

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1. Popis území stavby

a) Charakteristika stavebního pozemku

Projektová dokumentace řeší novostavbu dvou autobusových zálivů v intravilánu města Kyjov – Bohuslavice na průtahu silnice II/432 v místě stávající autobusové zastávky. Součástí stavby bude také výstavba nástupiště, chodníku (propojujícího obě nástupiště) a úprava napojení stávající místní komunikace na silnici II/432. V trase chodníku budou provedeny dvě nová místa pro přecházení chodců.

Vozovka autobusových zálivů je navržena asfaltová. Asfaltová vozovka byla zvolena vzhledem k nízké intenzitě autobusů a vzhledem ke snadnější opravitelnosti případných poruch (odfrézování a výměna ohrubné vrstvy). Tento povrch byl zvolen po konzultaci se správcem komunikace a se zástupcem investora stavby. Chodníky a plochy pro pěší jsou navrženy z betonové dlažby.

Stavba se nachází na pozemcích p.č. 1337/1, 665/1 a 1371 v k.ú. Bohuslavice u Kyjova.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územním plánem města Kyjov.

c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Řešené území se nachází v oblasti Středomoravské Karpaty, podcelku Mutěnická pahorkatina a okrsku Žádovická pahorkatina. Žádovická pahorkatina je členitá pahorkatina budovaná pannonskými písky, jíly, vzácně štěrky bzeneckého souvrství, v menší míře také sarmatskými písky, štěrky a jíly bílovického souvrství vídeňské pánve. V sev. části oblasti, v podhůří Chřibů, vystupují z podloží horniny vsetínských a luhačovických vrstev zlínského souvrství račanské jednotky magurské skupiny příkrovů.

Dle geologické mapy se stavba nachází na rozhraní oblasti nivního sedimentu a spraše a sprašové hlíny, jedná se o nevhodné zeminy pro podloží vozovek. Stavba se nachází 100 m od vodního toku Kyjovka, ale nenachází se v záplavovém území.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

Projektová dokumentace vycházela z údajů z geodetického zaměření, z katastrální mapy, z polohy a zaměření stávajících inženýrských sítí, z prohlídky na místě samém, z pořízené foto-video dokumentace, z jednání se zástupci investora a z požadavků vyplývajících z vyjádření všech dotčených organizací a správců inženýrských sítí.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Není požadovaná ochrana podle jiných právních předpisů.

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

Pozemek neleží v poddolovaném území, v území se zvýšenou seismicitou nebo v sesuvném území. Pozemky pro stavbu neleží v záplavovém území.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na své okolí. Nezastiňuje okolní zástavbu, nenavyšuje významně dopravní, hlukové zatížení, ani exhalace.

Odvodnění dešťových vod bude zachováno ve stávajícím stavu. Dešťová voda z navržených ploch bude odvedena příčným sklonem na stávající přilehlé komunikace, z nichž bude svedena do okolních zatravněných ploch a příkopů.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Součástí projektové dokumentace nejsou asanace ani kácení dřevin. Před stavbou objednatel stavby provede pokácení 3 stromů, jejichž obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí je do 80 cm v obvodu. Součástí stavby je odstranění stávajícího přístřešku.

i) Požadavky na zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků, sloužících k plnění funkce lesa

Stavba zasahuje do pozemku s ochranou ZPF a nezasahuje do pozemků sloužících k plnění funkce lesa.

- j) Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na dopravní a technickou infrastrukturu)

Autobusové zálivy budou provedeny v trase průtahu silnice II/432, chodník je částečně veden podél místní komunikace.

- k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Nejprve budou provedeny opěrné zdi, následně autobusové zálivy a poté chodníky.

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

Číslo parcely KN	Zábor pozemku (m2)	Vlastník	Druh pozemku	Využití pozemku
1337/1	390	Jihomoravský kraj/SÚS Jmk kraje, p.o.k.	ostatní plocha	silnice
665/1	69	Město Kyjov	ostatní plocha	ostatní komunikace
1371	1	Kubík Vlastimil	Bohuslavice 4187, 69655 Kyjov	zahrada - ZPF

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

Stavbou nevznikne žádné ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

- n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou požadavky na monitoring a sledování přetvoření.

- o) Možnosti napojení stavby na veřejnou a technickou infrastrukturu

Stavba není napojena na veřejnou a technickou infrastrukturu.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1. Celková koncepce řešení stavby

- a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Projektová dokumentace řeší novostavbu autobusových zálivů a chodníkových ploch (včetně nástupiště). Součástí stavby bude také úprava stávající místní komunikace u napojení na silnici II/432.

b) Účel užívání stavby

Stavba bude užívána v souladu se svým charakterem. Autobusové zálivy budou sloužit pouze pro zajištění autobusů. Chodník bude sloužit pro pohyb pěších, kteří jsou nyní nuceni chodit po okraji vozovky průtahu silnice II/432.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

Nebudou řešeny žádné výjimky.

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

V projektové dokumentaci jsou zaneseny všechny podmínky a požadavky dotčených orgánů. Veškeré povrchové znaky inženýrských sítí budou osazeny do navržené nivelety zpevněných ploch.

f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby

Projektová dokumentace řeší novostavbu dvou autobusových zálivů v intravilánu města Kyjov – Bohuslavice na průtahu silnice II/432 v místě stávající autobusové zastávky. Součástí stavby bude také výstavba nástupiště, chodníku (propojujícího obě nástupiště) a úprava napojení stávající místní komunikace na silnici II/432. V trase chodníku budou provedeny dvě nová místa pro přecházení chodců. Nejprve bude proveden výkop rýh a osazení opěrných stěn, poté bude provedeno odstranění stávajících konstrukcí a odkop zeminy a po úpravě podloží a pláň budou položeny konstrukční vrstvy navržených komunikací.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není pod zvláštní ochranou (kulturní památka, vojenský objekt, ochrana obyvatelstva atd.).

h) Základní bilance stavby

Vzhledem k tomu, že se jedná o nevýrobní stavbu, produkce odpadů se nepředpokládá. Vlastní stavba nevyvolá žádné nároky na energie, spotřebu vody. Odpady vzniklé provozem a údržbou komunikace budou odstraňovány správcem komunikace.

V rámci stavby nevznikne stavební odpad spojený s demolicí. Přebytečné zeminy budou odvezeny na příslušnou skládku.

