

# SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

## k projektové dokumentaci „KYJOV – přístupová komunikace k MŠ Nádražní“

### **B.1 Celkový popis území a stavby**

a) základní popis stavby; u změny staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené komunikaci, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

#### SO.101 – Zpevněné plochy

Stávající monolitická betonová komunikace, která slouží k dopravní obslužnosti a přístupu do celkem 6 bytových domů (BD) č.p. 610–615, do mateřské školy a autoservisu na parc. 2370/3.

Současná betonová vozovka je šířky 3,00 – 3,25 m, po obou stranách je ohraničena betonovým silničním obrubníkem. Komunikace pro chodce nejsou ve stávajícím stavu řešeny. Zpevněné plochy před vstupy do jednotlivých BD jsou zhotoveny z betonové dlažby a vzhledem ke značnému výškovému rozdílu mezi úrovní vozovky a vstupním schodištěm (BD 513-515) jsou v přístupové ploše betonové schodišťové stupně.

Ve stávajícím stavu nejsou vyznačena parkovací místa, zejména ani pro krátkodobé parkování návštěv mateřské školy.

Nově je zájmová oblast řešena jako „zóna 30“ se zákazem vjezdu vozidel nad 1,5 t mimo dopravní obsluhy a zákazem stání mimo vyznačená parkovací plocha. Na vjezdech jsou navrženy dlouhé zpomalovací příčné prahy, na kterých je situováno místo pro přecházení. Přejezdové prahy jsou navrženy z betonové zámkové dlažby červené barvy. Na přejezdovém prahu jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v přírodní šedé barvě. Výškový rozdíl přejezdového prahu je 10 cm. Nájezdové rampy jsou navrženy v délce 1,0 m ve sklonu 1:10 (10%).

Nově navržená vozovka je v úseku km 0,000 00 – km 0,031 39 nově rozšířena na 5,50 m a je řešena jako obousměrná, dvoupruhová komunikace. Ve zbylé části trasy je vozovka navržena jako jednopruhá, jednosměrná komunikace šířky 3,50 m.

Stávající betonový vozovka bude frézována v průměrné tl. 40 mm a budou vybourány betonové obrubníky lemující betonový povrch vozovky. V místech rozšíření komunikace bude provedena odkopávka zeminy a doplněna konstrukce pod rozšířením.

Komunikace bude lemována betonovým silničním obrubníkem 15x25x100 cm s převýšením +10 cm nad povrch vozovky, v místech přístupových chodníků ke vstupům do BD a zpevněných ploch pro umístění kontejnerů na odpad. budou osazeny betonové přejezdové obrubníky 15x15x100 cm s převýšením max. +2 cm nad povrch vozovky.

Nový kryt komunikace je navržen z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm v přírodní šedé barvě. Dlažba bude kladena do vrstvy z kamenné drti frakce 4-8 mm, která bude rozprostřena na frézovaném betonovém povrchu. Navržená parkovací místa v ploše vozovky budou z dlažby černé barvy. Celkem je navrženo 6 šikmých (45°) parkovacích míst. Parkovací místa v blízkosti MŠ jsou navržena v jednotné šířce 2,75 m. Délka zmíněných míst je 4,30 m, je počítáno s přesahem přední části vozidla nad zeleň. Parkovací místa u autoservisu jsou také šikmá (45°) v šířce 2,50 m (krajní místa 2,75 m). Délka míst je

4,80 m s ohledem na budovu objektu servisu. Vyznačení parkovacích míst (VDZ „V10c“) bude provedeno betonovou dlažbou kontrastní (červené) barvy.

Přístupové chodníky k BD jsou u domů č. p. 610, 611 a 612 jsou navrženy v šířce 2,50 m a s místem pro umístění parkové lavičky. Průběh rostlého terénu u těchto vstupů je takový, že dovoluje vybudování přístupové cesty bez nutnosti budování schodišťových stupňů. Tyto tři zpevněné plochy budou vzájemně propojeny pěšinou šířky 1,0 m tvořenou z dlaždic 50x50. Tyto pěšiny nebudou sloužit primárně pro pohyb chodců, ale především pro přístup k záhonům.

Přístupy k BD č. p. 613, 614 a 615 jsou navrženy v šířce 3,50 m, s místem pro umístění parkové lavičky a přístup ke vstupu do suterénu. Průběh terénu vedoucí ke vstupům je značně velký a pro komfortní přístup bude nutné vybudovat schodišťové stupně. V místě schodišťových stupňů je navržena vyrovnávací rampa pro usnadnění manipulace např. s jízdním kolem nebo kočárkem. Přístup do BD není řešen bezbariérově, protože samotný vstup do BD obsahuje 9 schodišťových stupňů. Na rozhraní přístupových zpevněných ploch k BD a vozovky jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v červené barvě.

Zpevněné plochy pro umístění kontejnerů na komunální a separovaný odpad budou provedeny v totožné skladbě jako přístupové chodníky, tj. betonová dlažba tl. 60 mm, lože 40 mm a ŠD tl. 200 mm.

Konstrukce komunikace je navržena s ohledem na předpokládané dopravní zatížení a TP170.

Návrh zpevněných ploch vychází z TP 170.

#### **Konstrukce vozovky**

Betonová zámková dlažba	DL 8	80 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Vyrovnávka z betonu	SC C <sub>8/10</sub>	0-100 mm
Stávající betonová komunikace (frézování povrchu)		-40 mm
<b>Celkem nová konstrukce</b>		<b>120-220 mm</b>

#### **Konstrukce rozšíření vozovky**

Betonová zámková dlažba	DL 8	80 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Směs stmelená cementem	SC C <sub>8/10</sub>	200 mm
Štěrkoдрť nebo bet. recyklát	ŠD 0-32	min. 200 mm
<b>Celkem</b>		<b>min. 520 mm</b>

#### **Konstrukce zpomalovacího prahu**

Betonová zámková dlažba	DL 8	80 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Směs stmelená cementem	SC C <sub>8/10</sub>	150 mm
Stávající betonová komunikace (frézování povrchu)		-40 mm
<b>Celkem nová konstrukce</b>		<b>270 mm</b>

#### **Konstrukce pěšiny**

Betonová dlažba 50x50	DL 5	50 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Štěrkoдрť nebo bet. recyklát	ŠD 0-32	min. 200 mm
<b>Celkem</b>		<b>min. 290 mm</b>

#### **Konstrukce přístupového chodníku**

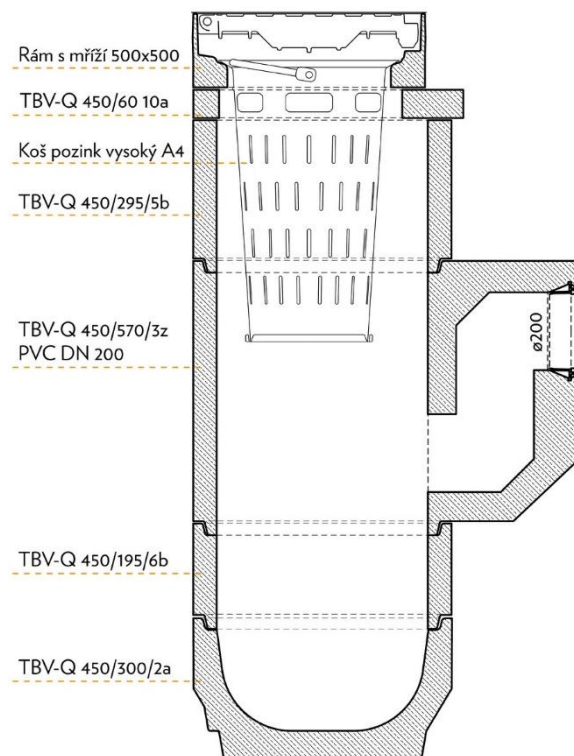
Betonová zámková dlažba	DL 6	60 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Štěrkoдрť nebo bet. recyklát	ŠD 0-32	min. 200 mm
<b>Celkem</b>		<b>min. 300 mm</b>

Pozn.: Zemní pláš bude upravena na  $E_{def,2} \geq 45 \text{ MPa}$  (u pochozích ploch  $E_{def,2} \geq 30 \text{ MPa}$ ).

K zajištění odvodnění povrchu navržené dlážděné vozovky bude sloužit jedna stávající a jedna nově navržená uliční vpust'. V současné době jsou zpevněné betonové povrchy odvodněny do jediné uliční vpusti. Nová vpust' je navržena z betonových prefabrikátů. Napojení vpusti na kanalizaci je navrženo plastovým potrubím DN 200.

Odvodnění zemní pláně je řešeno jednostranným příčným sklonem 3,0 %.

ZÁKLADNÍ SESTAVA  
S KALNÍKEM A SIFONEM



Sdělovací kabely nacházející se pod zpevněnými plochami budou uloženy do půlených chráničků DN110, ke kterým bude připojena rezervní chránička DN110. Kabely v blízkosti křížení s komunikací (km 0,014 00) budou přednostně směrově přeloženy do ploch zeleně. Délky stranových přeložek jsou 7,75 a 8,75 m a jsou znázorněny na situačním výkrese.

#### SO.401 – Veřejné osvětlení

V rámci projektu řešeno veřejné osvětlení stávající komunikace z důvodu její opravy a rozšíření. Ke stávajícím dvěma stožárům VO budou přidány čtyři nové stožáry stejné výšky.

Svítlidla VO projektované lokality napojena ze stávajícího rozvodu VO. Stávající kabelová vedení VO (ze stožáru VO 14/010 do VO 14/012 a ze stožáru VO 14/012 do VO 14/015) budou ukončeny na novém stožáru N-VO1. Ze stožáru N-VO1 pak budou napojeny ostatní nové i stávající stožáry. Stávající kabelové vedení mezi stožáry VO 14/012 do VO 14/013 bude zrušeno.

Délka trasy nového VO cca 115 m.

Číslování stožárů v této PD je pouze informativní, bude očíslováno dle požadavků správce VO.

Nové vedení mezi stožáry VO kabelem CYKY 4Bx16mm<sup>2</sup>. Svítidla ve stožáru kabelem CYKY-J 3x1,5mm<sup>2</sup> ze stožárové svorkovnice. Uložení kabelu po celé délce v chráničce AROT d63.

Výška nových stožárů VO projektována 5 m nad zemí. Svítidla použita LED, stožáry bez výložníků.

Jednotlivé stožáry VO budou průběžně propojené uzemňovacím páskem či uzemňovacím drátem. Uzemnění bude uloženo ve společném výkopu souběžně s kabely VO, a bude sloužit současně jako přizemnění vodiče PEN/PE dle ČSN 33 2000-4-41 ed. 3, čl. 411.4.1, stejně jako uzemnění ochrany před bleskem ve smyslu ČSN EN 62305 ed. 2. *Dle ČSN 33 2000-5-54 ed. 3, čl. NA.10.1.1 však není třeba klást zemnicí pásy o celkové délce větší než 20 m.*

Dle ČSN 33 2000-1 ed. 2, Obrázek A.31B2 má být uzemněn bod rozdělení z TN-C na TN-C-S.

