

17



Atelier PROMIKA s.r.o.
 Milady Horákové 103/66, Praha 6, 160 00
 tel. +420 224 316 794, fax +420 224 324 833
 e-mail: mika@promika.cz
 IČO: 26080273

INVESTOR: Město Tábor, Žižkovo náměstí 3, 390 15 Tábor

OBJEDNATEL: Město Tábor, Žižkovo náměstí 3, 390 15 Tábor

HLAVNÍ PROJEKTANT: Ing. Jaroslav Míka *[Signature]* PROJEKTANT: Ing. Václav Pivoňka

AKCE: **DOPRAVNÍ NAPOJENÍ PRŮMYSLOVÉ ZÓNY
 TÁBOR VÝCHOD – VOŽICKÁ**

STAVEBNÍ OBJEKT:

- SO 101 A – KOMUNIKAČNÍ PROPOJENÍ CHÝNOVSKÁ – VOŽICKÁ, KM 0,144 00 – 0,415 00
- SO 101 B – KOMUNIKAČNÍ PROPOJENÍ CHÝNOVSKÁ – VOŽICKÁ, KM 0,415 00 – 1,403 76
- SO 102 – ÚPRAVA KŘIŽOVATKY SILNIC II/123 A III/4093 (UL. CHÝNOVSKÁ)
- SO 103 – PŘÍJEZDOVÁ KOMUNIKACE K VÝROBNÍMU AREÁLU
- SO 104 – ÚPRAVA STÁVAJÍCÍ KOMUNIKACE K LÁVCE
- SO 105 – ÚPRAVA SILNICE II/137 (UL. VOŽICKÁ)
- SO 111 – STEZKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY ZA PROTIHLUKOVÝM VALEM
- SO 171 – DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
- SO 804 – REKULTIVACE PLOCH

PŘÍLOHA:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Č. PŘÍLOHY:
C.100.1

STUPEŇ: DVZ

DATUM: 01/2007

MĚŘÍTKO:

FORMÁT: 16xA4

2. Základní údaje o stavbě

Předmětem stavby je realizace souboru komunikačních staveb souhrnně označovaných pod názvem „Dopravní napojení průmyslové zóny Tábor východ – Vožická“. Těžištěm prací však je novostavba nového komunikačního propojení, procházejícího po východním obvodu zastavěného území města v úseku mezi ulicemi Chýnovskou a Vožickou a dále pak nezbytné navazující úpravy na Chýnovské i Vožické ulici. Nové komunikační propojení je vedeno z prostoru stávající stykové křižovatky na průjezdním úseku silnice II/123 u hasičské zbrojnice v Měšicích směrem na sever do prostoru připojení na Vožickou ulici, kde průjezdní úsek silnice II/137 opouští zastavěné území města ve směru na Mladou Vožici.

Soubor stavebních objektů **SO 100 – Pozemní komunikace** – předkládaný v této části dokumentace zahrnuje navrhované komunikační objekty stavby, které jsou těžištěm celé práce.

Navrhované komunikační propojení navazuje na současný průběh průjezdního úseku silnice II/123 v profilu za podjezdem pelhřimovské tratě stoupajícím do prostoru stykové křižovatky, kde se připojuje průjezdní úsek silnice III/4093 procházející Měšicemi v trase Chýnovské ulice. Navrhovaná hlavní trasa komunikačního propojení vytváří nové čtvrté rameno křižovatky a dále pokračuje na sever ve stoupání prostorem mezi plochami stávajícího výrobního areálu a zástavbou rodinných domků v ulici Na Vojtěchu. Komunikace v celém průběhu prochází po zemědělsky odbělávaných pozemcích až k připojení na Vožickou ulici. Poloha nové křižovatky na průjezdním úseku silnice II/137, je v souladu se schváleným územním plánem města dána potřebami rozvoje nových výrobních a komerčních aktivit navrhovaných územním plánem při východním obvodu zastavěného území města.

Navrhované komunikační propojení doplňuje základní komunikační systém města ve východním sektoru současně zastavěného území města. Ve smyslu schváleného územního plánu města komunikační propojení bude v krátké časové návaznosti vedeno dále na sever do Čekanice. V celém svém průběhu pak trasa postupně propojí všechny silniční trasy vstupující do města od východu a to jsou postupně od jihu trasy silnic I/19, II/123, III/4093, II/137, III/00346 a také severní obchvatovou trasu silnice I/19 včetně dálniční křižovatky Tábor – sever.

Hlavním cílem navrhovaného komunikačního propojení tedy je vytvořit předpoklady pro lepší přerozdělení přepravních vztahů především zdrojové a cílové dopravy a též vnitroměstských vztahů po východním obvodu zastavěného území města a také vytvořit kvalitní komunikační předpoklady pro zajištění dopravní obsluhy a rozvoj nových komerčních, výrobních a skladových aktivit navrhovaných územním plánem ve východním sektoru města.

3. Seznam použitých podkladů

- Geodetické zaměření dotčeného území včetně následujících doměrků území, Geodetická kancelář – Ing. Dvořáček, Tábor, 2002 - 2006
- Tábor – komunikační propojení Měšice – Čekanice - 1. etapa, Atelier PROMIKA, 06.2002
- Tábor – optimalizace trasy komunikačního propojení ulice Chýnovská – Vožická, Atelier PROMIKA, 06.2003

- Tábor – komunikační propojení Měřice – Čekanice, Informativní zákres a vyjádření o existenci inženýrských sítí v blízkém okolí navrhovaného komunikačního propojení, Geodetická kancelář – Ing. Dvořáček, 07.2002
- Tábor, Rešeršní posouzení základových poměrů podloží komunikace, úsek Chýnovská - Vožická, GalG - RNDr. Jitka Dvořáková, 02.2003
- Tábor, Inženýrskogeologický průzkum v trase komunikace Chýnovská - Vožická, GalG - RNDr. Jitka Dvořáková, 10.2004
- Studie vlivu stavby pozemní komunikace v Táboře - Měšicích na zatížení obyvatel hlukem z dopravy, DINPROJEKT, 06.2003.

