



Rev: C			
Rev: B			
Rev: X01	3.2.2025	Vypořádání připomínek veřejné zakázky	Ing. Michal Fott
Index:	Datum:	Popis změny:	Vypracoval:

 <b>PROJEKTOVÁ A INŽENÝRSKÁ A.S.</b>				<b>D-PLUS PROJEKTOVÁ A INŽENÝRSKÁ a.s.</b> Sokolovská 16/45A, 186 00 Praha 8 – Karlín tel: +420 221 873 111				<a href="http://www.d-plus.cz">www.d-plus.cz</a> <a href="mailto:d-plus@d-plus.cz">d-plus@d-plus.cz</a>	
				<b>Sweco Hydroprojekt a.s.</b> Tábořská 31, 140 16 Praha 4 – Nusle tel: +420 261 102 242				<a href="http://www.sweco.cz">www.sweco.cz</a> <a href="mailto:praha@sweco.cz">praha@sweco.cz</a>	
Hlavní inženýr projektu: Ing. Jindřich SLÁMA, Ph.D.		Manažer projektu: Petr KUBĚNA		Zodpovědný projektant: Ing. Michal FOTT		Vypracoval: Ing. Michal FOTT			
MÚ (OÚ): Praha 6		Kraj: Hlavní město Praha		Datum:		03/2023			
Investor: Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1				Stupeň:		DPS			
Zakázka: <b>ÚČOV – REKONSTRUKCE STÁVAJÍCÍ VODNÍ LINKY</b> Č. investiční akce 12G6500				Číslo zakázky:		3979/2/2020			
D.1 DOKUMENTACE STAVEBNÍHO NEBO INŽENÝRSKÉHO OBJEKTU D.1.1.43 ARCHITEKTONICKO-STAVEBNÍ ŘEŠENÍ				Měřítko:		-			
Obsah: SO43 MANIPULAČNÍ A OBSLUŽNÉ PLOCHY <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>				Počet formátů A4:		16	Č. kopie:		
				Číslo přílohy: <b>D.1.1.43.01</b>		Revize: <b>X01</b>			

## OBSAH:

<b>TITULNÍ LIST DOKUMENTACE .....</b>	<b>3</b>
<b>1. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>4</b>
1.1.....MAPOVÉ A GEODETICKÉ PODKLADY .....	4
1.2.....PODZEMNÍ VEDENÍ (INŽENÝRSKÉ SÍTĚ) .....	4
1.3.....OSTATNÍ PODKLADY .....	4
<b>2. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVBY .....</b>	<b>5</b>
2.1.....Příčné uspořádání .....	7
2.2.....Směrové vedení .....	8
2.3.....Výškové vedení .....	8
<b>3. NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....</b>	<b>8</b>
<b>4. ZEMNÍ PRÁCE .....</b>	<b>8</b>
<b>5. KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ .....</b>	<b>9</b>
<b>6. VYBAVENÍ A PŘÍSLUŠENSTVÍ PK .....</b>	<b>10</b>
<b>7. VYTYČENÍ .....</b>	<b>10</b>
<b>8. ODVODNĚNÍ .....</b>	<b>10</b>
8.1.....Stávající stav .....	10
8.2.....Navrhovaný stav .....	10
<b>9. SÍŤ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ ÚZEMÍ (PODZEMNÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ).....</b>	<b>13</b>
<b>10. MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA .....</b>	<b>14</b>
<b>11. KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH .....</b>	<b>14</b>
<b>12. POŽÁRNÍ BEZPEČNOST .....</b>	<b>18</b>
<b>13. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>18</b>
<b>14. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY .....</b>	<b>18</b>
<b>15. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI.....</b>	<b>18</b>
<b>16. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ .....</b>	<b>19</b>

## TITULNÍ LIST DOKUMENTACE

<b>Název stavby (akce)</b>	ÚČOV – Rekonstrukce stávající vodní linky
<b>Příloha číslo / název</b>	D.1.1.43.01 Technická zpráva
<b>Stupeň dokumentace</b>	Dokumentace pro provádění stavby
<b>Zadavatel (investor)</b>	Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1 Zastoupen Pražskou vodohospodářskou společností a.s., Žatecká 110/2, 110 00 Praha 1
<b>Zpracovatel</b>	D-plus, a.s. Sokolovská 16, 186 00 Praha 8 - Karlín
<b>Hlavní inženýr projektu</b>	Ing. Aleš Prager
<b>Zakázkové číslo</b>	3979/2/2020
<b>Číslo investiční akce</b>	12G6500

## 1. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 1.1 MAPOVÉ A GEODETICKÉ PODKLADY

- Geodetické zaměření zájmového území
- Katastrální mapa

Veškeré zpracované průzkumy a podklady byly v dokumentaci použity. Geodetické zaměření a katastrální mapa byly použity pro vyhotovení situace dopravního řešení.

### 1.2 PODZEMNÍ VEDENÍ (INŽENÝRSKÉ SÍTĚ)

Podzemní sítě byly zakresleny dle podkladů HIP. Zákres sítí je pouze orientační a jejich úpravy nejsou předmětem tohoto objektu.

### 1.3 OSTATNÍ PODKLADY

ČSN 721006 – Kontrola zhutnění zemin  
ČSN 73 6110 Z1 – Projektování místních komunikací  
ČSN 73 6102 Z1 – Projektování křižovatek na PK  
ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic  
ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací  
ČSN 73 6140 EN 13108-1 – Asfaltové směsi část asfaltový beton  
ČSN 73 6140 EN 13108-6 – Asfaltové směsi část litý asfalt  
ČSN EN 13242+A1 – Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace  
ČSN 73 6121 – Stavba vozovek – Hutněné asfaltové vrstvy  
ČSN 73 6122 – Stavba vozovek – Vrstvy z litého asfaltu  
ČSN 73 6123-1 – Stavba vozovek – Cementobetonové kryty  
ČSN 73 6124-1 – Stavba vozovek – Vrstvy ze směsi stmel. hydr. pojivy  
ČSN 73 6126-1 – Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy  
ČSN 73 6129 – Stavba vozovek – Postřikové technologie  
ČSN 73 61 33 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací  
ČSN 73 6242 – Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací  
ČSN EN 1436 – Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení  
ČSN 73 3050 – Zemní práce  
ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení  
ČSN 83906 – Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech

TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK

TP 65 – Zásady pro dopravní značení na PK

TP 167 – Ocelová svodidlo NH4

TP 171 – Vlečné křivky pro ověřování směrových prvků pozemních komunikací

TP 170 – Navrhování vozovek PK

TP 212 – Vozovky s cementobetonovým krytem na mostek PK

Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Vyhl. č. 30/2001 Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

**SO43 Manipulační a obslužné plochy**  
**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

## 2. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVBY

Stavební objekt SO 43 Manipulační a obslužné plochy řeší opravu stávajících komunikací a zpevněných ploch narušených stavebními pracemi na jiných objektech a dále návrh nových komunikací a zpevněných ploch v okolí nových objektů v rámci rekonstrukce stávající vodní linky (SVL).

