

# SO 101 - CHODNÍK NOVÁ VES - NOVÉ OUHOLICE

Dokumentace pro stavební povolení

*(dle vyhl. 146/2008 Sb.)*

## C.1.1. Technická zpráva

### Seznam příloh:

<i>C.1.1.</i>	<i>Technická zpráva</i>
<i>C.1.2.</i>	<i>Situace stavby</i>
<i>C.1.3.</i>	<i>Podélné profil</i>
<i>C.1.4.</i>	<i>Vzorové příčné řezy</i>
<i>C.1.5.</i>	<i>Příčné řezy</i>

Stupeň: **DSP**

Datum: duben 2019

Vypracoval: Ing. Petr Fojt

Ing. Ondřej Kodras

## Obsah:

<b>C.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA .....</b>	<b>3</b>
1 Identifikační údaje stavby .....	3
1.1 Údaje o stavbě .....	3
1.2 Údaje o stavebníkovi.....	3
1.3 Údaje o zpracovateli dopravní části.....	3
2 Stručný popis, jeho funkčnost a technické řešení.....	4
2.1 Stávající stav.....	4
2.2 Navržené situační a výškové řešení .....	5
3 Technologie dopravy a dopravní značení.....	5
4 Zemní práce a bourání konstrukcí.....	6
5 Vzorový řez, odvodnění, osvětlení .....	6
5.1 Vzorový řez.....	6
5.2 Odvodnění.....	6
5.3 Osvětlení .....	6
6 Řešení z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	7
7 Inženýrské sítě a dotčená ochranná pásma .....	7
8 Seznam vstupních podkladů .....	8
8.1 Seznam použitých norem: .....	8
8.2 Platné zákony a jejich prováděcí vyhlášky, zejména: .....	8
8.3 Technické průvodce: .....	8
9 Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí.....	9
10 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti.....	9

## C.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

### 1 Identifikační údaje stavby

#### 1.1 Údaje o stavbě

Název stavby: Nová Ves - Nové Ouholice, chodníky podél II-608  
Místo stavby: Silnice II/608, Středočeský kraj, okres Mělník, k. ú. Nová Ves  
Charakter stavby: Rekonstrukce chodníku mezi obcemi Nové Ouholice - Nové ves podél komunikace II/608  
Účel využití stavby: Zkvalitnění infrastruktury pro pěší v oblasti propojení dotčených obcí

#### 1.2 Údaje o stavebníkovi

Název: obec Nová Ves  
Adresa: Nová Ves 154, 277 52  
IČ.: 002 37 132

#### 1.3 Údaje o zpracovateli dopravní části

Název: PFProjekt s.r.o.  
Adresa: Soukenická 64/22, 274 01 Slaný  
IČ: 07071353  
Tel: +420 603 891 857  
@: [petr.fojt@pfprojekt.cz](mailto:petr.fojt@pfprojekt.cz)  
Projektant: Petr Fojt (ČKAIT: 0013761), Ing. Ondřej Kodras

## 2 Stručný popis, jeho funkčnost a technické řešení

Předmětem návrhu stavby **Nová Ves - Nové Ouholice, chodníky podél II-608 (Chodník Nová Ves - Nové Ouholice)** je rekonstrukce stávajícího chodníku mezi obcemi Nová Ves a Nové Ouholice. Počátek rekonstrukce je situován v obci Nová Ves v nově rekonstruované křižovatce na okraji obce. Chodník navazuje na nově vystavěné chodníky v rámci projektu rekonstrukce silnice II/608.

Celková délka chodníku je 687,17 m. Součástí výstavby chodníku je výstavba nové lávky přes Bakovský potok (SO 201).

### 2.1 Stávající stav

V současné době je na místě betonový chodník šíře 1,5 m. Povrch chodníku je značně nerovný, prvky (vodící linie, varovné pásy) pro osoby se sníženou schopností orientace zcela chybí.



## 2.2 Navržené situační a výškové řešení

### Situační řešení

Začátek chodníku je situován na okraji obce Nová Ves s místě nároží rekonstruované křižovatky v rámci projektu rekonstrukce silnice II/608. Začátek chodníku navazuje na plánovaný chodník na protější straně komunikace. Začátek chodníku je proveden v bezbariérovém provedení pro návaznost na místo pro přecházení.

Chodník je až na místní výjimky veden v linii stávajícího betonového chodníku, který bude odstraněn. Výjimky tvoří úsek ve staničení km 0,452 14 - km 0,551 04, kde je osa vychýlena o cca 1,50 m do prava ve směru staničení. Důvodem je značný svah terénu v těchto místech a přítomnost stavebních parcel - odsunutím osy chodníku dojde k snížení sklonu budoucích vjezdů na tyto pozemky.

Ve staničení km 0,630 00 - km 0,645 00 je navržena nová lávka přes Bakovský potok. Lávka je součástí samostatného stavebního objektu SO 201.

Konec chodníku je situován na okraji obce Nové Ouholice v napojení na stávající schody.

