

**OBSAH :****A Průvodní a technická zpráva**

- A.1 Identifikační údaje
- A.2 Základní údaje o stavbě
- A.3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů
- A.4 Členění stavby na objekty
- A.5 Technický popis stavebních objektů
- A.6 Ochranná pásma
- A.7 Území výstavby
- A.8 Vliv stavby na životní prostředí
- A.9 Obecné požadavky na bezpečnost
- A.10 Požárně bezpečnostní řešení a opatření

**E Zásady organizace výstavby**

- E.1 Zásady pro provádění
- E.2 Plán kontrolních prohlídek stavby

vedoucí projektant	Ing. Sedlák		 Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava tel.: 567 310 106 567 320 345
zodp. projektant	Ing. Sedlák		
vypracoval	Ing. Sedlák		
kontroloval	Ing. Kotlán		
investor : Město Chotěboř, Trčků z Lípy 69, 583 01 Chotěboř			
akce :  <b>Nová zástavba ZTV „Boží Muka“ IV. etapa Chotěboř POZEMNÍ KOMUNIKACE</b>			datum: leden 2025
			stupeň : <b>PDPS-Revize</b>
			zak. č.: 2019-000046
			příloha čís. : <b>A, E</b>
obsah :			paré čís. :
<b>A PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA E ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY</b>			

## **A Průvodní a technická zpráva**

### **A.1 Identifikační údaje**

#### **A 1.1 Údaje o stavbě**

Stavba - stavební akce:	<b>Nová zástavba ZTV „Boží Muka“ IV. etapa Chotěboř POZEMNÍ KOMUNIKACE</b>
Charakter staveb. akce-stavby :	novostavba
Místo :	Chotěboř, okres Havlíčkův Brod
Kraj :	Vysočina
Katastrální území :	Chotěboř (okres Havlíčkův Brod); 652831
Investor :	Město Chotěboř, Trčků z Lípy 69, 583 01 Chotěboř
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro provedení stavby - PDPS
Datum zpracování :	leden 2025

#### **A 1.2 Údaje o žadateli**

Žadatel o Rozhodnutí. . . :	Město Chotěboř, Trčků z Lípy 69, 583 01 Chotěboř
Stavebník :	Město Chotěboř, Trčků z Lípy 69, 583 01 Chotěboř
Investor :	Město Chotěboř, Trčků z Lípy 69, 583 01 Chotěboř

#### **A 1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace**

Pořizovatel dokumentace :	Město Chotěboř, Trčků z Lípy 69, 583 01 Chotěboř
Zpracovatel dokumentace :	PROfi Jihlava, s.r.o., Pod Příkopem 6, Jihlava
Hlavní - vedoucí projektant :	Ing. Jan Sedlák
Zodpovědný projektant :	Ing. Jan Sedlák osvědč. o autorizaci ČKAIT č. 1003073

## **A.2 Základní údaje o stavbě**

### **Účel stavby**

Účelem resp. předmětem navržené stavby je vybudování základní technické vybavenosti (ZTV) t. j. inženýrských sítí, pozemních komunikací a stavebních parcel pro (následnou, budoucí) výstavbu 30 ti rodinných domů (RD) při západním okraji města Chotěboře. Jde o novou zástavbu, resp. novou výstavbu, navazující na stávající a započatou výstavbu RD v lokalitě resp. v řešeném území.

Celkem 30 nových RD má být postaveno při západním okraji města Chotěboř, mezi ulicemi Západní a Hromádky z Jistebnice, v pokračování ulic Maková a Ječná.

V této složce dokumentace jde o přípravu území a výstavbu kanalizace dešťové, vozidlové komunikace v zóně 30, vozidlové komunikace v obytné zóně, příjezdů k RD, parkovací stání (i jako ploch stání kontejnerů na tříděný odpad) a výstavbu chodníků.

Předmětem této složky dokumentace není výstavba resp. příprava stavebních parcel pro výstavbu RD. Součástí této složky dokumentace není výstavba ani umístění plánovaných 30 ti rodinných domů. Tyto jsou v situacích zakresleny jen fiktivně resp. zjednodušeně, orientačně.

### **Soulad s územně plánovací dokumentací**

Předmětná stavba není v rozporu - je v souladu s platnou (vydanou) územně plánovací dokumentací - viz kap. A.3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů - Územní plán Chotěboř – Právní stav po vydání Změny č. 5.

Předmětná stavba bude umístěna na plochách určených pro bytovou individuální (nizkopodlažní) výstavbu (RD) - v územně plánovací dokumentaci označené jako plocha B Z9.

Předmětná stavba je přípustná z hlediska územního plánování. Je v souladu s obecnými požadavky na využívání území.

### **Soulad se závaznými stanovisky dotčených orgánů**

Tato dokumentace je zpracována v souladu se závaznými stanovisky, rozhodnutími a vyjádřeními dotčených orgánů veřejné správy. Předmětná stanoviska, rozhodnutí a vyjádření jsou doložena v dokladové části ke stavebnímu řízení pro vydání stavebního povolení pro stavbu „Nová zástavba ZTV „Boží Muka“ IV. etapa Chotěboř“ – stavební objekty SO 01 Příprava území (skrývka ornice), SO 07 Kanalizace dešťová (odvodnění komunikací), SO 12 Vozidlová komunikace v zóně 30, SO 13 Vozidlová komunikace v obytné zóně, SO 14 Příjezdy k RD (i jako přístupy a parkovací stání), SO 15 Parkovací stání, SO 16 Chodníky, SO 17 Plochy stání kontejnerů na tříděný odpad.

### **Soulad s obecnými požadavky na využití území**

Předmětná stavba resp. inženýrské sítě, pozemní komunikace a parcely pro RD :

- je v souladu s obecnými požadavky na využívání území (podle Vyhlášky č. 501/2006 Sb)
- je v souladu s technickými požadavky na stavby
- je umístěna u zastavěného území obce a na zastavitelné ploše
- nemění podstatně poměry v území, nemění urbanistický charakter prostředí
- nevyžaduje posouzení vlivu na životní prostředí podle zvláštního právního předpisu
- nevyžaduje nové nároky na nadřazenou technickou a dopravní infrastrukturu

### **Souhrnný přehled nároků**

Pro realizaci navržených pozemních komunikací se předpokládá použití běžných materiálů a výrobků dostupných na trhu v ČR. Nevyskytnou se požadavky na dovoz zařízení, stavebních kapacit nebo licencí. Neměly by se vyskytnout podmíněné nebo vyvolané investice. Nedojde k likvidaci či omezení provozu stávajících výrobních zařízení či výrobních kapacit. Na stavby tohoto druhu nejsou kladeny zvláštní urbanistické, architektonické nebo výtvarné požadavky. Navrhovanou stavbu nelze provádět podle typové nebo opakované dokumentace. Navrhovaná stavba si (kromě skrývky ornice) nevyžádá rozsáhlou přípravu území, nedojde k zásadním výškovým úpravám terénu. Nevyskytnou se (kromě částečných přeložek vodovodů) přeložky stávajících podzemních ani nadzemních inženýrských sítí nebo zařízení vyššího významu. Realizací navržené stavby se rozšíří technická vybavenost města Chotěboř.

### **Požadavky na bezbariérové užívání stavby**

Požadavky na bezbariérové užívání stavby jsou stanoveny Vyhláškou č. 398/2009 Sb. "o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb".

Pro pozemní komunikace jsou Vyhláškou č. 398/2009 stanoveny technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací. Jde hlavně o

realizaci stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené, realizaci vodících linií, signálních a varovných pásů pro osoby se ztíženou možností pohybu a orientace a o úpravy ploch (výšková převýšení obrubníků) pro samostatný pohyb osob se ztíženou možností pohybu a orientace.

Pro podzemní inženýrské sítě resp. pro podzemní vedení nejsou Vyhláškou č. 398/2009 stanoveny požadavky na jejich bezbariérové užívání.

V této dokumentaci navržené stavební objekty respektují požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb. "o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb".

### **Předpokládané termíny**

V roce 2023 byla vybudována technická infrastruktura (kanalizace, vodovody a ostatní IS) včetně podkladních vrstev komunikací a uličních vpustí.

Předmětem aktualizované projektové dokumentace je dokončení podkladních vrstev komunikací (výměna podkladní ŠD vrstvy) a dokončení konstrukcí zpevněných ploch v průběhu roku 2025-2026.

### **A.3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů**

Pro zpracování této dokumentace bylo použito :

- Územní plán Chotěboř – Právní stav po vydání Změny č. 5 – plocha B Z9 vydalo Město Chotěboř, leden 2018
- Urbanistická studie „Nová zástavba „Boží Muka“, Chotěboř“ zpracov. DESIGN s.r.o., Chotěboř, Ing. Vít Staněk, červenec 2006
- Územní studie „Nová zástavba „Boží Muka“ III. etapa – změna č. 2“ zpracov. DESIGN s.r.o., Chotěboř, Ing. Vít Staněk, prosinec 2014
- DSP „ZTV „Boží Muka“ III. etapa, Chotěboř“ zpracov. GREGOR – projekt s.r.o., Žďár nad Sázavou, duben 2017
- DUR „Nová zástavba ZTV „Boží Muka“ IV. etapa, Chotěboř“, vč. dokladů k DUR zpracov. PROfi Jihlava, spol. s r. o., v lednu r. 2020
- Geodetické zaměření skutečného provedení „Chotěboř, Město, Boží Muka, ZTV, 3. etapa“, zpracov. G-map, geodetická kancelář, Havlíčkův Brod, říjen 2018
- Účelová mapa – polohopis. a výškopis. zaměření lokality „Boží Muka“ IV. etapa“ zpracov. GEONOVA s.r.o., Havlíčkův Brod, srpen 2019
- Inženýrskogeologický průzkum „Chotěboř – nová komunikace v budoucím sídlišti RD na lokalitě „Boží Muka“,“ zpracov. RNDr. Stan. Březina, Jihlava, listopad 2019
- Digitál. katastr. mapa (DKM) kat. území Chotěboř (okres Havl. Brod) (měř. 1:1000) od Katastrálního úřadu pro Vysočinu, kat. pracoviště Havl. Brod, z října 2020
- Informace o parcelách KN v k.ú. Chotěboř (okres Havlíčkův Brod), 652831 od Katastrálního úřadu pro Vysočinu, kat. pracoviště Havl. Brod, z října 2020
- Geologická mapa ČR (1:50 000) - podrobněji Chotěboř od České geologické služby, z října 2020
- Zaměření skutečného provedení stavby TI Boží Muka IV

## **Geodetické podklady**

Jako geodetického podkladu byla použita „Účelová mapa – polohopisné a výškopisné zaměření lokality „Boží Muka“ IV. etapa“ a geodetické zaměření skutečného provedení stavby „Chotěboř, Město, Boží Muka, ZTV, 3. etapa“ – viz A.3 Seznam výchozích podkladů a průzkumů a dále pak zaměření skutečného provedení stavby technické infrastruktury realizované v daném území jako I.etapa výstavby..

Souřadnicový systém S-JTSK, výškový systém Bpv.

Pro potřeby zpracování dalšího stupně dokumentace (DPS) by měly být geodetické podklady aktualizovány a příp. doplněny.