Jedná se o obnovu komunikací a obslužných ploch tvořených převážně živičným povrchem, v menším měřítku pak s povrchem betonovým, v areálu stávající vodní linky ÚČOV Praha. Tyto plochy budou dotčeny stavební činností vyvolanou rekonstrukcí objektů a návrhem nových objektů v areálu stávající vodní linky (dále jen SVL).

V rámci rekonstrukce dojde ke kompletní výměně konstrukčních vrstev stávajících komunikací a zpevněných ploch. Dále budou v rámci rekonstrukce SVL navrženy nové komunikace a obslužné plochy kolem nově navržených objektů. Komunikace a obslužné plochy pro provoz vozidel jsou navrženy s povrchem z asfaltového betonu, plochy pro pohyb pěších jsou navrženy z litého asfaltu. Komunikace jsou upnuty do betonových obrub 150/250. Obslužné komunikace pro pěší jsou lemovány na rozraní zeleně obrubou 80/250 mm.

V severní části během výstavby budou realizovány dvě spojovací dočasné komunikace, tak aby byly během stavby obslouženy staré a nové dílny a budovy deratizace. Tyto komunikace budou následně odstraněny a povrch bude následně zpětně ozeleněn.

Součástí těchto úprav je odbourání stávajícího plechového přístavku a vybudování nových vrat do budovy starých dílen. Vybourá se cihelná dozdvíka (tl. 300 mm) jednoho stávajícího pole prefabrikovaného systému objektu, do kterého se osadí nová plechová vrata 2500x2600 mm. Ostění budou tvořit stávající prefabrikované sloupy, nadpraží stávající prefabrikovaný průvlak.

Z důvodu demolice části plechového přístavku, na kterém je osazen dešťový svod (odvodnění střechy přístřešku i střechy skladu), bude po odstranění proveden nový podokapní žlab vč. háků a svod DN100, který bude osazen na stávající střešní konstrukci skladu. Svod bude shodně vyústěn na terén. Veškerý materiál bude z pozinkovaného plechu.

Vjezd do areálu SVL je v severovýchodní části řešeného areálu v místě provozní budovy. V tomto místě je umístěna vjezdová závora, která odděluje veřejnou a neveřejnou část komunikací.

Odvodnění stávajících komunikací a zpevněných ploch je řešeno pomocí příčného a podélného sklonu ploch do uličních vpustí a žlabů, které jsou napojeny do areálové kanalizace. Popř. jsou srážkové vody svedeny do přilehlých zelených pásů, kde jsou volně zasakovány.

Dopravní obslužnost v rámci SVL musí být ošetřena v rámci provozního řádu.

K zamezení vjezdu na projekt SO 09 slouží sklopné sloupky tzv. motýlky.

Rozsah obnovy zpevněných ploch je dán rozsahem rekonstrukce SVL.

Jednotlivé větve komunikací jsou značeny číselnou řadou 43.01 – 43.14.

### **Komunikace – 43.01**

Komunikace je navržena v délce 452,20 m a základní šířce 5,50-6,00 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný i oboustranný 2,50 %. Jednotlivé změny příčných sklonů jsou zaneseny v podélném profilu.

### **Komunikace – 43.02**

Komunikace je navazuje na větev 43.01 a je navržena v délce 145,79 m a se základní šířkou 6,00 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

### **Komunikace – 43.03**

Komunikace větve 43.03 je napojena do větve 43.02 a je navržena v délce 330,63 m se základní šířkou 3,75 - 4,50 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.04**

Komunikace větve 43.04 je napojena do větve 43.03 a je navržena v délce 296,63 m a základní šířce 3,45-6,60 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.05**

Komunikace větve 43.05 je propojuje větev 43.01 a 43.03 a je navržena v délce 145,20 m v základní šířce 5,50 m. Základní příčný sklon je navržen střežovitý sklon 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.06**

Komunikace větve 43.06 je navržena v délce 565,57 m v základní šířce 6,00 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %. Jednotlivé změny příčných sklonů jsou zaneseny v podélném profilu.

### **Komunikace – větev 43.07**

Komunikace větve 43.07 je navržena kolem SO 41 v délce 171,98 m a šířce 4,00 – 5,50 m. Příčný sklon je navržen základní jednostranný 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.08**

Komunikace větve 43.08 propojuje větev 43.01 s větví 43.13 je navržena v délce 104,02 m a šířce 4,00 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.09**

Komunikace větve 43.09 se napojuje na větev 43.02. Komunikace je navržena v délce 102,45 m a šířce 3,00 / 5,50. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.10**

Komunikace větve se napojuje na větev 43.02. Komunikace je navržena v délce 81,49 m a šířce 5,00 – 6,00 m a je zakončena obratištěm. Základní příčný sklon je navržen střežovitý 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.11**

Komunikace větve 43.11 je napojena na větev 43.06. Komunikace je navržena v délce 63,05 m a šířce 6,00 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.12**

Komunikace větve je napojena na větev 43.06. Komunikace je navržena v délce 50,11 m a šířce 5,50 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.13**

Komunikace větve je napojena na větev 43.08. Komunikace je navržena v délce 86,06 m a šířce 3,50 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

### **Komunikace – větev 43.14**

**SO43 Manipulační a obslužné plochy**

**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

Komunikace větve je napojena na větev 43.06. Komunikace je navržena v délce 68,60 m a šířce 4,00 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

**Komunikace – větev 43.15**

Komunikace větve je napojena na větev 43.07. Komunikace je navržena v délce 70,31 m a šířce 4,00 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

**Komunikace – větev 43.16**

Komunikace větve je napojena na větev 43.09. Komunikace je navržena v délce 260,90 m a šířce v rozmezí 4,00 – 9,90 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 % respektive 1,00 % v místě severního rozšíření.