Odpady produkované při stavbě budou v souladu s § 11 zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, přednostně využívány před jejich odstraněním.

Odpady budou dle § 12 výše uvedeného zákona předávány pouze oprávněným osobám, tzn. těm, které pro jejich sběr, výkup, příp. následné využívání nebo odstraňování mají souhlas příslušného orgánu státní správy.

Evidence produkovaných odpadů bude vedena v rozsahu § 39 zákona o odpadech a §§ 21 a 22 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů.

i) Základní předpoklady výstavby

Realizace proběhne v jedné etapě. Předpokládaná doba realizace je přibližně 3 měsíce. Stavba bude opatřena přechodným dopravním značením, zhotovitel stavby si nechá odsouhlasit návrh přechodného dopravního značení příslušným správním úřadem.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

Nepředpokládá se předčasné užívání stavby. Stavba bude užívána po jejím dokončení.

k) Orientační náklady stavby

Chodník - náklady na 1 m² 2000 Kč, 2000 * 119 m² = 238 000 Kč

Vozovka - náklady na 1 m² 3500 Kč, 3500 * 248 m² = 868 000 Kč

Opěrné stěny = 300 000 Kč

Celkem cca 1 406 000 Kč bez DPH

B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus

Stavba řeší úpravu stávající autobusové zastávky. V současné době autobusy zastavují v jízdních pruzích průtahu silnice a místní komunikace. Nástupiště je tvořeno dvěma betonovými panely ve směru na Koryčany, na opačné straně nástupiště chybí.

b) Architektonické řešení

Jedná se o návrh asfaltové vozovky (autobusový záliv a úprava místní komunikace) a nástupiště a chodníku s dlážděným krytem. Asfaltová vozovka byla zvolena vzhledem k nízké intenzitě autobusů a vzhledem ke snadnější opravitelnosti případných poruch (odfrézování a výměna ohrubné vrstvy). Tento povrch byl zvolen po konzultaci se správcem komunikace a se zástupcem investora stavby. Dlážděné plochy budou lemovány betonovými obrubníky, popř. opěrnými stěnami.

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.

Projektová dokumentace řeší novostavbu dvou autobusových zálivů v intravilánu města Kyjov – Bohuslavice na průtahu silnice II/432 v místě stávající autobusové zastávky. Součástí stavby bude také výstavba nástupiště, chodníku (propojujícího obě nástupiště) a úprava napojení stávající místní komunikace na silnici II/432. V trase chodníku budou provedeny dvě nová místa pro přecházení chodců.

Technologická část:

Autobusové zálivy, vozovka

Nejprve bude proveden výkop rýh a osazení opěrných stěn, poté bude provedeno odstranění stávajících konstrukcí a odkop zeminy pro potřebnou sanaci podloží. Zemní paraplán bude zhutněna a urovňována tak, aby bylo na navržené pláni vozovky dosaženo hodnoty $E_{def,2}$ minimálně 45 MPa. Navržená sanace podloží bude

bodově provedena na dvou místech, kde bude ověřena navržená mocnost sanace podloží. Projektant předpokládá sanaci štěrkodrti frakce 0-63 mm tl. 2x250 mm. Přesné množství sanace podloží bude určeno při stavbě.

Poté budou položeny obrubníky do betonového lože a provedení nové konstrukce vozovky. Nejprve budou položeny 2 vrstvy štěrkodrti frakce 0-63 mm: spodní podkladní vrstva tl. 200 mm (příčný sklon pláně 3%) a horní podkladní vrstva tl. 150 mm. Následně bude nanesen asfaltový infiltrační postřik v množství 0,6 kg/m². Na infiltrační postřik bude položena podkladní vrstva ACP 16+ tl. 50 mm. Na podkladní vrstvu bude nanesen asfaltový spojovací postřik 0,3 kg/m². Dále bude položena ložná vrstva ACL 16+ tl. 60 mm. Na ložnou vrstvu bude znovu nanesen asfaltový spojovací postřik 0,3 kg/m². Nakonec bude položen asfaltový kryt ACO 11+ tl. 40 mm.

Chodník

Nejprve bude proveden odkop zeminy pro potřebnou sanaci podloží. Zemní parapláň bude zhutněna a urovňována tak, aby bylo na navržené pláni vozovky dosaženo hodnoty E_{def,2} minimálně 30 MPa. Navržená sanace podloží bude bodově provedena na dvou místech, kde bude ověřena navržená mocnost sanace podloží. Projektant předpokládá sanaci štěrkodrti frakce 0-63 mm tl. 300 mm. Přesné množství sanace podloží bude určeno při stavbě.

Poté budou položeny obrubníky do betonového lože. Následně bude zhotovena podkladní vrstva ze štěrkodrti frakce 0–63 mm tloušťky 200 mm. Na podkladní vrstvu bude položena ložná vrstva z hrubého drceného kameniva frakce 4–8 mm tloušťky 30 mm.

V místě navrženého samostatného sjezdu budou provedeny 2 vrstvy ze štěrkodrti frakce 0–63 mm tl. 2x 150 mm a vrstva z hrubého drceného kameniva frakce 4–8 mm bude tl. 40 mm.

Následně bude položena betonová dlažba šedé barvy 20/10/6 cm. U sjezdu bude betonová dlažba 20/10/8 cm. Postup pokládky je třeba zvolit vždy směrem proti spádu dlážděné plochy. Přísun kamenů a jejich pokládka se provádí z již položené dlažby. Dlažba se klade v požadované vazbě tak, aby mezi jednotlivými kameny vznikla spára o šířce 3 – 5 mm.

Poslední fází pokládky dlažby je zaspárování a zhutnění dlažby pomocí vibrační desky. Před hutněním povrchu dlažby se provede první vyplnění spár suchým

křemičitým pískem o velikosti zrn 0 – 2 mm. Hutnit lze pouze zaspárovaný suchý a čistý (zametený) povrch dlažby. Hutnění se provádí vibrační deskou s plastovou podložkou a kromě zpevnění povrchu dlažby se jím srovnají přípustné výškové tolerance jednotlivých kamenů. Po zhutnění dlažby se provede doplnění spár spárovacím pískem a konečné zametení povrchu dlažby. Hutnit lze pouze dlažbu se spárami vyplněnými spárovacím pískem.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplá užitkové vody

Stavba nemá žádné nároky na energii, teplo a teplou užitkovou vodu.

c) Celková spotřeba vody

Stavba nemá žádnou spotřebu vody.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Vzhledem k tomu, že se jedná o nevýrobní stavbu, produkce odpadů se nepředpokládá. Odpady vzniklé provozem a údržbou komunikace budou odstraňovány správcem komunikace.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba není napojena na veřejné sítě.

