



ČÍSLO REVIZE	DATUM REVIZE	POPIS REVIZE
2.	--	--
1.	--	--

GENERÁLNÍ PROJEKTANT:  PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP S.R.O. Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem tel.: 416 831 624 IČO: 28714792, DIČ: CZ28714792 HIP: Ing. Václav Fišer		OTISK RAZÍTKA:					
Investor:	Město Roudnice nad Labem, Karlovo náměstí 21, 413 01 Roudnice nad Labem						
KÚ:	Roudnice nad Labem (741647)						
Zodpovědný projektant:	Ing. Josef Filip, Ph.D.						
Vypracoval:	Ing. Václav Fišer						
 PROJEKCE DOPRAVNÍ							
Datum:	12/2025	Číslo zakázky:	25-033-4.01	Formátů A4:	36	Stupeň:	DPS
Zakázka:	ROUDNICE NAD LABEM – ÚDRŽBA ŘIPSKÁ				Měřítka:	--	Paré:
Příloha:	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				Číslo přílohy:	B	

OBSAH

B.	Souhrnná technická zpráva	5
B.1.	Celkový popis území a stavby	5
B.2.	Architektonické řešení	9
B.3.	Stavebně technické a technologické řešení	9
B.3.1.	Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení	9
B.3.2.	Celkové řešení podmínek přístupnosti.....	10
B.3.3.	Zásady bezpečnosti při užívání stavby	12
B.3.4.	Technický popis stavby	12
B.3.5.	Technologické řešení – výčet a popis technických a technologických zařízení	15
B.3.6.	Zásady požární bezpečnosti	15
B.3.7.	Úspora energie a tepelná ochrana.....	15
B.3.8.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.	15
B.3.9.	Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	15
B.4.	Připojení na technickou infrastrukturu	16
B.5.	Dopravní řešení	16
B.6.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	20
B.7.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	21
B.8.	Celkové vodohospodářské řešení	22
B.9.	Ochrana obyvatelstva	23
B.10.	Zásady organizace výstavby	24
B.11.	Další požadavky	35
B.12.	Závěr	36

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1. CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY

a) Popis a charakteristiky stavby a objektů technických a technologických zařízení a jejich užívání

Předmětem řešení je rekonstrukce ulice Řípská v úseku mezi křižovatkou s ulicí Riegrova a podjezdem pod železniční tratí č. 096. Součástí rekonstrukce je obnova stávající asfaltové vozovky, rekonstrukce západního chodníku podél komunikace, rekonstrukce a přestavba podélných parkovacích stání ve vozovce řešené ulice a vybrané dílčí úpravy na východním chodníku podél řešené komunikace (u objektu firmy Meva s.r.o.). Součástí projektu je také rekonstrukce všech uličních vpustí a jejich přípojek v předmětném úseku komunikace.

b) Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů apod., řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.

Navržená stavba se nachází v zastavěné oblasti města Roudnice nad Labem, v prostoru stávající ulice Řípská v úseku mezi křižovatkou s ulicí Riegrova a podjezdem pod železniční tratí č. 096. V současnosti se v drtivé většině v ploše řešeného území nachází zpevněné plochy (asfalt, dlažba). Stávající zpevněné plochy jsou již za hranicí životnosti, částečně bez jednoznačné organizace (nevymezení prostoru pro průjezd a parkování vozidel apod.). Komunikace pro pěší jsou v současnosti rovněž v nevyhovujícím stavu. Celkově tedy stávající lokalita vyžaduje výraznější rekonstrukci.

c) Soulad dokumentace pro provádění stavby s povolením záměru, informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek a vyjádření dotčených orgánů

Jedná se o samostatnou dokumentaci pro provedení stavby dle vyhlášky č. 227/2024, příloha č. 2 ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace v předchozích stupních projektové dokumentace nebyly zpracovány. Zohlednění podmínek závazných stanovisek a vyjádření dotčených orgánů není řešeno, jelikož se jedná o samostatnou dokumentaci pro provedení stavby (bez stavebního povolení).

d) Závěry provedených navazujících nebo rozšířených průzkumů a měření; v podrobnosti pro provedení stavby, v případě průzkumu základových poměrů zejména jeho geotechnické hodnocení pro účely návrhů geotechnických konstrukcí; u změny stavby údaje o jejím současném stavu