4. Popis technického návrhu stavebních objektů

- 4.1 **SO 101 A - Komunikační propojení Chýnovská - Vožická, km 0,14400 - 0,41500**
SO 101 B - Komunikační propojení Chýnovská - Vožická, km 0,41500 - 1,40376

Navrhované komunikační propojení, ve smyslu vydaného územního rozhodnutí a následného stavebního povolení, je navrženo jako místní obslužná komunikace funkční skupiny C, podskupina C2. Tyto komunikace, ve smyslu dřívějších ustanovení ČSN 73 6110, zajišťují propojení sběrných komunikací či průjezdních úseků silniční sítě, zároveň je však také z profilu komunikace zajišťována komunikační obsluha přilehlých objektů.

S ohledem na nutnou podmínkou plného zajištění přístupu obslužné dopravy do všech dotčených areálů po celou dobu realizace stavby, v současné době komunikačně zpřístupněných z Chýnovské ulice, je stavba hlavní trasy rozdělena do dvou stavebních objektů. Prvním realizovaným úsekem bude objekt SO 101B, který představuje úsek hlavní trasy ve staničení mezi km 0,41500 - 1,40376 a to včetně přístupové komunikace ke stávajícím zařízením a objektům výrobního areálu (SO 103).

Následně budou pokračovat práce na stavebním objektu **SO 101A** – to je úsek hlavní trasy ve staničení mezi km 0,14400 a 0,41500, opět včetně realizace dalších souvisejících objektů, které zajistí plné dokončení a zprovoznění stavby.

Hlavní trasa komunikačního propojení je navržena v šířkovém uspořádání odpovídající základní kategorii **MO2k -/7,5/50**, to je jako obousměrná dvoupruhová komunikace se dvěma jízdními pruhy 2x3,0m a dvěma 0,25m širokými vodícími proužky a oboustrannou nepevněnou krajnicí 2x0,50m + 0,25m pro osazení silničních sloupků, celková šířka silničního tělesa v koruně je 8,00m.

Navrhované situační uspořádání komunikačních objektů je doloženo v grafické příloze Situace v měřítku 1:1000, šířkové uspořádání komunikačního propojení je doloženo v přílohách Vzorové příčné řezy 1:50 a přílohách Charakteristické příčné řezy v měřítku 1:100.

Návrhové prvky směrového a výškového vedení trasy komunikačního propojení byly stanoveny pro návrhovou rychlost $v=50\text{km/h}$ ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110. Směrové oblouky hlavní trasy jsou navrženy jako kruhové s přechodnicemi o poloměrech postupně $R_1=320\text{m}$, $R_2=185\text{m}$ a $R_3=500\text{m}$ a s přechodnicemi délky minimálně 50m. Celková délka navrhovaného

komunikační propojení mezi upravovanou ulicí Chýnovskou a Vožickou je cca 1260 metrů.

Z hlediska výškového vedení trasy jsou největší podélné sklony trasy uplatněny v počátku navrhované trasy, na upravovaných úsecích stávající trasy průjezdního úseku silnice II/123 stoupajícího od podjezdu pelhřimovské tratě k Chýnovské ulici, a to nejprve 6,63% a pak 7,21%. V nově navrhovaných úsecích trasy se jako největší uplatňuje podélný sklon v úseku klesání trasy před připojením na Vožickou ulici a to s hodnotou 4,30%. Výškové vedení navrhovaného propojení je doloženo přílohou Podélný řez komunikačním propojením Chýnovská - Vožická v měřítku 1:1000/100.

Stavební objekt SO 101A začíná ve staničení hlavní trasy km 0,14400 připojením na upravovanou křižovatku silnic II/123 a III/4093 na Chýnovské ulici u hasičské zbrojnice – SO 102. Objekt SO 102 představuje přestavbu stávající stykové křižovatky do tvaru čtyřramenné průsečné křižovatky. Zářez nad hlavní trasou komunikačního propojení je překlenut lávkou pro pěší a cyklisty (SO 201) převádějící vztahy mezi Měšicemi a centrem města. Lávka je navržena v šířce 3,25m mezi zábradlím výšky 1,30m. Návrhové parametry lávky krom běžného pěšího a cyklistického provozu umožňují průjezd lehkého manipulačního údržbového vozidla. Samotný objekt lávky je navržen v ocelové konstrukci o třech polích $12+15,5+9,3 = 36,80$ metru. Komunikační připojení objektu lávky je realizováno po upravované stávající komunikaci vedené od Chýnovské ulice do výrobního areálu nebo dále k centru města (SO 104).

V prostoru mezi stávající zástavbou při ulici Na Vojtěchu a navrhovanou lávkou je navrženo zřízení komunikačního vstupu do zbytkové plochy mezi pozemky rodinných domků a navrhovanou komunikací, který bude dočasně využíván pro potřeby zřízení staveniště.

Od křižovatky na Chýnovské hlavní trasa stoupá zemním zářezem až do staničení v km 0,41500, kde se připojí na již dříve realizovaný úsek hlavní trasy SO 101B před křižovatkou pro připojení obslužné komunikace výrobního areálu (SO 103).

Stavební objekt **SO 101B** tedy začíná ve staničení hlavní trasy km 0,41500 v místě připojení před stykovou křižovatkou, která zajišťuje dopravní dostupnost stávajících výrobních kapacit a také navazujících ploch soukromých i společných zahrad (SO 103). Za touto křižovatkou hlavní trasa dále stoupá až k vrcholu trasy, kde ve staničení km 0,667 je hospodářským sjezdem připojena stávající polní cesta, která v tomto prostoru křížuje navrhované komunikační propojení. Z hlediska kontinuity pěších tras je do tohoto prostoru převedena také stezka pro pěší a cyklisty vedená od ulice Na Vojtěchu směrem na sever – SO 111. Přejechod pro pěší a cyklisty, ve smyslu vydaného územního rozhodnutí, je vyznačen příslušným dopravním značením a dále je vybaven varovným blikáčem – SO 406.

