

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**

Stavba řeší rekonstrukci i novostavbu autobusových zastávek a novostavbu zpomalovacích prahů v intravilánu města Břeclav v jihomoravském kraji. Jedná se o ulice Obránců míru, nábřeží Komenského, Slovácká, Lidická, Nádražní a náměstí T. G. Masaryka.

Jedná se o rekonstrukci dvou autobusových zastávek, novostavby dvou autobusových zastávek, jednoho prodloužení autobusového nástupiště a zálivu a novostavbu zpomalovacího prahů. Stavba se také zabývá přeložením dvou sloupů a kabelu veřejného osvětlení a přeložkou optického kabelu společnosti Cetin.

Po výstavbě dojde k výraznému zlepšení autobusové dopravy a výrazně selepší bezpečnost autobusové dopravy i chodců.

Území se nachází v rovinném terénu. Podélný sklon se pohybuje mezi hodnotami 0 – 5,0 %.

- 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 Břeclavi.

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

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

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 jsou graficky znázorněna v jednotlivých výkresech projektové dokumentace. Jedná se o podzemní vedení nízkého a vysokého napětí (E-ON), nízkotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely a optický kabel (CETIN), internetové kabely (Nej-tv, Itself), vodovod a kanalizace (VaK Břeclav).

Diagnostika:

Vzhledem k charakteru stavby, nebyla prováděna.

Výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu:

Pro zpracování projektové dokumentace bylo v roce 2018 provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu zájmového území zeměměřičkou společností Geos Ing. Jan Sůkal.

e) ochrana území podle jiných právních předpisů

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

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

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

Stavba se nenachází v záplavovém území. Stavba se nenachází v poddolovaném území.

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

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

Realizací stavby nebudou negativně ovlivněny odtokové poměry v území.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba si nevyžádá odstranění žádného stromu ani jiných dřevin.

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

Stavba si nevyžádá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) ani zábor lesního půdního fondu (LPF).

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

Stavba bude dostupná po silnici I/55, II/425 a místních komunikacích.

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 jsou graficky znázorněna v jednotlivých výkresech projektové dokumentace. Jedná se o podzemní vedení nízkého napětí (E-ON), nízkotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely a optický kabel (CETIN), internetové kabely (Nej-tv, Itself), vodovod a kanalizace (VaK Břeclav).

Autobusové nástupiště, komunikace pro pěší jsou navrženy bezbariérově a budou napojeny na stávající chodníkové plochy.

Autobusové zálivy, zpomalovací prahy budou napojeny na silnice I/55, II/425 a na místní komunikaci.

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

Stavba jednotlivých stavebních objektů proběhne ve vzájemné koordinaci.

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

Stavba se umísťuje na pozemcích: 846/1, 877/1, 3729/133, 3729/132, 203/1, 3713/3, 1027/5, 623/141, 623/67.

Rekonstrukce se a provádí na pozemcích: 4209/1, 310/1, 5354/7, 3728/12, 3728/4, 3728/9, 108/2.

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

Není řešeno.

n) požadavky na monitorinky a sledování přetvoření

Není řešeno.

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Nástupiště a chodníky budou napojeny na stávající chodníkové plochy. Autobusové zálivy, vjezdy budou napojeny na místní komunikaci nebo na silnice I/55 a II/425.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

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

Stavba řeší rekonstrukci i novostavbu autobusových zastávek, komunikaci pro pěší a zpomalovacích prahů v intravilánu města Břeclav v jihomoravském kraji. Jedná se o ulice Obránců míru, nábřeží Komenského, Slovácká, Lidická, Nádražní a náměstí T. G. Masaryka.

Jedná se o rekonstrukci dvou autobusových zastávek, novostavby dvou autobusových zastávek, jednoho prodloužení autobusového nástupiště a zálivu a novostavbu dvou zpomalovacích prahů.

b) účel užívání stavby

Stavba po jejím dokončení bude užívána pro dopravní obsluhu občanů města Břeclavi.

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 odchýlným řešením z platných předpisů a norem

Projektová dokumentace je řešena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., Přílohy 2 čl. 1.2.2 a průchozí prostor min. 90 cm je vždy zachován.

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

Jsou zohledněny všechny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.**SO 101 - Konečná zastávka v Charvátské Nové Vsi – Obránců Míru**

Předmětem tohoto objektu je novostavba autobusového nástupiště, chodníku a vjezdů. Nástupiště má navrženou minimální šířku 2,0 m a délku 13,0 m. Nový chodník má minimální šířku 2,0 m a celkovou délku 30,0 m. Rekonstruované vjezdy mají šířky 3,0 a 5,0 m.

SO 102 Zastávka Dům kultury

Předmětem SO 102 je rekonstrukce autobusového nástupiště a chodníku v Břeclavi na ulici nábreží Komenského. Nástupiště bude mít šířku 2,0 m, délku 13,0 m. Chodník má minimální šířku 2,0 m a celkovou délku 45,0 m.

SO 401 Přeložení sloupu u Kulturního domu

Stávající sloup veřejného osvětlení, který se nachází na ulici nábreží Komenského a nasvětluje přechodu pro chodce, bude odstraněn. Nový sloup V.O. bude umístěn cca o 2,5 m od původního místa, z důvodu odsazení od asfaltové komunikace z hlediska zvýšení bezpečnosti autobusové dopravy.

SO 103 Záliv pro zastávku nám. TGM

Předmětem SO 103 je rekonstrukce autobusových zastávek na náměstí T. G. Masaryka. Jedná se o rekonstrukci autobusových zálivů, nástupiště a chodníkových ploch. Autobusový záliv u obchodního domu Koruna má navrženou minimální šířku 3,00 m a délku 50 m. Nástupiště má navrženou minimální šířku 4,25 m a délku 26,0 m. Autobusový záliv u kostela má navrženou minimální šířku 2,60 m a délku 55 m. Nástupiště bude zachováno.

SO 104 Zastávka Slovácká

Na ulici Slovácká u Základní školy, bude vystavěna nová autobusová zastávka. Jedná se o novostavbu zálivu a nástupiště, které nebudou sloužit pro městskou hromadnou dopravu, ale pro dopravu dětí. Autobusový záliv má navrženou minimální šířku 3,25 a délku 48 m. Nástupiště bude mít šířku 3,0 m, délku 13,0 m. Chodník má minimální šířku 3,0 m a celkovou délku 30 m.

SO 105 Zastávka Křižovatka Ladaná Tesco

Předmětem tohoto SO je prodloužení stávající zastávky na ulici Lidická. Jedná se o prodloužení autobusového zálivu a nástupiště z důvodu parkování dvou autobusů městské hromadné dopravy. Součástí tohoto SO je i novostavba komunikace pro pěší, z důvodu napojení nástupiště na stávající chodník u obchodu Tesco Store, čímž se výrazně zlepší pohyb chodců v tomto areálu. Autobusový záliv má navrženou minimální šířku 3,25 a délku 29 m. Nástupiště bude mít šířku 2,0 m, délku 13,0 m. Chodník má minimální šířku 2,0 m a celkovou délku 14 m.