**Komunikace – větev 43.17**

Komunikace větve je napojena na větev 43.03 a 43.04. Komunikace je navržena v délce 44,73 m a základní šířce 4,50 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

V rámci stavebního objektu jsou navržena venkovních schodiště, která jsou napojena na manipulační a obslužné plochy. Dohromady jsou navrhována 4 schodiště, ta mají proměnný počet schodišťových stupňů (počet stupňů je uveden popiskem v situaci). Schodišťové stupně jsou zhotoveny z prefabrikovaných betonových prvků, které mají výšku stupně 0,16 m. Šířka schodiště je 2,00 m + 2x 0,20 m boční zeď, celkem 2,40 m. V boční zdi je zakotveno standardní ocelové trubkové zábradlí s jednou příčlím. Schodišťový stupeň má nášlapnou výšku 0,16 m a nášlapnou šířku 0,285 m. Podkladní deska včetně boční zídky schodiště je provedena z betonu C20/25-XF2, který má tloušťku 0,30 m. Boční zídka schodiště má výšku 0,30 m nad schodišťový stupeň. Součástí podkladní desky je KARI síť 100/100/6. Pod podkladní deskou je štěrkopískové lože, podloží je zhutněno na Edef2=45MPa.

Schodišťová zábradlí jsou vyrobena z ocelových trubek. Sloupky a madlo z trubek Ø 44,5x2,9, příčel z trubky Ø 28x2,5. Materiálem je ocel řady 355, pozinková úprava. Detailní specifikace materiálu je uvedena v příloze D.1.0.3 Prostředí.

V místě napojení asfaltových povrchů na ETICS, dojde podél budov k uložení jedné řady betonové dlažby 100x200x60, která bude uložena do betonového lože C16/20-XF2 tloušťky min. 100 mm.

Stávající brána na severním příjezdu do areálu (od EVD) v průjezdné šířce cca 7,0m bude zrušena a nahrazena novou vjezdovou bránou průjezdné šířky 5,0 m v barevném provedení **RAL 6005** viz příloha D.1.1.43.19 Vjezdová brána 5/ZA.

## **2.1 Příčné uspořádání**

Stávající komunikace a zpevněné plochy jsou lemovány betonovými obrubami (150/250). V rámci obnovy komunikací a zpevněných ploch je navržena jejich kompletní výměna v rozsahu, který je dán rozsahem obnovovaných zpevněných ploch.

Obnovované komunikace a zpevněné plochy včetně komunikací nově navržených budou lemovány betonovými obrubami 150/250 mm uložených do betonového lože C20/25-XF2 tloušťky min. 100 mm. Obruby jsou osazeny se základním výškovým rozdílem proti povrchu vozovky +12 cm. Základní příčný sklon komunikací je 2,50 %.

Obslužné komunikace pro pohyb pěších jsou lemovány betonovými obrubami 80/250 mm uloženými do betonového lože C16/20-XF2 tloušťky min. 100 mm. Základní příčný sklon obslužných komunikací je 2,00 %.



**SO43 Manipulační a obslužné plochy**  
**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

## **2.2 Směrové vedení**

Směrové vedení obnovovaných komunikací a zpevněných ploch vychází ze současného stavu a navrhovaných provozních objektů. Řešené komunikace a zpevněné plochy jsou napojeny na plochy stávající. Stejně tak nově navržené komunikace jsou napojeny na stávající zpevněné plochy v areálu tak, aby bylo dosaženo optimální obslužnosti stávajících i navržených objektů.

## **2.3 Výškové vedení**

Výškové řešení komunikací a obslužných ploch je řešeno s ohledem na polohu stávajících objektů a s ohledem na napojení zpevněných ploch na stávající plochy.

Obruby podél komunikací a manipulačních ploch jsou osazeny se základním výškovým rozdílem +12 cm proti povrchu vozovky. Obslužné plochy pro pohyb pěších jsou lemovány obrubami 80/250 mm. Některé jsou zapuštěny na úroveň povrchu zpevněné plochy.

Výškové řešení jednotlivých komunikací je zřejmé z podélných profilů číselné řady **D.1.1.43.03.01-14**.

## **3. NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Jedná o uzavřený areál čistírny odpadních vod, kde se pohybují pouze zaměstnanci. Tito nemohou být osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Z tohoto důvodu není součástí projektové dokumentace řešení pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

## **4. ZEMNÍ PRÁCE**

Povrch území je zemními pracemi při stavbě objektů místy zakryt navážkami mocnosti několika málo metrů. Původní přírodní povrch byl tvořen hlinitopísčitymi náplavy, slabě slídnatými, které dosahují mocnosti kolem 1 až 2 m, kde přecházejí do písků, středně hrubozrnných, občas s příměsí drobných valounků. Písky jsou světlé až tmavohnědé barvy, jsou ulehle. Někde jsou nahrazeny jílovitými zeminami někdy až bahnitými s příměsí organických zbytků. Písky zasahují až do úrovně kolem 176 m n. m. Zde pak přecházejí do písčitých štěrků s valouny. Geologický, předkvartérní podklad říčních sedimentů patří dvěma formacím. Celý severní výběžek ostrova tvoří horniny nejstaršího pražského útvaru, svrchního proterozoika. Je to monotónní série jílovitých až prachovitých břidlic, příp. drobových břidlic. Jsou to velmi pevné skalní horniny, masivní, někdy naopak výrazně břidličnaté, vždy však rozpukané několika systémy ploch odlučnosti, primární sedimentární a v několika směrech a sklonech tektonického původu.

Geologické poměry vytvářejí příznivé podmínky pro zasakování srážkových vod do podloží, neboť písky a štěrky jsou vysoce propustné. Hladina podzemní vody se pohybuje v hloubce kolem 2 m.

Zeminy pod plání zpevněných ploch je třeba pečlivě zhutňovat. Je nutné zajistit dostatečnou únosnost aktivní zóny komunikace dle platných norem a předpisů. V případě nevhodného stavu zemin v aktivní zóně pod navrženou stavbou se uvažuje s její výměnou nebo s její vápennou stabilizací. Ta se však nepředpokládá na místě z důvodů velkého množství inženýrských sítí v místě jejího provádění.



**SO43 Manipulační a obslužné plochy**

**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

Nevhodná zemina v tl. min. 0,45 m bude odtěžena, na parapláň bude položena separační geotextilie a na ni geomříž. Odtěžená zemina bude nahrazena v první řadě ze zdrojů, které budou přítomny na stavbě ve formě stavebního demoličního odpadu dle TP 210 Recyklované stavební demoliční materiály do pozemních komunikací a vytěženého vhodného materiálu z hlavní stavební jámy. Tyto odpady vzniklé na stavbě bude předtříděny, drceny a znovu tříděny na výstupní frakce. Jedná se především o recykláty, jako náhradu zeminy podle ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a recyklované kamenivo podle ČSN EN 13424+A1, který jde zaměnit kamenivo v navrhovaných konstrukčních vrstvách (šterkodrt'), ale i jeho náhrada nevhodné zeminy v aktivní zóně. Pokud recyklát nesplní uvedené parametry ale zároveň splní parametry na směsný recyklát podle ČSN 73 6133, lze ho použít pro stavbu zemního tělesa podle ČSN 736133. Podmínky vhodnosti zemin pro použití do zemního tělesa jsou stanoveny v kap. 4 ČSN 73 6133.