Na základě závěrů ze „Studie vlivu stavby pozemní komunikace v Táboře - Měšicích na zatížení obyvatel hlukem z dopravy“ zpracované firmou DINPROJEKT, 06.2003, je navržena ochrana přiléhající zástavby rodinných domků v ulici Na Vojtěchu protihlukovým zemním valem (SO 191) délky cca 233m, s výškou v koruně 2,8 metru, šířka tělesa ve vrcholu je 1,0m. Mezi oplocením přiléhajících pozemků a patou zemního valu je ponechávána komunikační spára cca 2-3 metry, která může být v kritických profilech případně chráněna opevněním svahu na straně zemního valu pro zachování dostatečného průchodu a pro vedení linií inženýrských sítí. Pro zlepšení izolačních charakteristik valu, spíše z hlediska optického oddělení bydlení od vlastní komunikace bude val osázen ve vhodné dendrologické skladbě - SO 803.1.

Od přechodu pro pěší a cyklisty v km 0,660 trasa pokračuje v přímé a klesá do středního údolnicového úseku trasy v místech průchodu pod svazkem vysokonapěťových vedení směřujících od tábořské rozvodny směrem na severovýchod. Z údolní polohy trasa opět stoupá a vstupuje do těsného kontaktu s pozemkem areálu budovaného Logistického centra Tábor. Oproti předchozím předpokladům se navrhovaná stavba hlavní trasy komunikačního propojení musí vyrovnávat s novými terénními poměry, které vznikly v souvislosti s výstavbou halových objektů a jejich nezbytných přiléhajících manipulačních ploch. V úseku cca km 1,043 až 1,090 je vlevo vložena gabionová opěrná zeď dl. 47 metrů (SO 211), nad kterou je spolu s přilehlými úseky osazeno silniční ocelové svodidlo v délce 120 metrů.

Podél areálu Logistického centra trasa nejprve stoupá ke staničení km 1,198, kde je jednostranně připojena stávající polní cesta vedoucí ve směru na východ do volné krajiny, která zajišťuje zpřístupnění stávajících zemědělských pozemků. Za tímto hospodářským sjezdem hlavní trasa již klesá k připojení na průjezdní úsek silnice II/137, na jehož rozšířený okraj se ve staničení km 1,40376 připojuje. Navrhovaná 1. etapa stavby „Dopravního napojení průmyslové zóny Tábor východ – Vožická“ je ukončena upravovanou křižovatkou na připojení k trase průjezdního úseku silnice II/137 – SO105.

Odvodnění navrhované hlavní trasy komunikačního propojení je zajištěno podélným a příčným spádováním komunikačních ploch do oboustranně vedeného silničního příkopu. V prvním úseku u Chýnovské ulice jsou dešťové vody odvedeny přes oboustranné horské vpusti do nové přípojky a do stávající dešťové kanalizace. Ve středním úseku trasy je navržena retenční nádrž, do které budou dešťové vody z komunikace svedeny a dále novou dešťovou kanalizací vedeny k připojení na rekonstruovaný kanalizační sběrač procházející areálem teplárny a dále až k připojení na kanalizační sběrač v Zavadilské ulici. Úsek trasy přiléhající k Vožické ulici pak bude odvodněn prostřednictvím stávajících silničních příkopů procházejících při silnici II/137.

Zemní těleso komunikačního propojení je navrženo v souladu s příslušným ustanovením ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic.

V závěrech hodnocení uvedených v Inženýrskogeologickém průzkumu základových poměrů podloží komunikace vypracovaných firmou GaGI - RNDr. Jitka Dvořáková v termínu 10.2004 jsou poměry trasy po geologické stránce hodnoceny ve smyslu ČSN 73 1001 „Základová půda pod plošnými základy“ čl. 20 odst. a, jako jednoduché a z pohledu ČSN 73 1002 lze v celé trase komunikace hodnotit podloží jako vhodné. Trasa projektovaného komunikačního propojení vede v morfologicky poměrně málo členitém území. Celá zkoumaná oblast patří do jednotvárné série moldanubika, skalní podklad je tvořen biotitickou pararulou, místy migmatizovanou. Vodní režim je v celé trase příznivý.

4.2 SO 102 - Úprava křižovatky silnic II/123 a III/4093 (ul. Chýnovská)

Jak bylo výše uvedeno navrhovaná hlavní trasa komunikačního propojení začíná v prostoru stávající stykové křižovatky na průjezdním úseku silnice II/123 a III/4097 u hasičské zbrojnice. Pro zapojení čtvrtého komunikačního ramene je nezbytné provedení poměrně rozsáhlé úpravy a přestavby této křižovatky. Navrhovanou úpravou je vytvořena průsečná křižovatka, jejíž čtvrté rameno

v podstatě prodlužuje stávající trasu stoupající od podjezdu železniční tratě ve směru na sever. Průběh Chýnovské ulice je nově upravován obloukem $R=250\text{m}$, oproti současnému stavu je tedy průběh komunikace významně napřimován.

„Zbytkové“ plochy stávající stykové křižovatky uvolňované po navržené úpravě hlavního směru jsou převedeny do ploch doplňkové zeleně. Součástí navrhovaných úprav křižovatky jsou také úpravy přiléhajících chodníků a navazujících ploch zeleně, navrhované komunikační úpravy zachovávají všechny v současnosti provozované směry pěších propojení.

Celková délka navrhované úpravy Chýnovské ulice je cca 228 metrů, součástí prací je také úprava dalších cca 144 metrů části průjezdního úseku silnice II/123 a související další úpravy současného stavu. Navrhované situační uspořádání tohoto objektu je nejlépe patrné a je doloženo v grafické příloze Situace v měřítku 1:1000. Výškové vedení navrhovaných úprav hlavní trasy propojení je doloženo přílohou Podélný řez komunikačním propojením Chýnovská - Vožická v měřítku 1:1000/100 a navrhované úpravy na Chýnovské ulici jsou doloženy v příloze Podélný řez ulice Chýnovská (silnice III/4093) v měřítku 1:1000/100 a v příloze Podélný řez větev A v měřítku 1:1000/100.