Vytýčení stavebních objektů je uváděno souřadnicemi vytyčovacími bodů v souřadnicovém systému S-JTSK. Co se týče výškových poměrů, ty jsou uváděny ve výškovém systému Bpv.

## **Geologické podklady**

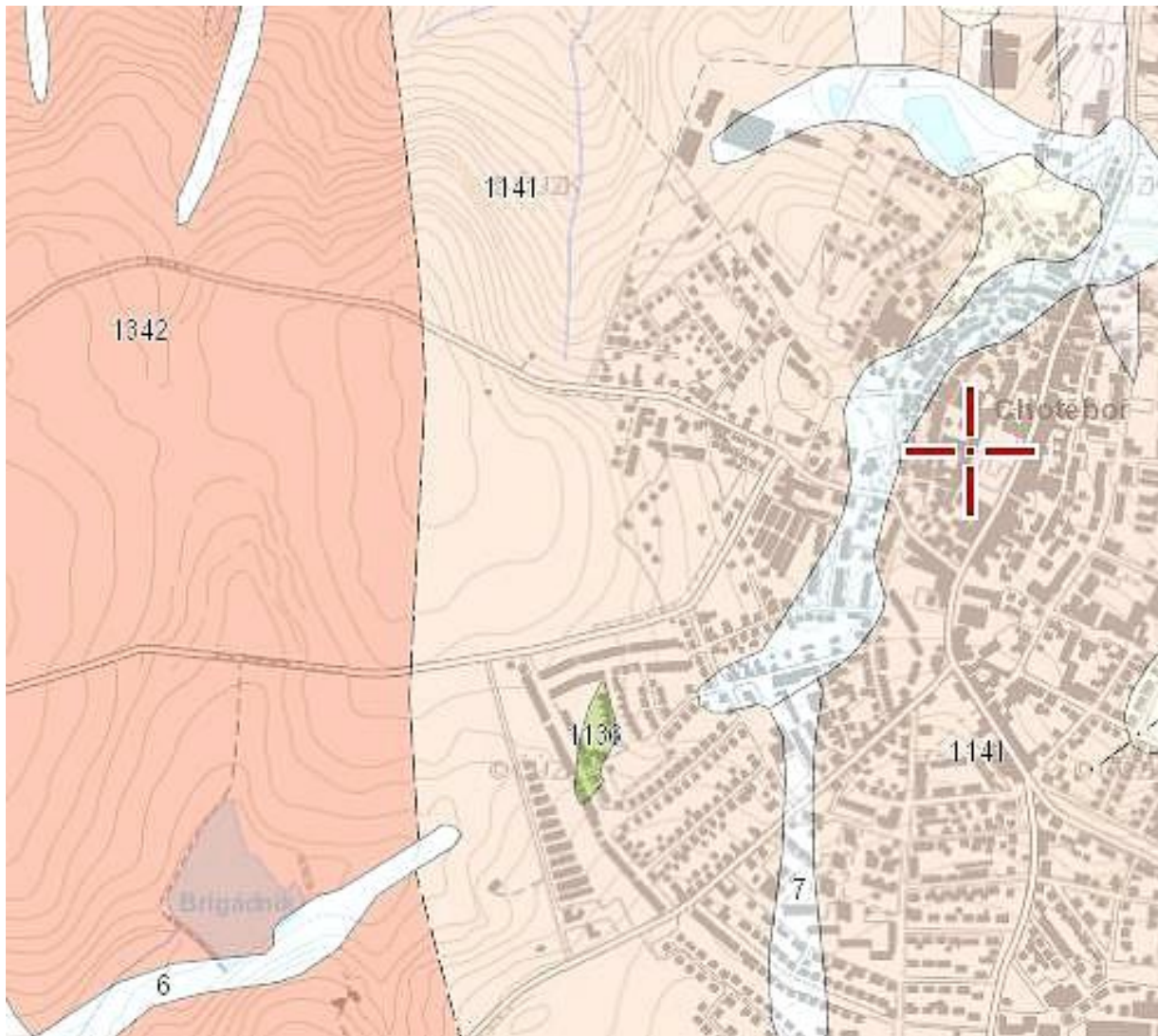
Na budoucím staveništi předmětné stavby „Nová zástavba ZTV „Boží Muka“ IV. etapa Chotěboř“ nebyl dosud proveden účelový inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum, resp. nebylo provedeno účelové "Inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení staveniště". "Inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení budoucího staveniště" by mělo být provedeno nejpozději do doby zpracování Dokumentace pro provádění stavby (DPS).

Využívá se Inženýrskogeologický průzkum „Chotěboř – nová komunikace v budoucím sídlišti RD na lokalitě „Boží Muka“ – viz A.3 Seznam výchozích podkladů a průzkumů.

Z něho petrografický popis nejbližší sondy :

<b>CHOTĚBOŘ, IG průzkum pro komunikaci v nové zástavbě „Boží muka“</b>				
<b>K2</b> průzkumná strojně kopaná sonda		Datum realizace sondy		<b>5.9.2011</b>
k.ú. Chotěboř.	Kolový bagr: JCB 4CX	Rozměry sondy: 0,50 x 4,50 x 2,10m		
souřadnice	y: 659805,598	x: 1095034,749	z: 535,90mn.m. Balt p.v.	
			ČSN	ČSN
Hloubka	popis sondy		73 1001	73 3050
	<i><b>Ornice s podorničím</b></i>			
<b>0,00 – 0,30m</b>	<b>Hlína písčitá, humózní, tuhé až pevné konzistence s příměsí úlomků hornin a křemene. Ve svrchní části kořeny obilí a trav. Barva hnědá.</b>		<b>F3 MS-O</b>	<b>3</b>
	<i><b>Svahový sediment</b></i>			
<b>0,30 – 0,70m</b>	<b>Štěrk s příměsí jemnozrnné zeminy, uhlý, kamenitopísčitý, ojediněle i větší balvany migmatizované pararuly nebo i pegmatitů. Barva hnědorezavá.</b>		<b>G3 G-F</b>	<b>3-4</b>
	<i><b>Skalní podloží</b></i>			
<b>0,70 – 1,40m</b>	<b>Pararula silimanit biotitická, silně zvětralá a rozpukaná. Foliace strměji uložené a hákované. Po puklinách a foliacích se projevuje silnější zemní vlhkost. Barva šedorezavá.</b>		<b>R4</b>	<b>4</b>
<b>1,40 – 2,10m</b>	<b>Pararula silimanit biotitická, místy i prokřemenělá, zvětralá a rozpukaná. Foliace strmě uložené a hákované. Po puklinách a foliacích se projevuje silnější zemní vlhkost. Barva rezavá. - Místy se vyskytují pecky sekrečního křemene nebo aplitů až pegmatitů světle šedobělavé barvy. Křemen je bílý až záhnědovitý.</b>		<b>R4-R3</b>	<b>4-5</b>
<b>2,10m -</b>	<b>Pararula silimanit biotitická, navětralá, slabě rozpukaná. Barva světle šedorezavá až namodralá. Kolovým bagrem těžce těžitelná.</b>		<b>R3-R2</b>	<b>6</b>
<b>Podzemní voda</b>	<i><b>Podzemní voda nebyla naražena a ani se neustálila</b></i>			
<b>Vzorky</b>	Technologické	-		
	Porušené	-		
	Dokumentační	2,10m		
	Podzemní vody	-		

Lze vycházet i z Geologické mapy ČR :



Z této geologické mapy lze v lokalitě „Boží Muka“ vyčíst :

### Geologické podloží

#### pararula až svorová rula ID: 1141

Eratém: paleozoikum až proterozoikum, Skupina: chotěbořská přechodní skupina, Horniny: pararula, rula svorová, Typ hornin: metamorfit, Mineralogické složení: biotit muskovit sillimanit, Soustava: Český masiv - krystalinikum a prevariské paleozoikum, Oblast: moldanubická oblast (moldanubikum), Region: metamorfní jednotky v moldanubiku, Poznámka: moldanubikum České hole, šumavské, české, strážecké, moravské

#### pararula ID: 1342

Eratém: paleozoikum až proterozoikum, Poznámka: paleozoikum - proterozoikum, archaikum, Horniny: pararula, Typ hornin: metamorfit, Mineralogické složení: biotit, sillimanit biotit,+- cordierit, muskovit, granát, Poznámka: místy slabě migmatitizovaná, Soustava: Český masiv - krystalinikum a prevariské paleozoikum, Oblast: moldanubická oblast (moldanubikum), Region: metamorfní jednotky v moldanubiku, Poznámka: moldanubikum České hole, šumavské, české, strážecké, moravské

Také lze vycházet z poznatků znalců místních poměrů a z poznatků při provádění zemních prací při dřívější výstavbě podzemních inženýrských sítí u předmětné lokality. Z nich vyplývá, že zemní práce budou prováděny ve středně těžce až těžce rozpojitelných horninách - třídy těžitelnosti 3 až 6 resp. II a III.

#### **A.4 Členění stavby na objekty**

Rozsah předmětné stavby, jež je předmětem dokončení stavby:

Součástí této (složky) dokumentace resp. Průvodní a technické zprávy jsou stavební objekty :

- SO 12 Vozidlová komunikace v zóně 30**
- SO 13 Vozidlová komunikace v obytné zóně**
- SO 14 Příjezdy k RD (i jako přístupy a parkovací stání)**
- SO 15 Parkovací stání**
- SO 16 Chodníky**
- SO 17 Plochy stání kontejnerů na tříděný odpad**

Ostatní stavební objekty jsou již realizovány.

#### **Návrhové parametry stavby**

Navržené stavební objekty a jejich rozsah – výměry :

Stavební objekt :	Rozsah – výměra :
<b>SO 12 Vozidlová komunikace v zóně 30</b>	353,8 m – 1 441,0 m <sup>2</sup>
<b>SO 13 Vozidlová komunikace v obytné zóně</b>	52,4 m – 298,0 m <sup>2</sup>
<b>SO 14 Příjezdy k RD (i jako přístupy a park. stání)</b>	30 ks – 1 113,4 m <sup>2</sup>
<b>SO 15 Parkovací stání</b>	18 (17) ks – 341,1 (322,8) m <sup>2</sup>
<b>SO 16 Chodníky</b>	569,8 m – 1 199,0 m <sup>2</sup>
<b>SO 17 Plochy stání kontejnerů na tříděný odpad</b>	2 (3) ks – 37,0 (55,5) m <sup>2</sup>

#### **A.5 Technický popis stavebních objektů**

Stavební objekty :

##### **SO 07 Kanalizace dešťová** (odvodnění komunikací)

Stavební objekt je realizován, v rámci výstavby komunikací bude provedena revize stavu revizních šachet a uličních vpustí – případná výměna poškozených skruží či mříží nebo poklopů RŠ.

##### **SO 12 Vozidlová komunikace v zóně 30**

Rozsah navržených vozidlových komunikací v řešeném území výstavby rodinných domů (RD) popisují nejlépe výkresy C.1.2.1 Situace s výtčením – pozemní komunikace (1:500) a B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500).

Navržené resp. nové vozidlové komunikace budou napojeny na již realizované resp. stávající místní vozidlové komunikace v ulicích Maková a Ječná a také na Silnici II/346 v ulici Západní. Nové komunikace jsou navrženy s technickými parametry jako stávající resp. již realizované komunikace v lokalitě. Dopravní řešení resp. dopravní „režim“ musí respektovat stávající dopravní řešení resp. dopravní „režim“ v lokalitě.



