

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 je navržena v intravilánu města Břeclav na ulici Bratislavská v Jihomoravském kraji. Jedná se o novostavbu společné stezky pro chodce a cyklisty, autobusového zálivu s nástupištěm, chodníkem a podélného parkovacího stání.

Společná stezka pro chodce a cyklisty bude vybudována v místě stávajícího chodníku a bude se napojovat na stávající chodníkové plochy a na nově navrženou společnou stezku pro chodce a cyklisty, která bude vybudována na ulici Bratislavská a je řešena v jiné projektové dokumentaci, na jiné části ulice Bratislavská.

Stávající autobusový záliv nemá bezbariérové prvky a vyskytuje se v místě, kde je navrženo podélné parkovací stání. Proto bude stávající autobusový záliv, včetně nástupiště, odstraněn a nově bude vybudován cca o 155 m ve směru z města Břeclav. Na nástupiště bude napojen nově navržené chodníkové plochy, které budou navazovat na nový chodník, který je řešen v jiné projektové dokumentaci.

Na žádost investora, bude vybudováno podélné parkovací stání pro nákladní auta, které povezu materiálu do areálu společnosti Gumotex a.s.

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.

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 napětí (E-ON), středotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely a optický kabel (CETIN), internetové kabely (Nej-tv, Itself), vodovod (VaK Břeclav) a kanalizace (SuS JmK).

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 Lankašová Marie 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.

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 Q100 ani 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.

Odvodnění společné stezky pro chodce a cyklisty je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do zatravněných ploch.

Odvodnění podélného parkovacího stání, autobusového zálivu, nástupiště a chodníku je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do nově navržených betonových dešťových vpustí s litinovou mříží. Celkově bude vybudováno šest nových vpustí a dvě stávající budou zrušeny. Tyto vpusti budou napojeny novými přípojkami Z PVC DN 200 SN 12 na stávající kanalizaci.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba si nevyžádá odstranění stromů ani kácení 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 II/425.

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), středotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely a optický kabel (CETIN), internetové kabely (Nej-tv, Itself), vodovod (VaK Břeclav) a kanalizace (SuS JmK).

Společná stezka pro chodce a cyklisty, autobusové nástupiště i chodník jsou navrženy bezbariérově a budou napojeny na stávající chodníky.

Podélné parkovací stání i autobusový záliv jsou navrženy podél silnice II/425 budou napojeny 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 a provádí na pozemcích: 4179/1, 3290/7, 3731/2, 3290/34, 3290/38, 3944/1, 3290/35.

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

Není řešeno.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Není řešeno.

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Společná stezka pro chodce a cyklisty bude napojena na stávající komunikace pro pěší. Autobusový záliv a podélné parkovací stání bude napojeno na silnici 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

Jedná se o novostavbu společné stezky pro chodce a cyklisty, autobusového nástupiště a zálivu, chodníku a podélného parkovacího stání. Stavba bude probíhat podél silnice II/425.

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 odchylným 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.

Je navržena výjimka místa pro přecházení na nově navržené stezce pro chodce a cyklisty a to délky 7,67m a 8,77m. 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. A 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, u napojení účelových a místních komunikací nebo vychází ze stávající šířky jízdních pruhů, kde by větší zúžení nebylo vhodné. Dle ČSN 73 6110 Z1 čl. 10.1.3.3.2 v odůvodněných případech lze prodloužit délku místa pro přecházení až o 3,00m (tedy do 9,5m resp. 10,0m). Jedná se o délku vycházející ze stávající šířky jízdních pruhů.

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.

Jedná se o novostavbu společné stezky pro chodce a cyklisty, autobusového nástupiště a zálivu, chodníku a podélného parkovacího stání.

Společná stezka pro chodce a cyklisty má navrženou šířku 3,0 m po celé délce trasy cca 315 m.

Autobusové nástupiště má navrženou šířku 2,0 a délku 13 m. Na něj navazuje chodník, který propojuje nástupiště s přechodem pro chodce, který bude řešen v jiné projektové dokumentaci. Nový chodník má šířku 2,0 m a délku 25 m.

