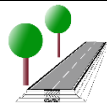


SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Náměstí Krále Jiřího 6, 350 02 Cheb, tel. 354 436 328, fax 354 535 179, email: info@dsva.cz, www.dsva.cz		
Zodpovědný projektant :	Technická kontrola :	Zhotovitel :
Ing. Jiří Ševčík	Ing. Petr Král	 DOPRAVNÍ STAVBY A VENKOVNÍ ARCHITEKTURA s.r.o.
Projektant :	Hlavní projektant :	
Ing. Šulková, Ing. Ševčík	Ing. Jiří Ševčík	
MěÚ : Cheb	Kraj : Karlovarský	Datum : 01/2021
Stavebník : Město Cheb, Nám.Kr. Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb		Číslo zakázky : 60/2018
Akce :		Úroveň :
Stavební úprava ulice Palackého II. etapa, Cheb		PDPS
SO :		Souprava :
Výkres		Část : B.
Souhrnná technická zpráva		

Dokumentaci lze užívat v e smyslu příslušné smlouvy o dílo,kopírování a rozšiřování bez předchozího souhlasu je zakázáno

B.1 Popis území stavby

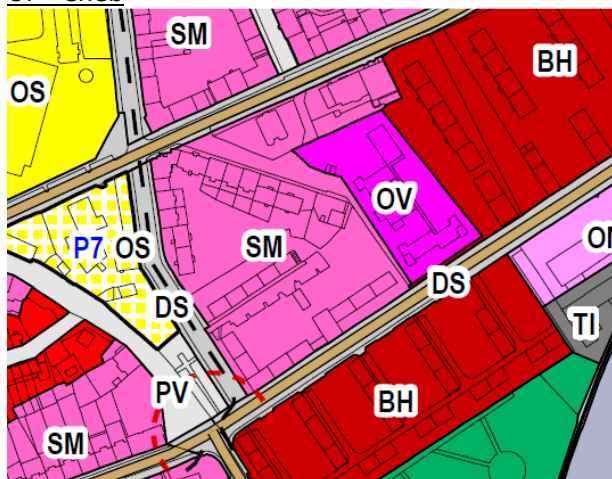
a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Zájmové území se nachází na pozemcích ve vlastnictví Města Cheb. Území se nachází v intravilánu města v jeho jihovýchodní části. Oblast je převážně zastavěná starší výstavbou činžovních domů. Jedná se o území od křižovatky MK Palackého a Valdštejnova až po křižovatku Palackého a ulice Nová. Území je v tomto úseku takřka v rovině.

Zájmové území se nachází v průměru ve výškovém rozsahu od 473,70 – 474,20 m.n.m. Stavba leží mimo seizmickou oblast, charakterizovanou otřesy o min. intenzitě 6° M.S.C. Území se nachází v mírně teplé klimatické oblasti MT 2. Průměrný roční úhrn srážek 600 mm, průměrná roční teplota vzduchu je 7,7°C.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

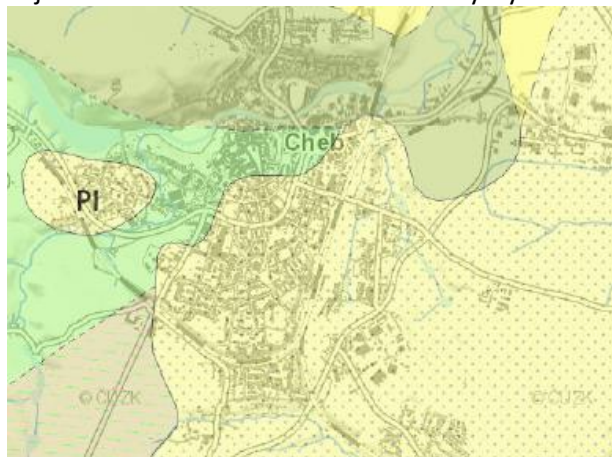
ÚP – Cheb



Stavba se nachází na plochách dopravní infrastruktury a plochách smíšených obytných - městské. Celkové výkresy ÚP s legendami jsou na adrese „<https://www.cheb.cz/uzemni-plan-cheb/d-950272>“ volně k nahlédnutí a stažení.

c) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Zájmové území se nachází na území s výskytem svorů a ruly



Horniny

Terestrický terciér Českého masivu a Karpat

Kenozoikum; Neogén-neogén

PLIOCÉN

PI píský, šterky, jily

Zájmové území se nachází na území s výskytem středního radonového rizika.



Radonové riziko

Tektonická linie 1 : 50 000

- zlom předpokládaný
- zlom zakrytý

Radonový index 1 : 50 000

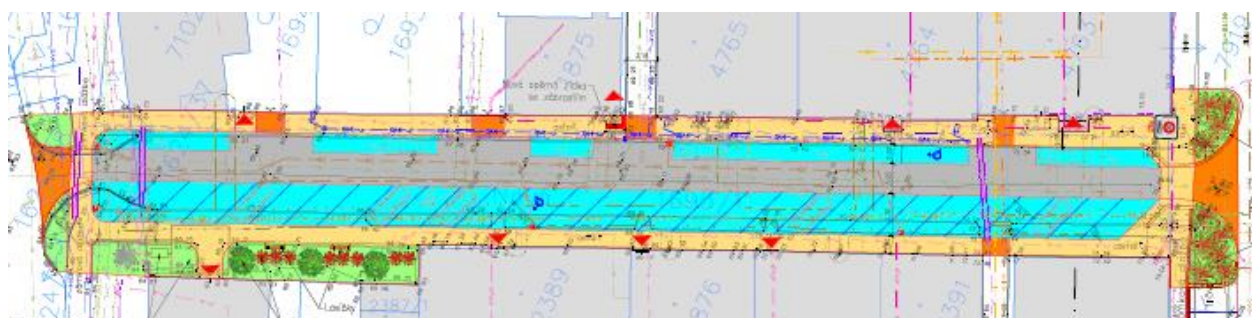
- 2 střední
- 1 nízký
- 2 kvartér, hlubší podloží střední
- 1 kvartér, hlubší podloží nízký

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.

- geodetické zaměření území – GS Sokolov (2016)
- geodetické zaměření skutečného provedení křižovatky Valdštejnova – GS Sokolov (2019)
- IGP ing. Kvěš (2019)
- katastrální mapa k.ú. Cheb
- podklady správců a vlastníků inženýrských sítí
- územní plán Města Cheb
- Záměr úpravy ulice Palackého II. Etapa z roku 2017 a záměr úpravy ulice Palackého Palackého III. etapa z roku 2020 (DSVA)
- fotodokumentace
- ortografická mapa, topografická mapa



Záměr úpravy Palackého ulice III. etapa



Záměr úpravy ulice Nová

e) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nenachází v památkové zóně ani v památkové rezervaci.

Stavba se nenachází v chráněném ložiskovém území.

Z hlediska ochrany inženýrských sítí dle vyjádření a v souladu platnými právními předpisy se stavba nachází v ochranném pásmu:

- Podzemní vedení NN ve správě **ČEZ Distribuce, a. s.**, které je stanovené zákonem č. 458/2000 Sb.
- Podzemní vedení NN ve správě **ČEZ Telco Pro a.s.** se nenachází
- Plyn NTL a STL ve správě **GasNet, s.ro. zastoupený GridServices s.r.o.**, které je stanovené zákonem č. 458/2000 Sb.

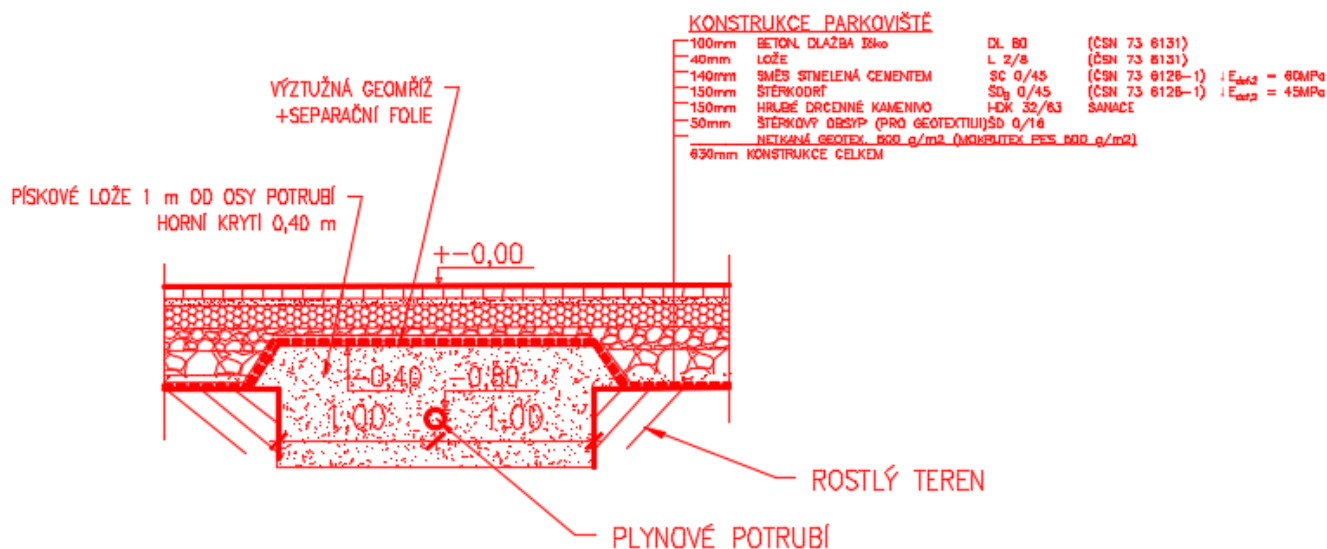
- Sdělovací vedení ve správě **Česká telekomunikační infrastruktura, a.s.**, které je stanoveno ustanovením § 102 zákona č. 127/2005 Sb. 1,5 m na obě strany od vnějšího kabelu.
- Vodovod a kanalizační stoky ve správě **Chevak Cheb, a.s.**, které činí do průměru 500mm včetně, 1,5m. V souladu se zákonem 274/2001 Sb. § 23.
- Vodovod a kanalizační stoky ve správě **Chevak Cheb, a.s.**, které činí nad průměr 500mm včetně, 2,5m. V souladu se zákonem 274/2001 Sb. § 23
- Vodovod a kanalizační stoky ve správě **Chevak Cheb, a.s.**, o průměru nad 200mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5m pod upraveným povrchem, se vzdáleností z výše uvedených bodů od vnějšího líce zvyšují o 1,0m. V souladu se zákonem 274/2001 Sb. § 23.
- Vedení veřejné telekomunikační sítě ve správě **Vodafone Czech Republic a.s. zastoupení společností InfoTel, spol. s r.o.** které je stanoveno ustanovením § 102 zákona č. 127/2005 Sb. 1,5 m na obě strany od vnějšího kabelu.
- Teplovod a TUV společnosti **Terea Cheb, s.r.o.** nachází se pod stáv. budovami, tato stavba je nebude zasahovat ani křížit
- Veřejné osvětlení podzemní ve správě **Chetes, s.r.o.**

V úseku pod parkovacími stáními kolmými bude přes telekomunikační síť Vodafone položena chránička. Stávající niveleta terenu bude zachována, výkopek pro novou konstrukci bude do hloubky 65 cm. Návrhem je použití dělené HDPE chráničky pro dodatečnou ochranu již položených kabelů. Volné položení do pískového lož s obsypem pískovým okolo 15 cm. Trubky jsou opatřeny zámkem pro podélné spojení. Budou spojeny s přesahem min 0,50 m.



Návrh chráničky HDPE DN 110

VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ KONSTRUKCÍ V MÍSTĚ VEDENÍ PLYNU



Ochrana stávajícího plynového potrubí v místě nové konstrukce

f) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nenachází v záplavovém území.

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

g) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba je navržena a provedena takovým způsobem, aby neohrožovala život, zdraví, zdravé životní podmínky jejich uživatelů ani uživatelů okolních staveb. Neohrožuje životní prostředí nad limity obsažené ve zvláštních předpisech.

Nová výstavba ovlivní pozemky p.p.č. 1700/3,1695/1,1700/56,1700/55,1700/57,1700/64

Staveniště bude v průběhu stavby řádně zabezpečeno. Předpokládá se, že v průběhu stavby dojde k nepatrnému zvýšení bodové prašnosti a hlučnosti. Vzhledem k nepatrnému dopadu na okolní pozemky a stávající výstavbu není nutné provádět ochranná opatření.

Odvodnění chodníku a vozovky bude řešeno příčným a podélným sklonem do nových uličních vpustí, a liniových žlabů, které budou napojeny na novou dešťovou kanalizaci, která je napojena na stávající dešťovou kanalizaci přes nový ORL.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Budou vyfrézovány asfaltové plochy vozovky a chodníků, odstraněny betonové a kamenné obruby, odstraněna betonová dlažba, budou odstraněny stávající uliční vpusti a stávající světelné body. Ke kácení dřevin nedochází.

i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nevyvolá zábor ZPF ani PUPFL.

j) územně technické podmínky-zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba je MK a jedná se o rekonstrukci části ulice Palackého v úseku od křižovatky s Valdštejnovou ulicí po napojení ulice Nová. Odvodnění chodníku a vozovky bude řešeno příčným a podélným sklonem do nových uličních vpustí, a liniových žlabů, které budou napojeny na novou dešťovou kanalizaci, která je napojena na stávající dešťovou kanalizaci přes nový ORL.

Demontovány budou světelné body S1÷S3 včetně souvisejícího nepotřebného podzemního vedení VO. Vedení mezi So1 a S1 bude částečně odkopáno tak, aby mohlo být zavedeno a připojeno do nového světelného bodu N1. Vedení mezi So2 a S3 bude částečně odkopáno tak, aby mohlo být zavedeno a připojeno do nového světelného bodu N4.

Nově budou instalovány 4 ks světelných bodů stožárového typu s podzemním napájecím vedením. Vedení bude nově odjištěno.

Nově bude položena datová chránička. Ze stávajícího boxu BOX bude vyvedena zemní chránička HDPE uložená v souběhu s napájecím vedením veřejného osvětlení, která bude ukončena v novém zemním propojovacím boxu BOX1 u st.p.č. 1567/1. Z BOX1 budou vyvedeny dvě mikrotrubičky 14/10, které budou zavedeny k objektu na st.p.č. 4763.

Pokládka datových chráničků musí být provedena s ohledem na minimální dovolený poloměr ohybu, který se pro tuto pokládku požaduje větší než 600 mm. Chráničky musí být na obou koncích opatřeny koncovkami (ucpávkami) a případné spojování musí být prováděno výhradně příslušnými spojkami.

Zpracování projektu je v souladu s ustanovení vyhlášky č. 369/2001 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Podélné sklony chodníků nepřekročí 8,33 %. Místo pro přecházení je opatřeno varovnými a signálními pásy z reliéfní kontrastní dlažby. Kompletní bezbarierové užívání je popsáno v kapitole B.2.4.

k) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Zahájení stavby se předpokládá v roce 2021. Realizace stavby se předpokládá v délce 6 měsíců.

Podmiňující investicí je veřejné osvětlení a položení chráničky telematiky (D.1.4).

l) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

p.p.č.	k. ú.	Výměra (m ²)	Druh pozemku	Způsob využití	Způsob ochrany	Vlastnické právo
1700/3	Cheb	7499	ostatní plocha	ostatní komunikace	-	Město Cheb, náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 35002 Cheb
1695/1	Cheb	1600	ostatní plocha	ostatní komunikace	-	Město Cheb, náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 35002 Cheb
1700/56	Cheb	47	ostatní plocha	ostatní komunikace	-	Město Cheb, náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 35002 Cheb
1700/55	Cheb	12	ostatní plocha	zeleň	-	Město Cheb, náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 35002 Cheb
1700/57	Cheb	17	ostatní plocha	zeleň	-	Město Cheb, náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 35002 Cheb
1700/64	Cheb	26	ostatní plocha	ostatní komunikace	-	Město Cheb, náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 35002 Cheb

U pozemku p.p.č. 1700/42 a st. 1567/2 majitel Plachý Petr má přeploceno, jeho plot se vyskytuje na p.p.č. 1700/3. Tento vztah řeší majetkové oddělení Města Cheb.

