

## OBSAH

<b>B.1</b>	<b>CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY .....</b>	<b>7</b>
B.1.a)	Popis a charakteristiky stavby a objektů technických a technologických zařízení a jejich užívání, údaje o dotčené pozemní komunikaci (kategorie a č. silnice, staničení apod., účel užívání stavby) .....	7
B.1.b)	Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů apod., řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod. ....	7
B.1.c)	Soulad dokumentace pro provádění stavby s povolením záměru, informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek a vyjádření dotčených orgánů .....	7
B.1.d)	Závěry provedených navazujících nebo rozšířených průzkumů a měření; v podrobnosti pro provedení stavby, v případě průzkumu základových poměrů zejména jeho geotechnické hodnocení pro účely návrhů geotechnických konstrukcí; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, .....	7
B.1.e)	Stávající ochrana území a stavby podle jiných právních předpisů včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu, v případě vodních děl popis povodí, stávající soustavy vodních děl a propojení s dalšími vodními díly, .....	9
B.1.f)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území a požadavky na monitoringy, vč. vlivu na režim podzemních vod, .....	9
B.1.g)	Požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin, .....	9
B.1.h)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa .....	9
B.1.i)	Navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu, .....	9
B.1.j)	Navrhované funkce, parametry a výkon stavby - zejména základní rozměry, zastavěná plocha, podlahová plocha podle jednotlivých funkcí (bytů, služeb, administrativy apod.), obestavěný prostor, maximální množství dopravovaného média, typ a výkon technologie, výroby, výška hráze, plocha hladiny při provozní hladině, objem zadržené vody, u protipovodňových opatření transformační účinek nádrže, míra ochrany před povodní na Q 20 - 100, délka vzduť při maximální hladině, délka zásobní soustavy, profily, objemy retenčních nádrží, délka úpravy vodních toků, kapacita profilu/bezpečnostních přelivů, výška vzduť a spád, návrhové průtoky, údaje o průtocích vody ve vodním toku podle druhu vodního díla (M-denní průtoky, N-leté průtoky), množství čerpaných	

	<i>vod atd, .....</i>	10
B.1.k)	<i>Bilance stavby - vstupy, spotřeby a výstupy (hmoty, média, srážková voda, energie, typy a produkce emisí, odpadů, bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod apod.), .....</i>	11
B.1.l)	<i>Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě, .....</i>	11
B.1.m)	<i>Předpokládaný stavební postup podle zásad organizace výstavby, věcné a časové vazby stavby, související (podmiňující, vyvolané) investice, ...</i>	11
B.1.n)	<i>Požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby, .....</i>	11
B.1.o)	<i>Seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu<sup>3)</sup>, které mají podle projektu výsledků zeměměřických činností vzniknout při provádění stavby.....</i>	11
<b>B.2</b>	<b>ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>12</b>
<b>B.3</b>	<b>STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>12</b>
B.3.1	<i>Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení .....</i>	12
B.3.2	<i>Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení .....</i>	18
B.3.3	<i>Zásady bezpečnosti při užívání stavby .....</i>	18
B.3.4	<i>Technický popis stavby.....</i>	18
B.3.5	<i>Technologické řešení - výčet a popis technických a technologických zařízení.....</i>	19
B.3.6	<i>Zásady požární bezpečnosti.....</i>	19
B.3.7	<i>Úspora energie a tepelná ochrana .....</i>	20
B.3.8	<i>Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....</i>	20
B.3.9	<i>Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....</i>	20
<b>B.4</b>	<b>PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....</b>	<b>20</b>
B.4.a)	<i>napojovací místa na stávající technickou infrastrukturu a přeložky technické infrastruktury, křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury, nebo je-li ohrožena bezpečnost.....</i>	20
B.4.b)	<i>Výkonové kapacity, připojovací rozměry, délky. ....</i>	20
<b>B.5</b>	<b>DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>21</b>
B.5.a)	<i>Popis dopravního řešení a dopravního režimu, včetně příjezdu jednotek požární ochrany, únosnost vozovek, poloměry okružních křižovatek a jejich vjezdů a výjezdů, vlečné křivky .....</i>	21
B.5.b)	<i>Napojení na stávající dopravní infrastrukturu včetně napojení na stávající chodníky a pochozí plochy.....</i>	21
B.5.c)	<i>Přeložky dopravní infrastruktury.....</i>	21
B.5.d)	<i>Doprava v klidu včetně vyhrazených parkovacích stání a zdroje energie pro alternativní pohony .....</i>	21

B.5.e)	<i>Pěší a cyklistické stezky .....</i>	21
B.5.f)	<i>Popis přístupnosti a bezbariérového užívání včetně popisu dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů .....</i>	22
<b>B.6</b>	<b>ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .</b>	<b>22</b>
B.6.a)	<i>Popis a parametry terénních úprav .....</i>	22
B.6.b)	<i>Vegetační prvky .....</i>	22
B.6.c)	<i>Biotechnická opatření .....</i>	22
<b>B.7</b>	<b>POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....</b>	<b>22</b>
B.7.a)	<i>Vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů - zejména příroda a krajina, zajištění migrace pro vodní živočichy, vliv díla na koryto a jeho okolí, Natura 2000, omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, přítomnost azbestu, hluk, vibrace, voda, odpady, půda, vliv na klima a ovzduší, včetně zařazení stacionárních zdrojů a zhodnocení souladu s opatřeními uvedenými v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší podle jiného právního předpisu<sup>5)</sup> ..</i>	22
B.7.b)	<i>Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem .....</i>	24
B.7.c)	<i>V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno .....</i>	25
<b>B.8</b>	<b>CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>25</b>
B.8.a)	<i>Zásobování stavby vodou - připojení ke zdroji .....</i>	25
B.8.b)	<i>Odpadní vody - nakládání a likvidace .....</i>	25
B.8.c)	<i>Srážkové vody - využití, nakládání s ohledem na charakter interakce dopravní stavby s hydrogeologickým a hydrologickým režimem celého území.....</i>	25
B.8.d)	<i>Vodohospodářské řešení vodního díla .....</i>	25
<b>B.9</b>	<b>OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>26</b>
B.9.a)	<i>Způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozící nebo nastalou mimořádnou událostí .....</i>	26
B.9.b)	<i>Způsob zajištění ukrytí obyvatelstva .....</i>	26
B.9.c)	<i>Způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování.....</i>	26
B.9.d)	<i>Způsob zajištění ochrany před povodněmi.....</i>	26
B.9.e)	<i>Způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení.....</i>	26
B.9.f)	<i>Způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo staveništěm, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti.....</i>	26
B.9.g)	<i>Řešení ochrany obyvatelstva z hlediska osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace.....</i>	26

<b>B.10 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....</b>	<b>26</b>
B.10.a) <i>Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění .....</i>	26
B.10.b) <i>Odvodnění staveniště, převádění vody – návaznost na povodňový plán stavby .....</i>	27
B.10.c) <i>Napojení stavenišť na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, .....</i>	27
B.10.d) <i>Úpravy pro přístupnost a bezbariérové užívání - oplocení staveniště ve vztahu k pochozím plochám, zabezpečení výkopů proti pádu, přístupy k pozemkům a objektům, obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace včetně dočasných přechodů a míst pro přecházení, náhrada za zábor vyhrazených parkovacích stání a obchozích tras, .....</i>	27
B.10.e) <i>Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky včetně omezení negativních vlivů .....</i>	27
B.10.f) <i>Ochrana okolí staveniště před negativními vlivy provádění stavby .....</i>	29
B.10.g) <i>Požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin .....</i>	29
B.10.h) <i>Maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště .....</i>	29
B.10.i) <i>Produkce odpadů a druhotných surovin při stavbě - množství, druhy a kategorie odpadů a surovin, předcházení vzniku odpadů a způsob jejich třídění pro další využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, jejich odstranění atd. ....</i>	29
B.10.j) <i>Bilance zemních prací podle tříd těžitelnosti nebo podle vhodnost použití, požadavky na přísun nebo deponie zemin .....</i>	30
B.10.k) <i>Ochrana životního prostředí při výstavbě - popis přítomnosti nebezpečných látek při výstavbě, popis opatření proti kontaminaci materiálů, stavby a jejího okolí, opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí včetně opatření proti prašnosti, nežádoucím účinkům venkovního osvětlení v noční době, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti, opatření při nakládání s azbestem a ochrana dřevin, .....</i>	30
B.10.l) <i>Požární bezpečnost a zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi<sup>6</sup> .....</i>	30
B.10.m) <i>Objízdné a náhradní trasy: požadavky a provedení, požadavky na výluky provozu drážní dopravy a výluky jiné veřejné dopravy .....</i>	31
B.10.n) <i>Zvláštní podmínky a požadavky na realizační podmínky, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě, požadavky na přebírky základových spár a plánů apod., .....</i>	44
B.10.o) <i>Limity pro užití výškové mechanizace a opatření ve vztahu k vizuálnímu značení výškových překážek leteckého provozu podle jiného právního předpisu, .....</i>	44
B.10.p) <i>Předpokládaný postup výstavby v členění na etapy a časový plán dokládající (technicky a technologicky) reálné doby výstavby, .....</i>	44

B.10.q) Požadavky na postupné uvádění staveb do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky .....	44
B.10.r) Dočasné stavby .....	44
B.10.s) Návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek. ....	44

## **B.1 CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY**

### **B.1.a) *Popis a charakteristiky stavby a objektů technických a technologických zařízení a jejich užívání, údaje o dotčené pozemní komunikaci (kategorie a č. silnice, staničení apod., účel užívání stavby)***

Hlavním smyslem navrženého řešení je změna průsečné křižovatky krajských silnic III/39411, III/39510 a místní komunikace ulice Sportovní na okružní křižovatku, zabezpečující bezpečný průjezd všech vozidel využívajících silniční síť ČR bez omezení. Důležitým faktorem je rovněž výrazné zvýšení bezpečnosti pohybu chodců v celém veřejném prostoru dotčeného stavbou. V rámci dopravního řešení bude přesunuta zastávka autobusů jedoucích po silnici III/39411 ve směru od Zakřan. Stávající zastávka autobusů ve směru do Zakřan bude zrušena.

Veškeré stávající sjezdy na přilehlé pozemky budou zachovány a upraveny.

### **B.1.b) *Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů apod., řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.***

Území stavby se nachází ve veřejném prostoru ulic 9. května a Sportovní v centru města. V současné době je prostor dotčených komunikací zpevněn vozovkou s krytem z asfaltového betonu, místně vyspravený asfaltovou směsí, navazující zpevněné plochy jsou opatřeny krytem z různých materiálů (živičné, betonové, dlážděné nebo šterkové). Vozovka komunikace je na mnoha místech za hranicí své životnosti, je téměř v celém rozsahu poškozena. V rámci souvisejících staveb (mimo rámec této dokumentace) budou v předstihu investorem provedeny rekonstrukce, přeložky nebo opravy stávajících inženýrských sítí včetně rekonstrukce veřejného osvětlení.

### **B.1.c) *Soulad dokumentace pro provádění stavby s povolením záměru, informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek a vyjádření dotčených orgánů***

Záměr výstavby je v souladu s platným ÚP města Zbýšov. Je umístěn ve funkční ploše „Plochy veřejných prostranství“. Územní plán zpracoval KOBEN ATELIÉR, Ing. Arch. Helga Kozelská Bencúrová, 01/2025.

### **B.1.d) *Závěry provedených navazujících nebo rozšířených průzkumů a měření; v podrobnosti pro provedení stavby, v případě průzkumu základových poměrů zejména jeho geotechnické hodnocení pro účely návrhů geotechnických konstrukcí; u změny stavby údaje o jejím současném stavu,***

#### ***Průzkum stávajících inženýrských sítí***

V rámci předmětného projektu byla provedena aktualizace polohy inženýrských sítí. Stávající inženýrské sítě jsou zakresleny v situačních výkresech v části C a D této dokumentace.

Na základě obdržených vyjádření dochází v zájmovém území ke styku se stávající kanalizací, vodovodem, plynovodem a kabely Cetin a Eg.D.

### **Diagnostický průzkum**

Pro potřeby projektu pro společné povolení (zpracovatel Ing. Svatopluk Holotík, 04/2024) byl zpracován diagnostický průzkum vozovky (poskytnuto SÚS JMK).