Důležité je selektivní třídění u zdroje, tak aby nedocházelo k míchání materiálů různé kvality.

Při nedostatku výše zmíněných recyklovaných materiálu bude nevhodná odtěžená zemina nahrazena vrstvou z kameniva předepsaných vlastností (šterkodrt' 0/63 nebo recyklovaným kamenivem (ČSN EN 13242+A1) obdobné zrnitosti). Hutnění provést po vrstvách 0,15 m.

**Skutečný rozsah případných sanací pláně, vybrání vhodného materiálu pro násypy a výměnu nevhodných zemin v aktivní zóně bude možné upřesnit až ve stadiu zemních prací konzultační a geotechnikou kontrolní činností přímo při výstavbě, kdy dojde k plošnému obnažování budoucí pláně a bude známa vhodnost vytěženého materiálu ze stavební jámy a kvalita stavebně demoličního odpadu.**

Před zahájením zemních prací je nutné vyžádat vytyčení, způsob ochrany a dozor od správců inženýrských sítí v prostoru výstavby. Při výstavbě je nutné dodržet veškerá opatření, aby nedošlo k poškození těchto sítí (nejvyšší opatrnost při výkopových pracích, ruční výkopy atd.).

V rámci realizace stavby dojde k demolici stávajících zpevněných ploch. Rozsah těchto ploch odpovídá rozsahu obnovovaných zpevněných ploch. Předpokládá se, že kryt stávajících zpevněných ploch bude vybourán a následně vhodně upraven, aby bylo možné jeho použití v rámci zásypů v místě stavby. Nevyužitý materiál bude odvezen na deponii, popř. mezideponii.

Nově navržené zpevněné plochy jsou dány rozsahem zakresleným ve výkresové příloze **D.1.43.02.01 a D.1.43.02.02 Situace komunikací a obslužných ploch** a představují obnovené zpevněné plochy, které byly dotčeny stavební činností a dále pak rozsahem nově navržených zpevněných ploch.

**Veškeré terénní úpravy nad spojovacími rozvody, které jsou vedené pod řešenými komunikacemi a zpevněnými plochami budou provedeny do výškové úrovně zemní pláně řešených vozovek. V případě spojovacích rozvodů, které jsou vedeny v zeleni budou terénní úpravy provedeny do výškové úrovně 0,15 m pod konečné vegetační úpravy.**

## **5. KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ**

Křížení stávajících komunikací v rámci řešeného území zůstane zachováno. Nově navržené větve komunikací budou napojeny na stávající komunikace tak, aby byla zajištěna vhodná dopravní obslužnost stavebních objektů.

## **6. VYBAVENÍ A PŘÍSLUŠENSTVÍ PK**

V rámci realizace stavby obnovy a stavby komunikací a zpevněných ploch nebude zřizováno žádné nové vybavení komunikace kromě míst, kde hrozí sjetí vozidla je navrženo jednostranné ocelové svodidlo JSNH4/N2. Svodidlo bude osazeno dle TP 167 – Ocelová svodidla. Vybraná stávající svodidla budou odstraněna.

### **Svodidlo č. 1:**

Silniční svodidlo JSNH4/N2, délky 7,5 m + 1x krátký náběh 4,8 m.

Dva čelní sloupky svodidla jsou kotveny do betonového základu 0,80x0,80 m, beton C20/25-XF2, jako ochrana proti čelnímu nárazu do svodidla.

### **Svodidlo č. 2:**

Silniční svodidlo JSNH4/N2, délky 14 m + 2x krátký náběh 4,8 m.

### **Svodidlo č. 3:**

Silniční svodidlo JSNH4/N2, délky 14 m + 2x krátký náběh 4,8 m.

### **Svodidlo č. 4:**

Silniční svodidlo JSNH4/N2, délky 60 m + 2x krátký náběh 4,8 m.

### **Svodidlo č. 5:**

Silniční svodidlo JSNH4/N2, délky 33,0 m + 1x krátký náběh 4,8 m.

### **Svodidlo č. 6:**

Silniční svodidlo JSNH4/N2, délky 29,0 m + 1x krátký náběh 4,8 m.

### **Svodidlo č. 7:**

Silniční svodidlo JSNH4/N2, délky 25,0 m + 2x krátký náběh 4,8 m.

## **7. VYTYČENÍ**

Projekt byl zpracován na základě zaměření zpracovaného v souřadnicovém systému JTSK a výškovém systému B.p.v. Vytyčovací výkres je součástí dokumentace.

## **8. ODVODNĚNÍ**

### **8.1 Stávající stav**

Odvodnění srážkových vod ze stávajících manipulačních a obslužných ploch je řešeno příčným a podélným sklonem povrchu do uličních vpustí, které jsou přípojkami napojeny do areálové jednotné kanalizace. V místech, kde nejsou vpusti realizovány, jsou srážkové vody svedeny do přilehlých zelených pásů, kde jsou postupně zasakovány.

### **8.2 Navrhovaný stav**

Odvodnění srážkových vod z manipulačních a obslužných ploch bude řešeno v souladu se stávajícím systémem odvodnění.

### SO43 Manipulační a obslužné plochy

#### D.1.1.43.01 Technická zpráva

Obslužné plochy určené pro pohyb pěších budou v maximální možné míře odvodněny do přilehlé zeleně. Manipulační a obslužné plochy pro provoz vozidel budou odvodněny do uličních vpustí, popř. do zelených pásů. Stávající uliční vpusti budou v maximální možné míře zachovány a budou upraveny do nové výškové úrovně nivelety povrchu zpevněné plochy tak, aby bylo zajištěno řádné odvodnění srážkových vod. Vzhledem k navrhovaným úpravám pozemních komunikací (šířkové změny, změny spádů atd.) jsou v tomto SO určená místa pro osazení nových uličních vpustí (žlabů) s možností napojení do stávající a nové kanalizace. Připojení do řadu bude provedeno pomocí přípojky  $\varnothing 200$  mm z kameniny. Samostatné přípojky uličních vpustí (žlabů) jsou řešeny v jiném stavebním objektu (SO 42).

