

## Technická zpráva

### Obsah:

1.	Identifikační údaje .....	2
2.	Popis stavebního objektu .....	2
2.1.	Prostorové uspořádání .....	2
2.2.	Podélné řešení .....	4
2.3.	Příčné uspořádání .....	4
2.4.	Odvodnění .....	5
2.5.	Konstrukce vozovek .....	5
2.6.	Obrubníky .....	8
2.7.	Rozhledové poměry .....	8
3.	Zemní práce .....	9
4.	Dopravní značení .....	9
4.1.	Trvalé dopravní značení .....	9
4.2.	Přechodné dopravní značení .....	9
5.	Stávající inženýrské sítě .....	10
6.	Ochrana vzrostlé zeleně, úprava vegetačních ploch .....	10
7.	Bezpečnost práce .....	11

## 1. Identifikační údaje

Název stavby:	<b>České Budějovice, křižovatka ulic Pekárenská - Jírovcova</b>
Investor:	<b>Statutární město České Budějovice</b>
Zhotovitel:	<b>Ing. František Stráský – Atelier SIS</b> U Malše 20 370 01 České Budějovice
Stavební objekt:	<b>SO 101 – Komunikace</b> <b>SO 102 – Chodníky</b>
Stupeň:	Dokumentace pro stavební povolení v podrobnosti pro provedení stavby <b>(DSP/ZDS)</b>
Datum:	prosinec 2014

## 2. Popis stavebního objektu

### 2.1. Prostorové uspořádání

Touto projektovou dokumentací jsou řešeny stavební úpravy průsečné křižovatky Pekárenská - Jírovcova s ohledem především umístění levých odbočovacích pruhů v ulici Pekárenská, na přechody pro chodce a bezpečnost silničního provozu v souladu s příslušnými v současnosti platnými ČSN. Dále se jedná umístění světelného signalizačního zařízení dle požadavků správce SSZ, o úpravy veřejného osvětlení dle požadavků správce veřejného osvětlení a překládku 2 stožárů trakčního vedení dle požadavků správce fy Dopravní podnik a.s.

Stavba mimo jiné vyvolá překládku telefonní kabiny VTA ve správě Telefoniky O2 a.s..

Tato část řeší rozšíření komunikace vlevo ve směru od Pražské tř. včetně posunutí autobusové zastávky a rozjezdů křižovatkových větví do ulice Jírovcovy z důvodu umístění odbočovacích jízdních pruhů vlevo do ulice Jírovcovy v obou směrech. Dále řeší umístění nové světelné signalizačního zařízení, úpravy veřejného osvětlení a překládku dvou stožárů trakčního vedení vyvolanou rozšířením komunikace.

Všechny obecné požadavky jsou dodrženy.

Zvlášť byla věnována pozornost návrhu pro dodržení:

- Všechny zásad návrhu okružní křižovatky - podrobně řešeny v souladu s TP a ČSN.  
S touto stavbou není známa žádná jiná související stavby.

Stavba je navržena v souladu s platnou legislativou. Jedná se zejména ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na silničních komunikacích a ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek.

Rozsah úprav vozovky, chodníku a zeleně je zřejmý z výkresové přílohy č.2. – *Situace*.

### **SO 101 Komunikace**

Jedná se o místní komunikace silnic III. třídy (ul. Pekárenská a Jírovцова).

Je to jedna z nejstarších křižovatek na území Českých Budějovic. Jedná se o úroňovou průsečnou křižovatku bez usměrnění dopravních proudů na směrově nerozdělené hlavní a vedlejší komunikaci. Křižovatka je v současné době bez světelného signalizačního zařízení. Jedná se o místní komunikace silnic III. třídy (ul. Pekárenská a Jírovцова). Stávající komunikace jsou dvoupruhové, šířky ul. Pekárenská 8,0 m a ul. Jírovцова 6,0 m s jednostranným podélným stáním. V ulici Pekárenská jsou též jednostranná šikmá stání.

Trasa komunikace je navržena pro návrhovou rychlost odpovídající funkční třídě C, to je  $v_n = 50$  km/h.

Začátkem i koncem je trasa osově napojena na osu stávající silniční komunikace ulice Nádražní.

