

OBSAH:

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	1
B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	2
C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	5
D) VZTAHY NOVÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	6
E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH.....	7
F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ.....	13
G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ,	13
H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY,	14
I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	14
J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	15
K) ROZHLEDOVÉ POMĚRY	16
L) POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ STAVBY	17
M) ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	17
N) ZÁVĚR	18

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Název stavby:	Technická a dopravní infrastruktura lokalita „Kladruby západ – I. etapa“ C100 - DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ
Druh stavby:	Komunikace, chodníky, parkovací stání
Typ stavby:	Trvalá
Charakter stavby :	Novostavba
Způsob realizace:	Dodavatelsky
Místo stavby na pozemcích:	580/2, 580/4, 580/5, 580/8, 580/86, 582/1, 583/1, 2007/1, 2008/1, 2078/1, 2078/4, 2250/1
Katastrální území:	Kladruby u Stříbra
Kraj:	Plzeňský
Investor:	Město Kladruby IČ 00259888
Sídlo investora:	Náměstí Republiky 89, 349 61 Kladruby
Projektant:	Ing. Jiří Pangrác IČ 14692708 Autor. inženýr pro dopravní a pozemní stavby č. 0200731 zapsán u OŽÚ Plzeň pod č.j. Rg/1250/92
Kontaktní adresa projektanta:	Gerská 46, 323 00 Plzeň mob. - 603230355, e-mail – ing.jiripangrac@seznam.cz
Stupeň dokumentace:	DPS (dokumentace pro provedení stavby)

B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Pro výstavbu **22-ti nových rodinných domů I.etapy** (dále jen 22RD) byla ve městě **Kladruby** určena na jejím západním okraji nová lokalita.. Stavba komunikací bude sloužit pro zajištění dopravní obslužnosti výše uvedených 22RD.

Lokalita výstavby komunikačních ploch se nachází v katastrálním území **Kladruby u Stříbra** na pozemcích **p.č. 580/2, 580/4, 580/5, 580/8, 580/86, 582/1, 583/1, 2007/1, 2008/1 a 2078/4**. Stavba je navržena v zastavitelném území obce a pro uvedený záměr je vhodná. Stavba bude provedena v koncepci budoucího rozvoje uvedené lokality a svými celkovými kapacitami tento rozvoj dále umožňuje.

V současné době je pozemek lokality zemědělsky využíván. Území má mírně svažitou konfiguraci od západu k východu. Tato lokalita bude navazovat svým východním okrajem na stávající zástavbu.

Dle Územního plánu města Kladruby se nová lokalita výstavby Kladruby západ nachází na **území bydlení** s povolenou zástavbou rodinnými a bytovými domy.

Pozemky investora určené k budoucí zástavbě rodinnými domy přímo sousedí svojí východní hranicí se stávající zástavbou. Území lokality se nachází mezi stávajícími krajskými silnicemi II/203 (ul. Revoluční) a III/20316 (ul. Milevská). Na uvedené silnici bude nová páteřní komunikace lokality dopravně napojena ve dvou nových úrovňových stykových křižovatkách..

Záměrem výstavby páteřní místní obslužné komunikace (dále je MO) lokality včetně chodníků a na ni navazujících zklidněných komunikací je úprava budoucího uličního prostoru ve výše uvedené lokalitě v souladu s platnými ČSN a zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu zejména chodců. Uvedenou realizací nové obslužné komunikace lokality včetně napojení nových chodníků na pěší komunikační systém města Kladruby a realizací nových zklidněných komunikací v lokalitě se zároveň zvýší rádius dostupnosti pro občany se sníženou schopností pohybu a orientace.

Řešení nové zástavby RD a její nenásilné začlenění do okolního prostředí a připojení ke stávající zástavbě obce si vynutilo vytvoření odpovídající infrastruktury tj. především vytvoření smysluplného komunikačního systému v lokalitě a nutných parkovacích ploch pro obyvatele budoucích rodinných domů.

Řešení projektové dokumentace vychází z výše uvedených podkladů, umístění stávajících objektů a komunikací a možnosti realizace úprav připojení na stávající dopravní systém v lokalitě. Celé řešení zájmové lokality je založeno na minimalizaci zpevněných komunikačních ploch při dodržení stanovené funkční skupiny komunikací a dopravní obslužnosti nových i stávajících objektů.

Nová páteřní komunikace lokality je navržena jako komunikace **funkční skupiny C – místní obslužná** typu **MO 2 10,0/6,0/30. zklidněná komunikace – obytná zóna**. Tato obslužná komunikace (větev V1) bude realizována jako **dvoupruhová** šířky **6,0 m** s oboustrannými chodníky šířky 2,0 m. Šířka dopravního prostoru obslužné komunikace je 10,0 m (6,0 m – komunikační prostor + 2 x 2,0 – oboustranné chodníky)..

Dopravní obslužnost pozemků lokality, neležících při páteřní obslužné komunikaci MO2, je navržena komunikacemi (větev V2, V4, V6 a V7) **funkční podskupiny D1 – zklidněná komunikace – obytná zóna**, které budou na komunikaci MO 2 dopravně napojeny chodníkovými přejezdy. Tyto zklidněné komunikace budou realizovány zčásti jako **dvoupruhová** šířky **6,0 m** a zčásti jako **jednopruhová obousměrná** šířky **3,5 m**.

Zklidněné komunikace (větev V2 a V4) bude v rámci realizace II. etapy v lokalitě zaokružovány zklidněnou komunikací – větev V3.

Pro zajištění dopravní obslužnosti stavebních parcel v severozápadní části lokality bude realizována v rámci II. etapy zklidněná komunikace (větev V5), která bude dopravně napojena na páteřní zklidněnou komunikaci ve zvýšené křižovatce. Větev V5 je navržena jako slepá s koncovým obratištěm. Šířka dopravního prostoru zklidněné komunikace je 10,0 m (6,0 m – komunikační prostor + 2 x 2,0 – oboustranné travnaté pásy).