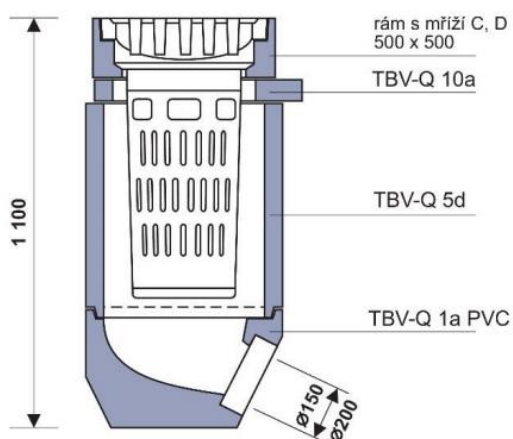
Systém odvodnění je doplněn odvodňovacími žlaby. Jde o 8 monolitických žlabů rozdílných délek

Žlaby budou uloženy dle pokynů výrobce.

### Navrhované odvodňovací prvky

#### Bodové odvodnění – uliční vpust

Základní rozměr uliční vpusti je z prefabrikovaných betonových prvků o celkové hloubce min. 1,10 m. Sestavy jednotlivých skruží jsou definovány v tabulce uličních vpustí v příloze D.1.1.43.18. Výška sestavy je skládaná ze základní sestavy, která je rozšiřována pomocí betonových skruží TBV-Q 450/295/5b.



Vpust bude mít dno s šikmým odtokem pro napojení přípojky dešťové kanalizace.

Vpust bude vybavena kalovým košem pro zachycení hrubých nečistot a splavenin DIN 4052 – A4 z žárově zinkovaného plechu o rozměrech v. 600 mm a  $\varnothing 270$  mm. U vpusti číslo 52 je použita nižší sestava uliční vpusti s nízkým košem 25 cm. Celková výška vpusti 0,825 m.

Vpust bude osazena s litinovým rámem a s litinovou mříží rovnou tvaru čtverce o rozměrech 500 x 500 mm. Mříž musí vyhovovat zatížení D400.

Dno vpusti včetně spoje dna vpusti a přípojky budou obetonovány betonem C16/20.

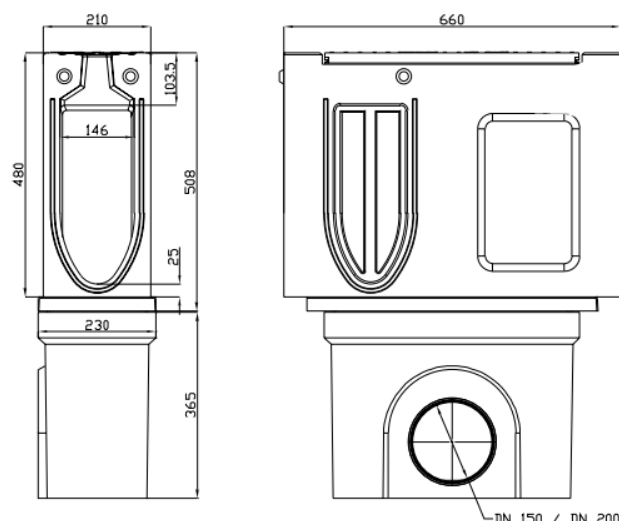
#### Liniové odvodnění – odvodňovací žlab

Odvodňovací žlaby jsou navrženy z jednoho bloku, bez volných částí a bez lepené spáry, s průřezem tvaru V a dvěma řadami vtokových otvorů o průřezu 308 cm<sup>2</sup>/m. Světlá šířka je 200 mm. Žlab je vyroben z polymerického betonu odolného vůči mrazu a posypovým solím, s třídou zatížení D400 a opatřeny bezpečnostní SF drážkou pro vodotěsné utěsnění spojů. Díky monolitické konstrukci jsou odolné dynamickému zatížení a vandalismu, navíc dvě řady odtokových otvorů jsou schopny zachytit větší množství dešťové vody. Kontrolovat a čistit

**SO43 Manipulační a obslužné plochy**

**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

žlaby je možno skrze vpust a revizní otvor, které jsou opatřeny za tímto účelem odnímatelným litinovým roštem s bezšroubovou aretací. Montáž těchto žlabů bude provedena dle pokynů výrobce. Kladecí schéma a detail uložení je přílohou projektové dokumentace.



Žlabová linie je odvodněna systémovou vpustí s kalovým košem a s integrovaným těsněním pro vodotěsné napojení k základnímu vedení.

Odvodňovací žlaby budou:

- Odvodňovací žlab č. 1** – délka 3,50 m, světlá šířka žlabu 150 mm, stavební výška 380 mm, min. třída zatížení D 400, jedna vpust, odvodněná do dešťové kanalizace
- Odvodňovací žlab č. 2** – délka 4,00 m, světlá šířka žlabu 150 mm, stavební výška 380 mm, min. třída zatížení D 400, jedna vpust, odvodněná do dešťové kanalizace
- Odvodňovací žlab č. 3** – délka 4,50 m, světlá šířka žlabu 150 mm, stavební výška 380 mm, min. třída zatížení D 400, jedna vpust, vsakovací zařízení
- Odvodňovací žlab č. 4** – délka 4,50 m, světlá šířka žlabu 150 mm, stavební výška 380 mm, min. třída zatížení D 400, jedna vpust, vsakovací zařízení
- Odvodňovací žlab č. 5** – délka 7,30 m, světlá šířka žlabu 150 mm stavební výška 380 mm, min. třída zatížení D 400, jedna vpust, vsakovací zařízení
- Odvodňovací žlab č. 6** – délka 3,00 m, světlá šířka žlabu 150 mm, stavební výška 380 mm, min. třída zatížení D 400, jedna vpust, vsakovací zařízení

**Odvodňovací žlab č. 7** – délka 43,64 m, světlá šířka žlabu 150 mm, stavební výška 380 mm, min. třída zatížení D 400, tři vpusti a jeden revizní díl, odvodněná do dešťové kanalizace

**Odvodňovací žlab č. 8** – délka 3,66 m, světlá šířka žlabu 150 mm, stavební výška 380 mm, min. třída zatížení D 400, jedna vpust, odvodněná do dešťové kanalizace

**Odvodňovací žlab č. 9** – délka 4,50 m, světlá šířka žlabu 150 mm, stavební výška 380 mm, min. třída zatížení D 400, jedna vpust, odvodněná do dešťové kanalizace

Vybrané žlaby budou pomocí PP potrubí  $\varnothing$  200 mm, SN 12 zaústěny do nově navrhovaných odvodňovacích zařízení. To bude uloženo na pískovém loži min 100 mm. Jeho obsyp bude proveden dle ČSN EN 1610 min. 300 mm vrcholem potrubí, dále bude proveden zpětný zásyp v nezpevněných plochách vytěženou zeminou, ve zpevněných plochách vhodným nenamrzavým materiálem. Úroveň pro strojní hutnění je min. 300 mm nad vrcholem potrubí.