4.3 SO 103 - Příjezdová komunikace k výrobnímu areálu

Navrhované komunikační propojení Chýnovská – Vožická (SO 101A) v prostoru průsečné křižovatky a navazujícího zářezu nové trasy u Chýnovské ulice zcela přetíná a ruší stávající obslužnou komunikaci vedenou od Chýnovské ulice do prostoru výrobního areálu, která pak dále pokračuje ve směru na sever. V prostoru u nároží pozemku Strojíren se odpojuje stezka pro pěší, která dále pokračuje souběžně s Chýnovskou ulicí směrem do centra města. Pěší a cyklistické propojení ve vztazích mezi Měšicemi a centrem města bude nově realizováno stezkou pro pěší a cyklisty vedenou nad zářezem po navrhované ocelové lávce (SO 201). Pro příjezd automobilové obslužné dopravy ke stávajícím výrobním areálům slouží nová trasa příjezdové komunikace. Obslužná komunikace se připojuje ve staničení km 0,437 novou stykovou křižovatkou na hlavní trasu komunikačního propojení. Tato obslužná komunikace zajišťuje komunikační obsluhu stávajících ploch výrobního areálu a také přiléhajících zahrad a dalších pozemků. Součástí obslužné komunikace je rovněž parkovací pás pro kolmé stání 22 a 12 vozidel před vstupy do obou areálů a také chodník procházející podél upravovaného oplocení obou areálů. V rámci objektu se počítá se zřízením nových vjezdů a vstupů do areálu Strojírny Tábor s.r.o., Památek Tábor s.r.o. a dalších přilehlých nemovitostí.

Celková délka navrhované příjezdové komunikace výrobního areálu je cca 260 metrů. Navrhované situační uspořádání tohoto objektu je nejlépe patrné a je doloženo v grafické příloze Situace v měřítku 1:1000. Výškové vedení navrhované příjezdové komunikace výrobního je doloženo přílohou Podélný řez příjezdové komunikace v měřítku 1:1000/100.

Tak jako trasa komunikačního propojení je navrhovaná příjezdová komunikace výrobního areálu navržena v šířkovém uspořádání odpovídajícím základní kategorii MO2k -/12,5 (7,5)/50 a to jako obousměrná dvou pruhová komunikace s jízdními pruhy $2 \times 3,0\text{m} + 0,25\text{m}$ vodící proužek, s jednostrannou nezpevněnou krajnicí $0,50\text{m} + 0,25\text{m}$ pro osazení silničních sloupků. Na straně při oplocení výrobních areálů, za kolmým stáním vozidel $\text{š}=5\text{m}$, je veden chodník šířky 2,0 metru.

4.4 SO 104 – Úprava stávající komunikace k lávce

Tento stavební objekt představuje úpravu stávající komunikace vedené dnes od Chýnovské ulice k areálu Strojíren. Před areálem Strojíren se pak odpojuje stezka pro pěší a cyklisty směřující podél Chýnovské ulice do centra města. Stávající komunikace je silničním zářezem nového propojení (SO101A) přetáta, propojení mezi Měšicemi a centrem města zajišťuje lávka pro pěší a cyklisty - SO 201. Z této nově upravené komunikace bude během stavby rovněž realizován dočasný vjezd do areálu zařízení staveniště. Navrhovaný rozsah úprav stávající komunikace je nejlépe patrný z doložené situace 1:1000, celková délka úpravy komunikace je asi 50 metrů. Výškové vedení upravované stávající komunikace je doloženo přílohou Podélný řez komunikace k lávce v měřítku 1:1000/100.

4.5 SO 105 - Úprava silnice II/137 (ul. Vožická)

Navrhovaná hlavní trasa stavby „Dopravního napojení průmyslové zóny Tábor východ – Vožická“ je ve svém staničení km 1,40376 připojena na nově upravovaný okraj průjezdního úseku silnice II/137. Pro vytvoření nové stykové, výhledově pak průsečné, křižovatky na Vožické ulici je navrženo oboustranné rozšíření stávajícího profilu průjezdního úseku silnice II/137 a to jednak z důvodů rozšíření stávající vozovky pro šířkové uspořádání v parametrech základní kategorie S7,5/50 a dále rozšíření profilu komunikace pro vložení odbočovacích pruhů. Celková délka navrhovaných úprav průjezdního úseku silnice II/137 - Vožické ulice je cca 255 metrů.

Průjezdní úsek silnice II/137 je oboustranně rozšiřován ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6102 Projektování křižovatek pozemních komunikací pro vložení levých odbočovacích pruhů z obou provozovaných směrů komunikace. Návrhové prvky úpravy křižovatky, ve smyslu předchozích jednání, byly v úseku příjezdu od centra města navrženy pro návrhovou rychlost na hodnotě $v=50\text{km/h}$, v opačném směru – na příjezdu od Mladé Vožice – pro hodnotu $v=70\text{km/h}$.

Zemní těleso navrhovaného rozšíření komunikačního profilu je navrženo v souladu s příslušným ustanovením ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic.

Všechny navrhované úpravy stávající trasy průjezdního úseku silnice II/137 jsou nejlépe patrné z doložené Situace 1:1000. Výškové vedení Vožické ulice je doloženo přílohou Podélný řez ulice Vožická (II/137) v měřítku 1:1000/100.

4.6 SO 111 - Stezka pro pěší a cyklisty za protihlukovým valem

Pro zajištění průchodnosti širšího území od rodinných domků směrem na sever a na západ bylo požadováno zřízení nového komunikačního propojení. Propojení je navrženo pro pěší a cyklistický provoz a je vedeno od slepého uzávěru ulice Na Vojtěchu ve směru na sever ke stávající polní cestě. Propojovací komunikace – stezka pro pěší a cyklisty - je navržena v šířce 2,25m a v délce 220 metrů se živičným krytem povrchu.

Připojení je navrženo v prostoru navrhovaného připojení polní cesty v km 0,667 na hlavní komunikační trasu. Součástí úprav je zřízení přechodu pro pěší přes hlavní komunikační trasu. Přechod bude vybaven samostatným výstražným

signalizačním zařízením – blikáčem (SO 406) se zvýrazňující úpravou dopravního značení a dále se počítá s přisvětlením.

