

TUCHLOVICE, OPRAVA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ LOKALITA JIH

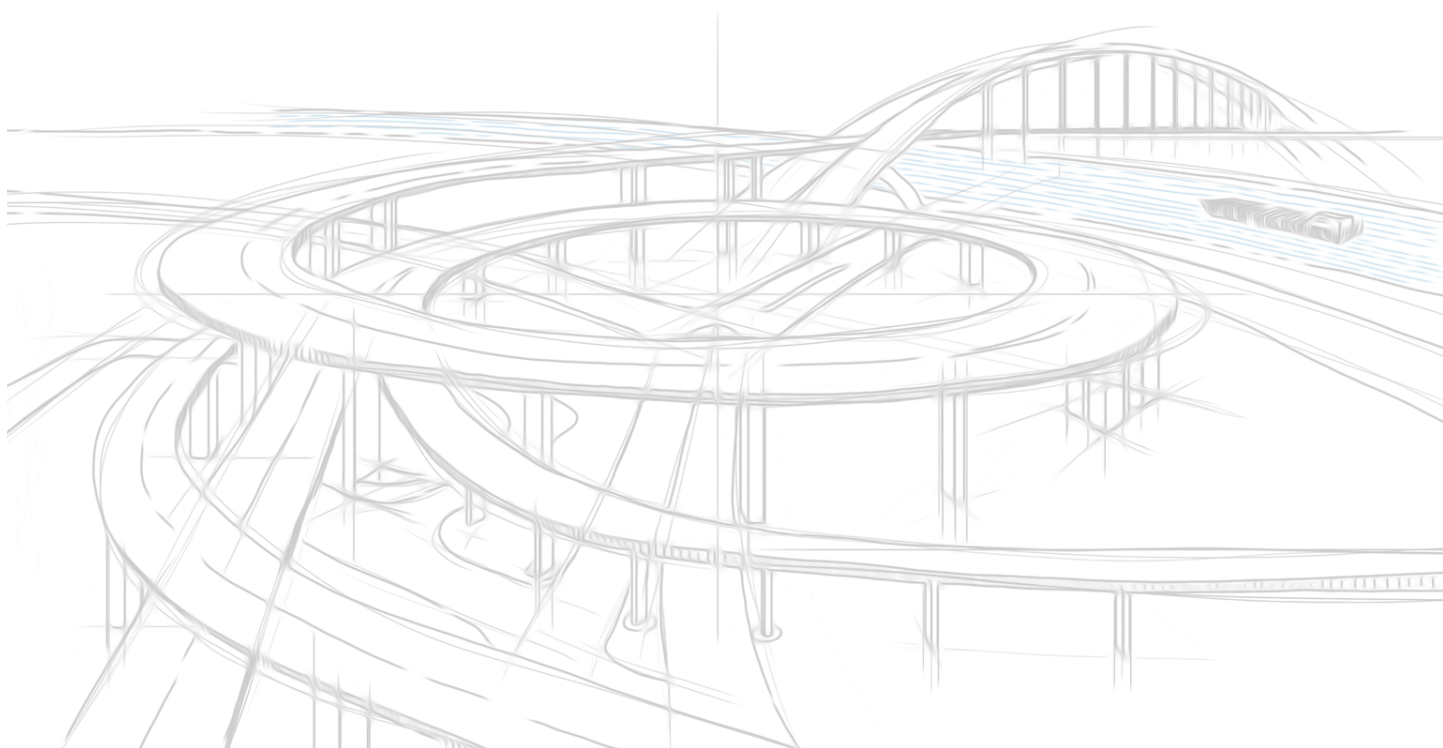
B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Stupeň: PDPS

Vypracoval: Ing. Pavel Barnat

Kontroloval: Ing. Petr Fojt

REVIZE 07/2025



B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	1
B.1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
B.2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	9
B.2.1. CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	9
B.2.2. CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	11
B.2.3. CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	12
B.2.4. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	13
B.2.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	13
B.2.6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	14
B.2.7. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	25
B.2.8. ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	25
B.2.9. ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	25
B.2.10. HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ	25
B.2.11. ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	25
B.3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	26
B.4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	26
B.5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	27
B.6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	29
B.7. OCHRANA OBYVATELSTVA	29
B.8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	30
B.9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	32
C. SITUAČNÍ VÝKRESY	33
C.1. CELKOVÁ SITUACE (ŠIRŠÍ VZTAHY)	33
C.2. ZÁKRES DO KATASTRÁLNÍ MAPY	33
C.3. KOORDINAČNÍ SITUACE	33
D. STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	33
D.1. STAVEBNÍ ČÁST	33
D.1.1. SO 101 KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY	33
D.1.2. SO 301 DEŠŤOVÁ KANALIZACE	33
D.1.3. SO 401 ROZVODY NN A VO	33
D.1.4. SO 801 SADOVÉ ÚPRAVY	33
E. DOKLADOVÁ ČÁST	34
E.1. ZÁVAZNÁ STANOVISKA, STANOVISKA, ROZHODNUTÍ, VYJÁDŘENÍ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	34
E.2. STANOVISKA VLASTNÍKŮ VEŘEJNÉ DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	34
E.3. GEODETICKÝ PODKLAD PRO PROJEKTOVOU ČINNOST	34
E.4. INŽENÝRSKO GEOLOGICKÝ A HYDRGOGEOLOGICKÝ PRŮZKUM	34
E.5. OSTATNÍ STANOVISKA	34
E.5.1. STAVEBNÍ ODPADY DLE KATALOGU ODPADŮ 8/2021 SB.	35

Zkratky

DOSS	dotčené orgány státní správy
NV	národní vyhlášky
TZÚS	technický a zkušební ústav

Legenda

☒	Platné údaje jsou zaškrtnuty např. provedení průzkumu... v území se nachází... je dotčeno... aj.
-------------------------------------	--

B.1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

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

Řešené území se nachází na jižním okraji obce Tuchlovice, v lokalitě s obytnou zástavbou jižně od páteřní komunikace II/606 (ulice Karlovarská) procházející obcí ve směru východ-západ. Dotčená oblast je tvořena soustavou čtyř vzájemně propojených ulic (Školní, Za Humny I, Za Humny II a Pod Školou), které obsluhují přilehlou zástavbu rodinných domů a jsou napojeny na stávající síť místních komunikací v obci (ulice Na Hradčanech a Národního Odboje). Ulice Za Humny I, Za Humny II a Pod Školou vedou paralelně s ulicí Na Hradčanech ve směru sever-jih. Ulice Školní vede ve směru západ-východ, přičemž výše zmíněné ulice vzájemně propojuje a napojuje se v západní části na sběrnou komunikaci v ulici Na Hradčanech. Dotčené ulice jsou součástí souvislé intravilánové zástavby se všemi náležitostmi a technickou infrastrukturou a lze je klasifikovat jako místní obslužné komunikace III.třídy s obousměrným provozem a návrhovou rychlostí 50 km/h. Všechny komunikace jsou průjezdné, s výjimkou ulice Pod Školou, která je ukončena na hranici souvislé zástavby.

Dotčená oblast viz následující mapka:



Obecně je uliční prostor všech ulic v dané lokalitě tvořen jízdním pásem místní komunikace uprostřed, na který po obou stranách navazují neuspořádané plochy zeleně, případně úzké chodníky šířkově nevyhovující normovým požadavkům (do 1,50m), to vše na hranici stávající zástavby, tvořené fasádou přilehlých rodinných domů nebo oplocením. Uliční prostor není nijak rozdělen, fyzicky ani vodorovným dopravním značením, vozidla rezidentů tak parkují živelně po obou stranách vozovky, z části na chodnících nebo pásích zeleně. Z obou stran se do ulic připojují samostatné nebo sloučené vjezdy k přilehlým nemovitostem, přičemž stávající úroveň

vjezdů je někdy v úrovni nebo dokonce i pod niveletou stávající komunikace, což činí problém pro správné výškové vedení chodníků v místě vjezdů.

Uliční prostor jednotlivých dotčených ulic se liší jak šířkově, tak stávajícím uspořádáním, a je proto pro každou z ulic rozdílný:

Ulice Školní odbočující z ulice Na Hradčanech (hlavní příjezdová komunikace)

Uliční prostor je v první části od místa křížení s ulicí Na Hradčanech je zúžen oboustrannou přilehlou zástavbou na šířku cca 7,50 – 8,00m, v druhé delší části pak pravostranná zástavba chybí, uliční prostor je rozšířen na cca 8,00-9,00m a vozovku zde od přilehlého pole odděluje zatravněný příkop, který končí před koncem úseku horskou vpustí s odvodem do kanalizace. Asfaltová vozovka proměnné šířky 4,50-6,50m je obou stranách lemována pásy zeleně k přilehlé zástavbě, případně nezpevněnou krajnicí a zatravněným příkopem. Chodníky v ulici zcela chybí. Řešený úsek končí v místě křížení s ulicemi Pod Školou a Za Humny III, kde se napojuje na navazující část ulice Školní, již dříve zrekonstruovanou (komunikace a oboustranné chodníky).



Foto: ulice Školní (pohled východním směrem)

Směrové vedení stávající komunikace kopíruje hranice uličního prostoru a v první části je proto tvořené navazujícími protisměrnými směrovými oblouky o malých poloměrech ($R_{min}=15m$), v druhé části je pak vedeno převážně v přímém směru. Niveleta komunikace klesá v celém úseku ve směru od ulice Na Hradčanech v proměnném sklonu cca 1,0-9,5 %. Příčný sklon vozovky je proměnný, převážně jednostranný směrem k přilehlému pásu zeleně podél pravostranné zástavby.

Ulice Za Humny I odbočující vpravo z ulice Školní

Uliční prostor šířky cca 7,50-8,00m je v celém úseku dotčené ulice lemován oboustrannou přilehlou zástavbou. Asfaltová vozovka šířky cca 5,00m je po levé straně lemována nově zrekonstruovaným chodníkem

šířky 1,50m s krytem z betonové zámkové dlažby, po pravé straně pak pásem zeleně proměnné šířky na hranici zástavby, který je bez vzrostlé zeleně. Ulice končí v severní části kolmým napojením na ulici Národního Odboje.

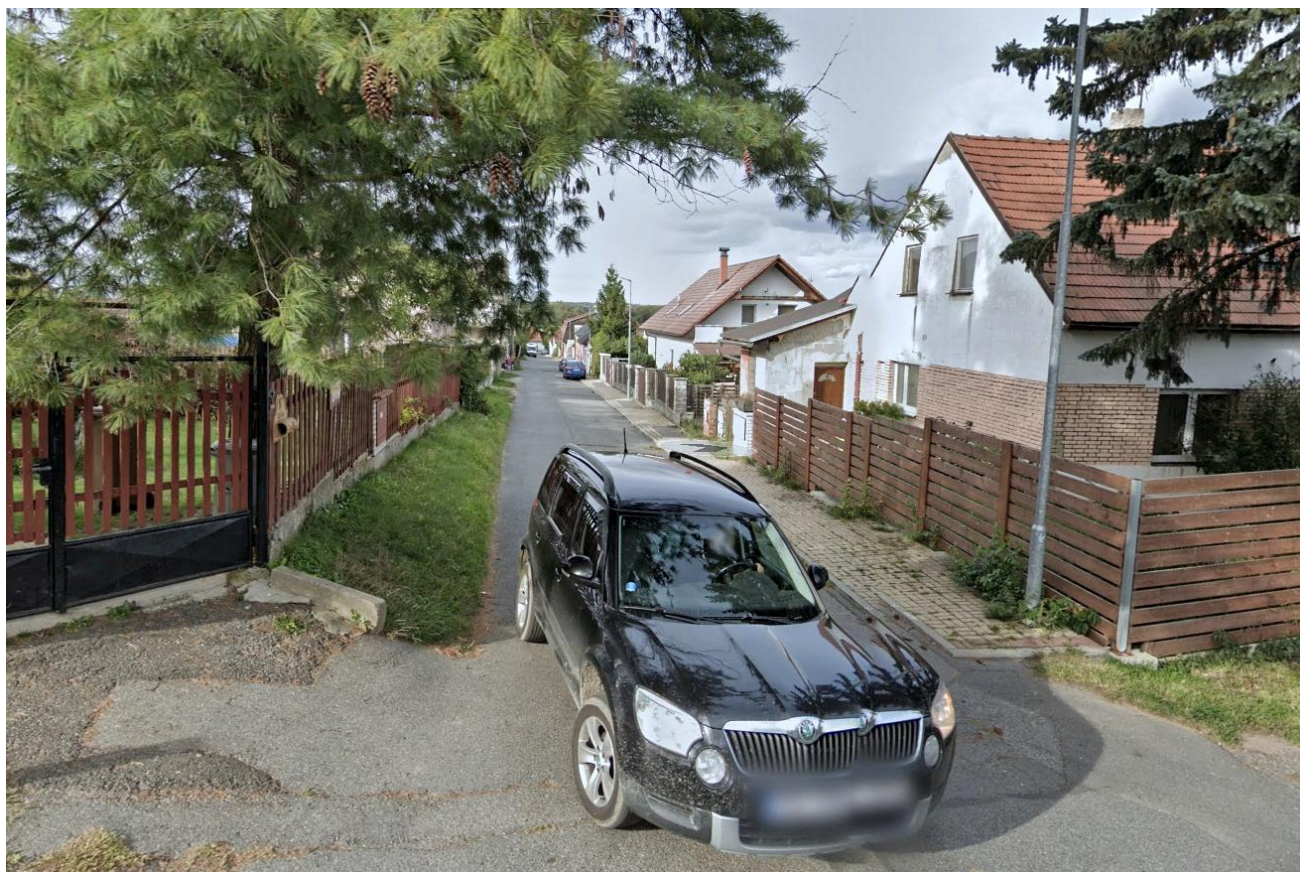


Foto: ulice Za Humny I (pohled severním směrem z ulice Školní)

