

## **B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **B.1 Popis území stavby**

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

Dokumentace řeší rekonstrukci stávající komunikace. Jedná se o silnici III/4241 a na ni navazující místní komunikaci.

Zájmové území se nachází v intravilánu obce Týnec. Řešený úsek začíná v křižovatce se silnicí II/424 u autobusových zastávek. Konec úseku je umístěn v křižovatce s ulicí Sportovní. Celková délka úseku je 1 085 m.

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

Projektová dokumentace je v souladu s aktuálním územním plánem obce Týnec.

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

Oblast se nachází v Alpsko-himalájském systému, v provincii Západopanonská pánev, subprovincii Vídeňská pánev, oblasti Jihomoravská pánev a celku Dolnomoravský úval. Stáří masivu sahá do svrchního miocénu – spodního pliocénu. Je tvořen převážně jíly, písky, štěrky a lignitem.

Obec Týnec se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod: Kvartér řeky Moravy.

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

Ověření existence a polohy inženýrských sítí:

Poloha a zaměření inženýrských sítí – data o existenci a průběhu inženýrských sítí byla poskytnuta jednotlivými správci na základě požadavku projektanta Viadesigne,s.r.o.

Jednotlivé inženýrské sítě a jejich ochranná pásma jsou graficky znázorněna v jednotlivých výkresech projektové dokumentace. Jedná se o nadzemní a podzemní vedení nízkého napětí (EON), středotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely (CETIN), vodovod (VaK Břeclav) a kanalizaci (Obec Týnec).

Diagnostika vozovky:

V listopadu 2017 byla firmou IMOS BRNO, a.s. zpracována diagnostika vozovky, na jejímž základě byla zvolena technologie rekonstrukce.

Výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu:

Pro zpracování projektové dokumentace bylo v roce 2016 provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu zájmového území firmou Geos s.r.o.

**e) ochrana území podle jiných právních předpisů**

Stavba se nenachází v lokalitě, která je významným krajinným prvkem ve smyslu ustanovení § 4, odst. 2, zák. č. 114/1992 Sb. ani v lokalitě, která je evropsky významným územím a ptačí oblastí v rámci programu Natura 2000.

Lokalita není součástí zvláště chráněného území podle zák.č.114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Stavba se nachází v chráněném ložiskovém území lignitu.

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

Stavba se částečně nachází v záplavovém území Q100.

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

Použité řešení nebude mít vliv na okolní stavby. V důsledku realizace stavby a jejího uvedení do provozu nemůže docházet k ovlivnění ovzduší nad stávající úroveň a nebudou ovlivněny přírodní systémy.

Realizací stavby nebudou negativně ovlivněny odtokové poměry v území. Srážkové vody z povrchu rekonstruovaných a nových ploch budou vhodným spádováním svedeny do nových uličních vpustí a ty budou napojeny na stávající nebo novou kanalizaci. V km 0,630 – 0,755 bude vybudována nová dešťová kanalizace, která bude zaústěna do stávající kanalizace v ulici Vývoz. Od km 0,870 až po konec úseku bude vybudována nová dešťová kanalizace, která bude vyústěna přímo do řeky Kyjovky.

**h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Stavba si vyžádá odstranění stromu v km 0,075, dále kácení šesti stromů, které se nachází v km 0,640 – 0,700 a vykácení keřů v km 0,430.

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

Dojde k trvalému záboru 1m<sup>2</sup> na pozemku 662/2 a k dočasnému záboru na pozemku 142 a 622. Tyto pozemky jsou pod ochranou ZPF. Část dešťové kanalizace bude vedena na pozemku Lesů ČR, který je určený k plnění funkce lesa. Kompletní seznam dotčených pozemků je uveden v samostatné příloze této projektové dokumentace.

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

Stavba bude dostupná po okolních místních komunikacích.

Stavba se nachází v uličním prostoru, kde jsou vedeny jednotlivé inženýrské sítě. Jedná se o nadzemní a podzemní vedení nízkého napětí (EON), středotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely (CETIN), vodovod (VaK Břeclav) a kanalizaci (Obec Týnec).

Nový chodník bude na svém začátku napojen na stávající nástupiště autobusové dopravy. Silnice bude napojena na stávající dopravní infrastrukturu. Nový chodník je navržen bezbariérově.

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

Stavba jednotlivých stavebních objektů proběhne ve vzájemné koordinaci.

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

Seznam pozemků je uveden v samostatné příloze této projektové dokumentace.

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

Seznam pozemků je uveden v samostatné příloze této projektové dokumentace.

**n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření**

Není řešeno.

o) **možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Napojení silnice na dopravní infrastrukturu zůstane zachováno. Chodník bude napojen na stávající komunikace pro pěší.

## **B.2 Celkový popis stavby**

### **B.2.1 Celková koncepce řešení stavby**

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

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice a novostavbu parkovacích ploch a chodníku.

b) **účel užívání stavby**

Komunikace bude užívána pro dopravní obsloužení občanů obce.

c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu. Dočasnou stavbou budou pouze zařízení staveniště a přechodné dopravní značení.

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

V projektu je navrženo celkem 6 výjimek z šířky chodníku z důvodu umístění stávajících sloupů. Konkrétně se jedná o 1,40 m v km 0,095, 1,37 m v km 0,150, 1,25 m v km 0,320, 1,35 v km 0,390, 1,05 v km 0,730, 1,30 v km 1,040. Místa, ve kterých je umístěno v chodníku technické vybavení komunikace, jsou řešena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., Přílohy 2 čl. 1.2.2 a průchozí prostor min. 90 cm je vždy zachován.

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

Jsou zohledněny všechny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.

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

Komunikace je navržena ve dvou šířkových profilech. Ve staničení 0, 000 - 0,625 je navržen typ komunikace MO2 7,05/5,50/50, který se dále zužuje a od 0,640 po 1,085 pokračuje jako MO2 6,55/5,00/50. Po km 0,950 se jedná o silnici třetí třídy, která na začátku staničení navazuje na silnici II/424. Dále pokračuje místní komunikace obslužná.

Komunikace pro pěší je navržena v šířce 1,55 m včetně silniční obruby.

Ze sčítání dopravy z roku 2010 je na silnici II/424 RPDI všech vozidel 957. Na silnici III/4241 nebylo sčítání dopravy prováděno, lze však předpokládat, že hodnota nebude vyšší.

**g) ochrana území podle jiných právních předpisů**

Stavba se nenachází v lokalitě, která je významným krajinným prvkem ve smyslu ustanovení § 4, odst. 2, zák. č. 114/1992 Sb. ani v lokalitě, která je evropsky významným územím a ptačí oblastí v rámci programu Natura 2000.

Lokalita není součástí zvláště chráněného území podle zák. č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Stavba se nachází v chráněném ložiskovém území lignitu.

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

Stavba ve svém provozu nebude mít spotřebu energií a hmot.

Odvodnění je zajištěno pomocí příčného sklonu na přilehlou komunikaci a dále za pomoci podélného sklonu do dešťových vpustí.

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

Předpoklad zahájení stavby bude dle financí. Stavba bude uvedena do provozu po jejím dokončení.

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

Stavba může být předána do užívání jako celek.

**k) orientační náklady stavby**

Předpokládaná výše nákladů činí: 18,742 mil. Kč bez DPH.

## **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

**a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Účelem dokumentace je návrh rekonstrukce silnice III/4241 v intravilánu obce Týnec, včetně vybudování nových chodníků a parkovacích míst. Stavba se nachází v intravilánu obce Týnec. Rekonstrukce co nejvíce kopíruje stávající směrové a výškové řešení a zároveň sjednocuje šířku asfaltového krytu. Nově je po celé délce trasy navržen chodník a v několika místech podélné parkovací stání v zálivech.