Navržena je nová místní vozidlová komunikace v zóně 30, ve výkresech C.1.2.1 a B.2 označená jako Komunikace A – v zóně 30. Je navržena podle ČSN 73 6110 (+ Změna Z1) Projektování místních komunikací, ČSN 73 6102 (+ Změna Z1) Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Návrhová rychlost 40 km/h. Komunikace A – v zóně 30 bude vlastně „prodloužením“ stávající místní vozidlové komunikace z ulice Maková až na Silnici II/346 v ulici Západní. Napojena bude na stávající místní komunikaci v ulici Maková, která je zde (dočasně) ukončena před „uličním“ oplocením rodinného domu (RD) č. p. 1868. Stávající místní vozidlová komunikace v ulici Maková je napojena na Silnici III/3469 v ulici Hromádky z Jistebnice, na stávající místní vozidlovou komunikaci v ulici Maková je napojena také stávající místní vozidlová komunikace v ulici Ovesná. Nová Komunikace A – v zóně 30 bude v ulici Západní napojena na Silnici II/346. Její napojení na Silnici II/346 je navrženo tak, aby v místě vznikla „jednoznačná“ křižovatka s další místní vozidlovou komunikací v ulici Zahradní.

Komunikace A v zóně 30 je navržena jakožto „vozidlová“ místní obslužná komunikace - MO komunikace funkční skupiny C, typu MO2p. Bude obousměrná, celkové šířky (mezi obrubníky) = 5,5 m, se dvěma jízdními pruhy šířky = 2,75 m, šířka jízdního pásu = 5,5 m, šířka dopravního prostoru = 6,5 m. Poloměry obrub („rozjezdové oblouky“) jsou navrženy pro průjezd vozidel až do délky 12 m (i požární vozy).

#### Rozhledové poměry na křižovatkách

Rozhledové poměry („rozhledové trojúhelníky“) na nově vzniklých křižovatkách komunikací jsou uvedeny ve výkresu C.1.2.3 Situace – rozhledové poměry, dopravní značení (1:500). Jsou vyhovující požadavkům podle ČSN 73 6102+Z1 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (a ČSN 73 6110+Z1 Projektování místních komunikací).

#### Výškové řešení povrchu vozovky

Výškové řešení povrchu vozovky komunikace resp. výškové poměry v niveletě (ose) vozovky popisuje výkres C.1.2.4 Podélné profily komunikací a C.1.2.6 Charakteristické příčné řezy – pozemní komunikace. Povrch vozovky komunikace bude v zásadě „kopírovat“ původní resp. stávající terén.

Podélný spád v niveletě osy povrchu vozovky se bude pohybovat (v závislosti na okolním terénu) v rozmezí min. 0,59 % až max. 1,98 %. Příčný spád (výchozí) povrchu vozovky je navržen „jednostranně“ = 2,5 %.

#### Konstrukční provedení vozovky komunikace

Navržené konstrukční provedení vozovky vozidlové komunikace popisuje výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace. Konstrukční provedení vozovky komunikace resp. "skladba" konstrukčních vrstev je navrženo pro „středně těžké“ dopravní zatížení.

V rámci I. etapy výstavby byly na komunikacích provedeny podkladní vrstvy ze ŠD. V rámci stavby bude odstraněna vrchní vrstva ŠD (tl. 150 mm), která při výstavbě RD byla znehodnocena, provedeno zhutnění podkladní vrstvy a provedena zpět vrstva ŠD tl. 150 mm a další navazující vrstvy komunikace.

Na zhutněné podkladní vrstvě ŠD by měla být min. hodnota  $E_{def,2} = 60$  MPa.

#### Konstrukční vrstvy vozovky - odspodu :

Červeně vyznačené vrstvy jsou předmětem dodávky + tyrkysově vrstva určená k výměně.

Štěrkodrt' vel. 0-63 mm – ŠD1 (zůstává)	tl. 200 mm
Štěrkodrt' vel. 0-32 mm – ŠD2 (výměna)	tl. 150 mm
Postřík živичný infiltrační 2,5 kg m <sup>2</sup>	
Kamenivo obalované asfaltem - ACP 16+ (OKS II)	tl. 70 mm
Postřík živич. spojovací (emulzí z asfaltu silnič.) 0,5-0,7 kg/m <sup>2</sup>	
Asfaltobeton ACO 11+ (ABS I)	tl. 40 mm
Celkem	tl. 460 mm

Vozovka komunikace bude „lemována“ obrubami resp. betonovými silničními a nájezdovými + přechodovými obrubníky – viz výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace.

#### Zpomalovací prahy

Nedaleko od napojení Komunikace A – v zóně 30 na Silnici II/365 – od staničení 11,5 m – je navržen a bude proveden dlouhý zpomalovací práh i jako přechod pro chodce. Kousek za „středem“ Komunikace A – v zóně 30 – od staničení 163,2 m – je navržen a bude proveden dlouhý zpomalovací práh i jako místo pro přecházení chodců. Stejně (jako navržené) dlouhé zpomalovací prahy jsou již provedeny ve stávajících komunikacích v ulici Maková, Ovesná i v komunikacích dalších ulic v lokalitě. Navržené konstrukční provedení dlouhých zpomalovacích prahů je uvedeno ve výkresu C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace. Oba dlouhé zpomalovací prahy budou s povrchem dlážděným z betonových tvarovek tl. 80 mm mezi beton. chodníkové obrubníky, na podkladní vrstvy ze štěrkodrtí, celková tloušťka konstrukčních vrstev = 540 mm.

#### Odvodnění povrchu vozovky

Odvodnění povrchu vozovky Komunikace A – v zóně 30 je navrženo dešťovými (uličními) vpustěmi (pro vozovky komunikací) osazenými u obrubníků vozovky. Dešťové (uliční) vpustě byly realizovány.

#### Trubní propustek u Silnice II/346

V silničním příkopu u Silnice II/346 v ulici Západní bude při napojení Komunikace A – v zóně 30 na Silnici II/346 proveden trubní propustek. Jeho umístění je zřejmé z výkresů C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500). V souvislosti s provedením trubního propustku bude provedena i úprava stávajícího silničního příkopu a to na obou stranách od propustku. Navržené konstrukční provedení propustku popisuje výkres C.1.2.7 Trubní propustek ve staničení 1,8 m Komunikace A. Nový propustek bude dlouhý 29,5 m. Proveden bude ze (12 ks) železobetonových trub DN 600 mm uložených na podklad z drceného kameniva do lože z betonu. Mezi trubami (přibližně ve středu) propustku bude provedena „čistící“ šachta vnitř. rozměrů 600 x 600 mm, zakrytá litin. poklopem 600 x 600 mm tř. D 400. Čela trub budou „odříznuta“ pod úhlem 45°, kolem čel provedeno do beton. lože opevnění („odláždění“) přilehlého silničního příkopu lomovým kamenem.

V rámci I.etapy výstavby bylo provedeno provizorní zatrubnění příkopu včetně zpevnění vjezdu do území silničními panely. V rámci stavby bude toto zatrubnění odstraněno včetně silničních panelů.

#### Úprava silničního příkopu u Silnice II/346

V souvislosti s napojením Komunikace A – v zóně 30 na Silnici II/346 a se zřízením trubního propustku musí být provedena i úprava (prohloubení) stávajícího silničního příkopu na obě strany od čel propustku. Úprava silničního příkopu spočívá hlavně v jeho prohloubení a s tím spojené jeho rozšíření. Rozsah úpravy resp. úprav

silničního příkopu je uveden ve výkresech C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500). Způsob provedení úpravy resp. úprav obou úseků silničního příkopu popisuje výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace. V délkách úprav silničního příkopu musí být provedena i obnova nezpevněné krajnice šterkodrtí.

### Dopravní značení

Je nutné, aby dopravní značení v celé lokalitě výstavby RD tvořilo ucelený systém. „Svislé“ dopravní značení dopravními značkami na sloupcích bylo již instalováno u stávajících komunikací v ulicích Maková, Ovesná, Ječná, Jetelová, ... i u komunikací resp. silnic v ulicích Západní a Hromádky z Jistebnice. Tomu odpovídající či obdobné „svislé“ dopravní značení bude instalováno i u nově vzniklých komunikací.

Stávající komunikace resp. silnice II/346 v ulici Západní a silnice III/3469 v ul. Hromádky z Jistebnice zůstanou dopravně „nadřazené“ místním komunikacím v lokalitě.

Navrhované osazení „svislých“ dopravních značek je uvedeno ve výkresu C.1.2.3 Situace – rozhledové poměry, dopravní značení (1:500).

U napojení nové vozidlové komunikace na silnici II/346 v ulici Západní, za zpomalovacím prahem, bude instalována dopravní značka IZ8a + B20a(30) t. j. Zóna s dopravním omezením (rychlost 30). V opačném směru jízdy bude instalována dopravní značka IZ8b + B20a(30) t. j. Konec zóny s dopravním omezením (rychlost 30). Stejně je tomu i u napojení (této) vozidlové komunikace na Silnici III/3469 v ul. Hromádky z Jistebnice.

Před výjezdem na silnici II/346 v ul. Západní bude instalována dopravní značka P4 – Dej přednost v jízdě ! s dodatkovou tabulkou E2b – Tvar křižovatky. U silnice II/346 v ul. Západní budou před nově vzniklou křižovatkou osazeny dopravní značky P2 – Hlavní komunikace s dodatkovými tabulkami E2b – Tvar křižovatky. Stejně je tomu i u křižovatky (této) vozidlové komunikace se silnicí III/3469 v ul. Hromádky z Jistebnice. Místo pro přecházení silnice II/364 v ul. Západní bude na vozovce silnice vyznačeno nástřikem „vodorovného“ značení V7b – Místo pro přecházení a u Silnice II/346 budou k tomu v obou směrech instalovány i dopravní značky A12a – Chodci.

Oba zpomalovací prahy budou označeny „vodorovným“ značením V17 – Nájezd na zpomalovací práh, provedeným nástřikem na dlažbu nájezdů na zpomalovací prahy, variantou je provedení z bílé dlažby. Přechod pro chodce po zpomalovacím prahu (bližšímu k Silnici II/346) bude označen dopravními značkami IP6 – Přechod pro chodce, zpomalovací práh s místem pro přecházení (za „středem“ Komunikace A – v zóně 30) bude označen v obou směrech „svislými“ dopravními značkami IP2 – Zpomalovací práh.

Parkovacích stání pro vozy osob s omezenou schopností pohybu bude označeno dopravní značkou IP12 – Vyhrazené parkoviště se symbolem O01 - Označení vozidla přepravujícího osobu postiženou a nebo osobu těžce pohyblivě postiženou, na povrchu dlažby stání ještě symbolem O01.

Instalovány mohou být jen „svislé“ dopravní značky provedené podle platných norem, vzorových listů. Značky budou mít reflexní povrchovou úpravu. Osazeny budou na sloupky z Al slitiny připevněných šroub. ke kotevním patkám nebo na vhodné umístěné stožáry veřejného osvětlení.

„Vodorovné“ dopravní značení nástřikem na povrch vozovky nebude prováděno resp. nemusí být na místních komunikacích prováděno.