Směrové vedení stávající komunikace kopíruje hranice uličního prostoru a je vedeno v celém úseku prakticky v přímém směru bez vložených směrových oblouků. Niveleta komunikace klesá v celém úseku ve směru od ulice Školní v proměnném sklonu cca 4,5 %. Příčný sklon vozovky je proměnný, převážně jednostranný, přičemž prakticky celý úsek dotčené komunikace včetně pásu zeleně je vlivem stávajícího výškového uspořádání ve značném příčném sklonu směrem k pravostranné zástavbě, v první části dosahuje tento sklon až 10 %.

Ulice Za Humny II odbočující vpravo z ulice Školní

Uliční prostor šířky cca 9,50-10,00m je v celém úseku dotčené ulice lemován oboustrannou přilehlou zástavbou. Asfaltová vozovka šířky cca 6,50-7,00m je po obou stranách lemována chodníky šířky 1,00-1,50m s krytem z betonové velkoformátové dlažby na hranici zástavby. Ulice končí v severní části kolmým napojením na ulici Národního Odboje.

Směrové vedení stávající komunikace kopíruje hranice uličního prostoru a je vedeno v celém úseku prakticky v přímém směru bez vložených směrových oblouků. Niveleta komunikace klesá v celém úseku ve směru od ulice Školní v proměnném sklonu cca 1,50-9,50 %. Příčný sklon vozovky je proměnný, převážně jednostranný, přičemž prakticky celý úsek dotčené komunikace včetně chodníků je vlivem stávajícího výškového uspořádání ve značném příčném sklonu směrem k pravostranné zástavbě, v první části dosahuje tento sklon až 6 %.



Foto: ulice Za Humny II (pohled severním směrem z ulice Školní)

Ulice Pod Školou odbočující vlevo z ulice Školní

Uliční prostor šířky cca 7,50-8,00m je v celém úseku dotčené ulice lemován oboustrannou přilehlou zástavbou. Asfaltová vozovka šířky cca 5,00m je po obou stranách lemována pásy zeleně proměnné šířky na hranici zástavby, které jsou bez vzrostlé zeleně. Ulice končí v jižní části slepým ukončením na hranici stávající zástavby.



Foto: ulice Pod Školou (pohled jižním směrem z ulice Školní)

Směrové vedení stávající komunikace kopíruje hranice uličního prostoru a je vedeno v celém úseku prakticky v přímém směru bez vložených směrových oblouků. Niveleta komunikace stoupá v celém úseku ve směru od ulice Školní v proměnném sklonu cca 8,50 %. Příčný sklon vozovky je proměnný, převážně jednostranný směrem k pravostranné zástavbě.

Na povrchu všech dotčených stávajících asfaltových vozovek s nezjištěnou skladbou konstrukce jsou patrné nerovnosti lokálního charakteru, vzniklé především v důsledku pokládky podzemních sítí a různých oprav v průběhu času, následkem čehož stávající systém odvodnění neplní řádně svou funkci. Podloží nevykazuje výrazné geologické poruchy nebo propady. Chodníky vykazují taktéž známky velkého opotřebení, jsou se zvlněným a rozlámaným povrchem, z části zarostlým travou, bezbariérové úpravy zcela chybí nebo nejsou provedeny dle platných norem (vyjma již zrekonstruovaného chodníku v ulici Za Humny I). V celém území se rovněž nachází velké množství inženýrských sítí. Nadzemní vedení NN a VO je umístěno na betonových stožárech, které zasahují do prostoru chodníků. V ulici se dále nachází podzemní vedení plynovodu, vodovodu, podzemní vedení NN a sdělovacích sítí a také kanalizace, do které jsou zaústěné uliční vpusti ve vozovce a taktéž část domovních okapových svodů. Tato není ale obsažena v digitálních podkladech, a tak je nutné její průběh odhadovat pouze dle stávajících vpustí.

Celkový stávající stav v řešeném území tak neumožňuje funkční a plynulé dopravní uspořádání a obsluhu stávajících nemovitostí, včetně nedostatečného počtu vymezených parkovacích stání pro osobní automobily. Neumožňuje taktéž bezpečný pohyb pěších v dané lokalitě, neboť zde souvislá síť komunikací pro pěší napojená na stávající chodníky v obci. V neposlední řadě zde chybí vhodná místa pro možnou výsadbu vzrostlé zeleně v uličním prostoru jednotlivých ulic.

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

Navrhované řešení vyhovuje platnému územnímu plánu. Stavba se dotýká stávajících komunikací, chodníků a zelených ploch, jejichž funkci nemění a maximálně ji zachovává.

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

Viz následující odstavec.

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

Průzkum nebyl proveden, jedná se o rekonstrukci stávajících komunikací se zachováním aktuálního stavu včetně odvodnění. Plochy nevykazují výrazné poškození kromě běžného opotřebení provozem.

e) ochrana území podle jiných právních předpisů

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

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

Záplavové území	☐
Poddolované území	☒

Území dotčené stavbou zasahuje do poddolovaného území: 1727 - Tuchlovice.

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

Stavba nemá negativní vliv na své okolí. Úpravou dojde ke zkvalitnění veřejného prostoru, návrh nijak nemění stávající poměry. Odtok dešťových vod je řešen svodem do uličních vpustí, přilehlých příkopů nebo vsakem v zelených plochách podél komunikací.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlých stromů v prostoru jednotlivých ulic. Stávající náletová zeleň zasahující do uličního prostoru bude upravena prořezem, případně odstraněna. Stromy, které budou zachovány, je nezbytné po celou dobu výstavby chránit proti mechanickému poškození stavební činností, a to včetně kořenového prostoru.

Stavbou nebude vynucena demolice žádných stávajících objektů. V rámci demoličních prací budou odstraněny stávající zpevněné plochy dotčených asfaltových vozovek, chodníků a vjezdů s krytem z asfaltu, betonu nebo z betonové dlažby, a to včetně obrubníků a podkladních vrstev.

Přípravné zemní práce sestávají z odstranění stávajících nezpevněných ploch včetně podkladních vrstev, sejmutí ornice v tl. 0,15m ze stávajících ploch zeleně, a to v celém rozsahu výstavby nových zpevněných ploch, a její prozatímní deponie v místě stavby pro případné zpětné použití. Dále bude provedena skrývka zeminy na úroveň zemní pláně nově navržených zpevněných ploch.

Bude provedeno odfrézování stávajícího asfaltového krytu dotčených komunikací přilehlých ulic v místech napojení nově navržených vozovek, a to v šířce min. 0,50m tak, aby došlo k plynulému napojení krytu s přesahem konstrukčních vrstev min 0,15m.

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

Zasahuje do zemědělského půdního fondu (ZPF)	☐
Zasahuje do pozemků k plnění funkce lesa (PUPFL)	☐

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

Jedná se o dopravní stavbu v intravilánu obce s přímou návazností na síť místních komunikací v obci. Stavbu je možné bez problémů napojit na stávající technickou i dopravní infrastrukturu. Součástí návrhu jsou bezbariérové úpravy nově navržených chodníků s návazností na stávající bezbariérové úpravy chodníků v dané lokalitě.

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

Stavba nevyžaduje související ani podmiňující investice. Stavba je navržena v souladu s územním plánem obce Tuchlovice a návrh řešení umožňuje možnost napojení všech budoucích ploch možného rozvoje dle ÚP. Jedná se především o plochu vpravo podél komunikace v ulici Školní, kde se předpokládá výstavba navazujících komunikací pro plánovanou zástavbu RD.

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

Viz samostatná příloha.

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

V rámci výstavby nevznikají nová bezpečnostní a ochranná pásma.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

B.2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1. CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Nová stavba.

b) Účel užívání stavby

Stavba bude využívána jako místní komunikace s parkovacími pruhy včetně chodníků a zeleně. Účel užívání se nemění.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

Navržená stavba vyžaduje vydání rozhodnutí o povolení výjimky z technických požadavků. Vzhledem ke stávajícím výškovým poměrům v dané lokalitě bude v rámci stavby žádáno o výjimku z maximálně přípustného podélného sklonu chodníku 8,33 % dle vyhlášky 389/2009 Sb. (viz dokladová část). V ostatních parametrech stavba vyhovuje platným předpisům.

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

Řešení stavby bylo v rámci zpracování projektové dokumentace průběžně konzultováno s dotčenými orgány státní správy a veškerá vyjádření a stanoviska byla v dokumentaci zohledněna. Průběhy sítí uvedené ve výkresové části PD jsou přeneseny ze zpřesněných elektronických formátů v souřadnicovém systému S-JTSK. Tyto byly poskytnuty jednotlivými správci v rámci předprojektové přípravy. V širším dotčeném území se nachází tyto inženýrské sítě:

kanalizace, nadzemní vedení NN, nadzemní sdělovací vedení, vodovodní řad, plynovod, podzemní vedení NN a sdělovací vedení NN.

Před zahájením bouracích a zemních prací je nutné provést jejich vytýčení pracovníky správy inženýrských sítí a jejich skutečnou polohu ověřit ručně kopanými sondami před samotným zahájením prací. Bez tohoto vytýčení nesmí být zahájeny zemní práce a je nutné udržovat jej po celou dobu stavby!!! Po provedení

zemních prací je potřeba provést kontrolu a nepřerušenost inženýrských sítí v místě výstavby nových zpevněných ploch.

Ochranná a bezpečnostní pásma budou respektována s ohledem na stanoviska jednotlivých dotčených správců sítí. Sítě budou v případě potřeby uloženy do chráničky po dohodě s majetkovým správcem. **Jedná se především o sdělovací podzemní vedení v dotčených ulicích, které bude v místech rekonstruovaných vjezdů a nově navržených parkovacích stáních uloženo do dělené chráničky (Koruflex).** Poklopy, mříže nebo zakrytí šachtic kanálů, šoupat, uzávěrů všech sítí nacházejících se v zájmovém prostoru budou výškově vyrovnány s novým krytem komunikací a řešených ploch. Podrobnější podmínky určí jednotliví správci sítí při vytyčování a předávání

V projektové dokumentaci jsou respektovány požadavky orgánů státní správy a požadavky dotčených orgánů. **Jedná se zejména o požadavek provozovatele distribuční plynové soustavy (Gasnet). Na základě těchto požadavků je nová trasa dešťové kanalizace je navržena tak, aby úhel křížení s PZ byl minimálně 60°, nově navržené stožáry VO jsou v odstupu minimálně 1,0m od PZ, obrysy uličních vpustí jsou umístěny min. 0,50 m od obrysu PZ a nově vysazené stromy jsou od stávajícího PZ ve vzdálenosti min. 2,0 m na obě strany. Případná výměna podloží pod úrovní zemní pláň nově navržených konstrukcí vozovek bude provedena pouze v místech mimo ochranné pásmo stávajících inženýrských sítí (především plynárenských zařízení), a v místech poblíž ochranného pásma budou výkopové práce prováděny ručně.**

Průběh stávajících inženýrských sítí viz příloha C.3. Koordinační situace této dokumentace

