

Ing. Pavel Ježek	Bedřich Kratochvíl	Miroslav Voborný	Ing. Pavel Ježek	Č.PARÉ
VED. PROJEKTU	ZODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
INVESTOR	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, 674 01 Třebíč			
MÍSTO STAVBY	k. ú. Třebíč			
AKCE	OBNOVA MÍSTNÍ KOMUNIKACE		DATUM	
STAVBA	NA UL. ZDISLAVINA, TŘEBÍČ, I. ETAPA		STUPEŇ	DPS
KATEGORIE	UDRŽOVACÍ PRÁCE			
OBJEKT	SPOLEČNÁ ČÁST			
PŘÍLOHA	PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		Č.PŘÍLOHY A., B., C.	

# OBSAH:

A PRŮVODNÍ ZPRÁVA.....	3
1. Identifikační údaje.....	3
2. Údaje o umístění stavby.....	3
3. Základní údaje o stavbě.....	3
a) Rozsah stavby.....	3
b) Dodržení obecných požadavků na výstavbu a splnění požadavků dotčených orgánů.....	3
c) Věcné a časové vazby na okolí.....	3
d) Předpokládaná lhůta výstavby, popis postupu výstavby.....	4
e) Způsob zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.....	4
B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	4
a) Zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů a začlenění jejich výsledků do projektové dokumentace; stavebně historický průzkum u stavby, která je historickou kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně.....	4
b) Technické řešení stavby s popisem jejího provedení, mechanické odolnosti a stability.....	4
c) Napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu.....	6
d) Vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí.....	6
e) Řešení požadavku na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby.....	6
f) Zásady řešení bezbariérového užívání – přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	6
g) Podklady pro vytyčení stavby.....	6
C ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....	6
a) Vedení a řízení veřejného provozu, objížďky, dopravní značení.....	6
b) Věcný a časový postup prací, přesun hmot, skládky materiálů.....	6
c) Nakládání s odpady a ostatní vlivy na životní prostředí.....	6
d) Popis staveniště včetně zajištění základních podmínek a označení pro bezpečné užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	7
e) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti stavby a ochrany zdraví při práci.....	7

# A PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 1. Identifikační údaje

Akce:

Název stavby: **Obnova místní komunikace na ul. Zdislavina, Třebíč, I. etapa**

Kategorie stavby: Udržovací práce

Stavební objekty: Společná část

Investor (stavebník): **Město Třebíč**, Karlovo nám. 104/55, 674 01 Třebíč

Zpracovatel dokumentace:  **SI PLAN**

**SI plan, s.r.o.**

Autorizovaná osoba:

Bedřich Kratochvíl, Rokytnice nad Rokytnou 272,  
675 25 Rokytnice nad Rokytnou

ČKAIT 1400217, Dopravní stavby nekolejová doprava (TD02)

Ing. Pavel Ježek

Miroslav Voborný

## 2. Údaje o umístění stavby

Stavbou jsou udržovací práce úseku místní komunikace na ul. Zdislavina ve městě Třebíč. Stavba se nachází v centru města v zastavěné části.

Místo stavby: Obec Třebíč, Kraj Vysočina

Katastrální území: k. ú. Třebíč

Parcelní číslo	Druh pozemku
1926/7	ostatní plocha
1606/3	ostatní plocha
st. 758	zastavěná plocha a nádvoří
st. 759	zastavěná plocha a nádvoří
1606/1	ostatní plocha
1926/4	vodní plocha
1926/19	ostatní plocha
1680/15	ostatní plocha
1926/1	vodní plocha
1926/5	ostatní plocha

## 3. Základní údaje o stavbě

### a) Rozsah stavby

Stavbou jsou udržovací práce úseku místní komunikace na ul. Zdislavina ve městě Třebíč v délce cca 223 m. Celkově se jedná o cca 1500 m<sup>2</sup> zpevněných ploch.

### b) Dodržení obecných požadavků na výstavbu a splnění požadavků dotčených orgánů

Stavba je dopravní stavbou. Jako taková podléhá legislativě vztahující se k dopravním stavbám, kterou je především zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů a na něj navazující vyhláška 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Tato vyhláška část pátá stanovuje obecné technické požadavky na komunikaci. Obecně lze říci, že tyto obecné technické požadavky na komunikace jsou ve velké míře odkázány na platnou technickou legislativu, tedy normy. Navržená stavba je v souladu s výše citovanými právními předpisy i s platnou technickou legislativou – především ČSN 73 6110 Z1 Projektování místních komunikací.