4.7 SO 171 - Dopravní značení

Tento stavební objekt představuje realizaci svislého a vodorovného značení v nezbytně nutném rozsahu vyvolaném touto stavbou a v souladu s ustanovením příslušných předpisů.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky a ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení. Svislé dopravní značky budou velikosti střední ze zpevněného pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem s retroreflexní fólií osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky v betonovém základu. Vodorovné dopravní značky budou provedeny nástřikem ze saduritu nebo termoplastu v barvě bílé a žluté.

Návrh dopravního značení je zcela zřejmý z přílohy Dopravní značení 1:1000.

4.8 SO 804 – Rekultivace ploch

Tento stavební objekt představuje rekultivaci polní cesty v nezbytně nutném rozsahu vyvolaném touto stavbou.

V úseku staničení cca km 0,500–0,640 bude vpravo od hlavní komunikační trasy rekultivována stávající polní cesta. Tato trasa je v podstatě nahrazena novou stezkou pro pěší a cyklisty za protihlukovým valem – SO 111.

Návrh předpokládá vybrání starých konstrukčních vrstev cesty v délce cca 135 metrů, potřebné šířce 5 metrů a hloubce 0,5m, to je celkem cca 340 m³. Následně bude rýha v celém objemu ve dvou vrstvách doplněna zásypem dříve deponované humózní zeminy.

5. Vytýčení

Pro potřeby předkládané dokumentace pro stavební povolení jsou hlavní body směrového polygonu os komunikačních větví fixovány v rámci digitálního zpracování v souřadnicích JTSK. Seznam souřadnic vytyčovacích bodů je uveden v grafické příloze č. 4 Vytyčovací výkres. Šířkové uspořádání a poloměry směrových oblouků jsou dány orientačním kótováním.

6. Výškové řešení

Návrh výškového komunikačního řešení a uspořádání komunikací vychází z konfigurace stávajícího terénu a možností výškového napojení na stávající objekty. Dále výškové řešení ovlivňuje také možnost odvodnění zpevněných ploch.

Nově navrhované vozovky mají základní příčný sklon 2,5%, chodníkové plochy 2,0%, sklon zemní pláně je minimálně 3,0%.

Základní převýšení obrubníku v prostoru křižovatky při ulici Chýnovská je 15

cm. Záhonové obrubníky budou osazeny na straně přirozené vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace s převýšením 6 cm, na straně odtoku srážkových vod jsou zapuštěny do úrovně chodníku a 2 cm nad přilehlý terén. Přechody pro chodce budou řešeny v bezbariérové úpravě s obrubníkem sníženým na úroveň +2 cm nad úroveň přilehlé vozovky.

Míže odvodňovacích prvků budou osazeny zásadně o 1 cm níže, než je návrhová výšková úroveň zpevněné plochy v daném místě.

Návrh výškového řešení je nejlépe patrný z doložených Podélných řezů komunikačních úseků v měřítku 1:1000/100, Vzorových příčných řezů 1:50 a ze Situace 1:1000.

7. Navrhované konstrukční uspořádání komunikačních objektů

Konstrukce nových zpevněných ploch komunikací a chodníků jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1.12.2004, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121, cementový beton 73 6123, podkladový beton 73 6124, šterkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev, eventuálně použít spojovací živičné postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Ošetření spár u živičných úprav v místě napojení na stávající úpravu bude provedeno zálivkou s použitím výztužné mřížoviny. Napojení vrstev vozovky bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Při použití litých asfaltů i asfaltového betonu jemnozrnného je třeba vhodným uspořádáním ve smyslu ČSN 73 6122 zamezit vzniku puchýřů (např. oddělením vrstev technickou geotextilií, lepenkou apod.)

Pro návrh, výrobu, dopravu, pokládku, kontrolu a zkoušení hutněných asfaltových směsí typu AB, AKM, AKT a OK se zvýšenou odolností proti tvorbě trvalých deformací platí technické podmínky TP 109 „Asfaltové hutněné vrstvy se zvýšenou odolností proti tvorbě trvalých deformací“, schválené MDS ČR OPK pod č.j. 25453/00-120 s účinností od 1.12.2000.

U živičných konstrukcí musí být na podkladní vrstvě z KSC provedena opatření proti vývoji reflexních trhlin do asfaltových vrstev omezením jejich smršťování úpravou pojiva nebo uvolněním smršťovacích napětí přehutněním vrstvy v době tvrdnutí vibračním válcem nebo vytvořením smršťovacích trhlin.

Ložní vrstva dlážděných konstrukcí na podkladě KSC musí být při provádění podkladní vrstvy odvodněna v souladu s TP 170 např. vložení geosyntetika tl. 5 – 15 mm se součinitelem propustnosti $> 1 \times 10^{-4} \text{ ms}^{-1}$.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch vtěsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{\text{def2}} = 45 \text{ MPa}$ pro jemnozrnné a 120 MPa pro hrubozrnné zeminy. 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 pláně. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Při provádění stavebních prací se doporučuje vycházet z vyjádření inženýrského geologa - doporučení geotechnického postupu zemních prací zpracovaného firmou GalG – RNDr. Jitka Dvořáková, Brechtova 777, 149 00 Praha 4, v Praze z dubna 2006, vyjádření je doloženo v kapitole č. 10. Bourací a zemní práce.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý z doložených grafických příloh Vzorových příčných řezů 1:50.