**Pozor !**

Nový přechod pro chodce i stávající přechod přes komunikaci v zóně 30 (přes zpomalovací prahy) musí být řádně přisvětleny veřejným osvětlením. Řádně přisvětleno musí být i nové místo pro přecházení Silnice II/364 v ul. Západní a řádně přisvětlena musí být i všechna místa pro přecházení přes komunikaci v zóně 30 (přes zpomalovací prahy) . Rozsah nového veřejného osvětlení resp. umístění stožárů se svítidly je uvedeno ve výkresech B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500), C.1.2.1 Situace s vytýčením - pozemní komunikace (1:500 i C.1.2.3 Situace – rozhledové poměry, dopravní značení (1:500).

Veřejné osvětlení musí být provedeno podle TKP 15 – Osvětlení pozemních komunikací, u přechodu a u místa pro přecházení i k TKP 15 Přílohy č. 1 Přisvětlování přechodů.

Pro veřejné osvětlení – stavební objekt SO 11 Rozvody veřejného osvětlení - je zpracována samostatná složka dokumentace pro provádění, která respektuje TKP 15 - Osvětlení pozemních komunikací vč. Přílohy č. 1 Přisvětlování přechodů.

U nového přechodu pro chodce a u všech míst pro přecházení (nového i stávajících) budou osazena svítidla s vyšší intenzitou osvětlení (svítivosti) a s odlišným zabarvením světla, u nového přechodu pro chodce budou svítidla umístěna na speciálních stožárech s výložníky.

### **SO 13 Vozidlová komunikace v obytné zóně**

Rozsah navržených vozidlových komunikací v řešeném území výstavby rodinných domů (RD) popisují nejlépe výkresy C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500).

Navržené resp. nové vozidlové komunikace budou napojeny na již realizované resp. stávající místní vozidlové komunikace v ulicích Maková a Ječná a také na Silnici II/346 v ulici Západní. Nové komunikace jsou navrženy s technickými parametry jako stávající resp. již realizované komunikace v lokalitě. Dopravní řešení resp. dopravní „režim“ musí respektovat stávající dopravní řešení resp. dopravní „režim“ v lokalitě.

Navržena je nová místní vozidlová komunikace v obytné zóně, ve výkresech C.1.2.1 a B.2 označená jako Komunikace B – v obytné zóně. Je navržena podle ČSN 73 6110 (+ Změna Z1) Projektování místních komunikací, ČSN 73 6102 (+ Změna Z1) Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Návrhová rychlost 30 km/h. Komunikace B – v obytné zóně je vlastně „dokončením“ stávající (rozestavěné) místní vozidlové komunikace v ulici Ječná (z ulice Ovesná k nově navržené Komunikaci A – v zóně 30). Bude „propojovat“ navrženou resp. novou Komunikaci A – v zóně 30 se stávající místní komunikací v obytné zóně v ulici Ječná, která je zde ukončena v „uličním“ prostranství před RD na pozemku parc. čís. 3950/3.

Komunikace B – v obytné zóně je navržena podle ČSN 73 6110 (+ Změna Z1) Projektování místních komunikací, ČSN 73 6102 (+ Změna Z1) Projektování křižovatek na pozemních komunikacích a TP 103 Navrhování obytných zón. Jde o dopravně zklidněnou komunikace funkční skupiny D1 pro smíšený provoz vozidel a chodců ve společném dopravním prostoru. Návrhová rychlost pro komunikace v obytné zóně bývá = 20(30) km/h. Tato komunikace bude celkové šířky (mezi obrubníky) = 4,0 m, s jedním jízdním pruhem šířky = 4,0 m, šířka jízdního pásu = 4,0 m, šířka dopravního prostoru = 5,0 m. Poloměry obrub („rozjezdové oblouky“) jsou navrženy pro průjezd vozidel až do délky 12 m (i požární vozy).

Rozhledové poměry na křižovatce

Rozhledové poměry („rozhledové trojúhelníky“) na nově vzniknuvší křižovatce komunikací jsou uvedeny ve výkresu C.1.2.3 Situace – rozhledové poměry, dopravní značení (1:500). Jsou vyhovující požadavkům podle ČSN 73 6102+Z1 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (a ČSN 73 6110+Z1 Projektování místních komunikací).

#### Výškové řešení povrchu vozovky

Výškové řešení povrchu vozovky komunikace resp. výškové poměry v niveletě (ose) vozovky popisuje výkres C.1.2.4 Podélné profily komunikací a C.1.2.6 Charakteristické příčné řezy – pozemní komunikace. Povrch vozovky komunikace bude v zásadě „kopírovat“ původní resp. stávající terén.

Podélný spád v niveletě osy povrchu vozovky se bude 1,85 % (v závislosti na okolním terénu). Příčný spád (výchozí) povrchu vozovky je navržen „jednostranně“ = 2,5 %.

#### Konstrukční provedení vozovky komunikace

Navržené konstrukční provedení vozovky vozidlové komunikace popisuje výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace. Konstrukční provedení vozovky komunikace resp. "skladba" konstrukčních vrstev je navrženo pro „středně těžké“ dopravní zatížení.

V rámci I.etapy výstavby byly na komunikacích provedeny podkladní vrstvy ze ŠD. V rámci stavby bude odstraněna vrchní vrstva ŠD (tl.150mm), která při výstavbě RD byla znehodnocena, provedeno zhutnění podkladní vrstvy a provedena zpět vrstva ŠD tl.150mm a další navazující vrstvy komunikace.

Na zhutněné podkladní vrstvě ŠD by měla být min. hodnota  $E_{def,2} = 60$  MPa.

Podkladní vrstvy vozovky budou ze štěrkodrtí, povrch dlážděný z betonových tvarovek („zámkové dlažby“) šedé barvy, do lože z kamenné drtě.

#### Konstrukční vrstvy vozovky - odspodu :

Červeně vyznačené vrstvy jsou předmětem dodávky + tyrkysové vrstva určená k výměně.

Štěrkodrt' vel. 0-63 mm – ŠD1	(realizováno)	tl. 200 mm
Štěrkodrt' vel. 0-32 mm – ŠD2	(výměna)	tl. 150 mm
Lože – kamenná drť vel. 2-4 mm		tl. 30 mm
Tvarovky betonové („zámková dlažba“) tl. 80 mm		tl. 80 mm

Celkem		tl. 460 mm
--------	--	------------

Vozovka komunikace bude „lemována“ obrubami resp. betonovými silničními a nájezdovými + přechodovými obrubníky – viz výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace.

#### Zpomalovací práh

U napojení Komunikace B – v obytné zóně na Komunikaci A – v zóně 30 resp. u vjezdu na komunikaci v obytné zóně je navržen zpomalovací práh. Jeho konstrukční provedení je uvedeno ve výkresu C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace. Tento zpomalovací práh bude s povrchem dlážděným z betonových tvarovek tl. 80 mm mezi beton. chodníkové obrubníky, na podkladní vrstvy ze štěrkodrtí, celková tloušťka konstrukčních vrstev = 460 mm.

Podél „pomyslného“ přechodu přes Vozidlovou komunikaci v obytné zóně (mezi chodníky ozn. CH1 a CH2) budou v dlažbě zpomalovacího prahu a vozovky

provedeny varovný pás a signální pás pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Jejich umístění a rozsah popisují výkresy C.1.2.1 a B.2. Provedeny budou v souběhu s "pomyslným" okrajem chodníků u zpomalovacího prahu. Způsob provedení tohoto varovného pásu a signálního pásu v dlažbě popisuje výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace. Tento varovný pás a signální pás jsou navrženy a budou provedeny ze speciálních dlaždic s "výstupky pro nevidomé" (vzor „parketa“) "červené" barvy.

#### Odvodnění povrchu vozovky

Odvodnění povrchu vozovky Komunikace B – v obytné zóně je navrženo dešťovými (uličními) vpustěmi (pro vozovky komunikací) osazenými u obrubníků vozovky.

Dešťové (uliční) vpustě byly realizovány.

#### Dopravní značení

Je nutné, aby dopravní značení v celé lokalitě výstavby RD tvořilo ucelený systém. „Svislé“ dopravní značení dopravními značkami na sloupcích bylo již instalováno u stávajících komunikací v ulicích Maková, Ovesná, Ječná, Jetelová, ... i u komunikací resp. silnic v ulicích Západní a Hromádky z Jistebnice. Tomu odpovídající či obdobné „svislé“ dopravní značení bude instalováno i u nově vzniknuvších komunikací.

Navrhované osazení „svislých“ dopravních značek je uvedeno ve výkresu C.1.2.3 Situace – rozhledové poměry, dopravní značení (1:500).

U napojení Vozidlové komunikace v obytné zóně na Vozidlovou komunikaci – v zóně 30, za zpomalovacím prahem, bude instalována dopravní značka I5a – Obytná zóna, v opačném směru bude instalována dopravní značka I5b – Konec obytné zóny. Před výjezdem z Komunikace B – v obytné zóně na Komunikaci A – v zóně 30 bude instalována dopravní značka P4 – Dej přednost v jízdě ! Stejně je tomu i u dopravních značek u napojení (této) vozidlové komunikace v ul. Ječná na stávající místní komunikaci v ul. Ovesná.

Instalovány mohou být jen „svislé“ dopravní značky provedené podle platných norem, vzorových listů. Značky budou mít reflexní povrchovou úpravu. Osazeny budou na sloupky z Al slitiny připevněných šroub. ke kotvním patkám nebo na vhodně umístěné stožáry veřejného osvětlení.

„Vodorovné“ dopravní značení nástřikem na povrch vozovky nebude prováděno resp. nemusí být na místních komunikacích prováděno.

#### **SO 14 Příjezdy k RD** (i jako přístupy a parkovací stání)

Ke všem navrženým rodinným domům (RD) resp. na parcely pro výstavbu RD budou provedeny příjezdy napojené na nové vozidlové komunikace. Tyto příjezdy budou sloužit i jako přístupy k RD z nových chodníků, na parcelách pro RD budou sloužit i jako parkovací stání (pro 2 osobní vozy).

Umístění a rozsah Příjezdů k RD (i jako přístupů a parkovacích stání) jsou zakresleny ve výkresech C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500).

Šířky příjezdů jsou navrženy = 5,0 m nebo 6,0 m - aby umožňovali stání vedle sebe nebo míjení se 2 osobních vozů.

Délky příjezdů resp. i jako parkovacích stání na parcelách jsou navrženy = 6,0 m – aby umožňovaly stání osobních vozů i na parcelách. Příjezdy resp. i jako parkovací stání na parcelách již nejsou součástí této dokumentace – budou součástí dokumentací pro výstavbu RD. Předpokládá se, že části příjezdů umístěné již na

parcelách pro výstavbu RD (před RD), nebudou od „uličních“ prostranství odděleny oploceními, vjezdovými branami, vraty a pod.

Pro „dvojice“ navržených RD ozn. Z7 + Z8 a Z11 + Z12 budou provedeny společné příjezdy do „ulíček“. Na parcelách pro výstavbu RD ozn. Z7, Z8, Z11 a Z12 je navrženo vždy jen 1 stání pro osobní vůz, druhé může být vždy v „ulíčke“.

Konstrukční provedení příjezdů k RD (i jako přístupů a parkovacích stání) je navrženo ve výkresu C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace.