Zklidněná komunikace typu obytná zóna je zároveň určena automobilovému i pěšímu provozu. Tento typ komunikace není příčně členěn na chodník a vozovku. Na komunikaci je společný provoz chodců a vozidel a řídí se zákonem č. 361/2000 Sb. § 39 upravujícím provoz v obytné a pěší zóně. **Uvedené zákonné ustanovení, jako jediné v citovaném zákoně, řeší společný provoz vozidel a chodců v jednom dopravním prostoru.**

Pro zajištění zklidnění dopravy v zóně budou na komunikacích D1 navrženy zpomalovací prvky. Z důvodu značné koncentrace osob a vozidel v zóně jsou tyto zpomalovací prvky řešeny následovně:

- Napojení na novou páteřní obslužnou komunikaci MO2 (větev V1) je navrženo jako **chodníkové přejezdy – zpomalení jízdu.**
- Nově navržená parkovací stání na zklidněné komunikaci budou ve směru jízdy chráněná zatravněnými ostrůvky, které plní funkci **směrových retardérů** a zároveň zajišťují **proměnnou šířku komunikace a proměnné směrové vedení osy komunikace.**
- **Šířka zklidněné komunikace bude proměnná od 3,5 m do 6,0 m**
- Stykové křižovatky na zklidněných komunikacích D1 (budou řešeny až v rámci II. etapy) jsou navrženy jako **zvýšené** a tak plní funkci **dlouhého zpomalovací přejezdového prahu** lichoběžníkového tvaru. Tato úprava navíc zabezpečí dokonalé odvodnění dílčích úseků mezi křižovatkami především při přívalových deštích.

Parametry navržených komunikací v lokalitě (MO 2 i D 1), křižovatek a obratiště umožní průjezd a obrát vozidel skupiny 2 např. vozidla na svoz TDO, vozidla HZS a vozidla stavby.

Přístup chodců do lokality výstavby Kladruby západ je uvažován po v nedávné době realizovaných chodnících při ul. Revoluční (II/203) a při ul. Milevská (III/20316). Na uvedené stávající chodníky budou navazovat nové chodníky při nové páteřní obslužné komunikaci lokality (větev V1).

Zároveň je přístup chodců uvažován i po novém chodníku, který propojí stávající zklidněnou komunikaci ul. Jílová a nově navrhovanou zklidněnou komunikaci větev V 7..

Pohyb chodců v lokalitě Kladruby západ je uvažován po nových oboustranných chodnících při páteřní místní obslužné komunikaci lokality a po zklidněných komunikacích D1, které jsou zároveň určeny automobilovému i pěšímu provozu. Tento typ komunikace není příčně členěn na chodník a vozovku. Na komunikaci je společný provoz chodců a vozidel a řídí se zákonem č. 361/2000 Sb. § 39 upravujícím provoz v obytné a pěší zóně.

Realizace stavby umožní užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a bude provedena v souladu s ČSN 736110 a vyhl. č. 398/2009 Sb. a to především provedením stavebních úprav pro možnost bezpečného pohybu i s vazbou na nové plochy a komunikace následovně:

- **Nové bezbariérové chodníky** budou na straně nové obslužné komunikace ohraničeny betonovými silničními obrubami s výškou nášlapu **120 mm**. Na vnější straně bude dlažba chodníku ukončena betonovými záhonovými obrubami s výškou horní hrany nad niveletu přilehlého chodníku **60 mm – přirozená vodící linie**. V místě vjezdů na pozemky a vstupů do šířky 8,0 m bude tato vodící linie přerušena. U šířky vjezdů nad 8,0 m bude z hmatové dlažby vytvořena **umělá vodící linie**, která propojí úseky s přirozenou vodící linií.
- **V místech určených pro přecházení chodců přes novou MO 2** budou obruby zapuštěny na výšku nášlapu **20 mm - bezbariérový přechod**.
- V místě připojení nových zklidněných komunikací D 1 na novou MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **20 mm**.
- V místě vjezdů na pozemky při MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **50 mm**.
- V místě vjezdů do objektů a na pozemky při zklidněných komunikacích D1, které budou sloužit i jako přístup pro pěší, budou silniční obruby zapuštěny na výšku **nášlapu 20 mm - bezbariérový přechod. Varovný pás z hmatové dlažby nebude realizován.**
- **V místě chodníkových přejezdů** (vjezdy na pozemky při MO 2 přes chodník a napojení nových zklidněných komunikací D1 (větev V2, V4, V6 a V7) na MO 2 bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb

nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů šířky 0,4 m** z plasticky provedené tzv. „hmatové „ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.

- **V místě určeném pro přecházení chodců přes novou MO 2** bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů š = 0,4 m a signálních pásů š = 0,8 m (jen u napojení D1 na MO2)** z plasticky provedené tzv. „hmatové „ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.

Doprava v klidu - parkování vozidel v lokalitě

1) Pro parkování vozidel obyvatel jsou pro každý stavební pozemek určený k výstavbě RD na jednotlivých pozemcích navržena:

- 2 ks kolmá parkovacích stání – byt nad 100 m² celkové plochy
- 1 ks kolmé parkovací stání - byt do 100 m² celkové plochy – nevyskytují se

Uvedená parkovací stání na jednotlivých pozemcích lokality nejsou součástí výstavby komunikačních ploch. V rámci realizace bude provedena pouze výšková úprava silničních obrub v místě vjezdů na pozemky.

Parkovací stání na pozemcích určených pro výstavbu RD nebudou ze strany komunikace oplocena.

2) Pro návštěvníky lokality je při D1 (větev V4) navrženo jedno podélné parkovací stání.

Celkové množství parkovacích stání v nové lokalitě (I. etapa) potom bude:

- 44 ks kolmých parkovacích stání na pozemcích určených pro výstavbu RD
- 1 ks podélné parkovací stání při D1 (větev V4) pro návštěvníky lokality

CELKOVÝ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ V LOKALITĚ JE 45 ks.

Všechna parkovací stání jsou navržena pro parkování osobních vozidel kategorie O2).

Stavba umožňuje užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a je provedena v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb. ve znění vyhl. č. 492/2006 Sb., a to především provedením stavebních úprav pro možnost bezpečného pohybu.