Území se nachází ve svažitém terénu. Podélný sklon komunikace se pohybuje mezi hodnotami 0 - 8,5%.

**b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení**

Nejsou speciální požadavky na architektonické a výtvarné řešení. Stavba bude provedena ze standardně používaných materiálů. Chodník a parkovací stání budou vybudovány z betonové dlažby, povrch silnice bude z asfaltového betonu. Konstrukce jsou navrženy tak, aby vyhovovaly svou funkčností danému typu provozu.

## **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 nepřístupné přetvoření**

V celém úseku je navrženo osazení silničních obrub a sjednocení šířky komunikace, která je nyní velmi proměnná. Ve staničení 0,000 - 0,625 je navržena šířka jízdního pruhu 2,75 m, celkově tedy šířka mezi obrubami bude 5,50 m. Od 0,640 po 1,085 pokračuje šířka jízdního pruhu 2,50 m, celkově tedy mezi obrubami 5,00 m. V celé délce trasy je vždy po jedné straně komunikace navržen chodník šířky 1,55 m, který bude na svém začátku navazovat na nově vybudované autobusové nástupiště. U kostela v km 0,339-0,381 vlevo je navrženo 6 park. míst celkové délky 42,5m. V km 0,415-0,430 vlevo jsou 2 park. místa, celkové délky 15,5m. U obecního úřadu v km 0,608-0,630 vpravo jsou park. místa 3, celkové délky 22,25m.

Stavba silnice je rozdělena na dva stavební objekty. SO 101.1 Silnice III/4241 se nachází ve staničení 0,000 – 0,950, SO 101.2 Rekonstrukce MK od km 0,950 po konec úseku. Členění je takto z majetkových důvodů. Chodník je také rozdělen na dva stavební objekty SO 102.1 Chodník – uznatelné náklady, SO 102.2 Chodník – neuznatelné náklady, z důvodu nehrazení některých jeho částí z dotačního fondu. Dále je součástí dokumentace SO 103 Parkovací stání, SO 181 DIO a SO 301 Dešťová kanalizace.

**b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla, užitkové vody**

Elektrická energie bude na stavbě zajištěna pomocí mobilních generátorů zhotovitele. Zdroje vody na stavbu budou zajištěny pomocí cisteren s vodou. Nákladní automobily a stroje budou mít přístup na stavbu z okolních místních komunikací.

**c) celková spotřeba vody**

Stavba nebude mít žádné nároky na spotřebu vody.

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

Odpad, který vznikne po dobu výstavby, bude odvezen na řízenou skládku.

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

Stavba nebude mít žádné nároky na spotřebu energie.

#### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Celá stavba je řešena v souladu s užíváním osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle platné vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Podélný sklon chodníků ve všech řešených úsecích nepřesahuje hodnotu 8,33%. Příčný sklon chodníku je navržený max. 2,00%.

Materiál použitý pro signální a varovné pásy bude betonová dlažba s výstupky pravidelného tvaru kontrastní červené barvy dle TN TZÚS 12.03.04 - 06 a musí splňovat Nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

V trase řešeného chodníku je zajištěna vodící linie pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace pomocí zvýšené chodníkové obruby na +6cm nebo stávající zástavbou (budovy, zídky oplocení). V 0,893-0,905 bude přirozená vodící linie přerušena na délku větší než 8,0 m a bude tedy nahrazena umělou vodící linií z betonové dlažby v délce 11,8 m s pravidelnými drážkami v souladu s NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.06.

V místě vjezdů k rodinným domům budou na chodníku provedeny varovné pásy z reliéfní betonové dlažby, kontrastní červené barvy. Varovné pásy budou mít šířku 0,40 m. Vjezdy budou na místní komunikaci napojeny přes sníženou obrubu 100/15/15 výšky max. 5,0 cm. Místa sjezdů jsou od snížené obruby rampově vyspádována tak, aby byla zachována minimální průchozí šířka 0,90 m. Sklony ramp nepřesáhnou hodnotu 12,50%.

V trase se nachází celkem 5 míst pro přecházení, v km 0,396, km 0,469, km 0,606, km 0,631 a km 0,758. Žádné z těchto míst nepřesáhne délku 8,00 m. U míst pro přecházení budou provedeny bezbariérové úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Obrubníky budou sniženy na výšku 2,0 cm. Dále budou provedeny varovné pásy z reliéfní kontrastní betonové dlažby šířky 0,40 m. Signální pásy provedeny nebudou.

#### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Stavba ani provoz nemají negativní vliv na zdraví osob ani na životní prostředí. Navržená stavba odpovídá všem platným předpisům a normám o bezpečnosti provozu při jejím užívání.



Celá stavba je navržena v souladu s platnými technickými normami a technickými předpisy. Dokumentace je zpracována v rozsahu stanoveném ve vyhlášce 499/2006 Sb. O dokumentaci staveb a v jejích novelách.

Obecně technické požadavky na výstavbu dle stavebního zákona 183/2006 Sb. jsou v dokumentaci dodrženy.

## **B.2.6 Základní charakteristika objektů**

### **a) popis současného stavu**

Účelem rekonstrukce je silnice III/4241 v intravilánu obce Týnec a na ni navazující místní komunikace, včetně vybudování nových chodníků a parkovacích míst. Na vozovce se nyní vyskytují četné poruchy v podobě trhlin, výmolů a deformací. Šířka asfaltového krytu není jednotná a pohybuje se v rozmezí 3,6 - 5,2 m. Chodník pro pěší není téměř po celé délce trasy vybudován. Na velké části komunikace není funkční odvodnění, takže postupně dochází k velké degradaci konstrukce.

### **b) popis navrženého řešení**

#### **1. Pozemní komunikace**

##### **a) výčet a označení jednotlivých PK stavby**

Stavbou bude dotčena silnice III/4241 a navazující místní komunikace.

Stavba pozemní komunikace je rozdělena na tyto stavební objekty:

- SO 101.1 Silnice III/4241
- SO 101.2 Rekonstrukce MK
- SO 102.1 Chodník – uznatelné náklady
- SO 102.2 Chodník – neuznatelné náklady
- SO 103 Parkovací stání
- SO 301 Dešťová kanalizace

##### **b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací stavby**

### SO 101.1 Silnice III/4241

Jedná se o silnici třetí třídy, která spadá dle charakteristiky funkčních skupin místních komunikací do kategorie obslužných komunikací. Komunikace je navržena směrově nerozdělená, dvoupruhová a obousměrná. Šířka hlavního dopravního prostoru je navržena v km 0,000 – 0,625 na 5,50 m (šířka jízdního pruhu 2,75 m) a v km 0,640 – 0,950 na 5,00 m (šířka jízdního pruhu 2,50 m). Tento návrh vychází ze stávajícího šířkového uspořádání a maximálních možností uličního prostoru. Komunikace bude z obou stran osazena do silničních obrub 100/15/25 do lože z betonu C16/20, XF1 do výšky 10 cm nad povrch vozovky. Základní sklon bude střechovitý o hodnotě 2,50%, ve směrových obloucích menších poloměrů je navržen dostředný s max. hodnotou 6,00%.