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

Předmětem návrhu řešení projektové dokumentace je rekonstrukce stávajících místních obslužných komunikací III. třídy a na ně navazujících zpevněných ploch v uličním prostoru dotčených ulic, v rezidenční lokalitě v jižní části obce Tuchlovice, vymezené ulicemi Školní, Za Humny I, Za Humny II a Pod Školou. Účelem návrhu řešení je rekonstrukce stávajících komunikací, přilehlých chodníků, vjezdů k přilehlým nemovitostem a výstavba nových parkovacích ploch pro osobní automobily a ploch pro výsadbu vzrostlé zeleně v dané lokalitě. Základní parametry stavby:

Společné návrhové parametry v dané lokalitě:

Návrhová rychlost místních komunikací	30 km/h
Šířka přidružených podélných parkovacích stání pro OA	2,00 m
Šířka chodníků pro pěší	min 1,50 m

Členění na jednotlivé úseky:

1. úsek	ulice školní	délka	234,69m	šířka vozovky	6,00m / 4,50m
2. úsek	ulice Za Humny I		243,39m		3,50m / 5,00m
3. úsek	ulice Za Humny II		241,00m		5,00m
4. úsek	ulice Pod Školou		137,88m		3,50m / 5,50m

Navržené řešení se snaží maximálně respektovat stávající šířkové a výškové uspořádání uličního prostoru dotčených ulic. Snahou je nově uspořádat plochy komunikací zredukováním šířky vozovky, což umožní nejen zpomalit a usměrnit dopravu v dané lokalitě, ale také podél komunikací nově navrhnout parkovací stání pro

osobní automobily, rozšířit chodníky a pomocí vložených zpomalovacích prvků na vjezdech do jednotlivých ulic tak celkově zklidnit dopravní režim v dané lokalitě. Smyslem návrhu je také zpřístupnit oblast pro pěší návrhem ucelené sítě chodníků, včetně realizace předepsaných bezbariérových úprav. Rovněž je snaha zachovat a rozšířit plochy zeleně a vyřešit odvodnění zpevněných ploch do stávající kanalizace. Veřejné osvětlení je zpracováno v samostatné části projektové dokumentace. Při návrhu se počítá s faktem, že rozměrné betonové sloupy a kiosky nízkého napětí a VO budou v blízké budoucnosti zrušeny a veškeré nadzemní sítě se nově umístí pod zem.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Navržené řešení stavby se nachází na území poddolovaném dle mapových podkladů. Staveniště je zařazeno do IV. skupiny stavenišť podle CSN 73 00 39 - navrhování objektů na poddolovaném území.

h) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.

Stavba v konečném stavu neprodukuje žádné odpady kromě dešťových vod, které budou svedeny do uličních vpustí nebo příkopů, případně vsakovány v místě ploch zeleně, stejně jako doposud.

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

Stavba bude realizována v dílčích částech (po jednotlivých ulicích) dle požadavku investora a příslušných orgánů DOSS.

Předpokládané trvání stavby bude přibližně 16 týdnů.

Předpoklad doby realizace stavby: podzim 2024

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu),

Stavba nevyžaduje předčasné užívání nebo zkušební provoz. Stavbu lze předčasné užívat po dokončení pokládky inženýrských sítí a pečlivém zhutnění veškerých konstrukčních vrstev. Za dočasnou vozovku lze považovat svrchní konstrukční vrstvu štěrkodrti nebo MZK. Tyto vrstvy je však před pokládkou finálních povrchů pečlivě očistit a vyrovnat.

Stavbu po jejím dokončení převezme do svého užívání, správy a údržby obec Tuchlovice.

k) orientační náklady stavby.

16,0 mil Kč - bude upřesněno rozpočtem

B.2.2. CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Stavba se snaží o co nejefektivnější využití uličního prostoru. Návrh redukuje šířky vozovek, umísťuje parkovací pruhy a chodníky jsou navrženy dle platných vyhlášek. Stávající využití prostoru se úpravou nemění.

Speciální architektonické řešení není vyžadováno. Budou použity běžné materiály pro dopravní stavitelství. Asfaltová vozovka, betonová chodníková a vjezdová dlažba či zatravnovací prvky

B.2.3. CELKOVÉ TECHICKÉ ŘEŠENÍ

a) Popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Projektový návrh řeší rekonstrukci uličního prostoru místních komunikací a doprovodné technické infrastruktury v dané lokalitě. Stavba je členěna na jednotlivé stavební objekty dle seznamu v bodě A.2. Průvodní zpráva této dokumentace.

Nově navržené komunikace a zpevněné plochy ve stávajícím uličním prostoru dotčených ulic (komunikace, chodníky, parkovací stání, vjezdy a pásy zeleně) řeší **SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy** v rámci samostatné části D.1.1. této dokumentace.

V rámci navrženého řešení nedojde ke změně dopravního uspořádání dotčených místních komunikací v dané oblasti. Celá dotčená rezidenční oblast zůstane i nadále zařazena do širší zóny s celoplošným omezením nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h (Zóna 30). Komunikace uvnitř zóny budou zachovány jako místní obslužné komunikace III.třídy s tím, že budou zúženy na šířku 3,50-6,00m pro obousměrný provoz. Dotčené ulice jsou nově řešeny s asfaltovou komunikací uprostřed uličního prostoru s přilehlým chodníkem z dlažby na straně jedné a podélným parkovacím stáním z vegetační (vsakovací dlažby) na straně druhé. V rámci stavby se předpokládá výměna celé konstrukce vozovek a chodníků, budou rovněž obnoveny uliční vpusti a přidány nové tak, aby byla zabezpečen plynulý odvod zpevněných ploch. Parkovací stání jsou od fasády domu/líce oplocení odděleny bezpečnostním odstupem v šířce min. 0,50m. Chodníkové trasy jsou navrženy jako celistvé, navazující na stávající chodníky v dané lokalitě, s bezbariérovými úpravami. Stávající vjezdy na sousední pozemky budou zachovány v plném rozsahu.

V rámci rekonstrukce komunikace a výstavby nových zpevněných ploch bude zajištěn plynulý a bezproblémový odvod dešťových vod. Odvodnění nově navržených komunikací a přilehlých zpevněných ploch bude částečně realizováno vsakem do podloží v místech provedených z vegetační (vsakovací) dlažby, a dále uličními vpustmi s odvodem do dešťové kanalizace, jejíž rekonstrukci řeší **SO 301- Dešťová kanalizace** v rámci samostatné části D.1.2. této dokumentace.

Součástí návrhu řešení je nové veřejné osvětlení dané lokality. Umístění a druh svítidel VO a rozvod podzemního silového vedení NN pro nově navržené VO vedené v prostoru chodníků a pásů zeleně podél nově navržených komunikací s napojením na stávající rozvod NN v obci řeší **SO 401- Rozvody NN a VO** v rámci samostatné části D.1.3. této dokumentace.

Výsadbu nové vzrostlé zeleně v nově navržených prostorech (zvýšených ostrůvcích) podél komunikací mezi vjezdy a parkovacími stáními řeší **SO 801 – Sadové úpravy**.

Podrobný popis řešení jednotlivých stavebních objektů viz bod B.2.6 této zprávy.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)

Ve veřejném prostoru nově navržených komunikací je nově navrženo 24 nových svítidel VO. Stávající stožáry VO uvnitř lokality budou zachovány, případně zrušeny, resp. přesunuty do nové polohy dle stávajícího stavu a nově navrženého řešení jednotlivých ulic.

c) celková spotřeba vody

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

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

Stavba ve **finální** podobě neprodukuje odpady. Odpady vznikají pouze při výstavbě viz odstavec organizace výstavby.

B.2.4. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Materiál bezbariérových úprav bude použit v souladu s NV č. 163/2002 Sb. a s ním spojenými TN TZÚS.

- Do povrchů z šedé dlažby (chodníky, vjezdy, přechody) – **černá** reliéfní dlažba pro nevidomé (již použita v navazujících lokalitách v obci)

a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Řešení chodníků je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. §4 odstavec 1 a 5 a přílohou č. 1, zejména články 1.1.1 a 1.1.2. a přílohy č.2 články 1.0.2, 1.1.1-1.1.3 a 2.0-2.1. Šířka nově navržených chodníků je minimálně 1,50m s příčným sklonem 2,00 %, výškové rozdíly nejsou na komunikaci pro chodce vyšší než 20 mm.

Podélný sklon nově navrženého chodníku v ulici Školní přesahuje v úseku délky cca 120 m hodnotu 8,33 %, a to z důvodu stávajícího výškového uspořádání uličního prostoru. Proto bude zažádáno o výjimku z vyhlášky 398/2009 Sb. (viz dokladová část).

b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Řešení chodníků je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. přílohou č.1, články 1.2.1-1.2.4 a 1.2.10 a přílohy č.2 čl.1.1.4 - 1.1.5 , 2.2.1 - 2.2.3 a 3.2.2.

Přirozená vodící linie je tvořena podezdívkou oplocení, průčelím domu, silničním zábradlím se zarážkou a sadovým obrubníkem s výškou 60 mm. Varovný pás označuje místo, které je pro osoby se zrakovým postižením nebezpečné a hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě obrubníku sníženého na méně než 80 mm. Varovný pás je zřízen vždy v šířce 400 mm. Signální pás označuje přístup k přechodu pro chodce. Signální pás má šířku 800 mm a délku nejméně 1,50 m. Délka přechodů pro chodce a míst pro přecházení je max. 6,50 m a jsou označeny v souladu s požadavky vyhl.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a ČSN 736110.

B.2.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Při užívání stavby je třeba dbát především zásadám bezpečného pohybu ve vozovce a opatrnosti při řízení. Stavba je navržena tak, aby vyhovovala platným zákonům a normám, aby její uživatelé byli co nejvíce chráněni.

B.2.6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy

Tato část projektové dokumentace řeší návrh rekonstrukce stávajícího uličního prostoru místních komunikací v dané lokalitě, včetně vybudování nových parkovacích stání pro osobní automobily, přístupových chodníků pro pěší navazující na stávající chodníky v obci. Návrh řešení vychází z potřeby zlepšení a zklidnění dopravní obsluhy přilehlých nemovitostí a napojení na stávající komunikační síť v obci, včetně zřízení potřebné kapacity parkovacích stání pro osobní automobily.

V rámci navrženého řešení nedojde ke změně dopravního uspořádání dotčených místních komunikací v dané oblasti. Celá dotčená rezidenční oblast zůstane i nadále zařazena do širší zóny s celoplošným omezením nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h (Zóna 30). Komunikace uvnitř zóny budou zachovány jako místní obslužné komunikace III.třídy s tím, že budou zúženy na šířku 3,50-6,00m pro obousměrný provoz. Komunikace s šířkou 3,50m budou na vhodných místech opatřeny výhybnami s lokálním rozšířením vozovky na 5,00m.

Stávající vjezdy na sousední pozemky budou zachovány v plném rozsahu. V rámci rekonstrukce komunikace a výstavby nových zpevněných ploch bude zajištěn plynulý a bezproblémový odvod dešťových vod.

Dotčené ulice jsou nově řešeny s asfaltovou komunikací uprostřed uličního prostoru s přilehlým chodníkem na straně jedné a pásem zelně s vloženými základy s podélným parkovacím stáním na straně druhé. V rámci stavby se předpokládá výměna celé konstrukce vozovek a chodníků, budou rovněž obnoveny uliční vpusti a přidány nové tak, aby byla zabezpečen plynulý odvod zpevněných ploch. Vpusti jsou připojovány do stávajícího řádu kanalizace přípojkami DN 160. Parkovací stání jsou od fasády domu/líce oplocení odděleny bezpečnostním odstupem v šířce min. 0,50m. Chodníkové trasy jsou navrženy jako celistvé, navazující na stávající chodníky v dané lokalitě, s bezbariérovými úpravami.

Situační řešení návrhu místních komunikací, parkovacích stání a chodníků vychází z pozemku pro stavbu vymezených, z okolních pozemků a přilehlých nemovitostí a s maximální měrou se jim přizpůsobuje.

Místní komunikace s asfaltovým krytem vozovky jsou nově navrženy v poloze zhruba uprostřed uličního prostoru dotčených ulic tak, aby k nim bylo možné vhodným způsobem přidružit přilehlé chodníky, parkovací pásy a pásy zeleně.

1. úsek, ulice Školní

Komunikace odbočující z páteřní komunikace (ulice Na Hradčanech) s délkou úpravy 234,69m, je hlavní komunikací obsluhující dotčenou lokalitu. Komunikace pokračuje od ZÚ v místě kolmému napojení na ulici Na Hradčanech východním směrem až do KÚ v km 0,23469 v místě křížení s ulicí Za Humny III, kde se přímo napojuje na již zrekonstruovanou část komunikace v pokračování ulice Školní. Základní šířka obousměrné komunikace je 6,00m s tím, že v začátku úseku (km 0,000 – 0,05134) v místě zúženého uličního prostoru je šířka komunikace 4,50m.