Stavba nezasahuje do technické infrastruktury.

C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Vzhledem k jednoduchosti a typičnosti stavby byly provedeny pouze základní jednoduché a běžné průzkumy. Bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu viditelných a běžně přístupných staveb, komunikací a technických sítí. Bylo také provedeno zjištění vedení podzemních sítí zajištěním vyjádření jednotlivých správců. Součástí průzkumů bylo také zajištění projektových dokumentací navazujících staveb komunikací, které navrhovaná stavba respektuje.

Při zpracování projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- * Dotčené katastrální mapy 1:1000 k.ú. Kladruby u Stříbra
- * **Územní plán města Kladruby**
- * Směrové a výškové zaměření stávajícího stavu zájmového území včetně přilehlých pozemků provedené geodet. firmou GEOTAN s.r.o.
- * **Územní rozhodnutí vydal Městský úřad Stříbro, odbor výstavby a územního plánování**

- * Projektová dokumentace k DÚR
- * Vyjádření a stanoviska příslušných správních orgánů k DUR byla v DSP zohledněna
- * Průběhy inženýrských sítí ověřené u správců sítí
- * **Zákon č. 114/1992 Sb.** o ochraně přírody a krajiny
- * **Zákon č. 183/2006 Sb.** o územním plánování a stavebním řádu
- * **Zákon č. 13/1997 Sb.** o pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kterými se upravuje
- * **Zákon č. 361/2000 Sb.** o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kterými se upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích
- * **Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na poz. komunikacích
- * **Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb.** o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

* **Příslušné ČSN a TP** zejména :

- ČSN 736110 - Projektování místních komunikací + změna Z1 (II/2010)
- ČSN 736102 - Projektování křižovatek na silničních komunikacích (XI/2007) + Z1
- ČSN 736056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na poz. komunikacích (druhé vydání)
- TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na poz. komunikacích (II)
- TP 103 – Navrhování obytných zón

Materiál použitý na stavbu musí splňovat především:

- NV 163/2002 Sb. - "Kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky"
- TN TZÚS 12.03.04 - "Výrobky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace"

Nebyl proveden IG průzkum a hydrogeologický průzkum.

D) VZTAHY NOVÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Výstavba nové páteřní místní obslužné komunikace lokality MO2 vč. chodníků, nových zklidněných komunikací D1, prodloužení přístupového chodníku při ul. Milevská (III/20316) a pěšího propojení stávající zklidněné komunikace ul. Jílová s novou zklidněnou komunikací lokality (větev V7) budou prováděny jako **jeden samostatný objekt**, který bude rozdělen na dvě, na sebe navazující části..

První část: Inženýrské sítě a stavba nové páteřní i obslužné komunikace MO 2

Druhá část: Inženýrské sítě a stavba nových zklidněných komunikací D 1

Stavba inženýrských sítí a komunikace každé části se provedou v následujícím pořadí:

- 1 - Splašková a dešťová kanalizace
- 2 – Vodovod
- 3 – Plynovod vč. přípojek
- 4 – Připojení trafostanice a rozvody nn a VO
- 5 – Rozvody telekomunikačních slaboproudých rozvodů
- 6 – Komunikace

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

E.1 OBECNĚ

V rámci výstavby komunikačních ploch nové lokality bude realizována nová páteřní místní obslužná komunikace, která bude dopravně napojena na silnice II/203 (ul. Revoluční) a III/20316 (ul. Milevská) ve dvou úrovněových stykových křižovatkách.

Nová páteřní komunikace lokality je navržena jako komunikace **funkční skupiny C – místní obslužná** typu **MO 2 10,0/6,0/30. zklidněná komunikace – obytná zóna**. Tato obslužná komunikace (větev V1) bude realizována jako **dvoupruhová** šířky **6,0 m** s oboustrannými chodníky šířky 2,0 m. Šířka dopravního prostoru obslužné komunikace je 10,0 m (6,0 m – komunikační prostor + 2 x 2,0 – oboustranné chodníky)..

Dopravní obslužnost pozemků lokality, neležících při páteřní obslužné komunikaci MO2, je navržena novými zklidněnými komunikacemi (větev V2, V4, V6 a V7) **funkční podskupiny D1 – zklidněná komunikace – obytná zóna**, které budou na komunikaci MO 2 dopravně napojeny chodníkovými přejezdy. Tyto zklidněné komunikace budou realizovány zčásti jako **dvoupruhová** šířky **6,0 m** a zčásti jako **jednopruhová obousměrná** šířky **3,5 m**.

Zklidněné komunikace (větev V2 a V4) bude v rámci realizace II. etapy v lokalitě zaokružovány zklidněnou komunikací – větev V3.

Zklidněná komunikace typu obytná zóna je zároveň určena automobilovému i pěšímu provozu. Tento typ komunikace není příčně členěn na chodník a vozovku. Na komunikaci je společný provoz chodců a vozidel a řídí se zákonem č. 361/2000 Sb. § 39 upravujícím provoz v obytné a pěší zóně. **Uvedené zákonné ustanovení, jako jediné v citovaném zákoně, řeší společný provoz vozidel a chodců v jednom dopravním prostoru.**

Přístup chodců do lokality výstavby Kladruby západ z centra města je uvažován po v nedávné době realizovaných chodnících při ul. Revoluční (II/203) a při ul. Milevská (III/20316). Na uvedené stávající chodníky budou navazovat nové chodníky při nové páteřní obslužné komunikaci lokality (větev V1).

Zároveň je přístup chodců uvažován i po novém chodníku, který propojí stávající zklidněnou komunikaci ul. Jílová a nově navrhovanou zklidněnou komunikaci větev V 7..

Pohyb chodců v lokalitě Kladruby západ je uvažován po nových oboustranných chodnících při páteřní místní obslužné komunikaci lokality a po zklidněných komunikacích D1, které jsou zároveň určeny automobilovému i pěšímu provozu. Tento typ komunikace není příčně členěn na chodník a vozovku. Na komunikaci je společný provoz chodců a vozidel a řídí se zákonem č. 361/2000 Sb. § 39 upravujícím provoz v obytné a pěší zóně.