Komunikační propojení Chýnovská – Vožická a příjezdová komunikace k výrobnímu areálu včetně parkovacích stání se provedou s krytem živičným a konstrukcí ve složení (NÚPK D1-N-6, TDZ III):

asfaltový beton střednězrný	ABS I	40mm	
asfaltový beton hrubý	ABH I	60mm	
obalované kamenivo	OK I	50mm	
kamenivo zpevněné cementem	KSC I	130mm	
štěrkodrt'	ŠD	220mm	45 MPa
celkem		500mm	

Úprava křižovatky silnic II/123 a III/4093 (ul. Chýnovská) se provede s krytem živičným a konstrukcí ve složení (NÚPK D0-N-3, TDZ II):

asfaltový koberec mastixový	AKM I	40mm	
asfaltový beton hrubý	ABH I	70mm	
obalované kamenivo	OK I	60mm	
kamenivo zpevněné cementem	KSC I	170mm	
štěrkodrt'	ŠD	250mm	45 MPa
celkem		590mm	

Chodníky s možností pojezdu se provedou s krytem živičným a konstrukcí ve složení (NÚPK D1-N-6, TDZ VI):

asfaltový beton střednězrný	ABS II	40mm	
obalované kamenivo	OKS I	50mm	
kamenivo zpevněné cementem	KSC I	120mm	
štěrkodrt'	ŠD	150mm	45 MPa
celkem		360mm	

Chodníky a zpevněné plochy určené výhradně pro pěší a cyklisty se provedou s krytem živičným a konstrukcí ve složení (NÚPK D2-N-3, TDZ O). Skladba konstrukce je navržena s ohledem na požadavek uplatnění zesílené konstrukce pro možnost pojezdu technologických vozidel do 3,5t včetně možnosti pojezdu až tří nákladních vozidel za den:

asfaltový beton jemnozrný	ABJ II	50mm	
recyklát	R-mat	50mm	
štěrkodrt'	ŠD	150mm	45 MPa
celkem		250mm	

Obrubníkové hrany komunikací a pochozích ploch budou provedeny nové betonové a budou uloženy do betonového lože s opěrou. Pro oddělení vozovky od

chodníků a ploch zeleně se použije obrubník silniční, pro oddělení ploch pro pěší od ploch zeleně je navržen obrubník záhonový.

8. Užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

Všechny navrhované komunikační plochy jsou vybaveny ve smyslu opatření vyhlášky MMR ČR č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Přechody pro chodce budou řešeny v bezbariérové úpravě s varovným (šířka 0,4 m) a signálním (šířka 0,8 m) pásem provedeným z dlažby s odlišnou strukturou povrchu vnímatelnou slepeckou holí (betonová dlažba s výstupky) a obrubníkem sníženým na úroveň 0,02 m nad úroveň přilehlé vozovky. V příloze č. C.100.12 Vzorové příčné řezy – 2.díl je zakreslen detail bezbariérové úpravy přechodu pro chodce se zakótovanými šířkami varovných a signálních pásů.

9. Odvodnění

Odvodnění navrhované hlavní trasy komunikačního propojení a dalších komunikačních úseků je provedeno podélným a příčným spádováním komunikačních ploch do oboustranně vedených silničních příkopů. V prvním úseku u Chýnovské ulice (staničení km 0,000 – 0,619) budou dešťové vody z obou příkopů svedeny přes horské vpusti novou propojovací kanalizační stokou do stávající kanalizace procházející Chýnovskou ulicí.

Střední úsek trasy bude odvodněn přes retenční nádrž (SO 311) o objemu 80m³, z níž budou zachycené dešťové vody odvedeny novým kanalizačním sběračem (SO 304) k připojení na rekonstruovanou a částečně také novou trasu dešťové kanalizace procházející areálem teplárny až k Zavadilské ulici (SO 305).

Odvádění dešťových vod z posledního úseku trasy před připojením na Vožickou ulici bude opět realizováno podélným a příčným spádováním komunikačních ploch do oboustranného silničního příkopu zaústěného do stávajících silničních příkopů procházejících při silnici II/137.

Odvedení srážkových vod z vozovek, kde je zvýšená obruba a přilehlých chodníků je provedeno podélným a příčným spádováním do stávajících rektifikovaných a nově navržených uličních vpustí.

Ostatní zpevněné plochy budou odvodněny do přilehlých ploch zeleně.

10. Inženýrské sítě, přeložky a jejich ochrana

Součástí této části dokumentace není ochrana ani přeložky stávajících inženýrských sítí. Problematika návrhu úprav inženýrských sítí je doložena jednak v souhrnné části dokumentace spolu s grafickou přílohou Koordinační situace v měřítku 1:1000 a dále v příslušné dokumentaci jednotlivých objektů. Zakreslenou polohu linií inženýrských sítí v předkládané dokumentaci, s ohledem na současný stupeň podkladů, je třeba považovat za orientační a pro další stupně projektové přípravy je třeba zajistit jejich přesné zaměření. Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních

vedení jejich správci se zákresem do dokumentace, toto vytýčení musí dodavatel udržovat po celou dobu stavebních prací v řádném stavu. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Vytyčení inženýrských sítí musí být během stavby neporušeno. Pracovníci dodavatele musí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanismy (min. 1,5 m po každé straně, u dálkových 3 m). Správci inženýrských sítí musí být vyrozuměni nejméně 15 dní před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení o jaké kabely se jedná.

Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovek a ploch musí být položeny veškeré chráničky a provedeny pokládky a úpravy inženýrských sítí, což musí být příslušnými správci zkontrolováno. Vzhledem k výškovým změnám rekonstruovaných zpevněných ploch bude nutná výšková rektifikace stávajících povrchových znaků inženýrských sítí.

11. Bourací a zemní práce

Obsahem bouracích a zemních prací, které předcházejí stavební činnosti je především sejmutí svrchní humózní vrstvy z celého pozemku a odstranění keřů. Součástí prací jsou i demolice stávajících komunikačních ploch včetně rozebrání obrubníků, vpustí a odvodňovacích žlabů. Pokud budou tyto prvky nepoškozené, použijí se do nových konstrukcí. Následně se provede odtěžení zeminy na spodní úroveň pláň komunikačních ploch. Součástí dodávky je třídění vybouraného materiálu, odvoz na skládku inertního materiálu včetně naložení, dopravy a poplatku za uložení.

Bourací práce zahrnují demolici stávající komunikací včetně jejich podkladních vrstev v rozsahu potřebném stavbou. Stavební objekt SO 002 Bourání vozovek je popsán v samostatné dílčí dokumentaci.