B.2.4. Bezbariérové užívání stavby

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Výškové rozdíly

Výškové rozdíly pochozích ploch jsou nejvýše 16 cm (nástupní hrana BUS).

Podélný sklon

Podélný sklon pochozích ploch ve všech řešených úsecích nepřesahuje hodnotu 3,00 %. Výjimku tvoří propojovací chodník s podélným sklonem do 6%.

Příčný sklon

Příčný sklon pochozích ploch je navržený v hodnotě 2,00 %.

Povrchy pochozích ploch

Povrch chodníků musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít součinitel smykového tření nejméně 0,5.

Rampy

Sklon rampových částí komunikace pro pěší nepřesáhne hodnotu 12,50 % a je navržen tak aby ve všech takto řešených místech zůstal průchozí prostor v šířce minimálně 0,90 m s příčným sklonem nepřesahujícím hodnotu 2,00%.

Rošty

Nejsou součástí projektové dokumentace.

b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Vodící linie

Přirozená vodící linie je tvořena chodníkovým obrubníkem s převýšením min. 60 mm.

Varovný pás

Varovný pás hmatově vyznačuje hranici mezi chodníkem a jízdním pruhem v celé délce sníženého obrubníku s výškou menší než 0,08 m. Varovný pás má šířku 0,40 m a jeho povrch má nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí. Varovný pás bude lemován dlažbou s nesraženou hranou v šířce 0,2 m.

Signální pás

Signální pásy budou zhotoveny na autobusových nástupištích v souladu s ČSN 736425-1. Signální pás má šířku 0,80 m a jeho povrch má nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí. Signální pás bude lemován dlažbou s nesraženou hranou v šířce 0,2 m.

c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Konkrétní prvky pro osoby se sluchovým postižením nejsou v dané stavbě navrženy, ale zároveň řešení stavby nebude tyto osoby, po dokončení stavby, nijak omezovat v pohybu.

d) Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Hmatová (slepecká) dlažba musí mít dostatečný hmatový kontrast. Bezbariérové úpravy splňují vyhlášku MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-.06. Slepecká dlažba bude lemována dlažbou s nesraženou hranou v šířce 0,2 m.

B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání prostorů stavby spočívá především v dodržování základních požadavků bezpečnostních norem a předpisů. Bezpečnost při užívání chodníku bude záviset na dodržování pravidel silničního provozu.

B.2.6. Základní charakteristika objektůa) Popis současného stavu

Řešená autobusová zastávka se nachází v intravilánu městské části Kyjov – Bohuslavice v trase průtahu silnice II/432. Po obou stranách je průtah lemován zelení a bloky orné půdy a okolí má charakter extravilánu. V místě autobusové zastávky je na průtahu silnice napojena místní komunikace pod nízkým úhlem. V místě napojení místní komunikace na průtah silnice se nachází plechový přístřešek pro autobusovou zastávku a za ním následuje liniová zástavba rodinných domů. V současné době autobusy zastavují v jízdnicích průtahu silnice a místní komunikace. Nástupiště

je tvořeno dvěma betonovými panely ve směru na Koryčany, na opačné straně nástupiště chybí. Jedná se o nebezpečné místo, kde nejsou nijak řešeny bezbariérové úpravy.

b) Popis navrženého řešení

Projektová dokumentace řeší novostavbu dvou autobusových zálivů v intravilánu města Kyjov – Bohuslavice na průtahu silnice II/432 v místě stávající autobusové zastávky. Součástí stavby bude také výstavba nástupiště, chodníku (propojujícího obě nástupiště) a úprava napojení stávající místní komunikace na silnici II/432. V trase chodníku budou provedeny dvě nová místa pro přecházení chodců.

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Stavba řeší novostavbu BUS zálivů s nástupišti, chodníku a úpravu MK.

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

Projektová dokumentace řeší novostavbu dvou autobusových zálivů v intravilánu města Kyjov – Bohuslavice na průtahu silnice II/432 v místě stávající autobusové zastávky s asfaltovým krytem. Součástí stavby bude také výstavba nástupiště, chodníku (propojujícího obě nástupiště) a úprava napojení stávající místní komunikace na silnici II/432. V trase chodníku budou provedeny dvě nová místa pro přecházení chodců.

Směrové řešení

Autobusové zálivy – autobusové zálivy směrově kopírují průtah silnice II/432, ke kterému jsou přimknuty. Délka vyřazovacího úseku je 25,0 m, délka nástupní hrany 12,0 m a délka zařazovacího úseku je 10,0 m.

Místní komunikace – místní komunikace je napojena na průtah silnice pod nevhodným ostrým úhlem s nadměrnou plochou vozovky. Navržená úprava pomocí směrového oblouku o poloměru 12,0 m napojuje vedlejší místní komunikace na průtah silnice pod kolmým úhlem. Délka upravované trasy je 11,66 m. Napojení místní komunikace bude částečně kříženo vyřazovacím úsekem autobusového zálivu pomocí nájezdových oblouků o poloměrech 3,0 a 10,0 m.

Plochy pro pěší – v délkách nástupních hran budou provedeny nástupiště, které budou propojeny chodníkem. Podél průtahu silnice bude od nástupiště po místo přecházení chodců (přes průtah silnice) veden chodník délky 12,5 m. Na opačné straně průtahu silnice bude od nástupiště po místo přecházení chodců (přes místní komunikaci) veden chodník délky 26,0 m. Mezi průtahem silnice a místní komunikací je navržen propojovací chodník délky 6,5 m.

Výškové řešení

Autobusové zálivy budou kopírovat podélný sklon průtahu silnice tzn. budou mít sklon do 3%.

Místní komunikace bude kopírovat stávající podélný sklon v hodnotě 2,5%.

Nástupiště a chodníky mají navržený podélný sklon v hodnotách do 3%. Pouze propojovací chodník mezi místní komunikací a průtahem silnice je v hodnotě do 6%.

Příčné uspořádání

Šířka autobusových zálivů bude 3,00 m. Příčný sklon bude 2,00% směrem k průtahu silnice II/432.