#### Posouzení na přítomnost PAU

Asfaltová směs stávajících vrstev se zařazuje do kvalitativní třídy ZAS-T1. Dle Vyhlášky č. 283/2023 Sb. §5:

*Kritéria využití pro znovuzískanou asfaltovou směs nebo získaný penetrační makadam kvalitativní třídy ZAS-T1 nebo ZAS-T2*

*(1) Frézovaná znovuzískaná asfaltová směs nebo znovuzískaný penetrační makadam kvalitativní třídy ZAS-T1 nebo ZAS-T2 se nestávají odpadem, ale jsou vedlejším produktem, nebo frézovaná nebo předrcená znovuzískaná asfaltová směs nebo znovuzískaný penetrační makadam kvalitativní třídy ZAS-T1 nebo ZAS-T2 vystupující ze zařízení na využití odpadu přestávají být odpadem, pokud splní následující kritéria využití:*

**a)** *využijí se v nezbytně nutném množství*

**1.** *pro výrobu asfaltové směsi vyráběné za horka, za tepla nebo za studena; tímto způsobem není možné využít znovuzískaný penetrační makadam,*

**2.** *jako nestmelená podkladní vrstva pozemní komunikace nebo letištní, manipulační, skladovací nebo jiné obdobné dopravní plochy,*

**3.** *jako konstrukce zemního tělesa pozemní komunikace nebo stavby železniční trati,*

**4.** *jako nestmelená konstrukční vrstva trvale zpevněných polních nebo lesních cest,*

**5.** *jako hydraulicky stmelená podkladní vrstva pozemní komunikace nebo letištní nebo jiné obdobné dopravní plochy nebo konstrukce stavby železniční trati, nebo*

**6.** *jako zásypy nezpevněných krajnic nebo středních dělicích pásů pozemních komunikací; tímto způsobem není možné využít znovuzískaný penetrační makadam, a*

**b)** *v případě, že se jedná o znovuzískanou asfaltovou směs nebo znovuzískaný penetrační makadam kvalitativní třídy ZAS-T2, nevyužije se v nestmelených aplikacích při realizaci stavebních prací v ochranném pásmu vodního zdroje<sup>2)</sup>.*

**(2)** *Frézovaná znovuzískaná asfaltová směs nebo znovuzískaný penetrační makadam kvalitativní třídy ZAS-T1 nebo ZAS-T2 se dále nestávají odpadem, ale jsou vedlejším produktem, pokud se využijí v technologii recyklace na místě, a v případě frézované znovuzískané asfaltové směsi nebo znovuzískaného penetračního makadamu kvalitativní třídy ZAS-T2 se nevyužijí v nestmelených aplikacích při realizaci stavebních prací v ochranném pásmu vodního zdroje<sup>2)</sup>.*

Při realizaci stavby musí být ověřena poloha inženýrských sítí, která je v dokumentaci pro provádění stavby zakreslena pouze orientačně.

**B.1.e) *Stávající ochrana území a stavby podle jiných právních předpisů včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu, v případě vodních děl popis povodí, stávající soustavy vodních děl a propojení s dalšími vodními díly,***

Rekonstruovaná silnice III/4196 nezasahuje do zvláště chráněných území a nedotýká se významných krajinných prvků ani kulturních dominant krajiny, památkových rezervací a památkových zón. V zájmovém území se nenachází biocentra, biokoridory a prvky ÚSES a není tady vyhlášeno území soustavy Natura 2000.

V zájmovém území stavby se nenachází: záplavové území, sesuvné území a území svahové nestability, poddolované území, ložisko nerostných surovin.

**B.1.f) *Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území a požadavky na monitoringy, vč. vlivu na režim podzemních vod,***

Stavba má vliv na okolní pozemky či stavby ve stávajícím stavu projíždějící dopravou. Ke změně vlivu na okolní pozemky nedojde, díky realizaci nových vozovek s kvalitním krytem a zvýšením plynulosti dopravy umístěním okružní křižovatky dojde ke snížení hluku z dopravy. Stavba se nenachází v památkové rezervaci nebo zóně, zvláště chráněném nebo záplavovém území. Stavba není stavbou vodohospodářskou. Srážková voda ze zpevněných ploch bude odvedena do stávajících i nově navržených odvodňovacích zařízení a dále do kanalizace. Zemní pláň bude odvodněna do vsakovacích rýh a drenáží.

**B.1.g) *Požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin,***

Při realizaci stavby budou vybourány stávající vozovky komunikací a navazujících zpevněných ploch sjezdů, parkovacích ploch a chodníků. Vybourány budou rovněž betonové silniční i chodníkové obrubníky, přilehlé drobné stavby (reklamní a informační tabule) a úseky ocelového bezpečnostního zábradlí i svislé dopravní značky. Odstraněna bude drobná zeleň, případné kácení stromů bude provedeno investorem mimo rámec této dokumentace před zahájením stavby.

**B.1.h) *Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa***

Pozemky pod ochranou ZPF se vyskytují pouze v minimálním rozsahu – p.č. 555/1, 555/2 a 555/11 – které nejsou využívány pro zemědělskou výrobu. Na těchto plochách jsou umístěny chodníky, sjezdy a jiné zpevněné plochy nebo navazující zatravněné plochy. Pozemky určené k plnění funkce lesa se ve stavbě nevyskytují. Umístění jednotlivých pozemků je zřejmé z přílohy č. C.2 – Katastrální situační výkres.

**B.1.i) *Navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné***



**nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu,**

#### Pozemní komunikace

Ochranná pásma pro pozemní komunikace dle zák. č.13/1997 Sb. „Zákona o pozemních komunikacích“, jsou stanoveny následovně:

Dálnice: 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací.

Silnice I. třídy: 50 metrů od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice

Silnice II. a III. třídy: 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice

#### Inženýrské sítě

Při pracích v blízkosti vedení inženýrských sítí je nutné dodržovat veškeré podmínky pro ochranná a bezpečnostní pásma, které stanoví následující zákony: č. 458/2000 Sb. energetický zákon (elektrická zařízení a sítě, plynovody), č.127/2005 Sb. o elektronických komunikacích (komunikační vedení) a č.274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích (vodovod a kanalizace) a podmínky vlastníků a správců jednotlivých sítí.

Nadzemní vedení o napětí nad 1kV do 35kV včetně: 7m pro vodiče bez izolace  
2m pro vodiče s izolací základní  
1m pro závěsná kabelová vedení

Nadzemní vedení o napětí nad 35kV do 110 kV včetně: 12m pro vodiče bez izolace  
5m pro vodiče s izolací základní

Nadz. vedení o napětí nad 110kV do 220 kV včetně: 15m

Nadz. vedení o napětí nad 220kV do 400 kV včetně: 20m

Závěsné kabelové vedení do 110kV: 2m

Podzemní vedení elektr. soustavy do 110kV včetně: 1m

Podzemní vedení elektr. soustavy nad 110kV: 3m

OP venkovních vedení NN se nestanovuje.

Podzemní kabely elektronických komunikací: 0,5m od krajního vedení

Středotlaké plynovody a přípojky v zastavěném území: 1m od kraje potrubí

Vodovodní řady a kanalizační stoky do DN 500 včetně: 1,5m od okraje potrubí

Kanalizační stoky nad DN 500: 2,5m od okraje potrubí

OP nad průměr 200mm s dnem pod 2,5m hloubky se zvyšují o 1m.

**B.1.j) Navrhované funkce, parametry a výkon stavby - zejména základní rozměry, zastavěná plocha, podlahová plocha podle jednotlivých funkcí (bytů, služeb, administrativy apod.), obestavěný prostor, maximální množství dopravovaného média, typ a výkon technologie, výroby, výška hráze, plocha hladiny při provozní hladině, objem**

***zadržené vody, u protipovodňových opatření transformační účinek nádrže, míra ochrany před povodní na Q 20 - 100, délka vzduť při maximální hladině, délka zásobní soustavy, profily, objemy retenčních nádrží, délka úpravy vodních toků, kapacita profilu/bezpečnostních přelivů, výška vzduť a spád, návrhové průtoky, údaje o průtocích vody ve vodním toku podle druhu vodního díla (M-denní průtoky, N-leté průtoky), množství čerpaných vod atd,***

V rámci stavby bude provedeno celkem cca 5204 m<sup>2</sup> nových vozovek komunikací, sjezdů a chodníků, z čehož je cca 4120 m<sup>2</sup> živičných, cca 111 m<sup>2</sup> betonových a 973 m<sup>2</sup> dlažďených vozovek sjezdů a chodníků.

**B.1.k) *Bilance stavby - vstupy, spotřeby a výstupy (hmoty, média, srážková voda, energie, typy a produkce emisí, odpadů, bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod apod.),***

Stavba nemá potřebu na spotřebu médií. Srážková voda z komunikací bude odvedena do dešťové kanalizace, z chodníků částečně do přilehlého zatravněného terénu. Stavba při svém provozu neprodukuje odpady ani emise. Ty vznikají pouze od dopravy komunikace využívající.

**B.1.l) *Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě,***

Vzhledem k charakteru stavby není relevantní.

**B.1.m) *Předpokládaný stavební postup podle zásad organizace výstavby, věcné a časové vazby stavby, související (podmiňující, vyvolané) investice,***

Předpoklad zahájení stavby: září 2025

Předpoklad ukončení stavby: červen 2026

**B.1.n) *Požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,***

Předpokládá se výstavba po etapách 1-5. Stavba okružní křižovatky musí být uvedena do provozu jako celek (etapa 1-3) a lze navrhnout její předčasně užívání. Před zahájením stavby okružní křižovatky musí být provedeny přeložky inženýrských sítí.

**B.1.o) *Seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu<sup>3)</sup>, které mají podle projektu výsledků zeměměřických činností vzniknout při provádění stavby.***

Nejsou.

## **B.2 ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ**

## **B.3 STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ**

### **B.3.1 Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení**

Předmětem stavby je rekonstrukce stávající rozlehlé průsečné křižovatky na okružní křižovatku a nutnou úpravu navazujících krajských silnic III/39411, III/39510 a místní komunikace ulice Sportovní. Součástí jsou i vyvolané úpravy tras pro pěší – chodníky – a s nimi souvisejícími sjezdy k nemovitostem, přechody pro chodce, navázání komunikací a úprava polohy zastávky pro autobusy ve směru od Zakřan. V ulici Sportovní bude rekonstruován úsek krajské silnice III/39510 v délce cca 234 m a místní komunikace v délce cca 74 m. V ulici 9. května bude rekonstruován úsek krajské silnice III/39411 celkem cca 195 m (cca 80 m a 115 m).

#### SO 101.1 Silnice III/39411 včetně okružní křižovatky

Jedná se o úsek krajské silnice III/39411 vedené ve směru od Zakřan do centra města – ulice 9. května - v celkové délce (měřeno od osy okružní křižovatky) 194,15 m (severní část 79,87 m, jižní část 114,28 m). Komunikace je navržena v základní šířce 7,0 m mezi obrubníky s rozšířeními v náběžích u okružní křižovatky. Navržená šířka vozovek přibližně odpovídá stávajícímu stavu, v napojeních na stávající stav se různí. Komunikace je v pasportu krajských silnic v extravilánu označena kategorií S7,5/90.

Ve vjezdové větvi ve směru od Zakřan je navržena zastávka autobusů s délkou nástupní hrany 13,0 m.

Na všech stranách připojovaných komunikací jsou navrženy přechody pro chodce šířky 3,0 a 4,0 m s ochrannými ostrůvky (mimo místní komunikaci ulice Sportovní – SO 101.3).

Jednopruhová okružní křižovatka je umístěna v prostoru stávající průsečné křižovatky. Její vnější průměr činí  $D=30,0$  m (poloměr  $R=15,0$  m) s šířkou okružního jízdního pásu 7,0 m. Prstenec (pojízdný) okolo středového ostrova má vnější průměr  $D=8,0$  m a má šířku 3,0 m. Středový ostrov je navržen v o průměru  $D=10,0$  m. Vjezdové a výjezdové větve jsou navrženy v šířce 4,0 m (mimo výjezdovou větev ve směru na Zakřany 4,50 m). Okružní křižovatka je navržena pro průjezd nákladních vozidel bez omezení – obalové křivky maximálního vozidla (tahač s návěsem) jsou uvedeny na v.č. 07 – Situace - průjezdy TNV. Vjezdová návrhová rychlost činí 30 km/hod. Dosažitelná rychlost při průjezdu křižovatkou činí cca 20 km/hod.

Vozovka okružní křižovatky a přilehlých úseků krajské silnice III/39411 je navržena s krytem z asfaltového betonu ve skladbě:

– Asfaltový beton	ACO 11+	tl. 40 mm
– Spojovací postřik	asfaltový	0,7 kg/m <sup>2</sup>
– Asfaltový beton	ACL 16+	tl. 60 mm
– Spojovací postřik	asfaltový	0,7 kg/m <sup>2</sup>
– Asfaltový beton	ACP 22+	tl. 80 mm
– Infiltrační postřik		1,0 kg/m <sup>2</sup>
– Kamenivo zpevněné cementem	SC8/10	tl. 170 mm
– Štěrkodrt'	ŠDa	tl. 150 mm
– geotextilie	300 g/m <sup>2</sup>	
– sanační vrstva z kameniva / úprava podloží		tl. 300 mm
– hutněná zemní pláň (Edef,2=min. 45 MPa)		
Celkem		tl. 500 mm

Na úseku komunikace část jih (km 0,051 13 až km 0,114 28 (KÚ) bude frézována obrusná a ložní vrtva v tl. 100 mm a tyto vrstvy budou v totožné tloušťce obnoveny:

- |                               |                       |
|-------------------------------|-----------------------|
| – Asfaltový beton ACO 11+     | tl. 40 mm             |
| – Spojovací postřík asfaltový | 0,7 kg/m <sup>2</sup> |
| – Asfaltový beton ACL 16+     | tl. 60 mm             |
| – Spojovací postřík asfaltový | 0,7 kg/m <sup>2</sup> |

Vozovka komunikace bude po obvodě lemována betonovými silničními obrubníky ABO 15/25 uloženými do betonu C12/15 s boční opěrou převýšenými +120 mm. V místech přechodů pro chodce a sjezdů k nemovitostem budou umístěny betonové nájezdové obrubníky ABO 15/15 převýšené +20 mm u přechodů a +20 mm u sjezdů pro vozidla. V prostoru nástupní hrany autobusové zastávky bude vozovka lemována zastávkovými obrubníky o výšce 160 mm.