SO 402 Přeložení sloupu a kabelu V.O. u Tesca

Stávající sloup veřejného osvětlení, který se nachází na ulici Lidická, bude odstraněn a nový sloup bude nainstalován cca o 6,0 m od původního místa. Stávající sloup VO se nachází v místě nového autobusového zálivu, a proto musí být přeložen.

sloup VO se nachází v místě nového autobusového zálivu, a proto musí být přeložen.

Přeložka kabelu V.O. je řešena z důvodu přeložení sloupu V.O. Stávající sloup stojí v místě výstavby autobusového zálivu, a proto dojde k přeložení sloupu i kabelu. Délka přeloženého kabelu je 11,0 m.

SO 403 Přeložka optického kabelu Cetin u Tesca

Přeložka optického kabelu společnosti Cetin je řešena z důvodu výskytu kabelu v místě, kde je navržen autobusový záliv. Délka přeloženého kabelu je 35,0 m.

SO 106 Zpomalovací prahy

Výstavba zpomalovacích prahů, je řešena z důvodu zvýšení bezpečnosti dopravy na ulici Nádražní v Břeclavi (Poštorná). Na řešeném místě, jsou nainstalovány zpomalovací polštáře, které jsou již ve špatném stavu. Jsou navrženy dva zpomalovací prahy šířky 4,00 m a délky 6,15 m a 5,0 m.

Stavba bude probíhat podél silnic I/55 II/425.

V roce 2016 proběhlo celostátní sčítání dopravy.

Silnice II/425 ve městě Břeclav:

TV (těžká motorová vozidla)	1068
O (osobní a dodávková vozidla)	7133
M (jednostopá motorová vozidla)	82
SV (součet všech motorových voz.)	8283

Silnice I/55 ve městě Břeclav:

TV (těžká motorová vozidla)	2516
O (osobní a dodávková vozidla)	17803
M (jednostopá motorová vozidla)	169
SV (součet všech motorových voz.)	20480

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

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

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

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.

Srážkové vody z povrchu rekonstruovaných a nových ploch budou vhodným spádováním svedeny do zeleně nebo odvodňovacích žlabů a uličních vpustí a ty budou napojeny na stávající kanalizaci.

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

Předpoklad zahájení stavby je roku 2020. Stavba bude uvedena do provozu po jejím dokončení. Délka výstavby se odhaduje na 2. - 3. měsíce.

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: 2,5 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Účelem dokumentace je návrh rekonstrukce a novostavba autobusových zastávek, chodníku, vjezdů a zpomalovacích prahů v intravilánu města Břeclav

v jihomoravském kraji Stavba vede podél silnic I/55 a II/425 na ulicích Obránců míru, nábřeží Komenského, Slovácká, Lidická, Nádražní a náměstí T. G. Masaryka.

Území se nachází v rovinném terénu. Podélný sklon se pohybuje mezi hodnotami 0 – 5,0%.

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. Autobusová nástupiště, chodníkové plochy a vjezdy budou vydlážděny z betonové dlažby. Autobusové zálivy budou vyasfaltovány.

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

SO 101 - Konečná zastávka v Charvátské Nové Vsi – Obránců Míru

Předmětem tohoto objektu je novostavba autobusového nástupiště, chodníku a vjezdů. Nástupiště má navrženou minimální šířku 2,0 m a délku 13,0 m. Nový chodník má minimální šířku 2,0 m a celkovou délku 30,0 m. Rekonstruované vjezdy mají šířky 3,0 a 5,0 m.

SO 102 Zastávka Dům kultury

Předmětem SO 102 je rekonstrukce autobusového nástupiště a chodníku v Břeclavi na ulici nábřeží Komenského. Nástupiště bude mít šířku 2,0 m, délku 13,0 m. Chodník má minimální šířku 2,0 m a celkovou délku 45,0 m.

Na křižovatce ulice nábřeží Komenského a ulice 17. Listopadu před mostem přes řeku Dyji, budou stávající chodníkové plochy rekonstruovány. Rekonstrukce je řešena z důvodu nedostatečného poloměru křižovatky. Při výjezdu z ulice nábřeží 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.

SO 401 Přeložení sloupu u Kulturního domu

Stávající sloup veřejného osvětlení, který se nachází na ulici nábřeží Komenského a nasvětluje přechodu pro chodce, bude odstraněn. Nový sloup V.O. bude umístěn cca o 2,5 m od původního místa, z důvodu odsazení od asfaltové komunikace z hlediska zvýšení bezpečnosti autobusové dopravy.

SO 103 Záliv pro zastávku nám. TGM

Předmětem SO 103 je rekonstrukce autobusových zastávek na náměstí T. G. Masaryka. Jedná se o rekonstrukci autobusových zálivů, nástupiště a chodníkových ploch. Autobusový záliv u obchodního domu Koruna má navrženou minimální šířku 3,00 m a délku 50 m. Nástupiště má navrženou minimální šířku 4,25 m a délku 26,0 m. Autobusový záliv u kostela má navrženou minimální šířku 2,60 m a délku 55 m. Nástupiště bude zachováno.

SO 104 Zastávka Slovácká

Na ulici Slovácká u Základní školy, bude vystavěna nová autobusová zastávka. Jedná se o novostavbu zálivu a nástupiště, které nebudou sloužit pro městskou hromadnou dopravu, ale pro dopravu dětí. Autobusový záliv má navrženou minimální šířku 3,25 a délku 48 m. Nástupiště bude mít šířku 3,0 m, délku 13,0 m. Chodník má minimální šířku 3,0 m a celkovou délku 30 m.

SO 105 Zastávka Křižovatka Ladná Tesco

Předmětem tohoto SO je prodloužení stávající zastávky na ulici Lidická. Jedná se o prodloužení autobusového zálivu a nástupiště z důvodu parkování dvou autobusů městské hromadné dopravy. Součástí tohoto SO je i novostavba komunikace pro pěší, z důvodu napojení nástupiště na stávající chodník u obchodu Tesco Store, čímž se výrazně zlepší pohyb chodců v tomto areálu. Autobusový záliv má navrženou minimální šířku 3,25 a délku 29 m. Nástupiště bude mít šířku 2,0 m, délku 13,0 m. Chodník má minimální šířku 2,0 m a celkovou délku 14 m.

SO 402 Přeložení sloupu a kabelu V.O. u Tesca

Stávající sloup veřejného osvětlení, který se nachází na ulici Lidická, bude odstraněn a nový sloup bude nainstalován cca o 6,0 m od původního místa. Stávající sloup VO se nachází v místě nového autobusového zálivu, a proto musí být přeložen.

Přeložka kabelu V.O. je řešena z důvodu přeložení sloupu V.O. Stávající sloup stojí v místě výstavby autobusového zálivu, a proto dojde k přeložení sloupu i kabelu. Délka přeloženého kabelu je 11,0 m.

SO 403 Přeložení optického kabelu Cetin u Tesca

Přeložka optického kabelu společnosti Cetin je řešena z důvodu výskytu kabelu v místě, kde je navržen autobusový záliv. Délka přeloženého kabelu je 35,0 m.

SO 106 Zpomalovací prahy

Výstavba zpomalovacích prahů, je řešena z důvodu zvýšení bezpečnosti dopravy na ulici Nádražní v Břeclavi (Poštorná). Na řešeném místě, jsou nainstalovány zpomalovací polštáře, které jsou již ve špatném stavu. Jsou navrženy dva zpomalovací prahy šířky 4,00 m a délky 6,15 m a 5,0 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.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Výškové rozdíly

Výškové rozdíly pochozích ploch jsou nejvýše 2 cm.

