



České vysoké učení technické v Praze

Fakulta stavební

Katedra Silničních Staveb

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Rekonstrukce místních komunikací ve vybrané oblasti MČ Praha -
Nebušice

Vedoucí práce: Ing. Michal Uhlík, Ph.D

Katedra: Silničních staveb

Červen 2020

Bc. JAN POLÁK



Obsah:

B.	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	- 3 -
B.1.	<i>Popis území stavby</i>	- 3 -
B.2.	<i>Celkový popis stavby</i>	- 4 -
B.2.1.	Celková koncepce řešení stavby.....	- 4 -
B.2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení	- 5 -
B.2.3.	Celkové technické řešení.....	- 6 -
B.2.4.	Bezbariérové užívání stavby	- 7 -
B.2.5.	Bezpečnost při užívání stavby	- 8 -
B.2.6.	Základní charakteristika objektů	- 8 -
B.2.7.	Základní charakteristika technických a technologických zařízení	- 11 -
B.2.8.	Zásady požárně bezpečnostního řešení	- 11 -
B.2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana	- 11 -
B.2.10.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí	- 11 -
B.2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	- 12 -
B.3.	<i>Připojení na technickou infrastrukturu</i>	- 12 -
B.4.	<i>Dopravní řešení</i>	- 12 -
B.5.	<i>Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav</i>	- 13 -
B.6.	<i>Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana</i>	- 13 -
B.7.	<i>Ochrana obyvatelstva</i>	- 13 -
B.8.	<i>Zásady organizace výstavby</i>	- 13 -
B.8.1.	Technická zpráva	- 13 -
B.8.2.	Výkresy	- 15 -
B.8.3.	Harmonogram výstavby	- 15 -
B.8.4.	Schéma stavebních postupů.....	- 15 -
B.8.5.	Bilance zemních hmot	- 15 -
B.9.	<i>Celkové vodohospodářské řešení</i>	- 15 -



B. Souhrnná technická zpráva

B.1. Popis území stavby

a) Charakteristika území

Lokalita se nachází na území městské části Praha 6 Nebušice. Jedná se o ulice, které se nachází severozápadně od ulice Nebušická a to v úseku mezi Základní školou Nebušice a kostelem svatého Cyrila a Metoděje. Konkrétně jsou to ulice K Vodárně, Kádnerova, Pod Hláskem, Pod Novou školou, Požárnická a Spojová.

Pro území je typická nízkopodlažní vilová zástavba. Komunikace plní tedy výhradně obslužnou funkci pro místní rezidenty. Výjimkou je ulice Kádnerova, ve které jsou zřízena parkovací stání typu K+R, která slouží potřebám místní školy, a to zejména v ranních hodinách. Lze tedy říci, že v lokalitě je velmi nízká intenzita dopravy, čemuž odpovídá i nízká nehodovost. I přesto by bylo vhodné v zadaném území plošně snížit rychlost (zóna 30, obytná zóna), tak aby komunikace co nejlépe vyhovovaly své kategorii a funkci. Dalšími nedostatky území jsou zejména špatný technický stav komunikací, chybějící chodníky v některých ulicích a absence prvků pro potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

b) Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem

Nebylo řešeno.

c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Návrh je v souladu s územním plánem.

d) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Nebylo řešeno.

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

Byl proveden průzkum stavebně technického stavu in-situ, průzkum dopravy v klidu a průzkum dopravní obslužnosti ZŠ Nebušice. Výsledky těchto průzkumů jsou v příloze A0 této práce.

Dále došlo ke geodetickému zaměření území stavby.

f) Ochrana území podle jiných právních předpisů ¹⁾ - památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí - soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod

Stavba se nenachází v prostoru žádné kulturní nemovité památky, ani zde neleží památkové zóny a rezervace ani ochranná pásma kulturních památek.

g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod

Ulice Požárnická a K Vodárně se nacházejí v záplavovém území.

¹⁾ Technické požadavky pro letecké stavby, stavby drah a na dráze včetně zařízení na dráze, stavby dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací stanoví například § 102 odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ve znění pozdějších předpisů.



h) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry území

Není předpokládán zásadní vliv na okolní stavby a pozemky. Odtokové poměry území zůstávají stejné jako před rekonstrukcí.

i) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.

V místě křižovatky ulic Kádnerova a Pod Novou školou dojde k vykácení keřů. V místě je nově navržen chodník.

