



SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	KAMIL HRONOVSKÝ		 <b>HRONOVSKÝ</b> <b>DOPRAVNÍ PROJEKCE s.r.o.</b> BRNĚNSKÁ 700/25, 500 06 HRADEC KRÁLOVÉ e-mail: hronovsky@hkprojekt.cz telefon: 604 823 698 IČ: 07053428 DIČ: CZ07053428	
TECHNICKÁ KONTROLA:				
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	KAMIL HRONOVSKÝ			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	KAMIL HRONOVSKÝ			
KRAJ: KRÁLOVÉHRADSKÝ	OBEC: SVĚTÍ	KAT. ÚZEMÍ: SVĚTÍ		
INVESTOR: OBEC SVĚTÍ, SVĚTÍ 1, 503 12 VŠESTARY			STUPEŇ:	DÚR+DSP, DPS
AKCE: <div>SILNICE III/3253 SVĚTÍ</div>			ZAK.ČÍSLO:	058-23-4
			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	
			DATUM:	10/2023
			FORMÁT:	x A4
OBJEKT: SO 134 – NOVÉ CHODNÍKY			MĚŘÍTKO:	–
OBSAH: <div>TECHNICKÁ ZPRÁVA</div>			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: D.1.1.1.1.

## **Obsah:**

- a) identifikační údaje objektu
- b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení
- c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnice průzkum atd.)
- d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby
- e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů
- f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace
- g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku
- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu
- i) vazba na případné technologické vybavení
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností a orientace

### **a) Identifikační údaje**

**Název stavby:** **Silnice III/3253, Světí**

**Stavební objekt:** **SO 134 – Nové chodníky**

**Místo stavby:** Světí, k.ú. Světí

**Dotčené pozemky:** stavbou chodníku 414, 392/1, 392/10, 85/4, 392/11, 393/1, vše k.ú. Světí

#### **Investorem akce pro objekt silnice III/3253 je:**

název: Královéhradecký kraj  
sídlo: Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové  
zastoupení: PhDr. Jiří Štěpán, Ph.D., hejtman kraje  
IČ: 70889546  
DIČ: CZ70889546

#### **Investorem akce je pro stavební objekt chodníky a zatrubnění silničního příkopu:**

název: Obec Světí  
sídlo: Světí 1, 503 12 Všestary  
zastoupení: Ing. Martina Saláková Šafková, Dis. starostka obce  
IČ: 00653462  
DIČ: CZ00653462  
telefon: 606 649 132  
e-mail: [obec@sveti.cz](mailto:obec@sveti.cz)

#### **Projektant:**

Dopravní část: Hronovský – dopravní projekce s.r.o.  
Sídlo: Brněnská 700/25, 500 06 Hradec Králové  
IČ: 07053428  
DIČ: CZ07053428  
Telefon: 604 823 698  
e-mail: [hronovsky@hkprojekt.cz](mailto:hronovsky@hkprojekt.cz)  
Zodpovědný projektant: Kamil Hronovský  
Autorizace: ČKAIT 0601891, TD02

**Stupeň PD:** DÚR+DSP, DPS – dokumentace pro společné povolení, provedení stavby

**Charakter stavby:** novostavba chodníků

## **b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

### **Úvod**

Záměrem stavby je úprava stávajícího nevyhovujícího stavebně-technického stavu úseku silnice III/3253 v zastavěném území obce Světí (investice Královéhradeckého kraje) a jejího přidruženého dopravního prostoru (sdružená investice obce Světí). V rámci této řešené dokumentace dojde k výstavbě nových úseků chodníku, sjezdů vč. jejich odvodnění – zatrubnění silničního příkopu, výstavba optické sítě a přeložka STL plynovodu a STL plynovodní přípojky.

V absolutním staničení komunikace III/3253 jde o úsek délky 0,70717 km, tj. od km cca 1,700 – 2,407, v místopise se jedná o úsek od sjezdů mezi č.p. 58 a 8 až na konec obce směr Všestary, poblíž č.p. 105. Začátek opravy komunikace navazuje na již obnovený živичný kryt provedený v rámci výstavby chodníků ve Světí.

V tomto stavebním objektu je řešen nový úsek chodníku od č.p. 74 po č.p. 105. Délka nově navrhovaného chodníku je cca 100,6 m. Dále je předmětem osazení silničních obrubníků v úseku travnatých pásů podél silnice III. třídy a zpevnění stávajících sjezdů, popř. předláždění sjezdů z dlažby v návaznosti na osazené silniční obrubníky.