### c) Věcné a časové vazby na okolí

Stavba nemá vazby na okolí.

**d) Předpokládaná lhůta výstavby, popis postupu výstavby**

Zahájení stavebních prací: IIIQ/2018  
Délka výstavby: 1 měsíc

**e) Způsob zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Při realizaci stavby budou dodržovány všechny příslušné platné legislativní a technické předpisy.

Dodavatel stavby, jakožto odborná osoba, je povinen dodržovat zákon 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a na ně navazující vyhlášky zejména nařízení vlády 591/2006 Sb., nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi.

Staveniště bude po nutnou dobu stavby uzavřeno.

## **B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**a) Zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů a začlenění jejich výsledků do projektové dokumentace; stavebně historický průzkum u stavby, která je historickou kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně**

Stavba udržovacích prací místní komunikace se nachází v centru města na ul. Zdislavina mezi korytem Týnského potoka a řadovou zástavbou RD. Úsek upravované komunikace začíná v nároží budov u prvního mostu přes Týnský potok a končí těsně za křižovatkou s ul. Viktorinova. Stávající místní komunikace je v současnosti v režimu smíšené dopravy. Na komunikaci se nachází převážně motorová doprava a protější břeh je využíván převážně pro pěší. Toto oddělení končí spojením dopravy mostem před křižovatkou s ul. Viktorinova. Podél úseku se nachází celkem 3 mosty a jeden sjezd na druhý břeh potoka určené pro smíšenou dopravu. Podél části úseku komunikace se nacházejí protipovodňové stěny a přípravky pro mobilní protipovodňové zábrany. Podél koryta se také nachází v komunikaci ocelové zábradlí. Část úseku upravované komunikace je z asfaltobetonu bez rozlišení dopravního režimu a část úseku relativně nedávno upravované je v dlažbě s rozlišením parkovacího pruhu podél koryta. Odvodnění komunikace je v části s protipovodňovou stěnou provedeno podél stěny k prvnímu mostu přes stěnu do koryta potoka. V úseku bez protipovodňové stěny je odvodnění provedeno přímo přes opěrnou stěnu koryta do potoka.

Charakter stavby nevyžaduje žádné speciální ani podrobné průzkumné práce. Byl proveden základní stavebně technický průzkum spočívající v provedení místního šetření a pořízení fotodokumentace stávajícího stavu. Jako výchozí podklad bylo použito geodetické zaměření dotčeného území, podklad digitální mapy KN a technické mapy správců sítí veřejné technické infrastruktury.

S ohledem na druh a rozsah stavby a fázi projektové přípravy nebyl proveden a ani není navrhován žádný podrobný průzkum s výjimkou navazujícího předrealizačního stavebně technického průzkumu.

Podrobný stavebně technický průzkum navrhuji provést ve fázi realizace stavby.

V místě stavby se nachází nadzemní dopravní a technické infrastruktury (stávající plochy komunikací, kanalizace, plynovod, sdělovací rozvody).

Staveniště nebude vzhledem ke svému charakteru oploceno ani nijak speciálně chráněno – to neznamená, že nebude ohraničeno a zajištěno z hlediska bezpečnosti provozu.

Vzhledem ke stávajícím stavbám komunikací a jejich stavu je předpoklad, že hladina podzemní vody je hluboko pod úrovní terénu (cca 1,5m).

**b) Technické řešení stavby s popisem jejího provedení, mechanické odolnosti a stability**

Stavbou řešený úsek je první etapou z celkové koncepce řešení zklidnění dopravy a definice parkování podél celé místní komunikace na ulici Zdislavina.

Základním úkolem první etapy stavby je jasnější oddělení pěší a motorové dopravy, zklidnění úseku a definování míst pro dopravu v klidu.