Odvodňovací zařízení se skládá ze šachtových skruží DN 1000 bez stupadel s tloušťkou stěny 120 mm. Jako spodní bude použita skruž o výšce 250 mm a dále je navrženo 5 skruží o výšce 500 mm. Na tyto skruže přímo navazuje zákrytová deska o výšce 120 mm.

Odvodňovací zařízení je zakryto kruhovou vtokovou mříží D400 o průměru 600 mm, která je systémem vyrovnávacích prstenců uložena na zákrytovou desku. Vtoková mříž musí mít odvětrávací otvory.

Celková hloubka odvodňovacího zařízení je 3010 mm. Do výšky 750 mm je vyplněno štěrkem frakcí 32/64, poté následuje filtrační geotextilie s plošnou hmotností 300 g/m<sup>2</sup>, která odděluje štěrk od písčitého lože, ve kterém je pod výtokem z přípojky situována betonová dlaždice. Celé odvodňovací zařízení bude dále obsypáno štěrkem frakce 32/64 a obaleno netkanou filtrační geotextilií s plošnou hmotností 300 g/m<sup>2</sup>.

Z odvodňovacího zařízení je navržen přepad do objektu SO 09 pomocí PP potrubí  $\varnothing$  200 mm, SN 12 se stejným technologickým postupem uložení jako v případě potrubí na přítoku.

## **9. SÍŤ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ ÚZEMÍ (PODZEMNÍ INŽENÝRSKÉ SÍŤ)**

Při stavbě dojde ke křížení s podzemními inženýrskými sítěmi žlaby.

Zákres stávajících inženýrských sítí v situačních výkresových přílohách je pouze orientační. Před zahájením zemních prací je nutné provést vytyčení těchto sítí za účasti jejich správců.

Při výstavbě je nutné dodržet veškerá opatření, aby nedošlo k poškození těchto sítí (nejvyšší opatrnost při výkopových pracích, ruční výkopy atd.). Je nutné dodržet min. stávající krytí inž. sítí. Je nutné dodržet ustanovení ČSN 73 3050 – Zemní práce, ČSN 73 6101 – Stokové sítě a kanalizační přípojky, ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, ČSN 75 5401 Navrhování vodovodního potrubí, ČSN 75 6230 – Podchody stok a kanalizačních přípojek pod dráhou a pozemní komunikací a ostatní normy při křížení dle druhu inženýrských podzemních sítí s komunikacemi.

**SO43 Manipulační a obslužné plochy**  
**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

## 10. MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA

Stavební řešení bylo zvoleno tak, aby odpovídalo dopravnímu zatížení na komunikaci a zpevněných plochách s ohledem na požadavky investora.

Hutněná pláň pod zpevněnými plochami bude mít modul přetvárnosti podloží  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$  respektive  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ .

V případě nevhodného stavu zemin v aktivní zóně pod navrženou stavbou se uvažuje s její výměnou. Nevhodná zemina v tl. min. 0,45 m bude odtěžena, na parapláň bude položena separační geotextilie a na ni geomříž. Odtěžená zemina bude nahrazena vrstvou z kameniva předepsaných vlastností (šterkodrt' 0/63 nebo recyklovaným kamenivem (ČSN EN 13242+A1) obdobné zrnitosti). Hutnění provést po vrstvách 0,15 m.

**Skutečný rozsah případných sanací pláně, vybrání vhodného materiálu pro násypy bude možné upřesnit až ve stadiu zemních prací konzultační a geotechnikou kontrolní činností přímo při výstavbě, kdy dojde k plošnému obnažování budoucí pláně.**

**Veškeré zemní práce budou prováděny za odborného dozoru geologa, který určí, zda je odkopaný materiál vhodný pro další použití na stavbě, či nikoliv.**

## 11. KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH

V samostatném areálu je základní síť hlavních obslužných komunikací okolo provozních objektů. Pro méně zatížené úseky komunikací slouží síť obslužných komunikací. Tyto komunikace mají navrženou i jinou konstrukční skladbu od komunikací hlavních. Mezi objekty SO 01 a SO 02 je poté umístěna manipulační plocha, která slouží k odstavování vozidel a kontejnerů. Obslužné komunikace pro pěší slouží k obsluze jednotlivých objektů.

Hlavní obslužné komunikace jsou tyto větve 43.01 – 07, 09 a 14.

Konstrukce komunikací a zpevněných ploch je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (dodatek MD 2010). Konstrukce je navržena na třídu dopravního zatížení IV dle ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací, návrhové období 25 let, návrhovou úroveň porušení vozovky D1 a s ohledem na půdní, hydrogeologické a klimatické podmínky v místě stavby.

### Konstrukční hlavní obslužné komunikace (D1-N-6-IV-PIII)

Asfaltový beton	ACO 11	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Postřik spojovací emulzní	PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Obalované kamenivo	ACP 16+	tl. 70 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Postřik spojovací asfaltový	PI-A	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C <sub>8/10</sub>	tl. 130 mm	ČSN 73 6124-1
Šterkodrt' 0/63	ŠDA	tl. 200 mm	ČSN 73 6126-1
<b>CELKEM:</b>		<b>tl. 440 mm</b>	

### Konstrukční vrstvy obslužné komunikace, parkovací a odstavné stání (D1-N-6-V-PIII)

Asfaltový beton	ACO 11	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Postřik spojovací emulzní	PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Obalované kamenivo	ACP 16+	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121



**SO43 Manipulační a obslužné plochy**

**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

Postřík spojovací asfaltový	PI-A	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C <sub>8/10</sub>	tl. 120 mm	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' 0/63	ŠD <sub>A</sub>	tl. 200 mm	ČSN 73 6126-1
<b>CELKEM:</b>		<b>tl. 420 mm</b>	

**Konstrukční vrstvy manipulační plochy (D1-T-1-IV-P11)**

Cementový beton	CB II	tl. 200 mm	ČSN 73 6123-1
Kari síť 100/100/8			
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C <sub>8/10</sub>	tl. 150 mm	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' 0/63	ŠD <sub>A</sub>	tl. 150 mm	ČSN 73 6126-1
<b>CELKEM:</b>		<b>tl. 500 mm</b>	

**Konstrukční vrstvy obslužné pěší komunikace, technický prostor**

Litý asfalt	MA 8 V	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-6, ČSN 73 6122
Obalované kamenivo	ACP 16+	tl. 50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Postřík spojovací asfaltový	PI-A	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Štěrkodrt' 0/32	ŠD <sub>B</sub>	tl. 150 mm	ČSN 73 6126-1
<b>CELKEM:</b>		<b>tl. 240 mm</b>	

