

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## a) identifikační údaje objektu

Název stavby: **VÝSTAVBA PARKOVIŠTĚ U BÝVALÉHO OBYTNÉHO BLOKU 11 - BEČOV**

Stavebník: **Obec Bečov**  
Bečov č.p. 126  
435 26 Bečov

Projektant: **REAL-INVESTA, s.r.o.**  
M. Alše 2101/4  
434 01 Most  
IČ: 253 48 817

Zodpovědný projektant: Ing. Kateřina Mičová Polesná  
Zpracoval: Ing. Lukáš Konečný

Stupeň PD: dokumentace pro vydání sloučeného povolení stavby

## b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Dotčené území se nachází v centrální části obce Bečov. Jedná se prostor, kde se v minulosti nacházel bytový dům označovaný jako blok 11. Tento byl v minulosti odstraněn. Jde o mírně svažité území s nevyhovujícími a poškozenými povrchy, které byly užívány vlastníky a nájemci přilehlých nemovitostí k jejich dopravní obsluze. V ploše určené pro rozšíření parkoviště se nenachází vzrostlá zeleň.

Navrhovaná stavba má za cíl celkovou kultivaci tohoto prostoru a poskytnout další parkovací kapacity pro obyvatele obce i její návštěvníky.

## c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Jako podklad pro projekt bylo zpracováno polohopisné zaměření dotčené lokality v systému S-JTSK a výškopisné zaměření v systému Balt po vyrovnání. K dispozici byla též aktuální katastrální mapa a přibližné trasy stávajících inženýrských sítí poskytnuté jejich jednotlivými správci.

## d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Rekonstrukce místní komunikace je jediným stavebním objektem celé stavby.

## e) návrh zpevněných ploch

Návrh respektuje stávající polohu příjezdové komunikace k parkovišti a její dopravní napojení. Jedná se o rekonstrukci stávající místní komunikace napojené na silnici III/5694 na p.č. 1969/45 v k.ú. Bečov u Mostu, jehož vlastníkem je obec Bečov. Vlastníkem silnice III. třídy je Ústecký kraj. Silnice III. třídy je na této křižovatce vyznačena jako hlavní komunikace, stavba nevyvolává úpravu tohoto dopravního napojení. Možnost bezbariérového přístupu k dané stavbě nebude dotčena.

Parkovací plocha je rozšířena východním směrem tak, aby bylo možné doplnit protilehlou řadu kolmých stání pro osobní vozidla. Šířka dlážděné komunikace mezi řadami parkovacích stání bude mít velikost 6,0m. Kapacita navrhovaného parkoviště bude 24 kolmých stání pro osobní vozidla. Navrhovaná rychlost je zde uvažována 20km/h, intenzita

dopravy je vzhledem k charakteru stavby odhadována na max. 60 vozidel za 24 hodin v součtu obou směrů. Navrhovanou stavbou nedochází k zásadnímu zvýšení této intenzity.

Na stávajícím prostranství dojde k odstranění dnešních konstrukcí v tloušťce potřebné pro uložení nových konstrukčních vrstev. V případě asfaltového povrchu budou na základě požadavku obce vybourány pouze stávající asfaltové vrstvy, které budou nahrazeny betonovou dlažbou uloženou do šterkového lože. Předpokládaná mocnost upravovaných asfaltových vrstev je 80-100mm. Obdobné řešení bude užito i v případě plochy s CB krytem. V místě budování parkovacích stání dojde k vybourání stávajících konstrukčních vrstev až po úroveň budoucí zemní pláně.

Stávající betonová podkladní vrstva bude ponechána, přičemž dojde pouze k jejím lokálním vysprávkám. Výšková úroveň nové vozovky tak bude v maximální možné míře korespondovat s dnešním stavem.

Pod stávajícími zpevněnými plochami se nacházejí kabelové trasy společnosti CETIN a dále kabely NN a VO. V rámci stavby musí dojít k ověření správnosti jejich uložení a k jeho případné nápravě - uložení do chrániček dle pokynu jednotlivých správců.

Kolmá stání jsou navržena v rozměrech 2,5x4,5m (+0,5m přesah vozidla), poslední stání v obou řadách budou o 0,25m širší. Délka stání je volena s ohledem na možnost přesahu částí vozidla za obrubník parkoviště. První stání v řadách ve směru od dopravního napojení budou vyhrazena pro vozidla přepravující osoby s omezenou schopností pohybu. Tato stání budou mít rozměry 3,5x4,5m.

Vnější lemování zpevněných ploch budou tvořit betonové silniční obrubníky 15/25 s výškou hrany 0,10m, zapuštěnou nájezdovou hranu vytvoří betonové chodníkové obrubníky 10/25. Veškeré zmíněné betonové obruby budou uloženy do betonového lože C12/16 s boční opěrou. Úsek místní komunikace o šířce 3,0m je řešen v jednostranném příčném spádu o velikosti max. 2,0% a podélném spádu 7,5% (vyjma dopravního napojení). Příčný sklon parkoviště je navrhován v rozmezí 2,0% - 3,0%, v podélném směru bude mít sklon o velikosti max. 0,8%. Přilehlé nezpevněné plochy budou ohumusovány v tl. 15cm a bude provedeno jejich zatravnění, příp. jiná vhodná výsadba.

