

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 Popis území stavby

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

Dokumentace řeší rekonstrukci stávající komunikaci, autobusových zastávek a chodníků na ulici nábřeží Komenského. Zájmové území se nachází v intravilánu obce Břeclav. Řešený úsek začíná v křižovatce se silnicí II/425 (ulice 17. listopadu). Konec úseku je umístěn v křižovatce s ulicí Bří Mrštíků k nemocnici. Celková délka úseku je 692 m.

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

Projektová dokumentace je v souladu s aktuálním územním plánem města Břeclav.

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

Podle geomorfologického členění patří Břeclav do Panonské provincie, soustavy Vnitrokarpatké sníženiny a její podsoustavy Vídeňské pánve. Z detailnějšího geomorfologického pohledu je lokalita součástí podcelku Dyjsko-moravská niva, který tvoří část celku Dolnomoravského úvalu. Z hlediska fyzicko-geografické regionalizace přísluší území rovinám akumulačního rázu kvartérních struktur v oblasti nižších fluviálních teras a údolních niv.

Podle Quittovy klimatické klasifikace spadá město Břeclav do teplé klimatické oblasti T4. Podnebí v Břeclavě se tak vyznačuje velmi dlouhým, velmi teplým a velmi suchým létem, krátkým a teplým přechodným obdobím a krátkou, mírně teplou a suchou zimou s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrný roční úhrn srážek v této oblasti se pohybuje kolem 450–500 mm, průměrné roční teploty jsou okolo 8–10 °C.

Stavba se nachází v průzkumném území podzemního uložště zemního plynu - ropy.

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

Ověření existence a polohy inženýrských sítí:

Poloha a zaměření inženýrských sítí – data o existenci a průběhu inženýrských sítí byla poskytnuta jednotlivými správci na základě požadavku projektanta Viadesigne,s.r.o. Jednotlivé inženýrské sítě a jejich ochranná pásma jsou graficky znázorněna v jednotlivých výkresech projektové dokumentace. Jedná se o nadzemní a podzemní vedení NN a VN (EON), NTL, STL a VTL plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací a optické kabely (CETIN), sdělovací kabely (NejTV, itself), vodovod (VaK Břeclav) a kanalizaci (VaK Břeclav).

Výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu:

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

e) ochrana území podle jiných právních předpisů

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

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

Stavba se nachází v průzkumném území podzemního uložště zemního plynu - ropy.

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

Stavba se částečně nachází v záplavovém území Q100.

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

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

Realizací stavby nebudou negativně ovlivněny odtokové poměry v území. Srážkové vody z povrchu rekonstruovaných a nových ploch budou vhodným spádováním svedeny do uličních vpustí a ty budou napojeny na kanalizaci.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba si nevyžádá kácení dřevin.

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

Dojde k trvalému záboru a dočasnému záboru na pozemcích p.č. 4209/8, 4209/1, 3664/14, 3664/39, 3664/28. Tyto pozemky jsou pod ochranou ZPF.

Zábor pozemků určených k plnění funkce lesa nebude prováděn. Kompletní seznam dotčených pozemků je uveden v samostatné příloze této projektové dokumentace.

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

Stavba bude dostupná po silnici II/425 a okolních místních komunikacích.

Jedná se o nadzemní a podzemní vedení NN a VN (EON), NTL, STL a VTL plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací a optické kabely (CETIN), sdělovací kabely (NejTV, itself), vodovod (VaK Břeclav) a kanalizaci (VaK Břeclav).

Silnice bude napojena na stávající dopravní infrastrukturu. Rekonstrukce chodníku je navržena bezbariérově.

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

Stavba jednotlivých stavebních objektů proběhne ve vzájemné koordinaci.

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

Seznam pozemků je uveden v samostatné příloze této projektové dokumentace.

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

Seznam pozemků je uveden v samostatné příloze této projektové dokumentace.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Není řešeno.

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

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

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

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

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice, chodníků a autobusových zastávek.

b) účel užívání stavby

Komunikace bude užívána pro dopravní obsluhu občanů města.

c) trvalá nebo dočasná stavba

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

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

Navržené řešení nevyžaduje vydání výjimek.

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

Jsou zohledněny všechny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.

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

Komunikace je navržena ve dvou šířkových profilech. Ve staničení 0, 000 - 0,460 je navržena komunikace šířky 7,00m, která se dále zužuje a od 0,480 má šířku 6,50m.

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

- g) ochrana území podle jiných právních předpisů**

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

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

Stavba se nachází v průzkumném území podzemního uložení zemního plynu - ropy.

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

Stavba ve svém provozu nebude mít spotřebu energií a hmot.