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Zřízením VO vznikne nové ochranné pásmo na ppč. 1700/57,1700/56,1700/3. Zřízením DK vznikne nové ochranné pásmo na ppč. 1700/3. Na žádném z pozemků na kterých se stavba umísťuje nevznikne bezpečnostní pásmo.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba je rekonstrukce MK úseku ulice Palackého od křižovatky s ulicí Valdštejnovou po ulici Novou. Odvodnění chodníku a vozovky bude řešeno příčným a podélným sklonem do nových uličních vpustí, a liniových žlabů, které budou napojeny na novou dešťovou kanalizaci, která je napojena na stávající dešťovou kanalizaci přes nový ORL.

Demontovány budou světelné body S1÷S3 včetně souvisejícího nepotřebného podzemního vedení VO. Vedení mezi So1 a S1 bude částečně odkopáno tak, aby mohlo být zavedeno a připojeno do nového světelného bodu N1. Vedení mezi So2 a S3 bude částečně odkopáno tak, aby mohlo být zavedeno a připojeno do nového světelného bodu N4.

Nově budou instalovány 4 ks světelných bodů stožárového typu s podzemním napájecím vedením. Vedení bude nově odjištěno.

Nově bude položena datová chránička. Ze stávajícího boxu BOX bude vyvedena zemní chránička HDPE uložená v souběhu s napájecím vedením veřejného osvětlení, která bude ukončena v novém zemním propojovacím boxu BOX1 u st.p.č. 1567/1. Z BOX1 budou vyvedeny dvě mikrotrubičky 14/10, které budou zavedeny k objektu na st.p.č. 4763.

Pokládka datových chráničků musí být provedena s ohledem na minimální dovolený poloměr ohybu, který se pro tuto pokládku požaduje větší než 600 mm. Chráničky musí být na obou koncích opatřeny koncovkami (ucpávkami) a případné spojování musí být prováděno výhradně příslušnými spojkami.

Zpracování projektu je v souladu s ustanovení vyhlášky č. 369/2001 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Podélné sklony chodníků nepřekročí 8,33 %. Místo pro přecházení je opatřeno varovnými a signálními pásy z reliéfní kontrastní dlažby. Kompletní bezbarierové užívání je popsáno v kapitole B.2.4.

B. 2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci

Jedná se o úpravu MK Palackého v úseku od křižovatky za nově vybudovanou křižovatkou s Valdštejnovou po křižovátku s ulicí Novou včetně. Z pravé strany bude pak respektováno nové napojení ulice Bezručova, jejíž realizace byla ukončena v roce 2020. Tento úsek je nazýván jako II. Etapa. Návrh řeší úpravu vozovky, oboustranné chodníky pro pěší, parkovací stání podélná a kolmá včetně 2 x pro TP, novou dešťovou kanalizaci s odvodněním zpevněných ploch do lapolu, osazení nového veřejné osvětlení a položení chráničky pro městský optický kabel. Současný stav vykazuje značné opotřebení materiálů a povrchů, nedostatečné řešení parkovacích stání, parkování na vozovce a stávajícím trávníku, neuspořádané napojení ulice Nová na ulici Palackého. MK Palackého II. etapa je v současném stavu široká přes 7 m bez řádných odstavných stání pro osobní automobily. Při pravé straně ve směru staničení je chodník široký přes 2,50 m, podél budov po levé straně pak okolo 2 m. Vozovka je konturována převážně kamennými obrubníky OP2 šířky 30 cm, které jsou ovšem s různou výškou nebo kompletně zapuštěné. Vozovka je asfaltová, tak jako přilehlé chodníky. V místě sjezdu do vnitrobloku cca. uprostřed trasy je tento sjezd vydlážděn betonovou dlažbou červenou a okrovou. Vydlážděny betonovou dlažbou je rovněž přilehlý chodník do délky cca. 5 m na každou stranu a poté plochy nad podzemními kontejnery vlevo a vpravo od sjezdu. Levá plocha kontejnerů je pak od okraje silnice oddělena betonovými hranatými palisádami výšky 30 cm vzhledem k výškovému rozdílu vozovky a kontejnerové plochy. Sjezd pokračuje průjezdem pod činžovními domy a na konci je umístěn kovový sloupek. V trávníkové ploše mezi sjezdem a ulicí Novou je položena plastová zatravnovací rohož, pravděpodobně jako provizorní zpevněná parkovací plocha. Chodník v této části je odvodněn do betonových žlabů s jednou vpustí a podél fasády je položen liniový pozinkovaný žlab délky min 30 m. Zbytek chodníku v délce cca 10 m s napojením na ulici Novou je opět v betonové dlažbě.

U objektu st.p. 1503 je předsazené vstupní schodiště do chodníku 2 x stupni, za kterými prudce klesá chodník směrem ke sjezdu. Rovněž tento detail bude upraven.

Sjezd na ppč. 1567/2 a ppč. 1567/1 zůstane zachován.

Rovněž vstup na parcelu ppč. 1700/42 z chodníku bude zachován. V současné době je tento vstup + 10 cm nad chodníkem. V rámci stavby bude upraveno výškově tak, že bude bezbarierový. Úprava definuje frezování stáv. vozovky, novou asfaltovou konstrukci v pravé části poloviny vozovky vzhledem k nutnosti položení nové dešťové kanalizace v této části vozovky, dále pak nový asfaltový kryt s nutnými dorovnávky pro příčný sklon min 2 % v levé části poloviny vozovky, v místě před vjezdem pak v ploše cca. 20 metrů čtverečních pak snížení vozovky o cca. 15 cm. Nutné řešení

spočívá v přeřešení podélného sklonu vozovky, která je ve svých dvou třetinách ve vodorovné a momentálně je odvodněna do trávnickového pruhu při levé straně. Nový kryt na začátku úseku pak bude plynule napojen na již položený kryt poloviny vozovky v místě napojení Bezručovy ulice. Dojde k osazení nových silničních vpustí ve vozovce při levé hraně vozovky. Normově budou znovuosazeny silniční obrubníky. Šířka vozovky bude 6,00 m. Dále bude vybudováno 4 x podélná stání a 16 x kolmá stání.

D.1.1 REKONSTRUKCE KOMUNIKACE A PARKOVIŠTĚ

Bude provedena kompletní oprava celé ulice Palackého v rozsahu nového krytu, výměny celých chodníků, včetně výstavby nových parkovacích stání a místa pro přecházení.

D.1.3 ODVODNĚNÍ ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Dešťové vody ze zpevněných ploch v Palackého ulici v Chebu budou řešeny pomocí příčného a podélného sklonu k obrubám a dále budou odváděny novými uličními vpustmi a liniovými žlaby. Tyto budou napojeny novým kanalizačním dešťovým potrubím na stávající jednotnou kanalizační stoku přes ORL. Napojení na stáv. stoku, vzhledem k její hloubce uložení okolo 5 m pod niveletou vozovky, bude přes spadišтовую šachtu. Vzhledem k připomínce Chevak a.s. při ústním projednání není možné vést dešťovou kanalizaci v blízkosti stávajícího vodovodu, byla tedy trasa dešťovky volena v pravé polovině vozovky.

D.1.4 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Dále bude položeno nové veřejné osvětlení v podobě 4 x nových lamp, odvodnění bude staženo přes nové silniční vpusti do nového lapolu. Rovněž bude v levostranném chodníku položena chránička telematika.

b) účel užívání stavby

Stavba bude využívána jako místní komunikace a parkovací stání.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Nejsou.

e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Bude doplněno v čístopisu.

V současnosti bylo vydáno stanovisko NIPi bezbarierové prostředí, o.p.s. dne 31.3.2021. Stanovisko kladné s 2 x body připomínek, které byly již zapracovány do D.1.1.1 Technické zprávy SO 101 a D.1.1.2 Situace pozemní komunikace. Rovněž jsou již zapracovány v této Souhrnné zprávě.

V současnosti bylo rovněž vydáno kladné stanovisko DI Policie ČR územní odbor Cheb ze dne 30.3.2021 bez připomínek.

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.

Směrové řešení

Stavba začíná za směrovými oblouky nové křižovatky Valdštejnova a Palackého. Vozovka bude mít normovou šířku 6,00 m, při napojení na tuto křižovatku se bude rozšiřovat na stávajících 7,20 m.

Při levé straně jsou navrženy 4 x podélná stání o rozměru 5,75 x 2,80 m s náběhy prvního a posledního stání. Šířka chodníku při fasádě domů je v první polovině volena konstantní 2,00 m, ve druhé polovině pak proměnná mezi 1,79 až 2,05 m. Toto je způsobeno tím, že byla volena konstantní šířka pravostranného chodníku 2,30 m a s touto hranou pak byly tvořeny rovnoběžné hrany vozovky a parkoviště kolmých stání. Pravostranný chodník investor nechtěl takřka zužovat v důsledku kabelů Cetin položených podélně v blízkosti stáv. silničních obrub. Pro levostranný chodník v polovině následuje stávající sjezd, jehož geometrie zůstane zachována. Úprava přilehlých ploch vlevo a vpravo od sjezdu je dále popsána podrobně v kapitole k) řešení bezbariérového přístupu.

Je navrženo celkem 14 x kolmá stání základního rozměru 5,50 x 2,50 m, 2 x kolmá stání pro TP šířky 2,90 m s pruhem mezi stáními šířky 1,20 m a 4 x podélná stání rozměrů 5,75 x 2,80 m. Kolmá stání jsou záměrně volena o 0,50 delší než doporučuje norma, tímto způsobem bude zabezpečeno plné zajištění celého vozidla do boxu bez žádného převisu zadní části vozidla do vozovky. V nové stavbě tedy bude celkem vybudováno $14+2+4 = 20$ nových parkovacích stání.

Výškové řešení

Niveleta vozovky je navržena s ohledem na stávající výškové řešení. Dvě třetiny vozovky jsou takřka ve vodorovné, proto byly vytvořeny 3 x zborcené plochy s odvodňovacím proužkem při levé hraně vozovky. V tomto pásu jsou pak nejnižší místa zborcených ploch v nich pak silniční vpusti. Ve výkrese Podélný profil D.1.1.3 je červeně podélná osa vozovky a modře pak levá hrana vozovky a v ní umístěné silniční vpusti. Bylo rovněž počítáno, aby příčný sklon vozovky byl mezi 0,5 až 3 %. Příčné sklony chodníků jsou do 2 %, podélné pak do 8,33 %.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů.

Stavba se nenachází v památkové zóně ani v památkové rezervaci.

h) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Dešťové vody ze zpevněných ploch v Palackého ulici v Chebu budou řešeny pomocí příčného a podélného sklonu k obrubám a dále budou odváděny novými uličními vpustmi a liniovými žlaby. Tyto budou napojeny novým kanalizačním dešťovým potrubím na stávající jednotnou kanalizační stoku pře ORL. Napojení na stáv. stoku, vzhledem k její hloubce uložení okolo 5 m pod niveletou vozovky, bude přes spadišтовую šachtu.

Užíváním stavby nebudou vznikat žádné odpady.

i) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Zahájení stavby se předpokládá 8/2021.

Dokončení stavby se předpokládá 12/2021.

Stavba bude realizována jako celek, viz. část B.8 ZOV.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu)
Stavba bude do provozu uvedena jako celek.

k) orientační náklady stavby

Orientační náklady celkem bez DPH: 8mil. Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Hlavním důvodem je zajištění bezpečného pohybu osob po oboustranných chodnících za pomoci místa pro přecházení přes ulici Novou a dostatečný počet parkovacích míst rezidentů. Důležitým kritériem bylo také posouzení možnosti bezproblémového zásahu IZS a obsluhy svozu odpadu konkrétním vozidlem (MP 2643 JNK 2016 ZN 2x9,5t).

b) architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Tvarové řešení je zvoleno dle možností okolního terénu ve kterém se stavba nachází. Hrany zpevněných ploch jsou projektovány jako hladké křivky pomocí kružnicových oblouků a tečnými přímkovými úseky. Jako povrch vozovek je použit střednězrný modifikovaný asfaltový beton ACO11. V případě parkovacích stání jsou použity bet. dlažby tvaru I okrového odstínu. Pro povrch chodníků je použita bet. dlažba o 10/20cm v šedé barvě. Pro místo na kontejnery s odpady bude použita stejná dlažba jako u chodníků. Pro sjezdy rovněž, pouze v tloušťce 10 cm. Převážná část obrub budou obruby kamenné OP 2. Všechny ostatní použité obruby jsou navrženy betonové. Veškeré varovné a signální pásy budou z betonové hmatové dlažby červené barvy.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

D.1.1 Rekonstrukce komunikace a parkoviště

Směrové řešení:

Popsáno v odstavci B.2.1f)

Výškové řešení

Popsáno v odstavci B.2.1f)

Zemní práce:

Po provedení bouracích a přípravných pracích budou provedeny hrubé terénní úpravy do výšky zemní pláň. Zemní pláň bude upravená, rovná a zhutněná dle ČSN 72 1006. Modul deformace $E_{def,2}=45\text{MPa}$ pro pojížděné plochy, 30MPa pro chodníky. Pro zajištění předepsaného modulu přetvárnosti bude dle potřeby provedena sanace AZ z vrstvy 150 mm HDK 32/63 a geotextilie 500g/m².

Míra zhutnění aktivní zóny podloží bude splňovat předepsané hodnoty dle ČSN. Hodnoty míry zhutnění budou stanoveny v rámci stavby po provedení zemních prací do úrovně pláň.

Při provádění zemního tělesa bude zabezpečen odtok srážkové vody mimo staveniště. Před zahájením pokládky nových vrstev budou provedeny kontrolní zkoušky únosnosti, míry zhutnění a rovinatosti zemní pláň. Přejímka bude za účasti stavebního dozoru a dozoru investora a zaznamená se písemně do SD, bez ní nelze pokračovat v další pokládce. Zemní pláň musí být provedena s min. příčným sklonem 3%.

Druhy povrchů:Druhy povrchů

Veškeré varovné a signální pásy budou z betonové hmatové dlažby kontrastní červené

Umělá vodící linie bude z normových tvárnic s drážkami dle vyhlášky č. 369/2009 Sb.

Chodníky budou z betonové dlažby 10/20 cm.

Kryt vozovky Palackého ulice bude z asfaltu. Nová konstrukce vozovky rovněž z asfaltu.

Sjezdy budou z betonové dlažby stejné barvy jako chodníky.

Parkovací stání budou z betonové dlažby tvaru I čka.

Místo pro kontejnery bude předlážděné z nové betonové dlažby.

Obrubníky

Budou použity po hlavním obvodu vozovky a parkovacích stání stávající OP 2, které budou dle potřeby řezány z bočních stran pro rovný styk. Chybějící budou dokoupeny. Dále budou použity chodníkové betonové obruby 80x250x1000mm v místě vnitřních hran chodníků, silniční betonové obruby 150x250x1000mm dle potřeby a obruby 150x150x250x500 v místě přejezdové hrany mezi parkovacími stáními a vozovkou. Tyto budou osazeny + 5 cm nad vozovkou. V místech chodníkových přejezdů na pravé straně budou kamenné obruby strojně sešikmeny nebo zaobleny pro pohodlný přejezd.

Obruby pravé strany vozovky budou osazeny + 12 cm nad vozovkou, v místě chodníkových přejezdů pak + 5 cm.

Obruby lemující zadní hrany parkovišť budou osazeny + 10 cm nad vozovkou u podélných stání. Pro kolmá stání bude výška variabilní od + 10 cm do + 15 cm vzhledem k nutnosti vyspádování zadní hrany parkovišť do přilehlých vpustí pod min. podélným sklonem 0,5 %.

Všechny obruby budou uloženy do betonu C16/20 nXF4, tl.0,15m. Nášlapy obrub jsou graficky naznačeny v příloze D.1.1.2_Situace pozemní komunikace.

V místě trojice nadzemních kontejnerů, jejichž plocha je pod niveletou přilehlé vozovky, bude toto řešeno palisádovou stěnou z krátkých L - úhelníků , která vyrovná výškový rozdíl

30 cm.