Podélný sklon

Celá stavba se nachází převážně v rovinném terénu. Podélný sklon pochozích ploch ve všech řešených úsecích nepřesahuje hodnotu 5,00%.

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 tvořená chodníkovým obrubníkem s převýšením min. 6 cm a stávající zástavbou nebo okolní zástavbou.

Signální pás

Signální pás označuje místo odbočení (popř. prodloužení) z vodící linie na autobusová nástupiště. Signální pás navazuje na kontrastní pás na autobusovém nástupišti a je veden v prodloužené ose na vodící linii společného prostoru pro chodce a cyklisty. Délka signálního pásu je min. 1,50 m a max. 4,50 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 0,80 m a jeho povrch má nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí.

Signální pás v místě pro přecházení, SO 105 Zastávka Křižovatka Ladná Tesco, nebude vydlážděn. 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.

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.

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

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.

Přechody pro chodce a místa pro přecházení

Součástí objektu SO 102 je přechod pro chodce. Délka přechodu pro chodce je 7,0 m. Podél snížené obruby budou provedeny bezbariérové úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Obrubníky budou snížené na výšku 2 cm. Dále budou provedeny varovný pás šířky 40 cm a signální pás šířky 80 cm z reliéfní kontrastní betonové dlažby.

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 499/2006 Sb. O dokumentaci staveb a v jejích novelách.

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

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

SO 101 Konečná zastávka v Charvátské Nové Vsi – Obránců Míru

Na stávajícím místě se nachází místní točna pro autobusy společnosti BORS a.s. Stávající nástupiště není řešeno bezbariérově a není navrženo dle patných norem. Celá zastávka se vyskytuje na místě, kam autobusy nemohou najet přímo k nástupní hraně a při výjezdu jsou řidiči autobusu nuceni nejdříve couvat, aby mohli vyjet ze zastávky. Nově navržená autobusová zastávka bude vybudována v místech stávající asfaltové komunikace, která je v daném místě dostatečně široká jak pro autobusový záliv, tak pro nástupiště, které bude napojeno na stávající chodníkové plochy novou komunikací pro pěší.

SO 102 Zastávka Dům kultury

Stávající nástupiště bude rekonstruováno z důvodu nenormového řešení, chybí zde bezbariérové prvky i bezbariérové obruby a je také již ve špatném technickém stavu.

Na křižovatce ulice nábreží Komenského a ulice 17. Listopadu před mostem přes řeku Dyji, budou stávající chodníkové plochy rekonstruovány. Rekonstrukce je řešena z důvodu nedostatečného poloměru křižovatky. 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.

SO 401 Přeložení sloupu u Kulturního domu

Stávající sloup veřejného osvětlení, který se nachází na ulici nábreží Komenského a nasvětluje přechodu pro chodce, bude odstraněn. Nový sloup V.O. bude umístěn cca o 2,5 m od původního místa, z důvodu odsazení od asfaltové komunikace z hlediska zvýšení bezpečnosti autobusové dopravy.

SO 103 Záliv pro zastávku náměstí T. G. M.

Stávající záliv u obchodního domu Koruna je řešen nenormově, řidič autobusu není schopen najet k hraně nástupiště a cestující jsou nuceni vysedat z autobusu na asfaltovou komunikaci. Stávající nástupiště bude rekonstruováno z důvodu nenormového řešení a velkého příčného sklonu zálivu i nástupiště.

SO 104 Zastávka Slováká

Jedná se o novostavbu, na stávajícím místě se nachází komunikace pro pěší z asfaltu.

SO 105 Zastávka Křižovatka Ladná Tesco

Jedná se o prodloužení stávajícího autobusové zastávky, na stávajícím místě se nachází zatravněné plochy.

SO 402 Přeložení sloupu a kabelu V.O. u Tesca

Stávající sloup veřejného osvětlení, který se nachází na ulici Lidická, bude odstraněn a nový sloup bude nainstalován cca o 6,0 m od původního místa. Stávající sloup VO se nachází v místě nového autobusového zálivu, a proto musí být přeložen.

Přeložka kabelu V.O. je řešena z důvodu přeložení sloupu V.O. Stávající sloup stojí v místě výstavby autobusového zálivu, a proto dojde k přeložení sloupu i kabelu. Délka přeloženého kabelu je 11,0 m.

SO 403 Přeložení optického kabelu Cetin u Tesca

Přeložka optického kabelu společnosti Cetin je řešena z důvodu výskytu kabelu v místě, kde je navržen autobusový záliv. Délka přeloženého kabelu je 35,0 m.

SO 106 Zpomalovací prahy

Na stávajícím místě se nachází asfaltová komunikace, na které jsou připevněny několik zpomalovacích prvků (zpomalovací polštáře).

b) popis navrženého řešení**1. Pozemní komunikace****a) výčet a označení jednotlivých PK stavby**

Stavba pozemní komunikace je rozdělena na tyto stavební objekty:

- **SO 101 - Konečná zastávka v Charvátské Nové Vsi – Obránců Míru**

- **SO 102 Zastávka Dům kultury**
- **SO 401 Přeložení sloupu u Kulturního domu**
- **SO 103 Záliv pro zastávku nám. TGM**
- **SO 104 Zastávka Slovácká**
- **SO 105 Zastávka Křižovatka Ladaná Tesco**
- **SO 402 Přeložení sloupu a kabelu V.O. u Tesca**
- **SO 403 Přeložka optického kabelu Cetin u Tesca**
- **SO 106 Zpomalovací prahy**

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací stavby

SO 101 - Konečná zastávka v Charvátské Nové Vsi – Obránců Míru

Předmětem SO 101 je novostavba autobusového nástupiště, chodníku a vjezdů. Nová autobusová zastávka se bude nacházet v Břeclavi konkrétně v městské části Charvátská Nová Ves na ulici Obránců míru. Zde se nachází místní točna pro autobusy společnosti BORS a.s. Stávající nástupiště není řešeno bezbariérově a není navrženo dle patných norem. Celá zastávka se vyskytuje na místě, kam autobusy nemohou najet přímo k nástupní hraně a při výjezdu jsou řidiči autobusu nuceni nejdříve couvat, aby mohli vyjet ze zastávky.

Nově navržená autobusová zastávka bude vybudována v místech stávající asfaltové komunikace, která je v daném místě dostatečně široká jak pro autobusový záliv, tak pro nástupiště, které bude napojeno na stávající chodníkové plochy novou komunikací pro pěší.

Nástupiště

Je navrženo nové autobusové nástupiště, které bude napojeno na stávající chodníkové plochy nově navrženou komunikací pro pěší. Nástupiště bude mít šířku 2,0 m, délku 13,0 m a bude vydlážděno z betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm, šedé barvy. Lemováno bude chodníkovou obrubou a bezbariérovým obrubníkem typu HK 40/29/100 cm – výšky 16 cm o celkové délce 13 m. Pro napojení bezbariérového obrubníku na novou silniční obrubu 100/15/25 budou použity obrubníky typu HK 100/40/25-29 L a HK 100/40/29-25 P. Podél bezbariérového obrubníku bude uložen kontrastní pás šířky 30 cm, z betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm, červené barvy. Na

něj bude napojen signální pás z betonové zámkové dlažby 20/10/6 s hmatovou úpravou, červené barvy, šířky 80 cm, který bude napojen na vodící linii. Materiál použitý pro signální 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, obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Ze stávajícího nástupiště bude odmontován přístřešek pro cestující a instalován na nově navržené nástupiště.