Obrubníky budou s výjimkou obrubníků okolo ochranných ostrůvků a prstence okružní křižovatky hrazeny Městem Zbýšov.

Vozovka prstence okolo středového ostrova je navržena s cementobetonovým krytem ve skladbě:

- |  |            |
|--|------------|
| – Cementobetonový kryt sk. I                 | tl. 250 mm |
| – Vložka - asfaltová lepenka A400H           |            |
| – Kamenivo zpevněné cementem SC8/10          | tl. 170 mm |
| – Štěrkodrt' ŠDa                             | tl. 150 mm |
| – geotextilie 300 g/m <sup>2</sup>           |            |
| – sanační vrstva z kameniva / úprava podloží | tl. 300 mm |
| – hutněná zemní pláň (Edef,2=min. 45 MPa)    |            |
| Celkem                                       | tl. 570 mm |

Vozovka prstence bude na straně okružního jízdního navazovat na asfaltovou plochu. Na straně středového ostrova bude umístěn betonový obrubník ABO 15/25 převýšený +25 mm uložený do lože z betonu C12/15 s boční opěrou. V betonovém krytu budou provedeny po vzdálenosti max. 5,0 m příčné dilatační spáry vyplněné trvale pružným tmelem a vyztužené ocelovými trny a kari sítí.

Zemní pláň vozovek bude v případě potřeby sanována na požadovanou únosnost použitím materiálu (drcené kamenivo) z původních konstrukčních vrstev.

Středový ostrov bude doplněn vhodnou hutněnou zeminou, ohumusován a zatravněn. Případné výsadba bude konzultována s DI PČR a SÚS.

Odvodnění komunikací je navrženo příčnými a podélnými sklony do uličních vpustí a dále do kanalizace. Uliční vpustí jsou navrženy z betonových prefabrikátů s kalištěm a vtokovými mřížemi pro zatížení D400. Přípojky vpustí budou provedeny z potrubí DN150. Zemní pláň bude odvodněna do vsakovacích rýh a drenáží. Předpokládá se výměna všech uličních vpustí.

#### SO 101.2 Silnice III/39510

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena rekonstrukce krajské silnice III/39510 v celkové délce (měřeno od osy okružní křižovatky) 239,68 m. Vozovka komunikace je navržena v základní šířce 7,0 m mezi obrubníky s rozšířeními v náběžích u okružní křižovatky. Navržená

šířka přibližně odpovídá stávajícímu stavu. Komunikaci je v pasportu krajských silnic v extravilánu označena kategorií S7,5/90.

Na komunikaci navazují sjezdy k nemovitostem i křižovatky s místními komunikacemi, které budou v navázáních upraveny. Při konci úseku vlevo bude upravena část místní komunikace včetně chodníku (Padělky, větev B) v délce 21,30 m a napojení účelové komunikace vedoucí ke garážím v délce 18,70 m.

V této části stavby jsou samostatně řešeny rekonstrukce autobusových zastávek, které jsou součástí stavebního objektu SO 101.5 Autobusové zálivy.

Vozovka komunikace krajské silnice III/39510 je navržena s krytem z asfaltového betonu ve skladbě:

– Asfaltový beton ACO 11+	tl. 40 mm
– Spojovací postřik asfaltový	0,7 kg/m <sup>2</sup>
– Asfaltový beton ACL 16+	tl. 60 mm
– Spojovací postřik asfaltový	0,7 kg/m <sup>2</sup>
– Asfaltový beton ACP 22+	tl. 80 mm
– Infiltrační postřik	1,0 kg/m <sup>2</sup>
– Kamenivo zpevněné cementem SC8/10	tl. 170 mm
– Štěrkodrt' ŠDa	tl. 150 mm
– geotextilie	300 g/m <sup>2</sup>
– sanační vrstva z kameniva / úprava podloží	tl. 300 mm
– hutněná zemní pláň (Edef,2= min. 45 MPa)	
Celkem	tl. 500 mm

Významné sjezdy jsou navrženy ve skladbě:

– Asfaltový beton ACO 11+	tl. 40 mm
– Spojovací postřik asfaltový	0,7 kg/m <sup>2</sup>
– Asfaltový beton ACP 22+	tl. 100 mm
– Infiltrační postřik	1,0 kg/m <sup>2</sup>
– Štěrk frakce 32-63 mm s výplní	tl. 200 mm
– Štěrkodrt' ŠDa	tl. 150 mm
– geotextilie	300 g/m <sup>2</sup>
– hutněná zemní pláň (Edef,2= min. 45 MPa)	
Celkem	tl. 490 mm

Vozovka komunikace bude po obvodě lemována betonovými silničními obrubníky ABO 15/25 uloženými do betonu C12/15 s boční opěrou převýšenými +120 mm. V místech přechodů pro chodce a sjezdů k nemovitostem a napojení účelových komunikací budou umístěny betonové nájezdové obrubníky ABO 15/15 převýšené +20 mm u přechodů a +20 mm u sjezdů pro vozidla dle potřeby. Obrubníky budou s výjimkou obrubníků okolo ochranných ostrůvků a prstence okružní křižovatky hrazeny Městem Zbýšov.

Odvodnění komunikace je navrženo příčnými a podélnými sklony do uličních vpustí a dále do kanalizace. Stávající uliční vpusti budou opraveny, nové jsou navrženy z betonových prefabrikátů s kalištěm a vtokovými mřížemi pro zatížení D400. Přípojky vpustí budou provedeny z potrubí DN150. Zemní pláň bude odvodněna do vsakovacích rýh a drenáží. Předpokládá se výměna všech uličních vpustí.

### SO 101.3 Místní komunikace

Místní komunikace v ulici Sportovní bude upravena pro napojení do okružní křižovatky včetně stávajících sjezdů k nemovitostem. Rekonstruovaný úsek má celkovou délku 74,10 m (měřeno od osy okružní křižovatky). Vozovka komunikace je navržena v základní šířce 5,50 m mezi obrubníky s rozšířeními v náběžích u okružní křižovatky. Navržená šířka přibližně odpovídá stávajícímu stavu. Dopravně je komunikace ve stávajícím stavu označena jako „Zóna 30“. Komunikaci lze zařadit do kategorie MO2 9,0/5,5/30.

Na komunikaci navazují sjezdy k nemovitostem i křižovatky s místními komunikacemi, které budou v navázáních upraveny.

Vozovka komunikace krajské silnice III/39510 je navržena s krytem z asfaltového betonu ve skladbě:

- |  |                          |                       |
|--|--------------------------|-----------------------|
| – Asfaltový beton                            | ACO 11+                  | tl. 40 mm             |
| – Spojovací postřik                          | asfaltový                | 0,7 kg/m <sup>2</sup> |
| – Asfaltový beton                            | ACP 22+                  | tl. 100 mm            |
| – Infiltrační postřik                        |                          | 1,0 kg/m <sup>2</sup> |
| – Štěrk                                      | frakce 32-63 mm s výplní | tl. 200 mm            |
| – Štěrkodrt'                                 | ŠDa                      | tl. 150 mm            |
| – geotextilie                                |                          | 300 g/m <sup>2</sup>  |
| – sanační vrstva z kameniva / úprava podloží |                          | tl. 300 mm            |
| – hutněná zemní pláň (Edef,2=                | min. 45 MPa)             |                       |
| Celkem                                       |                          | tl. 490 mm            |

Vozovka komunikace bude po obvodě lemována betonovými silničními obrubníky ABO 15/25 uloženými do betonu C12/15 s boční opěrou převýšenými +100 mm. V místech přechodů pro chodce a sjezdů k nemovitostem budou umístěny betonové nájezdové obrubníky ABO 15/15 převýšené +20 mm u přechodů a +20 mm u sjezdů pro vozidla dle potřeby. Obrubníky budou s výjimkou obrubníků okolo ochranných ostrůvků a prstence okružní křižovatky hrazeny Městem Zbýšov.

Odvodnění komunikace je navrženo příčnými a podélnými sklony do uličních vpustí a dále do kanalizace. Stávající uliční vpusti budou opraveny, nové jsou navrženy z betonových prefabrikátů s kalištěm a vtokovými mřížemi pro zatížení D400. Přípojky vpustí budou provedeny z potrubí DN150. Zemní pláň bude odvodněna do vsakovacích rýh a drenáží. Předpokládá se výměna všech uličních vpustí.

### SO 101.4 Chodníky a sjezdy

Podél krajských a místních komunikací budou upraveny veškeré přilehlé trasy pro pěší a sjezdy. Trasy pro pěší jsou navrženy v šířce minimálně 1,50 m a navazují na stávající chodníky. V místech sjezdů k nemovitostem jsou navrženy chodníkové přejezdy.

Vozovka chodníků je navržena s krytem z betonové zámkové dlažby šedé ve skladbě:

- |                               |               |                      |
|-------------------------------|---------------|----------------------|
| – Betonová zámková dlažba     | šedá          | tl. 60 mm            |
| – Lože z kameniva drceného    | frakce 4-8 mm | tl. 40 mm            |
| – Štěrkodrt'                  | ŠDa           | tl. 200 mm           |
| – geotextilie                 |               | 300 g/m <sup>2</sup> |
| – hutněná zemní pláň (Edef,2= | min. 30 MPa)  |                      |
| Celkem                        |               | tl. 300 mm           |

Vozovka sjezdů je navržena s krytem z betonové zámkové dlažby červené ve skladbě:

– Betonová zámková dlažba červená	tl. 80 mm
– Lože z kameniva drceného frakce 4-8 mm	tl. 40 mm
– Štěrka frakce 32-63 mm s výplní	tl. 150 mm
– Štěrkožtr ŠDa	tl. 150 mm
– geotextilie 300 g/m <sup>2</sup>	
– hutněná zemní pláň (Edef,2=min. 45 MPa)	
Celkem	tl. 420 mm

Ve vozovkách chodníků a sjezdů budou provedeny hmatové pásy – varovné a signální pásy – z betonové zámkové dlažby v barvě odlišné od navazujících ploch (červené nebo šedé). Hmatové pásy budou po obvodě lemovány betonovou dlažbou bez fazet v šířce min. 250 mm.

Vozovka chodníků bude po obvodě lemována betonovými chodníkovými obrubníky ABO 10/20 uloženými do betonu C12/15 s boční opěrou převýšenými v místě vodících linií +65 mm. V místech sjezdů budou zapuštěny.

Odvodnění chodníků a sjezdů je navrženo příčným sklonem (2%) převážně do odvodňovacích proužků přilehlých komunikací a dále do uličních vpustí a kanalizace.

#### SO 101.5 Autobusové zálivy – není předmětem PD

Stavební objekt řeší zřízení zastávek se zálivy pro autobusy, nástupiště se zastávkovými obrubníky. Chodníky navazují na okolní trasy pro pěší. Navrženo je místo pro přecházení ve směru na Babice ve vzdálenost cca 100 m od přechodu pro chodce.

#### *Zastávka pro autobusy ve směru od centra (severní):*

Nový záliv je navržen v délce nástupní hrany 15,0 m a šířce 3,50 m. Náběh na příjezdu má délku 13,0 m, na odjezdu 9,0 m. Stávající zpevněné plochy budou vybourány a nahrazeny zálivem, nástupištěm a chodníky. Doplněna bude nová čekárna pro cestující. Stávající živičná vozovka krajské silnice bude zařezána, po osazení dvojřádku z kamenných kostek bude zpětně doplněna do původní skladby a vzniklá spára zalita pružnou asfaltovou zálivkou. Záliv bude po vnějším obvodě v místě nástupní hrany lemován betonovým zastávkovým autobusovým obrubníkem BUS osazeným do betonu C12/15 a boční opěrou. Mimo nástupní hranu obrubník přejde do betonového silničního obrubníku ABO 12/25. Převýšení autobusového obrubníku oproti povrchu vozovky bude v místě nástupní hrany +160 mm, navazující úseky silničního obrubníku +100 mm. V krytu nástupiště a chodníků budou provedeny kontrastní podélný pás šířky 0,4 m z betonové zámkové dlažby červené (bez výstupků) a signální pás šířky 0,8 m pro orientaci slabozrakých z betonové zámkové dlažby červené typ reliéf. Po obvodě bude nástupiště a chodníky na vnější straně lemovány betonovými obrubníky ABO 10/20 osazenými do lože z betonu C12/15 s boční opěrou převýšené +65 mm. Za obrubami bude provedeno vyrovnání terénu a sadové úpravy – zatravnění. Odvodnění vozovky a zálivu je navrženo příčným sklonem ve směru k odvodňovacímu proužku krajské silnice a dále do stávající uliční vpusti. Aby nedošlo ke zvýšení nátoků srážkových vod do stávající vpusti, bude nově umístěna uliční vpust' zachycující srážkové vody přitékající z místní komunikace ulice Padělky. Nová vpust' bude napojena na stávající uliční vpust' umístěnou v křižovatce s ulicí 9. května. Budou zachovány dva stávající sjezdy, které budou odděleny od krajské komunikace betonovým nájezdovým obrubníkem ABO 15/15, osazeným do lože z betonu

C12/15 s boční opěrou převýšené +20 mm. Navázání na převýšené obrubníky budou provedeny náběhovými obrubníky. Podél nájezdových obrubníků budou ve jszdech umístěny varovné pásy z betonové zámkové dlažby červené typ reliéf.