Madlo a schodiště u sjezdu

Nové schodiště bude tvořeno 3 x stupni navrženo 10/37 cm. Schodiště bude vytvořeno ze 4 x kamenných kvádrů, kde poslední kvádr tvoří krátkou podestu. Kvádry budou vyrobeny na zakázku s protiskluzným povrchem. Stupnice prvního a posledního stupně musí být výrazně rozeznatelná vůči okolí. Navržena je žlutá barva min šířky 10 cm, pruh po celé schodnici dle bodu 2.1.3 vyhlášky 398/2009 Sb.

Při schodišti při objektu st.p. 1503 je pro zajištění bezpečnosti navrženo madlo po obou stranách schodiště. Výška madla bude 0,90 m. Madlo bude kotveno pomocí sloupků v betonových patkách C20/25 nXF3 o rozměru 30/30cm s hloubkou 60cm do nově navržených schodů mimo soukromou

fasádu. Provedení madla bude odpovídat vyhlášce 369/2001. Konstrukce bude kovová, madlo bude dřevěné . Tvarová úprava bude provedena pro možnost pevného uchopení. Průměr madla bude 70mm. Vzdálenost madla od pevné stěny bude nejméně 60mm. Délka madla je 3 m. Madla budou přesahovat hranu prvního a posledního stupně o min. 150 mm.

Při opačné straně schodiště, v místě průchodu pěších vzniká rampa sklonu 12,5 % a délky 2,43 m. Při straně schodiště a druhé strany rampy budou opět osazena madla . Provedení madla bude odpovídat vyhlášce 369/2001. Konstrukce bude kovová, madlo bude dřevěné . Tvarová úprava bude provedena pro možnost pevného uchopení. Průměr madla bude 70mm. Délka madla je 3 m a opatřené ve výši 250 mm vodící tyčí. Madla musí přesahovat začátek a konec rampy o nejméně 150 mm. Povrch rampy bude z protiskluzového povrchu dlažby betonové, vodící tyč pro bílou hůl ve výšce 250 mm.

V místě napojení na silnici bude opět varovný pás šířky 40 cm. Sjezd bude tvořen z betonové dlažby stejné barvy jako chodník, tedy přírodní šedé, tloušťka tvarovek bude 100 mm tak jako vlastní konstrukce sjezdu bude silnější než chodníková.

Napojení ulice Nová

Místo pro přecházení přes ulici Novou bude řešeno signálními a varovnými pásy kontrastní červené barvy. Přílehlá silniční obruba k místu pro přecházení bude snížena na + 2 cm, snížení bude vytvořeno v podobě klesající rampy 6 %. V místě přecházení bude šířka vozovky mezi 4,50 až 5,20 m. Tato šikmina je vytvořena v důsledku obalových křivek vozidel skupiny N1, jako jsou odpadní vozidla, která budou zajíždět do ulice Nová. Křivky vozidel jsou patrné z obrázku na str. 22 této zprávy. Vjezd z ulice Palackého bude přes sníženou kamennou obrubu + 5 cm nad vozovkou. Plocha mezi ulicí Palackého a začátkem místa pro přecházení bude opět z betonové dlažby stejné barvy jako chodník, tedy přírodní šedé, tloušťka tvarovek bude 100 mm tak jako vlastní konstrukce sjezdu bude silnější než chodníková.

b) odvodnění zpevněných ploch

Dešťové vody ze zpevněných ploch v Palackého ulici v Chebu budou řešeny pomocí příčného a podélného sklonu k obrubám a dále budou odváděny novými uličními vpustmi a liniovými žlaby . Tyto budou napojeny novým kanalizačním dešťovým potrubím na stávající jednotnou kanalizační stoku pře ORL. Napojení na stáv. stoku, vzhledem k její hloubce uložení okolo 5 m pod niveletou vozovky, bude přes spadištovou šachtu.

c) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)

Nároky stavby na druhy energií nejsou žádné.

d) celková spotřeba vody

Žádná

e) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Stavba nebude produkovat žádné odpady a emise.

f) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Nejsou žádné.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů.

Pochůzí a pojízdné plochy

Zpracování projektu je v souladu s ustanovení vyhlášky č. 369/2001 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Podélné sklony chodníků nepřekročí 8,33 %, příčné sklony pak 2 %.

Vodící linii pro levou stranu chodníku, bráno ve směru staničení, pak tvoří takřka v celé části stěny budov. Tyto jsou v jedné linii, bez odskoků. Místo pro přecházení v místě sjezdu do vnitrobloku je řešeno stejnou barvou dlažby jako chodníky v příčném sklonu 2 % tedy přírodní šedou. Levou stranu od sjezdu tvoří tedy vodící linie fasády domů, kde ve sklonu do 6 % sejde chodec k umělé vodící linii šířky 40 cm s podélnými drážkami tvaru sinusovky nebo trapezu. Za umělou vodící linii bude rovněž položen varovný pás šířky 40 cm napříč sjezdu, neboť vjezd do vnitrobloku nemá režim obytné zony. Tento režim byl diskutován s DI Policií 24.3.2021. Před sjezdem je umístěna SDZ „Zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhy, na konci sjezdu je pak umístěn uprostřed stávající sklopný sloupek. Dále pokračuje umělá vodící linie podél nově budovaných schodů při jeho spodní a boční části. V horní části umělá vodící linie je lemována rovněž varovným pásem.

Změna směru umělé vodící linie je tedy v pravém úhlu, kde přerušení v rohu bude z hladké plochy. Na opačné straně tedy naváže opět kolmá umělá vodící linie, která odvede chodce opět ke stěně domu. Umělými vodícími liniemi bude ohraničeno nebariérové místo, které je tvořeno schodištěm.

Nové schodiště bude tvořeno 3 x stupni navrženo 10/37 cm. Schodiště bude vytvořeno ze 4 x kamenných kvádrů, kde poslední kvádr tvoří krátkou podestu. Kvádry budou vyrobeny na zakázku s protiskluzným povrchem. Stupnice prvního a posledního stupně musí být výrazně rozeznatelná vůči okolí. Navržena je žlutá barva min šířky 10 cm, pruh po celé schodnici dle bodu 2.1.3 vyhlášky 398/2009 Sb.

Při schodišti při objektu st.p. 1503 je pro zajištění bezpečnosti navrženo madlo po obou stranách schodiště. Výška madla bude 0,90 m. Madlo bude kotveno pomocí sloupků v betonových patkách C20/25 nXF3 o rozměru 30/30cm s hloubkou 60cm do nově navržených schodů mimo soukromou fasádu. Provedení madla bude odpovídat vyhlášce 369/2001. Konstrukce bude kovová, madlo bude dřevěné. Tvarová úprava bude provedena pro možnost pevného uchopení. Průměr madla bude 70mm. Vzdálenost madla od pevné stěny bude nejméně 60mm. Délka madla je 3 m. Madla budou přesahovat hranu prvního a posledního stupně o min. 150 mm.

Při opačné straně schodiště, v místě průchodu pěších vzniká rampa sklonu 12,5 % a délky 2,43 m. Při straně schodiště a druhé strany rampy budou opět osazena madla. Provedení madla bude odpovídat vyhlášce 369/2001. Konstrukce bude kovová, madlo bude dřevěné. Tvarová úprava bude provedena pro možnost pevného uchopení. Průměr madla bude 70mm. Délka madla je 3 m a opatřené ve výši 250 mm vodící tyčí. Madla musí přesahovat začátek a konec rampy o nejméně 150 mm. Povrch rampy bude z protiskluzového povrchu dlažby betonové, vodící tyč pro bílou hůl ve výšce 250 mm.

V místě napojení na silnici bude opět varovný pás šířky 40 cm. Sjezd bude tvořen z betonové dlažby stejné barvy jako chodník, tedy přírodní šedé, tloušťka tvarovek bude 100 mm tak jako vlastní konstrukce sjezdu bude silnější než chodníková.

V místě napojení na silnici bude opět varovný pás šířky 40 cm. Sjezd bude tvořen z betonové dlažby stejné barvy jako chodník, tedy přírodní šedé, tloušťka tvarovek bude 100 mm tak jako vlastní konstrukce sjezdu bude silnější než chodníková.

Místo pro přecházení přes ulici Novou bude řešeno signálními a varovnými pásy kontrastní červené barvy. Přílehlá silniční obruba k místu pro přecházení bude snížena na + 2 cm, snížení bude vytvořeno v podobě klesající rampy 6 %. V místě přecházení bude šířka vozovky mezi 4,50 až 5,20 m. Tato šikmina je vytvořena v důsledku obalových křivek vozidel skupiny N1, jako jsou odpadní vozidla, která budou zajíždět do ulice Nová. Vjezd z ulice Palackého bude přes sníženou kamennou obrubu + 5 cm nad vozovkou. Plocha mezi ulicí Palackého a začátkem místa pro přecházení bude opět z betonové dlažby stejné barvy jako chodník, tedy přírodní šedé, tloušťka tvarovek bude 100 mm tak jako vlastní konstrukce sjezdu bude silnější než chodníková.

Vodící linii pro pravou stranu chodníku, bráno ve směru staničení, pak tvoří vyvýšený zahradní obrubník + 6 cm. V místech chodníkových přejezdů pro vjezdy šířky do 4,00 m pak při hraně snížené přejezdové obruby bude položen varovný pás kontrastní červené barvy. Barva dlažby chodníku přírodní šedá bude průběžná a zachována i v místech chodníkových přejezdů. Bude použit i stejný nebo podobný rozměr tvarovek. Pouze spodní konstrukce bude silnější, dle tabulky konstrukce.

Parkovací stání

Pro navržený počet parkovacích stání 20 kusů jsou z tohoto počtu 2 x stání pro TP se zajištěným bezbarierovým vstupem na přilehlý chodník. Tato stání jsou i řádně označena VDZ a SDZ. 2 x stání pro TP jsou umístěna vedle sebe se středovým pruhem šířky 1,20 m, který odvede TP na chodník. Stání jsou rozměru 2,90 x 5,50 m. V místě nástupu na chodník bude obruba + 2 cm za ní pak v chodníku varovný pás kontrastní červené barvy šířky 40 cm. Snížení v chodníku bude řešeno protilehlými rampami v celé šířce chodníku pod max. sklonem podélným 6 %.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavební konstrukce a stavební prvky jsou navrženy tak, aby po dobu předpokládané existence stavby vyhověly požadovanému účelu a odolaly všem zatížením a vlivům, které se mohou běžně vyskytnout při provádění a užívání stavby, a škodlivému působení prostředí, zejména atmosférickým a chemickým vlivům, korozi, záření a otřesům.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Jedná se o úpravu MK Palackého v úseku od křižovatky za nově vybudovanou křižovatkou s Valdštejnovou po křižovátku s ulicí Novou včetně. Z pravé strany bude pak respektováno nové napojení ulice Bezručova, jejíž realizace byla ukončena v roce 2020. Tento úsek je nazýván jako II. Etapa. Návrh řeší úpravu vozovky, oboustranné chodníky pro pěší, parkovací stání podélná a kolmá včetně 2 x pro TP, novou dešťovou kanalizaci s odvodněním zpevněných ploch do lapolu, osazení nového veřejné osvětlení a položení chráničky pro městský optický kabel. Současný stav vykazuje značné opotřebení materiálů a povrchů, nedostatečné řešení parkovacích stání, parkování na vozovce a stávajícím trávníku, neuspořádané napojení ulice Nová na ulici Palackého. MK Palackého II.

etapa je v současném stavu široká přes 7 m bez řádných odstavných stání pro osobní automobily. Při pravé straně ve směru staničení je chodník široký přes 2,50 m, podél budov po levé straně pak okolo 2 m. Vozovka je konturována převážně kamennými obrubníky OP2 šířky 30 cm, které jsou ovšem s různou výškou nebo kompletně zapuštěné. Vozovka je asfaltová, tak jako přilehlé chodníky. V místě sjezdu do vnitrobloku cca. uprostřed trasy je tento sjezd vydlážděn betonovou dlažbou červenou a okrovou. Vydlážděny betonovou dlažbou je rovněž přilehlý chodník do délky cca. 5 m na každou stranu a poté plochy nad podzemními kontejnery vlevo a vpravo od sjezdu. Levá plocha kontejnerů je pak od okraje silnice oddělena betonovými hranatými palisádami výšky 30 cm vzhledem k výškovému rozdílu vozovky a kontejnerové plochy. Sjezd pokračuje průjezdem pod činžovními domy a na konci je umístěn kovový sloupek. V trávnickové ploše mezi sjezdem a ulicí Novou je položena plastová zatravňovací rohož, pravděpodobně jako provizorní zpevněná parkovací plocha. Chodník v této části je odvodněn do betonových žlabů s jednou vpustí a podél fasády je položen liniový pozinkovaný žlab délky min 30 m. Zbytek chodníku v délce cca 10 m s napojením na ulici Novou je opět v betonové dlažbě. U objektu st.p. 1503 je předsazené vstupní schodiště do chodníku 2 x stupni, za kterými prudce klesá chodník směrem ke sjezdu. Rovněž tento detail bude upraven. Sjezd na ppč. 1567/2 a ppč. 1567/1 zůstane zachován. Rovněž vstup na parcelu ppč. 1700/42 z chodníku bude zachován. V současné době je tento vstup + 10 cm nad chodníkem. V rámci stavby bude upraveno výškově tak, že bude bezbarierový.











b) popis navrženého řešení

Úprava definuje frezování stáv. vozovky, nový asfaltový kryt s nutnými dorovnávky pro příčný sklon min 2 % , v místě před vjezdem pak v ploše cca. 20 metrů čtverečních pak snížení vozovky o cca. 15 cm. Nutné řešení spočívá v přeřešení podélného sklonu vozovky, která je ve svých dvou třetinách ve vodorovné a momentálně je odvodněna do trávnickového pruhu při levé straně. Nový kryt na počátku ulice pak bude plynule napojen na již položený kryt poloviny vozovky v místě napojení Bezručovy ulice. Pravá polovina vozovky bude řešena s novou konstrukcí a novými podélnými sklony , levá polovina pak na ní naváže novým krytem bez vybourání spodní konstrukce. Dojde k osazení nových silničních vpustí ve vozovce při levé hraně vozovky. Normově budou znovuosazeny silniční obrubníky. Šířka vozovky bude 6,00 m. Dále bude vybudováno 4 x podélná stání a 16 x kolmá stání. Dále bude položeno nové veřejné osvětlení v podobě 4 x nových lamp, odvodnění bude staženo přes nové silniční vpusti do nového lapolu.

1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

- kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání:

Dle kategorie silniční sítě se jedná o místní komunikaci funkční skupiny C obslužnou komunikaci, $v_n = 50$ km/hod

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

- kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání:

Dle kategorie silniční sítě se jedná o místní komunikaci funkční skupiny C

- parametry a zdůvodnění trasy:

Silnice šířky 6,00 m,

Výpočet parametrů:

$a = 2,75$

$v = 0,50$ (jednostranný odvodňovací proužek při levé straně ve směru staničení)

$c_{p1} = 5,50$ m (kolmé stání)

$c_{p2} = 2,80$ m (podélné stání)

chodník šířky $\min 2 \cdot 0,75 + 0,25$ (odstup od budovy levá strana) = 1,75 m

chodník šířky $\min 2 \cdot 0,75 + 0,50$ (odstup bezpeč. od vozovky, pravá strana) = 2,00 m

Je navrženo celkem 14 x kolmá stání základního rozměru 5,50 x 2,50 m, 2 x kolmá stání pro TP šířky 2,90 m s pruhem mezi stáními šířky 1,20 m a 4 x podélná stání rozměrů 5,75 x 2,80 m. Kolmá stání jsou záměrně volena o 0,50 delší než doporučuje norma, tímto způsobem bude zabezpečeno plné zajištění celého vozidla do boxu bez žádného převisu zadní části vozidla do vozovky. V nové stavbě tedy bude celkem vybudováno $14 + 2 + 4 = 20$ nových parkovacích stání.

- návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací:

Pro geologické zhodnocení poměrů byl na žádost investora využit geologický posudek Ing. Kvěše, který se prováděl v roce 2020 v rámci úpravy ulice Bezručova.

Závěry průzkumu jsou uvedeny zde:

6.2 Zemní práce

Zemní práce lze v kvartérních i terciérních sedimentech provádět běžnými hydraulickými mechanismy. V případě zemních prací je nutno kalkulovat s přítomností štěrků, valounů i skalního masívu. Těžitelnost zemin na staveništi bude dosahovat ČSN 73 6133 I. až II. třídy těžitelnosti (dle ČSN 73 3050 2. až 3. třídy těžitelnosti).

Sklony svahů dočasných výkopů bude nutno přizpůsobit typu zeminy v konkrétních místech. Dle stavu stěn kopaných sond po ukončení technických prací a stavu přirozených svahů lze předpokládat, že výkopy bude možno hloubit se sklonem 1 : 0,25-0,50 (poměr výšky k půdorysné délce svahu), případně bude nutno pažit.

Sklon zářezu (stávající svah při hranici pozemku p.č. 1700/42, k.ú. Cheb) je třeba upravit tak, aby nebyl strmější než 1 : 2 (poměr výšky k délce).

Práce je nutno vést v souladu s dalšími, především bezpečnostními předpisy.

7. Shrnutí a doporučení

- zájmový prostor se nachází na p.p.č. 1703/14 v k.ú. Cheb
 - v rámci prací byly vyhloubeny tři kopané sondy, pro zhodnocení poměrů byl využit i zářez na pozemku p.č. 1700/42, k.ú. Cheb
 - po geologické stránce je území tvořeno ve svrchních polohách půdním pokryvem o mocnosti cca 0,10 – 0,15 m. Půdní pokryv překrývá polohu navážek (hlíny písčité se štěrkem zastoupeným úlomky cihel a drobným kamenivem) o mocnosti do 0,3 m. Níže jsou uloženy hlíny až písčité hlíny, pevné konzistence a variabilní plasticity o mocnosti min 2,0 m.
 - z hlediska hydrogeologických poměrů se jedná o prostředí s průlinovou propustností. Přítomnost vody nebyla zaznamenána.
 - z hlediska zemních prací lze vytěžené materiály dle ČSN 73 3050 zařadit do 2. - 3. třídy těžitelnosti (dle ČSN 73 6133 I. třídy těžitelnosti).
 - z hlediska zařazení zemišť pro dopravní stavby se jedná o zeminy nenamrzavé až mírně namrzavé (navážky) a o zeminy namrzavé až nebezpečně namrzavé (kvartérní sedimenty), s poměrem únosnosti (orientační) CBR cca 5-25% (navážky), resp. 2-20% (kvartérní sedimenty).
 - vzhledem k bodovým informacím nelze vyloučit přítomnost dalších materiálů odlišnými geomechanickými vlastnostmi.
-
- při realizaci stavby doporučuji skrýt vrstvu půdního pokryvu
 - po odkrytí půdní vrstvy bude komunikace upravována na zeminách třídy saSi (F3-MSY), saSi (F3-MS) a Si (F5-MI,ML), v blízkosti zářezu Si (F7-MH).
 - zastižené materiály jsou pro násyp podmíněně vhodné, v blízkosti zářezu nevhodné. Pro podloží jsou podmíněně vhodné až nevhodné.
 - dimenzování komunikace na daný provoz vyžaduje sanaci stávajících komunikací za účelem

dosažení požadované min. únosnosti definované zde modulem přetvárnosti min. $E_{def} = 45 \text{ MPa}$. Sanaci lze provést prostřednictvím vápna, překrytí vrstvou kameniva apod. Vzhledem k přítomnosti inženýrských sítí, vyšší namrzavosti spodních vrstev doporučuji provést sanaci prostřednictvím vrstvy hrubého drceného kameniva frakce 63 mm a vyšší o mocnosti min. 0,3 m, překrytého jemnější frakcí kameniva o mocnosti cca 0,2 m.

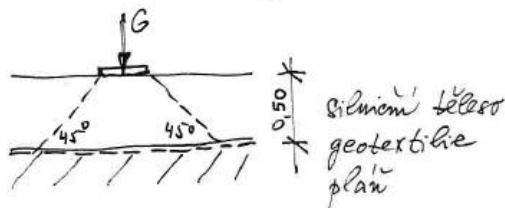
v úvahu je nutno brát rovněž občasný pojezd těžké techniky (nákladní auta vyvážející odpady) o celkové nosnosti 40 t.

případný výkopek (navážky) lze využít na zaplnění terénních depresí, popř. ho využít k jiným terénním úpravám. Před využitím zeminy k těmto účelům doporučuji provést výluhovou zkoušku (především na ropné látky, fenoly, těžké kovy).

Statické posouzení nosné geotextilie pro spodní konstrukci parkoviště a vozovky

- Vypracoval Ing. Miroslav Čech

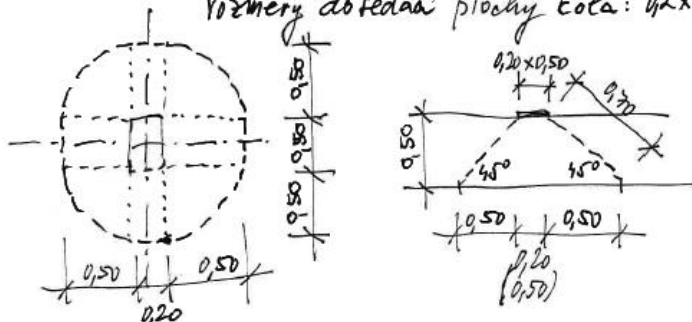
Schéma zatížení geotextilie:



Vstupní údaje:

- silnicní těleso: celková tloušťka 0,50 m, $\rho = 22 \text{ kN/m}^3$
plošné zatížení vozovkou $0,50 \cdot 22 = 11,0 \text{ kN/m}^2$
- plán: dle geol. posudku: třída zeminy F3-M5,
pemer koexistence, $R_{dl} = 175 \text{ kPa}$
- geotextilie: dle Prohlášení o vlastnostech:
typ textilie MOKRUTEX PS 500:
pemer v tahu $= 8,2 \text{ kN/m}$
- zatížení kolem vozidla:

kategorie vozidla: nákladní
realizace jednoho kola: $V_{1n} = 50 \text{ kN}$
rozměry dotíkané plochy kola: $0,2 \times 0,5 \text{ m}$



- Geometrie roznášecího kužele:

$$\text{Dosedací plocha: } A_d = 0,50 \cdot (2 \cdot 0,50 + 0,20) + 0,20(2 \cdot 0,50 + 0,50) + \pi \cdot 0,50^2 = 1,685 \text{ m}^2$$

$$\text{Smyková plocha: } A_{sm} = (2 \cdot 0,50 + 2 \cdot 0,20) \cdot 0,70 + 2 \cdot \pi \cdot 0,50 \cdot \frac{0,70}{2} = 2,080 \text{ m}^2$$

Zatížení dosedací plochy kužele:

- kolem vozidla: $^1G_r = 50 \cdot 1,5 = 75 \text{ kN}$

- smykovým kuželem tělesa vozovky:

$$V = (0,50 \cdot 0,50 + 1,00 \cdot 0,20) \cdot 0,50 + \frac{1}{3} \cdot 1,685 \cdot 0,50 = 0,556 \text{ m}^3$$

$$^2G_r = 0,556 \cdot 22 \cdot 1,3 = 15,90 \text{ kN}$$

$$\Sigma G_r = 90,90 \text{ kN}$$

1. Napětí v plátni pod vozovkou:

$$\bar{\sigma} = \frac{90,90}{1,685} = 53,4 \text{ kPa}$$

$\sigma < R_{dt} = 275 \text{ kPa}$ - zemina v ústředí zdlled. spáry vozovky je vyhovující!

2. Sednutí plátni pod vozovkou:

Zemina F3-MS: $E_{def} = 12 \text{ MPa}$, $\nu = 0,35$ (Pois. smč.)

$$\beta = 1 - \frac{2 \cdot 0,35^2}{1 - 0,35} = 0,623$$

$$E_{oed} = \frac{1}{0,623} \cdot 12 = 19,26 \text{ MPa} = 19260 \text{ kPa}$$

$$\sigma_z = 53,4 \text{ kPa}, \sigma_{ov} = 22 \cdot 0,50 = 11,0 \text{ kPa}, m = 0,1,$$

$h = 0,85 \text{ m}$ (množství vrstvy zeminy, ve které je snížená napětí od zatížení vozovkou větší, nežli stávající napětí způsobené vlastní hmotností nadloží)

SPRÁVNĚ
PROMĚNĚNÍ

Sednutí základ. spárky:

$$s = \frac{53,4 - 0,1 \cdot 11,0}{19260} \cdot 0,85 = 2,3 \cdot 10^{-3} \text{ m} = \underline{2,3 \text{ mm}}$$

- Hodnota dynam. protřetí textilie - kužel: 10 mm -
- vyhovuje

- Posazení textilie na protřetí tažem:

KOEFICIENT
KOR. K

přítlačení základ. spárky: $\Delta \sigma = 53,4 - 0,9 \cdot 11,0 = 42,5 \text{ kPa}$

vidorová složka přítlačení: $\sigma_H = 42,5 \cdot 0,35 = 15,23 \text{ kPa}$

napětí v textilií po obvodě smyčového kužele:

$$A_2 = 1685 \text{ m}^2 (\text{str. 2}), \sigma = 135 \cdot \sigma_H = 4,24 \text{ m}$$

$$H = 15,23 \cdot \frac{1685}{4,24} = 6,05 \text{ kN/m} < 8,2 \text{ kN/m} -$$

- folie vyhovuje



přítlačení kužele je lepší

Závěr: Navržena folie HOKUTEX PES 500 je
vyhovující jako podkladní geotextilie pod tělesem
navržené vozovky.

folie musí odpovídat i ostatním kritériím (přet. kužele)
pale musí mít 6,05 kN/m



Č.Č.

Zemní těleso vozovky a parkovacích stání bude nutné před pokládkou konstrukčních vrstev sanovat a zhutnit na hodnotu $E_{def,2} = 45\text{MPa}$. Druhotné materiály nebudou do sanace AZ použity.

- vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch:

Navržené konstrukce jsou navrženy dle TP170 s ohledem na vypracované zjištění konstrukce komunikace a posouzení vhodnosti zeminy aktivní zóny (Ing. Kvěš).

- nová konstrukce vozovky -typ konstrukce A – dle TP 170 – D1-N-2, TDZ V, PIII

- nová konstrukce park. stání -typ konstrukce B – dle TP 170 – D1-D-3, TDZ VI, PIII

- nová konstrukce chodníku -typ konstrukce C – dle TP 170 – D2-D-1, TDZ CH, PIII

MK Palackého, kompletní nová konstrukce

40mm	ASFALTOVÝ BETON OBRUSNÝ	ACO 11	ČSN EN 13 108-1	
	SPOJOVACÍ POSTŘIK 0,7kg/m ²	C60 BP5	ČSN 73 6129	
70mm	ASFALTOVÝ BETON PODKLADNÍ	ACP 16+	ČSN EN 13 108-1	
	INFILTRAČNÍ POSTŘIK 1,5kg/m ²	C50 BP4	ČSN 73 6129	
140mm	SMĚS STMELENÁ CEMENTEM	SC 0/45 C 8/10	ČSN 73 6126-1	
150mm	ŠTĚRKODRŤ	ŠD _B 0/63	ČSN 73 6126-1	↓E _{def,2} = 60MPa
160mm	HRUBÉ DRCENÉ KAMENIVO (SANACE)	HDK 32/63		↓E _{def,2} = 45MPa
50mm	ŠTĚRKOVÝ OBSYP (PRO GEOTEXTÍLI)	ŠD 0/16		
	NETKANÁ GEOTEX. 500 g/m ² (MOKRUTEX PES 500 g/m ²)			
610mm	KONSTRUKCE CELKEM			

MK Palackého, obrusný kryt

40mm	ASFALTOVÝ BETON OBRUSNÝ	ACO 11	ČSN EN 13 108-1	
	SPOJOVACÍ POSTŘIK 0,7kg/m ²	C60 BP5	ČSN 73 6129	
70mm	ASFALTOVÝ BETON LOŽNÍ	ACL 16+	ČSN EN 13 108-1	
	INFILTRAČNÍ POSTŘIK 1,5kg/m ²	C50 BP4	ČSN 73 6129	
50-150mm	ASFALTOVÝ BETON PODKLADNÍ	ACP 16+	ČSN EN 13 108-1	↓Edef,2 = 70MPa
160-260mm	KONSTRUKCE CELKEM			

PARKOVACÍ STÁNÍ, betonová dlažba 80 mm

80mm	BETONOVÁ DLAŽBA Ičko	DL 80	ČSN 73 6131	
40mm	LOŽE	L 2/8	ČSN 73 6131	
140mm	SMĚS STMELENÁ CEMENTEM	SC 0/45 C 8/10	ČSN 73 6126-1	↓Edef,2 = 60MPa
150mm	ŠTĚRKODRŤ	ŠD _B 0/45	ČSN 73 6126-1	↓Edef,2 = 45MPa
150mm	HRUBÉ DRCENÉ KAMENIVO (SANACE)	HDK 32/63		
50mm	ŠTĚRKOVÝ OBSYP (PRO GEOTEXTÍLI)	ŠD 0/16		
	NETKANÁ GEOTEX. 500G/m ² (MOKRUTEX PES 500g/m ²)			
610mm	KONSTRUKCE CELKEM			

CHODNÍKY, betonová dlažba 60 mm

60mm	BETONOVÁ DLAŽBA 20/10cm	DL 60	ČSN 73 6131	
30mm	LOŽE	L 2/8	ČSN 73 6131	↓ Edef,2 = 60MPa
150mm	ŠTĚRKODRŤ	ŠD _B 0/32	ČSN 73 6126-1	↓ Edef,2 = 30MPa
150mm	ŠTĚRKODRŤ (SANACE)	ŠD 16/32		
390mm	KONSTRUKCE CELKEM			

Sjezdy, betonová dlažba 80 mm

100mm	BETONOVÁ DLAŽBA 20/20 cm	DL 80	ČSN 73 6131	
40mm	LOŽE	L 2/8	ČSN 73 6131	↓ Edef,2 = 100MPa
140mm	SMĚS STMELENÁ CEMENTEM	SC 0/45 C 8/10	ČSN 73 6126-1	↓ Edef,2 = 60MPa
150mm	ŠTĚRKODRŤ	ŠD _B 0/45	ČSN 73 6126-1	↓ Edef,2 = 45MPa
150mm	HRUBÉ DRCENÉ KAMENIVO (SANACE)	HDK 32/63		
50mm	ŠTĚRKOVÝ OBSYP (PRO GEOTEXTÍLI)	ŠD 0/16		
	NETKANÁ GEOTEX. 500G/m ² (MOKRUTEX PES 500g/m ²)			
630mm	KONSTRUKCE CELKEM			

V místě konstrukce nad stávajícím plynovodem nebude sanace budována a bude postupováno dle vzorového řezu dle kapitoly B.1 e)

2. Mostní objekty a zdi

V místě kontejnerů, vzhledem k výškovému odsazení silnice a již položených podzemních kontejnerů bude použita nízká betonová palisádová stěna do výšky 50 cm.

3. Odvodnění pozemní komunikace- stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.

Popis řešení

Odvod dešťových vod z ul. Palackého je odveden samostatnou dešťovou stokou která je napojena do odlučovače ropných látek ze kterého je odvod napojen na stávající jednotnou kanalizaci která vede v ulici Palackého.

Pro napojení na stávající kanalizaci bude nově zřízena šachta RŠ10, která bude osazena na stávající kanalizační stoku B500/700.

Hloubka v místě osazení šachty 4,5 m.

Odvod dešťových vod z komunikací a parkoviště bude proveden pomocí za nové dešťové kanalizace, nejkratší přirozenou cestou svodem do stávající jednotné kanalizace v ulici Palackého.