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

Provedením stavby dojde k trvalému záboru části pozemku č. 275/1, který je součástí zemědělského půdního fondu.

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

Stavba bude napojena na současnou silniční síť. Současně, je rekonstrukce navržena tak, aby byl umožněn bezbariérový přístup v celém jejím rozsahu.

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

Zhotovení stavby není podmíněno žádnými dalšími investicemi. Bude jí možno naplno využívat hned po jejím zkolaudování.

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

Viz. příloha F. Záborový elaborát.

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

Žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo nevznikne.

o) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou.

p) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba bude napojena na stávající silniční síť.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1. Celková koncepce řešení stavby

a) Rekonstrukce nebo změna dokončené stavby

Jedná se o rekonstrukci dokončené stavby.

b) Účel užívání stavby

Stavba plní funkci místní komunikace.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

V souvislosti s diplomovou prací nebyla vydána žádná rozhodnutí. Návrh však vychází ze současného nedostatečného šířkového uspořádání ulic.



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

Nebylo řešeno.

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

V návrhu rekonstrukce byl kladen důraz na zvýšení bezpečnosti současného stavu. Z tohoto důvodu je v oblasti stavby nově navržena Zóna 30 a v ulicích K Vodárně a Požárnická je navržena obytná zóna. Tímto opatřením dochází ke snížení návrhové rychlosti na 30 km/h, resp. 20 km/h. Stavba je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala stávající stav (směrově i výškově). Bylo změněno šířkové uspořádání ulic za účelem zvýšení bezpečnosti pro všechny účastníky provozu. Zejména byly rozšířeny šířky stávajících chodníků.

g) U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí

Závěry stavebně technického stavu jsou k nalezení v příloze A0 této dokumentace.

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů²⁾ - kulturní památka apod

Nebylo řešeno.

i) 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

Nebylo řešeno.

j) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Nebylo řešeno.

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

Nejsou objekty, které by měly být uvedeny do předčasného užívání.

l) orientační náklady stavby

Orientační náklady jsou odhadovány na 11,258,834.67 Kč bez DPH a 13,623,189.95 Kč s DPH viz. Příloha E. Rozpočet této dokumentace.

B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Navržené řešení vychází ze současných urbanistických vazeb v okolí stavby.

b) Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Nově navržené vzhled v zásadě nemění architektonické řešení. Dochází pouze k úpravě materiálového a barevného řešení.

²⁾ Například zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů



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 nepřípustné přetvoření

100 – Objekty pozemních komunikací (včetně propustků)

Řešené objekty se nachází v klidné části nízkopodlažní vilové zástavby. Z hlediska dopravy se jedná o oblast s velmi nízkou intenzitou provozu. Při návrhu tak byly zohledněny současné trendy zklidňování městských komunikací a v oblasti byla plošně zřízena Zóna tempo 30 a obytná zóna. Zřízení Zóny tempo 30 je vždy provedeno osazením svislé dopravní značky IZ 8a – Zóna s dopravním omezením se a symbolem dopravní značky B20a – Nejvyšší dovolená rychlost, a to na vjezdech komunikací vedoucích to této oblasti. V opačném směru jízdy je osazena značka IZ 8b – Konec zóny s dopravním omezením. Zřízení obytné zóny je vždy provedeno osazením svislé dopravní značky IZ 5a – Obytná zóna, a to na vjezdech komunikací vedoucích to této oblasti. V opačném směru jízdy je osazena značka IZ 5b – Konec obytné zóny.

Navržený režim dle konkrétních stavebních objektů:

SO 121 – Rekonstrukce ulice K Vodárně – Obytná zóna

SO 122 – Rekonstrukce ulice Kádnerova – Zóna tempo 30

SO 123 – Rekonstrukce ulice Pod Novou školou – Zóna tempo 30

SO 124 – Rekonstrukce ulice Požárnická – Zóna tempo 30, Obytná zóna

SO 125 – Rekonstrukce spojky mezi ulicemi K Vodárně a Požárnická – Obytná zóna

Z tohoto důvodu jsou při návrhu, pokud není níže specifikováno jinak, navržena tato opatření