Pro projekt byly provedeny odvrty stávající vozovky (viz kapitola A.2, bod 3) v rámci Průvodního listu). Z provedených odvrtníků, respektive diagnostického průzkumu vyplývá skladba stávající komunikace ulice Řípská v řešeném úseku, a dále návrh obnovy vozovky v řešeném úseku (viz dále, a také viz Technická zpráva objektu SO 101).

e) Stávající ochrana území a stavby podle jiných právních předpisů včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu

Stavba se **dotýká** kulturních památek, národních kulturních památek, památkových rezervací či památkových zón ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Dotýká se **Ochranného pásma Národní kulturní památky Říp** (katalogové číslo 1807250588, památkový katalog NPÚ). Stavba dále zasahuje do **Městské památkové zóny města Roudnice nad Labem** (katalogové číslo 1000084507). Stavba se dotýká chráněného objektu **sýpky** (č.p. 633; katalogové číslo 1000139392) a v blízkosti stavby se také nachází chráněná **socha sv. Jana Nepomuckého** (u objektu sýpky; katalogové číslo 1000126467).

Stavba se **nedotýká** území vymezených zákonem 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nezasahuje do národních parků, chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací, přírodních rezervací, národních přírodních památek ani přírodních památek.

Ve smyslu § 30 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, stavba **nezasahuje** do ochranného pásma vodních zdrojů (OPVZ) a vodárenských nádrží (OPVN).

Stavba **nezasahuje** ve smyslu § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů, do 50ti metrového ochranného pásma lesa.

Záměr **zasahuje** ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., zákon o drahách, ve znění pozdějších předpisů, do 60-ti metrového ochranného pásma státní dráhy.

Důsledkem realizace záměru **nedojde** k vyhlášení žádného vlastního ochranného pásma, které by ovlivnilo rozvoj území v sousedství.

Stavba **zasahuje** do ochranných pásem stávajících inženýrských sítí. Při realizaci stavby dle této projektové dokumentace je nutno v plném rozsahu dodržet ustanovení zákona, technických norem (ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a další normy dle druhu inženýrských podzemních sítí) a požadavky správců IS. Začátek výkopových prací je nutno oznámit provozovatelům jednotlivých inženýrských sítí.

Je třeba respektovat ochranná pásma u vzrostlé zeleně.

Další ochranná pásma zde neuvedená jsou dána příslušnými zákony a předpisy.

f) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území a požadavky na monitoringy, vč. vlivu na režim podzemních vod

Vzhledem k charakteristice využití území, nemá stavba zásadní vliv na dotčené území a zachovává rovnováhu mezi životním prostředím, hospodářským rozvojem a sociálními vlivy v daném území.

Stavbou nebude zasahováno do klimatických poměrů. Stavba nebude mít negativní vliv na kvalitu povrchových a podzemních vod, půdy a horninového prostředí. Stávající stav flóry, fauny, funkčnost a stabilita ekosystémů nebude stavební činností zhoršen.

S ohledem na charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k znečištění veřejných komunikací.

Způsob odvodnění stávajících ploch je zachován – plochy vozovek budou odvodněny příčným a podélným sklonem do stávajících uličních vpustí. Plochy parkovacích stání budou odvodněny stejným způsobem, oproti současnému stavu však zde bude vlivem užití vsakovací dlažby umožněno vsakování na místě. Do parkovacích stání budou také odvodněny části plochy chodníků. Zbytek ploch chodníků pak bude odvodněn stávajícím způsobem, tj. příčným a podélným sklonem do ploch vozovek a následně do stávajících uličních vpustí. S ohledem na použití vsakovací dlažby v prostoru parkovacích stání bude částečně snížen odtok vody do kanalizace. Ve stávajícím stavu je do kanalizace odvedeno 100% ploch.

g) Požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

V rámci přípravných prací se nepředpokládají výrazné bourací práce, jedná se zejména o vybourání stávajících konstrukčních vrstev vozovek a chodníků. Společně s tím bude nutné také odstranit stávající kontejnerové hnízdo v ulici Řipská u objektu č.p. 1987.

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

Stavba **nezasahuje** do pozemků vedených v ZPF.

Stavba **nezasahuje** do lesních pozemků.

i) Navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu

Důsledkem realizace záměru nedojde k vyhlášení žádného vlastního ochranného pásma, které by ovlivnilo rozvoj území v sousedství.

Stavba nevyvolá žádné mimořádné nároky na zřízení nových ochranných pásem.