Součástí nově navrženého dopravního prostoru je jednostranný chodník šířky min 1,50m na hranici zástavby vlevo podél komunikace a pás zeleně proměnné šířky vpravo na hranici zástavby, resp. ke stávajícímu zatravněnému příkopu v nezastavěné části. V začátku úseku je v pásu zeleně navržena opěrná zídka z betonových palisád z důvodu vyrovnání výškového rozdílu rozšířené komunikace ke stávajícímu terénu, resp. oplocení přilehlé zástavby. V pásu zeleně jsou navrženy samostatné vjezdy k přilehlým nemovitostem.

V konci úseku před křížením s ulicemi Za Humny III a Pod školou v km 0,19786 je do vozovky vložen zvýšený zpomalovací práh s integrovaným místem pro přecházení s cílem zklidnění automobilové dopravy ve směru ke škole.

2. úsek, ulice Za Humny I

Komunikace odbočující vlevo z ulice Školní v km 0,11595, s délkou úpravy 243,39m. Komunikace pokračuje v přímém směru severním směrem do KÚ (km 0,24100) kde se kolmo napojuje na stávající komunikaci v ulici Národního odboje. Základní šířka obousměrné komunikace je 3,50m v celém úseku s tím, že na obou koncích je komunikace rozšířena na šířku 4,50m, pro umožnění vzájemného vyhnutí vozidel. Dále jsou v komunikaci na vhodných místech navrženy další dvě výhybny v šířce 5,00 a délce 8,50m/10,00m. V těchto místech se vozovka rozšíří jednostranným náběhovým klínem v délce 3,00m. Na obou koncích jsou do vozovky vložené zpomalovací zvýšené prahy s místy pro přecházení.

Součástí nově navrženého dopravního prostoru je stávající jednostranný chodník šířky min 1,50m na hranici zástavby (vpravo), který byl již rekonstruován a bude zachován, včetně obrubníku na styku s vozovkou. Pás zeleně šířky min 2,50m je nově navržen vlevo podél vozovky na hranici zástavby. V pásu zeleně jsou vloženy samostatné vjezdy ke stávajícím nemovitostem v šířce min 6,00m (možnost krátkodobého stání OA rezidentů) a samostatné zálivy s podélným parkovacím stáním pro OA. V ostrůvcích zeleně mezi vjezdy a parkovacími zálivy se předpokládá výsadby vzrostlé zeleně.

V KÚ je nově navrženo místo pro přecházení přes vozovku přilehlé ulice Národního odboje, které propojí chodník v ulici Za Humny se stávajícím chodníkem v ulici Národního odboje.

3. úsek, ulice Za Humny II

Komunikace odbočující vlevo z ulice Školní v km 0,17247, s délkou úpravy 241,00m. Komunikace pokračuje v přímém směru severním směrem do KÚ (km 0,24100) kde se kolmo napojuje na stávající komunikaci v ulici Národního odboje. Základní šířka obousměrné komunikace je 5,00m v celém úseku. Na obou koncích jsou do vozovky vloženy zpomalovací zvýšené prahy s místy pro přecházení.

Součástí nově navrženého dopravního prostoru je jednostranný chodník šířky min 1,75m na hranici zástavby (vpravo), a pás zeleně šířky min 2,50m na hranici zástavby (vlevo). V pásu zeleně jsou vloženy samostatné vjezdy ke stávajícím nemovitostem v šířce min 6,00m (možnost krátkodobého stání OA rezidentů) a samostatné zálivy s podélným parkovacím stáním pro OA. V ostrůvcích zeleně mezi vjezdy a parkovacími zálivy se předpokládá výsadby vzrostlé zeleně.

4. úsek, Pod Školou

Komunikace odbočující vpravo z ulice Školní v km 0,22616, s délkou úpravy 137,88m. Komunikace pokračuje jižním směrem až do KÚ (km 0,13788) u domu čp.452, kde končí. Obratiště není vzhledem k délce neprůjezdné komunikace a k šířkovému uspořádání stávajícího uličního prostoru navrženo. Základní šířka obousměrné neprůjezdné komunikace je 3,50m s tím, že na vjezdu z ulice Školní a na konci úseku je komunikace rozšířena na šířku 5,50m, pro umožnění vzájemného vyhnutí resp. otočení vozidel. Dále je v komunikaci uprostřed úseku navržena další výhybna v šířce 5,50 a délce 6,50m. V těchto místech se vozovka rozšíří náběhovým klínem v délce 3,00m.

Součástí nově navrženého dopravního prostoru jsou oboustranné pásy zeleně na hranici zástavby s vloženými vjezdy ke stávajícím nemovitostem s tím, že pás zeleně vpravo podél komunikace je rozšířen na

šířku min 2,50m pro vložení zálivů s podélným parkovacím stáním pro OA a umožnění krátkodobého podélného stání OA rezidentů ve vjezdech.

Samostatný chodník není vzhledem k úzkému uličnímu prostoru a množství vjezdů po obou stranách nově navrhován.

Zklidňovací prvky (zvýšené zpomalovací prahy)

V paralelních ulicích Za Humny I a Za Humny II jsou v místech kolmých napojení na navazující místní komunikace v ulicích Národního odboje a Školní nově navrženy zvýšené zpomalovací prahy provedené z betonové dlažby s cílem zklidnění automobilové dopravy v těchto rezidenčních ulicích. V ulici Školní je navržen zpomalovací práh v konci úseku před křížením s ulicemi Za Humny III a Pod školou (km 0,19786) s cílem zklidnění automobilové dopravy ve směru ke škole.

Zvýšené prahy jsou navrženy v úrovni +0,08m nad úrovní nivelety vozovky, a to přes celou šířku vozovky. Pomocí nájezdových ramp délky 1,50m se sklonem 1:20 (max 1:15) je docíleno potřebné výškové úrovně těchto zklidňovacích prvků. Povrch zvýšených prahů bude proveden v odlišném barevném odstínu od přilehlých navazujících chodníků z dlažby. Součástí takto navržených zvýšených ploch jsou místa pro přecházení (viz dále).

Parkovací pásy (pásy zeleně)

Podél navržených komunikací v dotčených ulicích jsou nově navržena podélná parkovací stání pro osobní automobily s krytem z betonové vegetační dlažby, a to vždy ve volných prostorech mezi stávajícími vjezdy, které je třeba respektovat a zachovat. Parkovací stání jsou navržena v samostatných parkovacích zálivech pro 1-3 osobní automobily. Jednotlivé zálivy a vjezdy jsou od sebe odděleny zvýšenými pásy/ostrůvky zeleně proměnné délky (min 2,00m), ve kterých se předpokládá výsadba vzrostlých stromů (viz SO 801). Délka parkovacích stání v zálivech je min 5,75m s prodloužením krajních stání o 1,0m (resp. 6,00 pro samostatná/jednotlivá stání), šířka parkovacích zálivů je 2,00m. Na styku parkovacích stání a přilehlé vozovky bude osazen přejezdový obrubník s výškou +0,05m nad úrovní vozovky.

Chodníky pro pěší

Podél komunikací ve všech dotčených ulicích jsou nově navrženy jednostranné chodníky pro pěší s povrchem z betonové dlažby v minimální šířce 1,50m až k fasádě přilehlé zástavby. Výjimku tvoří ulice Pod Školou, kde vzhledem k úzkému uličnímu prostoru a množství vjezdů po obou stranách není chodník nově navrhován a dále ulice Za Humny I, kde bude zachován stávající chodník, který byl již v minulosti rekonstruován.

Chodníky budou vzájemně propojené místy pro přecházení navrženými převážně v rámci zvýšených zpomalovacích prahů. Pěší trasy tak nově tvoří ucelený celek a budou opatřeny předepsanými bezbariérovými prvky.

Chodníky jsou od přilehlé vozovky odděleny zvýšeným obrubníkem (+0,10m), přičemž v místě vjezdů bude osazen snížený přejezdový obrubník (+0,05m). Podél sníženého obrubníku na styku s komunikací bude proveden varovný pás š.0,40m z kontrastní reliéfní dlažby. Na rubu chodníku v místech, kde chodník nepřiléhá k zástavbě, bude osazen záhonový obrubník s výškou nášlapu +0,06m (vodící linie).

Přechody pro chodce a místa pro přecházení

Součástí navrhovaného řešení jsou nově navržené místa pro přecházení v místech křížení pěších tras, tj. chodníků podél jednotlivých komunikací v dané lokalitě. Tyto budou součástí nově navržených zvýšených zpomalovacích prahů (+0,08m nad úrovní nivelety). Na styku zvýšených prahů s přilehlým chodníkem (s výškou

nášlapu +0,02m nad úrovní zvýšené plochy) budou za obrubníkem provedeny předepsané úpravy z reliéfní kontrastní dlažby, tzn. varovný pás šířky 0,40m a na něj kolmo navazující (odsazený) signální pás v šířce š.0,80m ve směru osy místa pro přecházení až k vodící linii na vnější hraně chodníku (fasáda/líc oplocení).

Výjimku tvoří ulice Pod Školou, kde zpomalovací práh není navržen a místo pro přecházení bude provedeno klasicky v úrovni vozovky. Na styku chodníku s vozovkou zde proto bude osazen snížený přejezdový obrubník 150/150 mm s výškou nášlapu +0,02m v celé šířce místa pro přecházení. Vyrovnání povrchu chodníku ke sníženému obrubníku bude provedeno pomocí rampy v potřebné délce se sklonem max. 12,50 % tak, aby na rubu chodníku zůstal zachován pruh šířky min. 0,90m se základním příčným sklonem 2,0 %.

Vjezdy k přilehlým nemovitostem

Návrh nových komunikací a přilehlých chodníků respektuje všechny stávající vjezdy k přilehlým nemovitostem v dané lokalitě. V místech vjezdů, které jsou součástí chodníku, bude na styku s vozovkou osazen snížený přejezdový obrubník 150/150 mm s výškou nášlapu +0,05m. (min +0,02m). Podél sníženého obrubníku bude proveden varovný pás š.0,40m z kontrastní reliéfní dlažby v délce vjezdu s přesahem do výšky nášlapu +0,08m. V místech vjezdů bude použita zesílená konstrukce chodníku/vjezdu, s krytem z betonové dlažby stejného tvaru i barvy jako v navazujících chodnících. Vyrovnání povrchu chodníku ke sníženému obrubníku bude provedeno pomocí nájezdové rampy se sklonem max. 12,50 % tak, aby na rubu chodníku zůstal zachován pruh šířky min. 0,90m se základním příčným sklonem 2,0 %. V místech s nedostatečnou šířkou chodníku bude snížení provedeno v celé šířce chodníku, a to rampou v délce 1,0m podél přechodového obrubníku.

Samostatné vjezdy v pásu zeleně, které nejsou součástí chodníku, jsou navrženy pokud možno v šířce 6,00m tak, aby bylo umožněno krátkodobé podélné parkování rezidentů ve vjezdech a usnadnil se vjezd/výjezd z dotčených komunikací. V místech vjezdů bude na styku s vozovkou osazen snížený přejezdový obrubník 150/150 mm s výškou nášlapu +0,05m (min +0,02m).

Rubová strana vjezdů směrem do vrat přilehlých nemovitostí bude plynule napojena na stávající zpevněnou plochu na soukromém pozemku, v případě nezpevněného povrchu bude nový vjezd ukončen zapuštěným obrubníkem 100/250 mm v úrovni povrchu na hranici vrat/pozemku.

Ve výjimečných případech, kdy nelze dodržet příčný sklon vjezdu směrem k vozovce, bude na rubové straně vjezdu na hranici pozemku osazen odvodňovací žlab s mříží DN100.

Výškové řešení

Výškové řešení je navrženo s ohledem na minimalizaci zemních prací, maximální se přizpůsobení okolnímu terénu včetně stávajících vjezdů a plynulé napojení na stávající povrch navazujících místních komunikací.

Nově navržená niveleta všech dotčených komunikací v celém průběhu maximálně kopíruje stávající stav tak, aby byly zachovány výškové vazby na stávající vjezdy a vstupy k přilehlým nemovitostem. Niveleta komunikace v ulici Školní klesá ve směru staničení (směrem od ulice Na Hradčanech) proměnným sklonem v hodnotě 0,84 - 9,71 % s maximálním sklonem uprostřed úseku. Niveleta komunikace v ulici Za Humny I klesá ve směru staničení (směrem od ulice Školní) proměnným sklonem v hodnotě 3,16 – 5,275 %. Niveleta komunikace v ulici Za Humny II klesá ve směru staničení (směrem od ulice Školní) proměnným sklonem v hodnotě 0,92 – 8,26 %. Niveleta komunikace v ulici Pod Školou stoupá ve směru staničení (směrem od ulice Školní) v proměnném sklonu 4,44 – 9,65 %.

