



ARCH-STUDIO s.r.o. Vojanova 590/26, Ústí nad Labem		Ing. Václav Pivoňka Hněvkovského 1372/1, Praha 4			
VYPRACOVAL: Ing. JAN HRACHOVEC		ODP.PROJEKTANT: Ing. VÁCLAV PIVOŇKA			
Kontroloval: Ing. arch. VALERY KHRISTYUK		ŠEFPROJEKTANT STAVBY: Ing. arch. VALERY KHRISTYUK			
STAVBA , OBJEKT: HROMADNÝ PARKING PŘÍSTAVNÍ k.ú. Ústí nad Labem, obec Ústí nad Labem SO 102 – PARKOVIŠTĚ VÝKRES: TECHNICKÁ ZPRÁVA		ČÁST PROJEKTU: C. Stavební část			
		FORMÁTY: 10xA4	STUPEŇ: DŮR+DSP	Č. PŘÍLOHY	
		MĚŘÍTKO:	Č. PŘÍLOHY		7
OBJEDNAVATEL: Statutární město Ústí n.L., Velká Hradební 8, Ústí n.L.		ZAK.Č.: 1021199	DATUM: 10/2018	C.102.1	

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

Název stavby:	Hromadný parking Přístavní
Místo stavby:	Město Ústí nad Labem
Charakter stavby:	rekonstrukce pozemní komunikace
Část:	SO 102 - Parkoviště
Projektový stupeň:	projektová dokumentace pro stavební povolení
Investor:	Statutární město Ústí nad Labem Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem
Generální projektant:	Ing. arch. Valery Khristyuk ČKAIT: 0402303 ARCH - STUDIO s.r.o. Vojanova 590/26, 400 07 Ústí nad Labem
Projektant části:	Ing. Václav Pivoňka Hněvkovského 1372/1, 149 00 Praha 4 - Chodov Ing. Jan Hrachovec ČKAIT: 0013433
Datum zpracování:	10.2018

2. Základní údaje

2.1. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Předmětem této části projektové dokumentace je rekonstrukce stávající zpevněné plochy pro vznik nového parkoviště.

Řešené území se nachází na jižním okraji města Ústí nad Labem při průtahu silnice I/30 (Lovosice – Ústí nad Labem – Úžín) v silničním km cca 21,2 vlevo dle údajů silniční databanky. Jedná se o zpevněné pozemky, na kterých býval autobazar a nyní slouží k neoficiálnímu parkovišti.

Návrh hydrogeologického řešení není obsahem této části projektové dokumentace.

2.2. Návrh na zařazení místních komunikací

Navrhovanými stavebními úpravami se dosavadní zařazení dotčené místní obslužné komunikace nemění. Oproti současnému stavu nedojde k významnému

zvýšení intenzity dopravy vyvolané provozem areálu.

3. Použité podklady

- objednávka DSP
- rozpracovaná projektová dokumentace Hromadný parking přístavní
- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zákresu pozemkových hranic předaný objednatelem PD
- orientační zákres stávajících inženýrských sítí předaný objednatelem PD
- závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace,
- vlastní průzkumy a fotodokumentace zpracovatele PD

4. Technické řešení

4.1. Situační řešení

Rozsah a návrh situačního řešení včetně směrových parametrů je zcela zřejmý ze Situace 1: 500 a následujícího popisu.

Pro dopravní obsluhu rekonstruovaného parkoviště (SO 102) je v rámci SO 101 zrekonstruována příjezdová komunikace od silnice I/30. Vlastní rekonstrukce začíná na konci úpravy příjezdové komunikace – rozhraním SO je odvodňovací žlab. Směrová úprava parkoviště je svojí geometrií danou tvarem pozemku rozdělena do dvou větví, které jsou navzájem ve společném staničení od sebe odsazeny. Je zde v prodloužení z SO 101 Větev A v rozsahu staničení km 0,033407 – 0,072665. Dále je zde navržena Větev B, která je navazuje na konec Větvě A a zpět se připojuje ve staničení 0,03519 Větvě A vlevo.