**Konstrukční vrstvy vozovka litý asfalt**

Posyp kamenivem 2/5			
Obrusná vrstva – litý asfalt	MA 11 II	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-6, ČSN 73 6122
Postřík spojovací emulzní	PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Ochranná vrstva – litý asfalt	MA 11 IV	tl. 35 mm	ČSN EN 13108-6, ČSN 73 6122
Adhezní můstek mezi izolační a ochrannou vrstvou			
Izolační vrstva – AIP	AIP	tl. 5 mm	ČSN 73 6242, TKP 21
Pečetičí vrstva			ČSN 73 6242, TP 164
Kotevní impregnační nátěr			ČSN 73 6242, TP 164
<b>CELKEM:</b>		<b>tl. 80 mm</b>	

**Dočasná vozovka**

Štěrkodrt' 0/32	ŠD <sub>B</sub>	tl. 50 mm	ČSN 73 6126-1
Bet. recyklát 0/63		tl. 300 mm	ČSN 73 6126-1
Geotextilie 300g/m <sup>2</sup>			
<b>CELKEM:</b>		<b>tl. 350 mm</b>	



**SO43 Manipulační a obslužné plochy**

**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

Styk staré a nové úpravy asfaltového krytu bude zaříznut je nutno ho ošetřit. Svislou spára vhodnou zálivkovou hmotou, natavitelným nebo samolepícím páskem. Vodorovné spoje spojovacím nátěrem, na vodorovném spoji litého asfaltu a podkladového betonu bude umístěna vhodná separační textilie.

Na konstrukční vrstvě ze směsi stmelené cementem SC<sub>0/32</sub> C<sub>8/10</sub> musí být provedeno opatření proti vývoji reflexních trhlin omezením jejich smršťování úpravou pojiva (pomalu tuhnoucí pojivo) nebo uvolněním smršťovacích napětí pojezdy vrstvy vibračním válcem v době tvrdnutí nebo vytvořením smršťovacích trhlin ve vzdálenostech 3 až 5 m (proříznutím, vložkami, vibračním diskem apod.).

Detail a způsob provedení cementobetonové kryty je zaznačen v příloze **D.1.1.43.15 Vzorové schéma uložení kluzných trnů.**

Provedené cementobetonové kryty se musí řídit dle ČSN 73 6123-1 Stavba vozovek – cementobetonové kryty.

Rozměry desek cementobetonových krytů nesmí překročit 25násobek, u čtvercových desek 30násobek tloušťky desky. Největší rozměr desky je však 6,0 m. Délka desky nesmí překročit 1,5násobek šířky desky.

V cementobetonovém krytu jsou zřízeny příčné a podélné spáry. Dilatační (prostorové) spáry jsou vytvářeny přerušením cementobetonového krytu na celou tloušťku oddělovacími vložkami. Ty musí být dostatečně tuhé, aby se při zhutňování nedoformovali, musí však umožňovat zúžení spárové štěrbině při objemových změnách krytu. Vložky musí být nenasákavé. Před utěsněním spáry musí být oddělovací vložka odstraněna do takové hloubky od povrchu cementobetonového krytu, která odpovídá šířce dilatační spáry, a spára musí být utěsněna. Tzn. Hloubka zálivky je rovna šířce spáry případně údajů výrobce zálivky.

Povrchová úprava na cementobetonovém krytu bude provedena pomocí striáže. Z důvodu dlouhodobé účinnosti těsnění je doporučeno provést zkosení hran pod úhlem 45° s šířkou 1 mm. Hloubka řezu u jak u podélných tak příčných spár je navržena 0,40 h (h – tloušťka cementobetonového krytu tj. 80 mm)

Z důvodu, že se jedná o všesměrnou plochu (manipulační plocha) jsou do příčných i podélných spár použity pouze kluzné trny. Ty musí splňovat ustanovení ČSN EN 13877-3. Trny musí mít minimální profil 25 mm a délku dle ČSN EN 13877-3 Specifikace pro kluzné trny (500 mm). Kluzné trny musí být uloženy tak, aby osa kluzného trnu byla ve výšce h/2 plus poloměr kluzného trnu měřeno od povrchu vozovky (kde h je tloušťka cementobetonového krytu, v jedné rovině, rovnoběžně s povrchem cementobetonového krytu a s podélnou osou, kluzné betonového pruhu, zpravidla ve vzdálenosti 250 mm, případně 500 mm. Vzdálenost vnějšího trnu od kraje desky nesmí být menší než 250 mm (viz 4.8 ČSN En 13877-2:2013.

U pevně vložených prvků (např. odvodnění, šachty), musí být od cementobetonového krytu odděleny prostorovými spárami. Minimální krytí výztuže 50 mm u horního povrchu krytu a 40 mm u spodního povrchu krytu.

**Úpravy vozovkových vrstev v místě přechodů přes konstrukce žlabů**

Na řadě míst projektovaných komunikací dochází k přechodům konstrukcí vozovky nad konstrukcemi žlabů. Konstrukci vozovek je tedy nutno v těchto místech příslušně redukovat a případně doplnit přechodovými klíny.

Dle výšky nivelety nad konstrukcí žlabu jsou úpravy konstrukčních vrstev rozděleny do následujících kategorií:

**SO43 Manipulační a obslužné plochy**  
**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

**1. kategorie**

> 0,74

Bez úpravy konstrukčních vrstev.

**2.a) kategorie**

0,45 - 0,74

Bez úpravy konstrukčních vrstev + přechodový klín – ŠD.

**2.b) kategorie**

0,34 - 0,44

Průběžné vrstvy (ACO, ACP, SC, částečně ŠD) + přechodový klín – ŠD.

**3.a) kategorie**

0,25 - 0,33

Průběžné vrstvy (ACO, ACP, SC) + přechodový klín – mezerovitý beton.

**3.b) kategorie**

0,11 - 0,24

Průběžné vrstvy (ACO, ACP, částečně SC) + přechodový klín – mezerovitý beton.

**3.c) kategorie**

~ 0,10

Průběžné vrstvy (ACO, ACP) + přechodový klín – mezerovitý beton.

Přechodové klíny budou provedeny dle výkresové dokumentace. Materiálem je kamenivo frakce 16/32, resp. stejnozrnný mezerovitý beton dle ČSN 73 6124-2. Sklony svahů se navrhuje 1:1, šířka přechodového klínu cca 1,0 m.