Šířka nástupišť bude 2,00 m (šířka betonové dlažby). Příčný sklon bude 2,00% směrem k navrženým zálivům.

Šířka chodníků bude min. 1,50 m (šířka dlažby bez obrubníků). Příčný sklon bude 2,00% směrem k silnici II/432 a místní komunikaci.

Ohraničení dlážděných ploch

Nástupiště bude od autobusového zálivu odděleno kasselským obrubníkem 100/44/31 s nášlapem +16 cm v délce 12 m = nástupní hrana. Nástupiště (mimo nástupní hrany) bude na obou koncích ukončeno přechodovým kasselským obrubníkem s nášlapem +12 cm - +16 cm. Dále budou autobusový záliv a komunikace od chodníku a od zeleně podél chodníku odděleny silničním obrubníkem 100/15/25 s nášlapem +12 cm. V místě sjezdu a míst pro přecházení bude provedena nájezdový obrubník 100/15/15 +5 cm (vjezd) a +2 cm (místa pro přecházení). Mezi zvýšeným a nájezdovým obrubníkem bude vždy vložen obrubník silniční přechodový 100/15/15-25.

U snížených obrub budou provedeny varovné pásy šířky 40 cm ze slepecké dlažby červené barvy. V místě nástupiště bude nástupní hrana doplněna kontrastním pásem z červené betonové dlažby šířky 40 cm.

Na druhé straně chodníku a nástupiště bude provedena vodící linie pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace pomocí chodníkového obrubníku 100/25/10 +6 cm. V místě nástupiště pro autobusy ve směru Kyjov budou obrubníky nahrazeny opěrnou zdí výšky 0,50 – 0,51 m.

Silniční obrubníky budou uloženy do betonového lože C25/30 XF3 min. tl. 150 mm. Chodníkové obrubníky budou uloženy do betonového lože C25/30 XF1 min. tl. 100 mm.

Průtah silnice bude od zeleně, kde se nenachází chodník, oddělen krajinicí ze štěrkodrti frakce 0-32 mm tloušťky 100 mm šířky 0,5 m, s příčným sklonem směrem od vozovky o hodnotě 8%.

Zemní práce

Zemní práce obsahují odstranění pařezů (odstranění stromů provede objednatel stavby v době vegetačního klidu) a stávajících konstrukčních vrstev komunikací, odkopávky zeminy, sanaci podloží, úpravu zemní pláně/parapláně, násyp, hutněný zásyp, svahování nepevněných ploch, ohumusování a zatravnění.

Před stavbou objednatel stavby provede pokácení 3 stromů, jejichž obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí je do 80 cm v obvodu. Součástí stavby je následné odstranění jejich pařezů.

Nejprve bude proveden výkop rýh a po osazení opěrných stěn bude provedeno odstranění stávajících konstrukcí a odkop zeminy. V místě spodní opěrné stěny bude proveden hutněný zásyp ze štěrkodrti po vrstvách tloušťky max. 300 mm. Lokálně bude provedeno doplnění násypu štěrkodrtí obdobně jako hutněný zásyp ze štěrkodrti. Jednotlivé vrstvy štěrkodrti budou do stávajícího násypu v odstupech zaříznuty.

Odstraněná vozovka s asfaltovým pojivem a zeminy budou odvezeny na řízenou skládku. Zbylé zeminy budou uloženy na mezideponii. Tyto zeminy budou použity zpětně k zásypu podél navržené místní komunikace a chodníku.

Následně bude po úpravě parapláně provedena sanace podloží ze štěrkodrti.

Zemní paraplán bude zhutněna a urovnaná tak, aby bylo na navržené pláni vozovky dosaženo hodnoty $E_{def,2}$ minimálně 45 MPa. Navržená sanace podloží

bude bodově provedena na dvou místech, kde bude ověřena navržená mocnost sanace podloží. Projektant předpokládá sanaci štěrkodrtí frakce 0-63 mm tl. 2x250 mm. Přesné množství sanace podloží bude určeno při stavbě.

Zemní parapláň v místě chodníku bude zhutněna a urovňována tak, aby bylo na navržené pláni vozovky dosaženo hodnoty $E_{def,2}$ minimálně 30 MPa. Navržená sanace podloží bude bodově provedena na dvou místech, kde bude ověřena navržená mocnost sanace podloží. Projektant předpokládá sanaci štěrkodrtí frakce 0-63 mm tl. 300 mm. Přesné množství sanace podloží bude určeno při stavbě.

Plochy zasypané zeminou budou zhutněny a vysvahovány, v tloušťce 100 mm bude provedeno ohumusování ornici. V případě nedostatku ornice bude použita vhodná zemina z odkopů. Nezpevněné plochy budou zatravněny.

Konstrukce komunikace:

Konstrukce komunikace (autobusový záliv a místní komunikace) byla navržena tak, aby splňovala požadavky dostatečné únosnosti předpokládané dopravní intenzity a zároveň byla navržena dle Katalogu vozovek TP170 takto:

- Asfaltový beton ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
- Asfaltový spojovací postřik PSA	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
- Asfaltový beton ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- Asfaltový spojovací postřik PSA	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
- Asfaltový beton ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
- Asfaltový infiltrační postřik PIA	0,60 kg/m ²	ČSN 736129
- Štěrkodrt' ŠDA 0-63 mm	150 mm	ČSN 736126-1
- Štěrkodrt' ŠDA 0-63 mm	200-220 mm	ČSN 736126-1
Celkem	500-520 mm	

Nejprve bude provedena sanace podloží, projektant předpokládá sanaci pomocí dvou vrstev štěrkodrtě frakce 0-63 mm tl. 2x 250 mm.

Konstrukce chodníku:

Konstrukce chodníku a nástupišť je v celé délce trasy navržena pro chodce s vyloučením motorových vozidel v třídě dopravního zatížení „CH“. Konstrukce vozovky byla navržena tak, aby splňovala požadavky dostatečné únosnosti

předpokládané dopravní intenzity a zároveň byla navržena dle Katalogu vozovek TP170 takto:

- Betonová dlažba 20/10/6	DL	60 mm	ČSN 736131
- Drcené kamenivo frakce 4-8 mm	L	30 mm	ČSN 736131
- Štěrkodrt' frakce 0-63 mm	ŠDA	200 mm	ČSN 736126-1
Celkem		290 mm	

Nejprve bude provedena sanace podloží, projektant předpokládá sanaci pomocí vrstvy štěrkodrtě frakce 0-63 mm tl. 300 mm.