Do dešťové kanalizace je možno zaústit pouze uliční vpusti, které řeší odvodnění komunikace. Na navržené parkovací ploše určené pro parkování vozidel návštěv jsou navrženy rovněž uliční vpusti které jsou napojeny přes odlučovač ropných látek GSOL 5/20 600-2000m² s průtokem 20 l/s.

Potrubí

Odvod dešťových vod proveden pomocí nové navržené gravitační dešťové kanalizace ULTRA RIB2 SN 10 - DN 250, přípojky navrženy z potrubí ULTRA RIB2 SN 10 - DN 150

Potrubí dešťové kanalizace je spojováno originálními spojkami – hrdla, kolena, odbočky které jsou spojovány zasunutím a těsní na gumovém O-kroužku.

Pokládka potrubí je provedena přednostně dle technologických pokynů výrobce potrubí.

Uliční vpusti

Jsou navrženy uliční železobetonové vpusti DN500, jedna podobrubníková DN 500 a 7 x liniové odvodňovací žlaby. Uliční vpusti budou vybaveny kalovým prostorem pro možnost zachycení písku a drobných splavenin. Vpusti a liniové žlaby pojízdné budou zakryty litinovou mříží pro zatížení D 400kN. Typ mříže dle přiloženého obrázku. Liniové žlaby pochůzí budou B 125, opět typ mříže dle přiloženého obrázku. Jejich návrh je součástí dopravní části projektové dokumentace.

Odlučovač ropných látek

G SOL 5/20 – odlučovač lehkých kapalin:

Gravitačně sorpční plastový odlučovač lehkých kapalin (ropných látek) je vyroben v "baleném" provedení, jako vodotěsná svařovaná polypropylenová nádrž se sedimentační komorou, koalescenční vložkou a sorpčním filtrem. Odlučovač je určen pro osazení v zemi s obetonováním.

Revizní šachty

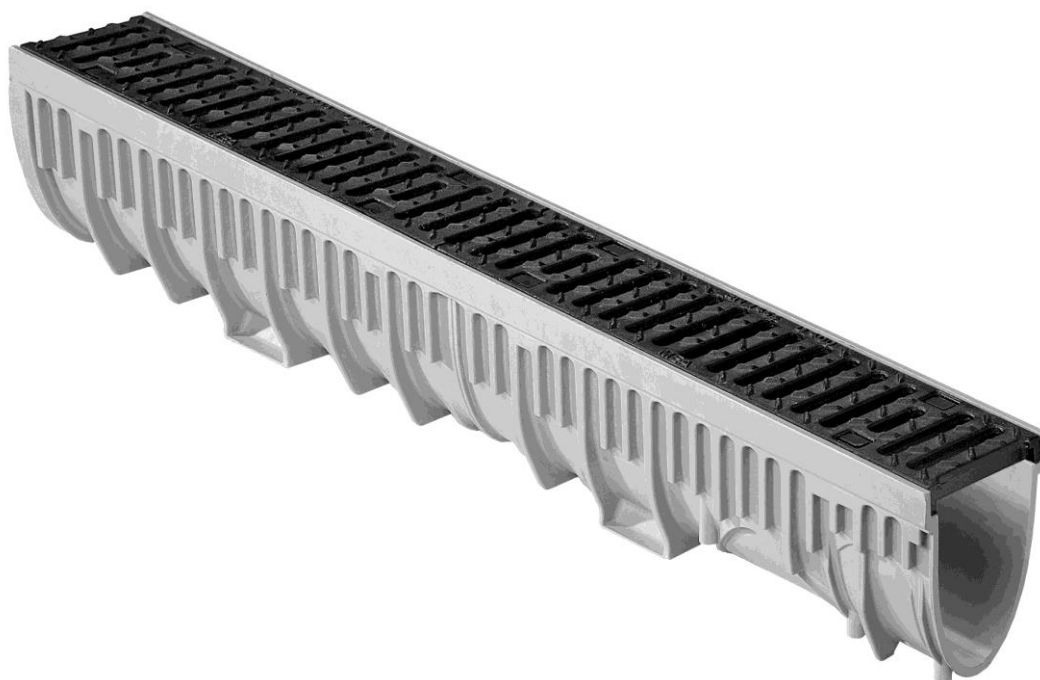
Na trase dešťové kanalizace budou umístěny revizní šachty DN 1000 z prefabrikovaných dílů z vodostavebního pohledového betonu. Šachetní dna budou opatřena kynetou dle směrových poměrů. Vstupy budou osazeny přechodovými kónusy, nebo zákrytovými deskami a litinovými poklopy pro třídu zatížení D400 bez odvětrání. Stěny budou osazeny stupadly. Šachty budou provedeny vodotěsně, spáry budou utěsněny integrovaným těsněním a budou vyplněny cementovou maltou. Ve zpevněných plochách bude poklop lícovat s povrchem zpevněné plochy. Při rekonstrukcích vozovek a zpevněných ploch, pokud dojde ke změně nivelety plochy, je investor povinen upravit po dohodě s vlastníkem a provozovatelem kanalizace niveletu poklopů. Způsob stavebního provedení je povinen odsouhlasit s vlastníkem a provozovatelem kanalizace. Pochozí plocha v šachtách je navržena nad hladinou maximálního průtoku dešťových vod.

Liniové odvodňovací žlaby s polyesteru vyztužené skelnými vlákny pro chodníky a komunikace

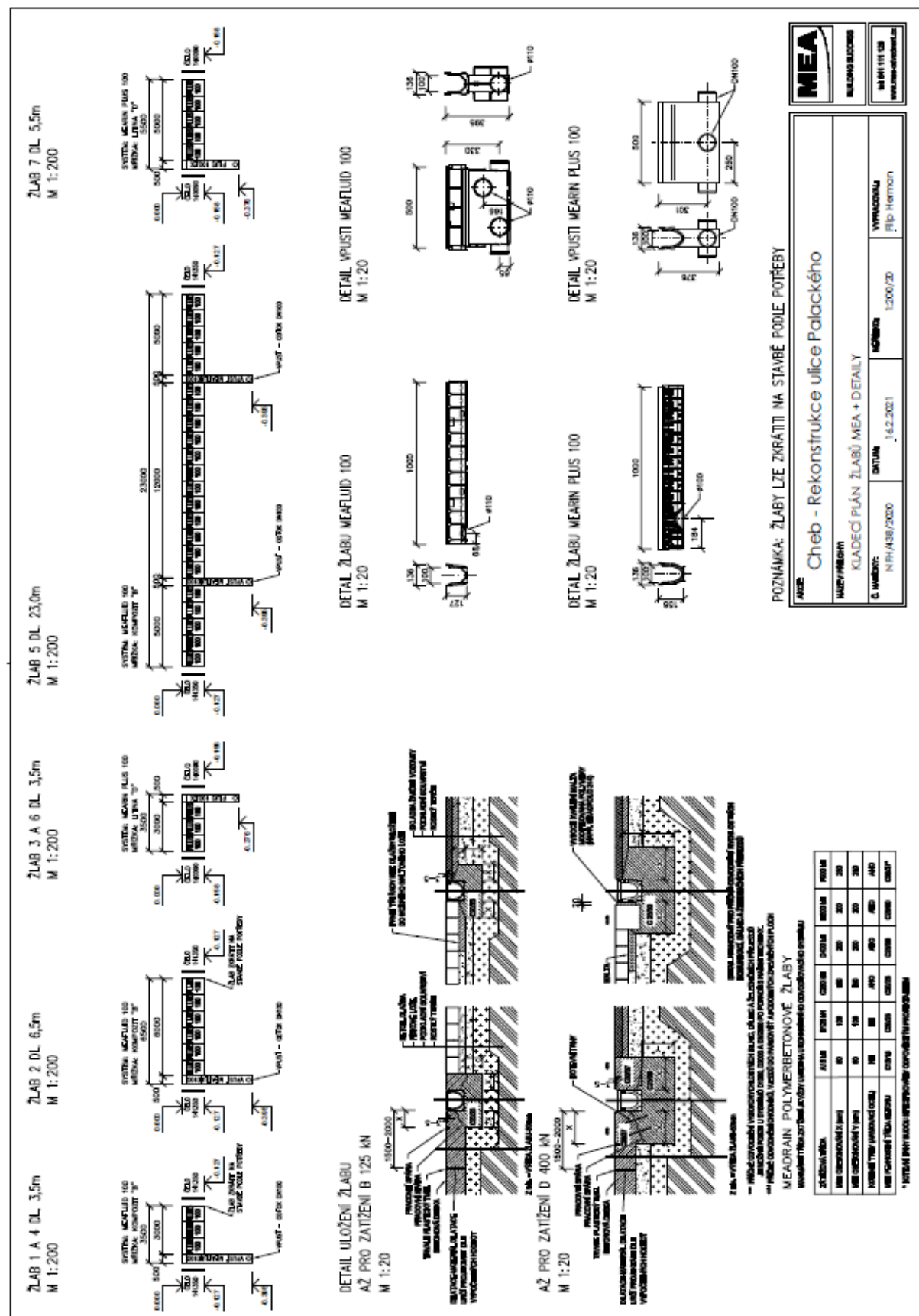
Žlaby budou osazeny v betonovém loži C 30/37 min tloušťky po celém obvodě 15 cm. Pro zatížení D 400 budou použity v bočních betonových hranách ocelové kotevní trny dle přiloženého kladecího plánu.



- 1) Použití kompozitních roštů pro pochůzí plochy zatížení B 125 DN 100 – žlab č. 1,2,4 a 5
Rošty s úzkými otvory pro pohodlnou chůzi



- 2) Použití litinových roštů pro pojízdné plochy zatížení D 400 DN 100 – žlab č.3,6 a 7 (žlab ve sjezdu, v napojení ulice Nová a za kolmými stáními tělesně postižených)



Dle podmínky stanoviska Chevak a.s. ze dne 14.5.2021 budou dodrženy následující max. koncentrační limity:

Individuální koncentrační limity znečištění odpadních vod		
Ukazatel	Symbol	„m“ [mg/l]
uhlovodíky C ₁₀ -C ₄₀	C ₁₀ -C ₄₀	3
nerozpuštěné látky	NL	40

Podmínky provedení stavby – CHEVAK Cheb a.s.

- kanalizační přípojky od původních UV, které byly napojeny na jednotnou kanalizaci, budou zrušeny. Odpojení nevyužitých kanalizačních přípojek od UV provedou pracovníci CHEVAK Cheb, a.s., provozu Cheb na základě objednávky, případně odborná firma dle dohody s mistrem kanalizace. Přípojky budou odpojeny v místě napojení na kanalizační stoku, potrubí kanalizačních přípojek bude zaplněno tuhnoucí směsí. Po dokončení stavby bude provedena kontrolní kamerová prohlídka kanalizace pro kontrolu provedení odpojení nevyužitých přípojek.
- Při osazování ORL bude důsledně dodrženo pažení výkopu, v blízkosti se nachází vodovodní řád LT DN 250, který nesmí být touto činností poškozen.
- v odpadních vodách vypouštěných z odlučovače ropných látek budou dodrženy následující max. koncentrační limity: Individuální koncentrační limity znečištění odpadních vod Ukazatel Symbol „m“ [mg/l] uhlovodíky C₁₀-C₄₀ C₁₀-C₄₀ 3 nerozpuštěné látky NL 40 v ostatních ukazatelích znečištění, které nejsou stanoveny jako ukazatele individuální, nesmí být překročeny základní limity stanovené kanalizačním řádem stokové sítě města Chebu pro vypouštění odpadních vod do veřejné kanalizace
- do kanalizace nebudou odkanalizovány drenážní (podzemní) vody
- uliční vpusti na dešťové kanalizaci musí být vybaveny lapači splavenin a kalovým prostorem
- poklopy vodovodu a kanalizace musí být při provádění stavby osazeny do nivelety nové vozovky
- veškeré uzávěry na vodovodním řádu budou v součinnosti se stavebními úpravami Palackého ul. vyměněny (výměnu provede CHEVAK Cheb, a.s. na vlastní náklady); dále provede společnost CHEVAK Cheb, a.s. vyzvednutí 2ks stávajících RŠ(ID 3741 a 18197), které jsou v současné době skryté. Zahájení stavebních prací nutno CHEVAK Cheb, a.s. oznámit v dostatečném časovém předstihu, minimálně 5měsíců před zahájením stavby.
- k závěrečné kontrolní prohlídce stavby/po dokončení stavby předá investor zástupci CHEVAK Cheb, a.s. geodetické zaměření stavby dešťové kanalizace, přípojek UV, odlučovače, a opravenou dokumentaci skutečného provedení stavby, situaci umístění odlučovače, provozní řád odlučovače a kopii smlouvy o likvidaci kalů z odlučovače
- toto stanovisko platí po dobu 1 roku, resp. po dobu platnosti vydaného povolení ke stavbě. Při jakékoliv změně stavby je nutné požádat o nové stanovisko.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Neřešeno

5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Neřešeno

6. Vybavení pozemní komunikace**a) záchytná bezpečnostní zařízení**

Neřešeno

b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku**Svislé dopravní značení**Trvalé dopravní značení (TDZ)

V rámci stavby bude řešeno odstranění dvou svislých dopravních značek. Jedná se o 1x B28 a 2 x IP 12 v místě podélných stání na vozovce a 1 x B1 umístěnou na fasádě bytového domu v místě sjezdu do vnitrobloku. Tato bude umístěna na nový sloupek před vjezd s dodatkovou tabulkou E „Mimo dopravní obsluhu“. Odstranění bude provedeno včetně sloupku a patky. Nové svislé dopravní značení bude provedeno dle přílohy D.1.1.2 Situace pozemní komunikace.

SDZ bude umístěno na pozinkovaných sloupcích, které budou ukotveny aretačními šrouby na konzoly, nebo do patek, které budou zabetonovány. SDZ bude provedeno ve standardní velikosti dle ČSN EN 12899-1 a VL 6.1. Osazení bude odpovídat TP 65 s TP 179. Jedná se o 2 x IP 12 a 1 x IP 11c. 1 x B28 na konci úseku bude posunuta o 1 m.

Přechodné dopravní značení (PDZ)

Provádění stavebních prací dotýkajících se veřejných komunikací bude v souladu s TP 65, TP 66 a zákona 13/1997 Sb. Realizace stavby bude vzhledem k jejímu rozsahu probíhat za její úplné uzavírky v jedné fázi. Omezení průjezdu MK Palackého bude zajištěno dle schémata pro označování pracovních míst B/3. V případě pokládky nového krytu bude toto prováděno po polovinách vozovky. Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížděky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod bude řešeno již realizační firmou na základě vlastních požadavků s DI Policií a příslušným správním úřadem.

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení bude provedeno podle výkresové dokumentace přílohy D.1.1.2 Situace pozemní komunikace. VDZ bude splňovat požadavky specifikované v ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení." Použité hmoty budou dle TP 70, schválené pro VDZ jsou uvedeny v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky. Navržené VDZ bude provedeno stříkaným plastem bílé barvy. Jeho provedení bude odpovídat VL 6.2 a TP 133. Jedná se o VDZ V 10b dělící čáry parkování, symbol 225 vozíčkář, a v místě silniční obruby u podzemních kontejnerů pak žlutá plná čára V 12c.

c) venkovní osvětleníPopis řešení

Demontovány budou světelné body S1÷S3 včetně souvisejícího nepotřebného podzemního vedení VO. Vedení mezi So1 a S1 bude částečně odkopáno tak, aby mohlo být zavedeno a připojeno do

nového světelného bodu N1. Vedení mezi So2 a S3 bude částečně odkopáno tak, aby mohlo být zavedeno a připojeno do nového světelného bodu N4.

Nově budou instalovány 4 ks světelných bodů stožárového typu s podzemním napájecím vedením. Vedení bude nově odjištěno.

Nově bude položena datová chránička. Ze stávajícího boxu BOX bude vyvedena zemní chránička HDPE uložená v souběhu s napájecím vedením veřejného osvětlení, která bude ukončena v novém zemním propojovacím boxu BOX1 u st.p.č. 1567/1. Z BOX1 budou vyvedeny dvě mikrotrubičky 14/10, které budou zavedeny k objektu na st.p.č. 4763.