Autobusový záliv má šířku 3.25 m a celkovou délku 53 m. Délka vyřazovacího klínu je navržena 25 m, délka zařazovacího klínu bude 15 m. Délka nástupiště bude 13 m.

Parkovací stání má navrženou šířku 3,25 a délku 170 m.

Stavba bude probíhat podél silnice 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

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.

Odvodnění společné stezky pro chodce a cyklisty je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do zatravněných ploch.

Odvodnění podélného parkovacího stání, autobusového zálivu, nástupiště a chodníku je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do nově navržených betonových dešťových vpustí s litinovou mříží. Celkově bude vybudováno šest nových vpustí a dvě stávající budou zrušeny. Tyto vpusti budou napojeny novými přípojkami Z PVC DN 200 SN 12 na stávající kanalizaci.

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

Předpoklad zahájení stavby je roku 2021. 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: 4,5 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Účelem dokumentace je návrh novostavby společné stezky pro chodce a cyklisty, autobusového nástupiště a zálivu, chodníku a podélného parkovacího stání chodníků v intravilánu městě Břeclav. Stavba vede podél silnice II/425 na ulici Bratislavská.

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. Společná stezka pro chodce a cyklisty, autobusové nástupiště a chodník budou vydlážděny z betonové dlažby. Autobusový záliv a podélné parkovací stání budou vydlážděny z žulových kostek.

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

Jedná se o novostavbu společné stezky pro chodce a cyklisty, autobusového nástupiště a zálivu, chodníku a podélného parkovacího stání.

Společná stezka pro chodce a cyklisty má navrženou šířku 3,0 m po celé délce trasy cca 315 m.

Autobusové nástupiště má navrženou šířku 2,0 a délku 13 m. Na něj navazuje chodník, který propojuje nástupiště s přechodem pro chodce, který bude řešen v jiné projektové dokumentaci. Nový chodník má šířku 2,0 m a délku 25 m.

Autobusový záliv má šířku 3.25 m a celkovou délku 53 m. Délka vyřazovacího klínu je navržena 25 m, délka zařazovacího klínu bude 15 m. Délka nástupiště bude 13 m.

Parkovací stání má navrženou šířku 3,25 a délku 170 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.

V trase společné stezky pro chodce a cyklisty, autobusového nástupiště a chodníku je zajištěna vodící linie pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace pomocí zvýšené chodníkové obruby na + 6 cm. V místě pro přecházení jsou provedeny varovné pásy z reliéfní betonové dlažby, kontrastní červené barvy. Varovné pásy budou mít šířku 40 cm. Místa pro přecházení budou na místní komunikaci napojeny přes sníženou obrubu 100/15/15 cm výšky 2,0 cm. Prostor u místa pro přecházení bude rampově vyspádován tak, aby byla zachována minimální průchozí šířka 90 cm. Sklony ramp nepřesáhnou hodnotu 12,50%.

Autobusové nástupiště bude opatřeno bezbariérovým obrubníkem typu HK 40/33/100 – P. Podél tohoto obrubníku je navržen kontrastní pás z betonové dlažby kontrastní červené barvy, bez hmatových úprav šířky 40 cm. Na něj bude navazovat signální pás z reliéfní betonové dlažby, kontrastní červené barvy o šířce 80 cm, který povede až k vodící linii.

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 rovinatém terénu. Podélný sklon pochozích ploch ve všech řešených úsecích nepřesahuje hodnotu 8,33%.

Příčný sklon

Příčný sklon pochozích ploch je navržen 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 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.

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 společné stezky pro chodce a cyklisty. Délka signálního pásu je 7,70 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 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 u místa pro přecházení v celé délce sníženého obrubníku s výškou menší než 0,08 m. Varovný pás má šířku 40cm 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

V trase se nenachází žádný přechod pro chodce, ale nachází se celkem dvě místa pro přecházení. Délka míst pro přecházení je 7,67 a 8,77 m. Podél snížené obruby budou provedeny bezbariérové úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Obrubníky budou sniženy na výšku 2 cm. Dále budou provedeny varovné pásy šířky 40 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 užívání.