Přednost jízdy zprava	V křižovatkách uvnitř zón platí pravidla přednosti v jízdě zprava.
Obrubník	Volná šířka komunikace je od chodníku oddělena obrubníkem ABO 2-15 +12 cm. V úsecích chodníku, kde bude výška silničního obrubníku nižší než 8 cm, budou podél silničních obrubníků provedeny varovné pásy šířky 40 cm ze dlažby s hmatnou úpravou pro nevidomé. Při osazení obrubníků brát ohled na vchody k přilehlým objektům. Volná šířka chodníku od zeleně je oddělena obrubníkem ABO-4-8 +6 cm.
Chodníky	Chodníky jsou navrženy ze zámkové dlažby. V místech vjezdů na přilehlé pozemky bude dlažba zhotovena z barvy červeného odstínu.
Skladba vozovky	viz. Výkres Vzorové příčné řezy



- Dopravní značení** Úpravy, rušení a návrh nového dopravního značení je vyobrazeno na výkresech C.4.1, C.4.2 a D.1.6. Z tohoto důvodu není dále ve zprávě popisováno.
- Zvýšené plochy** Z důvodu velkého podélného sklonu komunikací v oblasti bylo od návrhu zvýšených křižovatkových ploch, které jsou pro zóny tempo 30 typické, ustoupeno.
- Nejvyšší dovolená rychlost** V oblasti je nově navržena nejvyšší povolená rychlost 30 km/h (Zóna tempo 30) nebo 20 km/h (Obytná zóna) na místo stávajících 50 km/h.

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

Nebylo řešeno.

c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Nebylo řešeno.

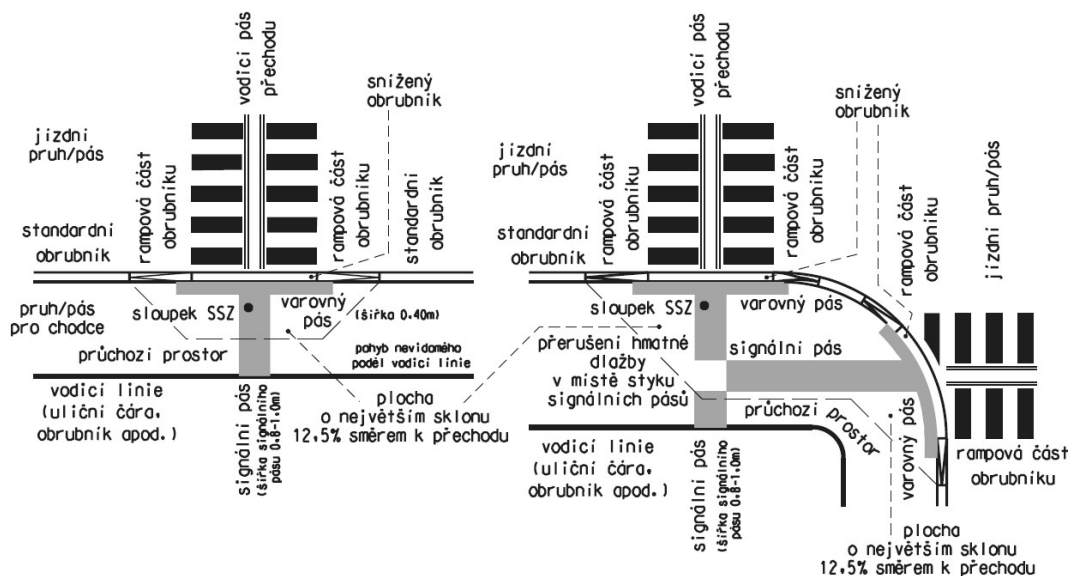
d) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Nebylo řešeno.