Příčný sklon je navržen 2,00 % a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 5,00 %.

V místech kde budou uloženy nové obruby, podél stávající asfaltové komunikace, bude asfaltový povrch odbourán do hloubky 10 cm a po uložení nových obrub dojde k položení dvou asfaltových vrstev 2 x 5 cm ACO 11+ včetně spojovacího asfaltového postřiku v množství 0,3 kg m².

Chodník

Bezbariérový chodník bude mít šířku 2,0 m a celkovou délku 30 m.

Konstrukce chodníku bude tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 15 cm, drceného kamene fr. 4 – 8 o tloušťce 4 cm a betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm šedé barvy. Chodník bude lemován obrubníkem chodníkovým, 100/10/25 cm a silničním 10/15/25.

Vodící linie pro osoby s omezenou schopností orientace bude sloužit stávající oplocení a zvýšená chodníková obruba s výškou 6 cm.

Příčný sklon chodníku je navržen 2,00 % a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 5,00 %.

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

Součástí chodníku budou také dva vjezdy ke stávajícím objektům. Konstrukce vjezdů bude tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 15 cm, vrstvy směsi stmelené cementem SC_{C 8/10} o tloušťce vrstvy 15 cm, drceného kamene fr. 4 – 8 o tloušťce 4 cm a betonové zámkové dlažby 20/10/8 cm šedé barvy. Pro osoby

s omezenou schopností orientace bude provedeno opatření pomocí varovného pásu ze slepecké zámkové dlažby červené barvy. Varovný pás bude mít šířku 40 cm. Od silnice budou vjezdy odděleny pomocí snížené obruby 100/15/15 s výškou 5 cm. Přejížděnou obrubou 100/15/15-25 budou snížené obruby napojeny na novou silniční obrubu 100/15/25 s výškou 10 cm. V místech kde budou nové obruby, bude provedena úprava asfaltové komunikace. Stávající asfaltový povrch bude vybourán v tl. 100 mm a budou poleženy dvě vrstvy ACO 11+ tl. 2x 50 mm s asfaltovým spojovacím postřikem 0,3 kg/m² na šířce 0,5 m.

Konstrukce nástupiště a chodníku:

- betonová dlažba 20/10	DL	6 cm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4/8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD _A	15 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	25 cm	

Konstrukce vjezdů:

- betonová dlažba 20/10	DL	8 cm	ČSN 736131-1
- drcené kamenivo fr. 4/8	DK	4 cm	ČSN 736126-1
- směs stmelená cementem	SC _{C8/10}	15 cm	ČSN EN 14227
- štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD _A	15 cm	ČSN 736126-1
Celkem	Σ	42 cm	

SO 102 Zastávka Dům kultury

Předmětem SO 102 je rekonstrukce autobusového nástupiště a chodníku v Břeclavi na ulici nábreží Komenského.

Nástupiště

Stávající nástupiště bude rekonstruováno z důvodu nenormového řešení, chybí zde bezbariérové prvky i bezbariérové obruby a je také již ve špatném technickém stavu.

Konstrukce nástupiště bude tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 15 cm, drceného kamene fr. 4 – 8 o tloušťce 4 cm a betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm šedé barvy. Nástupiště bude mít šířku 2,0 m, délku 13,0 m a bude vydlážděno z betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm, šedé barvy. Lemováno bude stávající

obrubou a bezbariérovým obrubníkem typu HK 100/40/29 cm výšky 16 cm o celkové délce 13 m. Pro napojení bezbariérového obrubníku na novou silniční obrubu 100/15/25 budou použity obrubníky typu HK 100/40/25-29 L a HK 100/40/29-25 P. Podél bezbariérového obrubníku bude uložen kontrastní pás šířky 30 cm, z betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm, červené barvy. Na něj bude napojen signální pás z betonové zámkové dlažby 20/10/6 s hmatovou úpravou, červené barvy, šířky 80 cm, který bude napojen na vodící linii. Materiál použitý pro signální 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, obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V místech kde budou uloženy nové obruby, podél stávající asfaltové komunikace, bude asfaltový povrch odbourán do hloubky 10 cm a po uložení nových obrub dojde k položení dvou asfaltových vrstev 2 x 5 cm ACO 11+ včetně spojovacího asfaltového postřiku v množství 0,3 kg m².

Příčný sklon je navržen 2,00 % a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 5,00 %.

Chodník

Na křižovatce ulice nábreží Komenského a ulice 17. Listopadu před mostem přes řeku Dyji, budou stávající chodníkové plochy rekonstruovány. Rekonstrukce je řešena z důvodu nedostatečného poloměru křižovatky. 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 pojezdná plocha z žulové kostky 10/10/10 cm, která bude lemována sníženou obrubou 100/15/15 cm. Komunikace pro pěší bude odkloněna a poté napojena na stávající chodník.

Konstrukce chodníku bude tvořena z vrstvy šterkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 15 cm, drceného kamene fr. 4 – 8 o tloušťce 4 cm a betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm šedé barvy. Chodník bude lemován obrubníkem chodníkovým, 100/10/25 cm.

Vodící linie pro osoby s omezenou schopností orientace bude sloužit stávající zábradlí a zvýšená chodníková obruba s výškou 6 cm.

V místech kde budou uloženy nové obruby, podél stávající asfaltové komunikace, bude asfaltový povrch odbourán do hloubky 10 cm a po uložení nových obrub dojde k položení dvou asfaltových vrstev 2 x 5 cm ACO 11+ včetně spojovacího asfaltového postřiku v množství 0,3 kg m².

Příčný sklon chodníku je navržen 2,00 % a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 5,00 %.

Přechod pro chodce:

Přechod pro chodce má délku 7,00 m. Tím splňuje 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. Šířka přechodu je 3,00 m.

V místě přechodu bude provedena snížená obruba 100/15/15 cm uložená do betonu C20/25 XF3 o výšce 2 cm. Na silniční obrubu bude navazovat pomocí přechodové z obou dvou stran. U přechodu bude na chodníku proveden varovný a signální 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.

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, obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Konstrukce nástupiště a chodníku:

- betonová dlažba 20/10	DL	6 cm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4-8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0-32	ŠDA	15 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	25 cm	

SO 401 Přeložení sloupu VO u Kulturního domu

Stávající sloup veřejného osvětlení, který se nachází na ulici nábřeží Komenského a nasvětluje přechod pro chodce, bude odstraněn, z důvodu odsazení od asfaltové komunikace z hlediska zvýšení bezpečnosti autobusové dopravy. Nový sloup V.O. bude umístěn cca o 2,5 m od původního místa, typu STB B, 3 stupňový, bezpaticový, žárově zinkovaný, výšky 6,30 m, s jednoramenným výložníkem obloukovým délky 2,00 m. Světlo bude LED 36W.