Realizace stavby umožní užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a bude provedena v souladu s ČSN 736110 a vyhl. č. 398/2009 Sb. a to především provedením stavebních úprav pro možnost bezpečného pohybu i s vazbou na nové plochy a komunikace následovně:

- **Nové bezbariérové chodníky** budou na straně nové obslužné komunikace ohraničeny betonovými silničními obrubami s výškou nášlapu **120 mm**. Na vnější straně bude dlažba chodníku ukončena betonovými záhonovými obrubami s výškou horní hrany nad niveletu přilehlého chodníku **60 mm – přirozená vodící linie**. V místě vjezdů na pozemky a vstupů do šířky 8,0 m bude tato vodící linie přerušena. U šířky vjezdů nad 8,0 m bude z hmatové dlažby vytvořena **umělá vodící linie**, která propojí úseky s přirozenou vodící linií.
- **V místech určených pro přecházení chodců přes novou MO 2** budou obruby zapuštěny na výšku nášlapu **20 mm - bezbariérový přechod**.
- V místě připojení nových zklidněných komunikací D 1 na novou MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **20 mm**.
- V místě vjezdů na pozemky při MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **50 mm**.

- V místě vjezdů do objektů a na pozemky při zklidněných komunikacích D1, které budou sloužit i jako přístup pro pěší, budou silniční obruby zapuštěny na výšku **nášlapu 20 mm - bezbariérový přechod. Varovný pás z hmatové dlažby nebude realizován.**
- **V místě chodníkových přejezdů** (vjezdy na pozemky při MO 2 přes chodník a napojení nových zklidněných komunikací D1 (větev V2, V4, V6 a V7) na MO 2 bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů šířky 0,4 m** z plasticky provedené tzv. „hmatové „ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.
- **V místě určeném pro přecházení chodců přes novou MO 2** bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů š = 0,4 m a signálních pásů š = 0,8 m (jen u napojení D1 na MO2)** z plasticky provedené tzv. „hmatové „ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.

E.2 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ

Páteří místní obslužná komunikace MO 2 10,0/6,0/30 – větev V1

Začíná plnoprofilovým úrovnovým napojením ve stykové křižovatce na stávající krajskou silnici III/20316 (ul. Milevská), která probíhá při jižní straně lokality. Nová styková křižovatka je navržena kolmá se zakružovacími oblouky R = 9,0 m.

Od místa napojení probíhá MO2 k severu. Trasa komunikace MO 2 prochází v celém úseku čtyřmi mírnými směrovými oblouky:

- R1 = 50,0 m, km 0, 024115 – 0, 04650 vrchol. úhel – 25,6°
- R2 = 25,0 m, km 0, 126 00 – 0, 014616 vrchol. úhel – 46,2°
- R3 = 25,0 m, km 0, 20823 – 0, 22220 vrchol. úhel – 32,0°
- R4 = 25,0 m, km 0, 24178 – 0, 25131 vrchol. úhel – 30,4°

Na novou komunikaci MO 2 10,0/6,0/30 (větev 1) jsou přes chodníkové přejezdy připojeny následující zklidněné komunikace D1 lokality výstavby:

Levostranně

- D1 větev V4 km 0,03499
- D1 větev V2 km 0,25131

Pravostranně

- D1 větev V5 km 0,13608
- D1 větev V6 km 0,18502

Místní obslužná komunikace MO 2 10,0/6,0/30 – větev V1 končí úrovnovým napojením ve stykové křižovatce na stávající krajskou silnici II/203 (ul. Revoluční), která probíhá při severní straně lokality. Nová styková křižovatka je navržena kolmá se zakružovacími oblouky R = 9,0 m.

Při komunikaci jsou prakticky v celé délce navrženy oboustranné chodníky šířky 2,0 m. Na začátku úpravy navazuje na nový chodník na stávající chodník při ul. Milevská.

Celková délka komunikace MO 2 10,0/6,0/30 je cca – 355,20 m.

Zklidněná komunikace D1 – větev V2

Větev V2 začíná kolmým napojením na páteřní místní obslužnou komunikace MO 2 10,0/6,0/30 (větev V1).. Napojení je navrženo formou **chodníkového přejezdu**. Od místa napojení probíhá v prakticky přímém směru (40,00 m) k západu, kde slepě končí.

Další pokračování větve V2 včetně napojení na zklidněnou komunikaci větev V3 ve zvýšené křižovatce bude realizováno až v rámci II. etapy. Touto úpravou je vytvořeno T-obratiště umožňující obrat vozidel skupiny 2 (nákladní automobil, vozidlo HZS, vozidlo pro svoz TDO délky do 10,0m)

Celková délka zklidněné komunikace D1 (větev V2) je 40,00 m

Zklidněná komunikace D1 – větev V4

Větev V4 začíná kolmým napojením na páteřní místní obslužnou komunikace MO 2 10,0/6,0/30 (větev V1).. Napojení je navrženo formou **chodníkového přejezdu**. Od místa napojení probíhá v prakticky přímém směru (50,00 m) k západu, kde slepě končí.

Další pokračování větve V4 včetně napojení na zklidněnou komunikaci větev V3 ve zvýšené křižovatce bude realizováno až v rámci II. etapy. Touto úpravou je vytvořeno T-obratiště umožňující obrat vozidel skupiny 2 (nákladní automobil, vozidlo HZS, vozidlo pro svoz TDO délky do 10,0m)

Celková délka zklidněné komunikace D1 (větev V4) je 50,00 m

Zklidněná komunikace D1 – větev V5

Větev V6 začíná kolmým napojením na páteřní místní obslužnou komunikace MO 2 10,0/6,0/30 (větev V1).. Napojení je navrženo formou **chodníkového přejezdu**. Od místa napojení probíhá v prakticky přímém směru (39,55 m) k východu, kde slepě končí.