Toho je za prvé dosaženo sjednocením povrchu komunikace na asfaltový v jednotně dané šířce 3,0 m v celém úseku stavby s vydlážděním zbytkových ploch oddělených zabetonovanou přídlažbou. V úseku jsou jasně definovaná místa pro parkování barevně odlišnou barvou (antracit). Jedná se o dvě kolmá parkovací stání v počátku úseku a především parkovací pruh, který přiléhá k opěrné stěně koryta. Stávající zábradlí a hlava stěna bude upravena navýšením stěny a vytvořením její hlavy, která bude zároveň obrubou. Do betonové hlavy stěny je přesunuto obnovené ocelové zábradlí. Stávající protipovodňová stěna je chráněna odrazným pruhem se silniční obrubou.

V úseku obnovy komunikace jsou umístěny dvě zvýšené plochy sloužící jako zpomalovací prvek a v počáteční úseku také jako usnadnění přejití chodců na druhý břeh potoka. Zvýšené plochy jsou provedeny s převýšením max. 10 cm a jsou provedeny v dlažbě s náběhovými líný.

Ve směrovém oblouku v křižovatce s ul. Viktorinova je stávající dlažba na této ulici ve styku s asfaltovým povrchem na obnovované komunikaci zajištěna betonovým prahem v úrovni nivelety. Odvodnění komunikace je provedeno podél protipovodňové stěny stávajícím způsobem podél odrazného pruhu k prvnímu mostu mezi stěnou a zvýšenou plochou do koryta potoka. V části s nově budovanou hlavou opěrné stěny jsou vody odváděny prolukami cca 20 cm širokými v monolitické betonové hlavě po cca 10 m přes zeď do potoka.

Část stávající dlážděné plochy za první zvýšenou plochou je vzhledem k zamýšlenému přesměrování chodců na druhou stranu potoka předlážděna a snížena na úroveň vozovky. V délce této úpravy se nachází stávající sdělovací rozvod umístěný v chráničkách. Stavbou dojde k obnažení, zrevidování a obsyp a násyp vedení tak, aby mohlo být provedeno bezpečně následné zhutnění konstrukčních vrstev.

Technické řešení je patrné z výkresové části dokumentace.

#### Návrh skladby obnovy komunikace:

Asfaltový beton ACO 11+	40mm
Spojovací asfaltový postřik	
Asfaltový beton ACL 16+	60mm
Infiltrační asfaltový postřik	
Vyrovnání pláně štěrkodrtí fr. 0-32, zhutnění min. 50 MPa	50mm
Upravená a zhutněná pláň (zZP), zhutnění min. 30 MPa	
Celková mocnost	150mm

#### Návrh skladby vymežujících ploch a parkovacího stání na stávajících zpevněných plochách:

Betonová dlažba skládaná	80mm
Štěrkové lože 4-8	40mm
Vyrovnání pláně štěrkodrtí fr. 0-32, zhutnění min. 50 MPa	50mm
Upravená a zhutněná pláň (zZP), zhutnění min. 30 MPa	
Celková mocnost	170mm

#### Návrh skladby zvýšených ploch a parkovacího stání na stávajících zpevněných plochách:

Betonová dlažba skládaná	80mm
Štěrkové lože 4-8	40mm
Vyrovnání pláně štěrkodrtí fr. 0-32, zhutnění min. 50 MPa	100mm
Upravená a zhutněná pláň (zZP), zhutnění min. 30 MPa	
Celková mocnost	220mm

#### Návrh skladby nových parkovacích stání:

Betonová dlažba skládaná	80mm
Štěrkové lože 4-8	40mm
Štěrkodrt' fr. 0-32, zhutnění min. 50 MPa	150mm
Štěrkodrt' fr. 0-32, zhutnění min. 50 MPa	100mm
Upravená a zhutněná pláň (zZP), zhutnění min. 30 MPa	
Celková mocnost	370mm

#### Návrh skladby obnovy chodníku:

Betonová dlažba skládaná	60mm
Štěrkové lože 4-8	40mm
Vyrovnání pláňe štěrkodrtí fr. 0-32, zhutnění min. 50 MPa	150mm
Upravená a zhutněná pláň (zZP), zhutnění min. 30 MPa	
Celková mocnost	250mm

#### **c) Napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu**

Stavba samotná je stavbou dopravní infrastruktury a je napojena na stávající místní komunikace a chodníky.