*Zastávka pro autobusy ve směru od centra na Babice (jižní):*

Nový záliv je navržen v délce nástupní hrany 15,0 m a šířce 3,0 m. Náběh na příjezdu má délku 13,0 m, na odjezdu 9,0 m. Stávající zpevněné plochy budou vybourány a nahrazeny zálivem, nástupištěm a chodníky. Doplněna bude nová čekárna pro cestující v místě původní. Stávající živičná vozovka krajské silnice bude zařezána, po osazení dojřádku z kamenných kostek bude zpětně doplněna v původní skladbě a vzniklá spára zalita pružnou asfaltovou zálivkou. Ve směru do místní komunikace bude upraven obrubníky tvar jejího připojení – křižovatky. Vlastní záliv bude od vozovky silnice oddělen dojřádkem z kamenných kostek 10/10 cm osazeným do betonu C12/15 s boční opěrou. Dvojřádek bude zapuštěn s povrchem vozovky. Záliv bude po vnějším obvodě v místě nástupní hrany lemován betonovým zastávkovým autobusovým obrubníkem BUS osazeným do betonu C12/15. Převýšení autobusového obrubníku oproti povrchu vozovky bude v místě nástupní hrany +160 mm, navazující úseky sil. Obrubníku +100 mm.

V krytu nástupiště a chodníků budou provedeny kontrastní podélný pás šířky 0,4 m z betonové dlažby červené (bez výstupků) a silgnální pás šířky 0,8 m pro orientaci slabozrakých z betonové zámkové dlažby červené typ reliéf. Po obvodě bude nástupiště a chodníky na vnější straně lemovány betonovými obrubníky ABO 10/20 osazenými do lože z betonu C12/15 s boční opěrou převýšené +65 mm a zejména oěprnou zídou šířky 0,2 m zapuštěnou s povrchem vozovky nástupiště a chodníku pro odtok vody. Na opěrné zídce bude umístěno ocelové zábradlí výšky 1,0 m s výplňovými prvky svislými á 120 mm. Z nástupiště je na západní straně navrženo krátké schodiště vyrovnávající výškový rozdíl ke stávajícímu chodníku. Bezbariérová trasa na nástupiště je vedena východně okolo čekárny. Za obrubami mimo opěrnou zídou bude provedeno vyrovnání terénu a sadové prvky – zatravnění.

*Místo pro přecházení ulice Sportovní:*

Pro zajištění přecházení ěších přes ulici Sportovní je navrženo místo pro přecházení východně od navržených zastávek. Upraveny budou návaznosti v chodnících a chybějící úseky chodníků budou doplněny. Podél nájezdových obrubníků převýšených o +20 mm budou umístěny varovné pásy šířky 0,4 m z betonové zámkové dlažby červené typ reliéf. Navazující chodníky budou mít shodnou skladbu s ostatními chodníky u nástupišť s krytem zámkové dlažby šedé.

SO 301 Úprava kanalizace – řešeno v rámci samostné PD

SO 302 Úprava vodovodu – řešeno v rámci samostné PD

SO 401 Přeložka kabelů Cetin – řešeno v rámci samostné PD

SO 402 Přeložka kabelů Eg.D – řešeno v rámci samostné PD

SP 501 Plynovod – řešeno v rámci samostné PD



### **B.3.2 Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení**

*B.3.2.a) Celkové řešení přístupnosti stavby, se specifikací jednotlivých částí stavby, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu objektu na okolí,*

Stavba je navržena v souladu s ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

*B.3.2.b) Popis navržených opatření - zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby,*

Stavba je navržena v souladu s ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

*B.3.2.c) Popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů.*

Stavba je navržena v souladu s ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

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

Konstrukce vozovek komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly požadavkům budoucího provozu automobilů. Chodníky jsou navrženy pro pohyb pěších a mimořádně drobných servisních vozidel údržby. Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je zajištěna souladem stavby s platnými ČSN a především vyhlášky č. 30/2001 O pravidlech provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

### **B.3.4 Technický popis stavby**

*B.3.4.a) Popis stávajícího stavu,*

V současné době mají komunikace značně poškozený povrch včetně lemujících obrub, chodníky jsou nevyhovující s živičným i dlážděným povrchem, většinou postrádají prvky potřebné pro orientaci slabozrakých osob. Odvodňovací vpusti jsou umístěny často na nevhodných místech, chybí nebo jsou poškozené. Křižovatka všech komunikací ulic 9. května a Sportovní je průsečná s vyznačením hlavní komunikace ve směru od Babic vlevo do centra města.

*B.3.4.b) Popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení,*

Viz. Kap. B.3.1 Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení.

*B.3.4.c) Popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.*

Stavba nezahrnuje návrh vodního díla.

### **B.3.5 Technologické řešení - výčet a popis technických a technologických zařízení**

#### *B.3.5.a) Popis stávajícího stavu,*

V současné době mají komunikace značně poškozený povrch včetně lemujících obrub, chodníky jsou nevyhovující s živičným i dlážděným povrchem, většinou postrádají prvky potřebné pro orientaci slabozrakých osob. Odvodňovací vpusti jsou umístěny často na nevhodných místech, chybí nebo jsou poškozené. Křižovatka všech komunikací ulic 9. května a Sportovní je průsečná s vyznačením hlavní komunikace ve směru od Babic vlevo do centra města.

#### *B.3.5.b) Popis navrženého řešení,*

Hlavním smyslem navrženého řešení je změna průsečné křižovatky krajských silnic III/39411, III/39510 a místní komunikace ulice Sportovní na okružní křižovatku, zabezpečující bezpečný průjezd všech vozidel využívajících silniční síť ČR bez omezení. Důležitým faktorem je rovněž výrazné zvýšení bezpečnosti pohybu chodců v celém veřejném prostoru dotčeného stavbou. V rámci dopravního řešení bude přesunuta zastávka autobusů jedoucích po silnici III/39411 ve směru od Zakřan. Stávající zastávka autobusů ve směru do Zakřan bude zrušena.

#### *B.3.5.c) Energetické výpočty.*

Nejsou.

### **B.3.6 Zásady požární bezpečnosti**

Navržené komunikace s živičným krytem má šířku 5,50 m až 7,00 m, jízdní pruhy v napojeních (nájezdů a výjezdů) okružní křižovatky mají šířku minimálně 4,00 m. Zástavba nepřesahuje výšku 12 m, není tedy třeba zřizovat v prostoru stavby nástupní plochy pro požární techniku. Vzdálenost komunikace od domů je cca 7 až 12 m. Umístění požárních hydrantů je stávající.

#### *B.3.6.a) Výška stavby, zastavěná plocha, počet podlaží, počet osob, pro který je stavba určena, nebo jiný parametr stavby, zejména světlá výška podlaží nebo délka tunelu apod.*

Vzhledem k charakteru stavby není relevantní, jedná se o pozemní stavbu.

#### *B.3.6.b) Kritéria - třída využití, přítomnost nebezpečných látek nebo jiných rizikových faktorů, prohlášení stavby za kulturní památku*

Vzhledem k charakteru stavby není relevantní.

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

Vzhledem k charakteru stavby není relevantní.

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

#### **B.3.8.a) Vnitřní prostředí - zejména parametry vnitřního mikroklimatu, stínění, osvětlení, proslunění, ochrana proti hluku a vibracím apod.,**

Předmětem stavby je návrh vozovek komunikací, sjezdů a chodníků. Stavbou se nemění stávající životní podmínky a životní prostředí. Stavba nemá negativní vliv na ochranu zdraví. Stavba nemá vliv na úspory energie. V průběhu stavby budou přednostně využívány technologie a stroje spořicí energie.

#### **B.3.8.b) Vliv na vnější prostředí - zejména hluk a vibrace, zastínění, prašnost, omezení vlivu stavby na vznik tepelného ostrova,**

Stavba jako taková není zdrojem hluku. Hluk vzniká pouze od dopravy komunikace využívající. Vzhledem k tomu, že dojde k výraznému zlepšení povrchu vozovek, dojde ke snížení hluku od projíždějících vozidel.

#### **B.3.8.c) Při změnách stavby - dopady změn na prostředí - zejména posouzení teplotně vlhkostní bilance.**

Nejsou.

### **B.3.9 Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Zvláštní ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí vnějšího prostředí není třeba provádět, nejsou požadovány.

## **B.4 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

#### **B.4.a) napojovací místa na stávající technickou infrastrukturu a přeložky technické infrastruktury, křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury, nebo je-li ohrožena bezpečnost**

V rámci stavby budou opraveny, obnoveny a doplněny odvodňovací zařízení komunikací a zpevněných ploch s napojením na kanalizaci. Ostatní přeložky a úpravy inženýrských sítí budou řešeny v rámci souvisejících staveb mimo rámec této dokumentace.

#### **B.4.b) Výkonové kapacity, připojovací rozměry, délky.**

Kapacity a rozměry zůstanou beze změny. V předmětné stavbě není uvažováno

s doplněním jakékoliv nové technické infrastruktury.

## **B.5 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

### **B.5.a) Popis dopravního řešení a dopravního režimu, včetně příjezdu jednotek požární ochrany, únosnost vozovek, poloměry okružních křižovatek a jejich vjezdů a výjezdů, vlečné křivky**

Hlavním smyslem navrženého řešení je změna průsečné křižovatky krajských silnic III/39411, III/39510 a místní komunikace ulice Sportovní na okružní křižovatku, zabezpečující bezpečný průjezd všech vozidel využívajících silniční síť ČR bez omezení. Důležitým faktorem je rovněž výrazné zvýšení bezpečnosti pohybu chodců v celém veřejném prostoru dotčeného stavbou. V rámci dopravního řešení bude přesunuta zastávka autobusů jedoucích po silnici III/39411 ve směru od Zakřan. Stávající zastávka autobusů ve směru do Zakřan bude zrušena.

Veškeré stávající sjezdy na přilehlé pozemky budou zachovány a upraveny.

Stavba si při realizaci vyžádá vzhledem ke své poloze a nemožnosti použití objízdných tras zásadní dopravní omezení. Doprava tak bude omezena vždy do jednotlivých jízdních pruhů a řízena světelnou signalizací. Trasy pro tranzitní dopravy nemající cíl ve městě Zbýšov a přilehlém okolí budou vyznačeny v dostatečné vzdálenosti od stavby. Doprava do Zakřan bude směřována od silnice II23.

Po dobu výstavby budou trasy pro pěší ve stávajících, provizorních nebo již provedených trasách uvedených do předčasného užívání.

Stavba – komunikace, sjezdy i chodníky – jsou řešeny bezbariérově a jsou určeny pro bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace dle ČSN 73 4001. Podélný sklon zpevněných ploch nepřesahuje požadovanou hodnotu 8,33%.

Jako podklad pro projekt bylo použito katastrální mapy, výškového a polohopisného zaměření celé lokality a podkladů o průběhu podzemních inženýrských sítí získaných od jejich správců. Směrově je projekt navázán na souřadnicový systém JTSK, výškový systém Bpv.

### **B.5.b) Napojení na stávající dopravní infrastrukturu včetně napojení na stávající chodníky a pochozí plochy**

Silnice III/39510 a III/39411 jsou napojeny do silniční sítě a tyto napojení zůstávají zachována.

### **B.5.c) Přeložky dopravní infrastruktury**

Nejsou.

### **B.5.d) Doprava v klidu včetně vyhrazených parkovacích stání a zdroje energie pro alternativní pohony**

V rámci projektu není řešena doprava v klidu, pouze obnova povrchu v prostoru stávajících parkovacích stání.

### **B.5.e) Pěší a cyklistické stezky**

V rámci projektu je navržena rekonstrukce stávajících chodníků. Cyklistické stezky nejsou předmětem.

**B.5.f) *Popis přístupnosti a bezbariérového užívání včetně popisu dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů***

Stava je navržena v souladu s ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

**B.6 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

**B.6.a) *Popis a parametry terénních úprav***

V rámci stavby nebude docházet ke kácení dřevin či křovin, úpravy na dřevinách a kácení budou provedeny investorem před zahájením stavby mimo rámec této dokumentace. Nové svahy zemních těles budou ohumusovány a zatravněny. Výsadba nových dřevin a keřů není v rámci této stavby uvažována.

**B.6.b) *Vegetační prvky***

V rámci SO 801 bude provedeno pouze ozelenění, náhradní výsadba není navržena. V rámci celé stavby budou svahy ohumusovány a osety travním semenem

**B.6.c) *Biotechnická opatření***

Nejsou.

**B.7 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA**

**B.7.a) *Vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů - zejména příroda a krajina, zajištění migrace pro vodní živočichy, vliv díla na koryto a jeho okolí, Natura 2000, omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, přítomnost azbestu, hluk, vibrace, voda, odpady, půda, vliv na klima a ovzduší, včetně zařazení stacionárních zdrojů a zhodnocení souladu s opatřeními uvedenými v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší podle jiného právního předpisu<sup>5)</sup>***

Ovzduší

V době stavebních úprav silnice lze očekávat nárůsty imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých (hodinových) koncentrací. Na základě znalostí o kvalitě ovzduší v dané lokalitě lze předpokládat, že provoz staveništní dopravy nezpůsobí překračování imisních limitů. Při plánování stavby a výběru dodavatele je však nutné preferovat nasazení moderní techniky s nízkými emisními parametry.