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

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

Předpoklad zahájení stavby je roku 2022. Stavba bude uvedena do provozu po jejím dokončení.

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

Stavba může být předána do užívání po dokončení jednotlivých stavebních objektů.

k) orientační náklady stavby

Předpokládaná výše nákladů činí: 9,0 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Účelem dokumentace je návrh rekonstrukce místní komunikace na ulici nábf. Komenského v intravilánu města Břeclav, včetně rekonstrukce chodníků a autobusových zastávek. Stavba se nachází v intravilánu města Břeclav. Rekonstrukce co nejvíce kopíruje stávající směrové a výškové řešení a zároveň sjednocuje šířku asfaltového krytu.

Území se nachází v rovinatém terénu. Podélný sklon komunikace se pohybuje mezi hodnotami 0 - 1,83%.

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

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

B.2.3 Celkové technické řešení

- a) **popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřístupné přetvoření**

Ve staničení 0, 000 - 0,460 je navržena šířka jízdního pruhu 3,50 m, celkově tedy šířka mezi obrubami bude 7,00 m. Od 0,480 pokračuje šířka jízdního pruhu 3,25 m, celkově tedy mezi obrubami 6,50 m. V celé délce trasy je navržen bezbariérový chodník šířky min. 1,50 m.

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

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

- c) **celková spotřeba vody**

Stavba nebude mít žádné nároky na spotřebu vody.

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

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

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

Stavba nebude mít žádné nároky na spotřebu energie.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

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

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

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

V trase řešeného chodníku je zajištěna vodící linie pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace pomocí zvýšené chodníkové obruby na +6cm nebo stávající zástavbou (budovy, zídky oplocení). Na začátku trasy vpravo na náměstí bude přirozená vodící linie přerušena na délku větší než 8,0 m a bude tedy nahrazena umělou vodící linií z betonové dlažby v délce 46,2 m s pravidelnými drážkami v souladu s NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.06.

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

V trase se nachází celkem 3 místa pro přecházení a 6 přechodů pro chodce. Žádné z těchto míst nepřesáhne délku 8,00 m. U míst pro přecházení a přechodů pro chodce budou provedeny bezbariérové úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Obrubníky budou snížené na výšku 2,0 cm. Dále budou provedeny varovné pásy z reliéfní kontrastní betonové dlažby šířky 0,40 m. Signální pásy o šířce 0,80m

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. musí okolí hmatové dlažby tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři 400mm (nejméně 250mm). Rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn dlažebními prvky bez sražené hrany, se spárami maximální šíře 4 mm, počtem spár mezi dlažebními prvky na délku 1 metru pásu lemujícího hmatový prvek maximálně 5 ks, počtem spár mezi dlažebními prvky na šířku lemujícího pásu maximálně 1 ks (tj. minimální osová vzdálenost spár může být 200 mm). Tento požadavek splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany. Rovinnost dlažby dle ČSN 74 4505. Povrch dlažby musí

splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Hodnota protiskluznosti nesmí být odlišná od výše uvedeného požadavku. Povrch musí být rovinný, bez výstupků, drážek a podobných tvarových úprav.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Výškové rozdíly

Výškové rozdíly pochozích ploch jsou nejvýše 20 mm.

Podélný sklon

Celá stavba se nachází převážně v rovinném terénu. Podélný sklon pochozích ploch ve všech řešených úsecích nepřesahuje hodnotu 1,83%.

Příčný sklon

Příčný sklon pochozích ploch je navržený v hodnotě max. 2,00 %.

Povrchy pochozích ploch

Povrch chodníků musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít součinitel smykového tření nejméně 0,5.

Rampy

Sklon rampových částí komunikace pro pěší nepřesáhne hodnotu 12,50% a je navržen tak, aby ve všech takto řešených místech zůstal průchozí prostor v šířce minimálně 0,90 m s příčným sklonem nepřesahujícím hodnotu 2,00%.

Rošty

V dané stavbě nejsou navrženy žádné rošty.

Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Vodící linie

Přirozená vodící linie je tvořena chodníkovým obrubníkem s převýšením min. 60 mm nebo plotovou podezdívkou.

Signální pás

Signální pás označuje místo odbočení (popř. prodloužení) z vodící linie k místu pro přecházení (přechodu pro chodce), přístup k němu a zároveň určuje směr přecházení přes jízdní pruhy. Proto je umístěn v prodloužené ose místa pro přecházení (přechodu). Nejmenší délka signálního pásu je 1,50 m, což splňuje podmínku dle článku 1.2.2 vyhlášky č. 398/2009 „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“, kdy u změn dokončených

staveb může být délka signálního pásu zkrácena až na 1,0 m. Signální pás má šířku 80 cm a jeho povrch má nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí.