Jednotlivé větve parkoviště jsou vedeny převážně směrovými přímými, lomy jsou zaobleny směrovými oblouky o poloměru 5 až 7,5 m.

Větev A má celkovou délku 41,73 m, orientována je severovýchodně jihozápadním směrem, v začátku úpravy navazuje na příjezdovou komunikaci. V km 0,03519 je vlevo připojena větev B. Větev A má základní šířku středové komunikace 6,0 m, po obou stranách je lemována pásy kolmých parkovacích stání.

Větev B má celkovou délku 104,454 m, v začátku úpravy odsazeně navazuje ukončenou větev A. V konci úpravy je opět navázána na Větev A. Větev C základní šířku středové komunikace 6,0 m, po obou stranách je lemována pásy kolmých parkovacích stání..

V prostoru před výjezdem z parkoviště se nachází parkovací stání pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Kolmá parkovací stání jsou doplněna o navazující chodníkovou plochu směřující k pěšímu východu z parkoviště. Úpravy řešení doprovází příslušné prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 2010).

4.2. Vytýčení

Pro potřeby dokumentace pro stavební povolení jsou body navrhovaných úprav fixovány v rámci digitálního zpracování v souřadnicích JTSK. Šířkové uspořádání komunikací a poloměry směrových oblouků jsou dány orientačním kótováním.

4.3. Výškové řešení

Návrh výškového řešení nově navržených větví místní komunikace vychází především z konfigurace stávajícího terénu, navazujících úseků komunikací a minimálních hodnot krytí inženýrských sítí. Dále vychází ze snahy o minimalizaci zemních prací a zajištění odvedení srážkových vod pomocí příčných a podélných spádů.

Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%, u chodníků 2,0%, sklon zemní pláně je minimálně 3,0%.

Podélný sklon Větve A je navržen v rozpětí 1,05 – 2,51% a Větve B pak 0 – 3,0%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o $R = 100 - 300$ m.

Obrubníky podél parkovacích stání budou provedeny se základním výškovým rozdílem 10 cm vzhledem k plánovanému přesahu osobních vozidel, obrubník u parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a chodníkovou plochou bude osazen s převýšením 2 cm. Záhonové obrubníky u chodníků 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 zároveň bude přilehlý terén upraven do úrovně – 2 cm pod úroveň chodníku.

4.4. Navrhované konstrukce

Konstrukce nových zpevněných ploch vozovek jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR - OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1, včetně Dodatku TP170 schváleného MD ČR - OSI pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Před pokládkou jednotlivých vrstev je třeba, aby povrch podkladní konstrukce byl čistý, suchý, zbavený prachu a všech mechanických nečistot. Vnější svislá pracovní spára musí být před pokládkou živichých vrstev opatřena vhodnou záливkovou hmotou, aby došlo k dokonalému spojení nové konstrukce se stávající vozovkou. Napojení konstrukčních vrstev bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev, spára bude následně proříznuta a zalita modifikovanou flexibilní asfaltovou záливkou dle TP 115. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit také kvalitní vodorovné spojení jednotlivých konstrukčních vrstev - použít spojovací postřiky a nátěry z živichné emulze v dostatečném množství a kvalitě v souladu s ČSN 73 6129 Stavba vozovek – Postřikové technologie.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108, cementový beton 73 6123-1, podkladový beton 73 6124-1, štěrkové podsypy ČSN EN 13285 a ČSN 73 6126-1 a dlažby ČSN 73 6131.

Doplnění vrstev vozovky v místech ubourané části konstrukce vozovky z důvodu napojení nové konstrukce nebo osazení nových silničních obrubníků bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev.

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 v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Minimální hodnotu modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu zkoušky deskou stanoví dokumentace ve smyslu TP 170. 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.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze Situace 1:500 a Vzorových příčných řezů 1:50.