Provoz na řešené komunikaci je zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Vzhledem

k tomu, že stavební úpravou komunikace se charakter dopravy nezmění, lze předpokládat, že nedojde k nárůstu množství produkovaných emisí.

#### Hluk

Stavbou se nebude koncentrovat ani vznikat nová doprava, tedy z pohledu hlukové zátěže bude stav neměnný.

#### Vliv na povrchové vody

Splaškové vody vznikající v sociálním zařízení během realizace záměru budou zneškodňovány v souladu s nařízením vlády č. 401/2015 Sb. ve znění pozdějších předpisů a nebudou ovlivňovat okolní povrchové vody. Po realizaci záměru dojde k minimálnímu nárůstu podílu zpevněných ploch a ke zrychlení odtoku srážkových vod z území.

Posuzovaná silnice je odvodněna pomocí příčného a podélného sklonu do podélných příkopů.

Vzhledem k charakteru území a navrženému odvodnění se nepředpokládá změna vlivu stavby na povrchové vody oproti stávajícímu stavu.

#### Vlivy na podzemní vody

Vzhledem k hloubce podzemní vody se nepředpokládá změna vlivu stavby na podzemní vody oproti stávajícímu stavu.

#### Odpady

Při užívání stavby budou vznikat odpady, které vznikají hlavně při údržbě a úklidu komunikace.

Během stavby se jedná hlavně o odpady související s výstavbou, jako jsou asfaltové směsi, ředidla, nátěry, cement, komunální odpad atd.

Ve fázi provozu bude nakládání s odpady zajištěno v souladu s legislativou platnou v době provozu.

Veškeré náležitosti nakládání s odpady budou záležitostí správce komunikace. Ukládání odpadů bude řešeno v souladu se zákonem o odpadech – řešit ve smyslu platné legislativy.

Odpadový materiál vzniklý stavební činností bude likvidován v souladu s platnými předpisy dle charakteru materiálu. Jedná se o následující dokumenty:

- zákon č. 541/2020 Sb. Zákon o odpadech;
- vyhláška č. 8/2021 Sb. Vyhláška o Katalogu odpadů;
- vyhláška č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpadem.

Běžnou stavební činností se předpokládá likvidace následujících druhů odpadů:

- **Odpadový materiál** ze stavební činnosti bude odvážen. Vhodné skládky pro ukládání odpadu ze stavební činnosti si zajistí zhotovitel stavby v rámci dodávky stavby.
- **Vytěžená nevhodná zemina** bude rovněž odvážena na skládku.
- Odpadní dešťové vody ze staveniště budou vypouštěny do silničních příkopů. Voda

vypouštěná ze staveniště musí být vedena přes usazovací jímku, ve které bude zbavena nečistot.

- **Odpadní splaškové vody** – na staveništi bude použito chemické WC.
- **Vyfrézované asfaltové vrstvy vozovky** se zařazují do kvalitativní třídy ZAS T-1.

Odpady budou vznikat zejména při demolicích vozovek, zemních pracích, pokládání jednotlivých vrstev vozovek a při dokončovacích pracích, eventuálně při likvidaci následků havarijních situací vzniklých při výstavbě. Během stavebních činností budou vznikat také odpady vázané na provoz zařízení staveniště. Činnosti, při kterých budou vznikat odpady v prostoru zařízení staveniště, budou mít charakter zejména přípravných a servisních činností.

Veškerá přebytečná zemina musí být odvezena na skládku odpadu. S nebezpečnými odpady může zhotovitel nakládat pouze na základě souhlasu věcně místně příslušného orgánu státní správy. Odpady musí být shromažďovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií v souladu s ustanovením zákona o odpadech. Původce odpadů je zodpovědný za nakládání s odpady po dobu jejich využití nebo odstranění. Pokud by v průběhu realizace stavby docházelo k mísení jednotlivých druhů odpadů, musí mít původce platný souhlas místně příslušného orgánu státní správy dle ust. § 30 zákona o odpadech.

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžít, uložit ji do nepropustné nádoby a vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny.

Zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, které předloží k odsouhlasení.

#### **B.7.b) *Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem***

Stavba nepodléhá posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

Při stavbě bude postupováno v souladu s § 5 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, tak aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a ke zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopu. Stromy, které zasáhnou do prostoru dočasného záboru stavby, budou chráněny bedněním připevněným bez poškození stromu.

*Během stavby je nutno chránit stávající stromy včetně jejich kořenového systému před poškozením. Jedná se především o:*

- Ochrana půdy v okolí stromů před pojížděním těžkou mechanizací a skládkováním stavebního materiálu
- Oprava konstrukce v těsné blízkosti kmenů stromů

Posuzovaná stavba neprochází žádným zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka), ani v jeho bezprostřední blízkosti.

Posuzovaný úsek silnice není ve střetu s žádným regionálním nebo nadregionálním

prvkem sítě ÚSES. Trasa posuzované přeložky nezasahuje do významného krajinného prvku ze zákona ani žádného registrovaného významného krajinného prvku.

V zájmovém území neroste žádný památný strom evidovaný ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Realizace posuzovaného záměru nezpůsobí vyhubení žádného zvláště chráněného rostlinného druhu ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

**B.7.c) *V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno***

Trasa silnice neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS, o stanovištích.

V zájmovém území silnice nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

Ochranná a bezpečnostní pásma nejsou z hlediska ochrany životního prostředí navrhována.

**B.8 *CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ***

Stávající komunikace III/39510 a III/39411 jsou odvodněny příčným a podélným sklonem do přilehlého terénu, příp. do uličních vpustí. Návrh v projektu uvažuje se stejnou koncepcí odvodnění s tím, že v maximální míře budou obnoveny uliční vpustě a bude zajištěné dostatečné odvodnění povrchu a konstrukce vozovky.

Odvodnění zemní pláně je zajištěno příčným sklonem pláně a podélným trativodem.

**B.8.a) *Zásobování stavby vodou - připojení ke zdroji***

Staveništní přípojky vody a elektrické energie nebudou prováděny, budou po dobu výstavby zajištěny z mobilních zařízení.

**B.8.b) *Odpadní vody - nakládání a likvidace***

Je zajištěno do stávajících odvodňovacích zařízení. Odvodňovací zařízení budou průběžně stavbou opravovány a doplňovány.

**B.8.c) *Srážkové vody - využití, nakládání s ohledem na charakter interakce dopravní stavby s hydrogeologickým a hydrologickým režimem celého území***

Je zajištěno do stávajících odvodňovacích zařízení. Odvodňovací zařízení budou průběžně stavbou opravovány a doplňovány.

**B.8.d) *Vodohospodářské řešení vodního díla***



Nejedná se o vodní dílo.

## **B.9 OCHRANA OBYVATELSTVA**

Vzhledem k charakteru stavby není uvažována. Není požadováno s jejím využitím pro civilní ochranu.

### **B.9.a) *Způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozcí nebo nastalou mimořádnou událostí***

Vzhledem k charakteru stavby není uvažováno.

### **B.9.b) *Způsob zajištění ukrytí obyvatelstva***

Vzhledem k charakteru stavby není uvažováno.

### **B.9.c) *Způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování***

Vzhledem k charakteru stavby není uvažováno.

### **B.9.d) *Způsob zajištění ochrany před povodněmi***

Vzhledem k charakteru stavby není uvažováno.

### **B.9.e) *Způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení***

Vzhledem k charakteru stavby není uvažováno.

### **B.9.f) *Způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo stavenišťem, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti***

Vzhledem k charakteru stavby není uvažováno.

### **B.9.g) *Řešení ochrany obyvatelstva z hlediska osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace***

Vzhledem k charakteru stavby není uvažováno.

## **B.10 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

### **B.10.a) *Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění***

Na stavbě budou použity běžné materiály pro pozemní komunikace. Zajištění těchto materiálů bude v kompetenci budoucího zhotovitele.

**B.10.b) *Odvodnění staveniště, převádění vody – návaznost na povodňový plán stavby***

Staveniště bude odvodněno do stávajících uličních vpustí. Současný systém odvodnění stavby se nemění.

**B.10.c) *Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy,***

Na stavbu budou příjezdy na staveniště přímo ze stávající komunikační sítě a nebude nutno budovat provizorní příjezdové komunikace. Zároveň se bude možno pohybovat po většinu doby výstavby v linii nově navržené trasy. Pro pohyb staveništní dopravy se tedy předpokládá, že budou sloužit zejména plochy uvnitř trvalého záboru.

Stavební činnost musí být prováděna tak, aby byla zajištěna trvalá dostupnost stávající zástavby a zemědělských pozemků. V případě uzavření některých ze stávajících komunikací musí být řádně vyznačena objízdná trasa. Návrh objízdnych tras je popsán v odstavci B.8.m), dále bude podrobně řešen zhotovitelem stavby.

**B.10.d) *Úpravy pro přístupnost a bezbariérové užívání - oplocení staveniště ve vztahu k pochozím plochám, zabezpečení výkopů proti pádu, přístupy k pozemkům a objektům, obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace včetně dočasných přechodů a míst pro přecházení, náhrada za zábor vyhrazených parkovacích stání a obchozích tras,***

Před zahájením stavby je třeba provést pasportizaci nejen stávajících komunikací, ale i případných dalších okolních objektů za přítomnosti zadavatele, správce (majitele) a zhotovitele stavby. Po skončení stavby budou poškozené vozovky, případně jiné objekty, uvedeny do původního stavu.

**B.10.e) *Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky včetně omezení negativních vlivů***

Zhotovitel při uspořádání staveniště musí dbát, aby byly dodrženy požadavky na pracovišti stanovené NV č. 101/2005 Sb., a aby staveniště vyhovovalo obecným požadavkům na výstavbu. Za uspořádání staveniště odpovídá zhotovitel, kterému bude staveniště předáno a který je převezme. V zápise o předání a převzetí se uvedou všechny známé skutečnosti, jež jsou významné z hlediska zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví fyzických osob zdržujících se na staveništi.

Staveniště se musí zřídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavby mohly řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí staveb, ohrožování bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích, ke znečišťování komunikací, ovzduší a vod, k zamezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům.

Zhotovitel určí způsob zabezpečení staveniště proti vstupu nepovolaných fyzických osob, zajistí označení hranic staveniště tak, aby byly zřetelně rozeznatelné i za snížené

viditelnosti a stanoví lhůty kontrol tohoto zabezpečení. Zákaz vstupu jakožto i zákaz vjezdu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vstupech, resp. vjezdech, a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

U liniových staveb nebo u stavenišť, popřípadě pracovišť, na kterých se provádí pouze krátkodobé práce, lze ohrazení provést zábradlím skládajícím se alespoň z horní tyče upevněné ve výši 1,1 m na stabilních sloupcích a jedné mezilehlé střední tyče; s ohledem na místní a provozní podmínky může toto ohrazení být nahrazeno zábranou ve vzdálenosti větší než 1,5 m od hrany výkopu zamezující přístupu osob do prostoru ohroženého pádem do hloubky.

Zhotovitel zajistí, aby únikové cesty, východy a dopravní komunikace k nim včetně přístupových cest byly stále volné. Prostory určené pro práci, chodby, schodiště a jiné komunikace měly stanovené rozměry a povrch a byly vybaveny pro činnosti zde vykonávané.

Vjezdy na staveniště pro vozidla musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před započítím stavby bude dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno s místním dopravním inspektorem.

Staveniště bude vybaveno ručními hasicími přístroji, které budou uloženy na lehce dostupných a viditelných místech. Na každém pracovišti bude vyvěšen „Požární řád“ a „Požárně poplachová směrnice“.

V buňce stavbyvedoucího, popřípadě mistrů musí být k dispozici lékárnička první pomoci.

Nepoužívané otvory, prohlubně, jámy, propadliny a jiná místa, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob, musí být zakryty, ohrazeny nebo zasypány.

Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništích bezpečně ukládat. Jsou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí. Zásobníky sytkých hmot musí být vybaveny účinnými filtry.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště, zejména vozovek.

Podzemní energetické, telekomunikační, vodovodní a kanalizační sítě v prostoru staveniště se vyznačí polohově a výškově nejpozději před předáním staveniště. Musí se včetně měřičských značek v prostoru staveniště po dobu stavebních prací náležitě chránit a podle potřeby zpřístupnit.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit. Veřejná prostranství a pozemní komunikace dočasně užívané pro staveniště, kdy bylo zachováno současné užívání veřejnosti (chodníky, přechody apod.) se musí po dobu společného užívání bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu. Podle potřeby se oddělí vozovka od chodníků pevnými ochranami proti rozstříku vody a bláta. Veřejná prostranství a pozemní komunikace se pro staveniště použijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání se musí uvést do původního stavu, pokud příslušný orgán od tohoto požadavku neustoupí.

Staveniště a všechny dočasné stavby a zařízení na staveništi musí být upraveny a udržovány, aby nenarušovaly špatným vzhledem pracovní a životní prostředí.

Staveništní zařízení v zastavěném území nesmí svými účinky, zejména exhalacemi,

hlukem, otřesy, prachem, zápachem, oslňováním, zastíněním, působit na okolí nad přípustnou míru. Konstrukce a použité materiály pro zařízení staveniště musí odpovídat jejich dočasné funkci. Mytí strojů a motorových vozidel je dovoleno pouze tehdy, je-li zajištěna ochrana prostředí podle příslušných předpisů.