Definitivní násypová tělesa uvažovaná v tomto stavebním objektu budou provedena z materiálů vhodných pro násypy a náležitě zhutněna. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Neupotřebený výkopek se odveze na skládku určenou investorem. Sklony násypových těles jsou navrženy do hodnoty 1:2,5, zářezových maximálně 1:2.

V rámci objektu se provede úprava a vyrovnaní terénních nerovností navrhovaných ozeleněných ploch v areálu stavby, které budou opatřeny vrstvou humusu v tloušťce 20cm a osety travním semenem.

Při provádění zemních prací je nutné dodržovat následující obecné podmínky:

- skryvkové a případné hutnicí práce by se měly zahájit pouze při předpovědi delšího suchého počasí. Práce se doporučuje provádět po částech a v případě nepříznivého deštivého počasí pokračovat až po vysušení terénu nebo skrytí rozmočené vrstvy a přehutnění povrchu,

- po celou dobu stavebních prací bude prováděn geotechnický dozor, který v případě jakýchkoli odchylek oproti popsaným předpokladům bude rozhodovat o změnách v navržené technologii, případně určí potřebná sanační opatření,

- v případě, že navrhované úpravy silniční pláň a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovek nebudou provedeny v těsném sledu bez časové

prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláň vozidly stavby, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

Při provádění zemních prací je třeba respektovat závěry Inženýrskogeologického průzkumu v trase komunikace Chýnovská – Vožická vypracovaného firmou GalG – RNDr. Jitka Dvořáková, v termínu 10.2006, kde se uvádí:

Trasa projektovaného komunikačního propojení vede v morfologicky poměrně málo členitém území. Celkové převýšení je cca 50 až 60 m a přechody jsou pozvolné. Po geologické stránce jsou poměry trasy ve smyslu ČSN 73 1001 „Základová půda pod plošnými základy“ čl. 20 odst. a, jednoduché a z pohledu ČSN 73 1002 lze v celé trase komunikace hodnotit podloží jako vhodné.

Celá zkoumaná oblast patří do jednotvárné série moldanubika, skalní podklad je tvořen biotitickou pararulou, místy migmatizovanou. Vodní režim je v celé trase příznivý. Podrobné hodnocení zastižených zemin a hornin uvádíme ve výše uvedených kapitolách.

Při provádění zemních prací je třeba respektovat a vycházet z **doporučení geotechnického postupu zemních prací** zpracovaného opět firmou GalG – RNDr. Jitka Dvořáková z dubna letošního roku 2006, kde se uvádí:

Podloží komunikace v úseku km 0,000 - 0,300 bylo prověřené průzkumnými vrtly W6, KS1, J1, SV4, W8 a J6 a v úseku km 1,000 - 1,400 průzkumnými sondami J10; W12; J116; J117.

Podle geologické dokumentace budou konstrukční vrstvy vozovky položeny na zvětralou rulu tř. R5. Hornina má extrémně vysokou hustotu diskontinuit a při těžbě se bude rozpadat na pevné až tvrdé úlomky s hlinitou mezimezní hmotou charakteru hlinitopísčitého štěrku tř. G4.

Po odtěžení zvětralé horniny na příslušnou kótu, doporučujeme povrch podloží urovnat a přehutnit těžkotonážním válcem 2 - 4 pojezdy a zkontrolovat stav podloží dvěmi zatěžovacími zkouškami ve výše uvedeném úseku. Modul deformace musí splnit hodnotu

$E_{def2} = \min. 45 \text{ MPa}$ s poměrem $E_{def2} / E_{def1} = 2,50$.

Vzhledem k tomu, že převážná část tohoto úseku prochází zářezem, je nutné počítat se zajištěním neovlivněné základové spáry (povrch podloží) konstrukčních vrstev vozovky, a to odvodem podpovrchové vody, která se může objevit po atmosferických srážkách ve svahu zářezu, v podobě různě intenzivních nesouvislých výronů.

Dle ČSN 73 3050 „Zemní práce“ budou zeminy a horniny těženy v následujících třídách těžitelnosti :

Deluviální hlíny – písčité hlína až hlinitý písek - tř. 2

Deluviální hlíny – jílovité s úlomky podkladní horniny – tř. 2-3

Rozložená hornina - charakteru ulehlého hlinitého až zahliněného písku – tř. 3

Zvětralá hornina – charakteru ulehlého písčitého štěrku – tř. 4

Navětralá hornina, s vysokou hustotou diskontinuit – tř. 5 – 6

Převážná část těžby bude probíhat v horninách tř. 2 až tř. 4. V konečných hloubkách zářezu je možné jak ve dně, tak ve stěnách očekávat prolohy málo

rozpukaných, až kompaktních prokřemenělých rul. Na rozpojení horniny bude třeba počítat s využitím pneumatického kladiva a zařídění zohlednit v procentovém zastoupením tř. 6.

Úsek km 0,300 - 0,800, kde podloží bylo zkoumáno průzkumnými vrty J6; J7; J8; W9 a W10, bude základová spára (povrch podloží) charakteru silně zahliněného písku, hrubozrnného, ulehlého, s příměsí úlomků pevnější horniny, tř. S4 SM MI-ML + příměs G. Jedná se o zeminu dobře zhutnitelnou na max. obj. hmotnost $\rho_{\max d} = 1800-1850 \text{ kg/m}^3$, při optimální vlhkosti 10-12%.

Po odtěžení, doporučujeme povrch srovnat a přehutnit 4 až 6ti pojezdy těžkotonážním válcem, se střídavou vibrací a pomalými pojezdy. Kontrolními zatěžovacími zkouškami je třeba dosáhnout hodnoty

$E_{\text{def}2} = \text{min. } 45 \text{ MPa}$ s poměrem $E_{\text{def}2} / E_{\text{def}1} = 2,50$.

Kontrolu jamkovou metodou nedoporučujeme. Též doporučujeme zvýšenou pozornost případným výronům podpovrchové vody, aby neovlivňovala základovou spáru (povrch podloží).