Návrhem a realizací stavby nevzniká potřeba omezení nebo ochrany podle jiných právních předpisů.

j) Navrhované funkce, parametry a výkon stavby

Účelem stavby je rekonstrukce ulice Řipská v úseku mezi křižovatkou s ulicí Riegrova a podjezdem pod železniční tratí č. 096.

V rámci rekonstrukce dojde primárně k obnově obrusných a podkladních vrstev stávající asfaltové vozovky. Vozovka bude obnovena v proměnné šířce 4,5 – 7,1 m. Na východní straně bude vozovka navazovat na stávající obrubníky ulice Řipská; na západní straně bude vozovka navazovat na nově vymezená podélná parkovací stání (viz níže), respektive na stávající obrubníky chodníku podél této strany vozovky.

V rámci obnovy vozovky dojde k vymezení stávajících podélných parkovacích stání, která jsou umístěna při západním chodníku podél komunikace. Oproti stávajícímu stavu bude povrch parkovacích stání nově tvořen ze vsakovací dlažby (vyhrazená stání pak budou vytvořena z klasické betonové dlažby). Kvůli tomu bude nutné v těchto místech zcela odstranit stávající konstrukci stání/vozovky, která je tvořena z asfaltu. Podélná parkovací stání jsou navržena o jednotné šířce 2,0 m (včetně obruby u vozovky) a délce 5,75 m. Výjimkou je pouze jedno parkovací stání přímo před objektem firmy Meva s.r.o., které je navrženo o délce 6,75 m.

V rámci rekonstrukce ulice Řipská dále dojde ke kompletní obnově stávajícího chodníku podél západního okraje komunikace. Chodník bude obnoven v celém rozsahu stavby, tj. od křižovatky s ulicí Riegrova až po parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o. Chodník je navržen o základní šířce 2,0 m. Oproti stávajícímu stavu, kdy je část chodníku tvořena asfaltovým povrchem a část je vytvořena z betonové dlažby, bude chodník nově v celém úseku tvořen z betonové dlažby. V úseku kolem parkoviště u objektu firmy Meva s.r.o. pak společně s obnovou chodníku dojde i obnově zdejší zelené plochy a k výstavbě nového místa pro přecházení. Místo pro přecházení bude nahrazovat stávající přechod pro chodce, který bude nově zrušen.

V souvislosti s obnovou chodníku dojde i k opravě a úpravám na něj navazujících ploch. Jedná se zejména o obnovu stávajících panelových vjezdů k objektům č.p. 1384 a 1987. Vjezd k objektu č.p. 1384 bude obnoven v rozsahu 3,0 m směrem od chodníku. U vjezdu k objektu č.p. 1987 dojde k obnově jeho povrchu v rozsahu do zhruba 2,0 m směrem od chodníku. V ostatních případech pak dojde k obnově stávajících povrchů v rozsahu 0,5 m od chodníku. Výjimkou je pouze stávající

zelená plocha před objektem firmy Meva s.r.o. Tato plocha bude obnovena v celé šířce. Stávající túje, která se zde nacházejí, budou zachovány.

Dále v souvislosti se stavbou chodníku bude nutná úprava kontejnerového hnízda před objektem č.p. 1987. Hnízdo ve stávající pozici zasahuje do prostoru obnovovaného chodníku, proto bude toto hnízdo nově umístěno o něco blíže směrem k objektu firmy Meva s.r.o. Samotná úprava kontejnerového hnízda spočívá v jeho demolici a stavbě zcela nového místa v již zmíněné pozici. Pro zajištění přístupu k novému hnízdu bude v prostoru parkovacích stání, respektive podélného parkovacího pruhu podél chodníku, vytvořen prostup o šířce 1,6 m.

Mimo výše uvedené dojde v rámci objektu ještě k menším úpravám v rámci chodníku podél východní strany ulice Řípská. Zde je navrženo vytvoření rampové části chodníku s ohledem na nově navržené místo pro přecházení před objektem firmy Meva s.r.o. Dále pak v rámci tohoto chodníku dojde ještě k doplnění varovného pásu a jeho lemu v prostoru stávajícího vjezdu u objektu firmy Meva s.r.o. S ohledem na obnovu vozovky v této části ulice Řípská je dále také navržena obnova stávající silniční obruby chodníku a předláždění plochy kolem této obruby v šířce 0,50 m.