SO 103 Záliv pro zastávku náměstí T. G. M.

Předmětem SO 103 je rekonstrukce autobusových zastávek na náměstí T. G. Masaryka. Jedná se o rekonstrukci autobusových zálivů, nástupiště a chodníkových ploch.

Záliv u Obchodního domu Koruna:

Stávající záliv je řešen nestandardně a řidič autobusu není schopen najet k hraně nástupiště a cestující jsou nuceni vysedat z autobusu na asfaltovou komunikaci. Délka nástupní hrany není při aktuální frekvenci linek také dostačující. Stávající záliv i stávající obruby budou odbourány. Celková šířka zálivu je navržena 3,0 m. Pokud nebude dostatečná únosnost pláně $E_{\text{def},2} \geq 45,0 \text{ MPa}$, bude přikročeno k sanaci štěrkodrtí ŠDA fr. 0 – 63 o tloušťce vrstvy 30 cm a bude použita geotextilie s pevností 300 g/m^2 . Pokud bude pláň dostatečně únosná, sanace se provádět nebude. Konstrukce zálivu je tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 20 cm, vrstvy SC C_{8/10} (směs stmelená cementem) o tloušťce 16 cm, lože z drceného kameniva fr. 4/8 o tloušťce vrstvy 4 cm a žulová kostka 15/17/15 cm.

Záliv bude lemován bezbariérovým obrubníkem typu HK 100/40/29 s výškou 16 cm, který bude uložen na betonový základ z betonu C 30/37 tl. 15 cm a na mrazuvzdorné lepidlo. Pro napojení bezbariérového obrubníku na silniční obrubu, budou použity přechodové obruby typu HK 100/40/25-29 L a HK 100/40/29-25 P. Absolutní výška nástupní hrany bude v celé délce 159,46 m n. m. Podél nástupní hrany bude v celé délce osazen betonový štěrbinový žlab 400/45/50 se spádovaným dnem 0,50%. Uprostřed žlabu bude osazen vpustňový dílec, který bude napojen do kanalizace pomocí přípojky z PVC DN 160, SN 10 délky 3,90 m. Vyřazovací klín

navazující na ulici Sladovou bude lemován silničním obrubníkem 100/15/25, který bude osazen do betonového lože C20/25 XF3 s výškou 15 cm nad asfaltovou plochu. Zařazovací klín bude lemován kamenným obrubníkem, který je nyní použit v zálivu a bude zpětně osazen. V náběhových klínech bude podél obruby osazen dvouřádek ze žulové kostky 10/10/10, který bude osazen do betonového lože C20/25, XF3.

Délka vyřazovacího klínu je navržena 17 m. Délka zařazovacího klínu bude 10 m. Délka nástupiště bude 26 m.

Příčný sklon zálivu bude proměnný v rozmezí 1,00 – 3,50% ve směru od komunikace.

V místě navazujícího cyklopruhu bude asfaltový povrch odbourán v šířce 1,75 m do hloubky 15 cm a dojde k položení dvou asfaltových vrstev 6 cm ACO 11+ a 9 cm AC+ 16+, včetně spojovacího asfaltového postřiku v množství 0,3 kg m².

Nástupiště a chodníkové plochy:

Konstrukce nástupiště a chodníkových ploch bude tvořena z vrstvy šterkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 15 cm, drceného kamene fr. 4 – 8 o tloušťce 4 cm a stávající betonové dlažby 60/40/6 cm a 20/20/6 cm šedé barvy. Část chodníkové plochy bude předlážděna stávajícím materiálem, část bude třeba vybudovat nově. Nástupiště má rozdílné šířky, dle stávající zástavby, minimální šířka je 4,25 m. Podél zastávkového obrubníku bude uložen kontrastní pás šířky 30 cm, z betonové dlažby 20/10/6 cm, červené barvy. Na něj bude napojen signální pás z betonové dlažby 20/10/6 s hmatovou úpravou, červené barvy, šířky 80 cm, který bude napojen na vodící linii. Materiál použitý pro signální pásy bude betonová dlažba s výstupky pravidelného tvaru kontrastní červené barvy. Betonová 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, obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Příčný sklon je navržen 0,50 - 2,00 % a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 5,00 %.

Chodníková plocha bude od stojících budov oddělena hydroizolací – nopovou folií.

V místě předlažďované plochy před autobusovým zálivem bude demontována a zpětně osazena lavička a výškově budou upraveny stávající mříže kolem vysazených stromů. U prvního stromu bude nutné oříznutí několika větví, které by mohly zasahovat do zařazovacího klínu.

Konstrukce autobusového zálivu:

- žulová kostka 15/17 cm	DL	15 cm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4-8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	16 cm	ČSN EN 14227
- štěrkodrt' frakce 0-32	ŠD _A	20 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	55 cm	

PLÁŇ Edef,2 >= 45,0 MPa

Pokud nebude požadovaná únosnost, bude přikročeno k sanaci:

- štěrkodrt' fr. 0/63	ŠD _A	30 cm	ČSN 736126-1
- geotextilie		300 g/m ²	ČSN EN 13249

Konstrukce nástupiště a chodníku:

- betonová dlažba 60/40 cm	DL	6 cm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4-8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0-32	ŠD _A	15 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	25 cm	

Konstrukce chodníku:

- betonová dlažba 20/20 cm	DL	6 cm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4-8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0-32	ŠD _A	15 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	25 cm	

SO 104 Zastávka Slovácká

Na ulici Slovácká u Základní školy, bude vystavěna nová autobusová zastávka. Jedná se o novostavbu zálivu a nástupiště, které nebudou sloužit pro městskou hromadnou dopravu, ale pro dopravu dětí. Základní škola často využívá autobus pro dopravování dětí na různé sportovní a kulturní akce, výlet apod. a autobus, vzhledem k úzké šířce komunikace na ulici Slovácká, nemá kde zaparkovat. Stávající chodník bude odbourán a na jeho místě bude vystavěn autobusový záliv. Nástupiště bude

vybudováno na stávající zatravněné ploše a poté bude novou komunikací pro pěší napojeno na stávající chodník.

Záliv:

Je navržen nový autobusový záliv v místě stávající komunikaci pro pěší. Stávající konstrukce bude odbourána a bude uložena nově navržená konstrukce zálivu. Pokud nebude dostatečná únosnost pláně $E_{\text{def},2} \geq 45,0$ Mpa, bude přikročeno k sanaci štěrkodrtí ŠD_A fr. 0 – 63 o tloušťce vrstvy 20 cm a bude použita geotextilie 300g/m². Pokud bude plán dostatečně únosná, sanace se provádět nebude. Konstrukce zálivu je tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 25 cm, vrstvy SC C8/10 (směs stmelená cementem) o tloušťce 13 cm, infiltračního asfaltového postřiku 0,7 kg/m², asfaltový beton ACP 22 + o tl. 7 cm, spojovací asfaltový postřik 0,3 kg/m², asfaltovým betonem ACL 16+ o tl. 6 cm, spojovacího asfaltového postřiku 0,3 kg/m² a asfaltového betonu ACO 11 + o tl. 4 cm.