Signální pás v místě přechodu přímo navazuje na varovný pás. U míst pro přecházení není signální pás proveden vůbec. Tato úprava odpovídá ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací – Pokud místo pro přecházení není možno z důvodu stavebně technických nebo provozních podmínek považovat pro nevidomé a slabozraké osoby za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás, signální pás se neprovádí.

U autobusového zálivu u označnicku zastávky se zřídí signální pás šířky 0,8m a délky min. 1,5m z reliéfní a barevně kontrastní dlažby (dle ČSN 73 6110-Z1), který bude umístěn 0,80m vedle sloupku označnicku, kolmo k podélné ose nástupiště.

Varovný pás

Varovný pás hmatově vyznačuje hranici mezi chodníkem a jízdním pruhem v celé délce sníženého obrubníku s výškou menší než 0,08 m. Varovný pás má šířku 40 cm a jeho povrch má nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí.

U hrany zastávkového obrubníku se neprovádějí žádné hmatové úpravy, pouze vizuální kontrast v šířce bezpečnostního odstupu vozovky 500mm.

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Konkrétní prvky pro osoby se sluchovým postižením nejsou v dané stavbě navrženy, ale zároveň řešení stavby nebude tyto osoby, po dokončení stavby, nijak omezovat v pohybu.

Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Pro signální a varovné pásy bude použita betonová dlažba kontrastní červené barvy s výstupky pravidelného tvaru dle TN TZÚS 12.03.04. Slepecká dlažba bude lemovaná bezfazetovou dlažbou 20/10/8 v šířce 40 cm.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Celá stavba je navržena v souladu s platnými technickými normami a technickými předpisy. Dokumentace je zpracována v rozsahu stanoveném ve vyhlášce 146/2008 Sb. O dokumentaci staveb a v jejích novelách.

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

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Účelem rekonstrukce je místní komunikace na ulici nábr. Komenského v intravilánu města Břeclav, včetně vybudování bezbariérových chodníků a rekonstrukci autobusových zastávek. Na vozovce se nyní vyskytují četné poruchy v podobě trhlin, výmolů a deformací. Nevyhovující jsou zejména odtokové poměry dešťových vod což způsobily místní poklesy konstrukce komunikace a také kořenový systém stromů lemujících komunikaci, který zvedá a trhá konstrukci komunikace podél jejího okraje. Chodník pro pěší je téměř po celé délce trasy vybudován. Autobusové zastávky zůstanou na stávajícím místě a budou zrekonstruovány.

b) popis navrženého řešení

1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých PK stavby

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

Stavba pozemní komunikace je rozdělena na tyto stavební objekty:

- SO 101 Vozovka
- SO 102 Chodník

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací stavby

SO 101 Vozovka

Jedná se o místní komunikaci na ulici nábf. Komenského ve městě Břeclav. Komunikace je navržena směrově nerozdělená, dvoupruhová a obousměrná. Šířka hlavního dopravního prostoru je navržena v km 0,000 – 0,460 na 7,00 m (šířka jízdního pruhu 3,50 m) a v km 0,480 šířky 6,50 m (šířka jízdního pruhu 2,75 m). Tento návrh vychází ze stávajícího šířkového uspořádání a maximálních možností uličního prostoru. Komunikace bude z obou stran osazena do silničních obrub 100/15/25 do lože z betonu C20/25, XF3 do výšky 10 cm nad povrch vozovky. Základní sklon bude střežovitý o hodnotě 2,50%.

V místě nástupních hran autobusových zastávek bude provedena zvýšená obruba s výškou nášlapu 16cm.

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

Konstrukce vozovky byla navržena dle Katalogu TP170 Navrhování vozovek pozemních komunikací takto:

- asfaltový beton	ACO11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik		0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový beton	ACL16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik		0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový beton	ACP16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik		0,6 kg/m ²	ČSN 73 6129
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD _A	150 mm	ČSN 736126-1
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD _A	150 mm	ČSN 736126-1
Celkem		450 mm	

Konstrukce případné sanace aktivní zóny:

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

- štěrkodrt' 0/63	ŠD _B	300 mm	ČSN 73 6126-1
- geotextílie		300 g/m ²	ČSN EN 13249

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

Při výjezdu z ulice nábreží Komenského na ulici 17. Listopadu (ve směru k mostu přes řeku Dyji), jsou autobusy nuceny jezdit částečně po stávajícím chodníku, vzhledem k nedostatečnému poloměru křižovatky. Pro zlepšení autobusové dopravy a hlavně zvýšení bezpečnosti chodců, bude na tomto krizovém místě chodník odbourán a bude zde vybudována pojízdná plocha z žulové kostky 10/10/10 cm, která bude lemována sníženou obrubou 100/15/15 cm o výšce max. 5cm. Komunikace pro pěší bude odkloněna a poté napojena na stávající chodník.