V rámci I.etapy výstavby byly na komunikacích provedeny podkladní vrstvy ze ŠD. V rámci stavby bude odstraněna vrchní vrstva ŠD (tl.150mm), která při výstavbě RD byla znehodnocena, provedeno zhutnění podkladní vrstvy a provedena zpět vrstva ŠD tl.150mm a další navazující vrstvy komunikace.

Na zhutněné podkladní vrstvě ŠD by měla být min. hodnota  $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$ .

Podkladní vrstvy ploch příjezdů budou ze šterkodrtí, povrchy dlažďené z betonových tvarovek („zámkové dlažby“) šedé barvy, do lože z kamenné drtě.

Konstrukční vrstvy příjezdů k RD - odspodu :

Červeně vyznačené vrstvy jsou předmětem dodávky + tyrkysově vrstva určená k výměně.

Šterkodrt' vel. 0-63 mm – ŠD1	(realizováno)	tl. 150 mm
Šterkodrt' vel. 0-32 mm – ŠD2	(výměna)	tl. 150 mm
Lože – kamenná drť vel. 2-4 mm		tl. 40 mm
Tvarovky betonové („zámková dlažba“)	tl. 80 mm	tl. 80 mm

---

Celkem tl. 420 mm

Dlažby parkovacích stání budou lemovány chodníkovými obrubníky převýšenými alespoň o 60 mm, u přístupů k RD a u chodníků převýšenými jen o 20 mm – viz výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace.

U pomyslných „přejezdů“ („křížení“) chodníků budou v dlažbách příjezdů k RD provedeny varovné pásy pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Jejich umístění a rozsah popisují výkresy C.1.2.1 a B.2. Provedeny budou v souběhu s „pomyslnými“ okraji chodníků. Způsob provedení těchto signálních pásů v dlažbách příjezdů k RD popisuje výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace. Tyto signální pásy jsou navrženy a budou provedeny ze speciálních dlaždic s "výstupky pro nevidomé" (vzor „parketa“) "červené" barvy.

Povrchové odvodnění Příjezdů k RD (i jako přístupů a parkovacích stání) se předpokládá resp. je řešeno společně s vozidlovými komunikacemi, a to dešťovými vpustěmi zaústěnými do nové kanalizace dešťové - realizováno.

Určení počtu parkovacích stání u RD

Určení resp. stanovení množství parkovacích stání byl provedeno s ohledem na ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací. Podle kap. 14 Dopravní plochy, ods. 14.1.11 Celkový počet stání . . ., pro vstupní hodnoty podle Tabulky 34. Z takového určení resp. stanovení vyplývá, že pro každý RD by měla být zřízena 2 parkovací stání. Navržena jsou tedy u každého RD 2 parkovací stání, celkem tedy  $30 \times 2 = 60$  parkovacích stání

Tento navržený počet parkovacích stání je dostatečný neboť u RD budou zřízeny garáže alespoň pro 1 osobní vůz nebo zastřešená stání alespoň pro 1 osobní vůz – viz SO 19 Parcely pro výstavbu RD.



## **SO 15 Parkovací stání**

Rozsah navržených parkovacích stání v řešené lokalitě je patrný především z výkresů C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500).

Navržena jsou "samostatná" parkovací stání pro osobní a lehká užitková vozidla, v "podélném řazení" u vozovek vozidlových komunikací. Navrženo je celkem 18 (min.16) nových parkovacích stání, z toho 17 (min.15) stání pro osobní a lehká užitková vozidla a 1 stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Rozmístění navržených parkovacích stání - hlavně stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené - je navrženo s ohledem na rozmístění, druh a způsob provedení již provedených parkovacích stání v ulicích Maková, Ovesná a Ječná.

Navržená parkovací stání jsou rozměrově řešena podle ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel a Vyhlášky č. 398/2009 Sb. "o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb".

Konstrukční provedení parkovacích stání je navrženo ve výkresu C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace. Pláně pod podkladními vrstvami příjezdů musí být zhuťněny alespoň na  $E_{def,2} = 45$  MPa. Nebude-li zkouškami prokázána únosnost plání pod podkladními vrstvami alespoň  $E_{def,2} = 45$  MPa, musí být v potřebném rozsahu provedena náhrada neúnosného podloží kamenivem resp. sanace podloží. Tloušťka náhrady neúnosného podloží resp. jeho sanace vyplyne z parametrů zeminy podloží.

Podkladní vrstvy ploch parkovacích stání budou ze šterkodrtí, povrchy dlážděné z betonových tvarovek („zámkové dlažby“) šedé barvy, do lože z kamenné drtě.

Konstrukční vrstvy parkovacích stání - odspodu :  
(kompletní dodávka)

Šterkodrt' vel. 0-63 mm – ŠD1	tl. 150 mm
Šterkodrt' vel. 0-32 mm – ŠD2	tl. 150 mm
Lože – kamenná drť vel. 2-4 mm	tl. 40 mm
Tvarovky betonové („zámková dlažba“) tl. 80 mm	tl. 80 mm
<hr/>	
Celkem	tl. 420 mm

Dlažby parkovacích stání budou lemovány beton. silničními obrubníky převýšenými o 150 mm, u parkovacího stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené budou osazeny nájezdové obrubníky s převýšením jen 20 mm – viz výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace.

Příčné spády (výchozí) povrchů dlažeb parkovacích stání jsou navrženy = 2,5 % - viz výkresy C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace a C.1.2.6 Charakteristické příčné řezy – pozemní komunikace.

Povrchové odvodnění parkovacích stání se předpokládá resp. je řešeno společně s vozidlovými komunikacemi, a to dešťovými vpustěmi zaústěnými do nové kanalizace dešťové - realizováno.

Dopravní značení resp. označení stání pro vozy osob s omezenou schopností pohybu bude dopravní značkou IP12 – Vyhrazené parkoviště se symbolem O01 - Označení vozidla přepravujícího osobu postiženou a nebo osobu těžce pohyblivě postiženou, na povrchu dlažby stání ještě symbolem O01. Instalována může být jen



dopravní značka provedená podle platných norem, vzorových listů. Značka budou mít reflexní povrchovou úpravu. Osazena bude na sloupek z Al slitiny připevněného šrouby ke kotevní patce.

#### Stanovení - výpočet počtu veřejných parkovacích stání.

Stanovení resp. výpočet počtu "veřejných" parkovacích stání (resp. parkovacích ploch) je provedeno podle ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací. Podle kap. 14 Dopravní plochy, ods. 14.1.4 je výpočet proveden pro vstupní hodnoty podle tabulky 34. Pro obytné okrsky je potřeba 1 "veřejné" (nevyhrazené) stání pro 20 obyvatel okrsku. Pro danou lokalitu je to (navrhovaných) 30 RD x (max.) 4 obyvatel/RD = (max.) 120 obyvatel.

$120 \text{ obyvatel} / 20 \text{ obyv./1 stání} = 6 \text{ stání.}$

Navrženo je "veřejných", nevyhrazených 18 (min.16) stání.

Stanovení počtu stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené je provedeno podle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. "o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb", § 4. Pro navržených 18 "veřejných", nevyhrazených stání má být alespoň 1 stání vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené - navrženo jsou 1 stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

Stání vyhrazená pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené jsou již také provedena v řešeném území - v ulici Maková a v ulici Ječná – viz výkresy B.3 nebo C.1.2.1 .

### **SO 16 Chodníky**

Rozsah navržených chodníků nejlépe popisují výkresy C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500). Jde o chodníky označené jako Chodník CH1, Chodník CH2, Chodník CH3 a Chodník CH4. Navržené Chodníky CH1, CH2 a CH3 budou provedeny podél navržené Vozidlové komunikace v zóně 30. Mezi chodníky a vozovkou komunikace budou „oddělovací“ pruhy – buď zatravněné nebo s podélnými parkovacími stáními – aby byl oddělen „pěší“ provoz na chodnících od „vozidlového“ provozu na komunikaci.

Chodník CH1 bude navazovat na stávající chodník v ulici Maková, ukončený před „uličným“ oplocením RD č. p. 1868. Navržený Chodník CH 4 bude proveden podél vozovky Silnice II/346 v ulici Západní, od místa přecházení vozovky silnice do ulice Zahradní kde bude propojen se stávajícím chodníkem.

Podél Vozidlových komunikací v obytné zóně resp. v obytných zónách nejsou samostatné chodníky navrženy – pohyb chodců po komunikacích (smíšený provoz).

Šířky chodníků (bez šířek převýšených obrubníků) jsou navrženy = 2,05 m a 2,00 m - neměly by být menší než 2,0 m. Šířka chodníku (bez obrubníků) = 1,8 m je považována za minimální s ohledem na požadavky Vyhlášky č. 146/2024 Sb..

Konstrukční provedení chodníků je navrženo ve výkresu C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace, konstrukční provedení chodníků resp. "skladba" konstrukčních vrstev chodníků je navržena i pro „lehké“ dopravní zatížení (přejezd osobními vozy). Plán(e) pod podkladními vrstvami chodníků musí být zhuťněny alespoň na  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ . Nebude-li zkouškami prokázána únosnost plání pod podkladními vrstvami chodníků alespoň  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ , musí být v potřebném plošném rozsahu provedena náhrada neúnosného podloží kamenivem resp. sanace podloží. Tloušťka náhrady neúnosného podloží resp. jeho sanace vyplyne z parametrů zeminy podloží. Podkladní vrstvy chodníků budou ze štěrkodrtí, povrchy

dlaždění z betonových tvarovek („zámkové dlažby“) šedé barvy, do lože z kamenné drtě.

Konstrukční vrstvy chodníků - odspodu :  
(kompletní dodávka)

Štěrkodrt' vel. 0 - 63 mm – ŠD1	tl. 150 mm
Lože - kamenná drť vel. 2 - 4 mm	tl. 40 mm
Tvarovky betonové („zámková dlažba“) tl. 60 mm	tl. 60 mm
Celkem	tl. 250 mm

Dlažby chodníků budou lemovány beton. záhonovými obrubníky převýšenými alespoň o 60 mm nad povrch dlažby chodníků. Takto převýšené obrubníky budou tvořit přirozené vodící linie pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. U zatravněných ploch budou záhonové obrubníky bez převýšení (odtok dešťových (srážkových) vod na zatravněné plochy) – viz výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace.

Přechod pro chodce a místa pro přecházení chodců jsou uvedeny ve výkresech C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500). U přechodu a u míst pro přecházení budou v dlažbách chodníků provedeny varovné a signální pásy usnadňující pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Na „koncích“ Chodníku CH1 a Chodníku CH2 u Komunikace B – v obytné zóně budou provedeny signální pásy usnadňující pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Umístění a rozsah varovných a signálních pásů popisují výkresy C.1.2.1 a B.2. Způsoby provedení varovných a signálních pásů v dlažbách chodníků popisuje výkres C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace. Varovné a signální pásy jsou navrženy a budou provedeny ze speciálních dlaždic s "výstupky pro nevidomé" (vzor „parketa“) "červené" barvy.