Poloměry výškových zakružovacích oblouků jsou navrženy s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/hod, s minimálním poloměrem vypuklého i vydutého oblouku R=400m, resp. R=160m v místech napojení na stávající

komunikace. Základní příčný sklon komunikací je navržen jako jednostranný v hodnotě 2,0 – 2,5 % tak, aby plynule a co nejrychleji odváděl vodu z povrchu vozovky do nově navržených odvodňovacích prvků, případně do míst určených pro vsakování povrchové vody (parkovací zálivy podél vozovky). V ulicích Za Humny I a Za Humny II je příčný sklon komunikace vlivem stávajícího výškového uspořádání uličního prostoru navržen v hodnotách 6,0 – 8,0 % směrem k pravostrannému chodníku podél zástavby. V začátku úseku jednotlivých komunikací se příčný sklon přizpůsobí tak, aby se plynule napojil na povrch navazujících komunikací.

Přilehlá parkovací stání podél komunikace jsou navržena v podélném sklonu kopírujícím niveletu komunikace a v příčném sklonu max. 3,0 % směrem k vozovce, od které budou oddělena přejezdovým obrubníkem s výškou +0,05m nad úrovní vozovky, případně obrubníkem 100/250 zapuštěným v úrovni vozovky.

Výškové řešení nově navržených chodníků přilehlých ke komunikacím je dané výškovým uspořádáním nově navržené vozovky, a déle výškou nášlapu nově navrženého obrubníku nad hranou přilehlé vozovky. Podélný sklon nově navržených chodníků v ulici Školní v délce cca 150 m a v ulicích Za Humny I a II v krátkých úsecích v napojení na ulici Školní přesahuje proto přípustnou hodnotu 8,33 % a bude požádáno o výjimku z vyhlášky 398/2009 Sb. (viz dokladová část). Chodníky podél nově navržených komunikací jsou navrženy v příčném sklonu 2,0 % směrem k vozovce, od které bude oddělen obrubníkem s výškou nášlapu +0,10m.

Samostatné vjezdy v pásu zeleně jsou navrženy ve sklonu 2,0 – 5,0 % směrem k přilehlé vozovce, ve výjimečných případech je max sklon 10 % (ulice Za Humny I a II). V ojedinělých případech, kdy s ohledem na stávající výškové poměry budou vjezdy vyspádované směrem k přilehlé nemovitosti, bude na hranici vjezdu osazen odvodňovací žlab.

Podrobné řešení SO 101 – komunikace a zpevněné plochy viz samostatná část D.1.1. této dokumentace.

Odvodnění

V dané lokalitě se v současné době nachází stávající dešťová kanalizace s přesně nezjištěným průběhem trasy, do které jsou napojeny stávající uliční vpusti odvodňující komunikace a taktéž většina okapových svodů z přilehlých nemovitostí.

Nově navržené komunikace a přilehlé zpevněné plochy jsou navrženy v proměnném podélném a příčném sklonu tak, aby byl zajištěn plynulý odtok vody z povrchu zpevněných ploch směrem ke zvýšenému obrubníku, a dále do obnovených, případně nově navržených uličních vpustí a žlabů. Obnovené vpusti jsou umístěné v poloze blízké stávajícím vpustím tak, aby byly napojeny do stávajících přípojek dešťové kanalizace, a aby nedocházelo ke kolizím s inženýrskými sítěmi. Dle potřeby byly doplněny nové uliční vpusti a žlaby, které budou nově připojeny do nově navrženého kanalizačního řádu. Uliční vpusti budou použity v případě, že nebude docházet ke kolizím se sítěmi. V případě předpokládaných kolizí je nutné použít chodníkových (obrubníkových) vpustí. Vzhledem k přesnosti digitálních podkladů je nutné provést toto rozhodnutí přímo na stavbě po odkrytí konstrukcí. Stávající vpusti, které nebudou obnoveny, budou zrušeny a jejich přípojky zaslepeny.

Plochy s parkovacím stáním budou částečně provedeny s povrchem z vegetační (vsakovací) dlažby z důvodu zabránění nadměrného odtoku povrchových vod do stávající dešťové kanalizace. Bude použita dlažba plná s distančními nálsky 30mm, distanční spáry šířky 30mm budou vyplněny drceným kamenivem pro umožnění vsakování srážkových vod. Propustná konstrukce bude odvodněna na zemní pláni do trativodu napojeným do šachet uličních vpustí.

Odvodnění nově navržených chodníků je zajištěno příčným sklonem 2,0% směrem k vozovce.

Vjezdy a vstupy k přilehlým nemovitostem budou taktéž vyspádovány směrem k vozovce, a to ve sklonu min 0,5% směrem od vrat. V ojedinělých případech, kdy s ohledem na stávající výškové poměry budou vjezdy vyspádovány směrem k přilehlé nemovitosti, bude na hranici vjezdu osazen odvodňovací žlab.

Odvodnění zemní pláně zpevněných ploch je zajištěno jejím sklonem v hodnotě min 3,0%, přičemž v nejnižším místě pláně je navržena podélná drenáž, která bude zaústěná do nově navržených vpustí.

Kanalizační přípojky budou připojeny do nově navrženého řadu dešťové kanalizace. Předpokládá se využití trub PVC KG DN min 160 mm, uložených do šterkopískového lože tl. min. 100 mm tak, aby styk potrubí s podkladním ložem byl alespoň ¼ obvodu průřezu potrubí. Zásyp potrubí do výšky 150 mm nad horní líc potrubí bude proveden z neostrohranného materiálu a nebude nad potrubím hutněn. Pro zásyp bude použita vytěžená zemina, hutněná po vrstvách. Podélný sklon bude min. 1 %. Připojení do kanalizačního řadu bude provedeno buď v místě revizní šachty nebo přímo do potrubí speciálním kusem a vyříznutím. Místo napojení bude obetonováno. Výkop pro potrubí bude proveden jako rýha s přílohným pažením minimální šíře 0,8 m.

Uliční vpusti s rozměrem mříže 500/500 mm budou osazeny tak, aby otvory v mříži byly kolmo na směr jízdy. Uliční vpusti budou betonové s litinovou mříží a záchytným košem se sedimentačním prostorem pro usazování splavenin. Únosnost vpustí osazených ve vozovce musí vyhovovat pojezdu nákladní dopravy - D400 dle EN 124.

Stávající okapové svody, které jsou ve stávajícím stavu vyvedeny na povrch přilehlého chodníku/vozovky, budou nově opatřeny lapačem splavenin (gaiger) a připojeny přípojkou PP KG DN160 do nově navržené dešťové kanalizace.

Rozmístění obnovených a nově navržených uličních vpustí viz příloha C.3. Koordinační situace této dokumentace, podrobné řešení viz SO 301 – Dešťová kanalizace v samostatné části D.1.2. této dokumentace.

SO 301 - Dešťová kanalizace

Tato část projektové dokumentace řeší rekonstrukce dešťové kanalizace pro odvodnění povrchů navrhované úpravy místní komunikace. Spádování povrchů a uliční linie jsou navrženy v rámci objektu SO101 komunikace a upevněné plochy.

Byl proveden průzkum dané lokality Tuchlovice a celkově bylo zjištěno a lze konstatovat.

- DK ve špatném stavu ale účel odvodu dešťových vod z komunikací a přilehlých nemovitostí plní. Nebyli zjištěny zásadní poruchy, které znemožňují odtok vody
- Lokálně zjištěny na několika místech zásadnější poruchy
- DK tvořena nejednotným systémem některé UV jsou boční, některé průběžné. Vpusti nejsou vybaveny košem ani sedimentačním prostorem. Průběžné vpusti jsou mělké 80-100 cm
- Před domy jsou umístěny šachty nebo vpusti do kterých je z boku napojen dešťový svod. Některé dešťové svody jsou ale zřejmě napojeny přímo do potrubí nebo vytékají na terén zahrady nebo chodník a do nejbližší uliční vpusti po povrchu.
- DK je uložena mělce pod terénem, většinou dno šachet zastiženo 1 m ale lokální i méně. Je zřejmé že DN vede nad ostatními sítěmi (Voda plyn kanalizace) jejichž hlavní řad a přípojky kříží horem.
- Potrubí je většinou dimenze DN300, přípojky menší, stoky po soutoku jsou dimenzí DN400-DN600, materiál beton.

Upravenou komunikaci je navrženo odvodnit do stok ve stávající trase do profilu potrubí dimenze DN200-DN500. Dimenze potrubí odpovídá stávajícímu stavu a byla ověřena výpočtem. Kapacita potrubí je dostatečná pro odvedení kontrolního deště s intenzitou 160 l/s/ha.

Stavbou se nemění odtokové poměry, celková odvodňovaná plocha se nemění. Provedení povrchu bude odpovídat stávajícímu stavu tedy nepropustným povrchům městských komunikací a chodníků. Oproti stávajícímu asfaltovému povrchu přibudou plochy zeleně a dlažeb. Tj. redukováne plocha odtoku bude mírně menší.

Z ploch ulice jsou dešťové vody svedeny do uličních vpustí a žlabů. Vpusti jsou navrženy pro maximální odvodňovanou plochu 400 m². Do DK budou napojeny také stávající přípojky dešťových svodů.

V dokumentaci jsou zakresleny dešťové svody zjištěné při průzkumu projektanta. Ostatní, skryté nebo jiné dešťové svody a přípojky, budou realizovány dle nalezeného stavu, nebo dle výsledku projednání dokumentace a zakreslení v dalším stupni PD.

Výškové řešení vychází ze řešení stávajícího stavu a z toho, aby došlo k bezproblémovému křížení se stávajícími podzemními investicemi. Výška stok v místech křížení stávajících sítí zůstává stejná. Stoky DK jdou navrženy v hloubce dna dno 0,6-1,3 m pod terénem. Budou umístěny nad ostatními sítěmi (plyn, voda, kanalizace). To to uspořádání je vzhledem k hustotě st. sítí a mělkému umístění napojovacích bodů nutné.

Nadmořská výška uvedená v popisu šachet je orientační, založená na lokálním ověření hloubky stávajícího stavu. V dalším stupni PD nebo během realizace bude výška upřesněna v závislosti na zjištěné skutečné výšce potrubí. Také výška pokopů bude v dalším stupni zpřesněna v závislosti na přesné pozici navrženého terénu.

Navržena je kompletní rekonstrukce všech úseků a přípojek v ploše rekonstrukce komunikací s předpokladem, že stávající stavební stav nevyhovující. Po provedení doprůzkumu nebo po odkopání potrubí během realizace může být rozhodnuto o ponechání části stok.

Vzhledem k novému členění komunikace jsou odvodňovací prvky (vpusti, žlaby, šachty) navrženy v nové pozici.

V návrhu jsou obsaženy nejistoty vyplývající z neznalosti stávajícího stavu, především stavebního stavu potrubí a přesné výškové a směrové vedení DK. Nové stoky vedou v původní trase nebo se mírně vychylují tak aby lépe probíhali pod posunutými uličními liniemi, například aby se nenacházeli pod obrubníkem vozovky.

Napojení na stávající stoky

Napojení je vždy provedeno ve stávající šachtě v místě stávajícího napojení. Předpokládá se ponechání stávající šachty, výměna potrubí a stavební úpravy v místě připojení a dna. V případě změny výšky terénu bude vyměněn a vyrovnán poklop šachty. V případě špatného stavebního stavu bude přebudována celá šachta.

Napojení dešťových svodů

Napojení dešťových svodu bude dořešeno individuálně pro každou nemovitost v závislosti na stávajícím způsobu napojení. Na rozdíl od stávajícího stavu není doporučeno napojit svody přímo do potrubí. Existují následující varianty napojení

1. Potrubí zakončit lapačem nečistost (Geigerem) a napojit přímo do potrubí odbočkou na potrubí nebo dodatečně navrtávkou a sedlem.
2. Na přípojce osadit revizní šachtu
3. Přípojky zakončit šachtou s mříží do které napojit povrchový odtok od nemovitosti

4. Napojení do prefabrikové šachty (plast) se dnem T, nebo navrtávkou
5. Napojení do atypické zděné šachty

Uliční vpusti a žlaby

Navrženy jsou betonové uliční vpusti. Vpusti budou z prefabrikovaných bet dílců DN450 (nebo DN500) . Mříž 500x500 mm pro zatížení D400. Odvodňovací žlaby D400. Žlaby jsou navrženy z polymer betonu nebo lisovaného betonu, vodotěsné, s litinovou mříží v provedení D400. V nejnižším místě žlabu je odtoková vpust s košem.