Odvodnění komunikace je provedeno podél protipovodňové stěny stávajícím způsobem podél odrazného pruhu k prvnímu mostu mezi stěnou a zvýšenou plochou do koryta potoka. V části s nově budovanou hlavou opěrné stěny jsou vody odváděny podél hlavy k mostům do potoka. V části s nově budovanou hlavou opěrné stěny jsou vody odváděny prolukami cca 20 cm širokými v monolitické betonové hlavě po cca 10 m přes zeď do potoka.

#### **d) Vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí**

Základním úkolem stavby je větší oddělení pěší a motorové dopravy, zklidnění úseku a definování míst pro dopravu v klidu.

Stavba nemá podstatný vliv na okolní pozemky a stavby.

Stavba nemá podstatný vliv na životní prostředí.

#### **e) Řešení požadavku na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby**

Bezpečnost stavby je řešena především návrhem, který vychází ze současného stavu a byl v maximální míře optimalizován.

Zajištění bezpečnosti při užívání stavby je dáno především její údržbou, která musí být řádná a pravidelná.

#### **f) Zásady řešení bezbariérového užívání – přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Stavba je řešena v souladu s vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

#### **g) Podklady pro vytyčení stavby**

Poloha stavby je určena kótami od stávajících přilehlých konstrukcí.

### **C ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

#### **a) Vedení a řízení veřejného provozu, objížďky, dopravní značení**

Stavbou bude ovlivněna motorová i pěší doprava v dané lokalitě. Pro organizaci dopravy během výstavby je vypracován plán dopravně inženýrských opatření, který je součástí dokumentace jako samostatná příloha.

**b) Věcný a časový postup prací, přesun hmot, skládky materiálů**

Stavba bude probíhat v jedné etapě. Pozemek, na kterém se stavba nachází, je dostatečně plošně velký s rezervou a přilehlými plochami ke skladování a přesunu stavebních materiálů. Postup stavebních prací je navržen tak, aby co nejméně a po co nejkratší zasahoval do průjezdné šířky komunikace.

**c) Nakládání s odpady a ostatní vlivy na životní prostředí**

Stavbou jsou udržovací práce stávající místní komunikace.

Při výstavbě budou vyprodukovány běžné stavební odpady. Odpady budou tříděny podle druhu a odváže na příslušná sběrná místa.

Beton z demolice dlažeb a obrub, asfaltové směsi odebrané z vozovky a zemina vytlačená při výstavbě budou v maximální možné míře zpětně využity, jakožto součást stavby a nebudou tedy odpadem, protože bude přeměněna využitím za splnění podmínek §3, odst. 6 zákona 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění.

Přebytečné materiály, které nebude možné zpětně využít a stanou se odpady, budou následně odvezeny do zařízení, které jsou k nakládání s odpady k tomu určené.

<i>Druh odpadu</i>	<i>Katalog. č.</i>	<i>Kat.</i>	<i>Množství (odhad)</i>
Beton	17 01 01	O	~ 300 t
Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	17 03 02	O	~ 500 t
Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	17 05 04	O	~ 100 t

Při stavbě vzniklé odpady budou likvidovány v souladu se zákonem.

Dešťové vody ze silnice jsou odváděny systémem odvodnění do vodoteče, která ústí do vodního toku Brtnice.

**d) Popis staveniště včetně zajištění základních podmínek a označení pro bezpečné užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Staveniště vznikne v omezené míře v těsném okolí stavby.

Staveniště nebude vzhledem ke svému charakteru oploceno ani nijak speciálně chráněno – to neznamená, že nebude ohraničeno a zajištěno z hlediska bezpečnosti pěšího provozu.

S ohledem na charakter stavby nebude staveniště nijak speciálně označováno atd.

Zařízení staveniště není s ohledem na charakter stavby navrhováno.

**e) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti stavby a ochrany zdraví při práci**

Podmínky pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti stavby a ochrany zdraví při práci jsou dány platnou legislativou, především zákonem 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a na něj navazujícími vyhláškami zejména nařízením vlády 591/2006 Sb., nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi. Dále jsou dány stanovisky správců sítí veřejné technické infrastruktury.

S ohledem na charakter stavby není třeba stanovovat žádné speciální podmínky.