Součástí projektu je pak také ještě obnova všech stávajících uličních vpustí a jejich přípojek a v případě potřeby zřízení nových chrániček inženýrských sítí v prostoru vjezdů ke stávajícím objektům.

k) Bilance stavby – vstupy, spotřeby a výstupy (hmoty, média, srážková voda, energie, typy a produkce emisí, odpadů, bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod apod.)

S ohledem na charakter stavby není třeba při jejím provozu uvažovat s potřebou a spotřebou médií a hmot, stavba neprodukuje odpad ani emise. Bilance nároků energií je uvedena v navazujících kapitolách. Předpokládané množství odpadů vyprodukované v průběhu výstavby je uvedeno v příslušné kapitole.

Hospodaření s dešťovou vodou se uvažuje stávajícím způsobem, tj. voda bude pomocí příčného a podélného sklonu z ploch vozovek odvodněna do stávajících uličních vpustí. Plochy parkovacích stání budou odvodněny stejným způsobem, oproti současnému stavu však zde bude vlivem užití vsakovací dlažby umožněno vsakování na místě. Do parkovacích stání budou také odvodněny části plochy chodníků. Zbytek ploch chodníků pak bude odvodněn stávajícím způsobem, tj. příčným a podélným sklonem do ploch vozovek a následně do stávajících uličních vpustí. S ohledem na použití vsakovací dlažby v prostoru parkovacích stání bude částečně snížen odtok vody do kanalizace.

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

Neuvažuje se.

m) Předpokládaný stavební postup podle zásad organizace výstavby, věcné a časové vazby stavby, související (podmiňující, vyvolané) investice

Stavba bude realizována jako celek nebo dle podmínek daných investorem. Za plynulost a koordinovanost prací bude zodpovědný zhotovitel stavby. Předpokládané zahájení stavebních prací je rok 2026.

Délka realizace bude odvislá od zhotovitelem zvoleného způsobu výstavby a etapizace dle náročnosti příslušných stavebních objektů. Při uvažovaném rozdělení stavby na 2 etapy se však předpokládá doba přibližně 2 měsíce. V uvedené době nejsou zahrnuty lhůty na formální přípravu

stavby (dopravně inženýrská opatření, dopavně inženýrské rozhodnutí atd.), jedná se čistě o dobu potřebnou k výstavbě.

Stavba nevyvolává další investice.

V době zpracování projektové dokumentace nebyla známa příprava související investice města, se kterou by bylo nutné předkládaný záměr koordinovat.

n) Požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Neuvažuje se.

o) Seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu, které mají podle projektu výsledků zeměměřických činností vzniknout při provádění stavby

Neuvažuje se.

B.2. ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Projekt řeší rekonstrukci stávající ulice Řípská v úseku od křižovatky s ulicí Riegrova po podjezd pod železniční tratí č. 096. V rámci rekonstrukce této části komunikace je navržena obnova stávajících obrusných vrstev asfaltové vozovky ulice Řípská, změna povrchu v prostoru stávajících podélných stání v této ulici ze stávajícího asfaltového povrchu na povrch ze vsakovací dlažby, a obnova stávajícího západního chodníku podél řešeného úseku komunikace. U chodníku dojde v části jeho úseku ke změně jeho povrchu z asfaltového na dlážděný. Spolu s obnovou chodníku je součástí projektu i obnova stávajícího kontejnerového hnízda před objektem č.p. 1987. V rámci projektu dojde i k dílčím změnám na východním chodníku ulice Řípská, konkrétně jeho části před objektem firmy Meva s.r.o. Zde dojde ke snížení nivelety chodníku vlivem nového místa pro přecházení a v prostoru vjezdu k tomuto objektu dojde k doplnění varovného pásu a jeho lemování. Dále s ohledem na obnovu přilehlé části komunikace dojde k předdláždění části tohoto chodníku a k obnově silniční obruby. V rámci projektu dále také dojde k obnově stávajících uličních vpustí a jejich přípojek v řešeném úseku komunikace.

Z hlediska materiálové řešení je uvažováno především s asfaltovými vozovkami a betonovými prvky (obruby, dlažba).