Na dno kabelového výkopu se položí uzemňovací drát FeZn pr. 10 mm min. 10 cm od kabelu VO. Pátevní vedení FeZn tl. 10 mm, odbočky k jednotlivým připojovacím místům. Nerezové uzemňovací svorky SP pro připojení uzemnění ke stožáru. Stožáry VO mezi sebou propojeny (vodič FeZn pr. 10 mm). Veškeré zemní spoje provedeny vždy dvěma nerez svorkami SS a zajistit proti korozi.

Uložení kabelu:

volný terén/chodník: výkop min. 35š/80h cm; kabel v min. hloubce 0,7m a zároveň dodržet požadavky křížení s inž. sítí, krytí – červená výstražná fólie

- vozovka: výkop 50š/120h cm, kabel v hloubce min. 1 m a zároveň dodržet požadavky křížení s inž. sítí, krytí – plastová deska
- HLOUBKU ULOŽENÍ/VÝKOPU v místě křížení s jinými IS NUTNO uzpůsobit dle požadavků na křížení dle skutečné hloubky uložení konkrétní IS.
- pískové lože 8 cm nad a pod kabel/trubku + vedle kabelu/trubky
- červená výstražná fólie/plastová deska, přesah 4 cm na obě strany kabelu
- chránička AROT d63 pro kabel VO po celé délce, poloměr ohybu trubek d63 min. 350 mm.
- Poloměr ohybu kabelů min. 12x D (průměr kabelu)

Při realizaci je nutno postupovat dle vyjádření konkrétního správce sítě, které je nedílnou součástí projektu. dokumentace stavby jako celku. Před započítím zemních prací musí být zajištěné u příslušného správce sítě vytyčení stávajících inž. sítí (dále jen IS) a označení v terénu. Zákres IS je pouze orientační a nemůže sloužit k jejich vytyčení.

Nutno dodržet minim. vzdálenosti souběhu (s) a křížení (k) s vodovodní sítí a přípojkami (s=0,4m; k=0,2m), plynovodem do 5kPa (s=0,4m; k=0,1m), kanalizací (s=0,5m; k=0,3m), sdělovacími metal. kabely (s=0,3m; k=0,3m) a silovými kabely do 35kV (s=0,2m; k=0,2m). Při křížení kabely opatřit chráničkou tak, aby přesahovali 1 m na každou stranu křížení. Stožáry veřejného osvětlení nesmí být osazeny nad vytyčenými podzemními IS.

Při souběhu a křížení inženýrských sítí budou dodrženy požadavky ČSN 73 6005, Příloha A.

Vyznačení uložených podzemních sítí bude provedeno výstražnou fólií dle požadavků ČSN 73 6006.

**b) charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, v případě vodních děl popis povodí, stávající soustavy vodních děl a propojení s dalšími vodními díly, poloha vzhledem k poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů, poloha vzhledem k záplavovému území, řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.**

Stavba se nachází v ulici Nádražní města Kyjov v blízkosti vlakového nádraží. V současné době se v místě navržené stavby nachází vozovka šířky cca 3,20 m s monolitickým betonovým povrchem ve značném stádiu degradace. Přístupové chodníky jsou v současnosti z betonových zámkových dlaždic a dobetonovaných částí. Komunikace slouží pro příjezd k mateřské školce a pro dopravní obsluhu bytových domů.

Jedná se o zastavěné, rovinaté území.

Území stavby se nenachází v poddolovaném území.

Hydrogeologický průzkum nebyl prováděn.

Území stavby se nenachází v záplavovém území.

Povodňová ochrana není řešena.

**c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací a územními opatřeními nebo s cíli a úkoly územního plánování, a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území**

Stavba není v rozporu s platným územním plánem města Kyjov. Předmětné řešení bylo projednáno a odsouhlaseno zástupcem investorem stavby.

V řešené lokalitě nejsou zvláštní požadavky na kulturně historických, architektonických, archeologických ani urbanistických hodnot.

**d) výčet a závěry průzkumů**

Inženýrskogeologický průzkum stavby nebyl vzhledem k jednoduchým základovým poměrům stavby prováděn. V případě výskytu neúnosných míst na pláni, bude po konzultaci s projektantem, navržen způsob sanace zemní pláně.

**e) informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu**

Realizace stavebního záměru nevyžaduje vydání výjimky ani úlevového řešení z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

**f) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území, včetně ložisek a prognózních zdrojů nerostů a zdrojů podzemních vod, údaje o odtokových poměrech, poloze vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Vzhledem k jednoduchým základovým podmínkám nebyl žádný průzkum prováděn.

**g) stávající ochrana území a staveb podle jiných právních předpisů, včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu**

Do území kulturní památky ani jiné další chráněné oblasti stavba nezasahuje.

Stavba místně zasahuje do ochranných pásem inženýrských sítí.

Stavebně technické řešení konstrukcí musí být provedeno v souladu s podmínkami pro zásah do příslušných pásem včetně způsobů ochrany a úprav.

**h) vliv staveb na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv staveb na odtokové poměry v území, požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin**

VZTAHY NA DOSAVADNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ – dosavadní využití území bude zachováno. V místě stavby se nachází betonová komunikace sloužící pro přístup k bytovým domům a do mateřské školy.

VZTAHY NA OSTATNÍ PLÁNOVANÉ STAVBY – tato stavba svým charakterem ani konstrukcí nebrání dalším možným stavbám v daném území.

ZMĚNY STAVEB DOTČENÝCH NAVRHOVANOU STAVBOU – výstavbou navržených zpevněných ploch dojde ke stavebním opravám a nadvýšení nivelety stávající komunikace. V začátku úseku dojde k rozšíření komunikace na 5,50 m (po příjezd k ploše „za“ bytovými domy) a rozšíření na 3,50 m ve zbylé části. Dále dojde k vybourání stávajících obrubníků a plošném odfrézování betonového povrchu v tl. cca 40 mm pro snížení celkového nadvýšení, ale zejména pro vyrovnaní povrchu.

Odtokové poměry v řešené lokalitě budou zachovány, nový kryt vozovky z betonové dlažby bude odvodněn obdobně jako je tomu v současném stavu, tj. příčným sklonem k levému okraji a podélným sklonem je srážková voda odvedena podél obrubníku až do stávající uliční vpusti nacházející se před vstupní bránou do areálu MŠ.

Pro realizaci navržené stavby bude nutné provést kácení celkem 6 vzrostlých stromů. V místě rozšiřované vozovky na 5,50 m (začátek trasy) je uvažováno s odstraněním 1 břízy bělokoré a 3 borovic lesních. Kdy bříza a borovice se nacházejí a zasahují do podzemního vedení sdělovacího kabelu.

Další 2 borovice lesní určené ke kácení se nacházejí před BD č. 614. Tyto se nacházejí v těsné blízkosti podzemního vedení NN.

U všech stromů bude nutné vyjednat povolení ke kácení.

Sdělovací kabely nacházející se pod zpevněnými plochami budou uloženy do půlených chrániček DN110, ke kterým bude připojena rezervní chránička DN110. Kabely v blízkosti křížení s komunikací

(km 0,014 00) budu přednostně směrově přeloženy do ploch zeleně. Délky stranových přeložek jsou 7,75 a 8,75 m a jsou znázorněny na situačním výkrese.

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

Část navržené komunikace zasahuje částečně do pozemku pod ochranou ZPF (zahrada). U tohoto pozemku bude nutné provést vynětí ze ZPF, protože se jedná o zábor plochy 95 m<sup>2</sup> v zastavěném území města.

Navržená stavba zpevněných ploch nezasahuje do pozemků pod PUPFL.

**j) navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu**

Stavbou zpevněných ploch nevzniknou žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma. U nových tras podzemního vedení veřejného osvětlení vznikne ochranné pásmo 1 m na každou stranu od kabelu.

Ochranné pásmo kabelu vznikne na pozemcích parc.č.:

2350/11	zahrada	Město Kyjov, Masarykovo náměstí 30/1, 69701 Kyjov
2362/6	ostatní plocha	Město Kyjov, Masarykovo náměstí 30/1, 69701 Kyjov
2362/13	ostatní plocha	Město Kyjov, Masarykovo náměstí 30/1, 69701 Kyjov
2362/14	zeleň	Město Kyjov, Masarykovo náměstí 30/1, 69701 Kyjov

**k) požadavky na monitoring a sledování přetvoření**

Žádné sledování ani monitoring navržené stavby není požadováno.

**l) navrhované parametry záměru: - návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení**

Stávající monolitická betonová komunikace, která slouží k dopravní obslužnosti a přístupu do celkem 6 bytových domů (BD) č.p. 610–615, do mateřské školy a autoservisu na parc. 2370/3.

Současná betonová vozovka je šířky 3,00 – 3,25 m, po obou stranách je ohraničena betonovým silničním obrubníkem. Komunikace pro chodce nejsou ve stávajícím stavu řešeny. Zpevněné plochy před vstupy do jednotlivých BD jsou zhotoveny z betonové dlažby a vzhledem ke značnému výškovému rozdílu mezi úrovní vozovky a vstupním schodištěm (BD 513-515) jsou v přístupové ploše betonové schodišťové stupně.

Ve stávajícím stavu nejsou vyznačena parkovací místa, zejména ani pro krátkodobé parkování návštěv mateřské školy.

Nově je zájmová oblast řešena jako „zóna 30“ se zákazem vjezdu vozidel nad 1,5 t mimo dopravní obsluhy a zákazem stání mimo vyznačená parkovací plocha. Na vjezdech jsou navrženy dlouhé zpomalovací příčné prahy, na kterých je situováno místo pro přecházení. Přejezdové prahy jsou navrženy z betonové zámkové dlažby červené barvy. Na přejezdovém prahu jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v přírodní šedé barvě. Výškový rozdíl přejezdového prahu je 10 cm. Nájezdové rampy jsou navrženy v délce 1,0 m ve sklonu 1:10 (10%).

Nově navržená vozovka je v úseku km 0,000 00 – km 0,031 39 nově rozšířena na 5,50 m a je řešena jako obousměrná, dvoupruhová komunikace. Ve zbylé části trasy je vozovka navržena jako jednopruhá, jednosměrná komunikace šířky 3,50 m.

Stávající betonový vozovka bude frézována v průměrné tl. 40 mm a budou vybourány betonové obrubníky lemující betonový povrch vozovky. V místech rozšíření komunikace bude provedena odkopávka zeminy a doplněna konstrukce pod rozšířením.