Celková délka chodníku je 690, 79 m. Chodník je v celé délce navržen v šíři 1,50 m. V místech sjezdu / přejezdu na soukromé pozemky, popř. stávající cesty je navržen varovný pas o šířce 0,4 m (pás je vybudován jako rozšíření chodníku). V celé délce chodníku je vybudováno celkem 8 vjezdů / přejezdů a 2 napojení na přechod pro chodce. Chodník je navržen z betonové dlažby s lemováním ze silničních obrubníků tl. 0,08 m.

### Výškové řešení

Výškově navržený chodník kopíruje stávající terén, terénní úpravy jsou minimalizovány.

Největšího podélného sklonu je dosaženo na začátku trasy (napojení na komunikaci), sklon zde dosahuje hodnoty 7,5 %.

Příčný sklon je navržen jako jednostranný s hodnotou 1,00 % vpravo ve směru staničení. Obruba po pravé straně chodníku je navržena s výškou nášlapu +0,06 m (vodící linie), pravá obruba je navržena ve stejné výšce jako dlažba (výška nášlapu 0,00 m). V místech vjezdu / přejezdu chodníku jsou obě obruby navrženy s výškou nášlapu 0,00 m.

## 3 Technologie dopravy a dopravní značení

Chodník je v celé své délce určen pouze pro pohyb pěších, přes chodník jsou realizovány vjezdy na soukromé pozemky (8x) a přejezd účelové komunikace (2x). Stávající dopravní režim na okolních pozemních komunikacích není rekonstrukcí chodníku dotčen. V rámci rekonstrukce chodníku nejsou navrženy dopravní značky.

## 4 Zemní práce a bourání konstrukcí

Zemní práce sestávají z odstranění zpevněných betonových ploch stávajícího chodníku a dále z výkopu zeminy. Hloubka výkopu je závislá na mocnosti navržených konstrukčních vrstev (chodníkové plochy 350 mm, přejezd chodníkových ploch 470 mm).

Geologický průzkum v oblasti nebyl proveden, pokud se pláň a jednotlivé konstrukční vrstvy nepodaří hutnit na předepsané hodnoty (viz VPR), bude o dalším postupu rozhodnuto za účasti projektanta a geologa.

Konečné terénní úpravy zajistí dosypání a dorovnání rubových stran (za obrubníkem) zpevněných ploch. Narušený rostlý terén (výkopy, svahování) je nutno bezodkladně ozelenit, jedině tak lze zamezit zbytečnému splavování zeminy.

Zemina bude odvezena na místo dle určení investora.

Pláň (ostatně i jako další konstrukční vrstvy) je nutno pečlivě zhutnit. Únosnost pláňe bude vždy ověřena statickou zatěžovací zkouškou.

## 5 Vzorový řez, odvodnění, osvětlení

### 5.1 Vzorový řez

Skladba jednotlivých nových konstrukcí je patrná z grafických příloh - vzorových příčných řezů. Při realizaci je nutno jak pláň, tak i jednotlivé konstrukční vrstvy pečlivě hutnit.

Chodník je v místě přejezdů navržen s povrchem z betonové dlažby (tl. 80 mm), celková tloušťka konstrukčních vrstev je 470 mm.

Chodník (pochozí část bez možnosti zatížení OA) je navržen s povrchem z betonové dlažby (tl. 60 mm), celková tloušťka konstrukčních vrstev je 340 mm.

### 5.2 Odvodnění

Odvodnění je řešeno podélným a příčným sklonem zpevněných ploch, odvoz dešťové vody je realizován vsakem do okolního terénu.

### 5.3 Osvětlení

Osvětlení není součástí projektu. Budou zachovány stávající lampy VO.

## 6 Řešení z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba je navržena v souladu s vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ČSN 73 6110 a 73 6425-1 a trasa je celistvá.

Materiál bezbariérových úprav bude použit v souladu s NV č. 163/2002 Sb. a s ním spojenými TN TZÚS.

### a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Řešení stavby je v souladu s vyhl.398/2009 Sb. §4 odst.1 a 5 a přílohou č 1, zejména články 1.1.1 a 1.1.2. a přílohy č.2 články 1.0.2,1.1.1-1.1.3 a 2.0-2.1. Šířka chodníku je navržena v rozmezí 1,5 - 2,0 m s příčným sklonem 1,00 - 2,00%, výškové rozdíly nejsou na komunikaci pro chodce vyšší než 20 mm a podélný sklon nového chodníku nepřesahuje 8,33%.

### b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením.

Řešení stavby je v souladu s vyhl.398/2009 Sb. přílohou č.1 články 1.2.1-1.2.4 a 1.2.10 a přílohy č.2 čl.1.1.4 - 1.1.5 , 2.2.1 - 2.2.3 a 3.2.2. Přirozená vodící linie je tvořena stávajícím sadovým obrubníkem s výškou 60 mm.

Varovný pás označuje místo, které je pro osoby se zrakovým postižením nebezpečné a hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě obrubníku sníženého na méně než 80 mm. Varovný pás je zřízen vždy v šířce 400 mm.

Signální pás označuje přístup k přechodu a místu pro přecházení a je veden vždy ve směru chůze. Signální pás má šířku 800 mm a délku nejméně 1,50 m. U přechodů signální pás navazuje na pás varovný.