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

Stavba je navržena v intravilánu města Břeclav na ulici Bratislavská v Jihomoravském kraji. Jedná se o novostavbu společné stezky pro chodce a cyklisty, autobusového nástupiště a zálivu, chodníku a podélného parkovacího stání. Stavba bude probíhat podél silnice II/425.

Stávající chodníky jsou ze zastaralé betonové dlažby 30x30 cm a chodníkové plochy jsou zcela v nevyhovujícím stavu a neodpovídá vyhlášce ČSN 736 110.

Cyklisté jsou nuceni využívat silnici II/425 v místech, kde je uložena přídlažbová deska, která je ve značné degradaci a pohyb po ní je značně nepohodlný a nebezpečný.

Stávající autobusový záliv a nástupiště je v místě, kde je plánováno podélné parkovací stání, a proto bude odstraněno a nový záliv s nástupištěm bude vybudován cca o 155 m ve směru z města Břeclav.

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 Společná stezka pro chodce a cyklisty – uznatelné náklady**
- **SO 102 Společná stezka pro chodce a cyklisty – neuznatelné náklady**
- **SO 103 Nástupiště a chodník**
- **SO 104 Autobusový záliv**
- **SO 105 Podélné parkovací stání**
- **SO 106 Společná stezka pro chodce a cyklisty – parcela 3290/34 – neuznatelné náklady**

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací stavby

SO 101 Společná stezka pro chodce a cyklisty – uznatelné náklady

Společná stezka pro chodce a cyklisty bude mít šířku 3,00 m. Celý úsek je dlouhý 315 m. Konstrukce bude tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0/32 o tloušťce 25 cm, drceného kamene fr. 4/8 o tloušťce 4 cm a betonové zámkové dlažby, bez hrany, 20/10/8 cm pískové barvy a bude lemována obrubníkem chodníkovým, 100/10/25 cm.

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

Příčný sklon stezky je navržen 2,00% a podélný sklon nepřekročí hodnotu 3,00%. Sklon rampových částí komunikace pro pěší nepřesáhne hodnotu 12,50%.

Místa pro přecházení mají šířky 3,0 m a délky 8,77 a 7,67 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. A 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, u napojení účelových a místních komunikací nebo vychází se stávající šířky jízdních pruhů, kde by větší zúžení nebylo vhodné. Dle ČSN 73 6110 Z1 čl. 10.1.3.3.2 v odůvodněných případech lze prodloužit délku místa pro přecházení až o 3,00m (tedy do 9,5m resp. 10,0m). Jedná se o délku vycházející ze stávající šířky jízdních pruhů.

Místa pro přecházení budou vyznačena vodorovným dopravním značením V8a.

V místě přerušení přes místní a účelové komunikace, budou provedena místa pro přecházení. V místě přecházení bude provedena snížená obruba 100/15/15 cm uložená do betonu C20/25 o výšce 2 cm. Na silniční obrubu bude navazovat pomocí přechodové z obou dvou stran. Společná stezka pro chodce a cyklisty bude opatřena varovným pásem ze slepecké zámkové dlažby červené barvy. **Úprava odpovídá ČSN 73 6110/Z1 – Pokud místo pro přecházení není možno z důvodu stavebně technických, nebo provozních podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás, signální pás se neprovádí.**

Materiál použitý 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.

Odbourání stávajícího asfaltu do hloubky 10 cm na šířce 0,5 m v místech, kde dojde k výměně snížených a přechodových obrub. Po uložení nové obruby, dojde k položení dvou vrstev ACO 11+ 2 x 5 cm, včetně nástřiku asfaltovým spojovacím postřikem v množství 0,3 kg/m².

Odvodnění stezky je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do zatravněných ploch.

Konstrukce společné stezky pro chodce a cyklisty:

- betonová dlažba bez hrany 20/10 cm	DL	8 cm	ČSN 73 6131
- drcené kamenivo frakce 4/8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠDA	25 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	35 cm	

SO 102 Společná stezka pro chodce a cyklisty – neuznatelné náklady

V tomto objektu jsou řešeny úpravy za obrubou. Podél chodníkové obruby, které budou lemovat společnou stezku pro chodce a cyklisty, dojde k ohumusování tloušťky 10 cm a zatravnění na šířce 0,5 m. Zatravněna bude také plocha, kde bude odbourán stávající chodník.