Potrubní vedení

Je navrženo potrubí dešťové kanalizace dimenze DN150-DN500. Navrženy jsou hrdlové roury plnostěnné, hladké, Materiál PP SN16 Wavin Accaro (Alternativně např. PVC SN16). Zvýšená tuhost potrubí je navržena z důvodu sníženého krytí potrubí. V úseku Ulice Školní, kde je zajištěno dostatečné krytí je navrženo potrubí SN12. V místech krytí pod 0,5 m bude potrubí navíc obetonováno. Krytí navrženého potrubí v kvalitě SN 16 je v dovoleném rozmezí 0,5 až 6,0 m.

Šachty

V projektu jsou navrženy následující typy šachet

- Prefabrikované betonové, DN1000, poklop D400
- Prefabrikované plastové Tegra 1000, Tegra 600 Tegra 425, poklop nebo mříž D400, v chodníku B125
- Atypické zděné šachty DN425-DN600, tam kde bude výška šachty menší než minimální rozměr výrobce (tj. cca menší než 0,95 m, bude ověřeno u každé Šachty individuálně)
- Atypické zděné šachty DN1000, v místech napojení, bude-li stavební stav stávající šachty nevyhovující

Poklopy: Na skruž bude osazen těžký kruhový pojezdny litinový poklop DN 600 mm, podložený rektifikačními prstenci do příslušné nivelety D400 s kloubem, s ventilačními otvory, pojistkou proti samovolnému uzavření a možností osazení zámku, tř. zatížení poklopu bude D400. Všechny šachtové prefabrikáty budou s žebříkovými, povrchově ochráněnými a při výrobě zabudovanými stupadly.

Provádění kanalizace – plastové potrubí:

Kanalizace bude pokládána do paženého výkopu, hloubeného strojně, v místě stávajících sítí ručně. Dno výkopu musí být vykopáno v souladu s předepsanými spády a sklony. Výkop bude pažen přílohným pažením. Trubky musí být položeny do 100 mm vysokého, dobře upraveného pískového lože tak, aby uložení bylo stejnoměrné. Potrubí je postupně obsypáváno tříděným obsypem až do výše 300 mm nad temeno potrubí. Po té je obsypový materiál pečlivě ručně upěchován mezi stěnou výkopu a trubkou. Strojové upěchování je přípustné od výše 300 mm nad vrcholem trubek. Před zasypáním gravitačních stok a přípojek bude provedena zkouška těsnosti kanalizace dle ČSN 756909.

Zemní práce budou prováděny strojně, s ohledem na stávající sítě – viz vyjádření ostatních správců. Souběh a křížení sítí se řídí dle ČSN 73 6005. V případě výskytu spodní vody bude ve výkopech provedena drenáž. Zemní práce a založení je prováděno v rostlém terénu, nebo v hutněných násypech.

Podrobné řešení SO 301 – dešťová kanalizace viz samostatná část D.1.2. této dokumentace.

SO 401 - Rozvody NN a VO

Tato část projektové dokumentace řeší zbudování nového Veřejného Osvětlení (dále už jen VO) v obci Tuchlovice v lokalitě Jih.

Řešení tohoto projektu bylo prováděno na základě objednávky, předané výkresové dokumentace, technických specifikací jednotlivých prvků systému a požadavků upřesněných na jednáních s investorem. Veškerá zařízení uvedená v předkládané dokumentaci jsou v souladu s českými normami a jinými zákonnými ustanoveními a v maximální míře odpovídají požadavkům investora.

Volba konkrétních zařízení při realizaci včetně odpovědnosti za jejich shodnost s českými normami a jinými zákonnými ustanoveními je na dodavateli a podřizuje se schválení investora.

Základní technické údaje

Napěťové soustavy – elektrická síť, provozní napájení nn: 3 N PE AC 50 Hz 400V/TN-C-S

Ochrana před úrazem el. Proudem (ČSN 33 2000-4-41 ed.3)

základní : izolací, kryty, přepážkami

při poruše: automatickým odpojením od zdroje a proudovým chráničem

automatickým odpojením od zdroje a doplňujícím vodivým pospojováním

dvojitá nebo zesílená izolace, ochrana základní i při poruše

V rozvaděcích byla použita ochrana proti přepětí. Uvažovaná impulsní výdržná napětí chráněných zařízení dle ČSN 33 2000-4-443 ed.2, tab 44B jsou:

Pro napěťovou hladinu 230/400V v kategorii napětí IV 6kV, pro kategorii napětí III 4kV, pro kategorii napětí II 2,5kV a pro kategorii napětí I 1,5kV.

Rozvaděče jsou dle normy ČSN EN 61439 zařazeny jako DBO – rozvodnice určené k provozování laicky.

Stávající stav

Veřejné osvětlení je nyní řešené umístěním na betonové sloupy pod správou ČEZ pomocí různých druhů stylů uchycení. Jako je Bandimex páska, kovové rošty apod. Napojení světel je řešené přes spínané vrchní vedení NN, které je tažené na sloupech a spínané v rozvaděcích pro jednotlivé větve VO. Světelné zdroje lamp jsou převážně nízkotlakového sodíkového typu. Místy je použitý novější typ Led svítidla.

Nový stav

Předmětem projektu je zbudování nového VO v obci Tuchlovice v lokalitě Jih. Nový projekt počítá s vykopáním kabelové trasy v lokalitě Jih. Lamy jsou od sebe umístěny ve vzdálenostech 27-33m s ohledem na světelnou studii výrobce světelných zdrojů s ohledem na již udělanou zástavbu v ulicích. Použitý kabel na propojení bude CYKY-J 4x10. Vzhledem k požadavkům investora o zachování designu z vedlejších ulic, bude veškeré nově zbudované VO umístěno v zadní části chodníku. (hrana dál od silniční komunikace) Dalším z požadavků investora je zachování designu VO z vedlejších ulic kde se nachází referenční Lampový stožár typu K 6-133/89/60 Z 6m společně se retenčními světly BELLATRIX 25.

V projektu se počítá s celkovou úpravou všech povrchů a veškeré překopy silnic budou obsahovat 3x kopoflex 90 po celé délce překopu silnice, s vyústěním na povrch. V Lokalitě jih se jedná o úpravu ulic: Pod Školou, Školní, Za Humny 1 a Za Humny 2 kde veškeré zbudované VO bude umístěno v zadní části chodníku (vzdálená hrana od silniční komunikace). Veškeré metráže kabelů jsou uvedeny s +3.6% zvlněním.

V ulici Pod Školou je navrženo 5 nových lamp, které jsou umístěny na straně nově zbudovaných parkovacích míst v travnatých částí ulice. Lampy budou mít značení R1T31, R1T32, R1T33, R1T34, R1T35 s počátkem značení od ulice Školní. Celková délka výkopu v této části bude činit 145m. Délka kabelu bude 170m.

V ulici Za Humny 2 je navrženo 9 nových lamp. Tyto lampy mají označení R1T14, R1T15, R1T16, R1T18, R1T26, R1T27, R1T28, R1T29, R1T30, s počátkem značení od ulice Národního Odboje. Celková délka výkopu v této části bude činit 250m. Délka kabelu bude 310m.

V ulici Za Humny 1 je navržena 1 nová lampa v zatáčce u křížení ulic Za Humny 1 s ulicí Národního odboje. Tato lampa se nachází naproti rozvaděči s označením R1, ze kterého je zároveň napájena. Tato lampa má označení R1T37. Délka výkopu u této lampy činí 13m. Délka kabelu je 18m.

Ve stávající lampě s označením R1T19 vznikne napojovací bod pro nově zbudované části VO v lokalitě Jih.

V ulici Školní je navrženo 8 nových lamp. Tyto lampy mají označení R1T6, R1T17, R1T38, R1T39, R1T40, R1T41, R1T42, R1T43 s počátkem značení od ulice Na Hradčanech. Celková délka výkopu v této části bude činit 281m. Délka kabelu bude 321m.

Lampy s označením R1T41a R1T42 jsou lampy u nově zbudovaného přechodu. A jsou umístěné u hrany chodníku, která je blíže k silniční komunikaci.

Celková délka výkopu v lokalitě Jih je 689m.

Celková délka kabelu CYKY-J 4x10 v lokalitě Jih je 804m.

Celkový počet lamp v lokalitě JIH je 23ks

Všechny lampy budou opatřeny antičpavkovou manžetou, uzemňovacím šroubem a zapuštěné v nově zbudovaných základech. Antičpavková manžeta bude umístěna 150mm nad povrch terénu a 150mm zapuštěná pod povrchem terénu. Uzemnění lampy bude provedeno pozinkovaným drátem průměru 10, který bude napojený na pásek uložený v zemi pomocí dvou svorek typu pásek/drát a po celé délce napojení bude opatřeno antikorozií ochranou, stejně tak i napojení drátu na lampu v délce 0,5m od uzemňovacího šroubu směrem do země.

Lampy uložené v travnatém/volném povrchu mají přiznanou betonovou ochranu (čepice) viz vzorový řez základu vetknutého stožáru VO při uložení ve volném terénu. Všechny lampy budou opatřené svorkovnicí například MOREK SR 721-25/N pro připojení kabelu CYKY-J 4x10.

Po celé délce výkopu musí být umístěná výstražná páska 300mm nad vedením VO. Po celé délce výkopu bude umístěný pásek FeZn 30x4mm. Veškeré spoje budou provedeny přes dvě svorky Pásek/Pásek a každý spoj bude ošetřen antikorozií ochranou.

V ulici Školní se dále nachází přechod, který bude nasvícený dvěma stožáry s 6m výškou a se světelnými zdroji dle specifické světelné studie.

Demontáž stávajícího stavu

Demontáž zahrnuje sundání veškerého původního VO z betonových sloupů. Očistění sloupů od původních druhů uchycení VO a sundání spínané fáze ze sloupů, společně s likvidací odpadů která bude řešená s investorem.

Demontáže původních VO svítidel musí být prováděna s opatrností z důvodu předání investorovy pro další využití.

Podrobné řešení SO 401 – Rozvody NN a VO viz samostatná část D.1.3. této dokumentace

SO 801 - Sadové úpravy

Tato část projektová dokumentace řeší výsadbu nové vzrostlé zeleně v nově navržených prostorech (zvýšených ostrůvcích) podél komunikací mezi vjezdy a parkovacími stáními. Hlavním cílem projektu je vytvořit v Tuchlovicích plně funkční plochy zeleně.

Popis a posouzení výchozího stavu lokality

Uliční prostor v řešených ulicích je široký. Jedná se o obousměrné ulice, kde parkují někteří místní obyvatelé svoje automobily. V blízkosti vjezdů parkují i na travnatých pásích. Ve stávajících travnatých pásích se nachází místy výsadby obyvatel zejména keřového vzrůstu. Řešené ulice jsou ve špatném provozním stavu, komunikace, obrubníky i prostor pro zeleň vyžaduje komplexní nové řešení.

Návrh řešení

V rámci rekonstrukce celého uličního prostoru dojde k obnově chodníků, míst pro parkování a ploch vyhrazených pro zeleň. V rámci těchto míst budou navrženy kvetoucí, okrasné stromové výsadby malokorunných dřevin, jako je hloh obecný (*Crateagus monogyna* 'Paul's Scarlet'), svitel latnatý (*Koelreuteria paniculata*) a jeřáb obecný (*Sorbus aucuparia*). Všechny navržené dřeviny budou menšího vzrůstu max. do 12m výšky, aby nedocházelo ke střetům s budovami. Do vyhrazených prostorů pro zeleň bude navržena výsadba nových dřevin ve výsadbové velikosti 12-14. Dřeviny budou navrženy a umístěny na základě situačního podkladu nově navrženého řešení komunikací a zpevněných ploch s ochrannými pásmy všech inženýrských sítí.

Celkem je v řešeném území navrženo 25 potencionálních míst pro možnou výsadbu okrasných dřevin, jejich umístění je patrné z přílohy C.3. Koordinační situace této PD a stavebního řešení v rámci SO 101. Přesné umístění bude stanoveno v navazující prováděcí dokumentaci dle požadavku investora. Vzrostlé stromy budou vysazeny tak, aby nebyly v kolizi se stávajícím vedením inženýrských sítí (podzemním i nadzemním). V případě potřeby bude použita protikořenová zábrana.