Šířka navrženého chodníku je 1,5 m, chodníkovými přejezdy jsou napojeny stávající sjezdy.

Na stavbu chodníku a osazení silničních obrubníků navazuje zatrubnění silničního příkopu – viz SO 301.

Součástí stavby je odvodnění – doplnění uličních vpustí.

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, nemotoristické komunikace – chodníky. Dle urbanisticko – dopravní funkce ve smyslu ČSN 73 6110 se jedná o funkční skupinu D 2.

Terén v místě stavby je rovinatý, pouze se mírně svažuje od západu k východu. Nadmořská výška stavby je 267 – 268 m.n.m.

V prostoru staveniště se nachází velké množství inženýrských sítí – nadzemní i podzemní vedení. Jejich průběh je zakreslen v situacích.

## **c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnice průzkum atd.)**

### **a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby**

Jedná se o dokumentaci pro společné povolení a provedení stavby, které nepředcházelo zpracování předchozích stupňů projektové dokumentace.

### **b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace**

Územní plán obce Světí.

### **c) mapové podklady**

Pro zájmové území byl zpracovatelem PD zajištěn zaměření stávajícího stavu – Geospol s.r.o., Dobruška, 04/2019, součástí mapového podkladu byl i zákres vlastnických hranic. Průběh inženýrských sítí v režii zpracovatele PD. Výškový systém zaměření – BpV, souřadný systém JTSK.

### **d) Inženýrsko-geologický průzkum**

V rámci projektu nebyl k dispozici inženýrsko-geologický průzkum.

### **e) projednání s investorem, hlavním projektantem**

Bylo provedeno vstupní jednání s investorem před zahájením projektových prací při projednání studie, dále byly prováděny konzultace s dotčenými orgány a správci sítí technické infrastruktury.

### **f) Podklady pro projektování**

- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – Ministerstvo dopravy
- ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin
- ČSN 76 6101 Projektování silnicí a dálnic
- ČSN 73 6102 ed.2 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- PPK – Požadavky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD
- a další platné zákony, vyhlášky, ČSN, TP, ...

## **d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**

### **Členění stavby**

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s vyhl. 499/2006 Sb. v platném znění, příloha č. 11. V rámci této projektové dokumentace je následující členění:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná technická zpráva
- C. Situační výkresy
- D. Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení
- E. Dokladová část (samostatně k žádosti k vydání společného povolení)

Členění objektů – D.1. stavební část:

- SO 134 – Nové chodníky
- SO 301 – Zatrubnění silničního příkopu
- SO 401 – Optické sítě
- SO 501 – přeložka STL plynovodu, STL plynovodní přípojky

## **e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**

### **Příprava území**

Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit veškerá stávající podzemní vedení, včetně jejich ochranných pásem a případně ochranná pásma nadzemních vedení.

Z volných ploch bude sejmuta humózní vrstva v předpokládané tl. 15 cm (bude použita pro zpětné ozelenění po skončení stavebních prací), přebytek bude odvezen mimo staveniště a rozprostřen.

Dále bude vybourán chodník, resp. sjezd z betonové skladebné dlažby z důvodu jeho výškové úpravy. Podél bouraných konstrukcí budou odstraněny i betonové obrubníky. V silničním příkopě v oblouku u č.p. 74 budou vybourány stávající betonové žlabovky.

### **Situační řešení**

V této části PD je řešen sjezd (již povolený samostatnou dokumentací) v km 0,06502 – 0,06802. Délka sjezdu je 3,0 m, šikmé plochy k sníženému obrubníku mají délku 2,0 m.

V úseku od č.p. 34 po křižovatku s místní komunikací u kostela je navržen pravostranný silniční obrubník se základní výškou 12 cm. V místě sjezdů je silniční obrubník snížena na 2 – 5 cm, náběhy k sníženým místům mají délku 1,0 m. Sjezdy k hranici pozemku budou zpevněny živичným recyklátem v tl. 10 cm. Stávající dlážděné sjezdy budou navázány na osazený silniční obrubník.

V úseku od přechodu pro chodce u kostela po č.p. 45 je navržen levostranný silniční obrubník se základní výškou 12 cm. V místě sjezdů je silniční obrubník snížena na 2 – 5 cm, náběhy k sníženým místům mají délku 1,0 m. Sjezdy k hranici pozemku budou zpevněny živичným recyklátem v tl. 10 cm. Stávající dlážděné sjezdy budou navázány na osazený silniční obrubník.