Konstrukce pojížděné plochy – žulové kostky:

- žulová kostka 10x10x10	100 mm	ČSN 73 6131
- maltové lože MC-10	40 mm	ČSN EN 206-1
- stabilizace cementem SC C8/10	210 mm	ČSN EN 14227-1
- štěrkodrt' fr. 0/63 ŠD _B	200 mm	ČSN 736126-1
Celkem	550 mm	

Součástí objektu je kompletní výměna silničních obrub a navazující přídlažby. Obruby budou betonové uložené do betonového lože. Přídlažbová deska 500x250x100 bude uložena do betonového lože. Obruba bude provedena stojatá. V místě sjezdů k okolním nemovitostem bude provedena snížená obruba s nášlapem výšky max. 50mm. Mezi stojatou a sníženou obrubou bude provedena přechodová obruba. V místě chodníků a sjezdů bude provedeno nejnutnější předláždění z původního materiálu.

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

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

Vozovka po levé straně bude v km 0,310 – km 0,693 lemována protipovodňovou zídka zpracovanou samostatnou projektovou dokumentací „Dyje Břeclav-PB, ř. km 21,090-21,700-protipovodňová zídka“. Minimální odstup vozovky a protipovodňové

zídky bude 0,50m. Prostor mezi silniční obrubou a protipovodňovou zídkou bude dobetonován betonem C30/37 XF3 tloušťky 0,10m ve sklonu 8,0% do vozovky.

V tomto stavebním objektu se nachází také 3 autobusové zastávky. Autobusové zastávky zůstanou na původním místě, budou jenom zrekonstruovány. BUS zastávka v km 0,080 vpravo bude provedena v zálivu a bude upraven tvar zálivu v souladu s normou. Šířka pruhu autobusového zálivu je provedena v hodnotě 2,75m. Nájezdový klín se od nulové šířky plynule rozšiřují na hodnotu šířky zastávkového pruhu. Základní příčný sklon zálivu je proveden 2,5% směrem k přilehlé vozovce.

BUS zastávka v km 0,260 vlevo bude provedena v zálivu a bude upraven tvar zálivu v souladu s normou. Šířka pruhu autobusového zálivu je provedena v hodnotě 2,75m. Nájezdový klín se od nulové šířky plynule rozšiřují na hodnotu šířky zastávkového pruhu. Základní příčný sklon zálivu je proveden 2,5% směrem k přilehlé vozovce.

BUS zastávka v km 0,560 vpravo bude provedena na vozovce. Stávající kasselské obrubníky budou vybourány, očištěny a znovu použity.

Konstrukce autobusového zálivu:

- asfaltový beton	ACO11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik		0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový beton	ACL16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik		0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový beton	ACP16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik		0,6 kg/m ²	ČSN 73 6129
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD _A	150 mm	ČSN 736126-1
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD _A	150 mm	ČSN 736126-1
Celkem		450 mm	

Konstrukce případné sanace aktivní zóny:

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

- štěrkodrt' 0/63	ŠD _B	300 mm	ČSN 73 6126-1
- geotextílie		300 g/m ²	ČSN EN 13249

SO 102 Chodník

Komunikace pro pěší:

Součástí stavebního objektu je rekonstrukce komunikace pro pěší, vjezdů v šířce chodníku, přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Na začátku chodník navazuje na stávající chodník na náměstí. Navazovat zde bude bezbariérový chodník podél místní komunikace (SO 102.2 Chodník – neuznatelné náklady). Celková délka trasy je tedy vpravo je 660m a 320m vlevo. Celková délka chodníku je 980m. Na trase jsou celkem 3 míst pro přecházení a 6 přechodů pro chodce.

Chodník po levé straně bude v km 0,180 – km 0,310 lemován protipovodňovou zídka zpracovanou samostatnou projektovou dokumentací „Dyje Břeclav-PB, ř. km 21,090-21,700-protipovodňová zídka“.

Chodník bude proveden z betonové dlažby 20/10/8 cm šedé barvy. Šířka pochozí plochy je navržena v celé délce min. 1,50 m. Příčný sklon chodníku bude je navržen max. 2,0% a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 8,33%. Sklon rampových částí komunikace pro pěší nepřesáhne hodnotu 12,50%.