Rozsahem se jedná o stavební úpravy ulice Pekárenská celkové délky 203,14 m, ulice Jírovцова vpravo ve směru staničení celkové délky 35,59 m a vlevo délky 33,57 m.

Směrové řešení bylo vytrasováno tak, aby se v maximální možné míře přiblížil stávajícímu uspořádání. Trasa je tvořena celkem dvěma směrovými oblouky bez přechodnic. Poloměry směrových oblouků jsou  $R_1 = 200$  m;  $R_2 = 200$  m. Příčný sklon vozovky bude vesměs střechovitý 2,5 %.

Jedná se o pozemní komunikaci ve smyslu ČSN 73 6110 „projektování místních komunikací“ o komunikace obslužné – průjezdní úseky místních komunikací silnic III. třídy.

Rozsah úprav vozovky včetně rozšíření, úpravy chodníku a zeleně, SSZ, překládky stožárů TV a úpravy VO je zřejmý z výkresové přílohy část B č. 2 - *Situace stavby*.

### **SO 102 Chodníky**

V prostoru křižovatky v přidruženém dopravním prostoru budou upraveny chodníky šířky 2,00 m pro přístup na přechody pro chodce. Šířka přechodu bude 4,00 m.

Chodník podél šikmých parkovacích stání vlevo ve směru staničení bude z důvodu rozšíření vozovky posunut o cca 1,5 m směrem k zástavbě. V místě nutného posunutí chodníku se nachází vzrostlá zeleň. Po dohodě se zástupcem MM OŽP bude možné některé keře a stromy vykácet a některé bude nutné ochránit. V místech, kde bude nutné stromy ochránit, bude chodník lokálně zúžen na min. šířku 0,90 m.

V místech přechodů pro chodce budou obrubníky provedeny tak, aby zajistily bezbariérový přechod pro chodce s omezenou možností pohybu, to je + 20 mm.

Podél obrubníku sníženého méně než 80mm bude zřízen varovný pás šířky 0,40 m. Na přechodu bude kromě toho zřízen i signální pás šířky 0,80 m.

Vše je navrženo v souladu s Vyhláškou 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Chodník bude spádovaný příčným sklonem 2% směrem k vozovce.

## 2.2. Podélné řešení

Podélné řešení bude v souladu s ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.

Výškové uspořádání bude navrženo tak, aby v co v největší míře bylo přizpůsobeno stávajícímu stavu z důvodu frézování této komunikace a návaznosti na okolní zástavbu a byly splněny minimální podélné sklony komunikace. Stavbu je vedena v úrovni stávající vozovky, upravená frézováním a nových živičných vrstev.

Podélné řešení komunikací je zřejmé z výkresové přílohy č. 3. – *Podélný profil*.

## 2.3. Příčné uspořádání

Vozovka je proměnné šířky od začátku úpravy po křižovatku. Šířky průběžných jízdních pruhů jsou určeny návrhovými kategoriemi dle ČSN 73 6110, tj. 3,25 m. Přídavný pruh pro odbočení vlevo je navržen šířky 3,00 m. Délka odbočovacího pruhu, rozšiřovací a náběhový klín jsou navrženy dle příslušné ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.

Plocha rozšířené vozovky bude napojena na okraj stávající vozovky s napojením jednotlivých konstrukčních vrstev nové a stávající vozovky (patrně z výkresové přílohy č.11 – *Vzorové příčné řezy*). Vozovka se rozšiřuje max. o 1,25 m.

Komunikace se bude plynule od ZÚ rozšiřovat tak, aby vznikl 1 přídavný odbočovací pruh v obou směrech š. 3,00 m a průběžný jízdní pruh š. 3,25 m určený návrhovou kategorií dle ČSN 73 6110 s příčným sklonem konstantním navazujícím na celou stavbu a to jednostranným 2,5 % směrem ke krajnici. Z tohoto důvodu bude i posunuta autobusová zastávka včetně přístřešku a označníku.

Také se budou upravovat rozjezdové křižovatkové větve v nepatrném rozsahu. Šířkové uspořádání obou komunikačních větví ulice Jírovцова zůstane stávající.

Délka odbočovacího pruhu, rozšiřovací a náběhový klín jsou navrženy dle příslušné ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.