#### Konstrukce vozovky místní komunikace (NÚP: D1, TDZ: VI):

Betonová dlažba šedá (např. BEST - BEATON)

	DL I	80mm	(ČSN 736131-1)
Lože z kamenné drti fr. 4/8mm	L	40mm	(ČSN 736126)
Šterkodrt'	ŠDA 0/32	150mm	(ČSN 736126)
Šterkodrt'	ŠDA 0/32	min. 150mm	(ČSN 736126)
<b>Celkem</b>		<b>min.420mm</b>	

Tato kompletní konstrukce bude použita pouze v místech, kde dochází k rozšíření stávající asfaltové plochy. Asfaltová vozovka bude zrekonstruována dle zásad uvedených výše. Na vyspravený betonový podklad bude provedeno lože tl. 40mm z kamenné drti fr. 4/8mm a do něj bude osazena nová betonová dlažba tl. 80mm. K vyrovnání případných výškových odchylek bude na podkladním betonovém povrchu provedena vrstva ŠDA 0/32 o proměnné mocnosti dle potřeby.

#### Konstrukce parkovacích stání (NÚP: D2, TDZ: VI):

Betonová dlažba šedá (např. BEST - BEATON)

	DL I	80mm	(ČSN 736131-1)
Lože z kamenné drti fr. 4/8mm	L	40mm	(ČSN 736126)
Šterkodrt'	ŠDA 0/32	150mm	(ČSN 736126)
Šterkodrt'	ŠDA 0/32	min. 150mm	(ČSN 736126)
<b>Celkem</b>		<b>min.420mm</b>	

#### **f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Lokalita není vybavena kanalizačním řadem. Zpevněné plochy budou odvodněny příčným a podélným sklonem dvou navržených sorpčních vpustí umístěvaných na západní

straně parkoviště. Tyto vpusti budou odvodněny do vsakovacího objektu. Podoba navrhovaného vsakovacího objektu vychází ze zpracovaného hydrogeologického posudku – RNDr. Zdeněk Bejšovec, květen 2023. Akumulačně vsakovací objekt musí mít schopnost zachytit srážky ve výši 30 mm za hodinu a postupně ji za 24 hodin zasáknout. Při koeficientu filtrace  $K_f = 1 \text{ až } 2 \cdot 10^{-6} \text{ m.s}^{-1}$  je reálný zásak 5 - 6 litrů za hodinu na ploše  $1 \text{ m}^2$ . Rozměry drénu jsou navrženy  $32 \times 3 \text{ m} = \text{plocha } 96 \text{ m}^2$ . Na základové spáře vsakovacího drénu (hloubka základové spáry 1 m bude pod terénem) bude uloženo štěrkové lože frakce 32/64mm s volnou kapacitou 330 až 350 litrů na  $1 \text{ m}^3$  volně sypaného, nebo pojezdem upraveného štěrku. Přes štěrk bude položena separační netkaná geotextilie a výkop bude zpětně zasypán do úrovně terénu (ohumusování v tl. min. 150mm Doporučeno je vytvoření 1-3 přelivových prvků, kdy dojde k vytažení štěrkových pilířů z drénu až na terén.

Předmětnou stavbou dochází k nárůstu odvodňovaných zpevněných ploch o cca  $150 \text{ m}^2$ . Výsledný sklon v každém místě zpevněné plochy musí dosahovat alespoň 0,5%.

Zemní pláň vozovky musí být dostatečně zhutněna a při zkouškách dosáhnout hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{\text{def},2} = \min. 45 \text{ MPa}$ , v případě výhradně pochozích ploch  $30 \text{ MPa}$ . V celé hloubce aktivní zóny podloží musí být dosažena míra zhutnění  $D = \min. 100\%$  PS. V případě, že nebude na zemní pláni dosaženo požadovaných únosností, musí být provedena vhodná stabilizace podloží, např. pomocí výměny nevhodné zeminy. Pláň je navržena pod příčným sklonem 3,0% a bude odvodněna flexibilním trativodem DN160 napojeným na nové sorpční vpusti. Na úrovni zemní pláne bude uložena sorpční textilie RED FIBROIL s gramáží min  $400 \text{ g/m}^2$  a bude po 20 letech (a vždy po havarijním úniku) vyměněna.

#### **g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Svislé i vodorovné dopravní značení se zde omezuje výhradně na označení celého parkoviště jednou svislou značkou IP11a umístěnou na stávající sloup VO a dvojicí svislých značek IP12 u vyhrazených parkovacích stání. Vzájemné oddělení jednotlivých stání je uvažováno řádkem dlažby odlišné barvy.

Dopravní značení je třeba projednat s příslušným dopravním inspektorátem policie ČR a následně stanovit novou místní úpravu provozu. Dopravní značení a organizaci dopravy při výstavbě je nutno před zahájením realizace opět projednat a nechat schválit policií a zajistit stanovení přechodné úpravy provozu.