V úseku od č.p. 74 po č.p. 105 je navržen nový pravostranný chodník. Délka navrhovaného chodníku je 100,61 m, základní šířka je 1,5 m. Před č.p. 74 bude předlážděn stávající sjezd. U č.p. 35 je řešen sružený sjezd v šířce 9,0 m. Výškový rozdíl mezi sjezdy bude vyrovnán betonovými palisádami 12

x 18 cm (délka prvku 0,4 m). Betonové palisády budou osazeny do lože z betonu C 20/25 XF3. Chodník je ukončen sjezdem u č.p. 105, Šířka sjezdu je 7,7 m.

### **Směrové řešení**

Osa komunikace kopíruje v maximální možné míře stávající stav. Trasa silnice je složena 13 kružnicových oblouků o poloměru 20 – 250 m. Chodník, resp. silniční obruba je navržena v okraji silnice.

### **Výškové řešení**

Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnání nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů. Podélný sklon v místě navrženého chodníku dosahuje od 0,3 % do max. 1,42 %. Lomy v podélných sklonech jsou zaobleny vrcholovými oblouky o poloměru 1 000 – 10 000 m.

### **Příčný sklon**

Chodník je navržen v základním jednostranném příčném sklonu 2,0 % směrem do vozovky. Vzhledem ke stávajícímu místu nevyhovujícímu sklonu a potřebě napojit chodníky na stávající stav je lokálně příčný sklon zvětšen nebo je v 2 % provedena potřebná šířka pro průchod (min. 900 mm) a poté je chodník napojen na stávající stav šikmou rampou.

**Případné poklopy šoupat nacházející se v nově navržené silniční obrubě, budou výškově upraveny do nivelety vozovky a poklop bude lemován betonových chodníkovým obrubníkem – viz detail na vzorových příčných řezech.**

Veškeré zbytkové plochy v území budou ohumusovány v tl. 15 cm a osety travním semenem.

### **Trávník**

Trávník bude nově zakládán celoplošně.

Před výsevem trávníku dojde k pečlivé přípravě stanoviště. Plocha bude chemicky odplevelena totálním herbicidem. Odplevelení bude dvakrát opakováno. Dále bude plocha rozrušena kultivátorem, uhrabána a uvalčována.

Bude použita parková travní směs. Výsev semen je min. 20 - 30 g na 1 m<sup>2</sup>, hloubka setí cca 0,5 cm. Nejvhodnějším obdobím výsevu je podzim /září/ a jaro /květen/. Po výsevu bude trávníková plocha znovu uvalčována a zalita v dávce 40 l/m<sup>2</sup>.

### **Konstrukce zpevněných ploch**

Konstrukce nových zpevněných ploch komunikací jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR odbor silniční infrastruktury pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní plně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro živичné vrstvy ČSN EN 13 108, ČSN 73 6121, pro vrstvy stmelené hydraulickými pojivy ČSN 73 6123, pro nestmelené vrstvy ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13242, ČSN EN 13285, pro dlažby ČSN 73 6131-1. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní plně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení plně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = 30$  MPa (sjezdy, chodníky). Modul přetvárnosti je nutno ověřit statickou zatěžovací zkouškou podle ČSN 73 6133. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace plně. Do projektové dokumentace je uvažováno v případě nedosažení  $E_{def,2} = \text{min. } 45$  MPa výměnou zemin za hrubozrnné materiály (frakce 0 – 63) v tl. 30 cm s použitím netkané separační geotextilie 300 g/m<sup>2</sup>.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze Situace 1 : 250 a Vzorových příčných řezů 1 : 50.

### **Konstrukce sjezdů:**

katalogový list: D2-D-1, TDZ: VI., podloží: P III

Betonová dlažba 20/10/8 cm, šedá

	DL	80 mm	ČSN 736131-1
Lože – drcené kamenivo frakce 4 - 8	L	40 mm	
Štěrkodrt'	min. ŠD <sub>B</sub>	250 mm	ČSN 736126-1
Konstrukce sjezdů stání celkem		370 mm	

Zhutněné podloží E<sub>def,2</sub> = min. 30 MPa

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné vrstvy ze štěrkodrti E<sub>def,2</sub> = 60 MPa.