V místech přechodů pro chodce budou obrubníky provedeny tak, aby zajistily bezbariérový přechod pro chodce s omezenou možností pohybu, to je + 20 mm.

Podél okraje vozovky bude osazen kamenný obrubník OP4 do betonového lože min. tl. 100 mm. Výška obrubníku nad okrajem vozovky bude + 20 až + 150 mm, u autobusové zastávky + 200 mm. Dále budou podél okraje vozovky osazeny dvě řádky kostek drobných 100 x 100 mm do betonového lože.

## 2.4. Odvodnění

Odvodnění veškerých zpevněných ploch bude zajištěno jejich dostatečným příčným i podélným sklonem.

Srážková voda z povrchu zpevněných ploch bude svedena do stávající kanalizace stávajícími a novými uličními vpustmi. Jedná o rozsah odvodňovaných ploch jako v současnosti. Uliční vpusti budou provedeny z betonových prefabrikovaných dílů. Budou použity vpusti s kalištěm, zápachovou uzávěrkou a lapačem splavenin. Na kanalizační sběrač bude každá z vpustí napojena samostatnou přípojkou z PVC - DN 150 mm. Mříž uliční vpusti bude litinová pro zatížení D400 a bude osazena kolmo ke směru jízdy.

Stávající uliční vpusti budou mříže výškově upraveny, popřípadě posunuty.

Celkový počet uličních vpustí je 12, z toho jsou 4 nové a 8 vpustí bude výškově a směrově upraveno. Všechny stávající vpusti budou osazeny nové, v případě dobrého stavu a po dohodě se správcem budou použity vpusti stávající.

Odvodnění pláňe bude zajištěno příčným sklonem min. 3% do navržené podélné drenáže, která bude zaústěna do uličních vpustí. Drenáže budou provedeny z flexibilní trubky DN 100 mm.

Všechny stávající poklopy šachet, vstupů a všechny krycí hrnce šoupát budou upraveny do výše nových povrchů. Poklopy šachet budou osazeny nové samonivelační.

Patrné z výkresové přílohy č. 2 – *Situace*, č. 4 – *Vzorové příčné řezy* a č. 5 – *Příčné řezy*.

## 2.5. Konstrukce vozovek

Veškeré konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s TP 170 – „*Navrhování vozovek pozemních komunikací*“.

### Komunikace

#### Konstrukce vozovky pásu.

Konstrukce vozovky je navržena dle TP170 „*Navrhování vozovek pozemních komunikací*“.

Konstrukce vozovky je navržena na návrhovou úroveň porušení vozovky D0 a pro třídu dopravního zatížení I, které odpovídá počtu 3500 až 7500 těžkých nákladních vozidel za 24 hodin v obou směrech.

#### Konstrukce rozšířené vozovky je následující:

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	40 mm	ČSN EN 13108-5
Spojovací postřík	PS; EK	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový směr s vysokým modulem tuhosti	VMT	60 mm	ČSN EN 13108-1

Spojovací postřik	PS; A	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Obalované kamenivo	ACP 22S	60 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	PI; A	0,4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	140 mm	ČSN 73 6121
Štěrkodrt'	ŠD	200 mm	ČSN 73 6126
Celkem		500 mm	

**Konstrukce rozšířené vozovky (zastávky MHD) je následující:**

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	40 mm	ČSN EN 13108-5
Spojovací postřik	PS; EK	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový směr s vysokým modulem tuhosti	VMT	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS; A	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Obalované kamenivo	ACP 22S	100 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	PI; A	0,4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	140 mm	ČSN 73 6121
Štěrkodrt'	ŠD	200 mm	ČSN 73 6126
Celkem		540 mm	

**Konstrukce rozšířené vozovky (parkoviště) je následující:**

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	40 mm	ČSN EN 13108-5
Spojovací postřik	PS; EK	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový koberec	ACL 22S	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS; A	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126
Celkem		400 mm	

**Konstrukce frézované vozovky (v části ulice Pekárenská, v ul. Jírovceva) je následující:**

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	40 mm	ČSN EN 13108-5
Spojovací postřik	PS; EK	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový směr s vysokým modulem tuhosti	VMT	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS; A	0,4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Celkem		100 mm	

