nXF3. Spáry mezi tvárnicemi budou vyplněny cementovou maltou MC25-XF4. Po 5 m budou spáry vyplněny pružným tmelem. V případě, že stávající příkopové tvárnice bude uznány TDI, investorem a zhotovitelem za vyhovující, bude užito stávajících nepoškozených příkopových tvárníků.

Odvodnění zemní pláně je řešeno do volného terénu a do podélných drenáží sklonem zemní pláně min. 3,0 %.

Poznámka: v případě doložení prohlášení o shodě je možné užít namísto betonu C25/30nXF3 nekonstrukčního betonu C20/25nXF3.

### 6.1 Podélné drenáže

V místech, kde nebude možné odvodnit zemní pláň komunikace do volného terénu nebo silničních příkopů, bude užito podélné drenáže. Podélná drenáž je navrhována drenážní trubkou DN 160 z HDPE, preferované na 220° s plným dnem, kruhové pevnosti min. SN 8. Drenážní trubka bude uložena do štěrkodrti frakce 0/22 tl. min. 100 mm při sklonu přes 1 % (včetně). Při sklonu 0,3 – 1 % bude drenážní potrubí uloženo do betonového lože C16/20-X0 tl. min. 100 mm. Obsyp drenážní trubky bude proveden z hrubozrnného materiálu štěrkopísek 8/32 dle VL2.2.

Drenážní rýha bude opatřena filtrační a separační geotextilií plošné hmotnosti min. 400 g/m<sup>2</sup>.

Vyústění podélných drenáží do volného terénu bude provedeno v souladu s VL2 225.01 08.07 z betonu C25/30-XF3.

## 7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Návrh dopravního značení je řešen samostatným stavebním objektem.



## 7.1 Silniční zábradlí

V rámci zabezpečení násypových těles proti pádu cyklistů a chodců je navrhováno kompozitní zábradlí výšky 1,3 m uložené do betonové patky z betonu C25/30nXF3 min. rozměru 0,5x0,5x0,8 m.

Poznámka: v případě doložení prohlášení o shodě je možné užít namísto betonu C25/30nXF3 nekonstrukčního betonu C20/25nXF3.

### 7.1.1 Délky navrhovaného zábradlí

Staničení	Délka zábradlí
0,094 – 0,121	30 m
0,137 – 0,193	52 m

## 8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY

### 8.1 Výskyt nálezů

§ 23 zákona „č. 20/1987 Sb., Zákon České národní rady o státní památkové péči“, ve znění pozdějších předpisů, prováděcí vyhláška „č. 66/1988 Sb., Vyhláška ministerstva kultury České socialistické republiky, kterou se provádí zákon České národní rady č. 20/1987 Sb.“, o státní památkové péči k uvedenému zákonu.

Archeologickým nálezem je věc (soubor věcí), která je dokladem nebo pozůstatkem života člověka a jeho činnosti od počátku jeho vývoje do novověku a zachovala se zpravidla pod zemí.

O archeologickém nálezu, který nebyl učiněn při provádění archeologických výzkumů, musí být učiněno oznámení Archeologickému ústavu nebo nejbližšímu muzeu buď přímo, nebo prostřednictvím obce, v jejímž územním obvodu k archeologickému nálezu došlo. Oznámení o archeologickém nálezu je povinen učinit nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž došlo k archeologickému nálezu, a to nejpozději druhého dne po archeologickém nálezu nebo potom, kdy se o archeologickém nálezu dověděl.

Archeologický nález i naleziště musí být ponechány beze změny až do prohlídky Archeologickým ústavem nebo muzeem, nejméně však po dobu pěti pracovních dnů po učiněném oznámení. Archeologický ústav nebo oprávněná organizace učiní na nalezišti všechna opatření nezbytná pro okamžitou záchranu archeologického nálezů, zejména před jeho poškozením, zničením nebo odcizením.

O archeologických nálezech, k nimž dojde v souvislosti s přípravou nebo prováděním stavby, platí zvláštní předpisy („Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)“).

### 8.2 Inženýrské sítě

Je třeba dbát zvýšené opatrnosti při výskytu inženýrských sítí. Před započatím prací je nutno respektovat vyjádření jednotlivých vlastníků a správců technické infrastruktury a řídit se jejich pokyny, ve kterých jsou vedeny kontakty na zodpovědné pracovníky pro realizaci stavby.