#### Konstrukce chodníku z dlažby:

katalogový list: D1-D-1, TDZ: O., podloží: P III

Betonová dlažba 20/10/8 cm, šedá

(použita stávající dlažba)	DL	80 mm	ČSN 736131-1
Lože – drcené kamenivo fr. 4 - 8	L	40 mm	ČSN 736126
Štěrkodrt'	min. ŠD <sub>B</sub>	200 mm	ČSN 736126-1
Konstrukce chodníku celkem		320 mm	

Zhutněné podloží E<sub>def,2</sub> = min. 30 MPa

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné/podkladní vrstvy ze štěrkodrti E<sub>def,2</sub> = 50 MPa.

Vozovka bude lemována a betonovým silničním obrubníkem ABO 2-15 (100/25/15 cm) se základní výškou 12 cm. V místě sjezdů bude silniční obrubník snížen na 2 - 5 cm (viz situace).

Chodníky a boky sjezdů směrem k zeleni jsou ohraničeny betonovými chodníkovými obrubníky ABO 19-10 (100/25/8 cm).

Veškeré betonové obrubníky budou osazeny do lože z betonu C 20/25 XF3 s boční opěrou.

Barevné a materiálové řešení je navrženo s přihlédnutím k charakteru stavby a účelu užívání. Komunikace bude zhotovena s živičným povrchem. Chodníky a sjezdy budou zhotoveny z betonové skladebné dlažby šedé barvy. Parkovací stání jsou navrhována z betonové dlažby s distančními mezerami, podíl otvorů je min. 27,5 %, mezery budou vyplněny drtí frakce 4 – 8 mm. Hmatové prvky pro zdravotně postižené budou zhotoveny z dlažby s výstupky pravidelného tvaru dle TN TZÚS 12.03.04. červené barvy. Umělá vodící linie u sdružených sjezdů bude v šedé barvě, není požadavek na barevný kontrast.

Betonová dlažba musí splňovat požadavky ČSN 73 6131 Dlažby a dílce, Část 1: Kryty z dlažeb. Dle této závazné ČSN je nutno u zámkové dlažby předložit osvědčení o jakosti výrobku, doplněné dokladem o splnění dalších parametrů požadovaných touto normou (pevnost v tlaku, odolnost proti působení vody a chemických rozmrazovacích látek, ...). Certifikovaná pevnost dlažby musí být nejméně 50 MPa. Dlažba by měla rovněž vyhovovat ustanovením norem DIN 18501 a EN 1338.

Provádění nestandardních detailů u okrajů, sloupů, kanalizačních vpustí, apod. bude zásadně prováděno pomocí štípání dlažby na speciální lámačce nebo pomocí řezání dlažby na beton, nikdy pomocí jakékoliv betonové zálivky. Čerstvě vydlážděná plocha bude 2 x hutněna vibrační deskou opatřenou speciálním plastem, poprvé po položení dlažby, podruhé po prvním zapískování. Nezbytně nutné je provést 2 x zapískování spar dlažby křemičitým pískem frakce 0-2 mm, vždy po zhutnění plochy vibrační deskou.

#### *úprava styčné spáry obrusné vrstvy*

Styčná plocha v místě spáry bude začištěna, následně natřena asfaltovým pojivem a dopojena novou obrusnou vrstvou krytu, pak dojde k vyfrézování drážky, následně bude drážka vyčištěna a zalita trvale pružnou zálivkou z modifikovaného asfaltu a utěsněna; úprava styčné spáry bude provedena v souladu s VL2 212.05.

#### **f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Stávající bodové odvodnění pomocí vpustí bude zachováno. Stávající mříže uličních vpustí budou výškově upraveny do nivelety nového povrchu. Pro odvodnění silnice jsou dále doplněny nové uliční vpustí a liniové žlaby, rozmístěné podél silničních obrubníků.

Odvodňovací zařízení jsou napojena přípojkami PP DN 150 SN 16 do stávající kanalizace.

Pro odvedení dešťových vod z komunikace jsou navrženy typové uliční vpustí DN 450 z prefabrikovaných dílců s kalovou prohlubní s mříží s nálevkou a košem na nečistoty.

Vzhledem ke konfiguraci terénu (sklonitý) a stávajícím sítím technické infrastruktury v přidruženém prostoru nelze srážkové vody zasakovat v místě stavby.

Ve směrovém oblouku u č.p. 74 bude v okraji silnice vložen betonový vodící proužek ABK 20-25 (500/250/0 mm). Vodící proužek bude klopen k uličním vpustem pro dosažení sklonu min. 0,5 % v okraji vozovky. Max. příčný sklon vodícího proužku je 8,0 %.

Navržené řešení nemá zásadní negativní vliv na hydrogeologickou situaci předmětného území.