Záliv bude lemován silniční obrubou 100/15/25 s výškou 10 cm, která bude uložena do betonu C20/25, bezbariérovým obrubníkem typu HK 100/40/29 s výškou 16 cm. Bezbariérový obrubník bude uložen na betonový základ z betonu C 30/37 výšky 16 cm a na mrazuvzdorné lepidlo. Pro napojení bezbariérového obrubníku na silniční obrubu, budou použity přechodové obruby typu HK 100/40/25-29 L a HK 100/40/29-25 P.

Podél zálivu dojde k odbourání stávajícího asfaltu do hloubky 10 cm na šířce 0,5 m.

Délka vyřazovacího klínu je navržená 20 m. Délka zařazovacího klínu bude 15 m. Délka nástupiště bude 13 m.

Příčný sklon je navržen 2,00 % ve směru od komunikace a podélný sklon nepřekročí hodnotu 5,00 %.

Nástupiště a chodník:

Je navrženo nové autobusové nástupiště, které bude napojeno na stávající chodníkové plochy nově navrženou komunikací pro pěší. Nástupiště bude mít šířku 3,0 m, délku 13,0 m a bude vydlážděno z betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm, šedé barvy. Lemováno bude chodníkovou obrubou a bezbariérovým obrubníkem typu HK 40/29/100 cm výšky 16 cm o celkové délce 13 m. Pro napojení bezbariérového

obrubníku na novou silniční obrubu 100/15/25 budou použity obrubníky typu HK 100/40/25-29-L a HK 100/40/29-25-P. Podél bezbariérového obrubníku bude uložen kontrastní pás šířky 30 cm, z betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm, červené barvy. Na něj bude napojen signální pás z betonové zámkové dlažby 20/10/6 s hmatovou úpravou, červené barvy, šířky 80 cm, který bude napojen na vodící linii. Materiál použitý pro signální 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, obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pokud nebude dostatečná únosnost pláně $E_{\text{def},2} \geq 45,0$ Mpa, bude přikročeno k sanaci štěrkodrtí ŠDA fr. 0 – 63 o tloušťce vrstvy 30 cm a bude použita geotextílie 300g/m². Pokud bude plán dostatečně únosná, sanace se provádět nebude.

Konstrukce nástupiště a chodníku bude tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 15 cm, drceného kamene fr. 4 – 8 o tloušťce 4 cm a betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm šedé barvy. Chodník bude lemován obrubníkem chodníkovým, 100/10/25 cm.

Vodící linie pro osoby s omezenou schopností orientace bude sloužit zvýšená chodníková obruba s výškou 6 cm.

Příčný sklon chodníku je navržen 1,00 % a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 5,00 %.

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

Součástí chodníku bude také vjezd do areálu Základní školy. Pokud nebude dostatečná únosnost pláně $E_{\text{def},2} \geq 45,0$ Mpa, bude přikročeno k sanaci štěrkodrtí ŠDA fr. 0 – 63 o tloušťce vrstvy 20 cm a bude použita geotextílie 300g/m². Pokud bude plán dostatečně únosná, sanace se provádět nebude. Konstrukce vjezdu bude tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 15 cm, vrstvy směsi stmelené cementem SC_C 8/10 o tloušťce vrstvy 15 cm, drceného kamene fr. 4 – 8 o tloušťce 4 cm a betonové dlažby 20/10/8 cm šedé barvy. Pro osoby s omezenou schopností orientace bude provedeno opatření pomocí varovného pásu ze slepecké betonové dlažby červené barvy. Varovný pás bude mít šířku 40 cm. Od silnice budou vjezdy odděleny pomocí snížené

obruby 100/15/15 s výškou 5 cm. Přechodovou obrubou 100/15/15-25 budou snížené obruby napojeny na novou silniční obrubu 100/15/25 s výškou 10 cm.

Konstrukce autobusového zálivu:

- asfaltový modifikovaný beton ACO 11+	4 cm	ČSN EN 13 108 - 1
- spojovací asfaltový postřik PS - E	0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový modifikovaný beton ACL 16+	6 cm	ČSN EN 13 108 - 1
- spojovací asfaltový postřik PS - E	0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový modifikovaný beton ACP 22+	7 cm	ČSN EN 13 108 - 1
- infiltrační asfaltový postřik PS - I	0,7 kg/m ²	ČSN 73 6129
- směs stmelená cementem SC _{C8/10}	13 cm	ČSN EN 14227
- štěrkodrt' frakce 0-32	ŠD _A 25 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	55 cm

PLÁŇ Edef,2 >= 45,0 MPa

Pokud nebude požadovaná únosnost, bude přikročeno k sanaci:

- ŠTĚRKODRT' fr. 0 – 63	ŠD _A	30 cm	ČSN 736126-1
- GEOTEXTILIE		300 g/m ²	ČSN EN 13249

Konstrukce nástupiště a chodníku:

- betonová dlažba 20/10	DL	6 cm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4-8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0-32	ŠD _A	15 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	25 cm	

Konstrukce vjezdu:

- betonová dlažba 20/10	DL	8 cm	ČSN 736131-1
- drcené kamenivo fr. 4 – 8	DK	4 cm	ČSN 736126-1
- směs stmelená cementem SC _{C8/10}		15 cm	ČSN EN 14227
- štěrkodrt' fr. 0 – 32	ŠD _A	15 cm	ČSN 736126-1
Celkem	Σ	42 cm	

SO 105 Zastávka Křižovatka Ladná Tesco

Předmětem tohoto SO je prodloužení stávající zastávky na ulici Lidická. Jedná se o prodloužení autobusového zálivu a nástupiště z důvodu parkování dvou autobusů městské hromadné dopravy. Součástí tohoto SO je i novostavba komunikace pro pěší, z důvodu napojení nástupiště na stávající chodník u obchodu Tesco Store, čímž se výrazně zlepší pohyb chodců v tomto areálu.

Záliv:

Jedná se o prodloužení stávajícího zálivu. Konstrukce zálivu je tvořena z vrstvy šterkodrti fr. 0 – 63 o tloušťce 15 cm, vrstvy vibrovaného šterku o tloušťce vrstvy 10 cm, podkladový beton o tloušťce 10 cm a cementový beton o tloušťce 18 cm.

Záliv bude lemován silniční obrubou 100/15/25 s výškou 15 cm. Podél zálivu dojde k odbourání stávajícího asfaltu do hloubky 10 cm na šířce 0,5 m.

Délka zařazovacího klínu bude 15 m. Délka nástupiště bude 13 m.

Příčný sklon je navržen 2,00 % ve směru od komunikace a podélný sklon nepřekročí hodnotu 5,00 %.

Odvodnění autobusového zálivu je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do stávající kanalizace.

Nástupiště

Jedná se o prodloužení stávajícího nástupiště, které bude napojeno na stávající chodníkové plochy nově navrženou komunikací pro pěší. Nástupiště bude mít šířku 2,0 m, délku 13,0 m a bude vydlážděno z betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm, šedé barvy. Lemováno bude chodníkovou a silniční obrubou. Podél silniční obruby bude uložen kontrastní pás šířky 40 cm, z betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm, červené barvy. Na něj bude napojen signální pás z betonové zámkové dlažby 20/10/6 s hmatovou úpravou, červené barvy, šířky 80 cm, který bude napojen na vodící linii. Materiál použitý pro signální 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, obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Příčný sklon je navržen 2,00 % a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 5,00 %.