Od komunikace bude oddělen silniční obrubou 100/15/25 uloženou do betonového lože C20/25 XF3, zvýšenou o 10 cm nad povrch komunikace. Z druhé strany bude 6 cm nad pochozí plochu osazena obruba 100/10/25 do betonového lože C20/25, XF3, čímž bude sloužit jako vodící linie pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. V místech vjezdů bude v zadní části chodníku obruba snížena do výšky chodníku a vjezdu. V místech, kde chodník povede přímo podél zástavby a oplocení rodinných domů a bude tak zajištěna přirozená vodící linie, se nebude v zadní části osazovat chodníková obruba zvýšená o 6 cm. Budovy a zídky budou od dlažby odděleny hydroizolací - nopovou folií. V jednom místě (na začátku trasy vpravo na náměstí) bude přirozená vodící linie přerušena na délku větší než 8,0 m a bude tedy nahrazena umělou vodící linií z betonové dlažby v délce 46,2 m s pravidelnými drážkami v souladu s NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.06.

Slepecká dlažba bude lemovaná bezfazetovou dlažbou 20/10/8 v šířce 40 cm.

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

Vjezdy:

V místech vjezdů bude chodník proveden ze zámkové dlažby 20x10x8 cm šedé barvy. Od komunikace bude vjezd oddělen sníženou obrubou 100/15/15 uloženou do betonu C20/25 s výškou max. 5,0 cm. Mezi silniční a sníženou obrubou bude vložena přechodová obruba.

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

Sklon rampových částí vjezdů nepřekročí hodnotu 12,50% a průchozí prostor v max. 2,0% bude vždy minimálně na šířce 0,90 m.

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

Místa pro přecházení, přechody pro chodce:

Jelikož se jedná o rekonstrukci, je dle vyhlášky 398/2009 „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ povolena délka místa pro přecházení (přechodu pro chodce) 7,00 m. Dle článku 2.0.3 přílohy č.2 této vyhlášky lze tuto délku prodloužit nejvíce o 1,00 m a to jen v odůvodněných případech (obalové křivky, šířka jízdního pruhu, úhel napojení vedlejší komunikace).

Jednotlivé délky míst pro přecházení jsou od začátku trasy 7,50 m, 7,50 m 7,00 m. A tím splňují požadavek pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace na délku mezi obrubami v ose přecházení max. 6,50 m na nově navrhovaných komunikacích a u změn dokončených staveb se může délka zvýšit až na 7,00 m. Nebo splňují podmínku dle článku 2.0.3 přílohy č. 2 vyhlášky č. 398/2009 „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“, kdy lze délku 7,00 m prodloužit nejvíce o 1,00 m a to jen v odůvodněných případech. Jedná se o místa k přecházení umístěná v nároží křižovatek nebo u napojení účelových komunikací, kde by větší zúžení nebylo vhodné.

U všech míst pro přecházení bude provedena snížená obruba 100/15/15 uložená do betonu C20/25 XF3 o výšce 2,0 cm. Na silniční obrubu bude navazovat pomocí přechodové z obou dvou stran. U míst pro přecházení budou na chodníku provedeny varovné pásy ze slepecké zámkové dlažby červené barvy tak, aby bylo splněno bezbariérové užívání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110 – změny Z1 jsou respektovány.

U míst pro přecházení nebudou provedeny signální pásy z důvodu stavebně technického uspořádání. **Úprava odpovídá ČSN 73 6110/Z1 – Pokud místo pro přecházení není možno z důvodu stavebně technických nebo provozních podmínek považovat pro nevidomé a slabozraké osoby za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás, signální pás se neprovádí.**

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

Je navrženo celkem 6 přechodů pro chodce v místech, kde se již nyní přechody pro chodce nachází.

U přechodů pro chodce bude proveden varovný pás o šířce 0,40 m a signální pás o šířce 0,80 m a délce min. 1,50 m (jeden signální pás o délce 1,20 m, což splňuje podmínku dle článku 1.2.2 vyhlášky č. 398/2009 „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“, kdy u změn dokončených staveb může být délka signálního pásu zkrácena až na 1,0 m). Šířka přechodu pro chodce bude 4,00 m. Jednotlivé délky přechodů pro chodce jsou od začátku trasy 7,00m a 7,90m, 7,00m, 7,55m, 7,96m a 6,76m. Tím splňují požadavek pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace na délku mezi obrubami v ose přecházení max. 6,50 m na nově navrhovaných komunikacích a u změn dokončených staveb se může délka zvýšit až na 7,00 m. Přechody pro chodce splňují podmínku dle článku 2.0.3 přílohy č.2 vyhlášky č. 398/2009 „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“, kdy lze délku 7,00 m prodloužit nejvíce o 1,00 m, jelikož jeho délky vychází ze stávající šířky jízdních pruhů, nároží křižovatek.