Komunikace bude lemována betonovým silničním obrubníkem 15x25x100 cm s převýšením +10 cm nad povrch vozovky, v místech přístupových chodníků ke vstupům do BD a zpevněných ploch pro

umístění kontejnerů na odpad. budou osazeny betonové přejezdové obrubníky 15x15x100 cm s převýšením max. +2 cm nad povrch vozovky.

Nový kryt komunikace je navržen z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm v přírodní šedé barvě. Dlažba bude kladena do vrstvy z kamenné drti frakce 4-8 mm, která bude rozprostřena na frézovaném betonovém povrchu. Navržená parkovací místa v ploše vozovky budou z dlažby černé barvy. Celkem je navrženo 6 šikmých (45°) parkovacích míst. Parkovací místa v blízkosti MŠ jsou navržena v jednotné šířce 2,75 m. Délka zmíněných míst je 4,30 m, je počítáno s přesahem přední části vozidla nad zeleň. Parkovací místa u autoservisu jsou také šikmá (45°) v šířce 2,50 m (krajní místa 2,75 m). Délka míst je 4,80 m s ohledem na budovu objektu servisu. Vyznačení parkovacích míst (VDZ „V10c“) bude provedeno betonovou dlažbou kontrastní (červené) barvy.

Přístupové chodníky k BD jsou u domů č. p. 610, 611 a 612 jsou navrženy v šířce 2,50 m a s místem pro umístění parkové lavičky. Průběh rostlého terénu u těchto vstupů je takový, že dovoluje vybudování přístupové cesty bez nutnosti budování schodišťových stupňů. Tyto tři zpevněné plochy budou vzájemně propojeny pěšinou šířky 1,0 m tvořenou z dlaždic 50x50. Tyto pěšiny nebudou sloužit primárně pro pohyb chodců, ale především pro přístup k záhonům.

Přístupy k BD č. p. 613, 614 a 615 jsou navrženy v šířce 3,50 m, s místem pro umístění parkové lavičky a přístup ke vstupu do suterénu. Průběh terénu vedoucí ke vstupům je značně velký a pro komfortní přístup bude nutné vybudovat schodišťové stupně. V místě schodišťových stupňů je navržena vyrovnávací rampa pro usnadnění manipulace např. s jízdním kolem nebo kočárkem. Přístup do BD není řešen bezbariérově, protože samotný vstup do BD obsahuje 9 schodišťových stupňů. Na rozhraní přístupových zpevněných ploch k BD a vozovky jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v červené barvě.

Zpevněné plochy pro umístění kontejnerů na komunální a separovaný odpad budou provedeny v totožné skladbě jako přístupové chodníky, tj. betonová dlažba tl. 60 mm, lože 40 mm a ŠD tl. 200 mm.

Návrh zpevněných ploch vychází z TP 170. (viz kapitola B.1 a)

K zajištění odvodnění povrchu navržené asfaltové vozovky budou sloužit nové uliční vpusti ve staničení km 0,005 00. Vpusti jsou navrženy z betonových prefabrikátů. Napojení vpustí na novou kanalizaci je navrženo plastovým potrubím DN 200.

Odvodnění zemní pláně je řešeno příčným střechovitým sklonem 3,0 %.

Poklopy kanalizace, hydrantů či šoupat v úseku stavby budou osazeny do nové nivelety.

Je důležité, aby zpětný zásyp, byl prováděn po vrstvách max. 30 cm, z vhodného materiálu a řádně hutněn, aby v budoucnu nedocházelo k dotvarování a tím i lokálním poruchám, které se prokopírují do krytové vrstvy. Výška stávajících armatur, šoupat a vpustí budou opraveny do nové nivelety.

#### SO.401 – Veřejné osvětlení

V rámci projektu řešeno veřejné osvětlení stávající komunikace z důvodu její opravy a rozšíření. Ke stávajícím dvěma stožárům VO budou přidány čtyři nové stožáry stejné výšky.

Svítlidla VO projektované lokality napojena ze stávajícího rozvodu VO. Stávající kabelová vedení VO (ze stožáru VO 14/010 do VO 14/012 a ze stožáru VO 14/012 do VO 14/015) budou ukončeny na novém stožáru N-VO1. Ze stožáru N-VO1 pak budou napojeny ostatní nové i stávající stožáry. Stávající kabelové vedení mezi stožáry VO 14/012 do VO 14/013 bude zrušeno.

Délka trasy nového VO cca 115 m.

Číslování stožárů v této PD je pouze informativní, bude očíslováno dle požadavků správce VO.

Nové vedení mezi stožáry VO kabelem CYKY 4Bx16mm<sup>2</sup>. Svítidla ve stožáru kabelem CYKY-J 3x1,5mm<sup>2</sup> ze stožárové svorkovnice. Uložení kabelu po celé délce v chrániče AROT d63.

Výška nových stožárů VO projektována 5 m nad zemí. Svítidla použita LED, stožáry bez výložníků.

Jednotlivé stožáry VO budou průběžně propojené uzemňovacím páskem či uzemňovacím drátem. Uzemnění bude uloženo ve společném výkopu souběžně s kabely VO, a bude sloužit současně jako přizemnění vodiče PEN/PE dle ČSN 33 2000-4-41 ed. 3, čl. 411.4.1, stejně jako uzemnění ochrany před

bleskem ve smyslu ČSN EN 62305 ed. 2. Dle ČSN 33 2000-5-54 ed. 3, čl. NA.10.1.1 však není třeba klást zemnicí pásy o celkové délce větší než 20 m.

Dle ČSN 33 2000-1 ed. 2, Obrázek A.31B2 má být uzemněn bod rozdělení z TN-C na TN-C-S.

Na dno kabelového výkopu se položí uzemňovací drát FeZn pr. 10 mm min. 10 cm od kabelu VO. Pátevní vedení FeZn tl. 10 mm, odbočky k jednotlivým připojovacím místům. Nerezové uzemňovací svorky SP pro připojení uzemnění ke stožáru. Stožáry VO mezi sebou propojeny (vodič FeZn pr. 10 mm). Veškeré zemní spoje provedeny vždy dvěma nerez svorkami SS a zajistit proti korozi.

Uložení kabelu:

volný terén/chodník: výkop min. 35š/80h cm; kabel v min. hloubce 0,7m a zároveň dodržet požadavky křížení s inž. sítí, krytí – červená výstražná fólie

- vozovka: výkop 50š/120h cm, kabel v hloubce min. 1 m a zároveň dodržet požadavky křížení s inž. sítí, krytí – plastová deska

- HLOUBKU ULOŽENÍ/VÝKOPU v místě křížení s jinými IS NUTNO uzpůsobit dle požadavků na křížení dle skutečné hloubky uložení konkrétní IS.

- pískové lože 8 cm nad a pod kabel/trubku + vedle kabelu/trubky

- červená výstražná fólie/plastová deska, přesah 4 cm na obě strany kabelu

- chránička AROT d63 pro kabel VO po celé délce, poloměr ohybu trubek d63 min. 350 mm.

- Poloměr ohybu kabelů min. 12x D (průměr kabelu)

Při realizaci je nutno postupovat dle vyjádření konkrétního správce sítě, které je nedílnou součástí projekt. dokumentace stavby jako celku. Před započítáním zemních prací musí být zajištěné u příslušného správce sítě vytyčení stávajících inž. sítí (dále jen IS) a označení v terénu. Zákres IS je pouze orientační a nemůže sloužit k jejich vytyčení.

Nutno dodržet minim. vzdálenosti souběhu (s) a křížení (k) s vodovodní sítí a přípojkami (s=0,4m; k=0,2m), plynovodem do 5kPa (s=0,4m; k=0,1m), kanalizací (s=0,5m; k=0,3m), sdělovacími metal. kabely (s=0,3m; k=0,3m) a silovými kabely do 35kV (s=0,2m; k=0,2m). Při křížení kabely opatřit chráničkou tak, aby přesahovali 1 m na každou stranu křížení. Stožáry veřejného osvětlení nesmí být osazeny nad vytyčenými podzemními IS.

Při souběhu a křížení inženýrských sítí budou dodrženy požadavky ČSN 73 6005, Příloha A.

Vyznačení uložených podzemních sítí bude provedeno výstražnou fólií dle požadavků ČSN 73 6006.

**m) informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchylným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem nebo technických dokumentů, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Realizace stavebního záměru nevyžaduje vydání výjimky ani úlevového řešení z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

**n) limitní bilance staveb – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření se srážkovou vodou, celkové produkované množství, druhy a kategorie odpadů a emisí, bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod apod.**

Navrhované zpevněné plochy budou mít kromě výstavby nároky na spotřebu energií pouze při běžné údržbě. V obou případech se bude jednat o spotřebu energie v podobě pohonných látek.

**o) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Navýšení o instalovaný příkon: do 100 W

Stávající rozvod VO rozšířen o nové stožáry VO s LED svítidly. Navýšení o tento el. Příkon nebude mít vliv na hl. jištění před elektroměrem a dimenzi přívodního kabelu.



**p) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci staveb, členění na etapy, věcné a časové vazby staveb, podmiňující, vyvolané a související investice**

Stavba bude probíhat dle dohody s objednatelem, tak aby byly dodrženy všechny technologické postupy a dle možností klimatických podmínek. Zhotovitel navrhne harmonogram provádění prací. Doba výstavby by z technického hlediska neměla přesáhnout 2 měsíce. Konkrétní termíny výstavby budou určeny smluvním vztahem se zhotovitelem stavby.

**q) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Předčasné užívání se nepředpokládá. Stavbu lze užívat po dokončení všech stavebních prací.

**r) seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu, pokud mají podle projektu výsledků zeměměřických činností vzniknout v souvislosti s povolením stavby**

Před začátkem prací na projektu bylo provedeno polohopisné a výškopisné zaměření stávajícího stavu lokality s plánovanou výstavbou.

## **B.2 Urbanistické a základní architektonické řešení**

### **urbanismus – kompozice prostorového řešení a základní architektonické řešení**

Předmětem dokumentace pro vydání stavebního povolení stavby je rekonstrukce části stávající komunikace ul. Nádražní vedoucí k Mateřské škole.

Nově je zájmová oblast řešena jako „zóna 30“ se zákazem vjezdu vozidel nad 1,5 t mimo dopravní obsluhy a zákazem stání mimo vyznačená parkovací plocha. Na vjezdech jsou příčné prahy. Nájezdové rampy jsou navrženy v délce 1,0 m ve sklonu 1:10 (10%). Nájezdové rampy jsou navrženy z betonové zámkové dlažby červené barvy.

Nově navržená vozovka je v úseku km 0,000 00 – km 0,031 39 nově rozšířena na 5,50 m a je řešena jako obousměrná, dvoupruhová komunikace. Ve zbylé části trasy je vozovka navržena jako jednopruhová, jednosměrná komunikace šířky 3,50 m.

Komunikace bude lemována betonovým silničním obrubníkem s převýšením +10 cm, v místech chodníků k BD a kontejnerů budou betonové přejezdové obrubníky s převýšením max. +2 cm nad povrch vozovky.