Chodník

Bezbariérový chodník bude mít šířku 2,0 m a celkovou délku 14 m.

Konstrukce chodníku bude tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0 – 32 o tloušťce 15 cm, drceného kamene fr. 4 – 8 o tloušťce 4 cm a betonové zámkové dlažby 20/10/6 cm šedé barvy. Chodník bude lemován obrubníkem chodníkovým, 100/10/25 cm.

Vodící linie pro osoby s omezenou schopností orientace bude sloužit zvýšená chodníková obruba s výškou 6 cm.

Nový chodník vede k místu pro přecházení. V tomto místě bude provedena snížená obruba 100/15/15 cm uložená do betonu C20/25 o výšce 2 cm. Na stávající silniční obrubu bude navazovat pomocí přechodové obruby. U místa pro přecházení bude na chodníku proveden varovné 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.

Materiál použitý pro 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, obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Příčný sklon chodníku je navržen 2,00 % a podélný sklon chodníku nepřekročí hodnotu 5,00 %.

Za chodníkovou obrubou se provede zapravení, ohumusování a zatravnění.

Konstrukce autobusového zálivu:

- cementový beton	CB II	18 cm	ČSN 176123-1
- Podkladový beton	SCC _{15/20}	10 cm	ČSN 736124
- vibrovaný štěrk	VŠ	10 cm	ČSN 736261-1
- štěrkodrt' frakce 0-63	ŠDA	15 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	53 cm	

Konstrukce nástupiště a chodníku:

- betonová dlažba 20/10	DL	6 cm	ČSN 736131
-------------------------	----	------	------------

- drcené kamenivo frakce 4-8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0-32	ŠD _A	15 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	25 cm	

SO 402 Přeložení sloupu a kabelu V.O. u Tesca

Stávající sloup veřejného osvětlení, který se nachází na ulici Lidická, bude odstraněn a nový sloup bude nainstalován cca o 6,0 m od původního místa, konkrétně na zatravněné plochy. Stávající sloup VO se nachází v místě nového autobusového zálivu, a proto musí být přeložen. Nový sloup je navržen typu JB, 3 stupňový, bezpaticový, žárově zinkovaný, výšky 8,40 m, s jednoramenným výložníkem obloukovým délky 2,00 m. Světlo bude Led 36 W.

Přeložka kabelu V.O. je řešena z důvodu přeložení sloupu V.O. Stávající sloup stojí v místě výstavby autobusového zálivu, a proto dojde k přeložení sloupu i kabelu. Délka přeloženého kabelu je 11,0 m.

SO 403 Přeložka optického kabelu Cetin u Tesca

Přeložka optického kabelu společnosti Cetin je řešena z důvodu výskytu kabelu v místě, kde je navržen autobusový záliv. Délka přeloženého kabelu je 35,0 m.

SO 106 Zpomalovací prahy

Výstavba zpomalovacích prahů, je řešena z důvodu zvýšení bezpečnosti dopravy na ulici Nádražní v Břeclavi (Poštorná). Na řešeném místě, jsou nainstalovány zpomalovací polštáře, které jsou již ve špatném stavu.

Jsou navrženy dva zpomalovací prahy šířky 4,00 m a délky 6,15 m a 5,0 m. Prah budou vydlážděny z červené betonové dlažby 20/10/8 cm. Bude vyvýšen o 8 cm nad stávající povrch komunikace. Betonová dlažba bude uložena do pískového lože frakce 4/8 tloušťky 4 cm. Pod touto vrstvou bude beton C20/25, XF3 tloušťky 13 – 16 cm.

Konstrukce zpomalovacích prahů:

- betonová dlažba 20/10	DL	8 cm	ČSN 736131
- drcené kamenivo frakce 4-8	L	4 cm	ČSN 73 6126-1

- betonové lože	C	13 – 16 cm	ČSN EN 206-1
Celkem	Σ	25 – 28 cm	

2. Mostní objekty a zdi

Součástí projektové dokumentace není žádný mostní objekt ani zeď.

Odvodnění PK:

SO 101 Konečná zastávka v Charvátské Nové Vsi – Obránců Míru

Odvodnění autobusového zálivu a nástupiště a chodníku je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do stávajících nebo do nově navržené betonové dešťové vpusti DN 500 s litinovou mříží. Nová vpust bude napojena novou přípojkou z PVC DN 200 SN 12, o délce 2,0m, na stávající kanalizaci.

Vjezd bude odvodněn pomocí nového polymerbetonového žlabu s litinovým žlabem. Stávající žlab bude odstraněn. Nový žlab bude napojen na stávající přípojku.

SO 102 Zastávka Dům kultury

Odvodnění nástupiště a chodníkových ploch je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do stávajících dešťových vpustí a do zatravněných ploch.

SO 103 Záliv pro zastávku náměstí T. G. M.

Dešťové vody budou z autobusového zálivu, nástupiště a chodníkových ploch svedeny pomocí příčného sklonu do betonového šterbinového žlabu se spádovaným dnem umístěného podél zastávkového obrubníku. Tento žlab bude zaústěn přes vpustový dílec do stávající kanalizace pomocí přípojky z PVC DN 160, SN 10 délky 3,90 m.

SO 104 Zastávka Slovácká

Odvodnění autobusového zálivu a nástupiště a chodníku je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do stávajících nebo do nově navržené betonové dešťové vpusti DN 500 s litinovou mříží. Nová vpust bude napojena novou přípojkou z PVC DN 200 SN 12, o délce 2,0m, na stávající kanalizaci.

SO 105 Zastávka Křižovatka Ladná Tesco

Odvodnění je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do stávajících dešťových vpustí a do zatravněných ploch.

SO 106 Zpomalovací prahy

Odvodnění je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do stávajících dešťových vpustí.

3. Tunely, podzemní stavby a galerie

V místě stavby se nenachází tunely ani podzemní stavby.

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

Není součástí projektové dokumentace.

5. Vybavení PK

Svislé dopravní značení

SO 101 Konečná zastávka v Charvátské Nové Vsi – Obránců Míru

IJ4b – Autobusová zastávka, stávající značka bude přesunuta – 1ks

P2 – Hlavní pozemní komunikace, stávající značka bude přesunuta – 1 ks

B2 – Zákaz vjezdu, nová SDZ, včetně sloupku a patky – 1 ks

SO 102 Zastávka Dům kultury

B24B – Zákaz odbočení vlevo, stávající SDZ – 1 ks

E 13 – Text: ‘‘Mimo Bus’’, stávající SDZ – 1 ks

P4 – Dej přednost v jízdě, stávající SDZ – 1 ks

SO 103 Záliv pro zastávku náměstí T. G. M.

B 25 – Zákaz otáčení, stávající SDZ – 1 ks

B 28 – Zákaz zastavení, stávající značka bude odstraněna – 1 ks

C2B – Prikázaný směr jízdy vpravo, nová SDZ včetně sloupku a patky – 1 ks

IJ4b – Autobusová zastávka, stávající značka bude přesunuta – 1ks

IP20a – Jízdní pruh pro cyklisty, nová SDZ – 1 ks, bude umístěna na sloup V.O.