Konstrukce samostatného sjezdu:

Konstrukce samostatného sjezdu nacházejícího se v trase chodníku je navržena pro lehkou dopravu v třídě dopravního zatížení VI tj. na průměrnou denní dopravní intenzitu do 15 těžkých nákladních vozidel v obou směrech. Konstrukce vozovky byla navržena tak, aby splňovala požadavky dostatečné únosnosti předpokládané dopravní intenzity a zároveň splňovala požadavky investora. Konstrukce vozovky byla navržena dle Katalogu vozovek TP170 cest takto:

- Betonová dlažba 20/10/8	DL	80 mm	ČSN 736131
- Drcené kamenivo frakce 4-8 mm	L	40 mm	ČSN 736131
- Štěrkodrt' frakce 0-63 mm	ŠDA	150 mm	ČSN 736126-1
- Štěrkodrt' frakce 0-63 mm	ŠDA	150 mm	ČSN 736126-1
Celkem		420 mm	

Nejprve bude provedena sanace podloží, projektant předpokládá sanaci pomocí vrstvy štěrkodrtě frakce 0-63 mm tl. 300 mm.

Místa pro přecházení chodců

V trase chodníku se nachází dvě místa pro přecházení chodců, jedno přes průtah silnice II/432 a druhé přes přílehlou místní komunikaci. Místo pro přecházení přes průtah silnice bude mít šířku 2,00 m a délku 6,35 m a místo pro přecházení přes místní komunikaci bude mít šířku 2,00 m a délku 4,25 m. Silniční obrubníky 100/15/15 zde budou sníženy na výšku +2 cm. Na koncích chodníků zde budou pro

osoby s omezenou schopností pohybu a orientace provedeny varovné pásy ze slepecké dlažby červené barvy. Varovné pásy budou mít šířku 0,40 m a budou lemovány dlažbou s nesraženou hranou v šířce 0,2 m. Signální pásy nebudou v souladu s ČSN 736110/Z1 odst. 10.1.3.1.14 navrženy. Místa pro přecházení chodců se nachází v blízkosti stávajícího stožáru veřejného osvětlení.

Nástupiště

Navržená autobusová zastávka na průtahu silnice II/432 má délku nástupní hrany 12,0 m s nášlapem obrubníku +16 cm, nástupiště má šířku 2,00 m (dlážděné plochy bez obrubníku). V místě navržené zastávky BUS bude proveden vizuálně kontrastní pás šířky 40 cm z betonové dlažby červené dlažby. Na tento pás bude napojen signální pás šířky 80 cm ze slepecké dlažby červené barvy. Signální pás bude na druhé straně ukončen napojením na vodící linii. Signální pás bude lemován dlažbou s nesraženou hranou v šířce 0,2 m. Obě nástupiště budou vybavena přístřeškem, který bude osazen v ploše nástupiště. Přesný typ bude vybrán při výstavbě objednatelem stavby. Předpokládá se kovová konstrukce se skleněnými výplněmi. Betonové základy přístřešku budou mít parametry určené výrobcem. Vzhledem k majetkoprávním vztahům není možné nástupiště v místě přístřešků rozšířit, a tak jsou přístřešky vloženy přímo do šířky navrženého nástupiště. V případě použití přístřešků s bočními stěnami bude zachována průchozí šířka nástupiště vzhledem ke stísněným poměrům v intravilánu minimálně 1,7 m. Střecha bude od zálivu vzdálena minimálně 0,6 m.

Zábradlí

Vzhledem k tomu, že západní nástupiště je navrženo v násypu a je lemováno opěrnou zdí s převýšením nad okolním terénem 1,5 m, je zde a podél přilehlého chodníku navrženo v souladu s ČSN 736110 a TP186 ocelové silniční dopravně bezpečnostní zábradlí. Výška zábradlí nad pochůznou plochou bude 1,1 m a délka zábradlí je celkem 27,8 m. Výplň zábradlí bude tvořit jeden vodorovný výplňový prut v polovině výšky zábradlí. Vodící funkci zajišťuje přilehlý chodníkový obrubník. Zábradlí bude kotveno do betonových patek o rozměrech dle doporučení výrobce zábradlí (minimální rozměry splňující požadavky dle TP186). Hrany všech prutů budou zaobleny s poloměrem nejméně 2 mm. Navržené zábradlí bude splňovat veškeré parametry vyplývající z TP186.

Rozhledové trojúhelníky

Napojená místní komunikace na průtah silnice, samostatný sjezd a místa pro přecházení chodců byla posouzena z hlediska dostatečného rozhledu.

Místní komunikace je napojena na průtah silnice II/432 v intravilánu městské části Kyjov – Bohuslavice. Ve směru na Koryčany je dovolená rychlost 50 km/h, ve směru na Kyjov 70 km/h. Rozhledové trojúhelníky byly stanoveny dle ČSN 736102/Z1 pro skupinu vozidel číslo 2. $X_b = 80\text{ m}$ a $X_c = 105\text{ m}$, vrchol rozhledových trojúhelníků je 3,0 m od vnější hrany přilehlého jízdního pruhu.

Samostatný sjezd je posouzen dle ČSN 736110/Z1 pro dovolenou rychlost 50 km/h na délku pro zastavení 35 m. Vrchol rozhledových trojúhelníků je 2,0 m od hrany vozovky.

Místa pro přecházení jsou posouzena dle ČSN 736110 pro dovolenou rychlost 50 km/h na délku pro zastavení 35 m. Vrchol rozhledových trojúhelníků je 0,5 m od hrany vozovky. Výjimku tvoří průtah silnice II/432 ve směru na Kyjov, kde je dovolená rychlost 70 km/h, délka pro zastavení je zde 65 m.

Úprava okolních ploch

V místě napojení autobusového zálivu a místní komunikace na průtah silnice bude provedeno zarovnání styčné plochy stávajících asfaltových vrstev. Po pokládce navržených asfaltových vrstev bude styčná spára proříznuta a zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou.

V místě napojení chodníku na stávající samostatný sjezd bude provedeno předláždění stávajícím materiálem v šířce 0,5 m.