### **Pozor !**

Nový přechod pro chodce i stávající přechod přes komunikaci v zóně 30 (přes zpomalovací prahy) musí být řádně přisvětleny veřejným osvětlením. Řádně přisvětleno musí být i nové místo pro přecházení Silnice II/364 v ul. Západní a řádně přisvětlena musí být i všechna místa pro přecházení přes komunikaci v zóně 30 (přes zpomalovací prahy) . Rozsah nového veřejného osvětlení resp. umístění stožárů se svítidly je uvedeno ve výkresech B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500), C.1.2.1 Situace s vytýčením - pozemní komunikace (1:500 i C.1.2.3 Situace – rozhledové poměry, dopravní značení (1:500).

Veřejné osvětlení musí být provedeno podle TKP 15 – Osvětlení pozemních komunikací, u přechodu a u místa pro přecházení i k TKP 15 Přílohy č. 1 Přisvětlování přechodů.

Pro veřejné osvětlení – stavební objekt SO 11 Rozvody veřejného osvětlení - je zpracována samostatná složka dokumentace pro provádění, která respektuje TKP 15 - Osvětlení pozemních komunikací vč. Přílohy č. 1 Přisvětlování přechodů.

U nového přechodu pro chodce a u všech míst pro přecházení (nového i stávajících) budou osazena svítidla s vyšší intezitou osvětlení (svítivostí) a s odlišným zabarvením světla, u nového přechodu pro chodce budou svítidla umístěna na speciálních stožárech s výložníky.

Příčné spády povrchů dlažeb chodníků stání jsou navrženy = 1,5 % - viz výkresy C.1.2.5 Vzorové příčné řezy a detaily – pozemní komunikace a C.1.2.6 Charakteristické příčné řezy – pozemní komunikace.

Podélné spády povrchů chodníků budou podle podélných spádů přilehlých komunikací - budou se pohybovat v rozmezí 0,59 % až max. 1,98 %.

Povrchové odvodnění chodníků se předpokládá resp. je řešeno společně s vozidlovými komunikacemi, a to dešťovými vpustěmi zaústěnými do nové kanalizace dešťové – realizováno.

## **SO 17 Plochy stání kontejnerů na tříděný odpad**

V lokalitě předmětné nové zástavby jsou navrženy i zpevněné plochy jakožto stání kontejnerů na tříděný odpad. Jako stání kontejnerů na tříděný odpad budou operativně a podle potřeby sloužit 2 nebo 3 plochy zřizované také jakožto parkovací stání pro osobní a lehká užitková vozidla, v "podélném řazení" u vozovek vozidlových komunikací. Na každé této ploše bude možné umístění 4 (max.5) kontejnerů na tříděný odpad, celkem tedy  $2 \times 4$  (max.5) = 8 (max.10) nebo  $3 \times 4$  (max.5) = 12 (max.15) kontejnerů na tříděný odpad.

Umístění a rozsah zpevněných ploch i jako stání kontejnerů na tříděný odpad lze vyčíst z výkresů C.2 Celkový situační výkres (1:500) a C.5 Situační výkres – pozemní komunikace (1:500). Jejich povrch bude dlážděný z betonových tvarovek, podkladní vrstvy ze štěrkodrtě, lemování dlažby beton. obrubníky – viz také parkovací stání pro osobní a lehká užitková vozidla. Povrchové odvodnění ploch bude společně s odvodněním povrchu Vozidlové komunikace v zóně 30 - viz SO 05 Kanalizace dešťová (odvodnění komunikací).

Umístění ploch stání kontejnerů na tříděný odpad je navrženo resp. bude voleno s ohledem na umístění již provedených ploch stání kontejnerů v ulicích Maková, Ovesná a Ječná.

## **A.6 Ochranná pásma**

### **Stávající ochranná pásma**

Kolem území stavby procházejí Silnice II/346 v ul. Západní a III/3469 v ul. Hromádky z Jistebnice. Pro uvedené silnice nejsou v intravilánu města stanovena ochranná pásma. Mimo obce a města jsou stanovena ochranná pásma silnic II. nebo III. třídy = 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu (Zákon č. 13/1997 Sb. „O pozemních komunikacích“). Umístění navrhované stavby resp. stavební akce vzhledem k silnicím je nejlépe patrné z výkresů B.2 Situace stavby koordinační (1:500), C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a C.1.2.2 Situace s vytýčením – kanalizace dešťová (1:500).

Územím stavby procházejí nadzemní vedení elektrické energie VN 35 kV. Pro nadzemní vedení elektrické energie VN 35 kV je stanoveno ochranné pásmo = 7 m od krajního vodiče, u starých vedení = 10 m od krajního vodiče (Zákon č. 458/2000 Sb. „O podmínkách podnikání . . . (energetický zákon)“). Umístění navrhované stavby resp. stavební akce vzhledem k ochranným pásmům nadzemních vedení elektrické energie VN 35 kV je patrné z výkresů B.2 Situace stavby koordinační (1:500), C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a C.1.2.2 Situace s vytýčením – kanalizace dešťová (1:500).

U území stavby jsou provedena podzemní vedení elektrické energie VN 35 kV. Pro podzemní vedení elektrické energie VN 35 kV je stanoveno ochranné pásmo = 1 m od vedení (Zákon č. 458/2000 Sb. „O podmínkách podnikání . . . (energetický

zákon))". Umístění předmětné stavební akce resp. stavby vzhledem k podzemním vedením elektrické energie VN 35 kV je patrné z výkresů B.2 Situace stavby koordinační (1:500), C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a C.1.2.2 Situace s vytýčením – kanalizace dešťová (1:500).

V území stavby jsou provedeny STL plynovody. Pro STL plynovody je stanoveno ochranné pásmo = 1 m od plynovodů (Zákon č. 458/2000 Sb. „O podmínkách podnikání . . . (energetický zákon))". Umístění předmětné stavební akce resp. stavby vzhledem ke STL plynovodům je zřejmé z výkresů B.2 Situace stavby koordinační (1:500), C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a C.1.2.2 Situace s vytýčením – kanalizace dešťová (1:500).

V území stavby jsou provedena nadzemní a podzemní vedení elektrické energie NN. Pro nadzemní i podzemní vedení elektrické energie NN je stanoveno ochranné pásmo = 1 m od vedení (Zákon č. 458/2000 Sb. „O podmínkách podnikání . . . (energetický zákon))". Umístění předmětné stavební akce resp. stavby vzhledem k vedením elektrické energie NN je zřejmé z výkresů B.2 Situace stavby koordinační (1:500), C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a C.1.2.2 Situace s vytýčením – kanalizace dešťová (1:500).

V území a u území výstavby (v ul. Západní a v ul. Hromádky z Jistebnice) jsou provedena podzemní telekomunikační vedení přístupové a přenosové sítě elektronických komunikací (SEK). Pro tato vedení je stanoveno ochranné pásmo = 1,5 m od vedení (Zákon č. 101/2005 Sb. „O elektronických komunikacích . . .). Umístění předmětné stavební akce resp. stavby vzhledem k ochranným pásmům vedení SEK je zřejmé z výkresů B.2 Situace stavby koordinační (1:500), C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a C.1.2.2 Situace s vytýčením – kanalizace dešťová (1:500).

U území stavby jsou provedeny vodovody a vodovodní přípojky "veřejné" vodovodní sítě. Pro vodovody pro veřejnou potřebu je stanoveno ochranné pásmo = 1,5 m od vodovodů (Zákon č. 274/2001 Sb. "O vodovodech a kanalizacích"). Umístění předmětné stavební akce resp. stavby vzhledem ke stávajícím vodovodům a přípojkám je zřejmé z výkresů B.2 Situace stavby koordinační (1:500), C.1.2.1 Situace s vytýčením – pozemní komunikace (1:500) a C.1.2.2 Situace s vytýčením – kanalizace dešťová (1:500).

Území výstavby resp. lokalita „Boží Muka“ staveniště se nachází u severního okraje ochranného pásma letiště Chotěboř (LKCT), mezi obcemi Dobkov a Počátky.

Území stavby resp. budoucí staveniště není součástí biocenter ani biokoridorů Územního systému ekologické stability (ÚSES)

Území výstavby resp. budoucí staveniště nezasahje do ochranných pásem lesů, železničních drah, dálnic, silnic I. tř., technických zařízení ani vedení vyššího významu, produktovodů, dobývacích prostor, vodních nádrží, vodních zdrojů, vodních toků ani jmenovitých kulturních památek. Nenachází se v záplavových územích vodních toků, pásmech hygienické ochrany a t. p..

### **Navrhovaná ochranná pásma**

Nejsou navrhována, kromě ochranných pásem vyplývajících z platných Zákonů.

## **A.7 Území výstavby**

Území výstavby (staveniště) navržených komunikací resp. základní technické vybavenosti a parcel pro výstavbu 30 ti rodinných domů (RD) se nachází při západním okraji města Chotěboř, mezi ulicemi Západní a Hromádky z Jistebnice. Navržená stavba je pokračováním stávající a započaté výstavby RD v ulicích Maková, Pšeničná, Ječná, . . . . Lokalita území stavby bývá někdy označována „cihelna“ nebo „u cihelny“.

Územím výstavby (staveniště) budou dosud zemědělsky využívané plochy resp. pole a plochy západně u komunikací v ulicích Maková a Ječná.

Západně od území výstavby jsou také zemědělsky využívané plochy resp. pole, východně je stávající a prováděná výstavba RD. Na jihu je území stavby ohraničeno silnicí v ul. Západní, na severu silnicí v ul. Hromádky z Jistebnice.

Terén v území budoucí výstavby je mírně svažité od západu k jihovýchodu a k severovýchodu.

Západně od území navržené stavby se plánuje tzv. „městský obchvat“ t. j. komunikace „II/345 Chotěboř – obchvat“.

Rozsah navržené stavby jako celku resp. stavební akce jako celku je zřejmý z výkresů C.1 Situační výkres širších vztahů (1:2000) a C.3 Koordinační situační výkres (1:500).

V I.etapě výstavby byla realizováno základní technické vybavení území, předmětem PD je dokončení zpevněných ploch po výstavbě RD.

### **Dotčené pozemky**

Předmětnou stavbou resp. stavební akcí budou dotčeny resp. navržená stavba bude provedena na pozemcích (parcelách) v katastrálním území Chotěboř (okres Havlíčkův Brod), 652831.

Rozsah dotčení pozemků (parcel) resp. umístění stavebních objektů, SO 12 Vozidlová komunikace v zóně 30, SO 13 Vozidlová komunikace v obytné zóně, SO 14 Příjezdy k RD (i jako přístupy a parkovací stání), SO 15 Parkovací stání, SO 16 Chodníky (i SO 17 Plochy stání kontejnerů na tříděný odpad) na pozemcích (parcelách) v katastrálním území Chotěboř je uvedeno ve výkresu B.3 Katastrální situace – pozemní komunikace a kanalizace dešťová (1:1000).

Druhy pozemků, vlastnická práva a další údaje o dotčených pozemcích jsou uvedeny v samostatné příloze této dokumentace = Seznam dotčených pozemků – Pozemní komunikace.

V plošném rozsahu potřebném pro budoucí uliční prostranství a plochy veřejné zeleně bylo (bude) provedeno trvalé odnětí potřebných pozemků nebo jejich částí ze zemědělského půdního fondu – „zábor ZPF“.

### **Vazby na okolní výstavbu**

Západně od území navržené stavby se plánuje tzv. „městský obchvat“ t. j. komunikace „II/345 Chotěboř – obchvat“. V době zpracování této dokumentace byla zpracovávána jeho technická studie.