Konstrukce vozovky vychází z diagnostiky vozovky a TP170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Nejprve dojde k odfrézování části asfaltového souvrství mocnosti 90mm v místě krajů vozovky. Šířka frézování je proměnná v závislosti na stávající šířce vozovky a je taková aby budoucí sanovaná část vozovky byla široká minimálně 0,75m. Rozsah frézování i budoucí sanované vrstvy je patrný ze situace stavby. Zároveň bude provedeno celoplošné frézování vozovky tl.90mm sta. 0,000 - 0,071. Vyfrézovaný materiál bude odvezen na meziskládku zhotovitele. Následně budou provedeny odkopy rozšíření stávající vozovky na pláň (hl. pláň 430mm). Proveďte se statická zatěžovací zkouška, na jejímž základě bude rozhodnuto provedení sanací aktivní zóny (v případě  $E_{Def,2} \leq 45$  MPa). Případné sanace budou provedeny výměnou vrstvy tl. 300mm za vrstvu ŠD<sub>B</sub> 0/63. Tato vrstva bude od podloží oddělena separační, výztužnou geotextílií 300g/m<sup>2</sup>. Následně se provede výkop rýhy pro drenáž vozovky hl.350mm, š.300mm pod pláň / parapláň. Drenážní potrubí DN 100 bude obsypáno drceným kamenivem 16/32 a zabaleno do separační geotextilie 300g/m<sup>2</sup>. Drenážní potrubí bude napojeno do přípojek DV. Následně se provede rozfrézování zbytku (středu) vozovky a jeho následná reprofilace do výšky nivelety -90mm. Přebytný materiál bude rozhrnut do krajů vozovky, kde bude provedeno případně doplnění vrstvy ŠD<sub>A</sub> 0/32 tak aby vznikla vrstva po zhutnění tl. 180mm. Poté se provede pokládka obrub do patky z betonu C16/20, XF1. Poté bude dovezen vyfrézovaný materiál z meziskládky a zřízena vrstva tl. 160mm. Nakonec bude provedena celoplošná recyklace za studena s přidáním asfaltového a hydraulického pojiva spolu s přidáním doplňkové směsi pro zajištění plynulé čáry zrnitosti. Přesný návrh receptury spolu s návrhem dávkování jednotlivých složek provede zhotovitel na základě jím provedených laboratorních rozborů. Tloušťka provedení recyklace je 160mm. Upozorňuje se na potřebu zabránit vývoji

smršťovacích trhlin (např. přejezdem vrstvy vibračním válcem v době tvrdnutí vrstvy 24 až 48 h po zabudování). Nakonec bude proveden spojovací postřik z kationaktivní emulze v množství zbytkového pojiva  $0,6 \text{ kg/m}^2$ . Bude položena ložní vrstva z asfaltového betonu ACL 16+ tl. 50 mm, na ni spojovací postřik kationaktivní emulze v množství zbytkového pojiva  $0,3 \text{ kg/m}^2$  a pak ohrusná vrstva z asfaltového betonu ACO 11+ tl. 40 mm.

V km 0,650 – 0,695 je navrženo zpevnění násypu betonovými svahovými tvárnicemi o rozměrech 58/42/16, z důvodu rozšíření stávající komunikace. První vrstva tvárnic bude uložena na betonové lože C20/25 XF3, tl. 0,25m, každá další vrstva tvárnic bude kladena na sucho. Zásyp bude proveden ze ŠD<sub>A</sub> fr.0/32. Zároveň bude na tomto násypu v km 0,646 – 0,708 umístěno ocelové svodidlo typu, např. JSNH4, zádržnost N2 dl. 62m vč. krátkých náběhů (2x4m). V místě vyústění kanalizace stoky A na ulici Vývoz v km 0,688 bude stávající opěrná zídka vybourána a znovu vybetonována na délce 2m.

V km 0,675 bude odstraněn stávající propustek, vč. vtokového čela. Rýha po odstraněném propustku bude zasypána štěrkodrtí ŠD<sub>A</sub> 0/32.

Odbočky napojení DV v případě napojení na novou dešťovou kanalizaci bude provedeno pomocí odboček od výrobce - bude součástí SO301, v místě napojení na starou kanalizaci bude provedeno napojení pomocí navrtávky – bude součástí SO101.

Zrušené DV budou vybourány a připojovací potrubí utěsněno betonem.

V km 0,072 vlevo a v km 0,180 vlevo bude stávající kanalizační šachta překryta roznášecí deskou o rozměrech 2,5x2,5x0,2m.

Vyvýšené místo pro přecházení (příčný práh):

Vyvýšené místo pro přecházení je navrženo v km 0,396 na místní obslužné komunikaci před kostelem. Celková délka prahu v ose je 6,78 m, šířka vyvýšené části je 3,0 m, šířka nájezdové rampy je z jedné strany 0,94 m, nájezdová rampa z druhé strany je proměnná a navazuje na směrový oblouk. Výška zpomalovacího prahu je navržena 9 cm. Příčný sklon na příčném prahu bude 7,2 %. Rampa z jedné strany bude šířky 0,94m ve sklonu 2,7%, a před ní bude umístěn příčný odvodňovací betonový žlab DN 400 uložený do bet. lože C25/30, XF3, tl. 250 mm. Žlab bude z obou stran olemován dvouřádkem z velké žulové kostky 150-170, bude uložen do bet. lože C 25/30, XF3. Nájezdová rampa z druhé strany bude mít sklon proměnný 5,0 – 15,0%, šířka je proměnná. Celá vyvýšená část bude vydlážděna z betonové dlažby šedé barvy, nájezdové rampy budou vydlážděny z betonové

dlažby červené barvy. Na retardéru bude vyznačena svahová šrafa pro upozornění řidičů na vyvýšení. Na vyvýšený práh bude navazovat chodník. Na chodníku před místem pro přecházení bude umístěn varovný pás šířky 0,4 m z reliéfní a kontrastní betonové dlažby. Varovné pásy budou provedeny tak, aby bylo splněno bezbariérové užívání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Zpomalovací práh bude z obou stran vymezen silniční obrubou. Stávající silniční obrubníky v místě navrženého prahu budou odstraněny a vyměněny za nové.

#### Konstrukce komunikace (střed):

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací asfaltový postřik	PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací asfaltový postřik	PS-E	0,6 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- recyklace za studena	RS CA	160 mm	TP 208
Celkem	Σ	250 mm	

#### Rozšíření vozovky - konstrukce (okraje):

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací asfaltový postřik	PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací asfaltový postřik	PS-E	0,6 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- recyklace za studena	RS CA	160 mm	TP 208
(materiál asfaltový recyklát z meziskládky 160 mm)			
- štěrkodrt' frakce 0/32 + rozhrnutý rozfrézovaný materiál ze středu vozovky	ŠD <sub>A</sub>	180 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	430 mm	

Pokud bude únosnost pláňe  $E_{DEF,2} < 45 \text{ MPa}$  bude přistoupeno k sanaci podkladní zeminy.

- štěrkodrt' 0/63	ŠD <sub>A</sub>	300 mm	ČSN 73 6126-1
- geotextílie		300 g/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13249

V případě dostatečné únosnosti pláňe bude geotextílie provedena na pláň vozovky.

Konstrukce vyvýšeného zpomalovacího prahu:

- betonová dlažba 20/10/8	DL	80 mm	ČSN 73 6131
- drcené kamenivo frakce 4-8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
- směs stmelená cementem	SC C8/10	150 mm	ČSN 73 6124-1
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD <sub>A</sub>	180 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	450 mm	

**Tabulka vjezdů: III/4241 Týnec - průtah**

Poř. číslo	Staničení	L - P	Typ povrchu	Šířka v místě napojení [m]	Popis
1	0,050	P	dlažba	4,00	vjezd k RD
2	0,072	P	beton	5,00	vjezd k RD
3	0,093	P	beton	4,00	vjezd k RD
4	0,104	P	beton	4,00	vjezd k RD
5	0,120	P	beton	3,50	vjezd k RD
6	0,124	P	dlažba	4,00	vjezd k RD
7	0,220	P	štěrk	3,00	vjezd k RD
8	0,239	P	dlažba	3,00	vjezd k RD
9	0,245	P	dlažba	3,00	vjezd k RD
10	0,253	P	dlažba	3,50	vjezd k RD
11	0,256	P	štěrk	3,00	vjezd k RD
12	0,273	P	štěrk	2,50	vjezd k RD
13	0,407	P	štěrk	3,00	vjezd k RD
14	0,410	P	štěrk/ bet. panely	4,00	účelová komunikace
15	0,499	P	asfalt	5,50	vjezd k RD
16	0,545	L	štěrk	4,50	vjezd k RD
17	0,567	P	beton	6,00	vjezd k hasičské zbrojnici
18	0,568	L	dlažba	5,00	vjezd k RD
19	0,600	L	dlažba	6,00	vjezd k RD
20	0,635	P	beton	4,00	vjezd k RD
21	0,656	P	žulová kostka	5,00	vjezd k RD
22	0,715	P	štěrk	5,00	vjezd k RD
23	0,717	L	asfalt	3,62	vjezd k RD
24	0,728	L	beton	3,00	vjezd k RD
25	0,732	L	dlažba	3,10	vjezd k RD
26	0,734	P	dlažba	5,00	vjezd k RD
27	0,741	L	štěrk	4,00	vjezd k RD