Materiál použitý pro signální a varovné pásy bude betonová dlažba s výstupky pravidelného tvaru kontrastní červené barvy dle TN TZÚS 12.03.04.

Zámková dlažba s hmatovou úpravou (slepecká dlažba) musí mít dostatečný hmatový kontrast, musí splňovat Nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04. Bezbariérové úpravy splňují vyhlášku MMR ČR č. 398/2009 Sb, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Konstrukce chodníků:

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

Konstrukce vjezdů:

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

Nástupišť:

Nástupišť autobusové zastávky bude odděleno od komunikace bezbariérovým zastávkovým obrubníkem 100/40/29. Nástupní hrana bude mít v km 0,080 délku 18m, v km 0,260 délku 18m a v km 0,560 délku 14m. Výška nástupní hrany je navržena 16cm. Hmatové úpravy autobusové zastávky jsou řešeny dle ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování vozovek. U hrany zastávkového obrubníku se neprovádějí žádné hmatové úpravy, pouze vizuální kontrast v šířce bezpečnostního odstupu vozovky 500mm. Signální pás je ukončen ve vzdálenosti 500mm od nástupní hrany v návaznosti na označnick zastávky (ve vzdálenosti 800mm). Signální pás musí být dotažen na vodící linii.

Nástupišť u autobusové zastávky v km 0,080 je šířky min. 1,96m. Nástupišť u autobusové zastávky v km 0,260 je šířky min. 1,80m. A nástupišť u autobusové zastávky v km 0,560 je šířky min. 1,82m, což splňuje ČSN 736425-1 čl. 6.2.2.5 o minimální šířce 1,70m nástupišť ve stísněných podmínkách v intravilánu. Větší šířka autobusového nástupišť není možná z důvodu stávající výstavby rodinných domů a navržené protipovodňové zídce.

Konstrukce nástupišť:

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

Celkem

 Σ 370 mm

2. Mostní objekty a zdi

Součástí projektové dokumentace není žádný mostní objekt ani zeď.

3. Odvodnění PK

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

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

VaK plánuje rekonstruovat stávající kanalizaci na ulici nábr. Komenského. Jedná se o betonovou kanalizaci DN 1000, která se nachází v hloubce až 4 metrů. Kanalizace nebude kompletně vyměněna v celém rozsahu, ale bude vykopána cca 1/4 celkové délky a zbývající část bude řešena vložkováním. Revizní šachty budou kompletně vyměněny. Začátek opravy kanalizace bude navazovat na opravenou část havárie z loňského roku v blízkosti křižovatky s ulicí 17. Listopadu, konec opravy bude v blízkosti křižovatky k nemocnici. Vodovod bude opraven v celé délce ulice Komenského, začátek u křižovatky s ulicí 17. Listopadu a konec před křižovatkou k nemocnici. Oprava kanalizace a vodovodu bude probíhat za úplné uzavírky. Zásyp rýhy po kanalizaci a po vodovodu bude proveden provizorně až po původní niveletu vozovky.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

V místě stavby se nenachází tunely ani podzemní stavby.

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

Není součástí projektové dokumentace.

6. Vybavení PK

Není součástí projektové dokumentace.

7. Objekty ostatních skupin objektů

Projekt neobsahuje.

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

Stavba neobsahuje žádná technologická ani technická zařízení.

B.2.8 **Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Účelem dokumentace je návrh rekonstrukce místní komunikace na ulici nábf. Komenského v intravilánu města Břeclav, včetně rekonstrukce chodníků a autobusových zastávek.

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

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

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

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

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

Uzavírky v rámci stavby budou předem hlášeny centrále IZS. Zřízením stavby nejsou dotčeny přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla hasičského záchranného sboru. Stavebními úpravami nebude zasahováno

do veřejného vodovodního řadu. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody (požární hydranty), zřízených dle ČSN 73 0873.

Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku ke stávajícím pozemním objektům, nebudou v řešeném obvodu stavby po jejím dokončení, nikterak omezeny. Jedná se o obousměrnou místní komunikaci se šířkou minimálně 6,50 m. Jedná se o rekonstrukci ve stávajících šířkových a směrových parametrech. Bude tedy splněn předpoklad šířky vozovky nejméně 3,00 m.

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

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

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

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

Daná stavba nebude mít vliv na činnost hasičského záchranného sboru.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Tato stavba nemá žádné nároky na energii.

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

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

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

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

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

b) ochrana před bludnými proudy

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

c) ochrana před technickou seismicitou

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

d) ochrana před hlukem

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

e) protipovodňová opatření

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

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

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba bude dostupná ze silnice II/425 a okolních místních komunikací.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Napojení na dopravní infrastrukturu zůstane stávající.