Nový kryt komunikace je navržen z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm v přírodní šedé barvě. Navržená parkovací místa v ploše vozovky budou z dlažby černé barvy. Celkem je navrženo 6 šikmých (45°) parkovacích míst.

Přístupové chodníky k BD jsou u domů č. p. 610, 611 a 612 jsou navrženy v šířce 2,50 m a s místem pro umístění parkové lavičky. Tyto tři zpevněné plochy budou vzájemně propojeny pěšinou šířky 1,0 m tvořenou z dlaždic 50x50.

Přístupy k BD č. p. 613, 614 a 615 jsou navrženy v šířce 3,50 m, s místem pro umístění parkové lavičky a přístup ke vstupu do suterénu. V místě schodišťových stupňů je navržena vyrovnávací rampa pro usnadnění manipulace např. s jízdním kolem nebo kočárkem.

Návrh zpevněných ploch je řešen tak, aby co nejméně narušoval okolí.

V rámci projektu řešeno veřejné osvětlení stávající komunikace z důvodu její opravy a rozšíření. Ke stávajícím dvěma stožárům VO budou přidány čtyři nové stožáry stejné výšky.

Délka trasy nového VO cca 115 m.

Výška nových stožárů VO projektována 5 m nad zemí. Svítidla použita LED, stožáry bez výložníků.

### **B.3 Základní stavebně technické a technologické řešení**

#### **B.3.1 Urbanistické a základní architektonické řešení**

##### **a) popis celkové koncepce stavebně technického, technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech**

###### SO.101 – Zpevněné plochy

Stávající monolitická betonová komunikace, která slouží k dopravní obslužnosti a přístupu do celkem 6 bytových domů (BD) č.p. 610–615, do mateřské školy a autoservisu na parc. 2370/3.

Současná betonová vozovka je šířky 3,00 – 3,25 m, po obou stranách je ohraničena betonovým silničním obrubníkem. Komunikace pro chodce nejsou ve stávajícím stavu řešeny. Zpevněné plochy před vstupy do jednotlivých BD jsou zhotoveny z betonové dlažby a vzhledem ke značnému výškovému rozdílu mezi úrovní vozovky a vstupním schodištěm (BD 513-515) jsou v přístupové ploše betonové schodišťové stupně.

Ve stávajícím stavu nejsou vyznačena parkovací místa, zejména ani pro krátkodobé parkování návštěv mateřské školy.

Nově je zájmová oblast řešena jako „zóna 30“ se zákazem vjezdu vozidel nad 1,5 t mimo dopravní obsluhy a zákazem stání mimo vyznačená parkovací plocha. Na vjezdech jsou navrženy dlouhé zpomalovací příčné prahy, na kterých je situováno místo pro přecházení. Přejezdové prahy jsou navrženy z betonové zámkové dlažby červené barvy. Na přejezdovém prahu jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v přírodní šedé barvě. Výškový rozdíl přejezdového prahu je 10 cm. Nájezdové rampy jsou navrženy v délce 1,0 m ve sklonu 1:10 (10%).

Nově navržená vozovka je v úseku km 0,000 00 – km 0,031 39 nově rozšířena na 5,50 m a je řešena jako obousměrná, dvoupruhová komunikace. Ve zbylé části trasy je vozovka navržena jako jednopruhá, jednosměrná komunikace šířky 3,50 m.

Stávající betonová vozovka bude frézována v průměrné tl. 40 mm a budou vybourány betonové obrubníky lemující betonový povrch vozovky. V místech rozšíření komunikace bude provedena odkopávka zeminy a doplněna konstrukce pod rozšířením.

Komunikace bude lemována betonovým silničním obrubníkem 15x25x100 cm s převýšením +10 cm nad povrch vozovky, v místech přístupových chodníků ke vstupům do BD a zpevněných ploch pro umístění kontejnerů na odpad. budou osazeny betonové přejezdové obrubníky 15x15x100 cm s převýšením max. +2 cm nad povrch vozovky.

Nový kryt komunikace je navržen z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm v přírodní šedé barvě. Dlažba bude kladena do vrstvy z kamenné drti frakce 4-8 mm, která bude rozprostřena na frézovaném betonovém povrchu. Navržená parkovací místa v ploše vozovky budou z dlažby černé barvy. Celkem je navrženo 6 šikmých (45°) parkovacích míst. Parkovací místa v blízkosti MŠ jsou navržena v jednotné šířce 2,75 m. Délka zmíněných míst je 4,30 m, je počítáno s přesahem přední části vozidla nad zeleň. Parkovací místa u autoservisu jsou také šikmá (45°) v šířce 2,50 m (krajní místa 2,75 m). Délka míst je 4,80 m s ohledem na budovu objektu servisu. Vyznačení parkovacích míst (VDZ „V10c“) bude provedeno betonovou dlažbou kontrastní (červené) barvy.

Přístupové chodníky k BD jsou u domů č. p. 610, 611 a 612 jsou navrženy v šířce 2,50 m a s místem pro umístění parkové lavičky. Průběh rostlého terénu u těchto vstupů je takový, že dovoluje vybudování přístupové cesty bez nutnosti budování schodišťových stupňů. Tyto tři zpevněné plochy budou vzájemně propojeny pěšinou šířky 1,0 m tvořenou z dlaždic 50x50. Tyto pěšiny nebudou sloužit primárně pro pohyb chodců, ale především pro přístup k záhonům.

Přístupy k BD č. p. 613, 614 a 615 jsou navrženy v šířce 3,50 m, s místem pro umístění parkové lavičky a přístup ke vstupu do suterénu. Průběh terénu vedoucí ke vstupům je značně velký a pro komfortní přístup bude nutné vybudovat schodišťové stupně. V místě schodišťových stupňů je navržena vyrovnávací rampa pro usnadnění manipulace např. s jízdním kolem nebo kočárkem. Přístup do BD není řešen bezbariérově, protože samotný vstup do BD obsahuje 9 schodišťových stupňů. Na rozhraní

přístupových zpevněných ploch k BD a vozovky jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v červené barvě. Zpevněné plochy pro umístění kontejnerů na komunální a separovaný odpad budou provedeny v totožné skladbě jako přístupové chodníky, tj. betonová dlažba tl. 60 mm, lože 40 mm a ŠD tl. 200 mm.

Návrh zpevněných ploch vychází z TP 170. (viz kapitola B.1 a)

K zajištění odvodnění povrchu navržené asfaltové vozovky budou sloužit nové uliční vpusti ve staničení km 0,005 00. Vpusti jsou navrženy z betonových prefabrikátů. Napojení vpustí na novou kanalizaci je navrženo plastovým potrubím DN 200.

Odvodnění zemní pláň je řešeno příčným střechovitým sklonem 3,0 %.

Poklopy kanalizace, hydrantů či šoupat v úseku stavby budou osazeny do nové nivelety.

Je důležité, aby zpětný zásyp, byl prováděn po vrstvách max. 30 cm, z vhodného materiálu a řádně hutněn, aby v budoucnu nedocházelo k dotvarování a tím i lokálním poruchám, které se prokopírují do krytové vrstvy. Výška stávajících armatur, šoupat a vpustí budou opraveny do nové nivelety.

#### SO.401 – Veřejné osvětlení

V rámci projektu řešeno veřejné osvětlení stávající komunikace z důvodu její opravy a rozšíření. Ke stávajícím dvěma stožárům VO budou přidány čtyři nové stožáry stejné výšky.

Svítidla VO projektované lokality napojena ze stávajícího rozvodu VO. Stávající kabelová vedení VO (ze stožáru VO 14/010 do VO 14/012 a ze stožáru VO 14/012 do VO 14/015) budou ukončeny na novém stožáru N-VO1. Ze stožáru N-VO1 pak budou napojeny ostatní nové i stávající stožáry. Stávající kabelové vedení mezi stožáry VO 14/012 do VO 14/013 bude zrušeno.

Délka trasy nového VO cca 115 m.

Číslování stožárů v této PD je pouze informativní, bude očíslováno dle požadavků správce VO.

Nové vedení mezi stožáry VO kabelem CYKY 4Bx16mm<sup>2</sup>. Svítidla ve stožáru kabelem CYKY-J 3x1,5mm<sup>2</sup> ze stožárové svorkovnice. Uložení kabelu po celé délce v chráničce AROT d63.

Výška nových stožárů VO projektována 5 m nad zemí. Svítidla použita LED, stožáry bez výložníků.

Jednotlivé stožáry VO budou průběžně propojené uzemňovacím páskem či uzemňovacím drátem. Uzemnění bude uloženo ve společném výkopu souběžně s kabely VO, a bude sloužit současně jako přizemnění vodiče PEN/PE dle ČSN 33 2000-4-41 ed. 3, čl. 411.4.1, stejně jako uzemnění ochrany před bleskem ve smyslu ČSN EN 62305 ed. 2. *Dle ČSN 33 2000-5-54 ed. 3, čl. NA.10.1.1 však není třeba klást zemnicí pásy o celkové délce větší než 20 m.*

Dle ČSN 33 2000-1 ed. 2, Obrázek A.31B2 má být uzemněn bod rozdělení z TN-C na TN-C-S.

Na dno kabelového výkopu se položí uzemňovací drát FeZn pr. 10 mm min. 10 cm od kabelu VO. Pátevní vedení FeZn tl. 10 mm, odbočky k jednotlivým připojovacím místům. Nerezové uzemňovací svorky SP pro připojení uzemnění ke stožáru. Stožáry VO mezi sebou propojeny (vodič FeZn pr. 10 mm). Veškeré zemní spoje provedeny vždy dvěma nerez svorkami SS a zajistit proti korozi.

Uložení kabelu:

volný terén/chodník: výkop min. 35š/80h cm; kabel v min. hloubce 0,7m a zároveň dodržet požadavky křížení s inž. sítí, krytí – červená výstražná fólie

- vozovka: výkop 50š/120h cm, kabel v hloubce min. 1 m a zároveň dodržet požadavky křížení s inž. sítí, krytí – plastová deska

- HLOUBKU ULOŽENÍ/VÝKOPU v místě křížení s jinými IS NUTNO uzpůsobit dle požadavků na křížení dle skutečné hloubky uložení konkrétní IS.

- pískové lože 8 cm nad a pod kabel/trubku + vedle kabelu/trubky

- červená výstražná fólie/plastová deska, přesah 4 cm na obě strany kabelu

- chránička AROT d63 pro kabel VO po celé délce, poloměr ohybu trubek d63 min. 350 mm.

- Poloměr ohybu kabelů min. 12x D (průměr kabelu)

Při realizaci je nutno postupovat dle vyjádření konkrétního správce sítě, které je nedílnou součástí projekt. dokumentace stavby jako celku. Před započítáním zemních prací musí být zajištěné u příslušného správce sítě vytyčení stávajících inž. sítí (dále jen IS) a označení v terénu. Zákres IS je pouze orientační a nemůže sloužit k jejich vytyčení.