**Konstrukce frézované vozovky (v prostoru ulice Pekárenská, zastávka MHD) je následující:**

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	40 mm	ČSN EN 13108-5
Spojovací postřik	PS; EK	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový směr s vysokým modulem tuhosti	VMT	60 mm	ČSN EN 13108-1

Spojovací postřík	PS; A	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Obalované kamenivo	ACP 22S	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS; A	0,4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Celkem		160 mm	

**Konstrukce frézované vozovky (parkoviště) je následující:**

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	40 mm	ČSN EN 13108-5
Spojovací postřík	PS; EK	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton velmi hrubý	ACL 22S	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS; A	0,4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Celkem		230 mm	

Pro zajištění řádné kvality vozovky bude provedena výměna podloží v tl. 300 mm a bude zabalena do separační geotextilie se slabým výztužným účinkem.

**Konstrukce chodníku je následující:**

Betonová dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131-2
Lože	L	40 mm	ČSN 73 6131-2
Štěrkodrt'	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126
Celkem		250 mm	

Ve vjezdu bude konstrukce chodníku zesílena podkladním betonem v tl. 100 mm a výška obrubníku bude nad okrajem vozovky + 40 mm.

Dlažba betonová bude použita šedá, pravoúhlá 200x100x60 se zkosenými hranami. Dlažba musí být atestovaná, mrazuvzdorná. Pro varovné a hmatné pásy je navržena dlažba s reliéfním povrchem pro nevidomé a slabozraké.

Pro zajištění řádné kvality všech konstrukcí vozovek a chodníků jsou požadovány následující minimální moduly přetvárnosti  $E_{\text{def},2}$ :

- zemní ztuhnuté pláni chodníku  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ Mpa}$

**Chodník**

V místech přechodů pro chodce budou obrubníky provedeny tak, aby zajistily bezbariérový přechod pro chodce s omezenou možností pohybu, to je + 20 mm.

Podél takto sníženého obrubníku bude proveden varovný pás šířky 0,40 m z dlažby typ Klasiko pro nevidomé a slabozraké občany. Kolmo na varovný pás bude proveden pás signální šíře 0,80 m.

Podél sníženého obrubníku na méně než + 80 mm bude zřízen varovný pás šířky 0,4 m.

Vše je navrženo v souladu s Vyhláškou 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Chodníky budou s krytem z dlažby betonové šířky 2,00 m, budou od vozovky odděleny zvýšeným betonovým obrubníkem ABO převýšeným nad úroveň vozovky o + 100 mm, ve vjezdech bude snížen na + 40 mm a v místě přecházení na + 20 mm. Příčný sklon chodníků bude v převážném rozsahu 2,0% směrem k vozovce.

Na rozhraní mezi chodníkem a vegetací bude osazen obrubník typ Park vyvýšeným nad okrajem chodníku + 60 mm jako vodící linie pro nevidomé občany.

## 2.6. Obrubníky

Podél okraje vozovky bude osazen kamenný obrubník OP4 do betonového lože min. tl. 100 mm. Výška obrubníku nad okrajem vozovky bude + 20 až + 150 mm.

Podél nově navržené zastávky MHD je použit obrubník zastávkový včetně náběhového a přechodového kusu. Výška obrubníku nad okrajem vozovky bude + 200 mm.

V místech napojení stávajících nemovitostí bude obruba snížena na + 40 mm nad povrch vozovky.

Obrubníky na rozhraní chodníku a vegetačních ploch jsou navrženy betonové typ PARK do betonového lože min. tl. 0,1 m s boční opěrkou.

Tam, kde není podél chodníku oplocení nebo zástavba atd, která tvoří vodící linii, bude po jedné straně mezi chodníkem a vegetací obrubník zvýšen nad úroveň chodníku + 65 mm dle Vyhlášky 398/2009 Sb.

## 2.7. Rezervní chráničky

Pro případnou pokládku inženýrských sítí podél stávající silnice v budoucnosti je navrženo v prostoru křižovatky uložení náhradních chrániček. Bude se jednat cca o 4 x 2 chráničky DN 110 mm z materiálu PVC. Náhradní chráničky budou umístěny na každé větvi křižovatky.