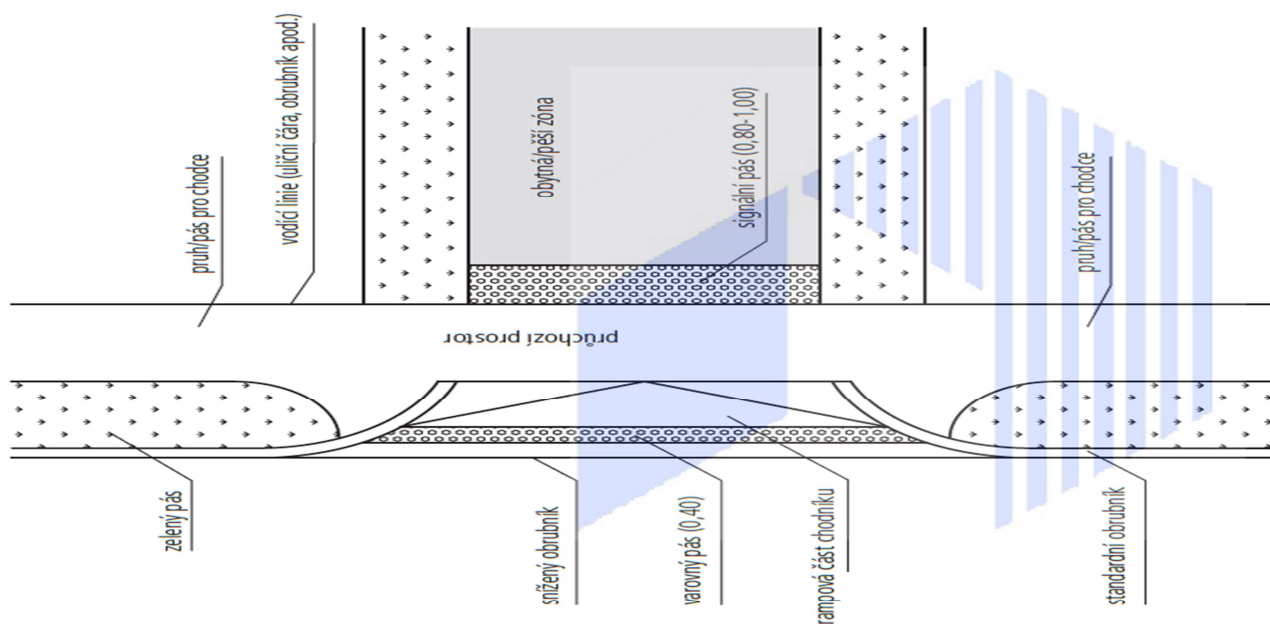
B.2.4. Bezbariérové užívání stavby

Stavba byla navržena tak, aby vyhovovala požadavkům pro bezbariérové užívání staveb. V oblasti byla navržena místa pro přecházení doprovázena stavební úpravou chodníku v místě pro přecházení a to podle schématu na obrázku č. 1– Schéma hmatových úprav pro nevidomé v místě pro přecházení. Souběžně s hranou sníženého obrubníku je vždy navržen varovný pás šířky 400 mm. Na osu místa pro přecházení je pak veden signální pás šířky 800 mm, který je zakončen vždy kolmo na nejbližší obrubu při vnitřní straně chodníku. Na vozovce je pak navržen vodící pás.

Na vjezdu do obytné zóny jsou pak navrženy hmatové úpravy dle schématu na obr. 2 - Schéma hmatových úprav pro nevidomé v místě vjezdu do obytné zóny.



Obrázek č. 1 – Schéma hmatových úprav pro nevidomé v místě pro přecházení



Obrázek č. 2 – Schéma hmatových úprav pro nevidomé v místě vjezdu do obytné zóny

B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby je dána dopravním značením stavby a řídí se příslušnou prováděcí vyhláškou o pravidlech silničního provozu.

B.2.6. Základní charakteristika objektů

1. Pozemní komunikace

SO 121 – Rekonstrukce ulice K Vodárně

Ulice je navržena v režimu obytné zóny jako místní komunikace funkční podskupiny D1 – komunikace se smíšeným provozem.

Prostor místní komunikace je vzhledem ke komplikovanosti prostorového uspořádání tvořen následovně: Ve své horní části mezi křižovatkou s ulicí Nebušická a křižovatkou se spojkou s ulicí Požárnická je podél zdi kostela navržen parkovací pruh o šířce 2,40 m, který je navržen z kamenné dlažby. Vozovka je navržena z asfaltu a má šířku 3,00 m až 3,75 m v závislosti na prostorových možnostech místní komunikace.

V dalším úseku od křižovatky se spojkou s ulicí Požárnická až po prostranství okolo rybníka je místní prostor komunikace navržen jako asfaltová vozovka o šířce 3,00 m až 3,80 m. Mezi vozovkou a přílehlými ploty po pravé straně ve směru dolů k rybníku je navržen odvodňovací žlab TBZ 50/50/13. V prostoru mezi žlabem a vozovkou je pak navržen krajnice z kamenné dlažby.