Celková délka zklidněné komunikace D1 (větev V6) je 39,55 m

Zklidněná komunikace D1 – větev V6

Větev V7 začíná kolmým napojením na páteřní místní obslužnou komunikace MO 2 10,0/6,0/30 (větev V1).. Napojení je navrženo formou **chodníkového přejezdu**. Od místa napojení probíhá v prakticky přímém směru (45,005 m) k severovýchodu, kde slepě končí.

Celková délka zklidněné komunikace D1 (větev V6) je 45,00 m

E. 3 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Výškové řešení nových komunikací v lokalitě přebírají místa připojení na stávající komunikace a výškový průběh stávajícího terénu v lokalitě výstavby. Z důvodu kvalitního odvodnění komunikace je podélný sklon komunikací navržen:

Místní obslužná komunikace MO 2 10,0/6,0/30 - větev V1	od – 10,7 %	do + 12,00 %
Zklidněná komunikace D1 – větev V2	od + 2,00 %	do + 6,00 %
Zklidněná komunikace D1 – větev V5	od - 2,50 %	do - 5,00 %
Zklidněná komunikace D1 – větev V6	od - 2,50 %	do - 4,50 %

Podélný sklon MO 2 10,0/6,0/30 a zklidněných komunikací D1 je v souladu s:

* - ČSN 733610 - Projektování místních komunikací, tab. 12, čl. 9.6.4 a změna Z1 (II/2010)

* **Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb.** o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

E.4 PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ

Nové komunikace (MO 2 10,0/6,0/30 i zklidněné D1) jsou řešeny s jednostranným příčným spádem **2,5 %** (stejná orientace jako stávající terén).

Nové chodníky při MO 2 10,0/6,0/30 mají navržen **příčný spád 2 % ke komunikaci**.

Nové prodloužení chodníku při krajské silnici III/20316 (ul. Milevská) má navržen **příčný spád 2 % ke komunikaci**.

Realizace stavby umožní užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a bude provedena v souladu s ČSN 736110 a vyhl. č. 398/2009 Sb. a to především provedením stavebních úprav pro možnost bezpečného pohybu i s vazbou na nové plochy a komunikace následovně:

- **Nové bezbariérové chodníky** budou na straně nové obslužné komunikace ohraničeny betonovými silničními obrubami s výškou nášlapu **120 mm**. Na vnější straně bude dlažba chodníku ukončena betonovými záhonovými obrubami s výškou horní hrany nad niveletu přilehlého chodníku **60 mm – přirozená vodící linie**. V místě vjezdů na pozemky a vstupů do šířky 8,0 m bude tato vodící linie přerušena.
- U šířky vjezdů nad 8,0 m bude z hmatové dlažby vytvořena **umělá vodící linie**, která propojí úseky s přirozenou vodící linií.
- **V místech určených pro přecházení chodců přes novou MO 2** budou obruby zapuštěny na výšku nášlapu **20 mm - bezbariérový přechod**.
- V místě připojení nových zklidněných komunikací D 1 na novou MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **20 mm**.
- V místě vjezdů na pozemky při MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **50 mm**.
- V místě vjezdů do objektů a na pozemky při zklidněných komunikacích D1, které budou sloužit i jako přístup pro pěší, budou silniční obruby zapuštěny na výšku **nášlapu 20 mm - bezbariérový přechod. Varovný pás z hmatové dlažby nebude realizován.**
- **V místě chodníkových přejezdů** (vjezdy na pozemky při MO 2 přes chodník a napojení nových zklidněných komunikací D1 (větev V2, V4, V5 a V6) na MO 2 bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů šířky 0,4 m** z plasticky provedené tzv. „hmatové „ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.
- **V místě určeném pro přecházení chodců přes novou MO 2** bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů š = 0,4 m a signálních pásů š = 0,8 m (jen u napojení D1 na MO2)** z plasticky provedené tzv. „hmatové „ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.

E.5 KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Navržená skladba doplnění silnice II/203 a 20316 v místě realizace napojení a silničních obrub nového chodníku (III/20316) odpovídá třídám dopravního zatížení IV - VI (dle ČSN 73 6114) a návrhová úroveň porušení vozovky D2.

Doplnění asf. krytu II/232 při silničních obrubách:

· asfaltový beton střednězrnný	ACO 11 (ABS II)	50 mm
· spojovací postřík		
· obalované kamenivo střednězrnné	ACP 16 (OK II)	50 mm
· spojovací postřík		
· rozšířená betonová zápěra obrub		250 mm
· <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 Mpa</u>		
CELKEM		350 mm

Poznámka - V místě realizace napojení MO 2 na II/203 a III/20316 a silničních obrub nového chodníku při III/20316 a následného doplnění krytu silnic nutno hranu asfaltového krytu silnic zaříznout. Po doplnění krytu nutno spáru zalít asfaltovou zálivkou. Stejným způsobem nutno provést i doplnění krytu v místě úprav uličních vpustí.

Komunikace MO 2 10,0/6,0/30 a nové zklidněné komunikace lokality D1:

· asfaltový beton střednězrný	ACO 11	60 mm
· spojovací postřík PSA 0,3 kg/m ²		
· obalované kamenivo střednězrné	ACP 16	50 mm
· infiltrační postřík PIA 0,5 kg/m ²		
· mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm
· štěrkodrt' frakce 0-32 mm	ŠD	200 mm
· <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 Mpa</u>		
CELKEM		460 mm

Chodníkový přejezdy, parkovací stání :

· betonová zámková dlažba	DL I	80 mm
· pískové lože	L	30 mm
· mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm
· štěrkodrt' frakce 0-32 mm	ŠD	200 mm
· <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 Mpa</u>		
CELKEM		460 mm

Poznámka:

* V případě nedostatečné únosnosti pláně se na základě zatěžovacích zkoušek provede sanace podloží např. položením geotextilie. Typ geotextilie bude v průběhu realizace na základě hutnicích zkoušek pláně upřesněn projektantem.

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodrtí při hutnění PS 102%.

Nové komunikace budou ohraničeny betonovými silničními obrubami např. BEST-MONO II alt.ABO 2 - 15 (1000/150/250) do betonu C 12/15 (B 15). Při silničních obrubách je v místě asfaltového krytu komunikační plochy navržena přídlažba z betonových krajníků nebo ze žulových kostek do betonu C 12/15 (B 15). V místě parkovacích stání s krytem ze zámkové dlažby nebude předlažba prováděna.