## 2.8. Rozhledové poměry

Rozhledové poměry v křižovatkce byly prověřeny podle ČSN 73 6102 – „projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ pro  $v_n = 50$  km/h a se zamezeným předjížděním na dvoupruhové hlavní komunikaci dle tabulky 19 příslušné ČSN..

Rozhledové poměry samostatných sjezdů byly prověřeny dle ČSN 73 6110 – „Projektování místních komunikací“. Jedna odvěsna se vynáší v ose dopravního prostoru na obě strany od sjezdu a má délku rozhledu pro zastavení  $D_z = 35,0$  m pro  $v_n = 50$  km/h. Druhá odvěsna se vynáší do osy samostatných sjezdů tak, aby vrchol rozhledového trojúhelníku byl vzdálen 2,0 m od vnější hrany dopravního prostoru.

Na ploše vymezeného rozhledového trojúhelníka nesmí být žádné překážky vyšší než 0,75 m nad úrovní jízdního pruhu i nové komunikace (platí i pro oplocení). Přípustné jsou ojedinělé překážky o



šířce menší než 0,15 m a ve vzájemné vzdálenosti více jak 10,0 m. Z výše uvedených důvodů bylo nutné zrušení 3 šikmých parkovacích stání vlevo a 3 podélných stání vpravo ve směru staničení před křižovatkou a 3 podélných stání vpravo za křižovatkou. Také autobusová zastávka byla posunuta tak, aby nezasahovala do rozhledového trojúhelníku.

V daném případě jsou všechny rozhledy splněny.

### 3. Zemní práce

V rámci zemních prací bude provedeno odstranění přebytečné zeminy, případně vybourání stávajících zpevněných ploch.

Pokud stávající podzemní vedení nejsou vytyčena, je nutno je před zahájením zemních prací vytyčit. V ochranném pásmu těchto vedení je možno provádět zemní práce výhradně ručně a se souhlasem správce sítě za podmínek jím stanovených.

Je požadováno, aby v souladu s ČSN 73 6133 byla před prováděním konstrukčních vrstev zemní pláň vyčištěna a práce na pokládce konstrukčních vrstev nesmějí být zahájeny před převzetím pláň. Dokončená pláň musí být chráněna. Sklárky stavebního materiálu jsou na pláni zakázány.

Mimořádnou pozornost je nutno věnovat hutnění zásypů rýh po podzemních vedeních (zvláště po přípojkách uličních vpustí a drenážích). Je nezbytné, aby tyto byly hutněny po vrstvách a hutnění odpovídalo stanoveným normám a předpisům. Je požadována obecně míra zhutnění min 96% PS.

Všechny výkopy hlubší než 1,20 m musí být zajištěny proti sesutí – buď provedením stěn v bezpečném sklonu, nebo pažením.

V závěru prací budou trvalé vegetační plochy ohumusovány ornici v tloušťce 0,10 m a osety travním semenem.

Zemní práce doporučujeme provádět v suchém ročním období.

Trvalé sklárky na přebytečný výkopek a sutě stejně jako nakládání s nebezpečným odpadem jsou záležitostí dodavatele stavby, který toto zajistí v souladu s platnými zákony.

### 4. Dopravní značení

#### 4.1. Trvalé dopravní značení

Trvalé dopravní značení zůstane stávající, pouze budou SDZ posunuty, případně nahrazeny novými a osazeny dle aktuálního stavu. SDZ IP6 - Přejíždění pro chodce nebudou osazeny. Nově budou osazeny SDZ IP19 - Řadící pruhy. Bylo projednáno a odsouhlaseno DI okresního ředitelství Policie ČR, České Budějovice.

#### 4.2. Přechodné dopravní značení

Je řešeno v rámci této PD v části E. - *Zásady organizace výstavby* a bylo projednáno a odsouhlaseno DI okresního ředitelství Policie ČR, České Budějovice.

## 5. Stávající inženýrské sítě

V prostoru staveniště se nachází stávající inženýrské sítě a je předpokládáno, že sítě jsou v rámci stavby rekonstrukce kanalizace a vodovodu již vytyčeny. Pokud tomu tak není, je nutné stávající sítě vytyčit. V ochranném pásmu těchto vedení je možno provádět zemní práce výhradně ručně a se souhlasem správce sítě za podmínek jím stanovených.