V poslední části v oblasti rybníka je navržena vozovka o šířce 3,20 m až 3,95 m. Vozovka je navržena ze štípané dlažby, tak aby její vzhled byl reprezentativní vzhledem k charakteru místa.

SO 122 – Rekonstrukce ulice Kádnerova – Zóna tempo 30

1. úsek mezi křižovatkou s ulicí Nebušická a křižovatkou s ulicí Pod Starou školou

Ulice je v tomto úseku navržena jako MO1pa 10/6,95/30. Provoz v ulici je zachován jako jednosměrný. Nově je navržen obousměrný provoz pro cyklisty. Šířka vozovky z asfaltového krytu je navržena 4,25 m a to následovně: Pruh pro cyklisty včetně bezpečnostního odstupu a vodícího proužku má šířku 1,75 m



a jízdní pruh má šířku 2,50 m. Po pravé straně ve směru jízdy je namísto stávajícího parkovacího pruhu navržen parkovací záliv o šířce 2,00 m. Současné vyhrazené místo pro držitele průkazu ZTP či ZTP/P zůstává zachováno.

Chodník po levé straně je rozšířen na 1,75 m nebo jak to dovolí stavebně technické podmínky. V místě mezi křižovatkou s ulicí Nebušická a vjezdem do areálu školy je navrženo vybudovat chybějící chodník. Pozemek je veden dle územního plánu jako ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy. Pokud by nastal právní problém s úmyslem chodník vybudovat, lze od jeho realizace ustoupit. Ve zbylé části je chodník po pravé straně navržen dle stávajícího stavu v šířce 1,75 m. Povrch chodníku je navržen ze zámkové dlažby.

2. úsek mezi křižovatkou s ulicí Pod Starou školou a křižovatkou s ulicí Pod Novou školou

V nároží ulic Pod Starou školou a Spojová je navržena vysazená plocha, která je tvořena zeleným pásem a chodníkem. Chodník je nově umístěn hned podél plotu, tak aby sloupek elektrického vedení, který je zde dnes umístěn, neovlivňoval šíři chodníku. Šířka chodníku je v tomto místě navržena 2,00 m a chodník je navržen ze zámkové dlažby. Vozovka z asfaltového krytu má v tomto místě šířku 6,00 m. Chodník na protější straně navazuje na nově zřízený parkovací záliv a je vysazený oproti původnímu stavu. V nejužším místě má šířku 1,25 m.

V další části ulice mezi křižovatkou s ulicí Spojová a křižovatkou s ulicí Pod Novou školou je prostor místní komunikace navržen jako MO2p 10,5-10,75/9,0/30. V této části **při pohledu od ulice Spojová** je po levé straně navržen chodník ze zámkové dlažby šířky 1,80 m až 2,00 m v závislosti na šířkovém uspořádání. Vozovka z asfaltového krytu je navržena v šíři 5,00 m. Po pravé straně je nově navržen parkovací záliv šířky 2,00 m. Parkovací místa jsou navržena vždy po 2 místech délky 5,75 m s nájezdovou hranou pod úhlem 45°. Mezi každými dvěma parkovacími místy je navržen ostrůvek, na který se vysadí strom. Parkovací místa jsou navržena ze zámkové dlažby. Vedle parkovacího zálivu je navržen chodník ze zámkové dlažby šířky 1,25 m.

Prostor vidlicové křižovatky s ulicí Pod Novou školou je nově řešen pomocí vysazených chodníkových ploch. Na rohu při straně plotu se ZŠ je podél plotu navíc navržen zelený pás.

3. úsek mezi křižovatkou s ulicí Pod Novou školou po křižovatku s ulicí Nebušická

V části mezi křižovatkou s ulicí Pod Novou školou a křižovatkou s ulicí K Vinicím je prostor místní komunikace navržen jako MO2pc 10/6,75/30. Podél plotu ZŠ je stávající chodník z důvodu malého využití zrušen a namísto něj je navržen zelený pás šířky 1,25m. Vozovka z asfaltového krytu je navržena v šíři 6,00m a zhruba v půlce této části je navržen parkovací pruh šířky 2,00m, délky 34,50m. Na druhé straně je podél plotu nově navržen chodník šířky 1,75m ze zámkové dlažby, který je od vozovky oddělen zeleným pásem šířky 1,15m.