#### **h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, příp. údržbu**

Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního materiálu budou správnou organizací stavby minimalizovány. Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů. V souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence. Staveniště bude také řádně a viditelně označeno dopravním značením. Je nutno dodržovat pravidla silničního provozu a udržovat čistotu na komunikacích.

Jedná se o mírně svažité území s dobrou dopravní dostupností. Uspořádání staveniště bude vycházet z požadavků na postup a provádění výstavby a bude organizováno zhotovitelem stavby. Povrch staveniště bude odvodňován do přilehlých nezpevněných ploch, kde bude povrchová voda vsakovat. Stavba bude dostatečně zajištěna proti úniku dešťových vod mimo prostor staveniště. Obvod staveniště bude respektovat aktuální hranice parcel a bude zahrnovat pouze území označené v rámci projednávání sloučeného povolení jako dotčené.

Staveniště musí být po dobu výstavby zabezpečeno a všechna nebezpečná místa budou řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. Staveniště bude také řádně a viditelně označeno dopravním značením.

Odpady vzniklé při realizaci stavby se omezují na stavební odpad vznikající při stavebních pracích spojených s novými konstrukcemi a stavbami, při užívání stavby nebudou vznikat žádné odpady. Při likvidaci odpadů bude dodržován zákon č. 541/2020 Sb. o odpadech, v platném znění a souvisejících právních předpisů, především vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Odpady vzniklé v průběhu stavby budou likvidovány oprávněnou firmou a pravidelně

odváženy na místně příslušnou registrovanou skládku. Stavba bude produkovat pouze běžné odpady, žádné toxické odpady se nepředpokládají.

Přístup na stavbu bude možný po stávající komunikační síti. Vozidla stavby budou směřována pokud možno mimo oblasti zastavěných obytnou zástavbou a po komunikacích s neomezeným přístupem. Veřejné komunikace nesmí být poškozeny a dodavatel zajistí jejich čistotu. V prostoru styků veřejných komunikací se stavenišťem zajistí dodavatel řádné označení staveniště, vč. dopravních značek upozorňujících na probíhající výstavbu s vyznačením případných změn v dopravě. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dále ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením. Podzemní energetické, telekomunikační, vodovodní a stokové sítě v prostoru staveniště budou polohově a výškově vyznačeny před zahájením stavby. Při zásobování materiálem po místní komunikaci je nutno dodržovat silniční bezpečnostní předpisy a vlastní komunikaci udržovat čistou a sjízdnou. Vozidlům integrovaného záchranného systému bude průjezd stavbou umožněn.

Stavba bude realizována dodavatelskou firmou. Veškeré práce je nutno provádět dle platných ČSN a přísně dodržovat bezpečnostní předpisy. Při všech demoličních pracích je třeba přísně dodržovat platné předpisy zajišťující bezpečnost a ochranu zdraví pracujících. Zejména je třeba dbát zvýšené opatrnosti s ohledem na charakter bouracích prací. Ve sporných případech či při zjištění nových skutečností je povinností stavební firmy neprodleně informovat projektanta stavby a dohodnout s ním další postup prací, resp. nová opatření. Zvláštní zřetel k bezpečnosti práce je třeba uplatňovat na veřejném prostranství.

Při provádění veškerých prací je nutno dodržovat platné předpisy o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, a další související předpisy. V průběhu stavby budou provedena veškerá možná technicky dostupná opatření pro snížení vlivu na okolí, zejména hlučnosti a prašnosti (kropení, krytí plachtami apod.).

#### **i) vazba na případné technologické vybavení**

Tato část stavby nemá vazbu na technologické vybavení.

#### **j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Pro tuto stavbu nejsou dokladovány žádné statické výpočty.

#### **k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace se řídí vyhláškou č. 398/2009 Sb. V zájmové lokalitě se jedná o místní obslužné komunikace, přičemž pohyb pěších je zde realizován ve společném dopravním prostoru s motorovou dopravou. V místech předpokládaného pohybu chodců u přerušení chodníku v místě dopravního napojení je navrhováno snížení hrany obrubníku na 0,02m doplněnou varovným pásem šířky 0,4m. Obrubníky tvořící nové vodící linie jsou navrženy s výškou hrany min. 0,06m, přičemž nedochází k jejímu přerušení na délku větší než 8,0m.

Varovné pásy budou provedeny z výrobků a materiálů stanovených ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky. Požadovaný charakter a vlastnosti upravují Technické návody pro posuzování shody stavebních výrobků dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. Je navrhováno použití dlažby se součinitelem smykového tření  $0,5 + \tan \alpha$ , kde  $\alpha$  je úhel sklonu ve směru chůze. Varovný pás bude proveden z dlažby barevně i hmatově kontrastní vůči okolnímu povrchu.

Při stavebních úpravách v šířce celého chodníku je třeba provést ohrazení staveniště vhodnými prvky, které mají dolní zábranu ve výši 0,10-0,25m a horní pevnou zábranu ve výši 1,1m, a dále zajistit náhradní bezbariérovou trasu se sjezdy z chodníků, popř. s bezbariérovými lávkami přes výkopy.