Délka přechodů mezi obrubami přechodu pro chodce je méně jak 7,00 m.

Přechod pro chodce je označen v souladu s požadavky vyhl.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a ČSN 736110.

## 7 Inženýrské sítě a dotčená ochranná pásma

- V dotčeném území se nachází podzemní vedení vodovodu, plynovodu, kanalizace, sdělovacího vedení a trasa NN.
- Ochranná a bezpečnostní pásma budou respektována s ohledem na stanoviska jednotlivých dotčených správců sítí.
- Před zahájením prací na objektu je zhotovitel povinnen zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí u jejich správců v místě křížení s trasou objektu. Bez tohoto vytyčení nesmí být zahájeny zemní práce a je nutné udržovat jej po celou dobu stavby!!!
- Sítě budou v případě potřeby uloženy do chráničky po dohodě s majetkovým správcem.
- Poklopy, mříže nebo zakrytí šachtic kanálů, šoupat, uzávěrů všech sítí nacházejících se v zájmovém prostoru budou výškově vyrovnány s novým krytem komunikací a řešených ploch. Podrobnější podmínky určí jednotliví správci sítí při vytyčování a předávání.

## 8 Seznam vstupních podkladů

- Základní katastrální údaje
- Geodetické zaměření
- Pochozí průzkum na místě stavby
- Informace o průběhu sítí poskytnuté jednotlivými správci

### 8.1 Seznam použitých norem:

- ČSN 736100 Názvosloví silničních komunikací
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silnicích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 3050 Zemní práce
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy
- ČSN 30 0026 Rozměry vozidel
- ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích
- ČSN 01 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky,
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení

### 8.2 Platné zákony a jejich prováděcí vyhlášky, zejména:

- zákon č. 268/2015 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č.338/2015 Sb. kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška č.398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- zákon č. 48/2016 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 294/2015 Sb. kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

### 8.3 Technické průvodce:

- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací,
- TP 192 Dlažby pro konstrukce PK,
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón
- TP 117 Zásady pro informační orientační značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací



## 9 Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí

### Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Stavba v cílové podobě nemá negativní vlivy. Pouze při provádění stavebních prací je nutno dodržovat základní předpisy a pravidla daná platnou legislativou. Zejména prašnost a hluchnost je nutno omezit na minimum a zbytečně neobtěžovat okolí. Ochrana proti hluku je dána tím, že stroje a pracovní postupy užívané při výstavbě musí splňovat podmínky, za nichž byly schváleny do provozu a užívání.

Stavební práce je nutno rozvrhnout tak, aby hlučné činnosti časově nezasahovaly do ranních nebo naopak večerních hodin.

### Nakládání s odpady

S nově vzniklými odpady bude nakládáno podle zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění a podle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Původce odpadu zajistí přednostní využití odpadu před jeho uložením na skládku.

V případě, že výkopová zemina nebude původcem využita a bude použita v jiné lokalitě např. k terénním úpravám, požaduje dodržování ustanovení § 12 a § 14 vyhl. MŽP 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu. Upozorňuje, že v průběhu celé stavby musí být na požádání správnímu orgánu doloženo (§ 79 odst. 1 písm. e) zákona), zda bylo se vzniklými odpady naloženo v souladu § 16 odst. 1 písm. c) zákona, tj. předání oprávněné osobě podle § 12 odst. 3 zákona (např. faktury, vážní lístky, evidenční listy přepravy nebezpečných odpadů po území ČR, atd.)

Odpad kategorie O bude deponován na skládce inertního materiálu, kterou určí investor. Výkopek kategorie N bude předáván oprávněným osobám. Ukládání odpadu musí být prováděno na skládkách odpovídající kategorie. Skladování materiálu je zakázáno na veřejných komunikacích mimo projednané prostory.

Zatřídění odpadu podle „Vyhlášky Ministerstva ŽP č. 93/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů jako součásti „Zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech“, kterou se vyhlašuje „Katalog odpadů“.

## 10 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a případných překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší nebo stanovit trasy, které umožní obejít daného nebezpečného prostoru dotčeného stavbou).

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze (což je často problém).

V běžném užívání nemá stavba, sama o sobě, negativní vlivy na vnější prostředí.

### Požárně bezpečnostní řešení

Stavba svým charakterem nevyžaduje řešit speciální protipožární zabezpečení.

Přístupy k objektům a odbočky jsou projektově respektovány a polohově nebo výškově nejsou zásadně dotčeny.

Stávající hydranty nebudou polohově dotčeny, v případě potřeby dojde k jejich výškovému dorovnání s nově navrženým povrchem.

Poloměry, minimální průjezdní profil a konstrukce vozovky je navržena s ohledem na příležitostní průjezd vozů HZS a IZS.

#### **Bezpečnost při užívání**

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší).

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze.

#### **Řešení přístupu pro ZTP**

Stavba ve své konečné podobě bude splňovat platnou legislativu z pohledu řešení bezbariérových přístupů (výšky nášlapů, varovné a signální pásy apod.) v souladu vyhl.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a ČSN 736110.

V Slaném, duben 2019

Ing. Ondřej Kodras