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

B.4 Dopravní řešení

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

Jedná se o rekonstrukci místní komunikace a autobusových zastávek v intravilánu města Břeclav. V celé délce trasy je navržen chodník pro pěší. Návrh komunikace pro pěší je zcela v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení na dopravní infrastrukturu zůstane stávající. Na začátku trasy bude komunikace napojena na silnici II/425 a na konci bude navazovat na místní komunikaci.

c) doprava v klidu

Není řešena.

d) pěší a cyklistické stezky

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

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

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

b) použité vegetační prvky

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

c) biotechnická protierozní opatření

Není součástí projektové dokumentace.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

Stavba nebude mít vliv na životní prostředí.

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

Realizací stavby nebude docházet ke znečištění vod. Povrchové vody budou likvidovány zrekonstruovaným kanalizačním systémem.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

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

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

Není řešeno.

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

Není řešeno.

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

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

Ochranná pásma stávajících vedení:

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

B.7 Ochrana obyvatelstva

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

Celá stavba je navržena v souladu s platnými technickými normami a technickými předpisy. Dokumentace je zpracována v rozsahu stanoveném ve vyhlášce 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a v jejich novelách. Obecně technické požadavky na výstavbu dle stavebního zákona 183/2006 Sb. jsou v dokumentaci dodrženy.

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

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

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

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

b) odvodnění staveniště

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

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístupy na staveniště je umožněno po silnici II/425 a přilehlých místních komunikacích. Připojení na technickou infrastrukturu je možno přímo v místě staveniště na přípojná místa jednotlivých komodit.

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

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

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

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

Stavba se nachází v uličním prostoru, kde jsou vedeny jednotlivé inženýrské sítě. Jedná se o nadzemní a podzemní vedení NN a VN (EON), NTL, STL a VTL plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací a optické kabely (CETIN), sdělovací kabely (NejTV, itself), vodovod (VaK Břeclav) a kanalizaci (VaK Břeclav).

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

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

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

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

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

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

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

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

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Není řešeno.

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

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

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

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

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

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

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

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

Konkrétní druhy odpadů a způsoby nakládání s odpady na předmětné stavbě:

Skup.- číslo:	Název odpadu:	Kate gorie :	Odhad množství:	Způsob likvidace
170101	Beton	O	620 t	předání oprávněné osobě podle § 12 odst.3 zák.č.185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozd. předpisů
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301 (bez dehtu)	O	1536 t	
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503	O	7800 t	

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

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

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

Při výstavbě budou v místě stavby vznikat zejména odpady související s hlavními stavebními pracemi, jejichž množství bude minimalizováno již vlastním požadavkem na ekonomickou efektivnost stavby. Množství výše uvedených odpadů nelze předem specifikovat. Konkrétní zařazení jednotlivých odpadů a zejména zjištění zda mají nebo nemají nebezpečné vlastnosti je povinností původce odpadů – dodavatele stavby.

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

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

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

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

Dle novelizované Vyhlášky MŽP č. 294/2005 dodavatel stavby každou jednorázovou dodávku, nebo první z řady dodávek odpadu do zařízení k nakládání s odpady vybaví základním popisem odpadu. K tomu zároveň doloží výsledek laboratorního rozboru vzorku odpadu vypracovaný autorizovanou firmou. Z dostupných

dokladů pro dokumentaci a ze závěru místního šetření, provedeného projektantem vyplývá, že není nutno provádět žádnou dekontaminaci.

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

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

Asfaltové směsi obsahující dehet budou odvezeny na skládku nebezpečných odpadů.

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

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

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

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

Předpokládaný způsob zneškodnění odpadů odbornou firmou znamená, že původce odpadu se bude řídit příslušnými ustanoveními Zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a odpady odevzdá odborným firmám resp. organizacím, které vlastní platné oprávnění na nakládání s uvedenými druhy odpadů a souhlas na provozování zařízení na jejich další zpracování, nebo zneškodňování podle ustanovení výše citovaného zákona.

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

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

Na staveništi je nepřístupné jakékoliv spalování odpadů.