V místě křižovatek s ulicemi K Vinicím a Homofova je při straně k ZŠ navržena vysazená chodníková plocha společně s parkovacím zálivem ve kterém jsou navržena 2 parkovací místa šířky 2,00m, délky 6,75m. Na druhé straně ulice jsou navrženy taktéž vysazené chodníkové plochy společně s parkovacím zálivem ve kterém jsou navržena 2 parkovací místa šířky 2,00m, délky 6,75m. Vzhledem ke špatným rozhledovým poměrům v křižovatce je zde navíc navržen směrový ostrůvek.

V poslední části této ulice, kde je ulice zřízena jako jednosměrná je navržena úprava vodorovného značení přechodu, které nevyhovuje současným předpisům.

Ulice Pod Hláskem

Stavebně technický stav ulice je vyhovující. Z tohoto důvodu zde nebyla navržena žádná stavební úprava současného stavu.



SO 123 – Rekonstrukce ulice Pod Novou školou – Zóna tempo 30

Prστο místní komunikace je navržen jako MO2pc 12,50-12,75/7,25/30. Ulice je popisovaná při pohledu do ulice od křižovatky s ulicí Kádnerova. Po pravé straně je navržen chodník ze zámkové dlažby ve stávající šířce. Vozovka z asfaltového krytu je navržen v šířce 6,00m. Při levé straně vozovky jsou navrženy parkovací pruhy šířky 2,00m s ohledem na vjezdy. Po levé straně je pak navržen zelený pás šířky cca 3,50m.

a podél plotu je pak nově navržen chodník ze zámkové dlažby, který má šířku 2,00m.

SO 124 – Rekonstrukce ulice Požárnická – Zóna tempo 30, Obytná zóna

1. úsek mezi křižovatkou s ulicí Nebušická a křižovatkou se spojkou s ulicí K Vodárně

Prostor místní komunikace je navržen jako MO1 5,50-5,75/4,00/30. Při pohledu od ulice Nebušická je po levé straně navržen pouze bezpečnostní odstup. Vozovka z asfaltového krytu má šířku 4,50m a chodník na pravé straně ze zámkové dlažby má šířku 2,00m.

2. úsek mezi křižovatkou se spojkou s ulicí K Vodárně až po prostranství před rybníkem

Prostor místní komunikace je navržen jako MO1 8/5,25/30. Chodník po pravé straně i vozovka jsou navrženy totožně jako v 1. úseku. Po levé straně je pak navržen zelený pás. Šířka pásu je závislá na šířkovém uspořádání ulice a pohybuje se v rozmezí 0,25m až 1,40m.

3. úsek prostranství před rybníkem

Ulice je navržen v režimu obytné zóny jako místní komunikace funkční podskupiny D1 – komunikace se smíšeným provozem. V severním horním rohu jsou navržena parkovací stání rozměrech 5,50x2,50 m, která by měla pokrýt poptávku po parkování v tomto místě. Parkovací místa jsou navržena z rozdílného materiálu a to ze zámkové dlažby. Povrch vozovky je zde navržen z asfaltového krytu.

V levé horní části prostranství silnice přechází ve vozovku šířky 3,50 m vedoucí podél rybníka směrem k ulici K Vodárně. V tomto místě je vozovka navržen ze štípané dlažby.

Ulice Spojová

1. úsek mezi křižovatkou s ulicí Kádnerova a domem č.p. 187

Prostor místní komunikace je navržen jako MO2p 11,4/8,25/30. Při pohledu od ulice Kádnerova je po pravé straně navržen chodník ze zámkové dlažby šířky 2,00 m. Vozovka z asfaltového krytu má šířku 5,50 m. Po levé straně je navržen parkovací záliv šířky 2,00 m a podél plotu je navržen chodník šířky 1,90 m

2. úsek mezi domem č.p. 187 a křižovatkou s ulicí Pod Hláškem

Prostor místní komunikace je navržen jako MO2 9,25/6,25/30. Při pohledu od ulice Kádnerova je po pravé straně navržen chodník šířky 2,00 m. Vozovka z asfaltového krytu je navržen v šířce 5,50 m a chodník po levé straně je navržen v šířce 1,60 m až 1,75 m.

Vzhledem ke komplikovaným majetkovým vztahům byla ulice řešena pouze jako studie.