Nutno dodržet minim. vzdálenosti souběhu (s) a křížení (k) s vodovodní sítí a přípojkami (s=0,4m; k=0,2m), plynovodem do 5kPa (s=0,4m; k=0,1m), kanalizací (s=0,5m; k=0,3m), sdělovacími metal. kabely (s=0,3m; k=0,3m) a silovými kabely do 35kV (s=0,2m; k=0,2m). Při křížení kabely opatřit chráničkou tak, aby přesahovali 1 m na každou stranu křížení. Stožáry veřejného osvětlení nesmí být osazeny nad vytyčenými podzemními IS.

Při souběhu a křížení inženýrských sítí budou dodrženy požadavky ČSN 73 6005, Příloha A.

Vyznačení uložených podzemních sítí bude provedeno výstražnou fólií dle požadavků ČSN 73 6006.

#### **b) celková bilance nároků všech druhů energií**

Navrhované zpevněné plochy budou mít kromě výstavby nároky na spotřebu energií pouze při běžné údržbě. V obou případech se bude jednat o spotřebu energie v podobě pohonných látek.

Navýšení o instalovaný příkon: do 100 W

Stávající rozvod VO rozšířen o nové stožáry VO s LED svítidly. Navýšení o tento el. příkon nebude mít vliv na hl. jištění před elektroměrem a dimenzi přívodního kabelu.

#### **c) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Při realizaci stavby vzniknou následující odpady, které byly rozlišeny v souladu s kategorizací a katalogem odpadů ve smyslu Zákona o odpadech 541/2020 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k charakteru a funkci stavby nebudou požadované emise z dopravy při provozu překročeny.

Kód druhu odpadu	Druh odpadu	Kategorie odpadu	Množství odpadu (t)	Způsob nakládání
17 01 01	Beton	O	180	recyklace
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	5	recyklace
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	81	recyklace

Pozn.: Uvedené hmotnosti jsou orientační. Proto skutečnost může být jiná. Neuvedené položky se mohou a nemusí vyskytovat, výskyt může být případně potvrzen až při provedení výkopových prací a v průběhu stavby.

#### **d) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Nejsou stanoveny žádné zvláštní požadavky na kapacitu veřejných sítí.

Sdělovací kabely nacházející se pod zpevněnými plochami budou uloženy do půlených chrániček DN110, ke kterým bude připojena rezervní chránička DN110. Kabely v blízkosti křížení s komunikací (km 0,014 00) budou přednostně směrově přeloženy do ploch zeleně. Délky stranových přeložek jsou 7,75 a 8,75 m a jsou znázorněny na situačním výkrese.

**e) parametry technologie**

Technologie není součástí PD.

**B.3.2 Celkové řešení podmínek přístupnosti**

**a) celkové řešení přístupnosti, se specifikací jednotlivých částí, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu na okolí**

Stavba je řešena a navržena v souladu s ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání. Nově je lokalita řešena jako obytná zóna. Proto nejsou navrženy komunikace pro chodce a je uvažováno s pohybem chodců po vozovce a tomu byl i uzpůsoben celkový návrh obslužné komunikace. Příčný sklon je navržen 2,0 %, maximální podélný sklon je 4,53 % (max. sklon se nachází v začátku trasy). Není předpokládáno s předčasným užíváním ani zkušebním provozem. Během stavby bude zhoršen přístup ke všem bytovým domům mající přístup z řešeného uličního prostoru.

**b) popis navržených opatření – zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby**

Přístup ke stavbě je po stávající místní komunikaci. Informační a orientační systém bude řešit vybraný dodavatel stavby dle svých potřeb v místě stavby.

**c) popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů**

Pro oplocení stavby, ale i pro zajištění výkopů či dočasných skládek platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Zábrany musí být pevné, ve výšce 0,10 - 0,25 m mít zarážku pro slepeckou hůl a musí být i barevně kontrastní. Nejlépe se osvědčuje plné, kontrastně provedené ohrazení staveniště. Ostatní části staveniště zůstanou neoploceny. Pozemky staveniště jsou ve všech případech ve správě stavebníka.

**B.3.3 Zásady bezpečnosti při užívání stavby**

**Při stavbě musí být dodrženy všechny bezpečnostní předpisy, které určují technologické postupy při provádění jednotlivých druhů prací**

- Vyhláška ČÚBP č.48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce technických zařízení
- Nařízení vlády č.272/2011 Sb., Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech
- ČSN 73 6133 – Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

Vzhledem k charakteru a funkci stavby nejsou řešena zvláštní bezpečnostní opatření pro užívání. Pro bezpečné užívání je nutné dodržovat platné předpisy pro provoz na pozemních komunikacích.

**B.3.4 Základní technický popis stavebních objektů**

**Po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech se uvede jejich výčet, označení a základní charakteristiky.**

**a) popis stávajícího stavu**

Stávající monolitická betonová komunikace, která slouží k dopravní obslužnosti a přístupu do celkem 6 bytových domů (BD) č.p. 610–615, do mateřské školy a autoservisu na parc. 2370/3.

Současná betonová vozovka je šířky 3,00 – 3,25 m, po obou stranách je ohraničena betonovým silničním obrubníkem. Komunikace pro chodce nejsou v původním stavu řešeny. Zpevněné plochy před vstupy do jednotlivých BD jsou zhotoveny z betonové dlažby a vzhledem ke značnému výškovému

rozdílu mezi úrovní vozovkou a vstupním schodištěm (BD 513-515) jsou v ploše betonové schodišťové stupně.

Ve stávajícím stavu nejsou ani vyznačena parkovací místa, zejména pro krátkodobé parkování návštěv mateřské školy.

#### **b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení**

##### **SO.101 Zpevněné plochy**

Nově je zájmová oblast řešena jako „zóna 30“ se zákazem vjezdu vozidel nad 1,5 t mimo dopravní obsluhy a zákazem stání mimo vyznačená parkovací plocha. Na vjezdech jsou navrženy dlouhé zpomalovací příčné prahy, na kterých je situováno místo pro přecházení. Přejezdové prahy jsou navrženy z betonové zámkové dlažby červené barvy. Na přejezdovém prahu jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v přírodní šedé barvě. Výškový rozdíl přejezdového prahu je 10 cm. Nájezdové rampy jsou navrženy v délce 1,0 m ve sklonu 1:10 (10%).

Nově navržená vozovka je v úseku km 0,000 00 – km 0,031 39 nově rozšířena na 5,50 m a je řešena jako obousměrná, dvoupruhová komunikace. Ve zbylé části trasy je vozovka navržena jako jednopruhá, jednosměrná komunikace šířky 3,50 m.

Stávající betonová vozovka bude frézována v průměrné tl. 40 mm a budou vybourány betonové obrubníky lemující betonový povrch vozovky. V místech rozšíření komunikace bude provedena odkopávka zeminy a doplněna konstrukce pod rozšířením.

Komunikace bude lemována betonovým silničním obrubníkem 15x25x100 cm s převýšením +10 cm nad povrch vozovky, v místech přístupových chodníků ke vstupům do BD a zpevněných ploch pro umístění kontejnerů na odpad. budou osazeny betonové přejezdové obrubníky 15x15x100 cm s převýšením max. +2 cm nad povrch vozovky.

Nový kryt komunikace je navržen z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm v přírodní šedé barvě. Dlažba bude kladena do vrstvy z kamenné drti frakce 4-8 mm, která bude rozprostřena na frézovaném betonovém povrchu. Navržená parkovací místa v ploše vozovky budou z dlažby černé barvy. Celkem je navrženo 6 šikmých (45°) parkovacích míst. Parkovací místa v blízkosti MŠ jsou navržena v jednotné šířce 2,75 m. Délka zmíněných míst je 4,30 m, je počítáno s přesahem přední části vozidla nad zeleň. Parkovací místa u autoservisu jsou také šikmá (45°) v šířce 2,50 m (krajní místa 2,75 m). Délka míst je 4,80 m s ohledem na budovu objektu servisu. Vyznačení parkovacích míst (VDZ „V10c“) bude provedeno betonovou dlažbou kontrastní (červené) barvy.

Přístupové chodníky k BD jsou u domů č. p. 610, 611 a 612 jsou navrženy v šířce 2,50 m a s místem pro umístění parkové lavičky. Průběh rostlého terénu u těchto vstupů je takový, že dovoluje vybudování přístupové cesty bez nutnosti budování schodišťových stupňů. Tyto tři zpevněné plochy budou vzájemně propojeny pěšinou šířky 1,0 m tvořenou z dlaždic 50x50. Tyto pěšiny nebudou sloužit primárně pro pohyb chodců, ale především pro přístup k záhonům.

Přístupy k BD č. p. 613, 614 a 615 jsou navrženy v šířce 3,50 m, s místem pro umístění parkové lavičky a přístup ke vstupu do suterénu. Průběh terénu vedoucí ke vstupům je značně velký a pro komfortní přístup bude nutné vybudovat schodišťové stupně. V místě schodišťových stupňů je navržena vyrovnávací rampa pro usnadnění manipulace např. s jízdním kolem nebo kočárkem. Přístup do BD není řešen bezbariérově, protože samotný vstup do BD obsahuje 9 schodišťových stupňů. Na rozhraní přístupových zpevněných ploch k BD a vozovky jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v červené barvě.

Zpevněné plochy pro umístění kontejnerů na komunální a separovaný odpad budou provedeny v totožné skladbě jako přístupové chodníky, tj. betonová dlažba tl. 60 mm, lože 40 mm a ŠD tl. 200 mm.

Návrh zpevněných ploch vychází z TP 170. (viz kapitola B.1 a)

K zajištění odvodnění povrchu navržené asfaltové vozovky budou sloužit nové uliční vpusti ve staničení km 0,005 00. Vpusti jsou navrženy z betonových prefabrikátů. Napojení vpustí na novou kanalizaci je navrženo plastovým potrubím DN 200.

Odvodnění zemní pláně je řešeno příčným střechovitým sklonem 3,0 %.

Poklopy kanalizace, hydrantů či šoupat v úseku stavby budou osazeny do nové nivelety.

Je důležité, aby zpětný zásyp, byl prováděn po vrstvách max. 30 cm, z vhodného materiálu a řádně hutněn, aby v budoucnu nedocházelo k dotvarování a tím i lokálním poruchám, které se prokopírují do krytové vrstvy. Výška stávajících armatur, šoupat a vpusti budou opraveny do nové nivelety.

Sdělovací kabely nacházející se pod zpevněnými plochami budou uloženy do půlených chrániček DN110, ke kterým bude připojena rezervní chránička DN110. Kabely v blízkosti křížení s komunikací (km 0,014 00) budou přednostně směrově přeloženy do ploch zeleně. Délky stranových přeložek jsou 7,75 a 8,75 m a jsou znázorněny na situačním výkrese.