Pokládka datových chráničků musí být provedena s ohledem na minimální dovolený poloměr ohybu, který se pro tuto pokládku požaduje větší než 600 mm. Chráničky musí být na obou koncích opatřeny koncovkami (ucpávkami) a případné spojování musí být prováděno výhradně příslušnými spojkami.

Zpracování projektu je v souladu s ustanovení vyhlášky č. 369/2001 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Podélné sklony chodníků nepřekročí 8,33 %. Místo pro přecházení je opatřeno varovnými a signálními pásy z reliéfní kontrastní dlažby. Kompletní bezbarierové užívání je popsáno v kapitole B.2.4.

Detailněji je řešení popsáno v SO431 Veřejné osvětlení a SO 461 Chránička telematika.

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Vzhledem k umístění a k malému rozsahu stavby – neřešeno.

e) clony a sítě proti oslnění

Neřešeno

7. Objekty ostatních skupin objektů

Nejsou

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Neřešeno

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Z hlediska požární bezpečnosti stavby není stavba v kolizi s žádnými požárně nebezpečnými prostory, kde to příslušné ČSN o požární bezpečnosti zakazují. Požární bezpečnost je v souladu se zákonem č. 133/1985 Sb. ve znění účinném od 1.1.2018 „Zákon České národní rady o požární ochraně“.

Konstrukční a materiálové řešení vyhovuje požární bezpečnosti stavby. Pro stavební konstrukce budou použity pouze hmoty, které odpovídají normovým hodnotám (např. stupeň hořlavosti). Průjezd vozidel HZS je zajištěn průjezdem vozidel skupiny 2.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Neřešeno

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba je navržena a bude provedena takovým způsobem, aby neohrožovala život, zdraví, zdravé životní podmínky jejich uživatelů ani uživatelů okolních staveb a aby neohrožovala životní prostředí nad limity obsažené ve zvláštních předpisech.

Stavba musí odolávat škodlivému působení prostředí, například vlivům půdní vlhkosti a podzemní vody, vlivům atmosférickým a chemickým, zářením a otřesům.

Při výstavbě budou dodrženy bezpečnostní předpisy. Základní požadavky na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je zákon č. 309/2006 Sb. Vycházející ze zákoníku práce – zákon č. 262/2006 Sb.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Neřešeno

b) ochrana před bludnými proudy

Neřešeno

c) ochrana před technickou seizmicitou

Neřešeno

d) ochrana před hlukem

Neřešeno

e) protipovodňová opatření

Neřešeno

f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Neřešeno

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu**a) napojovací místa technické infrastruktury**

Napájení nových světelných bodů bude zajištěno připojením ke stávající napájecí soustavě prostřednictvím stávajícího přírodního vedení od světelného bodu křižovatky Valdštejnova. Napojení nové DK bude provedeno přes spadišтовую šachtu do stávající kanalizace. Pokládka datových chrániček bude mít návaznost na již realizovanou pokládku v ul. Valdštejnova.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délkyD.1.4 Veřejné osvětlení

Rozvodná soustava: síť TN-C-S, 3+N+PE, ~ 50 Hz, 400/230V

Základní ochrana před úrazem elektrickým proudem: podle ustanovení ČSN EN 61140 ed. 3. a norem souvisejících.

Uzemnění: podle ustanovení ČSN 33 2000-5-54 ed.3 a norem souvisejících.

Minimální krytí dle ČSN 33 2000-5-51 ed. 3: IP43

Zrušené trasy podzemního vedení: 116 m (55 m zel. plocha, 46 m chodník, 15 m komunikace)

Nové trasy podzemního vedení: 138 m (48 m zel. plocha, 73 m chodník, 17 m komunikace)

Přeložené podzemní vedení: 43 m (16 m zel. plocha, 15 m chodník, 12 m komunikace)

Délka pokládky datových chrániček: 124 m (40 m zel. plocha, 67 m chodník, 17 m komunikace)

Zemní propojovací boxy DAT: 1 ks

Počet demontovaných světelných bodů: 3 ks na ocel. sloupech s výškou 9 m o příkonu 150W

Počet nových světelných bodů: 4 ks stožárového typu s výškou 9 m o příkonu 69W

Příkonová bilance:	demontované s.b.	- 0,450 kW
	nové s.b.	+ 0,276 kW
	celkem	- 0,174 kW

Úpravou osvětlovací soustavy dojde ke snížení instalovaného příkonu o 174W.

D1.3 Odvodnění zpevněných ploch

Odvod dešťových vod proveden pomocí nové navržené gravitační dešťové kanalizace ULTRA RIB2 SN 10 - DN 250, přípojky navrženy z potrubí ULTRA RIB2 SN 10 - DN 150

VÝPOČET MNOŽSTVÍ DEŠŤOVÝCH VOD			
Intenzita deště	$i = 0,0107 \text{ l/s} \cdot \text{m}^2$		
Půdorysný průmět odvodňované plochy	$A = 1600\text{m}^2$		
Součinitel odtoku vody z odvodňované plochy	$C = 0,9$		
Množství dešťových odpadních vod $Q_r = i \cdot A \cdot C = \text{ l/s}$			
Stoka A – nezatíženější stoka			
NÁVRH A POSOUZENÍ SVODNÉHO KANALIZAČNÍHO POTRUBÍ			
Výpočtový průtok v jednotné kanalizaci $Q_{rw} = 0.33 \cdot Q_{ww} + Q_r + Q_c + Q_p = 15,41\text{l/s}$			
Potrubí 250			
Vnitřní průměr potrubí	$d = 0,23\text{m}$		
Maximální dovolené plnění potrubí	$h = 70\%$	Průtočný průřez potrubí	$S = 0,031\text{m}^2$
Sklon splaškového potrubí	$I = 3\%$	Rychlost proudění	$v = 1,780\text{m/s}$
Součinitel drsnosti potrubí	$k_{ser} = 0,4\text{mm}$	Maximální dovolený průtok	$Q_{max} = 55,30\text{l/s}$
$Q_{max} \geq Q_{rw} \Rightarrow$ ZVOLENÝ PRŮMĚR POTRUBÍ VYHOVUJE DN250			

Odlučovač ropných látek

Typové označení	GSOL-5/20	Velikost odlučovače	NS 20
Rozměry odlučovače (d x š x v)	2400x900x1260 mm	Potrubí na výstupu	PP 200 = DN 200
Rozměry poklopu	900x600x55 mm	Jmenovitý průtok	5 l/s
Hmotnost kompletu	do 350 kg	Maximální průtok (kapacita)	20 l/s
Hrdlo na vstupu	pro potrubí DN 200	Odvodňovaná plocha (orientačně)	600 - 2000 m ²

B.4 Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Zpracování projektu je v souladu s ustanovení vyhlášky č. 369/2001 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Podélné sklony chodníků nepřekročí 8,33 %, příčné sklony pak 2 %. Vodící linii pro levou stranu chodníku, bráno ve směru staničení, pak tvoří takřka v celé části stěny budov. Tyto jsou v jedné linii, bez odskoků. Místo pro přecházení v místě sjezdu do vnitrobloku je řešeno stejnou barvou dlažby jako chodníky v příčném sklonu 2 % tedy přírodní šedou. Levou stranu od sjezdu tvoří tedy vodící linie fasády domů, kde ve sklonu do 6 % sejde chodec k umělé vodící linii šířky 40 cm s podélnými drážkami tvaru sinusovky nebo trapezu. Za umělou vodící linii bude rovněž položen varovný pás šířky 40 cm napříč sjezdu, neboť vjezd do vnitrobloku nemá režim obytné zony. Tento režim byl diskutován s DI Policií 24.3.2021. Před sjezdem je umístěna SDZ „Zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhy, na konci sjezdu je pak umístěn uprostřed stávající sklopný sloupek. Dále pokračuje umělá vodící linie podél nově budovaných schodů při jeho spodní a boční části. V horní části umělá vodící linie je lemována rovněž varovným pásem. Změna směru umělé vodící linie je tedy v pravém úhlu, kde přerušení v rohu bude z hladké plochy. Na opačné straně tedy naváže opět kolmá umělá vodící linie, která odvede chodce opět ke stěně domu. Umělými vodícími liniemi bude ohraničeno nebariérové místo, které je tvořeno schodištěm. Nové schodiště bude tvořeno 3 x stupni navrženo 10/37 cm. Schodiště bude vytvořeno ze 4 x kamenných kvádrů, kde poslední kvádr tvoří krátkou podestu. Kvádry budou vyrobeny na zakázku s protiskluzným povrchem. Stupnice prvního a posledního stupně musí být výrazně rozeznatelná vůči okolí. Navržena je žlutá barva min šířky 10 cm, pruh po celé schodnici dle bodu 2.1.3 vyhlášky 398/2009 Sb. Při schodišti při objektu st.p. 1503 je pro zajištění bezpečnosti navrženo madlo po obou stranách schodiště. Výška madla bude 0,90 m. Madlo bude kotveno pomocí sloupků v betonových patkách C20/25 nXF3 o rozměru 30/30cm s hloubkou 60cm do nově navrhovaných schodů mimo soukromou fasádu. Provedení madla bude odpovídat vyhlášce 369/2001. Konstrukce bude kovová, madlo bude dřevěné. Tvarová úprava bude provedena pro možnost pevného uchopení. Průměr madla bude 70mm. Vzdálenost madla od pevné stěny bude nejméně 60mm. Délka madla je 3 m. Madla budou přesahovat hranu prvního a posledního stupně o min. 150 mm. Při opačné straně schodiště, v místě průchodu pěších vzniká rampa sklonu 12,5 % a délky 2,43 m. Při straně schodiště a druhé strany rampy budou opět osazena madla. Provedení madla bude odpovídat vyhlášce 369/2001. Konstrukce bude kovová, madlo bude dřevěné. Tvarová úprava bude provedena pro možnost pevného uchopení. Průměr madla bude 70mm. Délka madla je 3 m a opatřené ve výši 250 mm vodící tyčí. Madla musí přesahovat začátek a konec rampy o nejméně 150 mm. Povrch rampy bude z protiskluzového povrchu dlažby betonové, vodící tyč pro bílou hůl ve výšce 250 mm. V místě napojení na silnici bude opět varovný pás šířky 40 cm. Sjezd bude tvořen z betonové dlažby stejné barvy jako chodník, tedy přírodní šedé, tloušťka tvarovek bude 100 mm tak jako vlastní konstrukce sjezdu bude silnější než chodníková. Místo pro přecházení přes ulici Novou bude řešeno signálními a varovnými pásy kontrastní červené barvy. Přilehlá silniční obruba k místu pro přecházení bude snížena na + 2 cm, snížení bude vytvořeno v podobě klesající rampy 6 %. V místě přecházení bude šířka vozovky mezi 4,50 až 5,20 m. Tato šikmina je vytvořena v důsledku obalových křivek vozidel skupiny N1, jako jsou odpadní vozidla, která budou zajiždět do ulice Nová. Vjezd z ulice Palackého bude přes sníženou kamennou obrubu + 5 cm nad vozovkou. Plocha mezi ulicí Palackého a

začátkem místa pro přecházení bude opět z betonové dlažby stejné barvy jako chodník, tedy přírodní šedé, tloušťka tvarovek bude 100 mm tak jako vlastní konstrukce sjezdu bude silnější než chodníková.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Jedná se o úpravu MK Palackého v úseku od křižovatky za nově vybudovanou křižovatkou s Valdštejnovou po křižovátku s ulicí Novou včetně. Z pravé strany bude pak respektováno nové napojení ulice Bezručova, jejíž realizace byla ukončena v roce 2020. Tento úsek je nazýván jako II. Etapa.

c) doprava v klidu

Pro navržený počet parkovacích stání 20 kusů jsou z tohoto počtu 2 x stání pro TP se zajištěným bezbarierovým vstupem na přilehlý chodník. Tato stání jsou i řádně označena VDZ a SDZ. 2 x stání pro TP jsou umístěna vedle sebe se středovým pruhem šířky 1,20 m, který odvede TP na chodník. Stání jsou rozměru 2,90 x 5,50 m. V místě nástupu na chodník bude obruba + 2 cm za ní pak v chodníku varovný pás kontrastní červené barvy šířky 40 cm. Snížení v chodníku bude řešeno protilehlými rampami v celé šířce chodníku pod max. sklonem podélným 6 %.

d) pěší a cyklistické stezky

Neřešeno

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Na plochách k tomu určených a na vegetačních plochách stavbou poškozených bude provedeno ohumusování novou humózní vrstvou tl.0,15m a založen trávník parkovým výsevem.

b) použité vegetační prvky

Nejsou.

c) biotechnická, protierozní opatření

Neřešeno.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Projektovaná stavba a zemní práce jsou navrženy v souladu s požadavky na ochranu životního prostředí. Při provádění zemních prací je třeba dbát na ochranu podzemních vod proti kontaminaci – zejména ropnými produkty.

Stavba nebude mít negativní vliv na ovzduší. Stavba nebude svým provozem zvyšovat úroveň hluku.

Mírně zvýšenou úroveň hlučnosti a prašnosti lze očekávat pouze v průběhu realizace stavby.

Při provozu stavby se nepředpokládá vznik odpadu.

b) vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Ve stavbě se nevyskytuje.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nenachází v chráněném území Natura 2000.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Posouzení vlivu záměru na životní prostředí není nutné řešit.

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Stavba nespadá do uvedeného režimu.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Výstavbou veřejného osvětlení a dešťové kanalizace vzniknou nová ochranná pásma.

Na žádném z pozemků na kterých se stavba umísťuje nevznikne bezpečnostní pásmo.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Neřešeno.

B.8 Zásady organizace výstavby**B.8.1 Technická zpráva****a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění**

Pro zařízení staveniště budou sloužit vlastní zdroje zhotovitele stavby. Tj. vlastní akumulční nádoby vody a generátor elektrického zdroje. Dočasná elektrická zařízení na staveništi musí splňovat normové požadavky a musí být podrobována pravidelným kontrolám a revizím. Hlavní vypínač musí být umístěn tak, aby byl snadno přístupný, musí být označen a zabezpečen proti neoprávněné manipulaci. Odvádění všech vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmočení pozemku staveniště, nenarušovala a neznečišťovala se odtoková zařízení pozemních komunikací a jiných ploch přiléhajících ke staveništi a nezpůsobilo jeho podmáčení. Splašková kanalizace bude řešena mobilním WC. Pokud budou využity veřejné stokové sítě, je zhotovitel povinen tuto skutečnost projednat s vlastníkem těchto sítí.

b) odvodnění staveniště

Kapilární voda zemní pláň bude odvedena mimo staveniště pomocí příčného a podélného sklonu do drenážní rýhy, poté bude drenáží DN100 vyvedena do samostatných vsakovacích šachet. Při provádění zemních prací je třeba dbát na ochranu podzemních vod proti kontaminaci – zejména ropnými produkty.

V příloze níže jsou pak závěry Geologického průzkumu konaného v rámci Bezručovy ulice a převzaté i pro sousedící Palackého ulici, které potvrzují, že z hlediska hydrologických poměrů se jedná o prostředí s průlinovou propustností. Tedy drobný drenážní vsak je bezproblemový. Vsakovací šachta bude min hloubky 2 – 2,5 m, vysypána a obsypána hrubým drceným kamenivem popřípadě kačírkiem bez nulové frakce.