V prostoru stavby se nacházejí ochranná pásma inženýrských sítí. Jedná se o tyto:

- Telefonica O2 Czech Republic, a.s.
- ČEVAK, a.s.
- ELTODO Citelum – veřejné osvětlení
- E.ON Česká republika, s.r.o. – správa sítě plyn
- E.ON Česká republika – Technická evidence a dokumentace
- Dopravní podnik města Č.B.
- UPC Česká republika, s.r.o.
- Jihočeská univerzita v Č. Budějovicích

Sítě budou důsledně chráněny. Tyto jsou zakresleny v PD podle podkladů jednotlivých správců.

Doklady o existenci sítí jsou součástí dokladové části této PD. Zákresy v PD jsou pouze orientační! Stavební práce v ochranných pásmech budou prováděny pouze se souhlasem jejich jednotlivých správců a v souladu s jejich pokyny po předcházejícím vytyčení přeslušného vedení.

## 6. Ochrana vzrostlé zeleně, úprava vegetačních ploch

Ve vzdálenosti menší než 2,5 m od obvodu kmene stromu budou všechny práce prováděny ručně tak, aby nedošlo k poškození vzrostlé zeleně. Všechny podmínky při práci v blízkosti vzrostlé zeleně, budou součástí stavebního deníku a všichni pracovníci s nimi budou seznámeni.

Vegetační plochy budou ohumusovány v min. tl. 0,1m a osety travním semenem. Veškerá vzrostlá vegetace bude důsledně po celou dobu výstavby chráněna.

V rámci stavby dojde ke kácení vzrostlé zeleně.

- K.ú. České Budějovice 3
  - lípa obvod 0,79 m
  - javor obvod 0,79 m
  - keř 2x plocha 4m<sup>2</sup>.

Tyto stromy a keře nepodléhají povolení dle vyhlášky o ochraně dřevin a povolování jejich kácení č. 189/2013 Sb.

Není určena náhradní výsadba.

## **7. Zásady zajištění požární ochrany stavby**

### **7.1 Hledisko požární ochrany**

Obsah a rozsah požárně bezpečnostního řešení vychází ze zákona č.133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č.246/21001 §41a z požadavků zvláštních právních předpisů a normativních požadavků.

Stavba je typu, kde nepřipadá v úvahu žádné požární ani ekonomické riziko z případného požáru. Druh stavby a použité stavební konstrukce vylučují, aby stavba podlehla požáru.

V případě dokončené stavby tato průjezd hasičské a záchranářské techniky plně umožňuje a významným způsobem vylepšuje dostupnost území pro hasičskou a záchranářskou techniku.

Zařízení staveniště bude stavba na dobu určitou a bude splňovat požadavky požární bezpečnosti staveb. Vybavení zařízení staveniště je věcí dodavatele.

V případě potřeby zásahu na pozemcích přilehajících ke staveništi stavba vjezd do staveniště pro hasičskou a záchranářskou techniku umožní po celou dobu výstavby.

Nástupní plochy pro požární techniku budou respektovány a nebude do nich nijak zasahováno.

Nesmí být zrušena ani nijak poškozena vnější odběrná místa zdrojů požární vody.

V prostoru stavby se nacházejí ochranná pásma inženýrských sítí.

Sítě budou důsledně chráněny. Tyto jsou zakresleny v PD podle podkladů jednotlivých správců. Doklady o existenci sítí jsou součástí dokladové části této PD. Zákresy v PD jsou pouze orientační! Stavební práce v ochranných pásmech budou prováděny pouze se souhlasem jejich jednotlivých správců a v souladu s jejich pokyny po předcházejícím vytyčení přeslušného vedení.

Jiná ochranná pásma nejsou v prostoru výstavby známa.

## **8. Bezpečnost práce**

Budou dodržovány bezpečnostní předpisy, zejména zákon 309/2006 Sb., a další související předpisy.

Bude zajištěno proškolení všech pracovníků o ochraně zdraví při práci a vedení stavby bude dbát, aby tyto zásady byly dodržovány v praxi. Pokud bude v průběhu stavby zjištěno cokoli, co by bylo v rozporu s předpoklady projektu, budou práce zastaveny a projektant neprodleně přizván k rozhodnutí o dalším postupu.

prosinec 2014

Ing. Martina Opelková