Alternativně lze provést zklidněné komunikace s krytem z betonové zámkové dlažby na podkladních štěrkových vrstvách při zachování konstrukční tloušťky komunikace. V případě změny konstrukce uvedených komunikací nutno skladbu konzultovat s projektantem a změnu projednat s příslušnými dotčenými orgány státní správy.

Chodník při MO 2 10,0/6,0/30, chodník při ul. Milevská a samostatný chodník od ul. Jílová:

· betonová zámková dlažba	DL I	60 mm
· ložná vrstva	L	30 mm
· štěrkodrt' frakce 0-32 mm	ŠD	250 mm
· <u>upravená a hutněná pláň Edef,2 > 30 Mpa</u>		
CELKEM		340 mm

E.6 OSTATNÍ KONSTRUKCE

Umístění kontejnerů na komunální odpad jednotlivých přilehlých pozemků lokality není v této dokumentaci uvažováno. Tyto budou umístěny na jednotlivých pozemcích popř. v jednotlivých objektech a vždy tak, aby byl tak zajištěn dostatečný rozhled vyjíždějících vozidel.

Při stávající silnici III/20316 (ul. Milevská) probíhá v místě budoucího prodloužení chodníku pravostranný zatravněný odvodňovací příkop. Tento se v místě nového prodloužení chodníku a napojení MO 2 10,0/6,0/30 v délce cca 74 m zatrubní z betonových trub DN 600.

Pro záchyt hrubých nečistot a splavenin z komunikace se čelo zatrubnění příkopu provede jako horská vpust tj. se sedimentačním prostorem a hrubými ocelovými česly. Nové čelo horské vpusti se **zakočí betonovým šikmým čelem (45°)**.

E.7 BOURACÍ A ZEMNÍ PRÁCE

Před zahájením zemních prací nutno zajistit u správců podzemních inž. sítí v místě stavby směrové a výškové vytýčení jimi spravovaných podzemních energií. Při realizaci nutno dodržet ČSN 736005. U všech podzemních sítí, které se nachází v prostoru stavby musí být dodržena správcí sítí předepsaná ochranná pásma od osy sítě. V případě že se budou stavební práce blížit těmto pásmům provedou se výkopové práce jen ručně.

Zhutnění pláň:

- Modul přetvárnosti podloží zeminy E def,2 = 45 MPa jemnozrnné zeminy, 120 MPa hrubozrnné zeminy
- Pod nepojížděnými plochami (chodníky) musí být Edef > 30 MPa
- Zhutnění ochranné vrstvy na modul přetvárnosti E def,2 = 100 MPa
- Zhutnění podkladních vrstev na modul přetvárnosti E def,2 = 120 MPa

Zemina zahrnuta do 3. třídy těžitelnosti s 5 % obsahem betonových konstrukcí. Vybouraný materiál a přebytek výkopku ze stavby bude průběžně odvážen na skládku k tomu účelu určenou. Nelze-li zeminu zhutnit na potřebnou míru hutnění, je třeba ji nahradit jinou vhodnější. Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodrtí při hutnění min PS 98%.

V průběhu realizace zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně paraplaní aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin. Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 a 721006 a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazních zkoušek.

E.8 ZELENÉ PÁSY A PLOCHY

V rámci čistých terénních úprav zelených ploch bude rozprostřena ornice v min. tloušťce 150 mm a oseta travním semenem. Použít parkové travní semeno (min. 25g/m²), výsev provádět v souladu s ČSN DIN 18917.

E.9 VEGETAČNÍ ÚPRAVY A KÁCENÍ

Stavba si nevyžádá kácení stromů.

F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění páteřní místní obslužné komunikace lokality bude **8 -mi novými uličními vpustěmi**.

Odvodnění nových zklidněných komunikací v lokalitě bude **7-mi novými uličními vpustěmi**. Vpusti budou odkanalizovány zčásti do nové dešťové a zčásti do nové jednotné kanalizace.

Odvodnění části ul. Milevská, která bude dotřena výstavbou nového jednostranného přístupového chodníku bude stávajícími uličními vpustěmi při ul. Milevská.

Uliční vpusti budou použity betonové prefabrikované s **mříží 300x 500 mm - zatěž. třída D 400**, s pachovým uzávěrem a sedimentačním prostorem. Poloha a výšky uličních vpustí jsou patrné z výkresové dokumentace.

Odvodnění chodníků při MO2 a vjezdů na jednotlivé pozemky v lokalitě bude příčným spádem na komunikaci.

Výškové uspořádání nových komunikací zabraňuje vytékání srážkových vod na přilehlou prodlouženou místní komunikaci. Plán komunikačních ploch bude odvodněna příčným spádem **min 3 %** do podélných drenáží zaústěných do odpadního potrubí uličních vpustí. Drenáž je navržena flexibilními trubkami min DN 100, výplň z HDK 8/16.

Veškeré povrchové znaky inž. sítí, včetně poklopů kanalizačních šachet a mříží uličních vpustí budou upraveny do úrovně nivelety nové komunikace nebo zelených pásů.

G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Výstavba nové páteřní místní obslužné komunikace lokality MO2 vč. chodníků, nových zklidněných komunikací D1, prodloužení přístupového chodníku při ul. Milevská (III/20316) a pěšího propojení stávající zklidněné komunikace ul. Jilová s novou zklidněnou komunikací lokality (včev V7) si nevyžádá žádné objížďky ani výluky provozu na dotčených silnicích a místních komunikacích.

Případná dopravní opatření související s omezením provozu na silnicích II/203 a III/20316 po dobu výstavby připojení lokality na uvedené silnice (dvě stykové křižovatky) a dopravní opatření související s omezením provozu na silnici III/20316 (ul. Milevská) po dobu výstavby nového přístupového chodníku bude před zahájením stavby projednáno s Policií ČR, DI Tachov.