7. Shrnutí a doporučení

- zájmový prostor se nachází na p.p.č. 1703/14 v k.ú. Cheb
- v rámci prací byly vyhloubeny tři kopané sondy, pro zhodnocení poměrů byl využit i zářez na pozemku p.č. 1700/42, k.ú. Cheb
- po geologické stránce je území tvořeno ve svrchních polohách půdním pokryvem o mocnosti cca 0,10 – 0,15 m. Půdní pokryv překrývá polohu navážek (hlíny písčité se štěrkem zastoupeným úlomky cihel a drobným kamenivem) o mocnosti do 0,3 m. Níže jsou uloženy hlíny až písčité hlíny, pevné konzistence a variabilní plasticity o mocnosti min 2,0 m.
- z hlediska hydrogeologických poměrů se jedná o prostředí s průlinovou propustností. Přítomnost vody nebyla zaznamenána.
- z hlediska zemních prací lze vytěžené materiály dle ČSN 73 3050 zařadit do 2. - 3. třídy těžitelnosti (dle ČSN 73 6133 I. třídy těžitelnosti).
- z hlediska zařídění zemišť pro dopravní stavby se jedná o zeminy nenamrzavé až mírně namrzavé (navážky) a o zeminy namrzavé až nebezpečně namrzavé (kvartérní sedimenty), s poměrem únosnosti (orientační) CBR cca 5-25% (navážky), resp. 2-20% (kvartérní sedimenty).
- vzhledem k bodovým informacím nelze vyloučit přítomnost dalších materiálů odlišnými geomechanickými vlastnostmi.
- při realizaci stavby doporučuji skrýt vrstvu půdního pokryvu
- po odkrytí půdní vrstvy bude komunikace upravována na zeminách třídy saSi (F3-MSY), saSi (F3-MS) a Si (F5-MI,ML), v blízkosti zářezu Si (F7-MH).
- zastižené materiály jsou pro násyp podmíněně vhodné, v blízkosti zářezu nevhodné. Pro podloží jsou podmíněně vhodné až nevhodné.
- dimenzování komunikace na daný provoz vyžaduje sanaci stávajících komunikací za účelem

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště bude dopravně napojené z MK Palackého v obou směrech. Pro zařízení staveniště a mezideponie bude využito prostoru na p.p.č.3547 v majetku města Cheb.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba bude prováděna pouze na pozemcích ke stavbě určených. Stavba ovlivní st.p.č.3547 kde bude zřízeno zařízení staveniště a mezideponie. Ostatní pozemky stavbou nebudou ovlivněny. Seznam pozemků určených ke stavbě je v tabulce v článku „B.1. Popis území stavby“, odstavec I).

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Staveniště bude řádně zabezpečeno.

Budou odstraněny stávající asfaltové a betonové konstrukce v rozsahu stavby. Zařízení staveniště bude vráceno do původního stavu.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba bude prováděna pouze na pozemcích ke stavbě určených. Pro staveniště není nutné provádět jiné trvalé zábory než zábory pozemků, které jsou vypsány v tabulce k článku „B. 1 Popis území stavby“, odstavec I).

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Neřešeno.

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Nakládání s odpady se řídí zákonem č. 541/2020 Sbírky, o odpadech a o změně některých dalších předpisů v platném znění a zákon č. 184/2014 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady v znění. Kategorizace odpadů v následujícím textu je provedena podle vyhlášky č. 8/2021 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Všechny odpady, které vzniknou v rámci předmětné akce, budou přednostně předány oprávněným osobám dle zákona o odpadech k dalšímu využití.

Na stavbě budou odpady odděleně shromažďovány dle jednotlivých druhů a kategorií na místech jim určených a zajištěných tak, aby byly chráněny před povětrnostními a jinými vlivy včetně odcizení. Stavební odpad bude ukládán do kontejnerů na stavební odpad, zajištěných na náklady zhotovitele stavby, pokud nebude přímo nakládán a odvážen z místa vzniku k dalšímu využití.

Původce odpadů ze stavby bude v souladu se zákonem o odpadech:

odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 6,7,8

zajišťovat přednostní využití odpadů v souladu s § 9,

odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich

převzetí podle § 13, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,

shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,

zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,

vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahujících PCB a podléhajících evidencí vymezených v souladu s § 17 a ostatními. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,

vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy,

platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

Při výstavbě bude respektována stanovená hierarchie způsobu nakládání s odpady dle zákona č. 541/2020 §3

a) předcházení vzniku odpadů,

b) příprava k opětovnému použití,

c) recyklace odpadů,

d) jiné využití odpadů, například energetické využití,

e) odstranění odpadů.

Předpokládá se vznik stavebních odpadů

Druh	Podskupina	Původ	m ³	t
Beton	17 01 01	Bourání a	13	31

		stavební činnost		
Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	17 03 02	Bourání a stavební činnost	177	425
Ostatní komunální odpady	20 03 01	Provoz zařízení staveniště	4	0,1
Obaly	15 01 01 15 01 02	Provoz zařízení staveniště	1	0,05
Plasty	17 02 03	Bourání a stavební činnost	1	0,5
Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	17 05 04	Bourání a stavební činnost	620	1178

Beton

Vybourané betonové obrubníky, betonové lože kamenných obrubníků, betonová dlažba a betonové části z rušených uličních vpustí a palisády budou nabídnuty osobě oprávněné k nakládání s odpady k odkupu pro následnou recyklaci. Stáv. betonová dlažba bude očištěna, paletována a odvezena do skladu investora.

Asfalty

V rámci stavby dojde k vyfrézování a následnému vybourání asfaltové vozovky do tl. 0,15 m a asfaltových chodníků do tl. 0,10 m. Vytěžený materiál asfaltových vrstev bude odvezen k dalšímu využití do zařízení k recyklaci. V případě potřeby bude na náklady objednatele tedy investora materiál posouzen v souladu se zákonem 541/2020 Sb. (dříve vyhláška 130/2019) Vzhledem k podobným stejně starým asfaltovým povrchům v okolí ulice Palackého, kde v rámci velkoplošných úprav byly hodnoceny stáv. povrchy zařazením do třídy ZAS T1 s nízkou hodnotou polyuhlovodíků tedy lze předpokládat žádný nebezpečný odpad. Asfalty tedy nejsou zařazeny s kódem nebezpečné.

Zemina a kamení/štěrky

Při výkopových pracích budou odstraněny šterkové plochy. Šterky nebudou použity zpět do stavby, ale stavebník je odveze k dalšímu využití do zařízení k recyklaci. Výkopky nejsou zařazeny s kódem nebezpečné, případnou nutnou analýzu provede objednatel, tedy investor. Výkopek bude rovněž obsahovat výkopek starých konstrukčních vrstev pravé poloviny vozovky.

Papírové obaly

Papírový odpad (obaly, kartony, papírové pytle) budou shromažďovány a průběžně odváženy do sběrný surovin. V žádném případě nesmí být spalovány na staveništi ani v jeho okolí.

Igelitové, umělohmotné a plastové odpady, odřezky izolačních hmot

Igelitový odpad tj. igelitové pytle, plachty a obaly budou na staveništi samostatně vytříděny a následně odváženy do sběrný odpadů k dalšímu využití podle stanovené hierarchie způsobu nakládání s odpady.

Plasty

V rámci vybudování nové dešťové kanalizace budou odstraněny přípojky rušených uličních vpustí.

Kovy

Budou odstraněny 2 uliční vpustí (mříž a rám). Materiál bude odvezen do zařízení určeného ke sběru a výkupu tohoto odpadu.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V rámci stavby bude proveden výkopek zeminy a štěrků na úroveň zemní pláň. Z důvodu nevhodnosti do násypu bude odvezena do zařízení k recyklaci.

VÝPOČET KUBATUR ZEMNÍCH PRACÍ - SO 101 MK Palackého ulice II. Etapa													
Pořad. číslo řezu	staničení km	Plocha příčného		Součet ploch		Pol. vzdálenost příčných řezů m	Kubatura		Příčný přehoz m3	Přebývá výkop m3	Chybí násyp m3	Pořadnice hmotnice	
		výkop m2	násyp m2	výkop m2	násyp m2		výkopu m3	násypu m3				+	-
0	0,020	3,20	0,00										
				6,40	0,00	15	96,000	0,000	0	96,000	0,000		
1	0,050	3,20	0,00									96,0	
				9,60	0,00	4,5	43,200	0,000	0	43,200	0,000		
2	0,059	6,40	0,00									43,2	
				12,49	0,00	2	24,980	0,000	0	24,980	0,000		
3	0,063	6,09	0,00									25,0	
				11,56	0,00	24	277,440	0,000	0	277,440	0,000		
4	0,111	5,47	0,00									277,4	
				12,30	0,00	9,5	116,850	0,000	0	116,850	0,000		
5	0,130	6,83	0,00										
						CELKEM	558	0	0	558	0		
kanalizace 107 m x 1,50 * 2,20 = 353,00 m3													
nová konstrukce vozovky stan. 0,045 až 0,0130 tl. 55 cm , š= 3,00 m = 140 m3													
celkem tedy: 558 + 353 + 140 = 1051 m3 výkopků													

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Při provádění stavby nesmí dojít k poškození stávajících komunikací. Při znečištění stávající místní komunikace, které způsobí nebo může způsobit závady ve sjízdnosti nebo schůdnosti, je zhotovitel povinen bez průtahů odstranit znečištění a dát tuto komunikaci do původního stavu na vlastní náklady.

Zhotovitel je povinen udržovat na staveništi pořádek.

Zhotovitel je povinen průběžně ze staveniště odstraňovat všechny druhy odpadů, stavební suti a nepotřebného materiálu.

Zhotovitel je rovněž povinen zabezpečit, aby odpad vzniklý z jeho činnosti nebo stavební materiál nebyl umisťován mimo staveniště.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Zhotovitel musí před zahájením prací seznámit všechny pracovníky s předpisy bezpečnosti a ochrany zdraví. Při stavebních pracích lze použít stroje a zařízení, které svou konstrukcí, provedením a technickým stavem odpovídají předpisům bezpečnosti práce. Stroje lze užívat jen k účelu, pro který jsou technicky způsobilé v souladu se stanoveními, které jsou dány výrobcem a technickými normami.

Požadavky na staveništní zařízení z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou dány normovými hodnotami, které je třeba dodržet.

Jednotlivá pracoviště musí být opatřena na přehledném místě tabulkami s telefonními čísly požární služby, bezpečnostních orgánů a zdravotní (úrazové) služby.

Zhotovitel odpovídá za to, že všichni jeho zaměstnanci byli podrobeni vstupní lékařské prohlídce, a že jsou zdravotně způsobilí k práci na díle.

Zhotovitel je povinen provést pro všechny své zaměstnance pracující na díle i u svých pod zhotovitelů vstupní i provádět průběžná školení o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a o požární ochraně. Je rovněž povinen znalosti svých zaměstnanců o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a o požární ochraně obnovovat a kontrolovat.

Pracovníci objednatele, autorského dozoru a technického dozoru musejí být zhotovitelem proškoleni o bezpečnosti pohybu na staveništi.

Zástupci objednatele se mohou po staveništi pohybovat pouze s vědomím zhotovitele a jsou povinni dodržovat bezpečnostní pravidla a předpisy.

Zhotovitel je povinen zabezpečit i veškerá bezpečnostní opatření na ochranu osob a majetku mimo prostor staveniště, jsou-li dotčeny provádění prací na díle (zejména veřejná prostranství nebo i komunikace ponechaná v užívání veřejnosti).

Zhotovitel je povinen v přiměřeném rozsahu pravidelně kontrolovat, zda sousedící objekty netrpí vlivy prováděných stavebních děl. Bezpodmínečně je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy, technologické postupy dané pro realizaci jednotlivých objektů vyplývající ze zákona č. 309/2006 Sb. o BOZP. Bezpečnostní opatření zajišťující bezproblémový styk s veřejností je třeba realizovat důsledně a pravidelně provádět kontroly jejich dodržování a pravidelně kontrolovat stav zábran a označení. Za dodržování předpisů, nařízení a norem zodpovídá zhotovitel stavby. Před zahájením stavby bude tato skutečnost oznámena Inspektorátu bezpečnosti práce a bude investorem stanoven koordinátor BOZP. Navržená stavba je z hlediska realizace i budoucího provozu v souladu s obecně platnými normami a předpisy.

Při vlastním provádění stavby i následném provozu je nutné plně respektovat tyto normy a předpisy a seznámit s nimi všechny pracovníky (zejména se jedná o zákon č. 309/2006 Sb., ve znění zákona č. 362/2007 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), Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky v platném znění).

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví sestaví zhotovitel na podkladě těchto předpisů a to hlavně v tomto rozsahu:

ochrana zdraví zaměstnanců při práci

bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

způsob evidence, hlášení a zasílání záznamů o úrazu

poskytování osobních ochranných pracovních prostředků a desinfekčních prostředků

zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí nebezpečí výbuchu

bezpečnost a ochrana zdraví při práci s nebezpečím pádu z výšky nebo hloubky

ochrana zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

pracovníci budou dále seznámeni podrobněji s nařízením vlády č. 591/2006 Sb. aktuálního znění z 1. 5. 2016 novely 136/2016 Sb., které vysvětluje bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

základní požadavky na organizaci práce a pracovní postupy jsou obsaženy ve výše jmenované Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. aktuálního znění z 1. 5. 2016 novely 136/2016 Sb. v příloze č. 3 a to hlavně:

- I. Skladování a manipulace s materiálem
- II. Příprava před zahájením zemních prací
- III. Zajištění výkopových prací
- IV. Provádění výkopových prací
- V. Zajištění stability stěn výkopů
- VI. Svahování výkopů
- VII. Zvláštní požadavky na zemní práce ovlivněné zmrzlou zeminou
- VIII. Ruční přeprava zemin
- IX. Betonářské práce a práce související
- X. Zednické práce
- XI. Montážní práce
- XII. Bourací práce
- XIII. Svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- XIV. Lepení krytin
- XV. Malířské a natěračské práce
- XVI. Sklenářské práce
- XVII. Práce na údržbě a opravách staveb a jejich technického vybavení

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

V rámci trvalého řešení stavby budou zajištěny bezbariérové trasy v místech pro přecházení.

Veškeré pochozí plochy stavby, kde je nebezpečí pádu osob a k nimž je možný přístup, se musí opatřit ochranným zábradlím (popřípadě jinou zábranou) a pro odolné zatížení. Průchod osob s omezenou schopností pohybu a orientace se neuvažuje.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

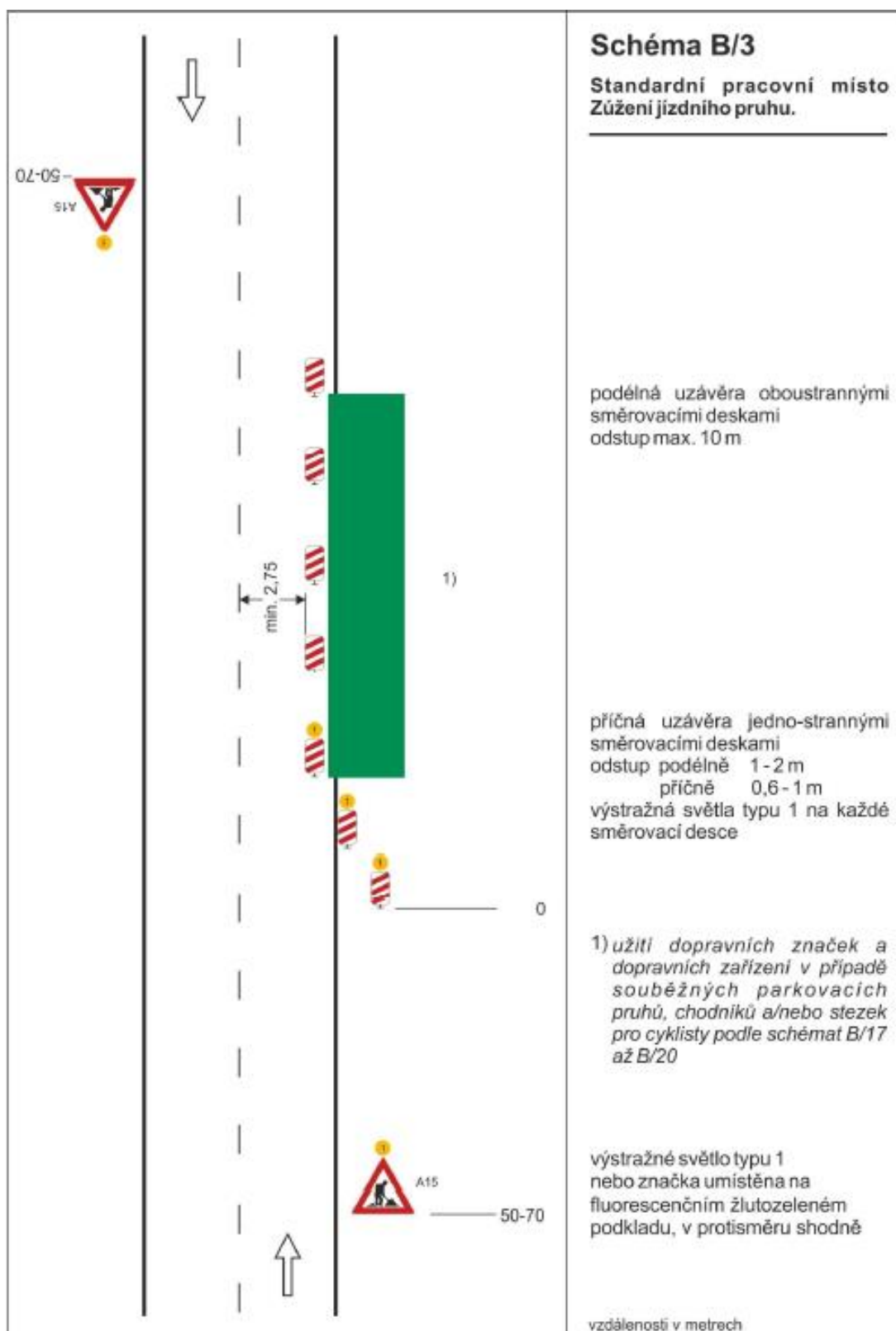
Provádění stavebních prací dotýkajících se veřejných komunikací bude v souladu s TP 65, TP 66 a zákona 13/1997 Sb. Realizace stavby bude vzhledem k jejímu rozsahu probíhat dle níže přiložených schemat. Zhotovitel ovšem projedná s DI policií pro své účely nejlepší a bezpečnou variantu DIO.