Vozovka parkoviště v místě nové plné konstrukce bude provedena jako netuhá s asfaltovým krytem pro TDZ V (katalogové číslo TP 170 – D1-N-2-V-PIII):

asfaltový beton	ACO 11	40 mm
spojovací postřík emulzní	PS-E	0,25 kg/m ²
asfaltový beton	ACL 16+	70 mm
infiltrační postřík emulzní	PI-E	1,0 kg/m ²
štěrkodrt'	ŠD _A 0/63 G _E	150 mm
štěrkodrt'	min. ŠD _B 0/63 G _N	150 mm E _{def,2} =45 MPa
celkem		410 mm

- u postříků je uváděno množství zbytkového pojiva po vyštěpení

Vozovka parkoviště v místě využívaných stávajících podkladních vrstev bude provedena jako netuhá s asfaltovým krytem pro TDZ V (katalogové číslo TP 170 – D1-N-2-V-PIII):

asfaltový beton	ACO 11	40 mm
spojovací postřík emulzní	PS-E	0,25 kg/m ²
asfaltový beton	ACL 16+	70 mm
infiltrační postřík emulzní	PI-E	1,0 kg/m ² E _{def,2} =100 MPa
celkem		110 mm

- u postříků je uváděno množství zbytkového pojiva po vyštěpení

Konstrukce nových chodníkových ploch se provede s krytem dlážděným cementobetonovou dlažbou pro TDZ CH (D2-D-1-CH-PIII):

cementobetonová dlažba	DL I	60 mm
ložná vrstva	L	30 mm
štěrkodrt'	min. ŠD _B 0/63 G _N	150 mm E _{def,2} =45 MPa
celkem		240 mm

Chodníkové plochy v bezbariérové úpravě budou provedeny s varovným pásem šířky 0,4 m provedeným z reliéfní betonové dlažby se strukturou povrchu vnímatelnou slepeckou holí ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009

Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Betonové obrubníky se použijí všechny nové z betonu C 30/37 – XF4. Obrubník na rozhraní vozovky a chodníku či zeleně se osadí silniční betonový obrubník s úkosem orientačních rozměrů 250 x 150 mm. Krajník na rozhraní chodníku a zeleně se osadí orientačních rozměrů 200 x 50 mm. Obrubníky budou osazeny do betonového lože s opěrou z betonu C 16/20 n XF1.

4.5. Odvodnění

Odvedení dešťových vod z ploch vozovek a chodníků se navrhuje jejich příčným a podélným spádováním do nové zasakovací rýhy s retenční schopností, které jsou následně zaústěny do řadu dešťové kanalizace (SO 302).

Zemní plán pod konstrukcí vozovky bude odvodněna podélným a příčným vyspádováním taktéž do retenční rýhy.

4.6. Bourací a zemní práce

V rámci tohoto projektu se předpokládá demolice původní konstrukce parkoviště, která je založena v jiné výškové úrovni.

Obsahem zemních prací, které předcházejí vlastní realizaci komunikací, je především provedení případných dokopávek a řádně zhutněných dosypávek na úroveň silniční pláně, případná sanace podloží vozovky, dorovnání a přehutnění silniční pláně. Aktivní zóna vozovek nových komunikací bude zřízena v tloušťce dle tabulky 6 ČSN 73 6133, hutnění na úroveň $D = 100\%$ PS. Dle doplněného IG průzkumu se v prostoru aktivní zóny mohou nacházet zeminy vysoce namrzavé, málo vhodné až nevhodné do násypových těles. Před jejich použitím v prostoru aktivní zóny je potřeba, aby dodavatel v součinnosti s geologem stanovil optimální způsob sanace pláně (sendvičové konstrukce, vápnění, geotextilie, výměna AZ, atd). Neupotřebený výkopek se odveze na skládku k tomu určenou.

Pokud se během stavby na základě zatěžovacích zkoušek na pláni prokáže nedodržení minimálních předepsaných hodnot únosnosti, dodavatel v součinnosti s geologem stanoví optimální způsob sanace pláně.