2) Mostní objekty a zdi

Autobusová zastávka je navržena v místě, kde je průtah veden ve svažitém terénu. Západní část (autobusový záliv) je navržen v zářezu a východní část v násypu. Vzhledem ke stísněným poměrům bylo nutné z obou stran autobusové zastávky umístit opěrné stěny.

Západní nástupiště bude ohraničeno prefabrikovanou železobetonovou úhlovou opěrnou stěnou výšky 0,50 – 0,51 m nad úrovní chodníku. Opěrná stěna bude mít délku 13,5 m v přímém směru (zadní okraj nástupiště), na konci v jihozápadním rohu nástupiště bude použit rohový díl, který prodlouží opěrnou zeď v kolmém směru o šířku jednoho dílu (předpokládá se prodloužení délky o 0,6 m, tento parametr je

závislý na použitém typu (výrobci) opěrné stěny). Samotná výška použitého typu zdi se předpokládá 0,8 m. Zeď bude osazena na podkladní beton C16/20 tloušťky 200 mm šířky 0,8 m, který bude zhotoven na loži ze štěrkodrti frakce 0-32 mm tloušťky 100 mm. Vnější stěna včetně vrstvy podkladního betonu bude opatřena nopovou fólií. Dále zde bude provedena drenážní rýha vyplněná kamenivem frakce 8-16 mm, na dno bude vloženo perforované potrubí z PVC DN50 v minimálním podélném sklonu 0,5%. Rýha bude ze všech stran obalena netkanou PP geotextílií s přesahem horní šířky drénu.

Východní nástupiště bude lemováno monolitickou železobetonovou úhlovou opěrnou stěnou z betonu C30/37 XF4, která bude umístěna do svahu pod navrženým nástupištěm. Výška opěrné stěny nad přilehlým terénem bude 1,5 m, samotná výška navržené zdi je 2,0 m, šířka základu 1,6 m a tloušťka dříku i základu je jednotná 0,25 m. Opěrná stěna bude mít délku 17,0 m v přímém směru, na obou koncích bude použit "rohový díl", který prodlouží opěrnou zeď v kolmém směru o šířku základu (předpokládá se prodloužení délky o 2 x 1,6 m na obou koncích). Zeď bude osazena na podkladní beton C16/20 lichoběžníkového tvaru, tloušťky 250 mm, šířky s přesahem 0,1 m na obě strany, který bude zhotoven na loži ze štěrkodrti frakce 0-63 mm tloušťky 250 mm. Vnitřní stěna včetně vrstvy podkladního betonu bude opatřena nopovou fólií. Dále zde bude provedena drenážní rýha vyplněná kamenivem frakce 8-16 mm, na dno bude vloženo perforované potrubí z PE-HD SN8 DN100 v minimálním podélném sklonu 0,5%. Rýha bude mít šířky 0,2 m a výšku 0,3 m, ze všech stran bude obalena netkanou PP geotextílií s přesahem horní šířky drénu. Mezi vnějším obrubníkem nástupiště a opěrnou stěnou bude pruh zeleně šířky 0,35 m + 0,1 m přesah přes opěrnou zeď, vrchní okraj stěny je umístěn 0,2 – 0,31 m pod úroveň přilehlého obrubníku do výšky 203,17 m.n.m. Opěrná stěna musí splňovat veškeré požadavky vyplývající ze statického posudku, který je součástí této projektové dokumentace. Ve statickém výpočtu se nachází schéma navržené výztuže a řešení těsnění dilatačních spár, včetně všech dalších detailů (izolační nátěry, ochranná izolace apod.).

3) Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění je zachováno ve stávajícím stavu. Navržené plochy autobusového zálivu a přilehlých ploch pro pěší jsou příčným sklonem odvodněny na okraj průtahu

silnice. Tyto dešťové vody budou podélným sklonem odvedeny do okolního zatravněného terénu a podélného příkopu.

Jižně od západního nástupiště bude v délce 9 m proveden podélný rigol hloubky 0,3 m, který bude zaústěn do stávajícího přilehlého rigolu, který bude v délce 30 m pročištěn.

Drenáže opěrných stěn budou napojeny do navržených PP šachet DN315 s poklopem určeným pro dopravní zatížení B125. Šachty budou pomocí PP potrubí DN 50-100 délky 0,5 - 1,3 m napojeny na vyústní objekty. Vyústní objekty budou tvořeny dlažbou z lomového kamene tloušťky 200 mm uloženého do betonového lože tloušťky 100 mm o rozměrech 0,4 x 0,4 m ve sklonu svahu.

4) Tunely, podzemní stavby a galerie

Stavba neobsahuje tunely, podzemní stavby ani galerie

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

Předmětem stavby je novostavba autobusových zálivů, včetně nástupiště a chodníku.

6) Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

Součástí stavby je návrh silničního dopravně bezpečnostního zábradlí.

b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Svislé dopravní značení: V rámci stavby budou přesunuty značky IJ4b na nově navržené nástupiště. Ve směru na Kyjov bude na průtahu silnice II/432 osazena značka A12a doplněná dodatkovou tabulkou E3a (70 m), upozorňující na místo pro přecházení chodců. Ve směru na Koryčany bude přesunuta svislá dopravní značka B20a (70) o 30 m za autobusový záliv.

Vodorovné dopravní značení: Autobusové zálivy budou od průběžných jízdních pruhů odděleny značením V4 (v délce nástupní hrany) a V4 (0,5/0,5) v šířce 0,25 m. Místní komunikace bude od zálivu oddělena dopravním značením V2b (1,5/1,5/0,25). Ve středu vozovky bude doplněna podélná čára souvislá V1a (0,125)

a v místě křižovatky bude nahrazena podélnou čarou přerušovanou V2b (3/1,5/0,125). Dopravní značení bude provedeno z bílé barvy. V místě navržených přerušovaných čar bude dle potřeby odfrézováno stávající vodorovné dopravní značení.

c) Veřejné osvětlení

Není součástí projektové dokumentace. V místě navržených míst pro přecházení chodců se nachází stávající stožár veřejného osvětlení.

d) Ochrany proti vzniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Předmětem stavby je novostavba autobusových zálivů, včetně nástupiště a chodníku, žádné ochrany nejsou navrženy.

e) Clony a sítě proti oslnění

Clony a sítě proti oslnění nejsou součástí stavby.

7) Objekty ostatních skupin objektů

a) Výčet objektů

Objekty ostatních skupin objektů nejsou součástí projektové dokumentace.