### **g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Stavba chodníku neobsahuje dopravní značení, dopravní zařízení, ...

### **h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Nejsou požadovány žádné zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby. Stavba musí být koordinována s dalšími stavbami v zájmovém území – zatrubnění silničního příkopu, pokládkou optické sítě a přeložkou STL plynovodu a STL plynovodních přípojek.

Dále musí být stavba chodníku koordinována s opravou silnice – investice Královéhradeckého kraje (řešeno separátní dokumentací).

Zvláštní požadavky na údržbu nejsou stavebním objektem kladeny.

Stavbou dojde pouze k odstranění stávajícího nevyhovujícího stavebně-technického stavu komunikace a jejích součástí a příslušenství.

#### **Péče o životní prostředí:**

Jedná se o novostavbu chodníků. Nemá výrazný vliv na životní prostředí.

Celkově lze hodnotit výstavbu po dokončení jako pozitivní, negativní vlivy vznikající nesporně při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň.

#### **Bezpečnost a ochrana zdraví při práci:**

Z hlediska zajištění bezpečnosti práce na staveništi i bezpečnosti silniční dopravy musí být staveniště řádně zajištěno dopravním značením. Dále je třeba při provádění prací dbát všech předpisů z hlediska bezpečnosti práce.

Dle platného zákona č. 309/2006 Sb. musí investor zajistit na stavbě činnost koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

#### **Požární bezpečnostní ochrana:**

Požadavky na příjezdy a přístupy požárních vozidel ČSN 73 0802, ČSN 730833, vyhl. č. 268/2008 Sb.

Navrhovanou opravou silnice a veřejného prostoru nejsou dotčeny stávající přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla hasičského záchranného sboru. Nedochozí k zúžení vozovky.

Daná stavba nebude mít vliv na činnost hasičského záchranného sboru. Po dobu částečné uzavírky (omezení dopravy při realizaci stavby) bude umožněn provoz vozidel HZS stavbou.

### **Hospodaření s odpady:**

V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle níže uvedených předpisů:

zákon č. 541/2020 Sb., Zákon o odpadech

### **Provádění, bezpečnostní opatření**

Všechny práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů.

Investor dohodne s dodavatelem požadavky na skládky a rozsah prováděných prací.

Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků, ani ostatních osob. Staveniště musí být příslušným způsobem ohrazeno, zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob a přiměřeným způsobem osvětleno.

Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi.

Vjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI Policie ČR. Při vyjíždění budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky a k možným nehodám.

Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inž. vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Veškeré práce musí být prováděny s prokazatelnou znalostí pracovníků o průběhu stávajících i nově navrhovaných inženýrských sítí, aby nedošlo k jejich poškození.

Poklopy šachet, hydrantů, záklopy a mříže uličních vpustí je nutno osadit do nově upravované nivelety. Poklopy šachet je nutno podbetonovat. Pokud se budou šachty či záklopy nacházet v zeleném pásu musí se odládit.

Před zahájením stavebních prací by měly být, pokud tomu tak není, dobudovány všechny přípojky podzemních vedení do jednotlivých objektů v zájmovém území.

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů (vyhl. ČÚBP č. 601/2006) o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, vyhl. ČÚBP č. 48/1982, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, dále předpisů o ochraně životního prostředí, podmínkách pro práci vyplývajících z ochranných pásem podzemních vedení. Zdůraznit je nutno čištění veřejných komunikací.

Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění a vyhlášku č. 30/2001 Sb. v platném znění.

*Nezbytnou podmínkou pro zahájení jakýchkoliv stavebních prací je vytyčení všech podzemních vedení, vyznačení jejich trasy a ověření přesné polohy kopanými sondami.*

Při realizaci stavby je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími právními normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Základní povinnosti dodavatele stavebních prací upravuje Zákoník práce v úplném znění č. 262/2006 ve své hlavě „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci“.

### **Důsledky na životní prostředí a bezpečnost práce.**

Během provádění stavby dojde k produkci stavebního odpadu. Odpad vzniklý při realizaci stavby ze stavebních prací – kód odpadu 17 0700 – směsný stavební odpad, kategorie N (bude likvidován na skládce).

Nebezpečné odpady budou vytríděny před uložením na skládce.

V průběhu realizace je nutno respektovat platné požárně bezpečnostní a hygienické předpisy, týkající se ochrany zdraví pracujících.