Před zahájením prací v ochranných pásmech vedení, staveb nebo zařízení technického vybavení provede zhotovitel odpovídající opatření ke splnění podmínek stanovených provozovateli těchto vedení, staveb nebo zařízení, a během provádění prací je dodržuje. Před zahájením zemních prací musí být na terénu vyznačeny polohově, popřípadě též výškově, trasy technické infrastruktury, zejména podzemních vedení technického vybavení a jiných podzemních překážek.

**B.10.f) Ochrana okolí staveniště před negativními vlivy provádění stavby**

Nejsou, stavba se nachází ve veřejném prostoru, omezen bude přístup do nemovitostí pro automobily.

**B.10.g) Požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin**

V rámci stavby se nepočítá s obchozími trasami stejně jako s pěším provozem v místě stavby.

**B.10.h) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Pozemky trvalého záboru jsou vymezeny vnějšími hranicemi tělesa předmětné stavby, případně hranicemi pozemků. Během provádění stavebních činností mohou vzniknout i dočasné zábory na přilehlých sousedních pozemcích. Případné dočasné zábory budou zřízeny pro nezbytně nutnou dobu v co nejmenším rozsahu a budou předem domluveny zhotovitelem s příslušnými vlastníky dotčených pozemků.

**B.10.i) Produkce odpadů a druhotných surovin při stavbě - množství, druhy a kategorie odpadů a surovin, předcházení vzniku odpadů a způsob jejich třídění pro další využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, jejich odstranění atd.**

Součástí stavby je značný rozsah bourání konstrukcí stávajících vozovek komunikací s živičným krytem (včetně podkladních vrstev, chodníků a sjezdů dlážděných s krytem z betonové dlažby. Díky rozšíření vozovek bude docházet k výkopům zemin pro konstrukce vozovek. Vybourané hmoty a zeminy budou uloženy na skládky dle jejich zařazení v katalogu odpadů. Při realizaci budou zpětně použity některé vybourané materiály – štěrk z podkladních vrstev vozovek (cca 70%), pro sanace zemní pláň, vykopaná zeminy pro zpětné zásypy podél nové umístěných obrubníků (cca 62 m<sup>3</sup>).

Číslo odpadu	Název odpadu	Orientační množství	Kategorie	Likvidace, využití
17 09 04	Kamenivo, beton	1571 t	O	Skládka, recyklace
17 03 02	Asfaltový beton	1397 t	O	Skládka, recyklace
17 05 04	Výkopová zemina	548 t	O	Skládka

Přebytek nevhodného materiálu bude odvezen na vhodné lokality v okolí stavby (zajistí zhotovitel stavby).

**B.10.j) *Bilance zemních prací podle tříd těžitelnosti nebo podle vhodnost použití, požadavky na přísun nebo deponie zemin***

Zemní práce stavby budou upřesněny při realizaci stavby dle skutečnosti. Provedeno bude sejmutí humózní zeminy na stávajících zatravněných plochách v předpokládaném množství 69 m<sup>3</sup> (cca 690 m<sup>2</sup>), která bude po osazení nových obrubníků zpětně umístěna a zatravněna. Proveden bude rovněž výkop pro konstrukce nových vozovek v objemu cca 342 m<sup>3</sup>, která bude odvezena a uložena na skládku.

**B.10.k) *Ochrana životního prostředí při výstavbě - popis přítomnosti nebezpečných látek při výstavbě, popis opatření proti kontaminaci materiálů, stavby a jejího okolí, opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí včetně opatření proti prašnosti, nežádoucím účinkům venkovního osvětlení v noční době, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti, opatření při nakládání s azbestem a ochrana dřevin,***

Při realizaci stavby bude dbáno na ochranu životního prostředí jejího okolí.

**Plán BOZP**

Plán BOZP pro přípravu stavby je prováděn souladu s § 18/1 zákona č. 309/2006 Sb. a § 7 NV č. 591/2006 Sb., ve znění NV. č. 136/2016 Sb., ale nemůže vyhodnotit všechna rizika vyskytující se na staveništi, která ohrožují bezpečnou práci osob, životní prostředí nebo požární ochranu. Detailní řešení prevence na staveništi musí všichni Zhotovitelé stavby zapracovat v Technologických a Pracovních postupech. Plán Bezpečnosti stavby je závazný pro všechny Zhotovitele stavby a jakékoliv odchylky od plánu musí být prováděny pouze po písemném odsouhlasení. Všechny požadavky plánu bezpečnosti odpovídají platné legislativě ČR. Tento dokument slouží pro vzájemnou informovanost zaměstnavatelů, v případech, kdy plní úkoly na jednom pracovišti (staveništi) více zaměstnavatelů podle § 102 odst. 3 ZP.

**Koordinátor BOZP**

Posouzení povinnosti zadavatele stavby určit koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi podle § 15 zákona č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Zadavatel stavby je povinen zajistit koordinátora BOZP a zpracování plánu BOZP pro fázi realizace na takové stavby, kde budou působit dva a více zhotovitelů, kteří získali stavební povolení po 1. lednu 2007 a u kterých jsou přesaženy následující limity objemu staveb:

- u kterých celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, ve kterých bude na stavbě pracovat současně více jak 20 fyzických osob po dobu delší než 1 den
- u kterých celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu

**B.10.l) *Požární bezpečnost a zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci***

### **na staveništi<sup>6</sup>**

Není předmětem stavby.

#### **B.10.m) Objízdné a náhradní trasy: požadavky a provedení, požadavky na výluky provozu drážní dopravy a výluky jiné veřejné dopravy**

##### Navržená dopravně inženýrská opatření

V rámci přechodných úprav je navrženo osazení těchto svislých dopravních značek:

A15	Práce na silnici
A10	Světelné signály
IP10a	Slepá pozemní komunikace
B1	Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)
E13	Text (Mimo vozidel stavby)
Z2	Zábrana pro označení uzavírky
	Semafor pro auta

**Provoz v prostoru staveniště bude řízen semaforu na 3 větvích předmětné křižovatky. Místní komunikace (ulice Sportovní) bude uzavřena pro provoz automobilové dopravy po celou dobu stavby a na této větví bude osazeno svislé dopravní značení IP10 Slepá pozemní komunikace.**

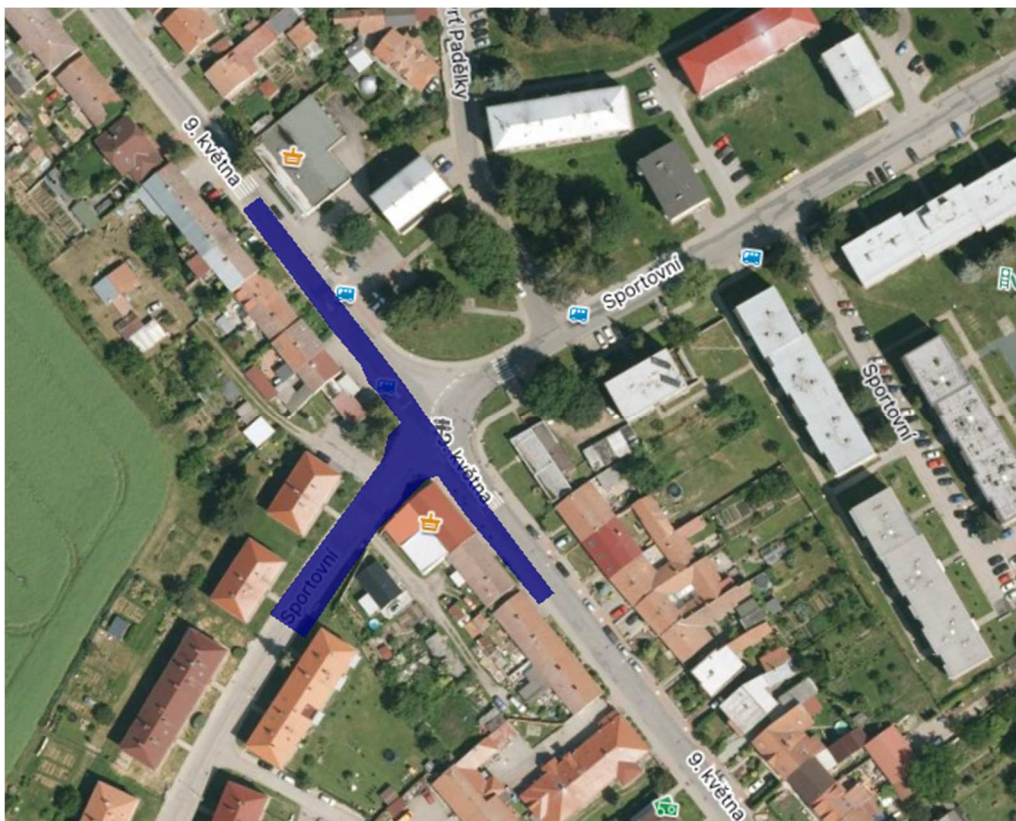
**Stavba bude probíhat v 5 fázích. Provoz autobusů nebude omezen. Autobusové zastávky budou umístěny mimo prostor staveniště.**

**Před samotnou realizací dojde ke zpřesnění navržených dopravně inženýrských opatření.**

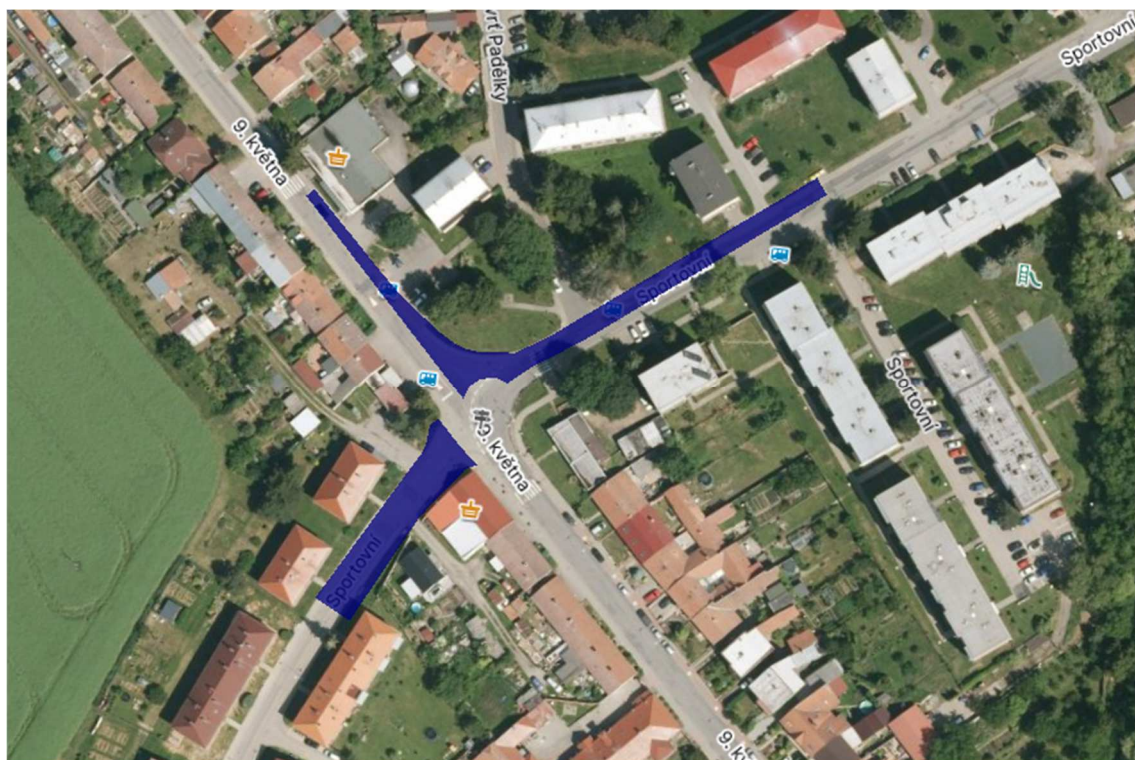
##### **Etapizace stavby**

**Fáze 1 – pravá strana komunikace III/39411 (ulice 9. května) a levá strana komunikace III/39411 (ulice 9. května)**





**Fáze 2 - levá strana komunikace III/39510 (ulice Sportovní), levá strana komunikace III/39411 (ulice 9. května) a místní komunikace**