28	0,760	L	štěrk	6,00	vjezd k RD
29	0,776	L	beton	3,00	vjezd k RD
30	0,784	P	beton	3,00	vjezd k RD
31	0,790	L	dlažba	3,00	vjezd k RD
32	0,796	P	dlažba	4,00	vjezd k RD
33	0,811	P	beton	4,00	vjezd k RD
34	0,820	L	dlažba	5,00	vjezd k RD
35	0,829	P	štěrk	4,00	vjezd k RD
36	0,837	L	beton	5,15	vjezd k RD
37	0,844	L	dlažba	5,00	vjezd k RD
38	0,855	L	štěrk	3,00	vjezd k RD
39	0,860	P	beton	6,00	vjezd k RD
40	0,862	L	dlažba	4,00	vjezd k RD
41	0,866	L	dlažba	4,00	vjezd k RD
42	0,897	L	dlažba	4,00	vjezd k RD
43	0,901	L	dlažba	3,00	vjezd k RD
44	0,904	L	dlažba	3,00	vjezd k RD
45	0,917	L	beton	4,00	vjezd k RD
46	0,927	L	beton	5,00	vjezd k RD
47	0,950	L	beton	4,00	vjezd k RD
48	0,970	L	žulová kostka	4,00	vjezd k RD
49	0,984	L	beton	3,00	vjezd k RD
50	1,000	L	štěrk	3,00	vjezd k RD
51	1,016	L	dlažba	3,00	vjezd k RD
52	1,017	P	štěrk	4,25	vjezd k RD
53	1,021	P	štěrk	3,25	vjezd k RD
54	1,024	P	štěrk	3,50	vjezd k RD
55	1,028	P	žulová kostka	3,95	vjezd k RD
56	1,032	P	dlažba	3,55	vjezd k RD

### SO 101.2 Rekonstrukce MK

Jedná se o místní komunikaci, která spadá dle charakteristiky funkčních skupin místních komunikací do kategorie obslužných komunikací. Šířka hlavního dopravního prostoru je navržena na 5,00 m (šířka jízdního pruhu 2,50 m). Je navržený jednostranný příčný sklon o hodnotě 2,50%.

Technologie provádění je totožná jako u SO 101.1 Silnice II/4241.

Zrušené DV budou vybourány a připojovací potrubí utěsněno betonem.

### SO 102.1 Chodník – uзнatelné náklady

Komunikace pro pěší:

Součástí stavebního objektu je novostavba komunikace pro pěší, vjezdů v šířce chodníku a míst pro přecházení. Na začátku chodník navazuje na stávající autobusové nástupiště v km 0,037 a končí ve staničení 0,950. Navazovat zde bude bezbariérový chodník podél místní komunikace (SO 102.2 Chodník – neuznatelné náklady). Celková délka trasy je tedy 913 m a v celé délce trasy je chodník veden po jedné straně komunikace. Na trase je celkem 5 míst pro přecházení (viz. situace).

Chodník bude proveden z betonové dlažby 20/10/6 cm šedé barvy. Šířka pochozí plochy je navržena v celé délce 1,55 m. Příčný sklon chodníku bude je navržen 1% a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 8,33%. Sklon rampových částí komunikace pro pěší nepřesáhne hodnotu 12,50%.

Od komunikace bude oddělen silniční obrubou 100/15/25 uloženou do betonového lože C16/20 XF1, zvýšenou o 10 cm nad povrch komunikace. Z druhé strany bude 6 cm nad pochozí plochu osazena obruba 100/10/25 do betonového lože C16/20, XF1, čímž bude sloužit jako vodící linie pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. V místech vjezdů bude v zadní části chodníku obruba snížena do výšky chodníku a vjezdu. V místech, kde chodník povede přímo podél zástavby a oplocení rodinných domů a bude tak zajištěna přirozená vodící linie, se nebude v zadní části osazovat chodníková obruba zvýšená o 6 cm. Budovy a zídky budou od dlažby odděleny hydroizolací - nopovou folií. V 0,893-0,905 bude přirozená vodící linie přerušena na délku větší než 8,0 m a bude tedy nahrazena umělou vodící linií z betonové dlažby v délce 11,8 m s pravidelnými drážkami v souladu s NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.06.

Na komunikaci pro pěší jsou navrženy příčné odvodňovací žlaby pro zlepšení odvodnění chodníku. Odvodňovací žlaby budou mít ocelový rošt, který bude mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm. Budou umístěny odvodňovací žlaby o DN100, které budou vyústěny do komunikace.

Za chodníkovou obrubou se provede zapravení a výškové napojení pomocí stávajícího materiálu nebo zeleně.

Odbočky napojení DV v případě napojení na novou dešťovou kanalizaci bude provedeno pomocí odboček od výrobce - bude součástí SO301, v místě napojení na starou kanalizaci bude provedeno napojení pomocí navrtávky – bude součástí SO101.

Zrušené přípojky DV budou zaslepeny betonem.

V km 0,170 vpravo bude stávající kanalizační šachta překryta roznášecí deskou o rozměrech 2,5x2,5x0,2m.

#### Vjezdy:

V místech vjezdů bude chodník proveden ze zámkové dlažby 20x10x8 cm šedé barvy. Pro zpevnění vjezdu bude použita vrstva ze směsi stmelené cementem dle vzorových příčných řezů. Od komunikace bude vjezd oddělen sníženou obrubou 100/15/15 uloženou do betonu C16/20 XF1 s výškou max. 5,0 cm. Mezi silniční a sníženou obrubou bude vložena přechodová obruba. Kolem chodníku je uložena chodníková obruba výšky 60mm, v místech sjezdů bude tato obruba uložena do úrovně chodníku.

V místech vjezdů bude pro upozornění pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace proveden varovný pás ze slepecké dlažby (dlažba s hmatovou úpravou) červené barvy o šířce 0,40 m.

Sklon rampových částí vjezdů nepřekročí hodnotu 12,50% a průchozí prostor v 1% bude vždy minimálně na šířce 0,90 m.

#### Místa pro přecházení:

Jednotlivé délky míst pro přecházení jsou od začátku trasy v km 0,396 - 6,78 m, v km 0,469 - 7,00m, v km 0,606 - 5,70 m, v km 0,631 - 5,00 m a v km 0,758 - 5,00 m. Tím splňují požadavek pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace na délku mezi obrubami v ose přecházení max. 6,50 m na nově navrhovaných komunikacích a u změn dokončených staveb se může délka zvýšit až na 7,00 m.

U čtyř míst pro přecházení v km 0,469, km 0,606, km 0,631 a km 0,758 bude provedena snížená obruba 100/15/15 uložená do betonu C16/20 XF1 o výšce 2,0 cm. Na silniční obrubu bude navazovat pomocí přechodové z obou dvou stran. Jedno místo pro přecházení v km 0,396 bude přes vyvýšený práh na komunikaci, obruba tak bude v jedné výšce s dlažbou. U všech míst pro přecházení budou na chodníku provedeny varovné pásy ze slepecké zámkové dlažby červené barvy tak, aby bylo splněno bezbariérové užívání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110 – změny Z1 jsou respektovány.

U míst pro přecházení nebudou provedeny signální pásy z důvodu stavebně technického uspořádání. **Úprava odpovídá ČSN 73 6110/Z1 – Pokud místo pro**



**přecházení není možno z důvodu stavebně technických nebo provozních podmínek považovat pro nevidomé a slabozraké osoby za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás, signální pás se neprovádí.**

Materiál použitý pro signální a varovné pásy bude betonová dlažba s výstupky pravidelného tvaru kontrastní červené barvy. Zámková dlažba s hmatovou úpravou (slepecká dlažba) musí mít dostatečný hmatový kontrast, musí splňovat Nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS12.03.04. Bezbariérové úpravy splňují vyhlášku MMR ČR č. 398/2009 Sb, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Konstrukce chodníků:

- betonová dlažba 20/10/6	DL	60 mm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrko-drt' frakce 0/32	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	240 mm	

Konstrukce vjezdů:

- betonová dlažba 20/10/8	DL	80 mm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
- směs stmelená cementem	SC C8/10	120 mm	ČSN 73 6124-1
- štěrko-drt' frakce 0/32	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	390 mm	

SO 102.2 Chodník – neuznatelné náklady

Tento stavební objekt obsahuje trasu podél místní komunikace od km 0,950 – 1,085 a části vjezdů a chodníků, které nejsou součástí šířky chodníku na trase.

Vjezdy budou provedeny ze zámkové dlažby 20x10x8 cm šedé barvy. Bude zde osazena snižena silniční obruba 100/15/15 uložená do betonu C16/20 XF1 výšky 5,0 cm. Mezi sniženou a silniční obrubou bude přechodová obruba.

Technologie provádění je totožná jako u SO 102.1 Chodník – uznatelné náklady.

SO 103 Parkovací stání

V projektu jsou navrženy celkem 3 zálivy pro parkovací stání. Zálivy jsou umístěny na té straně komunikace, po které nevede chodník a to v km 0,339-0,381 vlevo, km 0,415-0,430 vlevo a km 0,608-0,630 vpravo a jsou od komunikace odděleny sníženou obrubou 10/15/15 osazenou do výšky 2 cm nad komunikaci, do betonového lože C16/20, XF1. U kostela v km 0,339-0,381 vlevo je navrženo 6 park. míst celkové délky 42,5m. V km 0,415-0,430 vlevo ve druhém zálivu jsou 2 park. místa, celkové délky 15,5m. U obecního úřadu v km 0,608-0,630 vpravo jsou park. místa 3, celkové délky 22,25m. Jednotlivé park. místa mají šířku 2,0 m a délku 6,75 m.

Konstrukce parkovacích stání:

- betonová dlažba 20/10/8	DL	80 mm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
- směs stmelená cementem	SC C8/10	120 mm	ČSN 73 6124-1
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	390 mm	

2. Mostní objekty a zdi

Součástí projektové dokumentace není žádný mostní objekt ani zeď.

3. Odvodnění PK

Srážkové vody z povrchu nových zpevněných ploch budou za pomoci příčného a podélného sklonu svedeny do nových dešťových vpustí, které jsou napojeny na stávající nebo novou dešťovou kanalizaci.

Tabulka vpustí: III/4241 Týnec - průtah			
Poř. číslo	Staničení	L - P	Poznámka
1	0,039	P	
2	0,066	L	DV na místní komunikaci
3	0,066	P	
4	0,137	L	
5	0,137	P	
6	0,169	P	
7	0,242	P	
8	0,242	L	
9	0,284	P	
10	0,284	L	
11	0,324	P	

12	0,339	L	
13	0,434	L	
14	0,483	L	
15	0,560	L	
16	0,589	P	
17	0,597	L	DV na místní komunikaci
18	0,633	L	
19	0,638	P	
20	0,686	L	
21	0,707	L	
22	0,756	L	
23	0,868	L	
24	0,907	L	
25	0,953	L	
26	0,986	L	
27	1,043	L	
28	1,081	L	

V km 0,633 – 0,757 bude vybudována nová dešťová kanalizace, která bude zaústěna do nové šachty do kanalizace v ulici Vývoz. Od km 0,870 bude vybudována nová dešťová kanalizace, která bude vyústěna přímo do řeky Kyjovky. Kanalizační potrubí stoky B v km 0,000 - 0,220 (staničení vozovky km 0,870 - 1,085) bude vedeno ve vozovce, dále je vedena kanalizace až po zaústění (km 0,220 – 0,378 – staničení kanalizace) podél místní komunikace ve vzdálenosti 0,5m-5,50m od okraje vozovky.

Součástí stavebního objektu je obnova starého vedení odvodnění neznámého průměru a trasy vedení. V km 0,792-1,028 bude provedena výměna starého odvodnění za novou plastovou trubu DN150 SN8 celkové délky 120,8m (investor SÚS JMK) a také obnova starého betonového žlabu za nový betonový žlab, šířky 0,6m, celkové délky 57,1m (investor obec). Každých cca. 100m bude provedeno zaústění odvodnění do nově navržené dešťové kanalizace. Zaústění obnoveného starého vedení odvodnění bude provedeno do horské vpusti o rozměrech 1,10mx1,30m z betonu C25/30 XF3 opatřena 2ks plastovými mřížemi o rozměrech 1,0mx0,45m – výrobek na míru (investor SÚS JMK). Horská vpust' bude napojena na novou kanalizaci přípojkou DN200.

### SO 301 Dešťová kanalizace

V km 0,633 25 – 0,757 36 bude vybudována nová dešťová kanalizace - stoka A (šachty Š1-Š7), která bude zaústěna do nové šachty do stávající kanalizace v ulici Vývoz (stávající

šachta se odstraní a na jejím místě se vybuduje nová prefa šachta). Kanalizace bude provedena z PVC DN300, celkové délky 124,1m. Od km 0,869 20 bude vybudována nová dešťová kanalizace - stoka B (šachty Š8-Š19), která bude vyústěna přímo do řeky Kyjovky. Kanalizační potrubí stoky B od šachty Š8 – Š14 bude provedeno z trub PVC DN300, celkové délky 215,67m. Od šachty Š14 po zaústění do řeky Kyjovky bude kanalizační potrubí provedeno z trub PVC DN400, celkové délky 162,74m.

Kanalizační potrubí stoky B v km 0,000 - 0,220 (staničení vozovky km 0,870 - 1,085) bude vedeno ve vozovce, dále je vedena kanalizace až po zaústění (km 0,220 – 0,378 – staničení kanalizace) podél místní komunikace ve vzdálenosti 0,5m-5,50m od okraje vozovky.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

V místě stavby se nenachází tunely ani podzemní stavby.

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

Není součástí projektové dokumentace.

6. Vybavení PK

Silnice bude vybavena novým dopravním značením. Umístění jednotlivých značek je patrné z výkresové dokumentace stavby. V km 0,646 – 0,708 bude umístěno ocelové svodidlo JSNH4, zádržnosti N2.

7. Objekty ostatních skupin objektů

Projekt neobsahuje.

### **B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení**

Stavba neobsahuje žádná technologická ani technická zařízení.

### **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Stavby pozemních komunikací a podzemních inženýrských sítí jsou stavbami bez požárního rizika. Charakter stavby nebude vyžadovat žádné protipožární zajištění.

Uzavírky v rámci stavby budou předem hlášeny centrále IZS. Zřízením stavby nejsou dotčeny přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla

hasičského záchranného sboru. Stavebními úpravami nebude zasahováno do veřejného vodovodního řadu. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody (požární hydranty), zřízených dle ČSN 73 0873.

V době realizace stavby bude umožněn průjezd vozidlům integrovaného záchranného systému.

Stávající vodovodní hydranty nebudou stavbou nijak dotčeny, tudíž v případě požáru v okolí bude zajištěn přístup hasičů k těmto hydrantům.

Daná stavba nebude mít vliv na činnost hasičského záchranného sboru.

### **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Tato stavba nemá žádné nároky na energii.

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

Odpad, který vznikne po dobu výstavby, bude odvezen na příslušnou a předem domluvenou recyklační linku popřípadě na předem určenou skládku.

### **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Na stavbě budou použity certifikované stavební prvky a materiály, které zaručí její dlouhodobou trvanlivost a odolnost vlivům od vnějšího prostředí. Pro stavbu je uvažováno s běžnými vlivy odpovídajícími klimatickým podmínkám místa.

#### **a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

#### **b) ochrana před bludnými proudy**

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

#### **c) ochrana před technickou seizmicitou**

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

d) **ochrana před hlukem**

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

e) **protipovodňová opatření**

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

f) **ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.**

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

### **B.3 Připojení na technickou infrastrukturu**

a) **napojovací místa technické infrastruktury**

Stavba bude dostupná ze silnice II/424 a okolních místních komunikací.

b) **připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Napojení na dopravní infrastrukturu zůstane stávající.

Zhotovitel stavby vytyčí před zahájením stavby veškeré stávající podzemní i nadzemní sítě.

### **B.4 Dopravní řešení**

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

Jedná se o rekonstrukci silnice III/4241 a navazující místní komunikace v intravilánu obce Týnec. V celé délce trasy je po jedné straně navržen také chodník pro pěší. Návrh komunikace pro pěší je zcela v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

**b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Napojení na dopravní infrastrukturu zůstane stávající. Na začátku trasy bude komunikace napojena na silnici II/424 a na konci bude navazovat na místní komunikaci.

**c) doprava v klidu**

Stavba řeší návrh 11 nových parkovacích stání. Tato stání jsou umístěna ve třech zálivech šířky 2,0 m.

**d) pěší a cyklistické stezky**

Je navržen chodník, který v km 0,037 navazuje na stávající autobusové nástupiště a vede jednostranně po jedné délce trasy. Šířka chodníku je v celé délce 1,55 m.

## **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

**a) terénní úpravy**

Rozsah staveniště neposkytuje žádné celistvé a prostorově rozsáhlejší plochy využitelné pro realizaci souvislejších vegetačních úprav. Jedná se pouze o svahy zemního tělesa těsně přiléhající k obrubě komunikace, chodníku nebo parkovacího zálivu. Plochy navrhované k ozelenění budou vyrovnány, ohumusovány v tl. 10 cm a osety travním semenem.

**b) použité vegetační prvky**

Po skončení stavby je nutno všechny plochy veřejně přístupné zeleně dotčené stavbou uvést do původního stavu. Plán pro založení trávníku je nutno upravit tak, aby umožnila optimální vývoj vegetace.

**c) biotechnická protierozní opatření**

V místě zpevnění svahu betonovými tvarovkami bude svah upraven skokovitě, aby nedocházelo k sesuvu ohumusované vrstvy.

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

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

Stavba nebude mít vliv na životní prostředí.

Realizací stavby nedojde ke zvýšení intenzity dopravy, tudíž se nezvedne stávající hladina hluku. Stavba neobsahuje žádný zdroj znečišťující ovzduší.

Realizací stavby nebude docházet ke znečištění vod. Povrchové vody jsou likvidovány stávajícím kanalizačním systémem, a nebo jsou odvedeny do Kyjovky.

Nakládání s odpady z výstavby bude zhotovitelem řešeno dle platné legislativy. V rámci provozu stavby budou vznikat odpady jako zbytky po zimní údržbě, spadané listí a posekaná tráva, které se budou uklízet v rámci pravidelné údržby komunikace. Jiné odpady v rámci provozu stavby vznikat nebudou.

Předpis pro nakládání s odpady z výstavby je zpracován na základě platné legislativy v odpadovém hospodářství a jeho cílem je stanovit základní principy nakládání s odpady, rekapitulovat druhy odpadů vznikajících při předemtné stavbě. Druhy vznikajících odpadů, jejichž vznik souvisí rekonstrukcí komunikace, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb.

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět vlastní výstavbu. Tyto firmy pak budou mít povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. a souvisejícími předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 93/2016 Sb. o katalogu odpadů a vyhláškou č. 94/2016 Sb. O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

S odtěženou zemínou a materiály bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb.

Odpadní materiály (odpady), jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními, bouracími pracemi a samotnou výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak. Skutečné množství vzniklých odpadů bude známo až v průběhu provádění stavby a předávání jednotlivých odpadů k využití, odstranění nebo při předávání osobě oprávněné ke sběru nebo výkupu odpadů.

Předpokládá se, že dodavatelské firmy budou využívat stávající stavební dvory a skládky v blízkém okolí stavby.

Stavba neklade nároky na zábor zemědělské půdy. Dešťová kanalizace bude částečně umístěna na pozemku určenému k plnění funkce lesa v délce 10,2m.



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

Stavba není umístěna v památkově chráněném území. V daném prostoru stavby nedojde k ohrožení chráněných rostlin a živočichů.

**c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Stavba se nenachází v lokalitě, která je významným krajinným prvkem ve smyslu ustanovení § 4, odst. 2, zák. č. 114/1992 Sb. ani v lokalitě, která je evropsky významným územím a ptačí oblastí v rámci programu Natura 2000.

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

Není řešeno.

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

Není řešeno.

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

Není třeba navrhovat zvláštní ochranná ani bezpečnostní pásma, která by se lišila od ochranných pásem pro jednotlivé inženýrské sítě daných současně platnou legislativou. Ochranná pásma všech inženýrských sítí jsou stanovena dle platných ČSN a dle předpisů pro jednotlivá media. Provádění stavebních prací v ochranných pásmech inženýrských sítí stanovují zákony, ČSN a předpisy pro jednotlivá media.

Ochranná pásma stávajících vedení:

- kanalizační potrubí do průměru 500 mm	1,5 m od líce potrubí
- kanalizační potrubí nad průměr 500 mm	2,5 m od líce potrubí
- vodovodní potrubí do průměru 500 mm	1,5 m od líce potrubí
- podzemní vedení NN (do 1,0 kV)	1,0 m od trasy vedení

- |                             |                       |
|-----------------------------|-----------------------|
| - vedení sdělovacích kabelů | 1,5 m od trasy vedení |
| - NTL a STL plynové vedení  | 1,0 m od trasy vedení |

## B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba nemá svým charakterem využití k ochraně obyvatelstva, slouží pouze k dopravnímu obslužení obce.

Celá stavba je navržena v souladu s platnými technickými normami a technickými předpisy. Dokumentace je zpracována v rozsahu stanoveném ve vyhlášce 499/2006 Sb. O dokumentaci staveb a v jejich novelách. Obecně technické požadavky na výstavbu dle stavebního zákona 183/2006 Sb. jsou v dokumentaci dodrženy.

Stavební opatření u míst pro přecházení jsou navrhována v souladu s užíváním osobami se sníženou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

## B.8 Zásady organizace výstavby

### B.8.1 Technická zpráva

#### a) **potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění**

Půjde především o zajištění konstrukčních vrstev pro nové zpevněné plochy a jejich kryt. Jedná se o kamenivo, asfaltové vrstvy a dlažbu, betonové obrubníky apod. Zajištění veškerého materiálu je v režii zhotovitele.

#### b) **odvodnění staveniště**

Samostatné odvodnění staveniště se nenavrhuje – nebudou vznikat dešťové vody v takovém rozsahu, který by to vyžadoval.