#### SO.401 – Veřejné osvětlení

V rámci projektu řešeno veřejné osvětlení stávající komunikace z důvodu její opravy a rozšíření. Ke stávajícím dvěma stožárům VO budou přidány čtyři nové stožáry stejné výšky.

Svítlidla VO projektované lokality napojena ze stávajícího rozvodu VO. Stávající kabelová vedení VO (ze stožáru VO 14/010 do VO 14/012 a ze stožáru VO 14/012 do VO 14/015) budou ukončeny na novém stožáru N-VO1. Ze stožáru N-VO1 pak budou napojeny ostatní nové i stávající stožáry. Stávající kabelové vedení mezi stožáry VO 14/012 do VO 14/013 bude zrušeno.

Délka trasy nového VO cca 115 m.

Číslování stožárů v této PD je pouze informativní, bude očíslováno dle požadavků správce VO.

Nové vedení mezi stožáry VO kabelem CYKY 4Bx16mm<sup>2</sup>. Svítidla ve stožáru kabelem CYKY-J 3x1,5mm<sup>2</sup> ze stožárové svorkovnice. Uložení kabelu po celé délce v chráničce AROT d63.

Výška nových stožárů VO projektována 5 m nad zemí. Svítidla použita LED, stožáry bez výložníků.

Jednotlivé stožáry VO budou průběžně propojené uzemňovacím páskem či uzemňovacím drátem. Uzemnění bude uloženo ve společném výkopu souběžně s kabely VO, a bude sloužit současně jako přizemnění vodiče PEN/PE dle ČSN 33 2000-4-41 ed. 3, čl. 411.4.1, stejně jako uzemnění ochrany před bleskem ve smyslu ČSN EN 62305 ed. 2. *Dle ČSN 33 2000-5-54 ed. 3, čl. NA.10.1.1 však není třeba klást zemnicí pásy o celkové délce větší než 20 m.*

Dle ČSN 33 2000-1 ed. 2, Obrázek A.31B2 má být uzemněn bod rozdělení z TN-C na TN-C-S.

Na dno kabelového výkopu se položí uzemňovací drát FeZn pr. 10 mm min. 10 cm od kabelu VO. Pátevní vedení FeZn tl. 10 mm, odbočky k jednotlivým připojovacím místům. Nerezové uzemňovací svorky SP pro připojení uzemnění ke stožáru. Stožáry VO mezi sebou propojeny (vodič FeZn pr. 10 mm). Veškeré zemní spoje provedeny vždy dvěma nerez svorkami SS a zajistit proti korozi.

Uložení kabelu:

volný terén/chodník: výkop min. 35š/80h cm; kabel v min. hloubce 0,7m a zároveň dodržet požadavky křížení s inž. sítí, krytí – červená výstražná fólie

- vozovka: výkop 50š/120h cm, kabel v hloubce min. 1 m a zároveň dodržet požadavky křížení s inž. sítí, krytí – plastová deska

- HLOUBKU ULOŽENÍ/VÝKOPU v místě křížení s jinými IS NUTNO uzpůsobit dle požadavků na křížení dle skutečné hloubky uložení konkrétní IS.

- pískové lože 8 cm nad a pod kabel/trubku + vedle kabelu/trubky

- červená výstražná fólie/plastová deska, přesah 4 cm na obě strany kabelu

- chránička AROT d63 pro kabel VO po celé délce, poloměr ohybu trubek d63 min. 350 mm.

- Poloměr ohybu kabelů min. 12x D (průměr kabelu)

Při realizaci je nutno postupovat dle vyjádření konkrétního správce sítě, které je nedílnou součástí projekt. dokumentace stavby jako celku. Před započítím zemních prací musí být zajištěné u příslušného správce sítě vytyčení stávajících inž. sítí (dále jen IS) a označení v terénu. Zákres IS je pouze orientační a nemůže sloužit k jejich vytyčení.

Nutno dodržet minim. vzdálenosti souběhu (s) a křížení (k) s vodovodní sítí a přípojkami (s=0,4m; k=0,2m), plynovodem do 5kPa (s=0,4m; k=0,1m), kanalizací (s=0,5m; k=0,3m), sdělovacími metal. kabely (s=0,3m; k=0,3m) a silovými kabely do 35kV (s=0,2m; k=0,2m). Při křížení kabely opatřit

chráničkou tak, aby přesahovali 1 m na každou stranu křížení. Stožáry veřejného osvětlení nesmí být osazeny nad vytyčenými podzemními IS.

Při souběhu a křížení inženýrských sítí budou dodrženy požadavky ČSN 73 6005, Příloha A.

Vyznačení uložených podzemních sítí bude provedeno výstražnou fólií dle požadavků ČSN 73 6006.

**c) popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.**

Vodní dílo není řešeno.

**B.3.5 Technologické řešení – základní popis technických a technologických objektů a zařízení**

**a) popis stávajícího stavu**

V trase navržených zpevněných ploch se nacházejí podzemní vedení inženýrských sítí.

**b) popis navrženého řešení**

V rámci stavebních prací na komunikaci bude nutné provést výškovou úpravu stávajících poklopů kanalizačních šachet a mříže do nové nivelety povrchu zpevněných ploch.

**c) energetické výpočty**

Energetické výpočty nebyly prováděny.

Návrhy osvětlení byly provedeny na základě výpočtů s konkrétními typy svítidel. Jelikož výpočty osvětlení nejsou univerzálně zaměnitelné a platí vždy a pouze s konkrétními použitými svítidly, musí být v rámci realizace buďto dodána svítidla, se kterými byly zpracovány přiložené výpočty osvětlení, anebo musí být předloženy k odsouhlasení výpočty osvětlení nové, aktualizované se zamýšlenými svítidly, přičemž výpočtové parametry řešených prostor musí být stejné, jako v původním výpočtu.

Vypočtené parametry osvětlení jsou patrné přílohy výpočtu osvětlení, jež jsou součástí této PD.

Měření spotřeby elektrické energie stávající, není tedy řešeno.

**d) u staveb technické infrastruktury – popis navrženého řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií**

Napojení nové uliční vpusti bude provedeno PP potrubím DN 200, které bude napojeno na stávající kanalizaci.

Svítidla VO projektované lokality napojena ze stávajícího rozvodu VO. Stávající kabelová vedení VO (ze stožáru VO 14/010 do VO 14/012 a ze stožáru VO 14/012 do VO 14/015) budou ukončeny na novém stožáru N-VO1. Ze stožáru N-VO1 pak budou napojeny ostatní nové i stávající stožáry. Stávající kabelové vedení mezi stožáry VO 14/012 do VO 14/013 bude zrušeno.

Sdělovací kabely nacházející se pod zpevněnými plochami budou uloženy do půlených chrániček DN110, ke kterým bude připojena rezervní chránička DN110. Kabely v blízkosti křížení s komunikací (km 0,014 00) budou přednostně směrově přeloženy do ploch zeleně. Délky stranových přeložek jsou 7,75 a 8,75 m a jsou znázorněny na situačním výkrese.

**B.3.6 Zásady požární bezpečnosti**

**Charakteristiky a kritéria pro stanovení kategorie stavby podle požadavků jiného právního předpisu.**

**a) výška stavby, zastavěná plocha, počet podlaží, počet osob, pro který je stavba určena, nebo jiný parametr stavby, zejména světlá výška podlaží nebo délka tunelu apod.**

Netýká se navržené dopravní stavby.

Výška nových stožárů VO projektována 5 m nad zemí. Svítidla použita LED, stožáry bez výložníků.



**b) kritéria – třída využití, přítomnost nebezpečných látek nebo jiných rizikových faktorů, prohlášení stavby za kulturní památku**

- ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty
- ČSN 73 0804 – Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty
- ČSN 73 0873 – Požární bezpečnost staveb – Zásobování požární vodou
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání

Předkládaná dokumentace zpevněných ploch nepředstavuje zásah do stávajících požárních a protipožárních objektů. Stavba je bez požárního rizika. Vlivem stavby nebudou dotčeny požární hydranty. Navrhované šířkové uspořádání respektuje parametry pro příjezdovou komunikaci pro požární vozidla ve smyslu ČSN 73 0802 a přílohy č. 3 vyhlášky č. 23/2008 Sb. Realizací nedojde ke změně přístupu při požárním zásahu. Během stavby je možno vytvořit a bude tak učiněno rovněž trvalý přístup a přejezd v rámci případného hasebnímu zásahu. Stavba bude provedena z materiálů, které nevyžadují požární zabezpečení.

### **B.3.7 Úspora energie a tepelná ochrana budovy**

**Zohlednění plnění požadavků na energetickou náročnost, úsporu energie a tepelnou ochranu budov.**

Vzhledem k charakteru a funkci stavby, stavba pro provoz nevyžaduje žádné energie. Stavba nevyžaduje opatření na ochranu tepla.

### **B.3.8 Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

**Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, proslunění, stínění, zásobování vodou, odpadů apod.) a vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, zastínění, prašnost apod.).**

***Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí***

Vzhledem k charakteru a funkci stavby nejsou kladené pro budoucí provoz zvláštní požadavky, které by se týkaly ochrany zdraví. Stavba bude provedena tak, aby nedošlo k poškození zdraví a aby neměla negativní vliv na životní prostředí.

***Ochrana proti hluku***

Při realizaci stavby budou provedena opatření vedoucí zejména k omezení hlučnosti a prašnosti (např. použití mechanismů, doprava, vyloučení stavebních prací v nočních hodinách, resp. ve dnech pracovního klidu). Vlivem provozu nebudou překročeny hlukové limity ve vnitřním a venkovním chráněném prostoru staveb.

***Bezpečnost při užívání***

Vzhledem k charakteru a funkci stavby nejsou řešena zvláštní bezpečnostní opatření pro užívání. Pro bezpečné užívání je nutné dodržovat platné předpisy pro provoz na pozemních komunikacích.

***Nakládání s odpady***

Odpady budou zatříděny dle katalogu odpadů a předány k odborné likvidaci nebo uloženy na skládky odpadů k tomu určených.

- Vybraný dodavatel stavby je povinen postupovat dle zákona 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a souvisejících vyhlášek
- Zjistit, zda osoba, která přebírá odpady, je k jejich převzetí oprávněna
- Zajistit přepravu odpadů v souladu s §24 zákona
- Vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady v souladu s ustanovením §39, odst. 1 zákona
- Předpokládané vybourané hmoty budou přednostně recyklovány v zařízeních na recyklaci odpadů s následným použitím jako druhotná surovina pro stavební výrobu
- Materiály, které nelze využít budou odvezeny na řízenou skládku

- Materiály, které předpokládají výskyt nebezpečných látek, budou odvezeny na skládku nebezpečných odpadů.