P4 – Dej přednost v jízdě, stávající SDZ – 1 ks

C3a – Prikázaný směr jízdy vpravo, stávající SDZ bude odstraněna – 1 ks

SO 104 Zastávka Slovácká

Žádné SDZ není řešeno.

SO 105 Zastávka Křižovatka Ladná Tesco

IJ4b – Autobusová zastávka, stávající značka bude přesunuta – 1ks

SO 106 Zpomalovací prahy

IP2 – Zpomalovací práh, nová SDZ včetně sloupků a patek - 4ks

Vodorovné dopravní značení**SO 101 Konečná zastávka v Charvátské Nové Vsi – Obránců Míru**

V1a – Zastávka autobusu

SO 102 Zastávka Dům kultury

V 7 – Přejíždění pro chodce

V11a – Zastávka autobusu

V12c – Žlutá plná čára (0,125)

SO 103 Záliv pro zastávku náměstí T. G. M.

V1a (0,123) – Podélná čára souvislá, barva bílá

V2b (1,5/1,5/0,125) – Podélná čára přerušovaná, barva bílá

V2b (3,0/1,5/0,25) – Podélná čára přerušovaná, barva bílá

V4 (0,25) – Vodící čára, barva bílá

V4 (0,5/0,5/0,25) – Vodící čára přerušovaná, barva bílá

V5(0,5) – Příčná čára souvislá, barva bílá

V7 – Přejíždění pro chodce, barva bílá

V9a – Směrové šipky, 5 x šipka vlevo, 4 x šipka rovná, barva bílá

V11a – Zastávka autobusu, barva bílá

V12a – Klikatá čára, barva žlutá

V13a (0,5) – Šikmé rovnoběžné čáry, barva bílá

V14 – Jízdní pruh pro cyklisty, barva bílá

V19 – Prostor pro cyklisty, barva červená

SO 104 Zastávka Slovácká

V11a – Zastávka autobusu

SO 105 Zastávka Křižovatka Ladná Tesco

V11a – Zastávka autobusu

SO 106 Zpomalovací prahy

Není řešeno.

6. Objekty ostatních skupin objektů

Projekt neobsahuje.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba neobsahuje žádná technologická ani technická zařízení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

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

Uzavírky v rámci stavby budou předem hlášeny centrále IZS. Zřízením stavby budou dotčeny některé přístupové komunikace a nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla hasičského záchranného sboru. Stavebními úpravami nebude zasahováno do veřejného vodovodního řadu. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody (požární hydranty), zřízených dle ČSN 73 0873.

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

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

Daná stavba nebude mít vliv na činnost hasičského záchranného sboru.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Tato stavba nemá žádné nároky na energii.

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

Není řešeno. Tyto požadavky řeší zhotovitel stavby.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

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

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

b) ochrana před bludnými proudy

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

d) ochrana před hlukem

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

e) protipovodňová opatření

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

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

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba bude dostupná ze silnic I/55 a II/425.

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

Projektová dokumentace se zabývá úpravou na trasách linek hromadné dopravy. Jedná se o rekonstrukci i novostavbu autobusových zastávek, komunikaci pro pěší a zpomalovacích prahů v intravilánu města Břeclav v jihomoravském kraji. Jedná se o ulice Obránců míru, nábřeží Komenského, Slovácká, Lidická, Nádražní a náměstí T. G. Masaryka. Návrh stavby je zcela v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení na dopravní infrastrukturu zůstane stávající.

c) pěší a cyklistické stezky

V objektech SO 101, SO 102, SO 103, SO 104 a SO 105 je řešena rekonstrukce nebo novostavba komunikace pro pěší. Bezbariérový chodník bude mít minimální šířku 2,0 m. Výstavbou se výrazně zlepší komfort pohybu chodců a také jejich bezpečnost.

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

b) použité vegetační prvky

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

c) biotechnická protierozní opatření

Není součástí projektové dokumentace.

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

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

Stavba nebude mít vliv na životní prostředí.

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

Realizací stavby nebude docházet ke znečištění vod. Povrchové vody jsou likvidovány stávajícím 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 zemínou a materiály bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb.

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

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

Stavba neklade nároky na zábor zemědělské půdy ani na zábor pozemků určenému k plnění funkce lesa.

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

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

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

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

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

Není řešeno.

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

Není řešeno.

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

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

Ochranná pásma stávajících vedení:

- kanalizační potrubí do průměru 500 mm 1,5 m od líce potrubí

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

B.7 Ochrana obyvatelstva

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

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

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

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

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

Půjde především o zajištění konstrukčních vrstev pro nové zpevněné plochy a jejich kryt. Jedná se o kamenivo, asfaltové vrstvy a dlažbu, žulové kostky, 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 silnicích I/55 a II/425 ve městě Břeclav v jihomoravském kraji. 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 přípojku pro účely výstavby není nutno budovat.

Při výstavbě bude řešena přeložka kabelu a sloupů V.O.

Nově dešťové vpusti budou napojeny novými kanalizačními přípojkami z PVC DN 200 SN 12.

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

Stavba se nachází v uličním prostoru, kde jsou vedeny jednotlivé inženýrské sítě. Jednotlivé inženýrské sítě jsou graficky znázorněna v jednotlivých výkresech projektové dokumentace. Jedná se o podzemní vedení nízkého a vysokého napětí (E-ON), nízkotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely a optický kabel (CETIN), internetové kabely (Nej-tv, Itself), vodovod a kanalizace (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 žádného stromu ani jiných dřevin.

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

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Staveniště řeší zhotovitel stavby, a proto tyto zábory nejsou v projektové dokumentaci řešeny.

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 chodníku i zálivu, 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.

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	148 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	141 t	
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503	O	737 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 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. Přejídné zhoršení životního prostředí po dobu realizace bude eliminováno kvalitní činností stavebního dozoru investora a zodpovědným počínáním zhotovitele stavby.

Posuzovaná stavba není bodovým zdrojem znečišťování ovzduší. Plošným zdrojem znečištění ovzduší se může stát ve fázi výstavby, kdy budou prováděny 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 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.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

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

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

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

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

Stavba bude řešena na stavební místa, oba pruhy komunikace zůstanou vždy průjezdné. Provoz na silnici II/425 nebude nijak omezen.

Provoz na silnici I/55 na ulici Lidická bude omezen maximálně o jeden jízdní pruh, silnice bude zúžena ze tří pruhů na dva. Staveniště bude řádně opatřeno svislým dopravním značením.

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

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

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

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

- Vytyčení inženýrských sítí
- Přípravné práce – příprava zřízení staveniště
- Odbourání stávající konstrukce
- Odstranění stávajících obrub
- Zemní práce
- Přeložení kabelu V.O.
- Přeložení sloupů V.O.
- Přeložení optického kabelu Cetin
- Zhutnění zemní pláně
- Pokládka štěrkodrti
- Pokládka obrub
- Pokládka asfaltových vrstev včetně asfaltových postřiků

- Pokládka dlažby
- Dokončovací práce

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Srážkové vody budou svedeny do zelených ploch nebo do odvodňovacích žlabů a uličních vpustí, které budou napojeny do stávající kanalizace.

Břeclav, duben 2019

Jiří Pihar