S ohledem na šířku silnic II/203 i III/20316 v místě výstavby připojení nové obslužné komunikace lokality, bude svislé dopravní značení pracovního místa osazeno v souladu s TP 66 (Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích) dle šířky záboru dotčené komunikace stavbou (schéma B/2, B/3 popř. B/4, výjimečně B/5). Objížďky a výluky dopravy na stavbu dotčených silnicích nejsou uvažovány.

Trvalé svislé dopravní značení (SDZ)

- na všech vjezdech na zklidněné komunikace z nové páteřní místní obslužné komunikace budou osazeny značky **IP 26a – Obytná zóna (4 ks)**
- na všech výjezdech ze zklidněných komunikací nové lokality na novou páteřní místní obslužné komunikace budou osazeny značky **IP 26b – Konec obytné zóny (4 ks)**
- Před místem připojení páteřní místní obslužné komunikace lokality (včev V1) budou na silnicích II/203 a III/20316 na straně lokality osazeny značky **P 2 – Hlavní pozemní komunikace** + dodatková tabulka **E 2b – Tvar křižovatky**

- Před místem připojení páteřní místní obslužné komunikace lokality (větev V1) na silnice II/203 a III/20316 budou na nové místní obslužné komunikace (větev V1) osazeny značky **P 6 – Stůj, dej přednost v jízdě!**
- Na obou vjezdech ze silnic II/203 a III/20316 na páteřní obslužnou komunikaci lokality, budou na nové místní obslužné komunikace (větev V1) osazeny značky **B 4 – Zákaz vjezdu nákladních vozidel** doplněné o dodatkovou tabulku **E 13 – Text (Mimo dopravní obsluhy)**.

Dopravní značky budou osazeny na ocelové trubkové pozinkované sloupky. V místě vlastních značek musí být dodržena podchodná výška 2,2 m. Značky budou v A1. provedení s potahem folií se střední odrazivostí.

Trvalé vodorovné dopravní značení (VDZ)

- Na zklidněné komunikaci D1 budou vodorovným dopravním značením opatřena pouze jednotlivá ke komunikaci přilehlá podélná parkovací stání (**V 10a**). Tato budou vizuálně oddělena použitím odlišného krytu parkovacího stání (komunikace – asfalt **x** parkovací stání – zámková dlažba)

H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, POPŘ. ÚDRŽBU

Stavba bude prováděna za nepřerušného dopravního provozu na dotčených stávajících silnicích. Předpokládá se provedení stavby v jednotlivých dílčích etapách (dle harmonogramu výstavby zhotovitele), tak aby byl umožněn vjezd vozidel HZS a záchranné služby. Vlastní úpravy připojení na dotčené silnice provádět ze stejného důvodu na dvě části – po polovinách.

Plocha pro zařízení staveniště se neuvažuje. Materiály nutné pro výstavbu budou na stavbu dováženy průběžně. Stálá spotřeba vody a el. energie se nepředpokládá. Jako přístupové cesty pro dopravu materiálu na stavbu jsou uvažovány stávající místní komunikace a především silnice II/203 a III/20316 v obou směrech.. Během stavby musí být dodržována veškerá ustanovení a předpisy bezpečnosti práce.

Kontrolní prohlídky stavby budou provedeny v následujícím pořadí:

- Převzetí staveniště s dodavatelem, investorem a TDI
- Převzetí dokladů o směrovém a výškovém vytýčení stavby a dokladů o vytýčení podzemních inženýrských sítí v dotčeném území.
- Kontrola pláně výkopu včetně převzetí protokolů o provedení zkoušek hutnění pláně.
- Kontrola směrového a výškového vytýčení stavby
- Kontrola při realizaci a hutnění podkladních šterkových vrstev a při pokládce dlažby a živičných vrstev.
- Závěrečné předání stavby investorovi před kolaudací + kontrola trvalého dopravního značení.
- **Kolaudace**

Staveniště bude zajištěno proti vynášení znečištění stavebními stroji a nákladními auty po dobu realizace na přilehlé silnice a MK. Případné znečištění komunikace musí prováděcí firma průběžně odstraňovat. Zároveň musí prováděcí firma zajistit průjezdnost pro vozidla první pomoci a HZS.

I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Výstavba nové páteřní místní obslužné komunikace lokality MO2 vč. chodníků, nových zklidněných komunikací D1, prodloužení přístupového chodníku při ul. Milevská (III/20316) a pěšího propojení stávající zklidněné komunikace ul. Jílová s novou zklidněnou komunikací lokality (větev V7) je plošně a délkově jednoduchá liniová stavba středního rozsahu a nevyžaduje žádné technologické vybavení

J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Výstavba nové páteřní místní obslužné komunikace lokality MO2 vč. chodníků, nových zklidněných komunikací D1, prodloužení přístupového chodníku při ul. Milevská (III/20316) a pěšího propojení stávající zklidněné komunikace ul. Jílová s novou zklidněnou komunikací lokality (větev V7) budou prováděny a všechny příslušící vyvolané úpravy jsou navrženy v souladu s příslušnými ČSN. Předpokládané provozní zatížení nevyžaduje statické posouzení a ověření. Konstrukční skladby nových ploch jsou navrženy dle obecných standardů a příslušných ČSN.

K) ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Posouzení rozhledových poměrů připojení páteřní místní obslužné komunikace lokality investora na hlavní komunikace (silnice II/203 a III/20316) provedeno v souladu s následnými ČSN 736101(I/2000), ČSN 736102 (XI/2007) + změna Z1 a ČSN 736110(I/2006) + změna Z1.