Případná násypová tělesa uvažovaná v tomto stavebním objektu budou provedena z materiálů vhodných pro násypy a náležitě zhutněna. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Sklony násypových těles jsou navrženy do hodnoty 1:2,5, zářezových maximálně 1:2.

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 by měl fungovat geotechnický dozor, který by v případě jakýchkoli odchylek oproti popsáním předpokladům rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření,
- v případě, že navrhované úpravy silniční pláně a následné poklady konstrukčních vrstev vozovek nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke

zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláně 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.

4.7. Stálé dopravní značení

Předmětem tohoto projektu je návrh nového svislého stálého dopravního značení pozemních komunikací v nejnutnějším rozsahu vyvolaném touto stavbou. Návrh dopravního značení je zřejmý ze situace 1:500. Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zněním:

- zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- vyhlášky MDS č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 – Svislé dopravní značky a část 6.2 – Vodorovné dopravní značky
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

Svislé dopravní značky budou velikosti základní osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky v betonovém základu anebo na sloupky veřejného osvětlení. Značky budou vyrobeny ze zpevněného pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem s retroreflexní fólií optické účinnosti min. RA1.

Případné nové stálé vodorovné dopravní značení bude provedeno jako typ I – běžná vodorovná značka a to z plastických hmot nanášených za studena v barvě bílé dle TP 70 „Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích“.

Vzhledem k časovému předstihu vydání DSP před skutečným uvedením stavby do provozu je nutné ještě před zahájením vlastní realizace dopravního značení provést aktualizaci dokumentace dopravního značení. Aktualizace je nutná vzhledem k možným změnám jak v právní, tak technicko - kvalitativní oblasti dopravního značení, ke kterým může dojít v době mezi zpracováním návrhu a samotnou realizací stavby. Dále je nutné přezkontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území, případně poloha sloupů veřejného osvětlení uvažovaných pro osazení svislých dopravních značek, odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba kontaktovat projektanta a dohodnout případnou úpravu navrhovaného značení.

Před realizací je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci. Stanovení vydává příslušný orgán

státní správy ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

4.8. Přejídné dopravní značení

Dopravně inženýrská opatření pro výstavbu areálových komunikací nejsou obsahem této části PD.

4.8. Inženýrské sítě, jejich ochrana a přeložky

Součástí tohoto projektu nejsou žádné přeložky a ochrana stávajících ani návrh nových vedení inženýrských sítí. Realizace prostorové úpravy a rekonstrukce komunikací vyvolá přeložku sítí NN včetně přípravy pro závorový systém (SO 402), rekonstrukce stávajícího systému odvodnění (SO 301, SO 302) a rekonstrukce VO (SO 401) a bude nutno provést koordinaci s těmito objekty stavby.

U stávajících silových a sdělovacích kabelů i jiných sítí, které jsou vedeny pod současnými komunikacemi, se předpokládá, že jsou řádně ochráněny. Inženýrské sítě, mají být uloženy v hloubkách v souladu s příslušným ustanovením ČSN 73 6005. Pokud se při stavbě zjistí, že je jejich ochrana nedostatečná, budou ochráněny, přičemž způsob ochrany bude stanoven podle dohody na místě stavby s odpovědným zástupcem správce.

S pokládkou nových konstrukčních vrstev komunikací a chodníků bude provedena obnova, nebo výměna všech stávajících povrchových znaků inženýrských sítí, případně nezbytné korekce jejich výškového osazení.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci se zákresem do projektové dokumentace. 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.

Případná kabelová vedení, která budou dodatečně zjištěna a budou v kolizi s navrhovanými úpravami, budou odkryta a podle podmínek příslušných správců v rámci možností ochráněna nebo přeložena. Pokud bude nutné provést úpravy nebo doplnění sítí, před pokládkou konstrukčních vrstev vozovek a ploch musí být položeny veškeré chráničky, což musí být příslušnými správci zkontrolováno.

Vytyčení inženýrských sítí musí zůstat během stavby neporušeno. Pracovníci dodavatele musí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanizační prostředky (min. 1,5 m po každé straně, u dálkových kabelů 3 m). Správci 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.