Bezpečnost práce a ochrana zdraví na této stavbě vychází z platného zákoníku práce Zákon č. 262/2006 Sb., zákona č. 309/2006 Sb. (kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP) a NV 591/2006 Sb. (o bezpečnosti práce a provozu při stavebních pracích), NV 101/2005 Sb., NV č. 378/2001 Sb., NV č. 148/2006 Sb., NV 148/2006 Sb., NV362/2005 Sb. doplněné interními předpisy dodavatele statického zajištění, včetně registru rizik pro tuto stavbu.

Za vybavení pracoviště ochrannými pomůckami odpovídá v plné míře dodavatelská organizace, stejně tak ve věci poučení a proškolení pracovníků, zajištění odborného vedení a dozoru.

Vzájemné vztahy, závazky a povinnosti v oblasti bezpečnosti práce musí být mezi účastníky výstavby dohodnuty předem a musí být obsaženy v zápise o odevzdání staveniště, pokud již nejsou stanoveny ve smlouvě o dílo.

Pokud budou na stavbě pracovat zahraniční dělníci, musí být výstražné texty dvoujazyčné a doplněny vhodnými symboly.

Zhotovitel prací je povinen při stavebně – technologické přípravě vytvořit podmínky k zajištění bezpečnosti práce a provozu na stavbě i bezpečnosti uživatele přílehlých vnitrozávodních komunikací, pozemků a budov.

Před zahájením demoličních, zemních a speciálních prací na statickém zajištění je investor – objednatel povinen vytýčit veškeré podzemní sítě v dosahu výkopů stavební jámy a projektovaného statického zajištění a zajistit případné odpojení inženýrských sítí zasahujících do tohoto prostoru.

V dosahu vrtných a stavebních strojů se nesmí zdržovat pracovníci, kteří nejsou přímo zapojeni do pracovního procesu a bez požadované kvalifikace. Při otáčení, couvání a zajištění na stavenišť musí být doprava řízena pověřeným pracovníkem zhotovitele. Veškeré staveništní přípojky musí být vyřešeny tak, aby umožňovaly bezpečný průchod a průjezd vozidel a mechanismů.

#### **i) Vazba na případné technologické vybavení**

Stavba chodníků neobsahuje žádné technologické vybavení – není řešeno.

#### **j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Pro přípravné práce, stavbu chodníků nejsou potřeba žádné statické výpočty - není řešeno.

#### **k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností a orientace**

##### a) užitné vlastnosti stavby

Navržené řešení plně respektuje požadavky na bezbariérové užívání stavby stanovené zvláštním předpisem tj. „vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ a ČSN 73 6110 (změna Z1 2010). Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.

##### b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Sjezdy – chodníkové přejezdy mají sníženou obrubu na 2 - 5 cm lemovanou varovným pásem (§. 40 cm) v celé délce snížení s přetažením na 8 cm rampového náběhu viz. detail. Varovný pás je proveden ze slepecké dlažby v kontrastní barvě.

Varovný bude zhotoven z dlažby se speciální plastickou úpravou (např. s výstupky tvaru komolých kuželů nebo seříznutých polokoulí o průměru výstupků cca 27 mm, výšce 5 mm a rozteči 35/50 mm) viz TN TZÚS 12.03.04. Dlažba varovných pásů bude barevně kontrastní k přílehlému povrchu, tj. povrch chodníku dlažba šedá, barva sjezdů šedá, varovný pás barva červená.

Pro dosažení hmatového kontrastu budou prvky pro nevidomé (signální, varovné pásy, umělá vodící linie) odlážděny pásem rovinné dlažby min. 20/20 bez zkosených hran – viz detaily.

Veškeré nově realizované komunikace pro chodce jsou navrženy v max. hodnotě podélného sklonu do 2,0 %. Příčný sklon komunikace je jednostranný  $p = 2 \%$ . Šikmé rampy ke sníženým místům nemají podélný sklon větší než 1 : 8 (12,5 %).

Vodící linii v území tvoří zvýšený chodníkový obrubník s horní hranou + 6 cm nad dlažbu na vyšší straně příčného sklonu chodníku. Přirozená vodící linie není přerušena na vzdálenost větší než 8,0 m.

Do volné šířky komunikací pro chodce nezasahují pevné překážky – není požadavek na barevný kontrast.

#### Povrchy

- chodníky – betonová dlažba šedá
- prvky pro nevidomé (signální a varovné pásy) – barva červená

Uvedené je v souladu s vyhl. 398/2009 Sb.

Hradec Králové, 10/2023

Kamil Hronovský  
autorizovaný technik pro dopravní stavby  
specializace nekolejová doprava