Požadavky na rostlinný materiál

Podle tvaru a růstových charakteristik zde budou vysazovány listnaté stromy kmenného tvaru s víceletou korunou s terminálním výhonem. Koruna bude zapěstována v podchozí výšce 2metry a obvod kmínku vysazovaných dřevin musí odpovídat výsadbové velikosti určené v seznamu rostlin. Habitus stromu musí odpovídat druhu, koruna i kmen budou bez nežádoucích zásahů. Průběžný terminál nesmí být sesazen ve starším než jednoletém dřevě a v době odběru ze školky kvalitně zapěstován. Všechny rostliny musí být dodány ve vyrovnané kvalitě odpovídající standardům certifikovaných pěstitelů.

Výsadba rostlin – stromy

Všechny dřeviny budou dodány pouze v kontejnerech nebo s dobře prokořeněnými zemními baly úměrnými velikosti rostliny. Musí být bez veškerých chorob a škůdců a jimi způsobených poškození, se zdravými kořeny.

Podle tvaru a růstových charakteristik zde budou vysazovány stromy kmenného tvaru s víceletou kvalitně zapěstovanou korunou a s nepoškozeným terminálním výhonem.

Založení trávníkových ploch

Trávníky budou zakládány v souladu s ostatními pracemi, nejlépe po skončení veškeré stavební činnosti a výsadbě stromů. Práce budou započaty likvidací stávajících porostů. Plochu je před výsevem třeba pečlivě zkyprřit. Půda bude rozrušena kultivátorem do hloubky v průměru 10 cm. Odpady, kameny o průměru větším než 5 cm a části rostlin, které se obtížně rozkládají je nutno odstranit. Následuje plošné navezení trávníkového

pěstebního substrátu o mocnosti 5 cm, jeho rozprostření a zapravení do půdy. Následuje obdělání půdy hrabáním, aby došlo ke kvalitnímu provzdušnění a urovnání a uhrabání zeminy.

Jemné urovnání je třeba provést do požadované roviny, modelace terénu mají být pozvolné a plynulé. Výsev se může provádět pouze na dobře ulehklých nebo utužených plochách. Napojení na obrubníky, kryty ploch, apod., mají být plynulé a smí se odchylovat nejvýše o 2 cm směrem dolů.

B.2.7. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

B.2.8. ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Stavba svým charakterem nevyžaduje řešit speciální protipožární zabezpečení. Přístupy ke stávajícím objektům a odbočky jsou projektově respektovány a polohově nebo výškově nejsou zásadně dotčeny. Výstavbou nových komunikací bude zachován přístup složek IZS ke stávajícím nemovitostem. V rámci výstavby je zajištěn průjezd vozidel požární ochrany, a to minimálně šířkou 3,5 m mezi pevnými překážkami.

Stávající hydranty nebudou polohově dotčeny, v případě potřeby dojde k jejich výškovému dorovnání s nově navrženým povrchem. Poloměry, minimální průjezdní profil a konstrukce povrchů je navržena s ohledem na průjezd vozů HZS a IZS.

B.2.9. ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

B.2.10. HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ

Ve finální podobě stavby není třeba vyhovět speciálním požadavkům. Stavbou se prostředí nijak nemění a stavba v cílové podobě nemá negativní vlivy. Pouze při provádění stavebních prací je nutno dodržovat základní předpisy a pravidla daná platnou legislativou. Zejména prašnost a hlučnost je nutno omezit na minimum a zbytečně neobtěžovat okolí.

Ochrana proti hluku je dána tím, že stroje a pracovní postupy užívané při výstavbě musí splňovat podmínky, za nichž byly schváleny do provozu a užívání. Stavební práce je nutno rozvrhnout tak, aby hlučné činnosti časově nezasahovaly do ranních nebo naopak večerních hodin.

B.2.11. ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

Na konkrétních parcelách bude řešeno v rámci samostatných projektů rodinných domů

b) ochrana před bludnými proudy

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

d) ochrana před hlukem

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

e) protipovodňová opatření

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Navržené řešení stavby se nenachází na poddolovaném území. Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrhována speciální opatření.

B.3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa technické infrastruktury

Napojení technické infrastruktury jsou vyznačena v příloze C.3. Koordinační situace této dokumentace, jednotlivá média jsou rozlišena barevně dle legendy čar.

- PŘIPOJENÍ ODVODŇOVACÍCH PRVKŮ DEŠŤOVÉ KANALIZACE nově navrženými přípojkami do nově navržených stok dešťové kanalizace, a dále do stávající stoky DK v ulici Školní a Národního Odboje
- PŘIPOJENÍ VEDENÍ VO ze stávající lampy VO v ulici Za Humny I na pozemku poz. p.č. 1339/4 a ze stávajícího rozvaděče v křížení ulic Národního Odboje / Za Humny I na pozemku poz. p.č. 622/1.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Viz bod B.2.6. této zprávy.

B.4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

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

V rámci navrženého řešení nedojde ke změně dopravního uspořádání dotčených místních komunikací v dané oblasti. Celá dotčená rezidenční oblast bude i nadále zařazena do širší zóny s celoplošným omezením nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h (Zóna 30). Kombinací dopravních a stavebních opatření (zúžení šířky komunikací a realizace stavebních zklidňovacích prvků) dojde k dalšímu zklidnění dopravy v dané lokalitě.

Komunikace uvnitř zóny budou zúženy na šířku 3,50-6,00m pro obousměrný provoz, čímž dojde ke zklidnění dopravy, a navíc umožní návrh nových parkovacích stání podél vozovky. Komunikace s šířkou 3,50m budou na vhodných místech opatřeny výhybnami s lokálním rozšířením vozovky na min 5,00m.

Na vhodných místech (v ulici Školní a ve vjezdech do ulic Za Humny I a Za Humny II) budou do vozovky osazeny fyzické zpomalovací prahy, čímž dojde k dalšímu klidnění dopravy, a navíc se vytvoří prostor pro vložení přechodů pro chodce a míst pro přecházení.

Osvětlení nově navržených komunikací a chodníků bude zajištěno stávajícími a nově navrženými svítidly veřejného osvětlení (viz SO401).

Dopravní značení

Celá širší lokalita (rezidenční oblast) je na všech vjezdech z páteřní komunikace II/606 (ulice Karlovarská) a z přilehlých ulic Spojná a Ke Stráži vyznačena svislým dopravním značením (IZ8a) jako „zóna 30“. Toto značení bude zachováno. V rámci výstavby komunikací a přilehlých zpevněných ploch bude upraveno stávající a doplněno nové svislé a vodorovné DZ. Svislé a vodorovné dopravní značení bude provedeno v souladu s vyhláškou č.294/2015 Sb. Vyznačení jednotlivých parkovacích stání bude provedeno pruhem z dlažby s odlišným barevným odstínem.

Návrh dopravního značení viz část D.1.1. - Komunikace a zpevněné plochy (příloha D.1.1.6.)

Bezbariérová opatření viz. odstavec B.2.4. této zprávy.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Bude plně zachováno stávající napojení na síť místních komunikací v dané lokalitě.

c) doprava v klidu

Předloženým návrhem řešení dojde k vytvoření nových parkovacích stání pro osobní automobily, a to v samostatných zálivech podél jednotlivých komunikací s podélným stáním délky min 5,75m. Další možné krátkodobé stání rezidentů je možné v samostatných vjezdech na přilehlé nemovitosti, které nejsou součástí chodníků, proto jsou tyto navrženy v šířce min 6,00m. Vyhrazené stání pro osoby ZTP nejsou nově navrhována, jelikož se jedná o parkovací místa pro rezidenty.

Počet navržených stání pro osobní automobily v jednotlivých ulicích:

Školní	parkovací stání nejsou nově navrhována	
Za Humny I	08 podélných stání	10 stání ve vjezdech
Za Humny II	14 podélných stání	13 stání ve vjezdech
Pod Školou	01 podélných stání	10 stání ve vjezdech
Celková kapacita	23 podélných stání	33 stání ve vjezdech

d) pěší a cyklistické stezky

V rámci navrženého řešení jsou navrženy chodníky pro pěší navazující na chodníky v dané lokalitě a přístupové cesty k jednotlivým nemovitostem. Ve všech dotčených ulicích jsou nově navrženy jednostranné chodníky minimální šířky 1,5 – 2,0m, s výjimkou ulice Za Humny I, kde byl v nedávné době vybudován nový chodník a tento bude zachován. Chodníky budou vzájemně propojené místy pro přecházení navrženými převážně v rámci zvýšených zpomalovacích prahů. Pěší trasy tak nově tvoří ucelený celek a budou opatřeny předepsanými bezbariérovými prvky.

B.5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**a) terénní úpravy**

Stavební práce si vyžádají především bourání a frézování stávajících asfaltových a betonových konstrukcí. Zemní práce sestávají z výkopu rostlé zeminy a dosypání zeminy, a to na úroveň zemní pláně nově navržených komunikací, případně zásyp ploch určených pro zeleň zeminou.

Upravenou zemní pláň (stejně jako další konstrukční vrstvy) je nutno pečlivě zhutnit a chránit před dlouhodobým působením nepříznivých klimatických podmínek před pokládkou dalších vrstev. Při úpravě pláně je nezbytně nutné dosáhnout její zhutnění na 100% PS a únosnosti minimálně Edef,2=30 Mpa pro chodníky, resp. 45MPa pro pojižděné konstrukce. Pokud nebude na zemní pláni dosažena předepsaná hodnota modulu přetvárnosti, bude o zlepšení vlastností podloží rozhodnuto na stavbě za účasti geologa a projektanta. Po provedení odkopávek na úroveň zemní pláně dojde k zjištění jejího zhutnění a únosnosti a stanovení míst, kde bude nutné provést sanaci. Případná sanace bude provedena v hloubce aktivní zóny zemní pláně 0,30m. Dojde k odtěžení neúnosné a převlhčené zeminy a jejímu odvozu na skládku. V místě aktivní pláně bude umístěn náhradní vhodný nenamrzavý materiál, který stanoví zhotovitel po dohodě s investorem. Zemina musí být do násypu aktivní zóny ukládána a hutněna po vrstvách. Nakonec bude zemní pláň urovnána do projektovaných výšek a bude zkontrolována její únosnost a zhutnění (viz výše).

Výměna podloží bude provedena pouze v místech mimo ochranné pásmo stávajících inženýrských sítí (především plynárenských zařízení), a v místech poblíž ochranného pásma budou výkopové práce prováděny ručně.

Část zeminy bude zpětně využita pro dosypání v místě násypů. Přebytková a nevhodná zemina bude odvezena na místo dle určení investora. Část ornice bude zpětně využita ke svahování a úpravám okolního terénu za obrubníky se zatravněním. Vybourané asfaltové směsi budou odvezeny do recyklačního centra, stejně tak bude naloženo i s betonovou sutí. Vybourané podkladní vrstvy ze štěrku a štěrkopísku budou odvezeny na skládku, případně je lze využít jako zeminu při úpravě zemní pláně. V místě inženýrských sítí je třeba dbát zvýšené opatrnosti při provádění zemních prací a dodržovat stanovené odstupné vzdálenosti. Konečné terénní úpravy zajistí dosypání a dorovnání zemního tělesa a rubových stran (za obrubníkem) zpevněných ploch.

Obecné požadavky

Pro správnou konstrukci násypového tělesa i zajištění funkčnosti a únosnosti podloží vozovky je nutné postupovat dle normy ČSN 73 6133, která stanovuje přesné požadavky na zeminy pro podloží násypu či samotné násypové souvrství a vlastnosti zemin v aktivní zóně.

Je nutné ověřit zrnitostní složení zemin a přizpůsobit návrh směsí tak, aby nedocházelo k pronikání jemných zrn zeminy do konstrukce – filtrační kritérium. Pokud by se prokázala nevyhovující zrnitost materiálu, je nutné zvolit jinou křivku zrnitosti příslušné vrstvy, či na rozhraní položit separační geotextílii. Norma ČSN 73 6133 mluví o dalších kritériích, které zde nejsou uváděny, ale jejich splnění je rovněž vyžadováno.

Vlastnosti zemin musí odpovídat minimálním požadavkům na neupravené zeminy dle ČSN 73 6133 tab. 10a. Nejedná se pouze o vlastnosti zemin v území, ale i zemin eventuálně použitých v násypovém tělese, tedy zemin dovezených.

Únosnost podloží je vhodné ověřit laboratorní zkouškou stanovení hodnoty CBR, samotná statická zatěžovací zkouška deskou po zhotovení pláně nemusí vždy stačit pro představu o komplexním fungování podloží, především pokud se provádí za příznivých podmínek.