5. Zásady organizace výstavby

Řeší samostatná část PD.

V dostatečném časovém předstihu před zahájením stavebních prací zajistí investor v oblasti dotčené stavbou polohové a výškové vytýčení a zřetelné označení podzemních vedení jejich správci.

Staveniště bude předáno zhotoviteli k termínu zahájení stavby v celém rozsahu. Postup výstavby je vzhledem k jednoduchosti předpokládán v jedné základní fázi, která může být po vytvoření přesného harmonogramu rozfázována na dílčí fáze.

V rámci stavby parkoviště probíhá:

- provedení přípravných zemních prací (zemní práce spojené s vyrovnávkami zemní pláně)
- provedení aktivní zóny konstrukce vozovek
- zaříznutí a odbourání okraje místní komunikace v prostoru nových navázání
- realizace podkladních konstrukčních vrstev vozovky
- osazení obrubníků do betonového lože
- realizace asfaltových konstrukčních vrstev vozovky komunikací
- realizace dlážděných konstrukčních vrstev chodníkových ploch
- osazení stálého dopravního značení

6. Požadavky na provádění stavby

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními, musí být dodržena ustanovení vyhlášky č. 137/1998 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu, upravující požadavky na provádění stavebních konstrukcí a technických zařízení staveb. Zejména musí být přizpůsobeny skutečným poměrům na staveništi v době realizace, a to zejména s ohledem na koordinaci prací se zhotoviteli ostatních stavebních objektů. Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav současného oplocení pozemků, a dále provést pasportizaci stávajících bytových objektů.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

V prostoru ochranných pásem nově položených i stávajících inženýrských sítí je nutno dodržovat vyplývající omezení zejména ohledně používání mechanizačních prostředků a tato zařízení včetně vstupů a armatur chránit před poškozením.

V prostoru nad trubními vedeními nelze používat těžkých vibračních válců.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti silových nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce větší než 3 m (vč. ochranného pásma). Do prostoru umístění sítí je potřeba zajistit trvalý přístup pro jejich správce pro případ havárie.

Při pokládce konstrukčních vrstev vozovek a chodníků se kontroluje technologický postup, tloušťka vrstev, rovnost povrchu, požadovaná projektová výška, vlhkost a objemová hmotnost. Vrstvy musí vždy odpovídat příslušným ČSN 73 6121-ČSN 73 6131.

Pro realizaci stavby je nutno zajistit odborný dozor tak, aby mohl dle skutečných poměrů na staveništi a výsledků kontrolních zkoušek spolupůsobit při vlastním provádění.

Rozhodujícím pro provádění zemních prací je ČSN 73 3050 Zemní práce,

stanovování zhutnitelnosti pak dle ČSN EN 13286-2, dle výsledků navrhovat úpravy ke zlepšování vlastností zemin. Kritéria použití a míry zhutnění dává ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin a to zejména tab. 2, 3 a 6. Dále je nutné zabránit rozbředání zemin v podloží těch, jež jsou určeny pro další použití na stavbě vlivem srážkové vody.

Pro zásypy překopů po inženýrských sítích je nutné doložit atesty hutnění zaručující kvalitu podloží pro pokládku komunikace.

Ochrana stromů je dána ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. V kořenovém prostoru ponechávaných stromů nebude skladován žádný stavební materiál ani zemina z pozemku. Kořenový prostor stromu je plocha půdy pod korunou stromů ohraničená okapovou linií koruny a zvětšená o 1,5 m po celém obvodu koruny, u sloupovitých forem zvětšená o 5 m po celém obvodu koruny.

7. Plán kontrolních prohlídek stavby

Projektová dokumentace výše uvedené akce byla zpracována dle platných norem a vyhlášek, je tedy v souladu s obecnými požadavky na výstavbu. Stavební úřad v rámci kontrolních prohlídek vykonává dohled nad zajišťováním ochrany veřejných zájmů, ochrany práv a oprávněných zájmů dotčených právnických nebo fyzických osob a nad plněním povinností, vyplývajících ze stavebního zákona.