### **B.3.9 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

**Protipovodňová opatření, ochrana před pronikáním radonu z podloží, před bludnými proudy, před technickou i přírodní seizmicitou, před agresivní a tlakovou podzemní vodou, před hlukem a ostatními účinky – vliv poddolování, výskyt metanu, posouzení celkové stability území a její vliv na dlouhodobou stabilitu a bezpečnost dopravní stavby apod.**

Protipovodňová opatření nejsou řešena.

Ochrana před pronikáním radonu z podloží není řešeno – jedná se o volný prostor.

Ochrana před bludnými proudy není řešeno.

Ochrana před technickou seizmicitou není řešeno.

Ochrana před agresivní a tlakovou vodou nejsou řešena – stavba nezasahuje do hloubky oblasti s výskytem agresivní a tlakové vody.

Ochrana před hlukem bude řešena výběrem vhodné technologie stavebních prací a mechanizace.

Ostatní účinky: vzhledem k charakteru a funkci stavby nejsou kladeny pro budoucí provoz zvláštní požadavky, které by se týkaly ochrany zdraví. Stavba bude provedena tak, aby nedošlo k poškození zdraví a aby neměla negativní vliv na životní prostředí.

### **B.4 Připojení na technickou infrastrukturu**

**Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky, křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury, nebo je-li ohrožena bezpečnost, připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.**

V rámci stavby zpevněných ploch a jejich odvodnění je navržena 1 uliční vpust. Napojení vpusti je uvažováno do stávající kanalizace.

Napojení je navrženo z plastových trub DN200, napojení je délce 1,70 m.

Svítidla VO projektované lokality napojena ze stávajícího rozvodu VO. Stávající kabelová vedení VO (ze stožáru VO 14/010 do VO 14/012 a ze stožáru VO 14/012 do VO 14/015) budou ukončeny na novém stožáru N-VO1. Ze stožáru N-VO1 pak budou napojeny ostatní nové i stávající stožáry. Stávající kabelové vedení mezi stožáry VO 14/012 do VO 14/013 bude zrušeno.

### **B.5 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

**a) popis dopravního řešení, u staveb drah včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby (dynamický průběh rychlosti, propustnosti, linkové vedení, systémové jízdní doby apod.)**

Stávající monolitická betonová komunikace, která slouží k dopravní obslužnosti a přístupu do celkem 6 bytových domů (BD) č.p. 610–615, do mateřské školy a autoservisu na parc. 2370/3.

Současná betonová vozovka je šířky 3,00 – 3,25 m, po obou stranách je ohraničena betonovým silničním obrubníkem. Komunikace pro chodce nejsou ve stávajícím stavu řešeny. Zpevněné plochy před vstupy do jednotlivých BD jsou zhotoveny z betonové dlažby a vzhledem ke značnému výškovému rozdílu mezi úrovní vozovky a vstupním schodištěm (BD 513-515) jsou v přístupové ploše betonové schodišťové stupně.

Ve stávajícím stavu nejsou vyznačena parkovací místa, zejména ani pro krátkodobé parkování návštěv mateřské školy.

Nově je zájmová oblast řešena jako „zóna 30“ se zákazem vjezdu vozidel nad 1,5 t mimo dopravní obsluhy a zákazem stání mimo vyznačená parkovací plocha. Na vjezdech jsou navrženy dlouhé zpomalovací příčné prahy, na kterých je situováno místo pro přecházení. Přejezdové prahy jsou navrženy z betonové zámkové dlažby červené barvy. Na přejezdovém prahu jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou

v přírodní šedé barvě. Výškový rozdíl přejezdového prahu je 10 cm. Nájezdové rampy jsou navrženy v délce 1,0 m ve sklonu 1:10 (10%).

Nově navržená vozovka je v úseku km 0,000 00 – km 0,031 39 nově rozšířena na 5,50 m a je řešena jako obousměrná, dvoupruhová komunikace. Ve zbylé části trasy je vozovka navržena jako jednopruhov, jednosměrná komunikace šířky 3,50 m.

Stávající betonový vozovka bude frézována v průměrné tl. 40 mm a budou vybourány betonové obrubníky lemující betonový povrch vozovky. V místech rozšíření komunikace bude provedena odkopávka zeminy a doplněna konstrukce pod rozšířením.

Komunikace bude lemována betonovým silničním obrubníkem 15x25x100 cm s převýšením +10 cm nad povrch vozovky, v místech přístupových chodníků ke vstupům do BD a zpevněných ploch pro umístění kontejnerů na odpad. budou osazeny betonové přejezdové obrubníky 15x15x100 cm s převýšením max. +2 cm nad povrch vozovky.

Nový kryt komunikace je navržen z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm v přírodní šedé barvě. Dlažba bude kladena do vrstvy z kamenné drti frakce 4-8 mm, která bude rozprostřena na frézovaném betonovém povrchu. Navržená parkovací místa v ploše vozovky budou z dlažby černé barvy. Celkem je navrženo 6 šikmých (45°) parkovacích míst. Parkovací místa v blízkosti MŠ jsou navržena v jednotné šířce 2,75 m. Délka zmíněných míst je 4,30 m, je počítáno s přesahem přední části vozidla nad zeleň. Parkovací místa u autoservisu jsou také šikmá (45°) v šířce 2,50 m (krajní místa 2,75 m). Délka míst je 4,80 m s ohledem na budovu objektu servisu. Vyznačení parkovacích míst (VDZ „V10c“) bude provedeno betonovou dlažbou kontrastní (červené) barvy.

Přístupové chodníky k BD jsou u domů č. p. 610, 611 a 612 jsou navrženy v šířce 2,50 m a s místem pro umístění parkové lavičky. Průběh rostlého terénu u těchto vstupů je takový, že dovoluje vybudování přístupové cesty bez nutnosti budování schodišťových stupňů. Tyto tři zpevněné plochy budou vzájemně propojeny pěšinou šířky 1,0 m tvořenou z dlaždic 50x50. Tyto pěšiny nebudou sloužit primárně pro pohyb chodců, ale především pro přístup k záhonům.

Přístupy k BD č. p. 613, 614 a 615 jsou navrženy v šířce 3,50 m, s místem pro umístění parkové lavičky a přístup ke vstupu do suterénu. Průběh terénu vedoucí ke vstupům je značně velký a pro komfortní přístup bude nutné vybudovat schodišťové stupně. V místě schodišťových stupňů je navržena vyrovnávací rampa pro usnadnění manipulace např. s jízdním kolem nebo kočárkem. Přístup do BD není řešen bezbariérově, protože samotný vstup do BD obsahuje 9 schodišťových stupňů. Na rozhraní přístupových zpevněných ploch k BD a vozovky jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v červené barvě.

Zpevněné plochy pro umístění kontejnerů na komunální a separovaný odpad budou provedeny v totožné skladbě jako přístupové chodníky, tj. betonová dlažba tl. 60 mm, lože 40 mm a ŠD tl. 200 mm.

#### **b) napojení na stávající dopravní infrastrukturu, přeložky, včetně pěších a cyklistických stezek a doprava v klidu**

Nově navržené zpevněné plochy budou napojeny na ostatní stávající zpevněné komunikace. Upravováno bude napojení s rozšířením na 5,50 m mezi obrubníky. Napojení na severní straně bude zachováno a dojde k výměně betonových obrubníků.

#### **c) řešení přístupnosti a bezbariérového užívání**

Navržená stavba navazuje na stávající zpevněné plochy v řešené lokalitě. Nové plochy jsou navrženy dle požadavků ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

### **B.6 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

S terénními úpravami je uvažováno pouze v nejbližším okolí stavby. Vegetační úpravy jsou řešeny v samostatném objektu stavby.

### **B.7 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

**a) vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů – zejména příroda a krajina, Natura 2000, omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, přítomnost azbestu, hluk, vibrace, voda, odpady, půda, vliv na klima a ovzduší, včetně zařazení stacionárních zdrojů a zhodnocení souladu s opatřeními uvedenými v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší podle jiného právního předpisu**

Stavba nemá negativní vliv na přírodu a krajinu. Stavba se nenachází v chráněném území Natura 2000. Stavba nesmí své okolí nadměrně zatěžovat hlukem, prachem a jinými negativními vlivy. V případě, že by hrozilo zvýšení prašnosti v místě stavby, bude toto riziko eliminováno kropením prašného povrchu vodou. Stavební práce nebudou probíhat v době nočního klidu a s vyloučením nadměrných zdrojů hluku.

Při stavbě musí být dodrženy všechny bezpečnostní předpisy, které určují technologické postupy při provádění jednotlivých druhů prací.

**b) způsob plnění podmínek závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, je-li podkladem**

Posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí není podkladem dokumentace.

**c) popis souladu záměru s oznámením záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo-li zjišťovací řízení ukončeno se závěrem, že záměr nepodléhá dalšímu posuzování podle tohoto zákona**

Stavbu není předmětem posouzení vlivu na životní prostředí.

**d) 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 režimu zákona o integrované prevenci

### **B.8 Celkové vodohospodářské řešení**

**Zejména zásobování stavby vodou, způsob zneškodňování odpadních vod, využití a nakládání se srážkovými vodami, vodohospodářské řešení vodního díla a s ohledem na charakter interakce dopravní stavby s hydrogeologickým a hydrologickým režimem celého území apod.**

Stavba může být se souhlasem správce vodovodního řádu napojena některou z vodovodních šachet za účelem užívání vody při stavbě.

Odvádění srážkových, odpadních a technologických vod ze staveniště bude řešeno tak, aby bylo zabráněno rozmočení pozemku staveniště, nenarušovala a neznečišťovala se odtoková zařízení komunikací a jiných ploch přiléhajících ke staveništi a nezpůsobilo se jejich podmáčení.

### **B.9 Ochrana obyvatelstva**

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

**a) způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozící nebo nastalou mimořádnou událostí**

Prostředky pro varování a informování obyvatelstva před hrozící nebo mimořádnou událostí nebudou při realizaci stavby nebudou dotčeny a bude zachována jejich funkčnost jako je tomu v současném stavu.

**b) způsob zajištění ukrytí obyvatelstva**

Stavba neobsahuje.

**c) způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování**

Stavba neobsahuje.

**d) způsob zajištění ochrany před povodněmi**

Stavba neobsahuje.

**e) způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení**

Stavba neobsahuje stavbu občanského vybavení.

**f) způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo stavenišťem, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti**

Stavbou nebudou dotčeny stávající stavby civilní obrany.

## **B.10 Zásady organizace výstavby**

**a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, včetně zhodnocení potřeby návrhu dopravně inženýrských opatření**

Příjezd ke staveništi je po stávající místní komunikaci. Práce na výstavbě navržených zpevněných ploch budou prováděny za omezení dopravního provozu na komunikaci v úseku, na kterém se budou provádět stavební práce. Přechodné dopravní značení bude navrženo zhotovitelem dle jeho potřeb a před započatím stavebních prací bude odsouhlaseno DI Policie ČR.