**Přechodová oblast v napojení vozovky na konstrukci biologické linky**

Přechod mezi konstrukcí vozovek hlavních obslužných komunikací a konstrukcí biologické linky je z důvodu zamezení nerovnoměrného sedání konstrukcí proveden přechodovými deskami z železobetonu C35/45 – XC4, XD3, XF4, délky 3,5 m a šířky 4,5 m, tedy šířky komunikace. Přechodové desky jsou provedeny na podkladním betonu C25/30 – XF3, tloušťky 100 mm. Pod přechodovými deskami je navržen přechodový klín z kameniva frakce 16/32 ve sklonu 3 %. Desky jsou kotveny do konstrukce biologické linky kluznými trny z betonářské výztuže Ø25.

**Přechodová oblast v napojení zpevněné cementobetonové plochy u SO 02 na přímo pojížděnou konstrukci žlabu**

V místě napojení zpevněné cementobetonové plochy u SO 02 na přímo pojížděnou konstrukci žlabu bude proveden přechodový klín dle výkresové dokumentace. Materiálem je stejnozrnný beton dle ČSN 73 6124-2. Sklon svahu se navrhuje 1:1, šířka přechodového klínu cca 1,0 m. Cementobetonový kryt je v místě napojení kotven do přímo pojížděné konstrukce žlabu kluznými trny z betonářské výztuže Ø25. Spára je ošetřena penetračně

**SO43 Manipulační a obslužné plochy**  
**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

adhezním nátěrem a utěsněna těsnicím elastickým tmelem s předtěsněním a pěnovým polystyrenem.

## **12. POŽÁRNÍ BEZPEČNOST**

Řešení přístupových cest k požárním otvorům je navrženo tak, aby byly v dosahu do 30 m od pojížděné vozovky. Jednosměrné komunikace jsou zokruhovány. V průběhu stavebních prací musí být zajištěn přístup požární techniky k přilehlým budovám. Trvale musí být přístupné hydranty v ploše staveniště.

## **13. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

V průběhu provádění prací je nutno učinit opatření k minimalizaci negativních vlivů na okolní prostředí: stavební mechanizmy budou zajištěny proti úkapu ropných látek, budou provedena účinná opatření k omezení prašnosti prováděných prací, budou dodrženy platné normy a předpisy pro ochranu zeleně při stavebních pracích (ČSN 83 9061)

Stromy na staveništi budou ochráněny před mechanickým poškozením ve smyslu ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Budou obedněny do výše minimálně 2 m, bednění se připevní bez poškození stromu, vypolštáruje a nebude nasazeno bezprostředně na kořenové náběhy. V kořenovém prostoru dřevin budou práce prováděny ručně, nebudou poškozeny kořeny o průměru větším než 3 cm. Případná poranění budou odborně ošetřena.

## **14. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY**

Při odstraňování odpadů v souvislosti se stavební činností budou dodržena ustanovení zákona č. 185/2001 Sb. Na stavbě budou vytěženy tyto odpady:

Zahliněný štěr, zemina, betonové a asfaltové kry – samostatná likvidace na řízené skládky

Vyfrézovaný asfaltový recyklát – odebere zhotovitel stavby pro znovupoužití do asfaltových směsí

Při likvidaci stávajících konstrukcí nevznikne žádný odpad, který by bylo nutno likvidovat podle zvláštních předpisů jako nebezpečný.

## **15. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI**

Za bezpečnost provozu staveniště a jeho bezpečnostní vybavení zodpovídá příslušná dodavatelská organizace. Dodavatel stavebních a montážních prací je povinen dbát na bezpečnost práce a provozu staveniště i v době své nepřítomnosti a používat doporučené pracovní postupy výrobců a dodavatelů materiálů a technologií. Na staveništi mají přístup pouze oprávněné osoby dodavatele a investora, a to pouze se souhlasem odpovědné osoby (stavbyvedoucí). Investor bude poučen generálním dodavatelem o způsobu pohybu po staveništi. Zejména je třeba zabezpečit volné výkopy a místa na stavbě s možností pádu z výšky. Za bezpečnost provozu technických zařízení na staveništi zodpovídá jejich obsluha. Na staveništi bude na vhodném místě přístupný instruktážní návod pro řešení případných havarijních situací. K 1.1.2007 vstoupil v platnost zákon č.309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Podrobné podmínky jednotlivých paragrafů zákona stanovuje Vládní nařízení č.591/2006 Sb. a 592/2006 Sb., kterými jsou určeny

**SO43 Manipulační a obslužné plochy**

**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v přílohách 591/2006 Sb.:

Č.1 Další požadavky na staveniště

Č.2 Bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při provozu a používání strojů a nářadí na staveništi

Č.3 Požadavky na organizaci práce a pracovní postupy

Č.4 Náležitosti oznámení o zahájení prací

Č.5 Práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Zejména je nutno zdůraznit potřebu dodržování bezpečnostních předpisů při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními ev. při práci pod vysokým napětím.

Na jednotlivé práce je možno nasazovat pouze pracovníky, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je nutno dodavatelem stavby ověřit stav inženýrských sítí, sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k narušení a zásahu do těchto sítí. Polohu inženýrských sítí je nutno ověřit kopanými sondami. Vytýčení průběhu inženýrských sítí zajišťuje přímý zhotovitel stavebních prací. Jakýkoliv zásah do inženýrských sítí je nutno předem dohodnout se správcem sítě, za jehož dozoru budou prováděny i následující práce a práce v ochranném pásmu těchto sítí.

V případě, že na staveništi budou působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

V případech, kdy při realizaci stavby

a) celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den, nebo

b) celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu, je zadavatel stavby povinen doručit oznámení o zahájení prací, jehož náležitosti stanoví prováděcí právní předpis, oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli.

Zároveň v těchto případech zadavatel stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Stavba musí být označena informační tabulí s uvedením potřebných údajů.

## **16. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Navrhované svislé a vodorovné značení je zaznačeno v příloze **D.1.1.43.07 Situace dopravního značení**.

Definitivní dopravní značení bude provedeno podle stanovení, která vydají příslušné silniční správní úřady před kolaudací stavby.

---

**SO43 Manipulační a obslužné plochy**  
**D.1.1.43.01 Technická zpráva**

Obecné podmínky pro vodorovné dopravní značení:

Vodorovné dopravní značení na celé stavbě bude provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na VDZ navazujících staveb. Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou etapách. V první etapě se na nový povrch vozovky položí kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou barvou. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dlouho životných materiálů (plast). Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD. Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky platné ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení“, Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.2 Vodorovné dopravní značky a TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Svislé dopravní značení:

Sloupky svislého dopravního značení se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu. Základy budou provedeny z prostého betonu tř. C 16/20-XF 2. Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.