Během výstavby kontroluje zejména:

- dodržení rozhodnutí nebo jiných opatření stavebního úřadu
- dodržování schválené a ověřené projektové dokumentace
- dodržování bezpečnosti osob a majetku
- zajišťování ochrany životního prostředí
- řádné provádění technického dozoru investorem
- vedení stavebního deníku

Po předání staveniště se budou konat kontrolní prohlídky na stavbě, které provádí stavební úřad. Ten provádí evidenci o vykonaných prohlídkách (termín kontrolní prohlídka, výsledek). Při kontrolních prohlídkách jsou kontrolovány zejména vytýčení, části stavby, které budou zakryty, provádění nosných konstrukcí. Kontrolní prohlídka probíhá na podkladě ověřené projektové dokumentace za účasti stavebníka, stavebního úřadu a případně i projektanta, stavbyvedoucího či stavebního dozoru, popř. stavební úřad přizve zástupce dotčených orgánů.

Termín kontrolní prohlídky se oznamuje min. 7 dní předem. Kontrolní prohlídky stavby lze spojit s pravidelně konanými kontrolními dny stavby. Četnost jejich provádění je min. každých 30 dní podle postupu stavebních prací. Termíny prohlídek budou upřesněny po skončení výběrového řízení na zhotovitele stavby a upřesnění termínu zahájení stavby.

Vzhledem k charakteru stavby jsou navrženy následující kontrolní prohlídky zejména:

- při zahájení stavby
- minimálně jednou v každé etapě výstavby
- při závěrečné prohlídce stavby

Dále jsou doporučeny další kontrolní prohlídky:

- vytýčení
- osazení obrubníků
- pokládka souvrství
- odvodnění, funkčnost příkopů
- převzetí objektu

Přechodné dopravní značení

- soulad prováděných opatření s podmínkami povolení Policie ČR DI a silničního správního úřadu
- úplnost dopravních opatření a obnova případně poškozených značek apod.

Stálé dopravní značení

- soulad prováděného značení s podmínkami povolení Policie ČR DI a silničního správního úřadu
- dodržení požadovaných parametrů VDZ a příp. SDZ
- převzetí objektu

Kontrolní prohlídky stavby budou probíhat na podkladě ověřené projektové dokumentace, popřípadě dokumentace zpracované do úrovně dokumentace pro provedení stavby.

Kromě kontrolních prohlídek stavby budou probíhat kontrolní prohlídky BOZP. Plán kontrolních prohlídek bude vycházet ze zpracovaného plánu BOZP, harmonogramu práce a aktuální stavební činnosti, která bude probíhat na staveništi. Mimo administrativní přípravy pro zajištění aktualizací plánu BOZP se předpokládá pravidelná kontrolní prohlídka na staveništi v rozsahu 1x týdně. Dále se předpokládá svolání Kontrolního dne BOZP, organizovaný koordinátorem BOZP minimálně 1x za měsíc. Mimořádné kontrolní dny BOZP budou svolány zejména při mimořádné události na staveništi (úraz) nebo při kontrole ze strany státních orgánů (Inspektorát práce, PČR), na vlastní vyžádání účastníku výstavby, nebo např. bude-li se zahajovat činnost dle přílohy č.5 NV 591/2006 Sb., tedy práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán pracovní činnosti.

O provedení kontrolní prohlídky bude vždy proveden zápis do stavebního deníku.

8. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

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 provozu na pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v rámci prováděcí dokumentace.

9. Požární ochrana

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

Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nezbytné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde zasypání ani poškození požárních hydrantů,
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu a příjezdu hasičských vozidel k okolním objektům
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušnou hasičskou záchrannou stanici.

10. Vliv stavby na životní prostředí

S ohledem na charakter stavebních prací a situování staveniště v zastavěné oblasti je nutné během výstavby dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, 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. 272/2011 Sb., O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. 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.