V přilehlých ulicích Ječná a Pšeničná probíhá výstavba RD a budou zde realizovány pozemní komunikace. V ulici Maková se dokončuje výstavba RD.

Ve městě Chotěboř jsou průběžně prováděny opravy a údržba veřejných prostranství a v nich umístěných technických zařízení a vedení.

Jinak během zpracování této dokumentace nebyly zjištěny (přímé) vazby na okolní výstavbu ani jiné stavební aktivity, se kterými by bylo nutné navrženou stavební akcí resp. stavbou koordinovat.

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

Předmětná stavební akce resp. stavba nevyžaduje asanace či demolice stávajících nadzemních ani podzemních stavebních objektů.

V území předmětné stavby resp. na staveništi se nenachází souvislá ani soliterní vzrostlá zeleň resp. stromy ani keře. Nejsou požadavky na kácení dřevin.

### **Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF**

Pro předmětnou stavbu se neuvažují a nebudou nutné dočasné zábory pozemků zařazených v zemědělském půdním fondu (ZPF).

V plošném rozsahu ploch budoucích uličních prostranství a ploch veřejné zeleně bylo provedeno trvalé odnětí potřebných pozemků nebo jejich částí ze zemědělského půdního fondu – „zábor ZPF“.

### **Stávající inženýrské sítě, vedení a zařízení**

V území výstavby resp. na budoucím staveništi a v jeho okolí se nacházejí stávající podzemní i nadzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení :

- vodovody a přípojky
- kanalizace splaškové a přípojky
- kanalizace dešťové – odvodnění komunikací
- STL plynovody a přípojky
- nadzemní vedení elektrické energie VN 35 kV
- kabelová vedení elektrické energie VN 35 kV
- nadzemní vedení elektrické energie NN
- kabelová vedení elektrické energie NN
- kabelová vedení el. en. NN veřejného osvětlení
- telekomunikační kabely přenosové sítě (SEK)
- telekomunikační kabely přístupové sítě (SEK)
- vedení místního rozhlasu

Při křížení a souběžích nových inženýrských sítí se stávajícími podzemními sítěmi je nutné dodržovat ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Před zahájením provádění navrhované stavební akce (zemních prací) musí být vždy všechny podzemní inženýrské sítě a zařízení vytýčeny, označeny přímo na staveništi a s jejich polohou seznámena osoba zodpovědná za provádění. Zajistit vytýčení podzemních inženýr. sítí a zařízení na staveništích bude povinností investora.

## **A.8 Vliv stavby na životní prostředí**

Vzhledem k charakteru předmětné stavby resp. stavební akce a jejím souladu s územně plánovací dokumentací, není nutné zvlášť hodnotit její dopad na životní prostředí. Hodnocení vlivu navržené zástavby rodinnými domy v dané lokalitě je součástí „Územního plánu Chotěboř – Právního stavu po vydání Změny č. 5“ – viz A.3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů. Vliv předmětné stavby na životní prostředí lze považovat za kladný.

Realizovaná předmětná stavba (dle svého charakteru) nebude produkovat odpady, nebude znečišťovat vodní toky, lesy, ovzduší a.t.p.. Nezmění se podmínky výkonu

požární ochrany a civilní obrany ve městě. Stavba bude provedena z běžných, k okolí chemicky i fyzikálně neutrálních materiálů a výrobků - bez vlivu na životní prostředí.

Na budoucím staveništi se nenacházejí žádné stromy ani keře. Nedojde ke kácení souvislých „stromových porostů“, „stromořadí“ ani „soliterních stromů“.

### Nakládání s odpady

Odstraněné, vybourané či přebytečné stavební hmoty, materiály nebo prefabrikáty jsou považovány za odpady a musí s nimi být nakládáno v souladu se Zákonem č. 541/2020 Sb. "O odpadech".

Původce odpadů je povinen se vzniklými odpady nakládat v souladu se Zákonem č. 541/2020 Sb. "O odpadech". Odpady není možné předávat osobám, které nejsou oprávněny k jejich převzetí. Ukládání odpadů na povrchu terénu je možné pouze při splnění legislativních podmínek.

Při realizaci navržené stavby jako celku budou vznikat tyto odpady - dle Katalogu odpadů :

Kód odpadu :	Název odpadu :	Původ vzniku :
17 03 02	Asfaltové směsi	Odstraněné krycí vrstvy částí vozovek po překopech vozovky místní komunikace
17 05 04	Zemina a kamení	Odstraněné podkladní vrstvy vozovek po překopech vozovky místní komunikace
17 05 06	Vytěžená jalová hornina a hlušina	Přebytečná hornina z výkopů stavebních rýh inženýr. sítí a z odkopávek pro komunikace
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady	Vybourané obruby vozovek míst.komunikací, vybouraná armaturní šachta, vybourané a odstraňované drobné stavební objekty

Přebytečná zemina a kamení, přebytečná vytěžená jalová hornina a hlušina budou ze staveniště odvezeny na Skládku komunálního odpadu Lapíkov, Technické a lesní správy Chotěboř. Tato skládka se nachází cca 4 km jihozápadně od staveniště, u silnice směr Rozsochatec.

Směsné stavební a demoliční odpady (především vybourané a odstraněné betonové dílce) budou ze staveniště odvezeny na sběrný dvůr Technické a lesní správy Chotěboř (kde budou drceny a „recyklovány“). Tento sběrný dvůr se nachází cca 3 km jihovýchodně od staveniště, u silnice směr Ždírec nad Doubravou.

Asfaltové směsi budou odvezeny k „recyklaci“ (do obalovny kameniva) a použity pro nové asfaltové směsi pro (nové vozovky komunikací).

### SEZNAM A PŘEDPOKLÁDANÁ MNOŽSTVÍ ODPADŮ

Kód odpadu :	Název odpadu :	Kategorie :	Předp. množství :
17 03 02	Asfaltové směsi	O	5,7 t
17 05 04	Zemina a kamení	O	9,4 t
17 05 06	Vytěžená jalová hornina a hlušina	O	10,0 t
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady	O	2,2 t

## **A.9 Obecné požadavky na bezpečnost**

Předmětnou stavební akci resp. stavbu (vzhledem k jejímu charakteru) není třeba zvlášť hodnotit z hlediska :

- ochrany ovzduší
- ochrany proti hluku a vibracím
- bezpečnostního zajištění proti nepovolaným osobám
- odstupových vzdáleností od požárně nebezpečných prostorů
- možnosti evakuace osob a zvířat
- zdrojů požární vody
- vybavení požárně bezpečnostními zařízeními
- přístupů a nástupních ploch pro požární techniku
- zabezpečení stavbami požární ochrany
- užívání a přístupnosti osob pohybově a zrakově postižených
- ochrany vodních zdrojů a léčebných pramenů
- ochrany před povodněmi
- ochrany před sesuvy půdy
- ochrany v poddolovaných územích
- ochrany před seizmicitou
- ochrany před radonem
- civilní obrany
- řešení závažných havárií
- havarijního plánování

## **A.10 Požárně bezpečnostní řešení a opatření**

### **Posuzování požárně bezpečnostního řešení**

Při posuzování požárně-bezpečnostního řešení navrhované stavby je nutno vycházet z Vyhlášky Ministerstva Vnitra ČR č. 246/2001 Sb. "O stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru", hlavně § 11 - Podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce a § 41 - Požárně bezpečnostní řešení.

Navrhované stavební objekty - t. j. pozemní komunikace (z hlediska Vyhlášky MV č. 246/2001 Sb.) - nejsou stavební objekty s požárním rizikem, nejsou děleny do požárních úseků, nehrozí zde nebezpečí vzniku požáru, . . . - proto nemusí být a nelze je samostatně posuzovat podle řady ČSN pro Požární bezpečnost staveb.

Podle Vyhlášky MV ČR č. 246/2001 Sb., § 11 - Podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce - je nutné vytvořit podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce v dané lokalitě. Po dokončení navržené stavby se v zájmovém území nezmění nebo se zlepší podmínky pro zásah Hasičského záchranného sboru (HZS).

Podle Vyhlášky MV ČR č. 246/2001 Sb., § 41 - Požárně bezpečnostní řešení - odst. b) - řešení příjezdových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku - je nutné řešit navrhované (místní) komunikace tak, aby vyhovovaly pro příjezd požární techniky k okolním pozemním objektům a i jako nástupní plochy k vedení požárního zásahu. Navrhované místní obslužné komunikace budou sloužit především pro dopravní obsluhu (okolních) rodinných domů. Podle ČSN 73 0833 - Požární bezpečnost staveb (Budovy pro bydlení a ubytování), čl. 4.4.1, vyhoví komunikace končící 50 m od objektu OB1 (RD) s šířkou jízdního pruhu nejméně 3,0 m. Navržena



je dvoupruhová, obousměrná komunikace s vozovkou šířky = 5,5 m, t. j. se dvěma jízdními pruhy šířky = 2,75 m. Navržena je také jednopruhová, jednosměrná komunikace s vozovkou šířky 4,0 m, t. j. s jedním jízdním pruhem šířky = 4,0 m.

Tyto návrhy pozemních komunikací vyhovují požadavkům ČSN 730802 a ČSN 730804 pro (případný) zásah Hasičského záchranného sboru (HZS). Technické řešení navrhovaných místních obslužných komunikací je zřejmé z výkresu C.1.2.1 Situace s vytyčením – pozemní komunikace (1:500) nebo také z výkresu B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500).

### **Požární bezpečnost a opatření během výstavby**

Během výstavby nových pozemních komunikací musí vést k okolním domům a objektům přístupová komunikace, umožňující příjezd požárních vozidel, kterými se předpokládá vedení protipožárního zásahu, a to alespoň 20 m od všech vchodů do domů a objektů.

Zhotovitel musí zajistit volný průjezd po přilehlé komunikaci (v šířce alespoň 3,0 m) pro možný zásah hasičů a provést stavbu dle ČSN 756701, ČSN 73 6005 a ve smyslu souvisejících ČSN, zákonů a vyhlášek. Při výstavbě je třeba dodržovat předpisy bezpečnosti práce a neprovádět „strojní“ práce pod venkovními vedeními elektrické energie. Pokud budou dodrženy tyto požadavky, je realizace v souladu s požárními předpisy.

"Spádovým" HZS je ÚO Havlíčkův Brod, stanice Chotěboř - přivolání telefonem.

## **E Zásady pro provádění**

Předpokládá se a je žádoucí provádění resp. realizace stavby zhotovitelem oprávněným (a zkušeným) k provádění podzemních inženýrských sítí a pozemních komunikací.

### **Staveniště**

Budoucí staveniště se nachází při západním okraji města Chotěboř, mezi ulicemi Západní a Hromádky z Jistebnice, u ulic Maková a Ječná. Západně od staveniště jsou zemědělsky využívané plochy bez trvalých porostů (pole). Terén na staveništi je mírně svažité od západu k jihovýchodu a k severovýchodu.

Rozsah budoucího staveniště je dán rozsahem předmětné stavební akce – viz hlavně výkresy B.1 Celková (přehledná) situace stavby (1:2000), B.2 Situace stavby (koordinační) (1:500) a B.3 Katastrální situace – pozemní komunikace a kanalizace dešťová (1:1000).