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

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

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

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

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

Výstavba bude probíhat v obytné zástavbě, proto je nutno klást zvýšený důraz na minimalizaci dopadu stavby na okolí. Jedná se zejména o používání dopravních prostředků, stavebních strojů a mechanismů s co nejmenší hlučností, jejich účelné využívání (omezení chodu naprázdno, zamezení neúčelového přejíždění, zbytečné používání zvukových znamení, atd.). Dále je nutné snížit ostatní negativní dopady stavby na okolí – zabránit znečišťování vozovek koly vozidel mimo dotčené místo stavby, snížit prašnost v horkých dnech případným oplachem těchto vozovek atd. Před výjezdem ze staveniště musí být vozidla a mechanismy řádně očištěny. Pro stavbu je nutné zajistit takové mechanismy a vozidla, aby nedošlo k poškození přístupových komunikací, případně je nutno zajistit jejich zpevnění. V případě znečištění nebo poškození musí zhotovitel toto neprodleně odstranit na vlastní náklady. Stavba bude v celé délce trvání zabezpečena proti úniku ropných látek do vodního toku. Je třeba

věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich periodické kontroly. Nutnou manipulaci s pohonnými hmotami a mazivy v prostoru stavby omezit na minimum. V případě úniku látek ropného původu neprodleně zahájit sanační práce.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

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

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

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

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

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

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

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

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

- zajistit ochranu dřevin v těsné blízkosti stavby před mechanickým poškozením;
- před zahájením stavby bude provedeno vytyčení všech stávajících inženýrských sítí v celém prostoru stavby a protokolární předání zhotoviteli stavby. Zhotovitel musí prokazatelným způsobem zajistit seznámení svých podzhotovitelů a jednotlivých pracovníků s polohou těchto zařízení a dále zajistit dokonalou ochranu zařízení před poškozením dopravou a stavebními pracemi.
- vlastníkům stavbou dotčených pozemků bude v dostatečném časovém předstihu zhotovitelem oznámeno zahájení prací
- po dokončení stavby budou veškeré dotčené pozemky uvedeny do původního stavu, případné vzniklé škody budou odstraněny. Při provádění prací nesmí být znečišťovány veřejné komunikace, sousední pozemky a stavby na nich. Výkopek, přebytečný materiál či odpad vzniklý prováděním stavby nesmí být skladován mimo plochy k tomu určené. Nepoužitý materiál je třeba průběžně odvážet na místa určená ke skladování materiálu, přebytečný výkopek či odpad vzniklý v důsledku provádění stavby musí být průběžně odvážen na povolenou skládku
- budou dodržena ochranná pásma sítí a přípojek stávající technické infrastruktury. Dále bude zapracován požadavek na neprodlené oznámení každého poškození jakéhokoliv podzemního nebo nadzemního zařízení či stavby stavebníkem příslušnému vlastníku či správci poškozeného zařízení či stavby, a povinnost stavebníka v takovém případě dále postupovat dle pokynů dotčeného vlastníka či správce poškozeného zařízení či stavby
- Trasy pro staveništní dopravu budou vedeny po stávající komunikaci.
- V úseku rekonstrukce vést stavební komunikaci pouze po stávající silnici, stavební práce realizovat ze stávající silnice, neumisťovat mimo deponie ze stavby, stavební dvory, zemníky, zamezit úkapu ropných látek.

I) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Pro osoby s omezenou schopností pohybu platí Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Z hlediska zařízení stavenišť a omezení volného pohybu osob se uplatní zejména 2. část výše uvedené vyhlášky § 4 a § 5. V

případě zaměstnání těchto osob pak dále § 6, které je třeba respektovat při zpracování dokumentace zařízení staveniště.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

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

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

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

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Přístupy na staveniště budou umožněny po silnici II/425 a po místních komunikacích. Komunikace mimo obvod staveniště je nutno udržovat v čistotě dle silničního zákona.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

- Vytyčení inženýrských sítí
- Přípravné práce – příprava zřízení staveniště
- Odfrézování asfaltu
- Odstranění stávajících ohrub
- Zemní práce
- Vybudování drenáží

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

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

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

Srážkové vody z povrchu nových zpevněných ploch budou za pomoci příčného a podélného sklonu svedeny do navržených dešťových vpustí, které budou napojeny na zrekonstruovanou dešťovou kanalizaci, která bude zpracována samostatnou projektovou dokumentací. VaK plánuje rekonstruovat stávající kanalizaci na ulici nábf. Komenského. Jedná se betonovou kanalizaci DN 1000, která se nachází v hloubce až 4 metrů. Kanalizace nebude kompletně vyměněna v celém rozsahu, ale bude vykopána cca 1/4 celkové délky a zbývající část bude řešena vložkováním. Revizní šachty budou kompletně vyměněny. Začátek opravy kanalizace budu navazovat na opravenou část havárie z loňského roku v blízkosti křižovatky s ulicí 17. Listopadu, konec opravy bude v blízkosti křižovatky k nemocnici.

Vodovod bude opraven v celé délce ulice Komenského, začátek u křižovatky s ulicí 17. Listopadu a konec před křižovatkou k nemocnici. Oprava kanalizace a vodovodu bude probíhat za úplné uzavírky. Zásyp rýhy po kanalizaci a po vodovodu bude proveden provizorně až po původní niveletu vozovky.