V zájmových územích řešených stavebních objektů se nachází vzdušná a podzemní vedení IS. Je nutné dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy a požadavky vlastníků a správců inženýrských sítí.

**Před započítím prací je nutno veškeré inženýrské sítě vytýčit (včetně jejich hloubky) a řádně označit např. kolíky či reflexní páskou. Vytýčení je potřeba ověřit u příslušných správců. Průběhy inženýrských sítí v grafické příloze jsou poskytnuty jejich správci a jsou pouze orientační, v žádném případě neslouží pro vytýčení!**

**Případný nesoulad s předpokládanou polohou IS bude nutné včas konzultovat s projektantem a v rámci autorského dozoru stavby provést případné úpravy.**

### 8.3 Bezpečnost a ochrana

#### Při užívání stavby

Bezpečnost silničního provozu je zajištěna stavebním uspořádáním křižovatek, záchytným zařízením v podobě svodidel na přemostění a v místě propustků, vodorovným a svislým dopravním značením.

#### V průběhu výstavby

V průběhu stavebních prací je nutno dodržet požadavky příslušných bezpečnostních předpisů a nařízení. Jedná se zejména o tyto vyhlášky a zákony:

- Zákon č. 251/2005 Sb., Zákon o inspekci práce
- Zákon č. 258/2000 Sb., Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- Zákon č. 262/2006 Sb., Zákon zákoník práce
- Předpis č. 309/2006 Sb., Zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- Předpis č. 11/2002 Sb., Nařízení vlády, kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů
- Předpis č. 101/2005 Sb., Nařízení vlády o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- Předpis č. 168/2002 Sb., Nařízení vlády, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- Předpis č. 361/2007 Sb., Nařízení vlády, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Předpis č. 201/2010 Sb., Nařízení vlády o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Předpis č. 272/2011 Sb., Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Předpis č. 362/2005 Sb., Nařízení vlády o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky



- Předpis č. 378/2001 Sb., Nařízení vlády, kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- Předpis č. 495/2001 Sb., Nařízení vlády, kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků
- Předpis č. 591/2006 Sb., Nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Předpis č. 592/2006 Sb., Nařízení vlády o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti
- Předpis č. 19/1979 Sb., Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu, kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti; Předpis č. 552/1990 Sb. Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu, kterou se mění a doplňuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Předpis č. 73/2010 Sb., Vyhláška o stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti (vyhláška o vyhrazených elektrických technických zařízeních)
- Předpis č. 20/1989 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o bezpečnosti a zdraví pracovníků a o pracovním prostředí (č. 155)
- Předpis č. 48/1982 Sb., Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Předpis č. 601/2006 Sb. Vyhláška, kterou se zrušuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, ve znění vyhlášky č. 363/2005 Sb., a vyhláška č. 363/2005 Sb., kterou se mění vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích
- Předpis č. 207/1991 Sb., Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se mění a doplňuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění vyhlášky č. 324/1990 Sb.
- Předpis č. 432/2003 Sb., Vyhláška, kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli

Zvláště se připomínají bezpečnostní předpisy týkající se práce pod vedením VČE a v blízkosti kabelů a sítí. Případná překládka kabelů bude provedena v souladu s normou „ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“ a „ČSN 73 6133 - Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“. Při provádění veškerých prací je nutné dodržovat předpis „č. 127/2005 Sb., Zákon o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích)“. Při výstavbě je třeba



respektovat vyjádření dotčených organizací – viz stavební část projektové dokumentace, podmínky stavebního povolení a řídit se příslušnými technickými předpisy a normami, které mají vztah k tomuto typu výstavby. Zvláště pak „ČSN 33 2000-4-41 ed. 2 - Elektrické instalace nízkého napětí – Část 4-41: Ochranná opatření pro zajištění bezpečnosti – Ochrana před úrazem elektrickým proudem“, „ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“, „ČSN 73 6133 - Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“, „ČSN EN 50110-1 ED.3 - Obsluha a práce na elektrických zařízeních – Část 1: Obecné požadavky“.

Stavba neohrožuje bezpečnost. Požární bezpečnost je zajištěna možností příjezdu požárních vozidel.

## **9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Stavba neklade nároky na technologické vybavení.

## **10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

V rámci SO není řešeno – neklade nároky. Návrh konstrukce vozovky vycházel z TP 170.

## **11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Stavba je řešena v souladu s platnými předpisy a předpisem „č. 398/2009 Sb., Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

V Praze, 6/2021

Ing. Lukáš Kopeček