Připojení posouzeno **na zastavení na vedlejší komunikaci před hranou hlavní komunikace**

Připojení páteřní místní obslužné komunikace na II/203 se nachází **v obci** (město Kladruby)

Připojení páteřní místní obslužné komunikace na III/20316 se nachází **mimo obec** (město Kladruby)

Poznámka

Po realizaci propojení nového chodníku při silnici III/20316 a úpravy umístění dopravního značení hranic obce (IS 12a – Obec, IS 12b – Konec obce) se připojení nové lokality bude nacházet **v obci (50 km/h)**. Rozhledy posuzovány na rychlost 50 km/h – *propojení chodníku bude realizováno s časovým předstihem.*

Podmínky pro určení rozhledových trojúhelníků dle čl. 5.2.9.2.2.

a) Křižovatka s předností v jízdě na hlavní komunikaci určenou dopravní značkou „**Hlavní pozemní komunikace**“, umístěnou na hlavní komunikaci a dopravní značkou „**Stůj, dej přednost v jízdě!**“ umístěnou na vedlejší komunikaci - **Uspořádání A - 5.2.9.2.4**

b) Skladba dopravního proudu na vedlejší komunikaci dle tab. 17

Skupina 2 – vozidlo pro odvoz odpadu, vozidlo HZS, nákladní automobil do 10,0 m

c) Požadavek na zajištění rozhledu na křižovatce MK sk. C/silnici dle tab. 18

Pro vozidla 2. skupiny

d) Příčné uspořádání komunikace – **dvoupruhová obousměrná komunikace**

Délky stran rozhledových trojúhelníků pro vozidlo skupiny 2 dle tab. 19 (Z1)

Připojení na II/203 (Revoluční)

Levostranný rozhled

návrhová rychlost **50 km/h = 13,9 m/sec**

skutečná délka rozhledu – 120 m

Požadovaná délka rozhledu – $X_{C50} = 65$ m NADSTANDARDNÍ

Pravostranný rozhled

návrhová rychlost **50 km/h = 13,9 m/sec**

skutečná délka rozhledu – 150 m

Požadovaná délka rozhledu – $X_{b50} = 80$ m NADSTANDARDNÍ

Připojení na III/20316 (Milevská)*

Levostranný rozhled

návrhová rychlost **50 km/h = 13,9 m/sec**

skutečná délka rozhledu – 150 m

Požadovaná délka rozhledu – $X_{C50} = 65$ m NADSTANDARDNÍ

Pravostranný rozhled

návrhová rychlost **50 km/h = 13,9 m/sec**

skutečná délka rozhledu – 115 m

Požadovaná délka rozhledu – $X_{b50} = 80$ m VYHOVUJÍCÍ

* Za předpokladu, že po dokončení nového chodníku při silnici III/20316 (Investor Město Kladruby) se dopravní značení **IS 12a/IS12b – Obec/Konec obce** přesune ve směru Milevo za místo připojení nové pátevní místní obslužné komunikace lokality Kladruby - západ, **budou rozhledové poměry připojení lokality na ul. Milevská vyhovující.**

S ohledem na výjezd max. **vozidel skupiny 2** tj. vozidel svázejících TDO, jsou délky rozhledu pro zastavení nového připojení lokality na stávající silnice II/203 a III/20316 **vyhovující.**

V rozhledových polích se nenachází žádné překážky bránící rozhledu.

Při výjezdu velkých nákladních vozidel stavby nutno zajistit bezpečný výjezd další poučenou osobou.

L) POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ STAVBY

Nově jsou navrženy:

- **Pátevní místní obslužná komunikace** funkční skupiny C typu **MO 2 10,0/6,0/30** šířky 6,0 m s oboustrannými chodníky šířky 2,0 m
- **Zklidněné komunikace** funkční skupiny **D1 – obytná zóna**. Komunikace budou jednopruhové obousměrné v min. šířce 3,5 m. Povrch je navržen z asfaltového betonu na podkladních štěrkových vrstvách.

Z hlediska požární bezpečnosti staveb se výstavba posuzuje podle vyhl. č. 246/2001 Sb., č. 23/2008 Sb. a podle příslušných norem, v daném případě především podle ČSN 730833 a ČSN 730802. Pro všechny objekty musí být zajištěna zařízení pro protipožární zásah. Rodinné domy, pro které jsou tato zařízení navrhována, jsou zařazeny jako budovy k bydlení sku. OB 1 podle ČSN 730833.

Pro uvedené budovy jsou požadovány příjezdy pro požární techniku do vzdálenosti max. 50 m od vstupů do objektů a v šíři alespoň **3,0m**. Navržené komunikace umožní průjezd a dopravní obraty **vozidlům skupiny 2** (vozidlo pro odvoz odpadu, autobus, nákladní automobil, zásahové vozidlo HZS do délky 10 m).

Komunikace je navržena v souladu s ČSN 736110 a 736102. Konstrukce vozovek komunikací jsou navrženy v souladu s ČSN 736114 a TP 170.

Stavbou nebudou dotčeny požadavky stávajícího stavu z hlediska požární bezpečnosti. Rovněž nedojde k omezení vjezdu pro požární techniku a přístup k okolním stávajícím objektům..

M) ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Při realizaci stavebních prací budou v dílčím rozsahu demontovány popř. vybourány stávající konstrukce vozovek a provedeny zemní práce v nutném rozsahu. Většina výkopové zeminy bude s ohledem na konfiguraci terénu v trase nové komunikace bude odvezena na deponii určenou investorem nebo na skládku k tomu účelu určenou a oprávněnou.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (**vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. - Katalog odpadů**). S odpady ze stavby bude nakládáno v souladu se **zákonem č. 185/2001 Sb.** o odpadech.

Všechny odpady ze stavby jsou **skupiny 17 00 00 - stavební a demoliční odpady**.

- * podskupina 17 01 00 - **17 01 01 - beton**
- * podskupina 17 03 00 - **17 03 03 asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01**
- * podskupina 17 05 00 - **17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03**
- * podskupina 17 09 00 - **17 09 04 směsný stavební a demoliční odpad neuvedený pod č. 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03**

N) ZÁVĚR

Dokumentace je vypracována v rozsahu a podrobnostech nutných pro provedení stavby a v souladu s příslušnými právními předpisy. Navržené dopravní řešení lokality vychází z technických možností, požadavků investora a podmínek příslušných orgánů zejména Město Kladruby, Policii ČR, DI Tachov, SUS Plzeňského kraje a MÚ Stříbro, odbor výstavby a územního plánování.

Ostatní údaje viz výkresová část.

Vypracoval: Ing. Jiří Pangrác