B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba neobsahuje žádnou výrobu, a proto zde nejsou žádná technická zařízení ani technologická zařízení.

B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

Předmětem stavební akce je stavba autobusových zálivů, nástupišť a chodníku. Tento návrh vyhovuje požadavkům ČSN 730802 a ČSN 730804. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 736110, pro navrhování konstrukcí platí ČSN 736114.

Stavba z hlediska Vyhlášky Ministerstva vnitra č.246/z01 není stavební objekt s požárním rizikem, není dělen do požárních úseků, nehrozí zde nebezpečí vzniku požáru.

Pro návrh komunikace platí, že návrh konstrukcí komunikace splňuje podmínky ČSN 730802 - Požární bezpečnost staveb - Nevýrobní objekty a konstrukce komunikací a samostatných sjezdů vyhovuje provozu vozidel HZS.

Dále byly komunikace posouzeny dle vyhlášky 23/2008Sb. Ze dne 29. ledna 2008 o technických podmínkách požární ochrany staveb a vyhlášky 268/2011, kterou se mění vyhláška 23/2008Sb.

Navržené konstrukce splňují podmínky únosnosti při pohybu vozidel HZS.

Objekty požární bezpečnosti nebudou dotčena odběrná místa jako jsou hydranty apod., nejsou stavbou dotčeny.

Po dobu výstavby bude umožněn příjezd vozidel IZS.

B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Navržená stavba nebude spotřebovávat elektrickou energii. Opatření na tepelnou ochranu nejsou navržena.

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

Jedná se o venkovní stavbu, proto zde není řešeno větrání, vytápění apod. Vlastní stavba není napojena na technickou infrastrukturu. Vzhledem k tomu, že se jedná o nevýrobní stavbu, produkce odpadů se nepředpokládá. Odpady vzniklé provozem a údržbou komunikace budou odstraňovány správcem komunikace.

B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními vlivy vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby nebyl zjišťován radonový index.

b) Ochrana před bludnými proudy

Korozní průzkum nebyl proveden.

c) Ochrana před technickou seismicitou

V okolí neprobíhá těžká výroba, která by mohla vyvolat zatížení stavby otřesy.

d) Ochrana před hlukem

Nejsou navržena žádná opatření snižující zatížení okolí hlukem.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v záplavovém území. Odvodnění dešťových vod je řešeno. Vliv poddolování, výskyt metanu apod. se nepředpokládá.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturua) Napojovací místa technické infrastruktury

Stavba nemá žádné nároky na energii, a proto není napojena na žádnou technickou infrastrukturu.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavba nemá žádné nároky na energii, a proto není napojena na žádnou technickou infrastrukturu.

B.4. Dopravní řešenía) Popis dopravního řešení

Projektová dokumentace řeší novostavbu autobusových zálivů v intravilánu města Kyjov – Bohuslavice podél průtahu silnice II/432. Součástí stavby bude také výstavba nástupiště, chodníku a úprava napojení stávající místní komunikace na silnici II/432. V trase chodníku budou provedeny 2 nová místa pro přecházení.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Řešené zálivy a chodníky kopírují vedení průtahu silnice II/432.

c) Doprava v klidu

Není součástí stavby.

d) Pěší a cyklistické stezky

Cyklistické stezky nejsou předmětem projektu.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

Stavba je navržena v úrovni stávajícího terénu. Po dokončení stavby bude okolní terén v šířce silničního pozemku plynule napojen (vysvahován) na řešené plochy a bude provedeno ohumusování v tloušťce 100 mm.

b) Použité vegetační prvky

Přílehlé nezpevněné plochy za obrubou a krajnicí budou travním semenem v množství 0,04 kg/m².

c) Biotechnická, protierozní opatření

Součástí projektové dokumentace je návrh opěrných stěn.

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

a) Vliv stavby na životní prostředí

Stavba nebude dle svého charakteru produkovat odpady, nebude znečišťovat vodní toky, lesy, ovzduší apod. Nezmění se podmínky výkonu požární ochrany a civilní obrany v obci. Plochy komunikace budou provedeny z běžných, k okolí chemicky i fyzikálně neutrálních materiálů a výrobků - bez vlivu na životní prostředí.

Realizací stavby dojde ke zvýšení emisí a hluku z dopravy, avšak vzhledem k nízké intenzitě dopravy bude tato změna zanedbatelná.

Odvodnění je zachováno ve stávajícím stavu.

Stavbou bude dotčen pozemek pod ochranou ZPF – p.č. 1371 (zahrada).

Vzhledem k charakteru předmětné stavební akce není nutné zvlášť hodnotit její vliv na životní prostředí (dokumentace EIA).

b) Vliv stavby na přírodu a krajinu

Nejedná se o stavbu pro provoz nebo výrobní závod, jedná se o výstavbu technické infrastruktury. Stavba nebude mít vyloženě negativní vliv na životní prostředí. Rovněž se v okolí nevyskytují žádné chráněné živočichové, ani rostliny. Stavba tedy nepředstavuje žádné narušení stávajícího stavu krajiny a ekologických vazeb.

- c) Vliv stavby na soustavu chráněných území Natura 2000
Místo pro stavbu není součástí těchto chráněných území.
- d) Návrh na zohlednění podmínek ze závěrů zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA
Stavba nepodléhá zjišťovacímu řízení EIA.
- 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
Nejedná se o záměr spadající do režimu zákona o integrované prevenci.
- f) Navrhovaná ochrana a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů
Stavba svou realizací nevyvolá vznik žádných nových ochranných pásem. Jiná ochrana není uvažována.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Není řešeno touto projektovou dokumentací.

B.8. Zásady organizace výstavby

B.8.1. Technická zpráva

- a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění
Stavba je navržena z vrstev z drceného kameniva (štěrkodrt'). Kamenivo bude dovezeno zhotovitelem stavby z okolních kamenolomů. Kryt a okraje jsou tvořeny betonovými prvky a asfaltem. Betonové a asfaltové výrobky zajistí zhotovitel stavby.
- b) Odvodnění staveniště
Odvodnění staveniště není vzhledem k jeho rozsahu řešeno.
- c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu
Staveniště bude dopravně napojeno na silnici II/432. Po dobu výstavby je nutno zabránit znečišťování veřejných komunikací a dodržovat povolené tonáže

vozidel! Elektrická energie bude na stavbě zajištěna pomocí mobilních generátorů zhotovitele, případně pomocí staveništní přípojky. Zdroje vody na stavbu budou zajištěny z okolních hydrantů, případně pomocí cisteren s vodou. Telekomunikace bude prováděná mobilními telefony.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní pozemky. Autobusové zastávky budou v době realizace přesunuty na jiné místo dle domluvy autobusového dopravce a investora stavby.