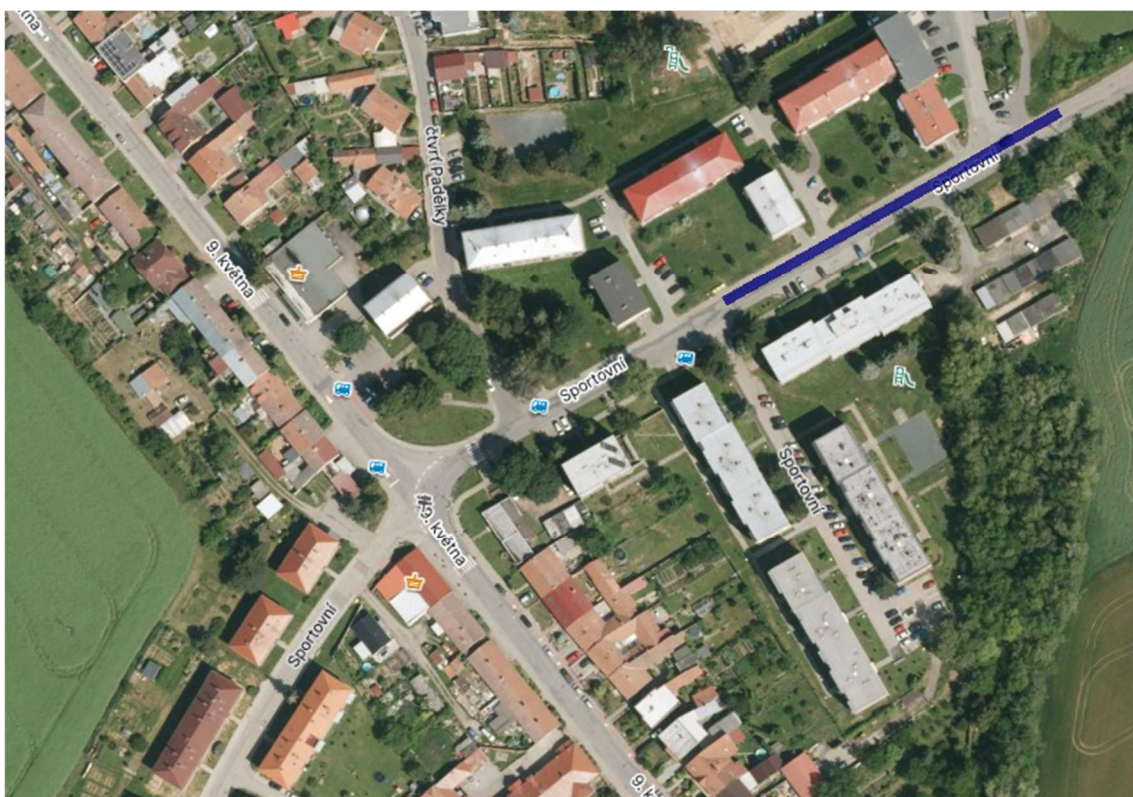


**Fáze 3 – pravá strana komunikace III/39510 (ulice Sportovní), levá strana komunikace III/39411 a místní komunikace**





**Fáze 4 – levá strana komunikace III/39510 (ulice Sportovní)**



**Fáze 5 – pravá strana komunikace III/39510 (ulice Sportovní)**





 Uzavřená oblast

Jednotlivé fáze byly prověřeny na průjezd autobusem (13 m) a byly zakresleny vlečné křivky.

### Obecně

Platné právní předpisy

- Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (AGR).
- zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 179/1997 Sb., kterým se stanoví grafická podoba české značky shody, její provedení a umístění na výrobku,
- nařízení vlády č. 168/1999 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na elektrická zařízení

nízkého napětí,

- nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky,
- nařízení vlády č. 190/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na stavební výrobky označované CE,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- ČSN EN 12899 -1 Stálé svislé dopravní značení. Část 1: stálé dopravní značky,
- ČSN EN 12352 Řízení dopravy na pozemních komunikacích - zařízení a příslušenství – varovná bezpečnostní světla,
- ČSN EN 12368 Řízení dopravy na pozemních komunikacích - zařízení a příslušenství - návěstidla,
- ČSN 73 6021 Světelné signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel,
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel,
- ČSN 73 6100 Názvosloví silničních komunikací, ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic,
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích,
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů,
- ČSN 73 6220 Zatížitelnost a evidence mostů pozemních komunikací,
- ČSN 73 6266 Protinárazové zábrany mostů přes pozemní komunikace,
- ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky
- ČSN EN 13212 Vodorovné dopravní značení - požadavky na řízení výroby u výrobce,
- ČSN EN 12767 Pasivní bezpečnost podpěrných konstrukcí zařízení na pozemních komunikacích. Požadavky a zkušební metody,
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení,
- ČSN EN 1463-1 Vodorovné dopravní značení. Dopravní knoflíky. Část 1: Základní požadavky na funkční charakteristiky v novém stavu. Část 2: Zkoušení na zkušebním úseku,
- ČSN EN 1790 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Předem připravené vodorovné dopravní značení.
- TP 57 - Speciální bezpečnostní zařízení na pozemních komunikacích. Únikové zóny,
- TP 58 - Směrový sloupek,
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích - druhé vydání,
- TP 81 - Navrhování SSZ pro řízení silničního provozu,
- TP 84 - Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí,
- TP 85 - Zpomalovací prahy,

- TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 103 - Navrhování obytných zón,
- TP 108 - Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách,
- TP 114 - Svodidla na pozemních komunikacích,
- TP 117 - Zásady pro informačně orientační značení na pozemních komunikacích,
- TP 119 - Odrazová zrcadla,
- TP 125 - Vodicí zařízení. Vodicí retroreflexní prvky,
- TP 130 - Odrazky proti zvěři,
- TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 139 - Betonové svodidlo,
- TP 141 - Zásady pro systémy proměnného dopravního značení a zařízení pro proměnné provozní informace na pozemních komunikacích,
- TP 143 - Systém hodnocení přenosných svislých dopravních značek - druhé vydání (v návrhu),
- TP 145 - Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi,
- TP 156 - Mobilní plastové vodicí stěny a ukazatele směru,
- TP 158 - Tlumiče nárazu (v návrhu),
- TP 159 - Vodicí stěny.
- VL 6.1 - Vybavení pozemních komunikací. Svislé dopravní značky,
- VL 6.2 - Vybavení pozemních komunikací. Vodorovné dopravní značky,
- VL 6.3 - Vybavení pozemních komunikací. Dopravní zařízení.

#### Všeobecné zásady pro označování pracovních míst

1. Označování pracovních míst se provádí podle vzorových schémat. Tato schémata je nutno přizpůsobit konkrétní situaci.
2. Vedení provozu v oblasti pracovního místa má být pro účastníky provozu snadno a jednoznačně rozeznatelné a pochopitelné.
3. Dbá se, aby byla zaváděna jen taková opatření, která se pro označení pracovních míst považují za bezpečná a potřebná.
4. Značky, světelné signály a dopravní zařízení související s pracovním místem se umísťují až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím nebo jiným vhodným způsobem tak, aby značky, světelné signály a dopravní zařízení nebyly viditelné z žádného jízdního směru.
5. Značky, které mají význam jen v časově omezené době (např. jen v pracovní době), musí být mimo tuto dobu (např. v mimopracovní době) zrušeny škrtnutím, zakrytím nebo odstraněním.
6. Dopravní značení musí být odpovídajícím způsobem aktualizováno v souladu s postupem

prací a po jejich ukončení neprodleně odstraněno.

7. Pokud je to možné, provádějí se práce spojené s označováním pracovního místa v době nízkých intenzit provozu, tj. mimo dopravní špičky.

8. Při umísťování jednotlivých značek, světelných signálů a dopravních zařízení se postupuje ve směru pohybu dopravního proudu. Při odstraňování pracovního místa je lze odstraňovat ve směru pohybu dopravního proudu, a to až poté, kdy jsou všechny jízdní pruhy v tomto směru volně průjezdné.

9. S pracemi, pro něž je pracovní místo zřizováno, smí být započato teprve tehdy, až jsou instalovány všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení.

10. Značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být po celou dobu prací udržovány ve funkčním stavu a v čistotě a správně umístěny.

### Návrh dopravního omezení a značení

V rámci stavby bude dotčena stávající místní komunikační síť. PD je zpracována tak, aby byly dopady na dopravu a bezpečnost silničního provozu minimalizovány. Stavbou budou dotčeny ulice 9. května a Sportovní v městě Zbýšov. Stavba bude realizována za dočasné uzavírky řízené světelně signalizačním zařízením.

### Svislé dopravní značení

#### Všeobecné údaje

Pro označení pracovních míst jsou navrženy přenosné svislé značky a přechodné vodorovné značky. Při jejich umísťování se postupuje podle TP 65 s odchylkami stanovenými těmito Zásadami.

V rámci pracovního místa se smí užívat značek jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost provozu. Dopravní značení musí vystihovat skutečnou situaci v oblasti pracovního místa a poskytovat jednoduché, včasné a jednoznačné informace. Provádí se podle těchto Zásad se zřetelem na intenzitu provozu, stavební a dopravně-technický stav pozemní komunikace.

Stejně dopravní situace je nutno vyznačovat stejným či obdobným způsobem. Značky užívané pro označení pracovního místa musí odpovídat vyhlášce č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2 a těmito Zásadám.

Jednotlivé značky a způsob jejich užití s ohledem na charakter pracovního místa jsou uvedeny ve vzorových situacích a příslušných schématech ve výkresové části PD.

Svislé značky mohou být na základě požadavku Policie doplněny, resp. zvýrazněny výstražným světlem nebo zvýrazněny umístěním na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu a v odůvodněných případech i osvětleny.

Technické provedení značek musí odpovídat příslušným technickým předpisům.

#### Provedení značek

Značky užívané k označení pracovních míst musí být provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál svislých značek užitých na silnicích II. a III. třídy a na ostatních

pozemních komunikací minimálně třídy R'1 dle ČSN EN 12899-1. Retroreflexní materiál vodorovných značek musí splňovat ČSN EN 1463.

#### Rozměry značek

Rozměry značek stanoví VL 6.1 a VL 6.2. Není dovoleno užívat svislých značek zmenšené velikosti. Budou použity svislé značky základní velikosti, které se dle TP 66 užívají na ostatních pozemních komunikacích. V rámci jednoho pracovního místa se smí užívat svislých značek pouze jedné velikosti.

Způsob organizace dopravy a konkrétní provedení a umístění přechodných svislých dopravních značek je zřejmé ze situací. Stávající trvalé dopravní značení bude zachováno a v případě rozporu provizorně zakryto. Dočasná neplatnost se vyjadřuje škrtnutím nebo překrytím páskou s oranžovo-černým pruhem, která musí být v šířce min. 50 mm a provedena z takového materiálu, aby při odstraňování nedošlo k poškození činné plochy značky).

Doporučuje se užít pásy z retroreflexního materiálu třídy R'1 dle ČSN EN 12899-1. Tímto způsobem nelze zrušit platnost značky upravující přednost.

#### Umístění značek

Stálé značky se umísťují spodním okrajem (včetně dodatkové tabulky) ve výšce nejméně 1,20 m nad úrovní vozovky; na mostních objektech nejméně 2,50 m nad úrovní vozovky. V místě, kde je v odůvodněném případě nutno značku umístit do průchozího prostoru pro chodce, je spodní okraj nejnižší umístěné značek (včetně dodatkové tabulky) ve výšce nejméně 2,20 m (pro nově umísťované značky) a pro stávající značky 2,00 m nad úrovní vozovky nebo chodníku.

V místě, kde je v odůvodněném případě nutno umístit podpěrnou konstrukci značky do průchozího prostoru pro cyklisty, je spodní okraj nejnižší umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) ve výšce 2,50 m nad úrovní stezky pro cyklisty nebo stezky pro chodce a cyklisty. Spodní okraj nejnižší umístěné značky může být nejvíce ve výšce 2,50 m nad úrovní vozovky, stezky nebo terénu.

Podrobnosti o výškovém umístění značek upravují TP 65.

Přenosné značky se umísťují spodním okrajem ve výšce nejméně 0,6 m nad úrovní vozovky a pokud možno v jednotné výšce v rámci pracovního místa.

Provedení značek musí odpovídat platné příloze vyhlášky MDS 30/2001 Sb., kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích, ČSN EN 12899-1 a Vzorovým listům staveb PK, část VL 6.1. Svislé dopravní značky.

Minimální požadavky na přenosné dopravní značky jsou stanoveny v TP 66.

Přenosné značky užívané na silnici budou celolisované z hliníkových nebo ocelových pozinkovaných plechů s dvojitým ohybem po celém obvodu včetně rohů, vyztužené C profilem pevně spojeným se zadní stranou značky.

Značky budou připevněny na červenobíle pruhované nosné konstrukce (sloupky) z FeZn profilu o průřezu 40x40 mm a osazené do přenosných podstavců z recyklovaných materiálů.

#### Světelné signály

## Souprava výstražných světel

Souprava výstražných světel je navržena jako sada tří funkčně vázaných výstražných světel typu 1. Užívá se pro doplnění příčných uzávěr tvořených nejčastěji směrovacími deskami nebo zábranou. Souprava světel se užívá rovněž na světelné vodicí tabuli. Svítivost všech světel soupravy musí být shodná. Postupný světelný řetězec je světelný režim, kdy se jednotlivá světla soupravy rozsvěcují ve směru převádění provozu postupně za sebou a následně společně zhasínají. V noci musí být postupný světelný řetězec podložen trvale svítícím pilotním světlem. Tento režim je nejčastěji užívaným a doporučeným režimem pro příčné uzávěry tvořené směrovacími deskami. Užívá se též na světelné zábraně a světelné vodicí tabuli. Postupný světelný bod je světelný režim, kdy se světla soupravy světel rozsvěcují ve směru převádění provozu postupně jednotlivě za sebou a jednotlivě zhasínají. V noci musí být postupný světelný bod podložen trvale svítícím pilotním světlem. Postupný světelný bod má stejné užití jako postupný světelný řetězec. Jeho výhodou jsou menší nároky na spotřebu energie. Současné blikání všech světel je světelný režim, kdy se rozsvěcují a zhasínají všechna světla soupravy současně. Užívá se jako výstražný režim na světelné zábraně.