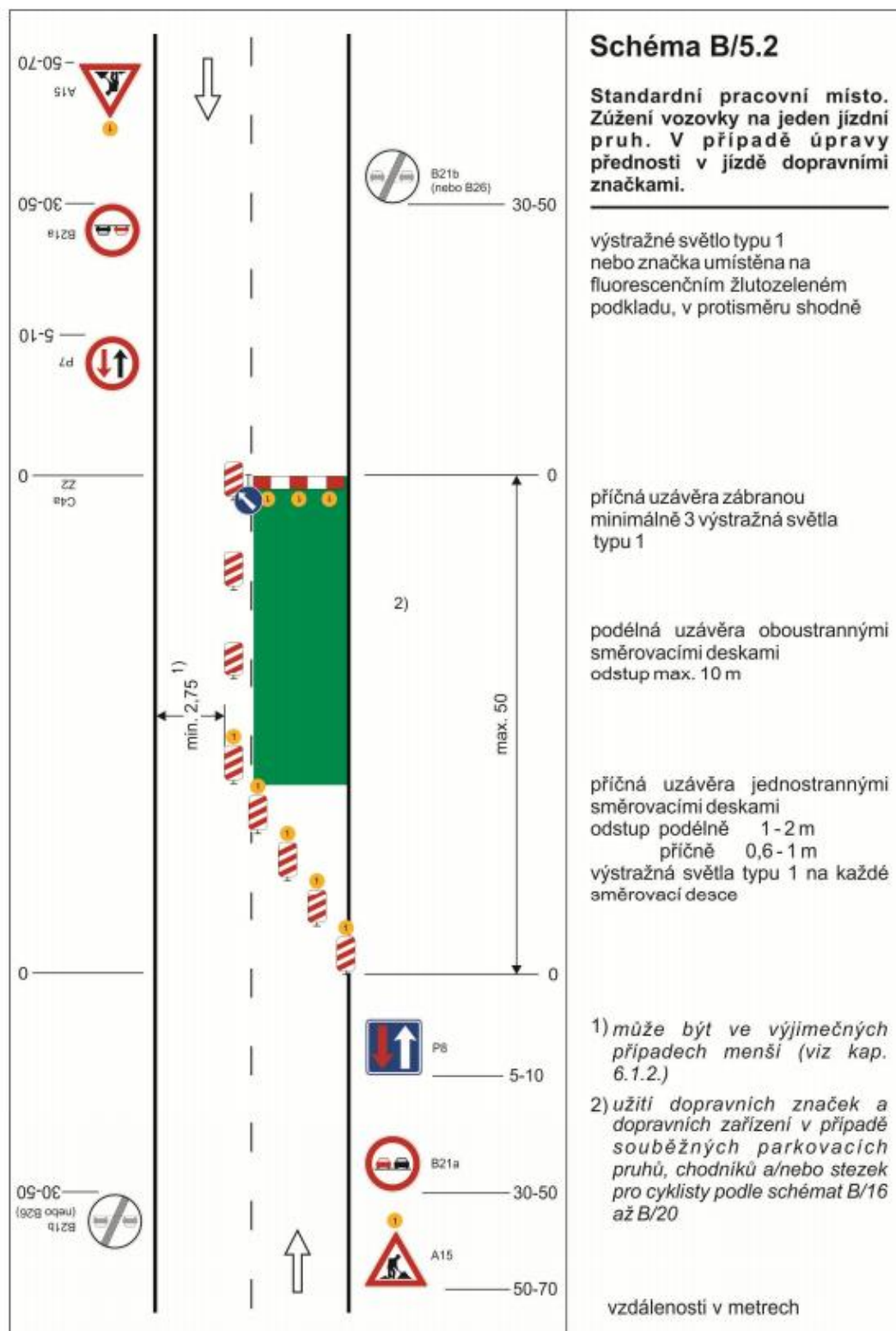
Schéma B/3 - použití pro standartní pracovní místa bez zúžení vozovky Omezení průjezdu MK Palackého bude zajištěno dle schémata pro označování pracovních míst B/3. Použití při krátkých pracovních místech při hraně silnice

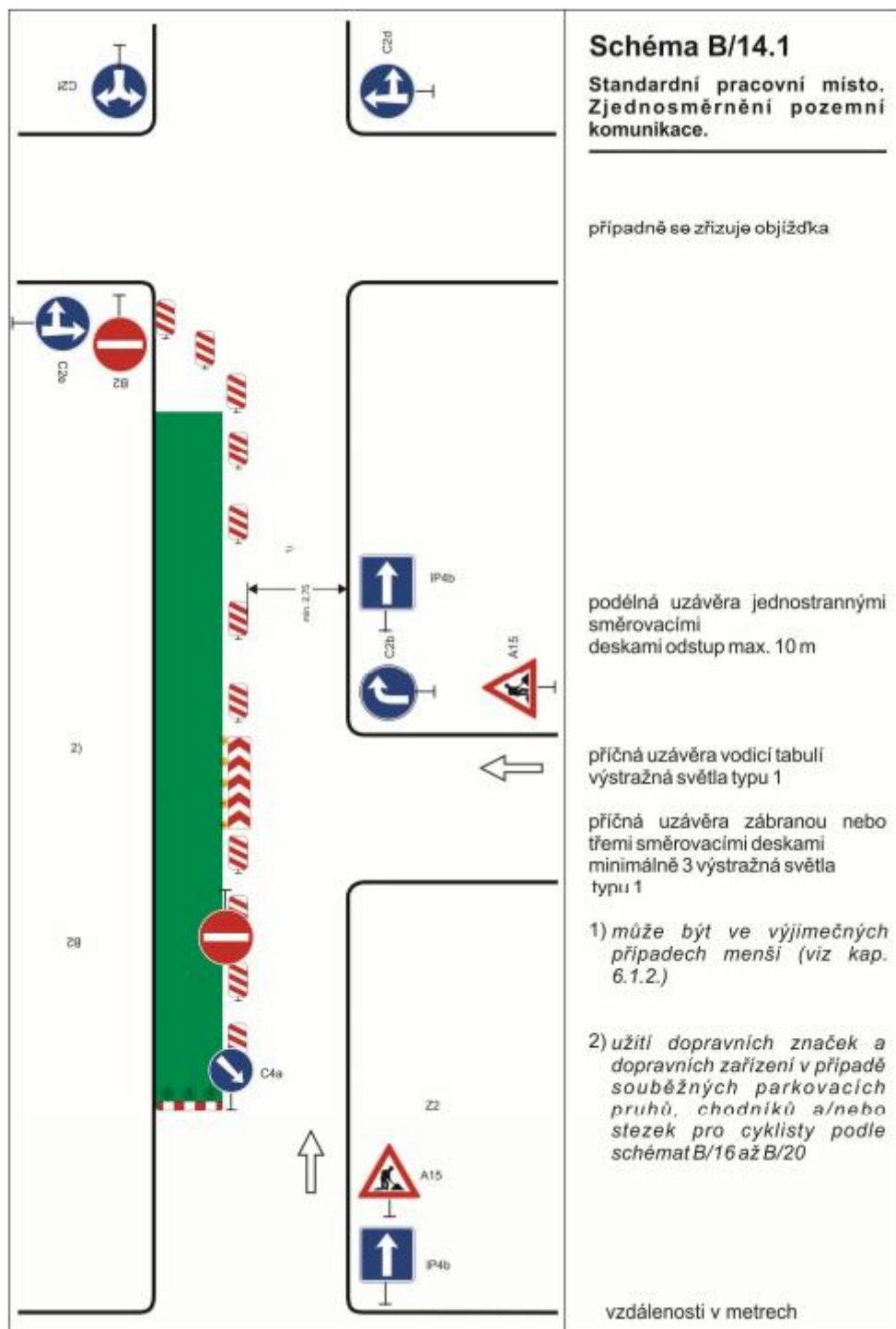
Schéma B/5.2 – zúžení vozovky na jeden jízdní pruh s úpravou přednosti v jízdě. Toto schema je možné použít pro délky pracovních míst do 50 m. V tomto případě by bylo nutné stavět silnici po etapách.

Schéma B/14.1 - Pouze všeobecné schema. Uzavírka poloviny vozovky pro vybudování dešťové kanalizace a nové konstrukce vozovky. Provoz by byl jednosměrný ve směru Valdštejnova – kruhový

objezd u nádraží, dále pak z Bezručovy ulice tím samým směrem. Při pohybu ve směru od kruhového objezdu u nádraží by byl dále veden provoz jednosměrnou ulicí Novou a poté zpět na Valdštejnovu ulici.







n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objíždky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Neřešeno. Bude stanoveno mezi vybraným zhotovitelem a DI Policie a Městem Cheb.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště bude na st.p.č. 3547 – vlastník Město Cheb. Velikost se předpokládá cca 200m². Zařízení staveniště bude napojeno na MK Dyleňská.

Zařízení staveniště se předpokládá 2x stavební buňka pro zaměstnance a nářadí min. 12 m² plochy, plocha pro skladovaný materiál a plocha pro stavební stroje vč. mobilního WC. Zařízení staveniště bude řádně oploceno a opatřeno uzamykatelnou bránou. Plocha určená pro zařízení staveniště bude po dokončení stavby vrácena do původního stavu.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Zahájení prací se předpokládá po vydání společného územního a stavebního povolení a výběru zhotovitele stavby. Zahájení realizace díla se předpokládá v období 6/2021 – 12/2021. Zhotovitel bude vybrán výběrovým řízením. Harmonogram prací bude upřesněn v rámci PDPS a soupisu prací.

Vytýčení hranic staveniště a základních vytyčovacích bodů os nových komunikací

Kácení a realizace zařízení staveniště

Sejmutí ornice

Frézování, bourací práce

Realizace dešťové kanalizace

Realizace konstrukčních vrstev

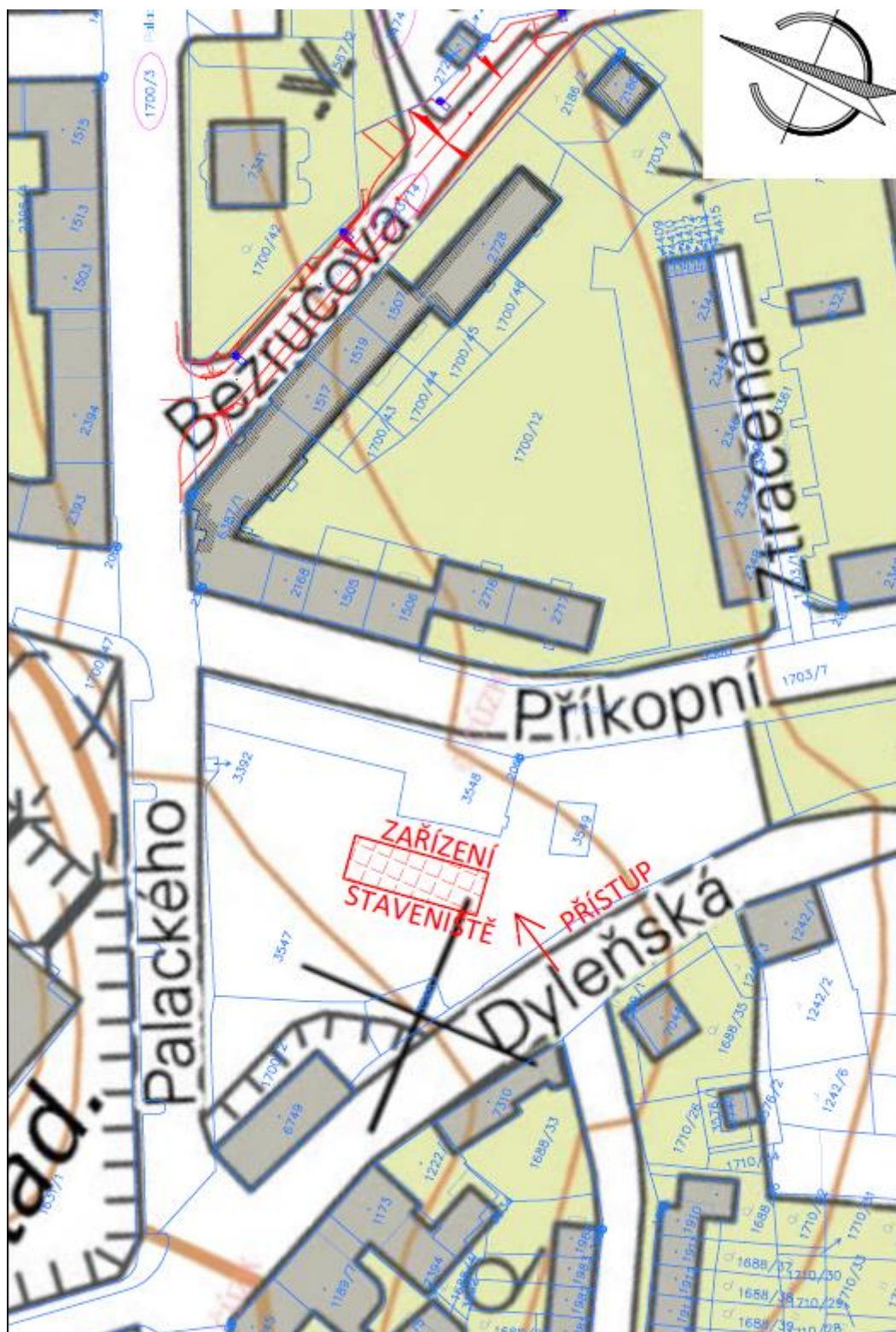
Realizace veřejného osvětlení

Pokládka asfaltových vrstev, dlažeb

Terénní úpravy

B.8.2 Výkresy**a) přehledná situace**

Viz obrázky níže – Přehledná situace ZOV

**b) situace stavby**

Vzhledem k malému rozsahu stavby neřešeno

B.8 Celkové vodohospodářské řešení

Dešťové vody ze zpevněných ploch v Palackého ulici v Chebu budou řešeny pomocí příčného a podélného sklonu k obrubám a dále budou odváděny novými uličními vpustmi a liniovými žlaby . Tyto budou napojeny novým kanalizačním dešťovým potrubím na stávající jednotnou kanalizační stoku pře ORL. Napojení na stáv. stoku, vzhledem k její hloubce uložení okolo 5 m pod niveletou vozovky, bude přes spadištovou šachtu.

V Chebu, prosinec 2020

Vypracoval: Jiří Ševčík