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

Staveniště nebude oploceno. Výjezd ze staveniště bude označen přechodným dopravním značením. Stavba bude prováděna bez uzavírky okolních pozemních komunikací.

Při realizaci stavby nebude použito nadměrných prvků, doprava na staveniště bude probíhat běžnými dopravními prostředky, není nutné stanovovat objízdné trasy pro dopravu nadměrných nákladů. V případě potřeby bude staveniště při prašných procesech kropeno vodou. Nejsou žádné požadavky na související asanace.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Zábory stavby jsou patrné z grafické přílohy (C.2 Katastrální situační výkres). Umístění potřebných mezideponií stavebního materiálu si zajistí zhotovitel stavby na obecních nebo jiných pozemcích v katastru Bohuslavice u Kyjova.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Obchozí trasa nebude řešena, jedná se o novostavbu chodníků a autobusových zálivů.

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

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 a souvisejícími

předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 93/2016 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Případné vybourané nebo přebytečné stavební hmoty, suť a prefabrikáty budou považovány za odpady a musí s nimi být nakládáno v souladu se Zákonem č. 185/2001 Sb. "O odpadech". Tuto povinnost má organizace provádějící stavební práce - t.j. dodavatel.

Při realizaci stavby vzniknou z hlediska zákona č. 185/2001 Sb. tyto odpady:

- 17 01 01 O beton	10 t
- 17 02 01 O Dřevo	1 t
- 17 03 02 O Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	40 t
- 17 05 04 O zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	550 t
- 17 09 04 O smíšené stavební a demoliční odpady neuvedené pod číslem 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	1 t

Původcem odpadu je dodavatel stavby. Uvedené odpady jsou inertní. Provoz je tedy bez vlivu na životní prostředí. Tyto odpady budou odvezeny na skládku, jejíž místo určí investor v podmínkách zadání veřejné zakázky, případně budou zpětně použity při stavbě.

Při realizačních pracích nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod závadnými látkami ve smyslu §39 zákona č.254/2001 Sb. (o vodách a jeho změn), zejména ropnými látkami ze stavebních a dopravních prostředků.

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

Bilance zemních prací bude přebytková. Část zeminy bude použita k hutněnímu zásypu podél navržených komunikací, případný přebytek zeminy bude odvezen na skládku, ostatní materiál bude odvezen k uložení na řízenou skládku a doklad o uložení předložen ke kolaudaci.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Celkově lze hodnotit výstavbu po dokončení jako pozitivní, negativní vlivy vznikající nesporně při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky a zeleň.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Bezpečnost práce na stavbě se bude řídit platnými zákony a prováděcími předpisy k těmto zákonům. Jedná se především o Zákon 309/2006 Sb. Činnosti koordinátora bezpečnosti práce se nepředpokládá. Nutnost činnosti koordinátora bezpečnosti práce je závislý na použitých technologiích zhotovitele a na počtu podzhotovitelů.

Při provádění musí být dodržovány zejména tyto předpisy:

nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

vyhláška č. 268/2009 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu (zvláště § 14 – Staveniště) v platném znění

nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci

nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních pracovních prostředků

nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, náradí

nařízení vlády č. 498/2001 Sb., kterým se ruší některé právní předpisy v oblasti bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci

nařízení vlády č.362/2005 o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Při provádění stavebních prací je současně nutno dodržovat zákon č.262/2006 Sb. – Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavbou nebudou dotčené jiné stavby.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Zhotovitel si před zahájením prací zajistí přesný návrh přechodného DZ, projednání a odsouhlasení návrhu přechodného dopravního značení s příslušnými správními úřady v závislosti na termínech stavby a postupu výstavby.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Při provádění stavebních prací bude silnice opatřena přechodným dopravním značením. Není třeba zřizovat uzavírky, objízďky a výluky.

Stavba nebude oplocená, případné výkopy budou zajištěny dle platných předpisů. Zhotovitel musí dbát všech ochranných pásem inženýrských sítí. Zhotovitel se musí řídit platnou legislativou jak z hlediska bezpečnosti práce, tak z hlediska ochrany přírody a obyvatelstva.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště bude určeno investorem stavby na svých pozemcích.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Investorem není stanoven přesný termín realizace dané stavby.

- zahájení stavby : 2022

- etapizace a uvádění do provozu: Stavba bude provedena jako jeden celek, bez časového členění na etapy, doba výstavby se předpokládá 2 měsíce.

- dokončení stavby : 2022

B.8.2. Výkresy

a) Přehledná situace viz. C1. Situační výkres širších vztahů

b) Stavba není členěna na stavební objekty:

B.8.3. Harmonogram výstavby

Průběh výstavby bude probíhat dle harmonogramu zhotovitele stavby a je závislý na použitých technologiích a počtu pracovníků.

B.8.4. Schéma pracovní postupů

- Vytyčení navržených ploch komunikací a stávajících inženýrských sítí, přípravné práce – příprava zařízení staveniště
- Zemní práce – výkop zeminy
- Stavba opěrných stěn
- Zemní práce – hutněný zásyp a násyp šterkodrtí, úprava parapláně a podloží
- Pokládka obrubníků, podkladních vrstev, umístění přístřešků a zábradlí
- Pokládka krytů

- Zásyp zeminy, úprava okolních ploch a ostatní dokončovací práce

B.8.4. Schéma pracovní postupů

Bilance zemních prací bude přebytková. Ornice bude využita k ohumusování zatravněného pásu vedoucího podél navrženého stavu. Přebytek ornice bude rozprostřen na okolních pozemcích ve vlastnictví investora. Část zeminy bude použita k hutnému zásypu podél navrženého chodníku, případný přebytek zeminy bude odvezen na skládku, ostatní materiál bude odvezen k uložení na řízenou skládku a doklad o uložení předložen ke kolaudaci.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Odvodnění je zachováno ve stávajícím stavu.

Ve Strážnici 10/2021

Jan Hallang