I v tomto úseku, při těžbě odřezu, lze ojediněle očekávat prolohy prokřemenělých rul tř. 6, které bude třeba rozpojovat pneumatickými kladivy a individuálně zařadit dle kubatury.

V úseku km 0,600 - 1,000, zkoumaný průzkumnými vrty J9 a W11 bude základová spára vozovky uložena v splachových sedimentech, charakteru písčitého jílu, tř. F4 CS CI + G. Po odhalení podloží na požadovanou kótu, doporučujeme konzultaci s odpovědným inženýrským geologem, který z výsledku kontrolní zatěžovací zkoušky provedené na jednom až dvou zkušebních místech, určí konkrétní postup. Je možné, že podloží splní kritérium

$E_{\text{def}2} = \text{min. } 45 \text{ MPa}$ s poměrem $E_{\text{def}2} / E_{\text{def}1} = 2,50$,

nebo bude navržena částečná výměna podloží vhodnějším místním materiálem (z těžby zářezu ap.) a nahutněna po 0,20-0,25 m mocných vrstvách a znova přezkoušena zatěžovacími zkouškami, pro splnění požadovaného kritéria modulu deformace.

12. Požadavky na provádění stavby

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav současného oplocení pozemků.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.

Ponechávaná stávající vzrostlá zeleň bude chráněna po celou dobu výstavby ve smyslu ustanovení ČSN DIN 18920.

V případě, že v průběhu zemních prací dojde k zachycení archeologického nálezu, je nutné ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, obrátit se ihned na archeologické pracoviště Husitského muzea v Táboře.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu

zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Zařízení staveniště se předpokládá v prostoru přestavované křižovatky na Chýnovské, prakticky s přímým vjezdem z Chýnovské ulice a rovněž v poloze při Vožické ulici. Zařízení staveniště je pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů, parkování mechanismů je možné v tomto uzavřeném prostoru a na staveništi. Plochy pro větší skládky se neuvažují. S ohledem na přebytky výkopů při stavbě silničního tělesa je třeba počítat s jejich uložením na skládkách určených investorem.

Vjezdy a výjezdy na staveniště jsou situovány v místech budoucích silničních křižovatek na Chýnovské a také Vožické ulici.

Odběr elektrické energie je nutno dohodnout s příslušnou služebnou energetické společnosti E.ON a.s.

13. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména vyhlášku č. 324/90 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích a všechny předpisy s tím související.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správcí předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v rámci prováděcí dokumentace.

14. Požární ochrana

Vzhledem k charakteru objektu jako komunikační liniové stavby nevzniká požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany.

15. Vliv stavby na životní prostředí

S ohledem na místo v obytné zástavbě a charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací v maximální možné míře omezit hluk a prašnost.

Při provádění stavebních prací nebude v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb překročen hygienický limit akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ 60 dB(A) v době od 7 do 21 hodin. Tento požadavek vyplývá z ustanovení

nařízení vlády č. 502/2000 Sb., O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění nařízení vlády č. 88/2004 Sb. Nejhluchnější práce budou prováděny v době od 8 do 17 hodin s přestávkou.

Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

16. Přehled souvisejících právních norem a předpisů

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon),
ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon),
ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška MDS ČR č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

Vyhláška MMR ČR č. 135/2001 Sb., o územně plánovacích podkladech a územně-plánovací dokumentaci, ve znění pozdějších předpisů,

Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací MDS ČR 1999, 2005

Vyhláška MMR ČR č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Nařízení vlády ČR č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

TP 63	Ocelová svodidla na pozemních komunikacích, MD 1994
TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, MD 2002
TP 66	Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích, MD 2002
TP 104	Protihlukové clony pozemních komunikací, MD 2003
TP 114	Svodidla na pozemních komunikacích (Zatížení, stanovení úrovně zadržení na PK, navrhování „jiných“ svodidel), MD 1998

TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, MD 2001
TP 170	Navrhování vozovek na pozemních komunikacích, MD 2004
ČSN 01 3466	Výkresy inženýrských staveb - Výkresy pozemních komunikací
ČSN 01 8020	Dopravní značky na pozemních komunikacích
ČSN 36 0410	Osvětlení místních komunikací
ČSN 72 1002	Klasifikace zemin pro dopravní stavby
ČSN 73 0531	Ochrana proti hluku v pozemních stavbách
ČSN 73 3050	Zemní práce – Všeobecné ustanovení
ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6056	Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
ČSN 73 6100	Názvosloví silničních komunikací
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na silničních komunikacích
ČSN 73 6109	Projektování polních cest
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN 73 6121	Stavba vozovek. Hutněné asfaltové vrstvy
ČSN 73 6122	Stavba vozovek. Lité asfalty
ČSN 73 6123	Stavba vozovek. Cementobetonové kryty
ČSN 73 6124	Stavba vozovek. Kamenivo stmelené hydraulickým pojivem
ČSN 73 6125	Stavba vozovek. Stabilizované podklady
ČSN 73 6126	Stavba vozovek. Nestmelené vrstvy
ČSN 73 6129	Stavba vozovek. Postřiky a nátěry.
ČSN 73 6131-1	Stavba vozovek. Dlažby a dílce. Část 1 – Kryty z dlažeb

ČSN 73 6133	Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
ČSN 73 6175	Měření nerovností povrchů vozovek
ČSN 73 6190	Statická zatěžovací zkouška podloží a podkladních vrstev
ČSN 73 6201	Projektování a prostorové uspořádání mostních objektů
ČSN 75 2130	Křížení a souběhy vodních toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedeními
ČSN 75 4030	Křížení a souběhy melioračních zařízení s dráhami, pozemními komunikacemi a vedeními
ČSN EN 12899-1	Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky
ČSN EN 1436	Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení
ČSN EN 124 (13 6301)	Poklopy a vtokové mříže pro dopravní plochy, Konstrukční zásady, zkoušení, označování, řízení jakosti
ČSN EN 1343 (72 1863)	Obrubníky z přírodního kamene pro venkovní dlažbu – Požadavky a zkoušení metody
ČSN DIN 18920	Ochrana stromů, porostu a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech