

## **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**

Účelem dokumentace je návrh rekonstrukce křižovatky silnic III/4992 a III/4995 v obci Hroznová Lhota, včetně vybudování chodníků, vjezdů, rekonstrukci autobusových zastávek a nástupišť, je navrženo obratiště se zastávkou pro 1 autobus. Dále je součástí dokumentace také přeložka vodovodu v prostoru křižovatky a vybudování nového veřejného osvětlení křižovatky, chodníků, autobusových zastávek a nástupišť, úprava osvětlení před a za křižovatkou a nové osvětlení na přechodech pro chodce.

- 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 Hroznová Lhota.

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

Z hlediska geomorfologického území patří Hlucké pahokartině, která náleží do geologické provincie Západní Karpaty.

Území leží v oblasti s průměrným vodohospodářským potenciálem podzemních vod. V dotčeném místě ani v jeho blízkosti nejsou evidovány pramenné vývěry. Významnější vodní plochy se v okolí nevyskytují.

Zeměpisnou polohou, reliéfem krajiny a klimatickými faktory jsou určeny makroklimatické podmínky na řešeném území. Podle rajonizace klimatických oblastí (E. Quitt - Klimatické oblasti Československa 1973) je území v okolí zařazeno do místně teplé klimatické oblasti T 2. Podnebí se tak vyznačuje – dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem,

krátkou, mírně teplou suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním pokrývky.

V zájmovém území se nenachází dobývací prostory, chráněná ložisková území, prognózní zásoby nerostných surovin, nejsou zde ani poddolovaná území či sesuvy.

**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 NN a VN (EON), STL plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací a optické kabely (CETIN), sdělovací kabely (vesnet.cz), vodovod a kanalizaci (obec Hroznová Lhota), VO a rozhlas (obec Hroznová Lhota).

Pokud se při provádění prací zjistí, že plynovod zasahuje do konstrukce vozovky nebo sanace, bude tento plynovod opatřen ochrannou trubkou ze stejného materiálu jako je plynovod s přesahem 1,0m za ohrubou.

Výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu:

Pro zpracování projektové dokumentace bylo v roce 2020 provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu zájmového území firmou Geos s.r.o.

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

Stavba se nachází v lokalitě, která je významným krajinným prvkem ve smyslu ustanovení § 4, odst. 2, zák. č. 114/1992 Sb. Oblast se nachází ve zvláště chráněném území CHKO Bílé Karpaty.

Stavba se nenachází v lokalitě, která je evropsky významným územím a ptačí oblastí v rámci programu Natura 2000.

V zájmovém území se nenachází dobývací prostory, chráněná ložisková území, prognózní zásoby nerostných surovin, nejsou zde ani poddolovaná území či sesuvy.

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

Stavba se nenachází v záplavovém území.

**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 uličních vpustí a ty budou napojeny na kanalizaci.

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

Stavba si vyžádá kácení dřevin.

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

Dojde k trvalému záboru a dočasnému záboru na pozemcích p.č. 196/2, 196/1, 195. Tyto pozemky jsou pod ochranou ZPF.

Zábor pozemků určených k plnění funkce lesa nebude prováděn. 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 silnicích III/4992, III/4995 a okolních místních komunikacích.

V místě stavby se nachází nadzemní a podzemní vedení NN a VN (EON), STL plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací a optické kabely (CETIN), sdělovací kabely (vesnet.cz), vodovod a kanalizace (obec Hroznová Lhota).

Silnice bude napojena na stávající dopravní infrastrukturu. Rekonstrukce chodníku je navržena 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 křižovatky, chodníků a autobusových zastávek. Dále je součástí dokumentace také přeložka vodovodu a vybudování nového veřejného osvětlení.

**b) účel užívání stavby**

Komunikace bude užívána pro dopravní obsluhu 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**

Navržené řešení nevyžaduje vydání výjimek.

**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. Je navržena komunikace šířky 7,50m a šířky 6,50m.

Komunikace pro pěší je navržena v šířce min. 1,50 m včetně silniční obruby.

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

Stavba se nachází v lokalitě, která je významným krajinným prvkem ve smyslu ustanovení § 4, odst. 2, zák. č. 114/1992 Sb. Oblast se nachází ve zvláště chráněném území CHKO Bílé Karpaty.

Stavba se nenachází v lokalitě, která je evropsky významným územím a patří oblastí v rámci programu Natura 2000.

**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 navržených dešťových vpustí.

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

Předpoklad zahájení stavby je roku 2022. 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 po dokončení jednotlivých stavebních objektů.

k) **orientační náklady stavby**

Předpokládaná výše nákladů činí: 18,0 mil. Kč bez DPH.

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

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

Účelem dokumentace je návrh rekonstrukce křižovatky silnic III/4992 a III/4995 v obci Hroznová Lhota, včetně úprav chodníků, vjezdů, autobusových zastávek a nástupišť. Dále je navrženo obratiště se zastávkou pro 1 autobus.

Území se nachází v svažitém terénu. Podélný sklon komunikace se pohybuje mezi hodnotami 0 - 7,91%.

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 bude vybudován z betonové dlažby, povrch silnice bude z asfaltového betonu. Autobusové zastávky budou ze žulových kostek 15x15x15cm. Konstrukce jsou navrženy tak, aby vyhovovaly svou funkcí 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**

Na silnici III/4992 a III/4995 je navržena šířka jízdního pruhu 3,75 m, celkově tedy šířka mezi obrubami bude 7,50 m. Na obratišti pro autobus bude mít šířku 6,50m. Chodník je navržen v šířce min.1,50m.

- 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 a přilehlých pozemků.

- 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 příslušnou a předem domluvenou recyklační linku popřípadě na předem určenou 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%.

### 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 užíváním.

Celá stavba je navržena v souladu s platnými technickými normami a technickými předpisy. Dokumentace je zpracována v rozsahu stanoveném ve vyhlášce 146/2008 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 dokumentace je návrh rekonstrukce křižovatky silnic III/4992 a III/4995 v obci Hroznová Lhota, včetně vybudování chodníků, vjezdů, rekonstrukci autobusových zastávek a nástupišť. Dále je navrženo obratiště se zastávkou pro 1 autobus. Na vozovce se nyní vyskytují četné poruchy v podobě trhlin, výmolů a deformací. Nevyhovující jsou zejména odtokové poměry dešťových vod což způsobily místní poklesy konstrukce komunikace. Chodník pro pěší je téměř po celé délce trasy vybudován. Dále je součástí dokumentace také přeložka vodovodu v prostoru křižovatky a vybudování nového veřejného osvětlení křižovatky, chodníků, autobusových zastávek a nástupišť, úprava osvětlení před a za křižovatkou a nové osvětlení na přechodech pro chodce.

#### b) popis navrženého řešení

##### 1. Pozemní komunikace

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

Stavbou budou dotčeny silnice III/4992, III/4995 a navazující místní komunikace.

Stavba pozemní komunikace je rozdělena na tyto stavební objekty:

- SO 101 III/4992, III/4995 Hroznová Lhota, úprava křižovatky

- SO 102 Chodníky, nástupiště BUS zastávek
- SO 103 Napojení místních komunikací a sjezdy
- SO 301 Přeložka vodovodu
- SO 401 Veřejné osvětlení
- SO 801 Vegetační úpravy
- SO 802 DIO

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací stavby

**SO 101 - III/4992, III/4995 Hroznová Lhota, úprava křižovatky**

Návrh řeší stavební úpravy stávající křižovatky silnic III/4992 a III/4995 v návaznosti na „Bezpečnostní inspekci křižovatky sil. III/4992 a III/4995 v obci Hroznová Lhota“, kterou zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Brno, v únoru 2016. Ve zprávě z bezpečnostní inspekce (dále jen ZBI) je stanoveno celkem 11 rizik (z toho 5 vysokých rizik, 2 střední rizika a 4 nízká rizika), která jsou v řešena a jsou navrženy stavební úpravy k jejich odstranění.

Komunikace je navržena směrově nerozdělená, dvoupruhová a obousměrná. Šířka hlavního dopravního prostoru je navržena na 7,50 m (šířka jízdního pruhu 3,75 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 12 cm nad povrch vozovky. Základní sklon bude střešovitý o hodnotě 2,50%.

Obratiště autobusů je navrženo jako jednosměrná komunikace šířky 6,50 m, příčný sklon je jednostranný 2,00%. Komunikace bude z obou stran osazena do silničních obrub 100/15/25 do lože z betonu C16/20, XF1 do výšky 12 cm nad povrch vozovky.

V místě nástupních hran autobusových zastávek bude proveden kasselský obrubník s výškou nášlapu 16cm.

Je navržena obnova všech konstrukčních vrstev vozovky. Vzhledem k normou požadované únosnosti pláně 45 MPa je navržena sanace pláně. V místech neúnosné pláně bude provedena sanace štěrkodrtí 0/63 v tloušťce 300mm.

Konstrukce vozovky byla navržena dle diagnostického průzkumu vozovky provedeného Centrem dopravního průzkumu:

- asfaltový beton	ACO11	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík modif. kationaktivní asf. emulzí	PS-C	0,2 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- asfaltový beton	ACL16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík modif. kationaktivní asf. emulzí	PS-C	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- asfaltový beton	ACP16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřík modif. kationaktivní asf. emulzí	PI-C	0,6 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- štěrkodrt' frakce 0/63	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	ČSN 736126-1
- štěrkodrt' frakce 0/63	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	ČSN 736126-1
Celkem		450 mm	

Konstrukce případné sanace aktivní zóny:

Pokud bude únosnost pláň EDEF,2<45MPa bude přistoupeno k sanaci podkladní zeminy.

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

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

Součástí objektu je také osazení navazující přídlažby na silnici III/4995. Obruby budou betonové uložené do betonového lože. Přídlažbová deska 500x250x100 bude uložena do betonového lože C16/20 XF1. Obruba bude provedena stojatá. V místě sjezdů k okolním nemovitostem bude provedena snížená obruba s nášlapem výšky max. 50mm. Mezi stojatou a sníženou obrubou bude provedena přechodová obruba. V místě chodníků a sjezdů bude provedeno nejnutnější předláždění z původního materiálu. U všech míst pro přecházení a přechodů pro chodce bude provedena snížená obruba 100/15/15 uložena do betonu C16/20 XF1 o výšce 2,0 cm. Na silniční obrubu bude navazovat pomocí přechodové z obou dvou stran.

Bude provedena výměna a výšková úprava všech poklopů šachet a povrchových znaků (armatur) vodovodního řadu.

Pro odvodnění pláně je v komunikaci navržena podélná drenáž s perforovaným potrubím DN100mm po obou stranách komunikace. Drenážní potrubí je vedeno zasakovací rýhou (hrubé drcené kamenivo frakce 4/8mm) o rozměrech cca 0,4 x 0,4m obalenou filtrační geotextílií.

V tomto stavebním objektu se nachází také 3 autobusové zastávky. 2 autobusové zastávky zůstanou na původním místě (na silnici III/4992 v km 0,055 vlevo a na silnici III/4995 v km 0,020 vpravo), budou jenom zrekonstruovány. BUS zastávka na silnici III/4992 v km 0,055 vlevo bude odsunuta o 1,5m směrem ke kostelu, autobusový záliv bude mít šířku 4,5m z důvodu vedení plynovodu pod vozovkou. Základní příčný sklon zálivu je proveden 2,0% směrem k přilehlé vozovce.

BUS zastávka na silnici III/4995 v km 0,020 vpravo bude provedena v zálivu a bude upraven tvar zálivu v souladu s normou. Šířka pruhu autobusového zálivu je provedena v hodnotě 3,00m. Nájezdový klín se od nulové šířky plynule rozšiřují na hodnotu šířky zastávkového pruhu. Základní příčný sklon zálivu je proveden 2,0% směrem k přilehlé vozovce.

Stávající autobusová zastávka na silnici III/4992 (Strážnice – Louka) bude přemístěna co nejbližší stávající autobusové zastávky na silnici III/4995 (Strážnice – Hroznová Lhota). Na každé zastávce zastavuje jiná autobusová linka, cestující přeseďají z jedné linky na druhou, autobus z jedné linky čeká na autobus druhé linky, ale řidiči vzájemně na sebe nevidí, cestující musí překonat vzdálenost mezi oběma zastávkami. Proto bylo navrženo obratiště se zastávkou pro 1 autobus, které z větší části kopíruje stávající místní komunikaci, včetně připojení na silnici III/4995. Obratiště je na silnici III/4995 připojeno na 2 místech – na vjezdu je využito stávající připojení místní komunikace, na výjezdu je navrženo nové připojení – zde se předpokládá pouze odbočení vpravo. Pro uvolnění plochy pro obratiště bude muset být odstraněna stávající čekárna pro cestující. Ta může být nahrazena novou čekárnou o menších půdorysných rozměrech. Chodník podél stávajících rodinných domů bude zrekonstruován v rámci stavebního objektu SO102. Zachovány budou také vjezdy do jednotlivých nemovitostí.

#### Konstrukce autobusového zálivu:

- |                                 |        |                |
|---------------------------------|--------|----------------|
| - žulová kostka DL 15x15x15     | 150 mm | ČSN 73 6131    |
| - lože z betonu C25/30 XF3      | 80 mm  | ČSN EN 206-1   |
| - stabilizace cementem SC C8/10 | 150 mm | ČSN EN 14227-1 |

---

- štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 736126-1
Celkem		580 mm	

Konstrukce případné sanace aktivní zóny:

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

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

Stávající plocha pro kontejnery (tříděný odpad) bude přemístěna za nově navržený přechod pro chodce do km 0,061.

V okolí stromů musí být prováděn výkop ručně a musí být zabezpečeny stromy proti poškození.

### **SO 102 Chodníky, nástupiště BUS zastávek**

#### **Komunikace pro pěší:**

Součástí stavebního objektu je rekonstrukce komunikace pro pěší, přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Na trase jsou celkem 3 míst pro přecházení a 3 přechody pro chodce.

Chodník bude proveden z betonové dlažby 20/10/6 cm šedé barvy. Šířka pochozí plochy je navržena v celé délce min. 1,50 m. Příčný sklon chodníku bude je navržen max. 2,0% 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 12 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, 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. Za chodníkovou obrubou se provede zapravení a výškové napojení pomocí stávajícího materiálu nebo zeleně.

Místa pro přecházení, přechody pro chodce:

U všech míst pro přecházení a přechodů pro chodce 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. U míst pro přecházení budou na chodníku provedeny varovné pásy ze slepecké zámkové dlažby červené barvy.

Materiál použitý pro signální a varovné pásy bude betonová dlažba s výstupky pravidelného tvaru kontrastní červené barvy.

Jsou navrženy celkem 3 přechody pro chodce.

U přechodů pro chodce bude proveden varovný pás o šířce 0,40 m a signální pás o šířce 0,80 m a délce min. 1,50 m. Šířka přechodu pro chodce bude 4,00 m. Všechny přechody pro chodce jsou délky 7,50m. Materiál použitý pro signální a varovné pásy bude betonová dlažba s výstupky pravidelného tvaru kontrastní červené barvy.

Konstrukce chodníků:

- betonová dlažba 20/10/6	DL	60 mm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠDA	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	240 mm	

Nástupiště BUS zastávek:

Nástupiště autobusové zastávky bude odděleno od komunikace bezbariérovým zastávkovým obrubníkem 100/40/29. Nástupní hrany budou mít délku 13m (na silnici III/4995 délky 12m z důvodu nedostatečného prostoru). Výška nástupní hrany je navržena 16cm. Obrubníky jsou součástí stav. objektu SO101. Hmatové úpravy autobusové zastávky jsou řešeny dle ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování vozovek. U hrany zastávkového obrubníku se neprovádějí žádné hmatové úpravy, pouze vizuální kontrast v šířce bezpečnostního odstupu vozovky 500mm. Signální pás je ukončen ve vzdálenosti 500mm od nástupní hrany v návaznosti na označnick zastávky (ve vzdálenosti 800mm). Signální pás musí být dotažen na vodící linii. Nástupiště u autobusové zastávky je šířky 2,20m.

Konstrukce nástupiště:

- betonová dlažba 20/10/6	DL	60 mm	ČSN 736131
---------------------------	----	-------	------------

- drcené kamenivo frakce 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	240 mm	

### **SO103 Napojení místních komunikací a sjezdy**

Součástí tohoto stavebního objektu je napojení 3 místních komunikací na silnici III/4992.

#### **Konstrukce místních komunikací:**

- asfaltový beton	ACO11	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik modif. kationaktivní asf. emulzí PS-C		0,2 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- asfaltový beton	ACL16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik modif. kationaktivní asf. emulzí PS-C		0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- asfaltový beton	ACP16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik modif. kationaktivní asf. emulzí PI-C		0,6 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- štěrkodrt' frakce 0/63	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	ČSN 736126-1
- štěrkodrt' frakce 0/63	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	ČSN 736126-1
Celkem		450 mm	

#### **Konstrukce případné sanace aktivní zóny:**

Pokud bude únosnost pláň EDEF,2<45MPa bude přistoupeno k sanaci podkladní zeminy.

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

#### **Vjezdy:**

V místech vjezdů bude chodník proveden ze zámkové dlažby 20x10x8 cm šedé barvy. 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. Obrubníky jsou součástí stav. objektu SO101.

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 max. 2,0% bude vždy minimálně na šířce 0,90 m.

V prostoru vjezdů do nemovitostí bude sdělovací kabel umístěn do PVC chráničky včetně jedné chráničky rezervní se zatažitelným lankem a utěsněnými konci.

#### Konstrukce vjezdů:

- betonová dlažba 20/10/8	DL	80 mm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠDA	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	370 mm	

### **SO 301 Přeložka vodovodu**

#### **SO 301.1 Přeložka vodovodu - SUS**

Předmětem tohoto stavebního objektu pro územní řízení a stavební povolení je prostorová přeložka veřejného vodovodu v prostoru upravované křižovatky v obci Hroznová Lhota. Konkrétně je předmětem přímý úsek vodovodu podél severojižní silnice a nové dopojení stávajících přípojek.

Podél severojižní komunikace u řešené křižovatky je veden stávající veřejný litinový vodovod DN 100. Za východozápadní komunikací je napojen na stávající kolmý veřejný litinový vodovod DN 100. Tento vodovod bude v délce cca 48 m demontován.

V jižní části křižovatky bude provedeno napojení nového potrubí PE 110x6,6 RC, PN 10, SDR 17 na stávající potrubí DN 100. Nová trasa bude vedena v mírném odklonu od trasy původní. V komunikaci bude nové potrubí vedeno v chráničce. Nové potrubí v rámci tohoto podobjektu bude navazovat na nové potrubí v rámci podobjektu SO 301.2 Přeložka vodovodu – obec.

#### **SO 301.2 Přeložka vodovodu - obec**

Podél severojižní komunikace u řešené křižovatky je veden stávající veřejný litinový vodovod DN 100. Za východozápadní komunikací je napojen na stávající

kolmý veřejný litinový vodovod DN 100. Tento vodovod bude v délce cca 35 m demontován.

V jižní části křižovatky bude provedeno napojení nového potrubí PE 110x6,6 RC, PN 10, SDR 17 na nové potrubí. Nové potrubí v rámci tohoto podobjektu bude navazovat na nové potrubí v rámci podobjektu SO 301.1 Přeložka vodovodu – SUS. Nová trasa bude vedena v mírném odklonu od trasy původní. V komunikaci bude nové potrubí vedeno v chrániče. V severní části křižovatky bude provedeno nové napojení na kolmé stávající potrubí DN 100. Z provozních důvodů jsou zde navrženy 2 ks šoupátek DN 100 ve funkci sekčních uzávěrů.

V prostoru přeložky vodovodu je předpokládána existence stávajících vodovodních přípojek. K přípojkám však nebyly dodány podklady od správce vodovodu, není znám jejich počet, materiál, DN ani trasy. Je navrženo nové dopojení stávajících přípojek, pokud budou stavbou dotčeny.

### **SO 401 Veřejné osvětlení**

#### **Základní technické údaje stavby**

Proudové soustavy

- a) hlavní rozvod VO : 3/PEN~50 Hz 400 V / TN-C
- b) napájení vlastního svítidla : 1/PE/N~50 Hz 230 V / TN-C-S

Vnější vlivy: dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3 viz. Protokol určení vnějších vlivů, AA3, AA4, AB3, AB4, AD3, AD4, AE3, AK2, AL2, AN2, AQ2, AR2, AS2. Všechny ostatní vnější vlivy jsou v souladu s článkem ZA.4 ČSN 33 2000-5-51 ed. 3 považovány za normální.

Ochrana proti úrazu elektrickým proudem.

Je řešena dle ČSN 33 2000-4-41 ed.3.

- a) živých částí: izolací u přístrojů a kabelů krytem svítidla, svorkovnice a rozvaděče
- b) neživých částí: izolací u předmětu třídy II, automatickým odpojením vadné části od zdroje (kovové předměty), doplňujícím pospojováním

Každý stožár jako předmět třídy I je nutno chránit připojením na vodič PEN. Tento krátký propoj z GURA na stožár není vodičem pro pospojování, nýbrž ochranným vodičem, pro který platí ČSN 33 2000-5-54 ed.3 čl.543.1.2. Je proto zapotřebí u výrobce požadovat korektní připojovací místo uvnitř stožáru v blízkosti svorkovnice.

ČSN 33 2000-7-714 ed.2 požaduje navíc po otevření dvířek stožáru krytí el. zařízení IP20, není tedy možno použít otevřených svorkovnic typu ROM, maxima, atd. Navrhují se svorkovnice GURO EKM s krytím IP 54.

Stožáry jsou mezi sebou vodivě pospojovány.

Rušené svítidla VO: 0,320 kW

Nové svítidla VO: 1,409 kW

Nárůst instalovaného příkonu VO: 1,089 kW

Technické jednotky

Počet rušených svítidel: 8 ks

Počet rušených stožárů: 6 ks

Počet nových osvětlovacích stožárů: 19 ks

Nárůst počtu svítidel: 25 ks

Délka trasy nových kabelových rozvodů VO: 367 m

Zatřídění komunikace dle ČSN EN 13201:

- silnice III/4992: třída M4 – komunikace pro motorová vozidla
- silnice III/4995: třída M5 – komunikace pro motorová vozidla
- křižovatka silnic III/4992 a III/4995: třída C3 – konfliktní oblasti
- obratiště se zastávkou: třída C4 – konfliktní oblasti
- chodníky: P3, P4, P5 – dle důležitosti

#### Technické řešení

Vedení kabelové NN.

Předmětem tohoto projektu je úprava stávajícího veřejného osvětlení a nové veřejné osvětlení křižovatky silnic III/4992 a III/4995 v obci Hroznová Lhota, chodníků,

autobusových zastávek a nástupišť, úprava osvětlení před a za křižovatkou a nové osvětlení na přechodech pro chodce.

V současné době uvedený úsek komunikace osvětlen zářivkovými svítidly MODUS LV 2x36W, které jsou naprosto nevhodné pro osvětlování komunikací pro motorová vozidla. Stávající rozmístění svítidel neodpovídá požadavkům kladeným na osvětlování komunikací. Úpravou křižovatky silnic, posunutím chodníků, zřízení obratiště pro autobusy, autobusové zastávky a nově osvětlované přechody pro chodce vznikl nový požadavek na úpravu současného osvětlení a přizpůsobení se novému trendu používání LED osvětlení.

Nově navrhované veřejné osvětlení, je umístěno na nových ocelových stožárech umístěných podél komunikace. Využívá se také několik stávajících stožárů, na kterých dojde k výměně osvětlovacích těles za nové LED. Stožáry jsou zvoleny s výškou 10m, 7m a 6m s obloukovými výložníky. Pro osvětlení přechodů pro chodce jsou použity speciální stožáry výšky 6m s rovnými výložníky délky dle výpočtů. Typy jednotlivých stožárů a výložníků jsou uvedeny v legendách příslušných výkresů. Svítidla jsou zvolena v provedení LED.

Osvětlení komunikace je navrženo podle souboru norem ČSN EN 13201 pro danou třídu komunikace.

Napájení veřejného osvětlení je řešeno ze tří stávajících zapínacích míst. 1 směr – podél komunikace III/4992. Napájení tohoto směru je ze zapínacího místa umístěného u TR v křižovatce silnic vedoucích na Veselí nad Moravou a na Žeraviny. Ze stávajícího stožáru A2 u domu č. p. 248 bude vyveden nový kabel CYKY-J 4x10, který bude pokračovat do dalšího stávajícího stožáru A3. Dále bude kabel pokračovat podél komunikace III/4992 do přechodového stožáru F1, B1. Z něj se kabel vrátí k přechodu pro chodce a překopem přes komunikaci bude pokračovat dále do přechodového stožáru F2 a dále do stožárů C1, C2, B3 a přechodových stožárů G1 a F3.

2 směr – podél komunikace III/4995. Napájení tohoto směru je ze zapínacího místa od obchodu Jednota. Stávající kabel CYKY-J 4x10 vedoucí po levé straně komunikace ve směru ke křižovatce bude na úrovni stožáru D1 odkopán ve směru k rušenému stožáru v dostatečné délce tak, aby jej bylo možné zaústit do stožáru D1. Z něj bude vyveden

nový kabel CYKY-J 4x10 přes přechodový stožár H1 do silničního stožáru B2. Stávající kabel VO CYKY-J 4x10 vedoucí po pravé straně komunikace bude ve stožáru D4 ukončen. Z něj bude vyveden nový kabel CYKY-J 4x10 přes stožáry E2, E1, D2, přechodový stožár H2 a stožár I1 dále směrem ke křižovatce. Na úrovni bývalé restaurace bude uložen do chodníku ve stávající trase kabelu VO vedoucího ze zrušeného stožáru do stožáru B4. tento kabel mezi stožáry I1 a B4 nebude ve svorkovnicích zapojen a bude sloužit jako rezerva v případě poruchy na dalším úseku VO. Stávající stožáry D3-D5 budou vyměněny za nové sadové stožáry SB7. Stávající kabely budou znovu zaústěny do těchto stožárů. 3 směr – podél komunikace III/4992 směr na Tasov. Napájení tohoto směru je ze zapínacího místa umístěného u zídky plotu u domu č. p. 162. Napájení se týká stávajících stožárů A4,A5,B4.

Pro osvětlení komunikace jsou uvažována svítidla v provedení LED. Světelný výpočet byl zpracován se svítidly TECEO S ve výkonech uvedených ve výpočtu osvětlení. V případě, že bude použito svítidel od jiných výrobců, bude doložen výpočet osvětlení, který bude prokazovat splnění parametrů pro osvětlení dané komunikace. Svítidla budou v provedení tř. I a s vestavěnou přepětovou ochranou 6kV. Svítidla budou napojena kabelem CYKY-J 3x1,5 ze stožárových svorkovnic EKM 2035 1D2. silničních/sadových stožárů.

Kabely VO budou uloženy v zemi v pískovém loži a ochranné trubce AROT 63/52 a označeny výstražnou fólií. Společně s kabelem VO bude uložena kulatina FeZn D10mm. Každý stožár bude dodatečně přizemněn na toto uzemnění. Uložení kabelů pod stávajícími komunikacemi bude řešen překopy. Při křížení s ostatními inženýrskými sítěmi budou uloženy podle podmínek jednotlivých správců inž. sítí.

Nová stožárová místa jsou navrhována tak, aby byla v dostatečné vzdálenosti od ostatní inženýrských sítí.

Sloupy budou ocelové s povrchovou úpravou zinkováním a v provedení „BRNO“.

Betonové základy musí být vyvedeny alespoň 5 cm nad terénem. Povrch základů se zešíkmi a uhladí tak, aby voda snadno odtékala. Na povrchu ocelové konstrukce do tělesa základu se povrch upraví tak, aby voda nezatékala do místa vetknutí.

Montáž musí být provedena dle platných předpisů a norem ČSN odbornou firmou, která má oprávnění pro tuto činnost. Při všech montážních pracích je nutno

přísně dodržovat bezpečnostní předpisy a ČSN 33 3320 ed.2, ČSN 33 2000-5-52 ed.2 a zejména pak ČSN EN 50110-1 ed.3 a ČSN EN 50110-2. Při provádění montážních prací je třeba dodržet ze strany dodavatele všechny podmínky pro ochranu a bezpečnost zdraví podle zákona č. 309/2006 Sb. a následných novel o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a nařízení vlády 591/2006 Sb. o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi a všech dalších nařízeních s nimi související. Souběh a křížení bude provedeno dle ČSN 73 6005.

#### Uložení kabelů v zemi

Kabel 1 kV bude uložen dle ČSN 33 2000-5-52 ed. 2 z února 2012, příloha NA.4.5.12 a podle tab.NA.6. V chodníku s krytem 35 cm a ve volném terénu s krytem 70 cm a v krajnici vozovky a ve vozovce s krytem 1 m.

Při hloubce 70 cm, tam, kde není nebezpečí mechanického poškození, se použije výstražné fólie š. 33 cm uložené na pískové lože. Tam, kde je nebezpečí mechanického poškození (pole), se použije ke krytí kabelu cihel. Ve všech případech je výška pískového lože 2 x 10 cm. Při křížování vozovek a krajnic se kabely uloží do plastových rour, žlabů nebo tvárnic na betonovém podkladě v hloubce 1 m.

Uložení kabelů je zřejmé z přiložených řezů výkopem. Kabel VO uložen po celé trase v plastové chráničce AROT 63.

#### Styk kabelu s inženýrskými sítěmi

Stávající inž. sítě byly zakresleny do projektové dokumentace. Je třeba respektovat vyjádření provozovatelů inž. sítí.

Pro vzájemný styk inž. sítí platí ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Před zahájením výkopových prací je nutné požádat o vytýčení na místě samém, případně polohu upřesnit sondami. Výkopové práce v blízkosti inž. sítí je nutné provádět ručně se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k jejich narušení.

#### Úprava povrchu terénu

Po uložení a zakrytí kabelů se zához důkladně po vrstvách udusá a provede se konečná úprava terénu.

### Osvětlení

Dle: ČSN EN 13201-1 a ČSN EN 13201-2 byla komunikace zařazena do třídy osvětlení M4, M5, C3, C4, P3, P4, P5. V nočních hodinách, kdy je minimální provoz silničních vozidel na komunikaci a chodců na chodníku snížit příkon svítidel na výpočtem doložených 75% jmenovitého světelného toku. Tím dojde k přetřídění komunikací o jednu třídu níže. Větší regulace světelného toku svítidla není žádoucí, protože by nebylo možné dodržet požadavky norem na osvětlování komunikací.

Navržené osvětlení odpovídá zatřídění komunikace do tříd. Nově budované ocelové stožáry mají navrženou výšku a délku vyložení tak aby umístění svítidel vyhovovalo výpočtu osvětlení.

Pro osvětlení komunikace jsou navrženy svítidla TECEO S. Příkon svítidel je patrný z výkresové dokumentace. Barvou svícení teplá bílá WW. Všechny svítidla budou vybaveny funkcí CLO (konstantní světelný tok) a nastavitelným předřadníkem s možností nastavení autonomního stmívání.

### Ochrana před atmosférickým přepětím a uzemnění

Stožáry jsou ve smyslu ČSN EN 62305 ed. 2, ČSN 33 2000-5-54 ed.3 uzemněny na zemnič FeZn D10 mm, vedoucí výkopem. Zemnicí vedení současně plní funkci vodivého pospojování, přizemnění PEN a přispívá ke snížení impedance smyčky. Odbočky z tohoto vedení jsou provedeny v zemi, pomocí 2 ks odbočných svorek. Spoje se budou vhodným způsobem chránit proti korozi. Proti korozi se bude též chránit přechod země/vzduch (30/20 cm). Projekt uvažuje se smrštiteľnou plastovou hadicí zelenožluté barvy.

Pro vylepšení zemního odporu bude nové zemnicí vedení FeZn d=30x4 mm spojeno se stávajícím uzemněním, zřejmě FeZn 30/4, odhaleným při výkopových pracích.

Zemní vedení nesmí být vedeno společně s kabelem v jedné trubce. Pod vozovkami v protlacích bude uloženo zemní vedení vedle ochranné trubky zatažením při provádění protlaku.

### Závěr

Po ukončení všech montážních prací je nutno na el. zařízení dle ČSN 33 1500 Z1, Z2, Z3, Z4

ČSN 33 2000-6 ed.2 provést výchozí revizi na jejím základě bude el. zařízení uvedeno do trvalého provozu. Revizní zpráva je právním dokladem pro uvedení elektrického zařízení do trvalého provozu.

### **SO 801 Vegetační úpravy**

Stávající místní komunikace, která ústí do III/4992 od Kněždubu rovnoběžně s III/4995 je v rámci navržených úprav zrušena. Část vozovky místní komunikace, která vyúsťuje do křižovatky, bude odstraněna.

Prostor mezi zpevněnými plochami budou tvořit zatravněné plochy. Zde se nejdříve provede ohumusování tloušťky 10 cm a poté zatravnění travním semenem.

### **SO 802 DIO**

Jedná se o omezení provozu na silnici III/4992 z důvodu rekonstrukce křižovatky silnic III/4992 a III/4995. Stavební práce jsou rozděleny na dvě etapy.

#### **Etapa I.**

Bude uzavřena komunikace směr na Tasov, veškerý provoz bude veden po silnici III/4995 směr Kněždub. Komunikace, ze směru od Kněždubu směr Kozojídky, bude uzavřena po polovinách.

Doprava bude organizována pomocí semaforové soustavy. Provoz směr Tasov bude veden po místní komunikaci přes stávající obytnou zónu, kde je PDZ zakázáno zastavení a zrušena obytná zóna, ale bude zde omezení rychlosti na 30 km/h.

Autobusové zastávky „Hroznová Lhota – kostel“ a „Hroznová Lhota – zdrav. středisko“ v obou směrech budou přesunuty.

#### **Etapa II.**

Bude uzavřena komunikace ze směru od Kozojídek směr Kněždub, bude uzavřena po polovinách.

Doprava bude organizována pomocí třístranné semaforové soustavy.

Autobusové zastávky zůstanou přesunuty kromě autobusové zastávky „Hroznová Lhota – kostel“ ve směru Veselí nad Moravou.

Signální plán na jednotlivé etapy bude předložen při žádosti o vyjádření k stanovení přechodné úpravy provozu k realizaci. Zajistí realizační firma.

#### Úprava objízdných tras

Před převedením provozu na objízdnou trasu se provede na objízdné trase emulzní nátěr.

Objízdná trasa bude vedena přes místní komunikaci vedoucí po okrajové zastavěné části obce Hroznová Lhota.

Stávající osa komunikace, směrové řešení a stávající niveleta bude zachována. Stávající šířka vozovky bude zachována.

Odhadovaný rozsah oprav v stávající šířce vozovky je celkem délky 360m.

První krok je očištění poškozené vozovky stlačeným vzduchem, následně aplikujeme postřík asfaltovou emulzí, dále se tlakově nanáší vrstva kameniva obaleného asfaltovým pojivem. V poslední fázi opravy je aplikován tlakový posyp opraveného povrchu vozovky kamenivem.

#### 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 navržených dešťových vpustí, které budou napojeny na dešťovou kanalizaci.

Povrchová voda bude svedena za pomoci podélných a příčných sklonů k hraně vozovky, kde jsou silniční betonové obručníky. Voda bude následně odvedena systémem uličních vpustí, které budou zaústěny do kanalizace. Vpusti budou v typu se zápachovou uzávěrkou. V celé trase je navržen jednotný typ vpusti. Jednotlivé nové vpusti budou napojeny na kanalizaci přípojkami z PVC materiálu DN150.

#### 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

Není součástí projektové dokumentace.

## 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**

Účelem dokumentace je návrh rekonstrukce stávající křižovatky silnic III/4992 a III/4995 v intravilánu obce Hroznová Lhota, včetně rekonstrukce chodníků a autobusových zastávek.

Jedná se o dopravní stavbu a vzhledem k použitým stavebním materiálům (asfalt, dlažba, zemina, kamenivo, beton...), nevyžaduje sama o sobě z hlediska požární ochrany žádná zvláštní požárně bezpečnostní opatření dle vyhlášky Ministerstva vnitra o stanovení podmínek bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru č.246/2001 Sb., § 41.

Vzhledem k tomu že součástí navrhované stavby nejsou žádné pozemní objekty (budovy) nevzniká zde požadavek na posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů.

Vzhledem k tomu, že součástí navrhované stavby nejsou žádné pozemní objekty (budovy), nevzniká zde požadavek na zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva.

Při realizaci musí být zachován přístup a nesmí dojít k poškození ani zakrytí požárních hydrantů.

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.

Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku ke stávajícím pozemním objektům, nebudou v řešeném obvodu stavby po jejím dokončení, nikterak omezeny. Jedná se o obousměrnou komunikaci se šířkou 7,50 m. Jedná se o rekonstrukci ve stávajících šířkových a směrových parametrech. Bude tedy splněn předpoklad šířky vozovky nejméně 3,00 m.

Protože se jedná o průjezdnou komunikaci, nebude na jejím konci zřízen smyčkový objezd případně plocha umožňující otáčení vozidla.

Dotčená komunikace bude z hlediska požárně bezpečnostního řešení splňovat požadavky na průjezdné průřezy požárních vozidel, na poloměry směrových oblouků a sklonové poměry.

Během výstavby musí vést k okolním domům a objektům přístupová komunikace, umožňující příjezd požárních vozidel, kterými se předpokládá vedení protipožárního zásahu, a to alespoň 20m od všech vchodů do domů a objektů. Zhotovitel musí zajistit volný průjezd po přilehlé komunikaci (v šířce alespoň 3,0m) pro možný zásah hasičů.

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

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 silnic III/4992, III/4995 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 křižovatky silnic III/4992 a III/4995m, rekonstrukci chodníků a autobusových zastávek v intravilánu obce Hroznová Lhota. V celé délce trasy je navržen 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.

### c) doprava v klidu

Není řešena.

### d) pěší a cyklistické stezky

Jde o bezbariérový chodník, který bude navazovat na stávající chodníkové plochy. Šířka chodníku je v celé délce min. 1,50 m.

## B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

### a) terénní úpravy

Plochy navrhované k ozelenění budou vyrovnány, ohumusovány v tl. 10 cm a zatravněny.

### b) použité vegetační prvky

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

### c) biotechnická protierozní opatření

Není součástí projektové dokumentace.

## 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 budou likvidovány zrekonstruovaným kanalizačním systémem.

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 předmětné 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 zeminou a materiály bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb.

S vyfrézovaným asfaltovým krytem bude nakládáno v souladu s vyhláškou 130/2019 Sb. Vyhláška o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem. Jedná se o vrstvy prokazatelně realizované po roce 2000.

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 si vyžádá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF), ale nevyžádá si zábor lesního půdního fondu (LPF).

**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.

Při přípravě a realizaci stavby bude zajištěna ochrana dřevin proti poškození dle §7 zákona a ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch a při stavebních pracích“ (dále jen ČSN), zejména: v kořenové zóně dřevin bude výkop prováděn ručně, při výkopech se nesmí přetínat kořeny s průměrem rovným či větším jak 2 cm, případná poranění budou začištěna a ošetřena (viz. odst. 4.10.1 ČSN), kořenová zóna bude chráněna proti vysychání či promrzání, v případě zjištění kořenů budou inženýrské sítě podvlékány pod kořenovým prostorem a opatřeny chráničkou.

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

Stavba se nachází v lokalitě, která je významným krajinným prvkem ve smyslu ustanovení § 4, odst. 2, zák. č. 114/1992 Sb. Oblast se nachází ve zvláště chráněném území CHKO Bílé Karpaty.

Stavba se nenachází 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

Pokud se při provádění prací zjistí, že plynovod zasahuje do konstrukce vozovky nebo sanace, bude tento plynovod opatřen ochrannou trubkou ze stejného materiálu jako je plynovod s přesahem 1,0m za obrubou.

## 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 stanoveným ve vyhlášce 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních 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 a přechodů pro chodce 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) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Přístupy na staveniště je umožněno po silnici III/4992, III/4995 a přilehlých místních komunikacích. Připojení na technickou infrastrukturu je možno přímo v místě staveniště na přípojná místa jednotlivých komodit.

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 NN a VN (EON), STL plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací a optické kabely (CETIN), sdělovací kabely (vesnet.cz), vodovod a kanalizaci (obec Hroznová Lhota), VO a rozhlas (obec Hroznová Lhota). 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.

**d) 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 5ks stromů.

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

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

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

**f) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Není řešeno.

**g) maximální produkována 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.

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

S vyfrézovaným asfaltovým krytem bude nakládáno v souladu s vyhláškou 130/2019 Sb. Vyhláška o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem. Jedná se o vrstvy prokazatelně realizované po roce 2000.

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.

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:

Skup.- číslo:	Název odpadu:	Způsob využití odpadů	Kateg orie:	Odhad množství:	Způsob likvidace
170101	Beton	R5, R12	O	520 t	předání oprávněné osobě podle § 12 odst.3 zák.č.185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozd. předpisů
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301 (bez dehtu)	R5, R12	O	950 t	
170301	Asfaltové směsi obsahující dehet		N	45 t	
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503	R5, R12	O	5760 t	

**Způsoby využívání odpadů dle přílohy č. 3 k zákonu č. 185/2001 Sb.:**

*R 1 Využití odpadu způsobem obdobným jako paliva nebo jiným způsobem k výrobě energie*

*R 2 Zpětné získávání nebo regenerace rozpouštědel*

*R 3 Recyklace nebo zpětné získávání organických látek, které se nepoužívají jako rozpouštědla (včetně kompostování a dalších biologických transformačních procesů)*

*R 4 Recyklace nebo zpětné získávání kovů a sloučenin kovů*

*R 5 Recyklace nebo zpětné získávání ostatních anorganických materiálů*

*R 6 Regenerace kyselin nebo zásad*

*R 7 Zpětné získávání látek používaných ke snižování znečištění*

*R 8 Zpětné získávání složek katalyzátorů*

*R 9 Rafinace olejů nebo jiný způsob opětovného použití olejů*

*R 10 Aplikace do půdy, která je přínosem pro zemědělství nebo zlepšuje ekologii*

*R 11 Využití odpadů získaných některým ze způsobů uvedených pod označením R 1 až R 10*

*R 12 Úprava odpadů před využitím některým ze způsobů uvedených pod označením R 1 až R 11*

*R 13 Skladování odpadů před využitím některým ze způsobů uvedených pod označením R 1 až R 12 (s výjimkou dočasného skladování v místě vzniku před sběrem)*

Demolované konstrukce budou ukládány do kontejnerů a dále s nimi bude nakládáno v souladu se zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

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

- předcházení vzniku odpadů,
- příprava k opětovnému použití,
- recyklace odpadů,
- jiné využití odpadů, například energetické využití,
- odstranění odpadů.

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. Množství výše uvedených odpadů nelze předem specifikovat. 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.

Vyšší dodavatel stavby zajistí manipulaci s tímto odpadem dle platných předpisů. Zejména se jedná o likvidaci odpadů se zbytkovým obsahem škodlivin (N).

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.

Asfaltové směsi obsahující dehet budou odvezeny na skládku nebezpečných odpadů.

Je vhodné, aby vyšší dodavatel při uzavírání smluv na jednotlivé dodávky stavebních a technologických prací ve smlouvách zakotvil povinnost subdodavatelů likvidovat odpady vznikající při jeho činnosti tak, jak je výše uvedeno.

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 dohodu 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.

Dle diagnostického průzkumu vypracovaného firmou Centrum dopravního výzkumu je patrný výskyt dehtu v konstrukčních vrstvách vozovky. Asfaltová směs s vysokým obsahem PAU bude odstraněna z konstrukce vozovky samostatně. Tyto vrstvy budou odvezeny na řízenou skládku příslušné kategorie, která splní podmínky pro uložení tohoto materiálu. Pokud bude zhotovitel opatřen zřizovat mezisklárky dle zvláštních, příslušnými orgány ochrany životního prostředí, vodoprávního úřadu a hygienickou stanicí odsouhlasených opatření, je možné uložit zde dehty a následně je použít do recyklovaných vrstev vozovky. Zhotovitel je povinen při manipulaci s materiálem obsahujícím PAU respektovat předpisy pro ochranu životního prostředí a zdraví při práci.

#### **h) 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.

#### **i) 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. Přejídné 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 skrývkové 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 – zabránit 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, případně je nutno zajistit jejich zpevnění. 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.

**j) 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 započítím 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.

#### **k) 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.

**l) 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.

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

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.

**n) 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.

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

- Vytyčení inženýrských sítí
- Přípravné práce – příprava zřízení staveniště
- Odfrézování asfaltu
- Odstranění stávajících obrub
- Zemní práce
- Vybudování drenáží
- Zhutnění zemní pláně

- Pokládka štěrkodrti
- Pokládka silničních obrub
- Pokládka dlažby
- Pokládka živičných vrstev
- Provedení svislého dopravního značení
- Dokončovací práce

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

Povrchová voda bude svedena za pomoci podélných a příčných sklonů k hraně vozovky, kde jsou silniční betonové obrubníky. Voda bude následně odvedena systémem uličních vpustí, které budou zaústěny do kanalizace. Vpusti budou v typu se zápachovou uzávěrkou. V celé trase je navržen jednotný typ vpusti. Jednotlivé nové vpusti budou napojeny na kanalizaci přípojkami z PVC materiálu DN150.

Břeclav, říjen 2020

Ing. Michaela Lehotská