## Dopravní zařízení

### Zábrana pro označení uzavírky (č. Z 2)

Zábrany pro označení uzavírky se užívá zejména k vyznačení uzavírky vozovky nebo k vyznačení (ohrazení) pracoviště. Zábranou se provádí příčná uzávěra na pozemních komunikacích menšího dopravního významu v obci a také příčná uzávěra na konci pracovního místa na jednosměrných pozemních komunikacích v obci, výjimečně i mimo obec. Je-li v rámci pracovního místa provoz řízen střídavě pro oba směry světelnými signály, lze zábranu užít pro příčné uzávěry na začátku i konci pracovního místa. Na chodníku a stezce pro cyklisty lze zábranu využít pro provedení příčné i podélné uzávěry (resp. k úplnému ohrazení pracovního místa). Zábrana musí být za snížené viditelnosti doplněna výstražnými světly typu 1. Jedná-li se o příčnou uzávěru celé šířky vozovky, pracují výstražná světla v režimu současného blikání všech světel. Zábrana je tvořena hladkou deskou z plastické hmoty, pozinkovaného plechu nebo hliníku. Na čelní straně jsou třídavě červené a bílé pruhy šířky 0,25 m, provedené z retroreflexní fólie min. třídy R<sup>1</sup> dle ČSN EN 12899-1. Obě krajní pole jsou červená o šířce 0,075 - 0,25 m. Zadní strana zábrany je matná a barvy šedé, bílé nebo hliníkové. Kolorita musí odpovídat třídě R2 dle ČSN EN 12899-1. Standardní délky zábrany: 1,0 m, 1,5 m, 2,0 m, 2,5 m, 3,0 m. Šířka zábrany: 0,1 m, 0,2 m, 0,25 m. Na pozemních komunikacích s motorovou dopravou se užívají zábrany šířky 0,2 m, popř. 0,25 m. Na chodnících a stezkách pro cyklisty je možné užívat zábran šířky 0,1 m. Na zábraně nesmějí být umístovány značky ani dopravní zařízení tak, aby zakrývaly podstatnou část činné plochy zábrany. Zábrana musí být upevněna na podpěrných sloupcích tak, aby její horní hrana byla ve výšce cca 1,0m nad vozovkou. Podpěrné sloupky se osazují do podkladních desek. Za dostatečnou stabilitu postavení se považuje odolnost proti zatížení větrem 0,25 kN/m<sup>2</sup>.

### Směrovací deska (č. Z 4a až č. Z 4c)

Směrovací deska usměrňuje provoz ve směru sklonu šikmých pruhů. Užívá se zpravidla sestavy směrovacích desek. Směrovacími deskami se provádí příčná i podélná uzávěra v rámci pracovního místa a převádí provoz do a z protisměrného jízdního pásu vícepruhové pozemní komunikace. Směrovací desky slouží pouze k usměrňování provozu (podélná a

příčná uzávěra). Směrovací deska může být provedena jako jednostranná nebo jako oboustranná a obsahuje pět pruhů. Horní pruh musí být barvy červené. V odůvodněných případech může být bílá barva nahrazena retroreflexní žlutozelenou fluorescenční barvou. Směrovací desky oboustranné se užívají k oddělení protisměrného provozu nebo protisměrných jízdních pruhů, pokud takové oddělení není dostatečně odděleno fyzicky nebo vodíci zařízeními. Sklon pruhů směrovací desky musí směřovat do směru nebo jízdního pruhu, do kterého má řidič směřovat. Vzdálenost hrany směrovacích desek od okraje jízdního nebo pomocného pruhu má činit alespoň 0,25 m. Směrovací desky se umísťují spodním okrajem činné plochy ve výšce 0,15 - 0,25 m nad úrovní vozovky.

Rozměry směrovací desky:

Šířka: 0,25 - 0,35m

Výška: 1,20 - 1,30m

Šířka pruhů: 0,15 - 0,25 m

Sklon pruhů: 45°

Činná retroreflexní plocha: min. 0,25 m<sup>2</sup>

Činná plocha směrovací desky musí být provedena z retroreflexní fólie minimálně třídy R'1. Kolorita musí odpovídat třídě R2 dle ČSN EN 12899-1.

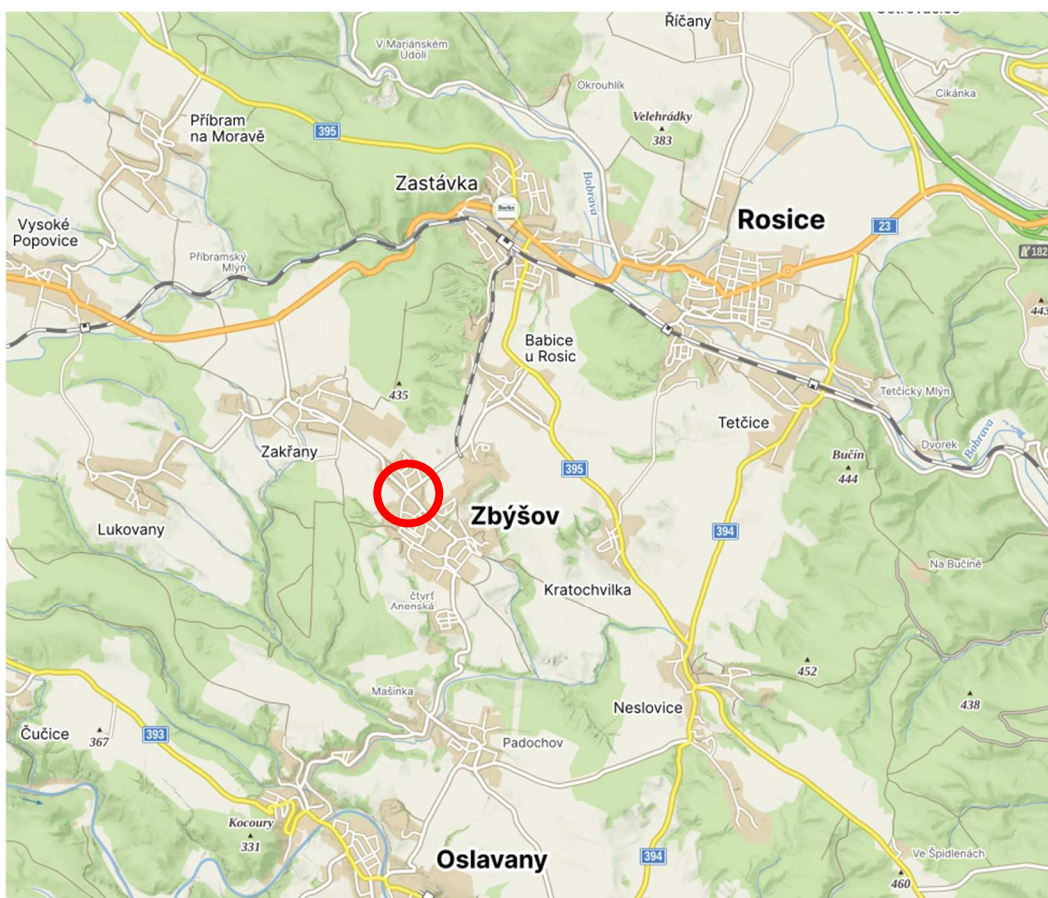
Směrovací deska je vyrobena obvykle z plastu, popř. pozinkovaného plechu nebo hliníku. Barva zadní stěny musí být bílá, šedá nebo hliníková, omezující oslnění či oslepení. Je povoleno užívání pouze schválených typů směrovacích desek. Směrovací deska může být doplněna výstražnými světly dle ČSN EN 12352. Směrovací deska se upevňuje do podkladní desky. Užívání improvizovaných podstavců (např. pneumatik vyplněných betonem nebo trubkových křížů) a jejich zatěžování, např. kamením apod., je nepřípustné. V odůvodněných případech lze zatěžovat podstavce pytli s pískem. Směrovací deska nesmí vykazovat při zatížení větrem 0,42 kN/m<sup>2</sup> pružné vychýlení větší než 20% výšky a trvalé vychýlení větší než 10% výšky. Směrovací deska musí být konstruována a upevněna v podkladní desce tak, aby při nárazu vozidla rychlostí 80 km.h<sup>-1</sup> nepoškodila vozidlo takovou měrou, aby nad ním řidič ztratil kontrolu nebo aby byla ohrožena bezpečnost jeho posádky nebo jiného vozidla.

### Údržba dopravního značení

Zhotovitel dopravních opatření je povinen zajistit okamžitou a nepřetržitou údržbu svislého dopravního značení tak, aby byla zajištěna jeho plná funkčnost po celou dobu užití.

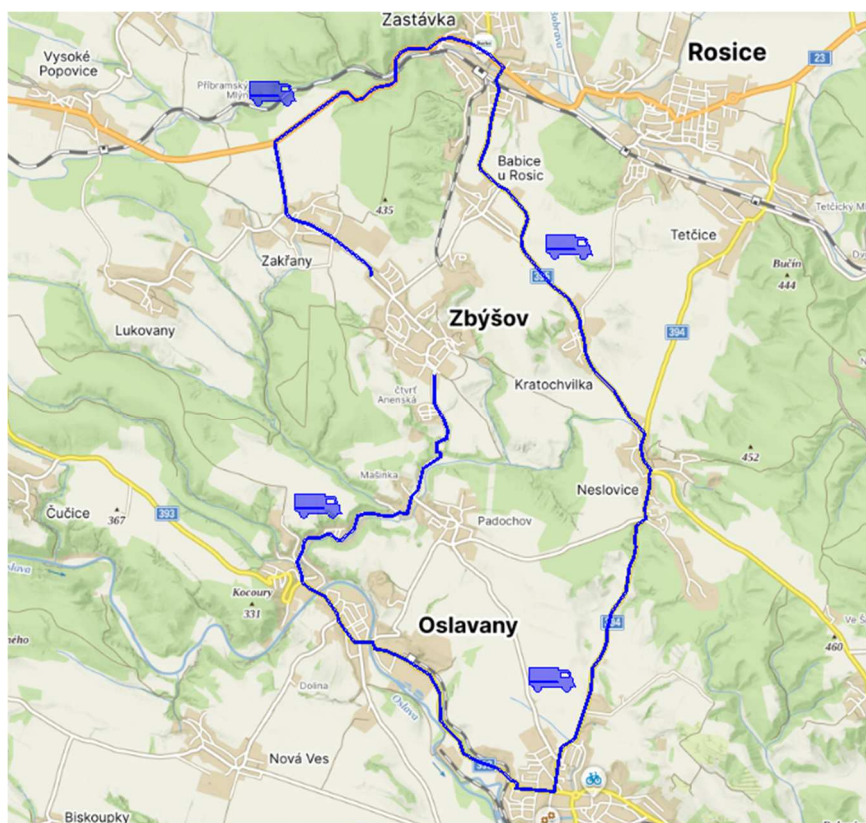


### Situace širších vztahů





### Objízdná trasa pro nákladní vozidla



The image consists of two maps of a road intersection in Masarykovo náměstí, Brno. The top map shows a proposed traffic scheme with red lines indicating one-way traffic and red worker icons indicating construction. The bottom map shows the current traffic scheme with blue lines and various traffic signs.

**Top Map (Proposed Scheme):**

- Red lines indicate the proposed one-way traffic flow.
- Red worker icons indicate construction work on the roads.
- Signs: B1 (Blue circle with white border), E13 (Blue rectangle with white border), Z2 (Blue rectangle with white border).
- Street names: Masarykovo náměstí, Kvitová, Sportovní.

**Bottom Map (Current Scheme):**

- Blue lines indicate the current traffic flow.
- Blue worker icons indicate construction work on the roads.
- Signs: IP10a (Blue rectangle with white border), E3a (Blue rectangle with white border), A10 (Blue triangle with white border), A10 (Blue triangle with white border), A10 (Blue triangle with white border).
- Street names: Kvitová, Sportovní, Masarykovo náměstí.

**B.10.n) Zvláštní podmínky a požadavky na realizační podmínky, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě, požadavky na přebírky základových spár a plání apod.,**

Nejsou.

**B.10.o) Limity pro užití výškové mechanizace a opatření ve vztahu k vizuálnímu značení výškových překážek leteckého provozu podle jiného právního předpisu,**

Nejsou.

**B.10.p) Předpokládaný postup výstavby v členění na etapy a časový plán dokládající (technicky a technologicky) reálné doby výstavby,**

Výstavba bude probíhat v 5 fázích viz B.10.m).

**B.10.q) Požadavky na postupné uvádění staveb do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky**

Stavba okružní křižovatky musí být uvedena do provozu jako celek. Pouze etapy 4 a 5 je možné uvést do provozu odděleně..

**B.10.r) Dočasné stavby**

Nejsou.

**B.10.s) Návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek.**

			2025												2026															
SO	Název stavebního objektu	Měsíc:	08/2025				09/2025				10/2025				11/2025				04/2026				05/2026				06/2026			
		Zahájení stavby	X																											
		Ukončení stavby																									X			
010	Příprava území		X	X	X																									
101.1	Silnice III/39411 včetně okružní křižovatky											X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
101.2	Silnice III/39510						X	X	X	X	X																			
101.3	Místní komunikace						X	X	X	X	X	X	X	X	X															
101.4	Chodníky a sjezdy						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
101.5	Autobusové zálivky											X	X	X	X	X														
301	Úprava kanalizace			X	X	X	X																							
302	Úprava vodovodu			X	X	X	X																							

[illegible]

Vypracoval: Ing. Marie Charvátová