SO 125 – Rekonstrukce spojky mezi ulicemi K Vodárně a Požárnická – Obytná zóna

Ulice je navržen v režimu obytné zóny jako místní komunikace funkční podskupiny D1 – komunikace se smíšeným provozem. Vozovka je navržen z asfaltového krytu a její navrhovaná šířka je 3,50 m až 3,60 m. Podél zdi kostela je také navržen parkovací pruh šířky 2,40 m, který je navržen ze zámkové dlažby.

2. Mostní objekty a zdi

V návrhu se žádné nevyskytují



3. Odvodnění pozemních komunikací a ploch

Dešťová voda z komunikace bude odtékat příčným a podélným sklonem stejně jako v současnosti a to severně směrem k ulici Pod Hláskem a k Nebušickému rybníku, kde se dešťová voda volně vlévá do Nebušického potoka. Místa, kde dochází ke změně současného stavu nebo si situace vyžaduje bližší popis, jsou popsána níže.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

V návrhu se žádné nevyskytují.

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

Nově jsou zřízena parkovací místa a to pomocí parkovacích pruhů a zálivů, která odpovídají poptávce po parkování zjištěné při průzkumu in-situ dané oblasti. Návrh je řešen na speciálních situačních výkresech C.4.1 a C.4.2.

6. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

V návrhu se nevyskytují.

b) Dopravní značení

Změny a návrh nového dopravního značení jsou vyobrazeny na speciálních situačních výkresech C.4.1, C.4.2 a D.1.6 Osazení zónových značek.

c) Veřejné osvětlení

V ulici K Vodárně v místě okolo rybníka dojde k přeložce veřejného osvětlení. Viz. výkres C.3.1 Koordinační situační výkres – K Vodárně, Požárnická, spojka mezi ulicemi K Vodárně a Požárnická

d) Ochrana proti vniku volně žijících živočichů na komunikaci a umožnění jejich migrace přes komunikace

Není potřeba.

e) Opatření proti oslnění

Není potřeba.

7. Objekty ostatních skupin objektů

V návrhu se žádné nevyskytují.

B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Technologická technická zařízení se v návrhu nevyskytují.

B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

Zhotovitel je povinen zajistit podmínky pro hašení požáru. Zejména udržovat volné příjezdové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku. Všechny šířky PMK a prostory křižovatek vyhovují na průjezd požární techniky.

B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Nebyla řešena.

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

Vzhledem k faktu, že stavba bude probíhat v zastavěném území, je nutné při realizaci stavby zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, byl co nejmenší. Veškeré práce je doporučeno dělat mezi 7:00 hodinou ranní a 20:00 hodinou večerní, tak aby nedocházelo k rušení nočního klidu.



B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Nebyla řešena.

b) ochrana před bludnými proudy

Nebyla řešena.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Nebyla řešena.

d) ochrana před hlukem

Nebyla řešena.

e) protipovodňová opatření

V ulici Požárnická, která se nachází v záplavovém území, je potřeba, aby zhotovitel při realizaci zajistil protipovodňová opatření.

f) ochrana před sesuvy půdy

Nebyla řešena.

g) ochrana před vlivy poddolování

Nebyla řešena.

h) ostatní negativní vlivy

Nebyly řešeny.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Nebylo řešeno.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Nebylo řešeno.

B.4. Dopravní řešení

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

Dopravní řešení je zobrazeno na výkresech C.3 Koordinační situační výkresy a C.4 Speciální situační výkresy.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Stavba bude napojena na stávající silniční síť. Situace je vyobrazena na výkresu C.1 situace širších vztahů.

c) doprava v klidu

V návrhu jsou nově navrženy parkovací zálivy a parkovací pruhy v ulici Kádnerova a dále parkovací pruhy v ulicích, Pod Novou školou, Požárnická a KVodárně. Další parkovací místa jsou navržena v prostranství okolo rybníku v ulici Požárnická, kde byla zjištěna poptávka po parkování při průzkumu dopravy v klidu.

d) Pěší a cyklistické stezky

V ulici Kádnerova v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Nebušická a Pod Starou školou je navržen pruh pro cyklisty.



B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

Nejsou navrženy výrazné terénní úpravy. Stavba je navržena v úrovni stávajícího terénu.

b) Použité vegetační prvky

Zelené pásy budou osazeny travním semenem. V ulici Kádnerova v místě nově vzniklého parkovacího zálivu budou na ostrůvcích vysázeny stromy. Stromy budou vysázeny taktéž v ulici Požárnická, a to podél břehu rybníka.

c) Biotechnická protierozní opatření

Nejsou navržena.