SO 103 Nástupiště a chodník

Nástupiště

Stávající autobusový záliv nemá bezbariérové prvky a vyskytuje se v místě, kde je navrženo podélné parkovací stání. Proto bude stávající autobusový záliv, včetně nástupiště, odstraněn a nově bude vybudován cca o 155 m ve směru z města Břeclav. Na nástupiště bude napojen nově navržené chodníkové plochy, které budou navazovat na nový chodník, který je řešen v jiné projektové dokumentaci.

Je navrženo nové autobusové nástupiště, které bude napojeno na společnou stezku pro chodce a cyklisty a na nově navržený chodník. Nástupiště bude mít šířku 2,2 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 – P výšky 16 cm o celkové délce 13 m. Pro napojení bezbariérového obrubníku na novou silniční obrubu 100/15/25 budou použity obrubníky typu HK 40/H25-29/100-PL a HK 40/29-H25/100-PP. Podél bezbariérového obrubníku 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 společné stezky pro cyklisty a chodce. 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 3,00 %.

Chodník

Bezbariérový chodník bude mít šířku 2,0 m a celkovou délku 25 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 3,00 %.

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

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 104 Autobusový záliv

Je navržen nový autobusový záliv v místě stávajícího podélného stání pro nákladní vozidla. Stávající konstrukce bude odbourána a bude uložena nově navržená konstrukce zálivu. Pokud nebude dostatečná únosnost pláně $E_{def,2} \geq 45,0$ 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 zálivu je tvořena z vrstvy štěrkodrti fr. 0/32 o tloušťce 25 cm, vrstvy SC C8/10 (směs stmelená cementem) o tloušťce 23 cm, drceného kamene fr. 4/8. Poslední vrstva bude ze žulového kostky 10/10/10cm.

Záliv bude lemován silniční obrubou 100/15/25 s výškou 10 cm, která bude uložena do betonu C20/25, bezbariérovým obrubníkem typu HK 40/33/100 – P s výškou 16 cm z betonu C 45/55, a novou betonovou přídlažbou 50/20/10 cm, která nahradí stávající betonovou přídlažbovou desku. Stávající přídlažba je již značně poškozená a po odstranění stávající konstrukce by došlo k rozpadu. Podél přídlažby dojde k odbourání stávajícího asfaltu do hloubky 10 cm na šířce 0,3 m. Po uložení nové přídlažbové desky, dojde k položení dvou vrstev ACO 11+ 2 x 5 cm, včetně nástřiku asfaltovým spojovacím postřikem v množství 0,3 kg/m².

Bezbariérový obrubník bude uložen na betonový základ z betonu C 30/37 výšky 15 cm a na mrazuvzdorné lepidlo. Pod betonovým základem bude uložena štěrkodrt' ŠDA o tloušťce vrstvy 35 cm. Pro napojení bezbariérového obrubníku na silniční obrubu, budou použity přechodové obruby typu HK 40/H25-33/100-PL a HK 40/33-H25/100-PP.

Délka vyřazovacího klínu je navržená 25 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 nově navržené betonové dešťové vpusti s litinovou mříží. V zálivu bude vybudována jedna nová vpust' a jedna stávající vpust' bude odstraněna. Nová vpust' bude napojena novou přípojkou z PVC DN 200 SN 12 na stávající kanalizaci.

Konstrukce autobusového zálivu:

- žulová kostka 10/10 cm	DL	10 cm	ČSN 736 131
- drcené kamenivo frakce 4/8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- směs stmelená cementem	SC C8/10	23 cm	ČSN EN 14227
- štěrkodrt' frakce 0/32	ŠDA	25 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	62 cm	

PLÁŇ Edef,2 $\geq 45,0$ MPa

Pokud nebude požadovaná únosnost, bude přikročeno k sanaci:

- ŠTĚRKODRT fr. 0/63	ŠDA	20 cm	ČSN 736126-1
- GEOTEXTILIE		300 g/m ²	ČSN EN 13249

SO 105 Podélné parkovací stání

Na žádost investora, bude vybudováno podélné parkovací stání pro nákladní auta, které povevou materiál do areálu společnosti Gumotex a.s.