#### c) **nápojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Přístupy na staveniště je umožněno po silnici II/424 a přilehlých místních komunikacích. Připojení na technickou infrastrukturu je možno přímo v místě staveniště na přípojná místa jednotlivých komodit, bude dle zvyklostí zhotovitele.

Po dobu výstavby lze snadno zajistit k okolním budovám nepřetržitě přístup pro vozidla hasičů a záchranné zdravotní služby.

Stavba bude zásobována vodou z mobilní staveništní cisterny a elektřinou pomocí mobilní energocentrály.

Vodovodní, kanalizační, ani elektropřípojku pro účely výstavby není nutno budovat.

Stavba bude řízena mobilními telefony, nepředpokládá se zřizování telefonní staveništní přípojky.

Stavba se nachází v uličním prostoru, kde jsou vedeny jednotlivé inženýrské sítě. Jedná se o nadzemní a podzemní vedení nízkého a napětí (EON), středotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely (CETIN), kanalizaci (Obec Týnec) a vodovod (VaK Břeclav)

**d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Výstavba nebude mít výrazný vliv na okolní stavby ani pozemky. Povrchy těsně navazující na stavbu, budou po jejím dokončení uvedeny do původního stavu.

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

Znečištění stávajících komunikací v období, kdy budou prováděny skryvkové a výkopové práce bude časově omezen a lze jej omezit technickými opatřeními. Při odjezdu vozidel ze staveniště je nutno zajistit, aby nevyvážely zeminu nebo bláto na veřejné komunikace – vozidla nutno očistit.

V souvislosti s výstavbou bude nutné kácení šesti stromů a souvislého keřového porostu.

Žádnou speciální přípravu území není nutno provádět. Stavbou nebudou dotčeny žádné pozemní stavby.

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

Zábor stavby je zobrazen v situačních výkresech a zákresu do katastrální mapy.

**g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Není řešeno.

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

Předpis pro nakládání s odpady z výstavby je zpracován na základě platné legislativy v odpadovém hospodářství a jeho cílem je stanovit základní principy nakládání s odpady, rekapitulovat druhy odpadů vznikajících při předmětné stavbě. Druhy vznikajících odpadů, jejichž vznik souvisí rekonstrukcí komunikace, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb.

V souladu s plánem odpadového hospodářství JmK 2016-2025 jehož závazná část byla vyhlášena Obecně závaznou vyhláškou jihomoravského kraje č. 1/2016 ve věstníku právních předpisů Jihomoravského kraje bude s odpady nakládáno dle §9, který ustanovuje povinnost dodržování hierarchie způsobů nakládání s odpady, a to upřednostnění využití odpadů například jejich recyklací nebo využití na povrchu terénu v zařízeních k tomu určených apod. před uložením na řízenou skládku.

Konkrétní druhy odpadů a způsoby nakládání s odpady na předmětné stavbě jsou patrný z výkazu výměr.

V rámci odpadového hospodářství musí být dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady:

- a) předcházení vzniku odpadů,
- b) příprava k opětovnému použití,
- c) recyklace odpadů,
- d) jiné využití odpadů, například energetické využití,
- e) odstranění odpadů.

Odfrézovaný asfaltový beton bude využit kompletně na stavbě při recyklaci za studena. Při výstavbě budou v místě stavby vznikat zejména odpady související s hlavními stavebními pracemi, jejichž množství bude minimalizováno již vlastním požadavkem na ekonomickou efektivnost stavby. Konkrétní zařazení jednotlivých odpadů a zejména zjištění zda mají nebo nemají nebezpečné vlastnosti je povinností původce odpadů – dodavatele stavby.

Při stavební činnosti jsou povinnosti a odpovědnosti za produkováný odpad, vztaženy na původce odpadu dle § 16 zákona o odpadech. Původce odpadu dle § 4 odst.1 písm. w ) zákona o odpadech je právnická nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání, při jejichž činnosti vznikají odpady.

Převzetím zakázky se dodavatel stavebních prací stává vlastníkem odpadu vzniklého stavební činností.

Se všemi odpady bude nakládáno ve smyslu Zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášky MŽP č. 93/2016 Sb., kterou se vyhlašuje katalog odpadů.

Dle novelizované Vyhlášky MŽP č. 294/2005 dodavatel stavby každou jednorázovou dodávku, nebo první z řady dodávek odpadu do zařízení k nakládání s odpady vybaví základním popisem odpadu. K tomu zároveň doloží výsledek laboratorního rozboru vzorku odpadu vypracovaný autorizovanou firmou. Z dostupných dokladů pro dokumentaci a ze závěru místního šetření, provedeného projektantem vyplývá, že není nutno provádět žádnou dekontaminaci.

Stavební suť ekologicky čistá a tříděná bude v maximální míře recyklována pro další možné využití.

Zářivky, papír, železo, plasty, sklo budou přednostně předávány firmám oprávněným ke sběru, výkupu, případně dalšího využití odpadu.

Pokud budou při stavbě vznikat nebezpečné odpady je dodavatel stavby povinen vlastnit povolení pro nakládání s nebezpečnými odpady, nebo doložit smluvní zajištění těchto činností firmou, která toto povolení vlastní.

Při předání stavby předloží dodavatel stavby doklady o způsobu likvidace odpadů (doklad ze skládky o množství a druhu uloženého materiálu).

Veškerý odpad bude řádně tříděn. Část odpadu je možno zpětně využít k dalšímu zpracování. Ostatní odpady budou odváženy a likvidovány mimo staveniště. Manipulaci a likvidaci odpadů může provádět pouze oprávněná firma ve smyslu platného zákona o odpadech a příslušných vyhlášek.

Předpokládaný způsob zneškodnění odpadů odbornou firmou znamená, že původce odpadu se bude řídit příslušnými ustanoveními Zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a odpady odevzdá odborným firmám resp. organizacím, které

vlastní platné oprávnění na nakládání s uvedenými druhy odpadů a souhlas na provozování zařízení na jejich další zpracování, nebo zneškodňování podle ustanovení výše citovaného zákona.

Dodavatel stavby zajistí před zahájením prací smluvní dohody s odbornými firmami, které zabezpečují likvidaci a manipulaci odpadů vybrané ve výběrovém řízení.

Při výstavbě nebudou použity žádné zdraví škodlivé materiály, hotová stavba nebude produkovat žádné odpady.

Na staveništi je nepřístupné jakékoliv spalování odpadů.

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

V rámci stavby je uvažováno s odstraněním stávajících konstrukčních vrstev vozovky a odkopem zeminy. Zásypy a nové konstrukční vrstvy se předpokládají z nakupovaných materiálů.

#### **j) ochrana životního prostředí při výstavbě**

Z charakteru stavby vyplývá, že jejím provedením nedojde ke zvýšení negativních účinků od dopravy na okolí nad stávající míru.

Největší zatížení okolí stavby nepříznivými vlivy nastane v průběhu výstavby. Přechodné zhoršení životního prostředí po dobu realizace bude eliminováno kvalitní činností stavebního dozoru investora a zodpovědným počínáním zhotovitele stavby. Posuzovaná stavba není bodovým zdrojem znečišťování ovzduší. Plošným zdrojem znečištění ovzduší se může stát ve fázi výstavby, kdy budou prováděny skryvkové a výkopové práce. Tento stav je však časově omezen a lze jej omezit technickými opatřeními. Při vlastní provádění stavby je zhotovitel povinen důsledně respektovat požadavky uvedené ve vyjádření jednotlivých správců. Při provádění prací bude kladen maximální důraz na zachování a ochranu stávající vzrostlé zeleně. Před zahájením stavby je nutno informovat všechny dotčené účastníky i obyvatelé okolní zástavby s ohledem na přístupy a příjezdy k nemovitostem.

Výstavba bude probíhat v obytné zástavbě, proto je nutno klást zvýšený důraz na minimalizaci dopadu stavby na okolí. Jedná se zejména o používání dopravních prostředků, stavebních strojů a mechanismů s co nejmenší hlučností, jejich účelné využívání (omezení chodu naprázdno, zamezení neúčelového přejíždění, zbytečné používání zvukových

znamení, atd.). Dále je nutné snížit ostatní negativní dopady stavby na okolí – zabráňovat znečišťování vozovek koly vozidel mimo dotčené místo stavby, snížit prašnost v horkých dnech případným oplachem těchto vozovek atd. Před výjezdem ze staveniště musí být vozidla a mechanismy řádně očištěny. Pro stavbu je nutné zajistit takové mechanismy a vozidla, aby nedošlo k poškození přístupových komunikací. V případě znečištění nebo poškození musí zhotovitel toto neprodleně odstranit na vlastní náklady. Stavba bude v celé délce trvání zabezpečena proti úniku ropných látek do vodního toku. Je třeba věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich periodické kontroly. Nutnou manipulaci s pohonnými hmotami a mazivy v prostoru stavby omezit na minimum. V případě úniku látek ropného původu neprodleně zahájit sanační práce.

#### **k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Při provádění zemních, stavebních a montážních prací je nutno dodržovat obecně platné zákony, vyhlášky a předpisy ochrany zdraví a bezpečnosti práce, bezpečnostní předpisy vyplývající z norem a dále příslušné provozní a technologické postupy a nařízení. Staveniště nutno označit výstražnými tabulkami, otevřené výkopy se musí řádně označit a zabezpečit, na staveništi se musí zabránit vstupu nepovolaných osob. Pracovníci musí být neprodleně seznámeni s bezpečnostními předpisy a vybaveni ochrannými pomůckami. Práce se stroji a zařízení mohou provádět pouze oprávnění pracovníci.

Při realizaci stavby je nutno respektovat podmínky z jednotlivých stavebních povolení a veškerých vyjádření ke zpracované projektové dokumentaci. Všechny tyto připomínky musí být zohledněny v podrobném projektu organizace výstavby celé stavby i jednotlivých stavebních objektů, které vypracuje zhotovitel stavby před jejím zahájením.

- v případě jakýchkoliv zásahů do komunikací a před započatím stavebních prací je nutné předložit návrh dopravního značení ke stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích

- při provádění prací nesmí dojít k narušení nebo ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě, že práce budou prováděny bez uzavření silničního provozu, musí zůstat vždy průjezdný jeden jízdní pruh

- při provádění prací musí být silnice z obou stran řádně označena dopravními značkami a v noční době musí být pracoviště osvětleno výstražnými červenými světly

- před dokončenou úpravou bude zhotovitel zabezpečovat průběžně a bez prodlení odstraňování závad vzniklých z nedokonalého spojení konstrukčních vrstev vozovky nebo poklesem výplně výkopu a uhrazovat následné škody, které vzniknou v důsledku těchto závad.

- při výběru definitivních příjezdových tras staveništní dopravy je nutno vzít v úvahu

předpokládanou dopravní zátěž a vliv hluku z této dopravy na okolí;

- zajistit ochranu dřevin v těsné blízkosti stavby před mechanickým poškozením;

- před zahájením stavby bude provedeno vytyčení všech stávajících inženýrských sítí v celém prostoru stavby a protokolární předání zhotoviteli stavby. Zhotovitel musí prokazatelným způsobem zajistit seznámení svých podzhotovitelů a jednotlivých pracovníků s polohou těchto zařízení a dále zajistit dokonalou ochranu zařízení před poškozením dopravou a stavebními pracemi.

- vlastníků stavbou dotčených pozemků bude v dostatečném časovém předstihu zhotovitelem oznámeno zahájení prací

- po dokončení stavby budou veškeré dotčené pozemky uvedeny do původního stavu, případné vzniklé škody budou odstraněny. Při provádění prací nesmí být znečišťovány veřejné komunikace, sousední pozemky a stavby na nich. Výkopek, přebytečný materiál či odpad vzniklý prováděním stavby nesmí být skladován mimo plochy k tomu určené. Nepoužitý materiál je třeba průběžně odvážet na místa určená ke skladování materiálu, přebytečný výkopek či odpad vzniklý v důsledku provádění stavby musí být průběžně odvážen na povolenou skládku

- budou dodržena ochranná pásma sítí a přípojek stávající technické infrastruktury. Dále bude zapracován požadavek na neprodlené oznámení každého poškození jakéhokoliv podzemního nebo nadzemního zařízení či stavby stavebníkem příslušnému vlastníku či správci poškozeného zařízení či stavby, a povinnost stavebníka v takovém případě dále postupovat dle pokynů dotčeného vlastníka či správce poškozeného zařízení či stavby

- Trasy pro staveništní dopravu budou vedeny po stávající komunikaci.



- V úseku rekonstrukce vést stavební komunikaci pouze po stávající silnici, stavební práce realizovat ze stávající silnice, neumisťovat mimo deponie ze stavby, stavební dvory, zemníky, zamezit úkapu ropných látek.

#### **l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Pro osoby s omezenou schopností pohybu platí Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Z hlediska zařízení staveniště a omezení volného pohybu osob se uplatní zejména 2. část výše uvedené vyhlášky § 4 a § 5. V případě zaměstnání těchto osob pak dále § 6, které je třeba respektovat při zpracování dokumentace zařízení staveniště.

#### **m) zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Realizace stavby si vyžádá provedení dopravního opatření. Pro stavbu je nutno využít přechodného svislého dopravního značení. Staveniště bude řádně označeno, tak aby splňovalo TP 66 – „Označování pracovních míst na pozemních komunikacích“. Veškeré výkopy budou řádně ohraničeny pevnými zábranami. Stavba bude označena dle TP 66.

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

Bude provedena úplná uzavírka rozdělena na 4 etapy. V 1. etapě bude provedena úplná uzavírka v km 0,000 – 0,180, v 2. etapě v km 0,180 - 0,460, ve 3. etapě v km 0,460 – 0,600 a ve 4. etapě v km 0,600 – 1,085.

Zhotovitel si před zahájením prací zajistí návrh, projednání a odsouhlasení návrhu dopravního značení s příslušnými správními úřady. Značení částečných uzavírek a značení stavby musí být v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 sb. ve znění pozdějších předpisů, s vyhláškou č. 30/2001 sb., s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

o) **zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Přístupy na staveniště budou umožněny po stávajících veřejných komunikacích. Komunikace mimo obvod staveniště je nutno udržovat v čistotě dle silničního zákona.

p) **postup výstavby, rozhodující dílčí termíny**

- Vytyčení inženýrských sítí
- Přípravné práce – příprava zřízení staveniště
- Odfrézování asfaltu v místě kanalizace
- Odstranění stávajících obrub
- Zemní práce – pro kanalizaci
- Vybudování nové dešťové kanalizace
- Osazení uličních vpustí s napojením na stávající a novou kanalizaci
- Odfrézování asf. ploch v kraji komunikace pro sanaci + zemní práce
- Vybudování drenáží a případné sanace
- Zpevnění násypu betonovými tvarovkami, vč. svahových stupňů
- Zhutnění zemní plně
- Rozfrézování zbytku konstrukčních vrstev, doplnění frézovaného materiálu
- Pokládka silničních obrub
- Reprofilace a recyklace za studena
- Pokládka dlažby
- Pokládka dlažby na vyvýšeném místě pro přecházení
- Pokládka asfaltových vrstev
- Osazení svodidel
- Provedení svislého dopravního značení
- Dokončovací práce

## **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

Srážkové vody z komunikace budou svedeny do uličních vpustí, které budou napojeny do stávající nebo nově vybudované dešťové kanalizace.

Břeclav, listopad 2020

Ing. Michaela Lehotská