**b) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin atd.**

Během přípravných prací bude provedeno odstranění stávající vjezdové brány a části oplocení. Dále budou vybourány stávající silniční obrubníky v délce 12 m pro umožnění úpravy napojení navržené vozovky.

V blízkosti staveniště se nachází stromy, proto během stavby budou realizována opatření bránící poškození stromů i kořenů. Je nezbytné, aby práce v blízkosti stromů byly prováděny s maximální opatrností. V případě nutnosti bude provedena lokální redukce koruny, mechanická ochrana kmene.

Pro realizaci stavby bude nutné kácení celkem 6 vzrostlých stromů. V místě rozšiřované vozovky na 5,50 m (začátek trasy) je uvažováno s odstraněním 1 břízy bělokoré a 3 borovic lesních. Kdy se bříza a 2 borovice nacházejí a zasahují do podzemního vedení sdělovacího kabelu.

Další 2 borovice lesní určené ke kácení se nacházejí před BD č. 614. Tyto se nacházejí v těsné blízkosti podzemního vedení NN.

U všech stromů bude nutné vyjednat povolení ke kácení.

**c) vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, včetně požadavků na obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a způsob zajištění bezpečnosti provozu**

Pro oplocení staveb, ale i pro zajištění výkopů či dočasných skládek platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Zábrany musí být pevné, ve výšce 0,10 - 0,25 m mít zarážku pro slepeckou hůl a musí být i barevně kontrastní. Nejlépe se osvědčuje plné, kontrastně provedené ohrazení staveniště. Ostatní části staveniště zůstanou neoploceny. Pozemky staveniště jsou ve všech případech ve správě stavebníka.

**d) popis zásad odvodnění staveniště**

Odvádění srážkových, odpadních a technologických vod ze staveniště bude řešeno tak, aby bylo zabráněno rozmočení pozemku staveniště, nenarušovala a neznečišťovala se odtoková zařízení komunikací a jiných ploch přiléhajících ke staveništi a nezpůsobilo se jejich podmačení.

**e) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Před zahájením stavby budou vytyčeny hranice pozemků ve vlastnictví investora.

Návrh zařízení staveniště vychází z co možná nejmenšího záboru okolních ploch, a proto byl stanoven liniový postup výstavby se skládkami materiálů v linii stavby, případně je možné využít vhodnou plochu v blízkosti stavby ve vlastnictví investora (po ukončení prací tuto plochu zrekultivovat a zpětně předat investorovi). Vzhledem na krátkost doby výstavby se nepředpokládá budování náročného zařízení staveniště, předpokládá se využití maximálně jedné mobilní buňky a skladu. Zajištění el. energie se nepředpokládá. Pitnou i užitkovou vodu je možno odebírat za úhradu ze zdrojů v obci. Přebytečná zemina a vybourané materiály nebudou skladovány na stavbě a budou ihned odváženy na řízenou skládku. Při realizaci budou použity automobilní dopravní mechanizmy. Pro zásobování stavby a příjezd na staveniště budou využívány stávající místní komunikace.

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá oplocení místa, kde budou probíhat práce. Práce budou probíhat s vyloučením provozu. Nejlépe se osvědčuje plné, kontrastně provedené ohrazení staveniště. Ostatní části staveniště zůstanou neoploceny. Pozemky staveniště jsou ve všech případech ve správě stavebníka.

**f) požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě – zejména opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí, předcházení vzniku odpadů, třídění materiálů pro recyklaci za účelem materiálového využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, opatření při nakládání s azbestem, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti a opatření proti prašnosti a nežádoucím účinkům venkovního osvětlení v noční době**

Při stavebních pracích je nutné dodržet ustanovení nařízení vlády č.591/2006 a 592/2006 Sb. o požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Dále je nutné dodržovat ustanovení nařízení vlády č.378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí. Při činnosti dvou a více dodavatelů na staveništi musí být ustanoven koordinátor bezpečnosti práce podle zákona č.309/2006 Sb.

Při stavbě musí být dodrženy všechny bezpečnostní předpisy, které určují technologické postupy při provádění jednotlivých druhů prací.

**Přítomnost inž. sítí je nutno zajistit před započítím stavebních prací. Projektant upozorňuje, že poloha všech inženýrských sítí je pouze informativní. Současně je třeba dbát všech podmínek vyjádření jednotlivých správců. Při provádění projektové dokumentace nebyla výšková ani směrová poloha jednotlivých inženýrských sítí ověřována.** Průběh inž. sítí bude zřetelně označen na povrchu barvou a dále bude průběh fixován na pevné povrchové body. O tomto vytyčení, případně požadavcích na ochranu těchto vedení, je nutno provést záznam do stavebního deníku.

V místě křížení a souběhu s inženýrskými sítěmi je nutno provádět výkop ručně na vzdálenost stanovenou správcem vedení, min. však 1,0 m od stávajícího vedení. Vlastní křížení bude provedeno dle ČSN 736005. Výkopy hlubší než 1,0 m je nutno pažit. Při provádění je nutno dodržovat zásady BOZP.

**g) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,**

Při stavbě je nutno postupovat dle bezpečnostních předpisů, platných norem a zákonů. Hlavní zásady jsou uvedeny v NV 591/2006 Sb. a NV 362/2005 Sb. Jedná se hlavně o používání ochranných pomůcek, zajištění bezpečnosti práce ve výškách zábradlím, zajištění práce se stroji a zařízeními na el. proud. Důležité je dodržování technologických předpisů, technických norem, návodů k obsluze a předpisů výrobce.

Odborné práce je nutno svěřit odborné firmě s příslušným opatřením. Pro stavbu je nutno smluvně zajistit odborný stavební dohled a zajistit návštěvu projektanta k odsouhlasení případných změn, hlavně materiálových. Další změny a úpravy nutno konzultovat se stavebním úřadem.

**h) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, využitelnost zemin a hornin, plán na přemístění ornice a podornicových vrstev a plán rekultivace**

V místě stávající zeleně je uvažováno se sejmutím ornice a podornicových vrstev. Tato zemina bude dočasně uložena na meziskládce a následně bude použita na terénní úpravy v okolí stavby. Dále je

uvažováno s odkopávkou pro zřízení betonového lože s obrubníky a pro konstrukční vrstvy. Přebytečná zemina bude uložena na skládku.

**i) limity pro užití výškové mechanizace**

Projektantovi nejsou známy žádné limity pro výškovou mechanizaci. V blízkosti vzdušného vedení inženýrských sítí bude postupováno podle podmínek vydaných příslušným správcem inženýrské sítě.

**j) u stavby drah návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky apod.)**

Projektovaná dokumentace neřeší návrh stavbu dráhy.

**k) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky**

Stavba bude uvedena do užívání jako jeden celek, po dokončení veškerých prací a po zpětném předání stavby do správy investora.

**l) stanovení podmínek pro provádění staveb z hlediska bezpečnosti leteckého provozu, provozních opatření na letišti, provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.**

Stavba se nenachází v blízkosti letišť.

Stavba bude prováděna za omezení provozu na pozemní komunikaci. Přejícné dopravní značení nechá vyhotovit dodavatel stavby dle svých potřeb a nechá jej odsouhlasit příslušné DOSS.

Ochrana před hlukem bude řešena výběrem vhodné technologie stavebních prací a mechanizace.

Stavba nesmí své okolí nadměrně zatěžovat hlukem, prachem a jinými negativními vlivy. V případě, že by hrozilo zvýšení prašnosti v místě stavby, bude toto riziko eliminováno kropením prašného povrchu vodou. Stavební práce nebudou probíhat v době nočního klidu a s vyloučením nadměrných zdrojů hluku.

Stavba bude provedena tak, aby nedošlo k poškození zdraví a aby neměla negativní vliv na životní prostředí.

**m) návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek**

O provedených kontrolách bude veden písemný záznam ve stavebním deníku

- kontrola uložení potrubí před záhozem
- kontrola obnažených sítí před záhozem
- kontrola únosnosti pláně
- kontrola únosnosti konstrukčních podkladních vrstev
- kontrola provedení podkladních vrstev
- kontrola provedení dlážděných vrstev
- kontrola dokončovacích prací a terénních úprav

**n) dočasné objekty – jejich popis, včetně uvedení doby jejich trvání**

S dočasnými objekty není v rámci stavby nijak uvažováno. Vzhledem na dobu výstavby se nepředpokládá budování náročného zařízení staveniště, předpokládá se využití maximálně jedné mobilní buňky a skladu. Zajištění el. energie se nepředpokládá. Pitnou i užitkovou vodu je možno odebírat za úhradu ze zdrojů v obci. Zařízení staveniště a případné napojení bude pouze po nezbytnou dobu výstavby.

**o) objízdne a náhradní trasy – požadavky a provedení**

Při provádění stavebních prací dojde k omezení dopravy. Je uvažováno s úplnou uzavírkou opravované komunikace a parkovacích míst v trase stavby. Dopravně-inženýrská opatření budou navržena vybraným dodavatelem stavby dle jeho skutečných potřeb a návrh nechá odsouhlasit příslušným DI PČR a silničním správním úřadem.

**p) zvláštní podmínky a požadavky na provádění stavby, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.**

Při stavebních pracích je nutné dodržet ustanovení nařízení vlády č.591/2006 a 592/2006 Sb. o požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Dále je nutné dodržovat ustanovení nařízení vlády č.378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí. Při činnosti dvou a více dodavatelů na staveništi musí být ustanoven koordinátor bezpečnosti práce podle zákona č.309/2006 Sb.

Při stavbě musí být dodrženy všechny bezpečnostní předpisy, které určují technologické postupy při provádění jednotlivých druhů prací.

**Přítomnost inž. sítí je nutno zajistit před započítím stavebních prací. Projektant upozorňuje, že poloha všech inženýrských sítí je pouze informativní. Současně je třeba dbát všech podmínek vyjádření jednotlivých správců. Při provádění projektové dokumentace nebyla výšková ani směrová poloha jednotlivých inženýrských sítí ověřována.** Průběh inž. sítí bude zřetelně označen na povrchu barvou a dále bude průběh fixován na pevné povrchové body. O tomto vytyčení, případně požadavcích na ochranu těchto vedení, je nutno provést záznam do stavebního deníku.

V místě křížení a souběhu s inženýrskými sítěmi je nutné provádět výkop ručně na vzdálenost stanovenou správcem vedení, min. však 1,0 m od stávajícího vedení. Vlastní křížení bude provedeno dle ČSN 736005. Výkopy hlubší než 1,0 m je nutno pažit. Při provádění je nutno dodržovat zásady BOZP.

Vypracoval: Ing. Petr Škrobáček  
V Hodoníně, leden 2026

.....