### **Zařízení staveniště**

Nebudou se zřizovat objekty zařízení staveniště s výrobním či sociálním zařízením nebo zázemím. Nebudou se zřizovat objekty zařízení staveniště jako součást stavby. Očekává se pouze umístění (mobilní) staveništní buňky (maringotky) zhotovitele stavby na staveništi - zřejmě na plochách pro budoucí výstavbu RD (kolem realizovaných inženýrských sítí a komunikací). Předpokládá se umístění buňky „suchého“ chem. záchodu. Zařízení staveniště bude majetkem zhotovitele stavby. Po ukončení stavby (likvidaci zařízení staveniště) musí být prostranství zařízení staveniště uvedeno do původního stavu resp. upraveno.

## **Příjezdy na staveniště**

Příjezdy na staveniště jsou možné po Silnici II/346 z ulice Západní, po Silnici III/3469 z ulice Hromádky z Jistebnice a po místních komunikacích v ulicích Maková a Ječná. Stavební stroje, mechanismy a dopravní prostředky zhotovitele musí být způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích. Provozem stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků nesmí být znečišťovány místní komunikace.

Při případné odstávce stavebních strojů a dopravních prostředků na místních komunikacích musí být věnována zvláštní pozornost manipulaci s ropnými látkami (pohonné hmoty, mazací oleje, . . .)

## **Skládky a dopravní trasy**

Případné (dočasné) skládky stavebního materiálu budou situovány na staveništi, na volných plochách podél realizovaných inženýrských sítí a pozemních komunikací. Jako skládky se nebudou využívat plochy mimo staveniště. Žádoucí je v co největší míře "letmá" montáž materiálu a prefabrikátů - zabudování přímo z dopravních prostředků.

Pro skládkování stavebních hmot, materiálů a výrobků se nebudou využívat plochy resp. pozemky, které nejsou ve vlastnictví investora (stavebníka) t. j. města Chotěboř.

Přebytečná zemina a kamení, přebytečná vytěžená jalová hornina a hlušina budou ze staveniště odvezeny na Skládku komunálního odpadu Lapíkov, Technické a lesní správy Chotěboř. Tato skládka se nachází cca 4 km jihozápadně od staveniště, u silnice směr Rozsochatec. „Odvozová vzdálenost“ do 4,0 m. Poplatek („skládkovné“) cca 150,- Kč / tunu materiálu.

Směsné stavební a demoliční odpady (především vybourané a odstraněné betonové dílce) budou ze staveniště odvezeny na sběrný dvůr Technické a lesní správy Chotěboř (kde budou drceny a „recyklovány“). Tento sběrný dvůr se nachází cca 3 km jihovýchodně od staveniště, u silnice směr Ždírec nad Doubravou. „Odvozová vzdálenost“ do 3,0 m. Poplatek („skládkovné“) se nepředpokládá.

Asfaltové směsi budou odvezeny k „recyklaci“ (do obalovny kameniva) a použity pro nové asfaltové směsi pro (nové vozovky komunikací). Předpokládaná dopravní vzdálenost do 20 km.

## **Zdroje elektrické energie a vody, telekomunikační spojení**

Zřejmě nebude nutné zřízení staveništní přípojky elektrické energie NN. Případná staveništní přípojka elektrické energie NN je však možná ze stávající sítě elektr. energie NN v lokalitě - s osazením staveništního rozvaděče s elektroměrem.

Zřejmě nebude nutné zřízení staveništní přípojky (pitné) vody. Případná staveništní přípojka (pitné) vody je však možná ze stávající vodovodní sítě v lokalitě - s osazením staveništní vodoměrové šachty s vodoměrem.

Nebude se zřizovat staveništní telefonní přípojka. Pro telefonické spojení ze stavby se použijí mobilní telefony.

## **Skrývka ornice**

Provedena v rámci I. etapy výstavby IS.

## Požadavky na provádění

Všechny otevřené výkopy musí být řádně označeny (alespoň páskami na ocelov. trnech).

Při křížení a souběžích nových podzemních sítí se stávajícími podzemními sítěmi bude nutné dodržovat ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. Před zahájením provádění navrhované stavební akce (zemních prací) musí být vždy všechny stávající podzemní inženýrské sítě a zařízení vytyčeny, označeny přímo na staveništi a s jejich polohou seznámena osoba zodpovědná za provádění. Zajistit vytyčení podzemních inženýr. sítí a zařízení na staveništi je povinností investora.

Obnažená podzemní vedení musí být chráněna proti poškození. V případě jejich poškození je nezbytné přizvat jejich provozovatele (správce, vlastníka) a dle jeho dispozic vedení opravit. Provozovatele (správce, vlastníka) je nutné přizvat i ke kontrole uložení (obnažených) podzemních vedení a to ještě před jejich (zpětnými) zásypy.

Po dobu provádění stavby musí zůstat okolní domy a objekty přístupné. Zhotovitel stavby musí zajistit dostupnost a možnost průjezdu pro vozidla Integrovaného záchranného systému (Policie ČR, Hasičský záchr. sbor, Lékařská záchr. služba).

Stavební stroje, mechanismy a dopravní prostředky zhotovitele musí být způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích. Při odstávce stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků je nutné věnovat zvláštní pozornost manipulaci s ropnými látkami (pohonné hmoty, mazací oleje, . . .).

Provozem stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků nesmí být znečišťovány silnice a místní komunikace.

Pro provádění stavby bude zpracován Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) a to určeným koordinátorem BOZP. Koordinátor BOZP vykonává svoji činnost v souladu se Zákonem č. 309/2006 Sb. ("zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci"). Při všech stavebních pracech je třeba dodržovat související technické normy pro provádění a dbát předpisů bezpečnosti a ochrany zdraví.

## Časová omezení

Hlučné zemní a stavební práce nelze provádět v noční době, t. j. od 22.<sup>00</sup> do 6.<sup>00</sup> hodin. Nelze je provádět ani ráno, t. j. od 6.<sup>00</sup> do 7.<sup>00</sup> hodin, ani večer, t. j. od 21.<sup>00</sup> do 22.<sup>00</sup> hodin.

Hlučné zemní a stavební práce smí být prováděny jen v denní době, t. j. od 7.<sup>00</sup> do 21.<sup>00</sup> hodin, lépe jen do 17.<sup>00</sup> hodin. Doprava stavebních materiálů na staveniště a odvozy přebytečných hornin ze staveniště smí být prováděny jen v době od 7.<sup>00</sup> do 17.<sup>00</sup> hodin.

Důvodem je hlavně omezení hluku ve stávající obytné zástavbě města.

## Dopravní omezení

Předmětné komunikace jsou navrženy tak, aby mohly být realizovány bez uzavírek stávajících místních komunikací.

Bude-li (vzhledem k nečekaným okolnostem) nutné nějaké dopravní omezení na místní komunikaci, musí být k tomu instalováno odpovídající dočasné dopravní značení podle TP 66 (MDČR), vymezující dopravní omezení.

Bude-li (vzhledem k nečekaným okolnostem) nutná uzavírka některého úseku místní komunikace (se souhlasem města Chotěboř), pak musí být tato uzavírka úseku místní komunikace (s objížďkou) dopravně vyznačena podle TP 66 (MDČR) - k tomu příp. zajistí zhotovitel stavby tzv. DIO - dopravně inženýrská opatření.

Při provádění stavebních prací při okraji vozovky nebo ve vozovce Silnice II/346 v ulici Západní musí být (v potřebném úseku) instalováno dočasné dopravní značení dle TP 66 (MDČR), vymezující dopravní omezení. Dočasné dopravní značení při provádění stavebních prací ve vozovce Silnice II/346 v ul. Západní je uvedeno ve výkresu C.1.2.12 Schema dočasného dopravního značení při provádění . . .

#### **Obvyklé požadavky na provádění pozemních komunikací (převzato) :**

- Stavby pozemních komunikací musí svým provedením odpovídat souvisejícím technickým normám. Nesmí být provedeny v rozporu s platnými zákony a vyhláškami.
- Při provádění pozemních komunikací v zastavěném území (v obcích) musí být zřetelně označeny výkopy (např. páskami nebo prkny kolem rýh).
- Při provádění pozemních komunikací v zastavěném území (v obcích) musí být zajištěn přístup k okolním domům a objektům. Jsou-li možné přístupy k domům nebo objektům jen přes stavební rýhy, musí přes ně být na nutnou dobu zřízeny přechody.
- Při provádění pozemních komunikací u příjezdů do garáží a dvorů domů a objektů musí o tom být vyrozumění vlastníci domů a objektů - aby si tito mohli na nutnou dobu „vyjet“ se svými dopravními prostředky (auty).
- Všechny stavbou dotčené pozemky musí být uvedeny do původního stavu.
- Použity mohou být jen výrobky a prefabrikáty s příslušným „osvědčením“ popř. „shodou“.
- Nové pozemní komunikace musí polohově a výškově zaměřeny v grafickém, digitálním systému (např. MicroStation)

#### **Podmínky pro provádění staveb podle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (převzato) :**

Stavba musí zajišťovat, aby hluk a vibrace působící na osoby a zvířata byly na takové úrovni, která neohrožuje zdraví, zaručí noční klid a je vyhovující pro prostředí s pobytem osob nebo zvířat, a to i na sousedících pozemcích a stavbách. Při zajišťování ochrany staveb proti vnějšímu hluku, zejména od dopravy, se musí přednostně uplatňovat opatření urbanistická před opatřeními chránícími jednotlivé stavby tak, aby byly splněny podmínky pro ochranu hluku v chráněném venkovním prostoru, chráněném venkovním prostoru staveb a chráněném vnitřním prostoru staveb. Osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, jejichž provozem vzniká hluk, je povinna technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby. Pokud při používání, popřípadě provozu zdroje hluku nebo vibrací, nelze z vážných důvodů hygienické limity dodržet, může osoba zdroj hluku nebo vibrací provozovat jen na základě povolení vydaného na návrh této osoby příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. V chráněných vnitřních prostorech nesmějí být instalovány stroje a zařízení o základním kmitočtu od 4 do 8 Hz. Osoba může instalovat takový stroj nebo zařízení v okolí bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i

funkčně obdobných staveb, jen pokud na základě studie o přenosu vibrací příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví prokáže, že nedojde k nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v těchto stavbách. Hygienické limity hluku a vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb, v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru uvádí nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v § 11 a § 12, jejich korekce pak přílohy č. 2 a 3 a 5.

## **B.8 Plán kontrolních prohlídek stavby**

Ve smyslu § 18 Vyhlášky č. 526/2006 Sb., kterou se provádí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu, bude prováděna kontrolní činnost :

Stavební objekty :

### Vozidlové komunikace, Příjezdy k RD, Parkovací stání, Chodníky

- kontrola správnosti směrového a výškového (prostorového) vytýčení poloh komunikací, příjezdů k RD, parkovacích stání a chodníků
- kontrola míry zhutnění a správnosti provedení podkladních vrstev vozovek, příjezdů k RD, parkovacími stáními a chodníky
- kontrola správnosti provedení krycích vrstev vozovek komunikací a dlažeb příjezdů k RD, parkovacích stání a chodníků
- kontrola komunikací, příjezdů k RD, parkovacích stání a chodníků po jejich dokončení - předložení požadovaných dokladů a certifikátů zhotovitelem