Předběžným průzkumem a dodržením správných technologických postupů při hutnění zeminy a zřizování konstrukčních vrstev lze předcházet drahým opravám a chybám, které se mohou projevit již při stavbě či po krátké době od jejího dokončení.

b) použité vegetační prvky

Není předmětem návrhu projektové dokumentace.

c) biotechnická opatření

Není předmětem návrhu projektové dokumentace.

B.6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

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

Stavba nemá zásadní vliv na životní prostředí.

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

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje. V místě stavby se nenachází památné stromy ani rostliny či živočichové podléhající zvláštní ochraně.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

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

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

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

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

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

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

B.7. OCHRANA OBYVATELSTVA

a) Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Navrhovaná stavba splňuje základní požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva. Stavba svým návrhem umožňuje působení složek IZS, tak jak jsou definovány v zákoně č. 239/2000 Sb. Návrh respektuje potřeby průjezdu vozidel IZS a žádným způsobem neznemožňuje včasné varování či ochranu obyvatel při mimořádných událostech.

B.8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Navržené řešení stavby toto nevyžaduje.

b) odvodnění staveniště

Odvodnění bude zajištěno podélnými a příčnými spády v obdobném rozsahu jako navržené řešení stavby. Odvodňovací zařízení budou budována jako první. Jejich výstavba neovlivní hydrologické poměry v území. Ve finálním stavu bude odvodnění realizováno uličními vpustmi do dešťové kanalizace.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Stavební práce budou prováděny tak, aby doprava vedená dotčenými ulicemi, přístup a obslužnost stávajících budov zůstala po dobu stavebních prací zachována. Přes výkopy bude umístěn přejezd, překopy chodníků a pěších tras budou opatřeny lávkami a dopravní omezení bude řešeno přechodným dopravním značením. Okraje výkopů musí být předepsaným způsobem zajištěny, označeny a viditelné i za snížené viditelnosti.

Stávající venkovní hydranty a uzávěry energií musí zůstat během výstavby přístupné. Při realizaci je nutno zachovat přístup k objektům, vjezd dopravní obsluhy a pohotovostním vozidlům.

Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejných komunikací (zemina, bet. směs). U výjezdu ze staveniště bude proto situována oklepová plocha a plocha pro mechanické dočištění vozidel. Případné znečištění veřejných komunikací bude průběžně odstraňováno.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

V době provádění prací, které mohou mít vliv na znečištění komunikací v okolí staveniště, bude zajištěno průběžné čištění ulic mycími vozy. Průběžně bude prováděna kontrola a čištění kanalizačních vpustí pro zajištění odtoku povrchových vod.

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

Při provádění stavby bude nutno dbát na ochranu zeleně. Zachované stávající stromy v prostoru staveniště budou v průběhu stavby respektovány a vhodným způsobem ochráněny před poškozením (ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Veřejné plochy a stávající komunikace dočasně využívané pro stavbu při současném zachování jejich užívání veřejností musí být řádně zabezpečeny (označení, osvětlení, ohrazení výkopů apod.). Dočasný zábor veřejných ploch a veřejných komunikací pro potřeby stavby bude využit pouze v nezbytném rozsahu na omezenou dobu. Po ukončení jejich užívání budou uvedeny do požadovaného stavu. Zařízení staveniště bude umístěno převážně na pozemcích náležících stavbě, jiné pozemky by neměly být dotčeny. V případě nutnosti je nutné jiných pozemků dojednat s jejich vlastníky v předstihu.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Viz odstavec B.2.4. této zprávy.

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

S nově vzniklými odpady bude nakládáno podle zákona o odpadech č. 541/2020 Sb., v platném znění a podle jeho prováděcí vyhlášky. Původce odpadu zajistí přednostní využití odpadu před jeho uložením na skládku a předá odpad pouze fyzickým či právnickým osobám, které jsou oprávněny s ním nakládat.

Ukládání odpadu musí být prováděno na skládkách odpovídající kategorie. Odpad nesmí být svévolně ukládán zhotovitelem na místech, která k tomu nejsou určena smluvním vztahem s investorem. Celkové množství odpadu bude zhotovitelem prokázáno fakturami, vážními lístky či jinými dokumenty. Bez těchto dokumentů nemůže být vznesen nárok na proplacení nákladů.

Součástí dokumentace je i zatřídění odpadu podle vyhlášky č. 273/2021 Sb., a vyhotovení "Katalog odpadů" dle č. 8/2021 Sb. K nalezení v dokladové části, viz bod E.5.1. této zprávy.

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

Přesuny hmot výkopů a násypů budou prováděny v maximální míře v rámci staveniště. Přebytečná zemina bude odvezena na místo dle určení investora, asfaltové směsi do recyklačního centra.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Vliv stavby na životní prostředí se projeví vzhledem ke svému okolí zejména zvýšenou prašností, hlučností a exhalacemi z provozu stavebních strojů a mechanismů. S ohledem na umístění staveniště bude nutné, aby zhotovitel prací v rámci své přípravy a zejména v průběhu realizace prací byl veden snahou v maximální možné míře tyto nepříznivé dopady eliminovat. Při realizaci je bezpodmínečně nutné, aby zhotovitel dodržoval dopravní trasy. V případě potřeby nepřetržitého provozu stavby budou ve třetí směně prováděny práce, při kterých nebude okolí obtěžováno hlukem. Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškerá zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navržena. Rovněž je nutné dodržovat všechny podmínky obsažené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika. Hlavní stavební práce budou prováděny v době od 7 - 21h. Při provádění prací bude nutno dodržet vyhláškami stanovené hladiny hluku.

Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod a zanesení kanalizačních řadů.

Zhotovitel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídající zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhlášce č. 302/2001 Sb. ministerstva dopravy a spojů o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů. Provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motorů. Doprava stavebních materiálů a hmot bude zabezpečena běžnými nákladními vozidly (T815, MAN apod.)

Zhotovitel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Veškeré práce na stavbě budou prováděny tak, aby bylo splněno nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Veškeré práce na stavbě budou prováděny tak, aby bylo vyhověno platným zákonům a dalším předpisům o ochraně zdraví především zákonu 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při

práci a nařízení 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Stroje mohou být obsluhovány jen osobami oprávněnými k jejich užívání dle nařízení 378/2001 Sb. O bližších požadavcích na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí.

Délka pracovní doby, režim vstupu pracovníků zhotovitele na pracoviště, způsob označení a zabezpečení pracoviště bude stanoveno ve smluvním vztahu mezi investorem a zhotovitelem.

Pracovníci se musí chránit příslušnými ochrannými prostředky při provádění prací i v případě pohybu po staveništi. Zvláštní pozor je nutné dbát v prostoru ochranných pásem inženýrských sítí či jiných technologií. Povinností stavebníka či mistra je poučení pracovníků o nebezpečích na staveništi i jak se proti nim chránit. Povinností pracovníků je řídit se těmito pokyny. Podmínky ochrany zdraví při práci stanovuje nařízení vlády 361/2007 Sb.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Viz odstavec B.2.4. této zprávy.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

Dopravně inženýrské opatření bude zajištěno zhotovitelem stavby, předáno příslušnému správnímu orgánu a schváleno v dostatečném předstihu před zahájením stavby.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížd'ky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Bude upřesněno po výběru zhotovitele a při zpracování realizační dokumentace stavby.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště může být umístěno na vhodných plochách v okolí stavby ve vlastnictví obce (po předchozí dohodě), nebo může být umístěno přímo v uličním prostoru rekonstruovaných ulic.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Stavba bude realizována jako jeden celek s nutností zachování přístupu ke stávajícímu nemovitostem. Podrobný plán organizace výstavby a DIO dodá zhotovitel stavby a bude schváleno v dostatečném předstihu před jejím zahájením.

B.9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Viz samostatná část této projektové dokumentace (SO 301 – Dešťová kanalizace).

C. SITUAČNÍ VÝKRESY

C.1. CELKOVÁ SITUACE (ŠIRŠÍ VZTAHY)

C.2. ZÁKRES DO KATASTRÁLNÍ MAPY

C.3. KOORDINAČNÍ SITUACE

D. STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

D.1. STAVEBNÍ ČÁST

D.1.1. SO 101 KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY

D.1.2. SO 301 DEŠŤOVÁ KANALIZACE

D.1.3. SO 401 ROZVODY NN A VO

D.1.4. SO 801 SADOVÉ ÚPRAVY

E. DOKLADOVÁ ČÁST

E.1. ZÁVAZNÁ STANOVISKA, STANOVISKA, ROZHODNUTÍ, VYJÁDŘENÍ DOTČENÝCH ORGÁNŮ

E.2. STANOVISKA VLASTNÍKŮ VEŘEJNÉ DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

E.3. GEODETICKÝ PODKLAD PRO PROJEKTOVOU ČINNOST

Podklad zpracovaný podle jiných právních předpisů je zpracován do této dokumentace a archivován na elektronickém nosiči.

E.4. INŽENÝRSKO GEOLOGICKÝ A HYDRGOGEOLOGICKÝ PRŮZKUM

E.5. OSTATNÍ STANOVISKA

Vyjádření, posudky, studie a výsledky jednání vedených v průběhu zpracování dokumentace.

E.5.1. STAVEBNÍ ODPADY DLE KATALOGU ODPADŮ 8/2021 SB.

Katalog odpadů dle vyhlášky č. 8/2021 Sb.			
<i>V rámci projektové dokumentace byl zpracován výkaz předběžného předpokladaného množství odpadu produkovaného stavbou vzhledem k prováděným pracím a známým skutečnostem. Skutečné množství bude prokázáno zhotovitelem stavby při jejím provádění.</i>			
17	Množství	m3	STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY (VČETNĚ VYTĚŽENÉ ZEMINY Z KONTAMINOVANÝCH MÍST)
17 01	820	m3	Beton, cihly, tašky a keramika
17 01 01	820		Beton
17 01 02	0		Cihly
17 01 03	0		Tašky a keramické výrobky
17 01 06*	0		Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky
17 01 07	0		Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06
17 02	5	m3	Dřevo, sklo a plasty
17 02 01	5		Dřevo
17 02 02	0		Sklo
17 02 03	0		Plasty
17 02 04*	0		Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné
17 03	490	m3	Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu
17 03 01*	0		Asfaltové směsi obsahující dehet
17 03 02	490		Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
17 03 03*	0		Uhelný dehet a výrobky z dehtu
17 04	19	m3	Kovy (včetně jejich slitin)
17 04 01	0		Měď, bronz, mosaz
17 04 02	0		Hliník
17 04 03	0		Olovo
17 04 04	0		Zinek
17 04 05	19		Železo a ocel
17 04 06	0		Cín
17 04 07	0		Směsné kovy
17 04 09*	0		Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami
17 04 10*	0		Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky
17 04 11	0		Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10
17 05	4050	m3	Zemina (včetně vytěžených zeminy z kontaminovaných míst), kamení, vytěžená jalová hornina a hlšina

17 05 03*	0		Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky
17 05 04	4050		Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
17 05 04 01	0		Sedimenty vytěžené z koryt vodních toků a vodních nádrží
17 05 05*	0		Vytěžená jalová hornina a hlušina obsahující nebezpečné látky
17 05 06	0		Vytěžená jalová hornina a hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05
17 05 07*	0		Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky
17 05 08	0		Štěrka ze železničního svršku neuvedená pod číslem 17 05 07
17 06	0	m3	Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu
17 06 01*	0		Izolační materiál s obsahem azbestu
17 06 03*	0		Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky
17 06 03 01*	0		Izolační materiály na bázi polystyrenu obsahující nebezpečné látky
17 06 04	0		Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03
17 06 04 01	0		Izolační materiály na bázi polystyrenu s obsahem POPs vyžadující specifický způsob nakládání s ohledem na nařízení o POPs
17 06 04 02	0		Izolační materiály na bázi polystyrenu
17 06 05*	0		Stavební materiály obsahující azbest
17 08	0	m3	Stavební materiál na bázi sádry
17 08 01*	0		Stavební materiály na bázi sádry znečištěné nebezpečnými látkami
17 08 02	0		Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01
17 09	0	m3	Jiné stavební a demoliční odpady
17 09 01*	0		Stavební a demoliční odpady obsahující rtuť
17 09 02*	0		Stavební a demoliční odpady obsahující PCB (např. těsnící materiály, podlahoviny na bázi pryskyřic, utěsněné zasklené dílce, kondenzátory obsahující PCB)
17 09 03*	0		Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky
17 09 04	0		Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03