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

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

Vliv stavby na životní prostředí bude po dobu výstavby dočasně zhoršen vlivem dopravy materiálu na stavbu a prací na stavbě. Organizací výstavby budou tyto dočasné nepříznivé vlivy minimalizovány na co nejkratší dobu. Zrealizovaná stavba negativně neovlivní životní prostředí.

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

Stavba se nachází v zastavěném území, tudíž se nepředpokládá, že by měla mít vliv na okolní přírodu a krajinu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Není.

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

Nebylo řešeno.

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

Nebylo řešeno.

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

g)

B.7. Ochrana obyvatelstva

Stavba nevyžaduje speciální opatření z hlediska civilní obrany.

B.8. Zásady organizace výstavby

B.8.1. Technická zpráva

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

Stavba klade potřeby na zajištění materiálů potřebných pro stavbu zemního tělesa a konstrukčních vrstev vozovky a chodníků. Stavební materiály budou zajištěny zhotovitelem stavby.

b) odvodnění staveniště

Nebylo řešeno.



c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Obsluha staveniště bude probíhat z okolní silniční sítě. Zejména z ulice Nebušická.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba bude mít vliv na okolní pozemky a stavby. Při realizaci je tak třeba koordinace s majitelem dotčených staveb a to zejména v souvislosti se zajištěním dopravní obslužnosti pro tyto stavby.

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

Zhotovitel zajistí bezpečné užívání okolí staveniště příslušným opatřením. Konkrétní návrh vzejde z místních požadavků v okolí staveniště.

f) maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště

Pro zřízení dočasných zařízení staveniště by měly dostačovat plochy záboru pozemku rekonstruovaných ploch.

g) požadavky na bezbariérové obchodní trasy

Nejsou potřeba.

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

Odpady vzniklé při stavbě budou roztříděny podle druhů a kategorií a následně zlikvidovány dle platné legislativy. Předpokládá se, že by se měl vyskytovat odpad vzniklý při bourání asfaltových vrstev vozovky, zemina a kameny.

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

Nebylo řešeno.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba by neměla mít zásadní vliv na životní prostředí. Zhotovitel je povinen udržovat vozidla a stroje čisté, tak aby neznečistovaly okolí stavby. Vozidla a stroje musí být v dobrém technickém stavu, tak aby nedocházelo k nadměrné hlukové zátěži a nadměrnému vypouštění zplodin ze spalovacích motorů.

k) stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Během stavby je potřeba zajistit dodržování zásad bezpečnosti práce a jim příslušných zákonů. Zejména pak **zákon č. 262/2006 Sb.**, zákoník práce a **zákon 309/2006 Sb.**, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Nejsou potřeba.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Zhotovitel stavby je povinen zajistit DIO, které bude odsouhlaseno příslušnými dotčenými orgány (Police ČR, zástupci obce a místně příslušný silniční správní úřad).

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

Vzhledem k malému dopravnímu významu rekonstruovaných komunikací nejsou výše uvedené opatření uvažována.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Vjezd na stavbu bude možný z přiléhající místní komunikace.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

- Osazení provizorního dopravního značení



- Vytyčení obvodu staveniště včetně vytyčení vedení IS
- Demolice zpevněných ploch
- Zřízení odvodnění
- Pokládka silničních a sadových obrub
- Pokládka konstrukčních vrstev vozovky a chodníků

Provedení sadových úprav

Postup výstavby je pouze orientační a může se měnit dle požadavků vybraného dodavatele.

B.8.2. Výkresy

Výkresy organizace výstavby jsou zahrnuty ve výkresové části této práce.

B.8.3. Harmonogram výstavby

Nebylo řešeno.

B.8.4. Schéma stavebních postupů

Nebylo řešeno.

B.8.5. Bilance zemních hmot

Stavba je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala současné úroveň terénu. Nepředpokládá se tak výrazné terénní úpravy. Rozsah zemních prací z příčných řezů, které jsou součástí této práce.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Odvodnění chodníků a vozovky je řešeno zejména pomocí podélných a příčných sklonů. V Ulici Požárnická v místě vjezdu do obytné zóny je navržen betonový žlab s litinovou mříží B 125 s nosností 12,5 t na který navazuje odvodňovací žlab TBZ 50/50/13, kterým je srážková voda svedena do přílehlého Nebušického potoka.