Parkovací stání má navrženou šířku 3,25 dle platných norem a délku 170 m. Stávající konstrukce autobusového zálivu bude odbourána, včetně stávajícího autobusového nástupiště. Pokud nebude dostatečná únosnost pláň $E_{def,2} \geq 45,0$ Mpa, bude přikročeno k sanaci štěrkodrtí ŠDA fr. 0/63 o tloušťce vrstvy 20 cm a bude použita geotextílie 300g/m². Pokud bude pláň 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 23 cm, drceného kamene fr. 4/8. Poslední vrstva bude ze žulového kostky 10/10/10cm.

Parkovací stání bude lemováno silniční obrubou 100/15/25 s výškou 10 cm, která bude uložena do betonu C20/25 a novou betonovou přídlažbou 50/20/10 cm, která nahradí stávající betonovou přídlažbovou desku. Stávající přídlažba je již značně poškozená a po odstranění stávající konstrukce by došlo k rozpadu. Podél přídlažby

dojde k odbourání stávajícího asfaltu do hloubky 10 cm na šířce 0,3 m. Po uložení nové přídlažbové desky a snížené silniční obruby s nášlapem 2,0 cm, dojde k položení dvou vrstev ACO 11+ 2 x 5 cm, včetně nástřiku asfaltovým spojovacím postřikem v množství 0,3 kg/m².

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

V místě, kde byl odbourán stávající chodník a končí podélné parkovací stání, bude navržena nová konstrukce asfaltová komunikace. Stávající konstrukce bude odbourána do hloubky 62 cm, pokud nebude dostatečná únosnost pláně $E_{def,2} \geq 45,0$ Mpa, bude navíc přikročeno k sanaci štěrkodrtí ŠDA fr. 0 – 63 o tloušťce vrstvy 20 cm a bude použita geotextílie 300g/m². Pokud bude pláň dostatečně únosná, sanace se provádět nebude. Jako podkladní vrstva bude sloužit štěrkodrt ŠDA frakce 0-32 o tloušťce vrstvy 22 cm. Poté bude uložena směs stmelená cementem SC_{C8/10} o tloušťce vrstvy 20 cm. Dále dojde k nástřiku infiltračním asfaltovým postřikem v množství 0,7 kg/m² a k uložení asfaltového modifikovaného betonu ACP 22+ o tloušťce 9 cm. Po zatuhnutí dojde k nástřiku spojovacího asfaltového betonu v množství 0,3 kg/m² a k uložení asfaltového modifikovaného betonu ACL 16+ o tloušťce vrstvy 6 cm. Po dalším nástřiku spojovacího asfaltového betonu v množství 0,3 kg/m², bude uložena obrusná vrstva asfaltového modifikovaného betonu ACO 11+ o tloušťce 5 cm.

Odbourání stávajícího asfaltu do hloubky 10 cm na šířce 0,5 m v místech, kde dojde k výměně silničních obrub. Po uložení nové obruby, dojde k položení dvou vrstev ACO 11+ 2 x 5 cm, včetně nástřiku asfaltovým spojovacím postřikem v množství 0,3 kg/m².

Odvodnění je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do nově navržených betonových dešťových vpustí s litinovou mříží. V řešeném úseku bude vybudováno pět nových vpustí a jedna bude zrušena. Tyto vpusti budou napojeny novými přípojkami Z PVC DN 200 SN 12 na stávající kanalizaci.

Konstrukce podélného parkovacího stání:

- žulová kostka 10/10 cm	DL	10 cm	ČSN 736 131
- drcené kamenivo frakce 4-8	DK	4 cm	ČSN 73 6126-1
- směs stmelená cementem	SC C8/10	23 cm	ČSN EN 14227
- štěrkodrt' frakce 0-32	ŠDA	25 cm	ČSN 73 6126-1

Celkem	Σ	62 cm
--------	----------	-------

PLÁŇ Edef,2 \geq 45,0 MPa

Pokud nebude požadovaná únosnost, bude přikročeno k sanaci:

- ŠTĚRKODRŤ fr. 0 – 63	ŠDA	20 cm	ČSN 736126-1
- GEOTEXTILIE		300 g/m ²	ČSN EN 13249

Konstrukce asfaltové komunikace:

- asfaltový modifikovaný beton ACO 11+		4 cm	ČSN EN13 108-1
- spojovací asfaltový postřik PS - E		0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový modifikovaný beton ACL 16+		6 cm	ČSN EN13 108-1
- spojovací asfaltový postřik PS - E		0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový modifikovaný beton ACP 22+		7 cm	ČSN EN13 108-1
- infiltrační asfaltový postřik PS - I		0,7 kg/m ²	ČSN 73 6129
- směs stmelená cementem SC _{c8/10}		20 cm	ČSN EN 14227
- štěrkodrt' frakce 0-32	ŠDA	25 cm	ČSN 73 6126-1
Celkem	Σ	62 cm	

PLÁŇ Edef,2 \geq 45,0 MPa

Pokud nebude požadovaná únosnost, bude přikročeno k sanaci:

- ŠTĚRKODRŤ fr. 0 – 63	ŠDA	20 cm	ČSN 736126-1
- GEOTEXTILIE		300 g/m ²	ČSN EN 13249

SO 106 Společná stezka pro chodce a cyklisty - parcela 3290/34 – neuznatelné náklady

Na pozemku parcelního čísla 3290/34 je plánován případný vjezd do firmy Molitan. Vjezd bude vybudován pouze v případě, že firmě Molitan nebude umožněno firmou Gumotex používat jejich vjezd. Část společné stezky pro pěší a cyklisty na pozemku p.č. 3290/34 je vyjmut z dotované části a je zahrnut do neuznatelných nákladů z důvodu možnosti výstavby vjezdu i v době udržitelnosti.

2. Mostní objekty a zdi

Součástí projektové dokumentace není žádný mostní objekt ani zeď.

3. Odvodnění PK

Odvodnění společné stezky pro chodce a cyklisty je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do zatravněných ploch.

Odvodnění podélného parkovacího stání, autobusového zálivu, nástupiště a chodníku je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do nově navržených betonových dešťových vpustí s litinovou mříží. Celkově bude vybudováno šest nových vpustí a dvě stávající budou zrušeny. Tyto vpusti budou napojeny novými přípojkami Z PVC DN 200 SN 12 na stávající kanalizaci.

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

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 nebudou 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.

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 silnice 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

Jedná se o novostavbu společné stezky pro chodce a cyklisty, který navazuje na stávající komunikace pro pěší v intravilánu města Břeclav na ulici Bratislavská. Projektová dokumentace se zabývá i novostavbou podélného stání, autobusového zálivu a nástupiště. 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

Je navržena společná stezka pro chodce a cyklisty, který navazuje na stávající chodníky na ulici Bratislavská v městě Břeclav. Šířka této společné stezky je v celé délce 3,00 m.

Bezbariérový chodník bude mít šířku 2,0 m a celkovou délku 25 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 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 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.

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 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.

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 silnici II/425 na ulici Bratislavská ve městě Břeclav. 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 ani elektro přípojku pro účely výstavby není nutno budovat.

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 napětí (E-ON), středotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely a optický kabel (CETIN), internetové kabely (Nej-tv, Itself), vodovod (VaK Břeclav) a kanalizace (SuS JmK).

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 skrývkové 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 ani keřového prostoru.

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	183 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	130 t	
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503	O	1993 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. 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 očištěna. 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.

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, objížd'ky 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 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
- Zhutnění zemní plně
- Pokládka štěrkodrti
- Pokládka obrub

- Pokládka asfaltových vrstev včetně asfaltových postřiků
- Pokládka dlažby
- Dokončovací práce

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Odvodnění společné stezky pro chodce a cyklisty je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do zatravněných ploch.

Odvodnění podélného parkovacího stání, autobusového zálivu, nástupiště a chodníku je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do nově navržených betonových dešťových vpustí s litinovou mříží. Celkově bude vybudováno šest nových vpustí a dvě stávající budou zrušeny. Tyto vpusti budou napojeny novými přípojkami Z PVC DN 200 SN 12 na stávající kanalizaci.

Břeclav, leden 2019

Jiří Pihar