B.3. STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ

B.3.1. Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

Vzhledem k rozsahu stavba dle vyhlášky č. 227/2024 Sb. (příloha 2) obsahuje pouze jeden stavební objekt:

- **Objekty pozemních komunikací:**
 - SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy

Účelem stavby je rekonstrukce stávající ulice Řípská v úseku od křižovatky s ulicí Riegrova po podjezd pod železniční tratí č. 096. V rámci rekonstrukce této části komunikace je navržena obnova stávajících obrusných vrstev asfaltové vozovky ulice Řípská, změna povrchu v prostoru stávajících podélných stání v této ulici ze stávajícího asfaltového povrchu na povrch ze vsakovací dlažby, a obnova stávajícího západního chodníku podél řešeného úseku komunikace. U chodníku dojde v části jeho úseku ke změně jeho povrchu z asfaltového na dlážděný. Spolu s obnovou chodníku je součástí projektu i obnova stávajícího kontejnerového hnízda před objektem č.p. 1987. V rámci projektu dojde i k dílčím změnám na východním chodníku ulice Řípská, konkrétně jeho části před objektem firmy Meva s.r.o. Zde dojde ke snížení nivelety chodníku vlivem nového místa pro přecházení a v prostoru vjezdu k tomuto objektu dojde k doplnění varovného pásu a jeho lemování. Dále s ohledem na obnovu přilehlé části komunikace dojde k předdláždění části tohoto chodníku a k obnově silniční obruby. V

rámci projektu dále také dojde k obnově stávajících uličních vpustí a jejich přípojek v řešeném úseku komunikace.

B.3.2. Celkové řešení podmínek přístupnosti

p) Celkové řešení přístupnosti stavby, se specifikací jednotlivých částí stavby, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu objektu na okolí

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Mezi osoby s omezenou schopností pohybu patří osoby na vozíku, osoby s trvalým nebo dočasným omezením chůze a pohybu a osoby pokročilého věku. Z těchto důvodů je nutné pro tyto osoby zřízovat plochy pro pěší v takovém provedení a kvalitě, která umožní jejich plynulý pohyb.

Výškový rozdíl u navržených chodníků a poježděných ploch na přechodových místech je řešen silniční obrubou s podsádkou +2 cm, tedy výškové rozdíly pochozích ploch nesmí být vyšší než 20 mm.

Podélný spád na navržených bezbariérových chodnicích nikde nepřesahuje maximálních 8,33 %. Podél vodící linie je vždy zachován průchozí prostor v šíři min. 0,90 m s maximálním příčným sklonem 2,0 %. Rampový spád na místech určených pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace v žádném navrženém místě nepřesahuje 12,5 %.

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít:

- Součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- úhel kluzu nejméně 10°, popřípadě ve sklonu pak:
- součinitel smykového tření nejméně 0,5 + tg α , nebo
- hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40 x (1 + tg α), nebo
- úhel kluzu nejméně 10° x (1 + tg α), a je úhel sklonu ve směru chůze.

Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Mezi osoby s omezenou schopností orientace patří osoby se zbytky zraku a osoby nevidomé, osoby neslyšící a hluchoslepé, dále také osoby pokročilého věku, děti do tří let a případně osoby s mentálním postižením.

Nevidomí a slabozrací nemohou k bezpečnému pohybu po exteriéru používat zrak, ten nahrazují jiné smysly – hmat a sluch. Nevidomí se pohybují v exteriéru pomocí (hmatové) techniky dlouhé bílé hole.

Z hlediska přístupnosti pro potřeby této cílové skupiny je nutné zajistit dostatek hmatných orientačních bodů a znaků. Zrakově postižení se pohybují podél tzv. vodící linie. Přirozenou vodící linií mohou být např. stěny budov, zídky, podezdívky plotů, obrubníky u trávníků (s výškou podsádky + 6 cm).

Vodící linií nikdy nesmí být obrubník u vozovky! Při přerušení přirozené vodící linie v délce více než 8,0 m musí být zřízena tzv. umělá vodící linie.

Nachází-li se pěší trase prvky technického vybavení komunikace (sloupy elektrického napětí, sloupy VO apod.) je nutné podél tohoto prvku na základě ČSN 73 4001, odst. 8.2.1 zachovat volný průchozí prostor alespoň 0,9 m. Osoby nevidomé a slabozraké se pohybují podél vodící linie technikou dlouhé bílé hole v odstupu 0,3 - 0,4 m.

Na vodící linie navazují tzv. signální pásy, které upozorňují na možné změny směru. Jsou speciální formou umělé vodící linie a jsou vytvořeny z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky. Zrakově postiženému určují nový, přesný směr chůze např. při přecházení komunikace nebo při přístupu k místu nástupu do vozidel hromadné dopravy. Signální pás má šířku 0,8 – 1 m a délku minimálně 1,5 m. V odůvodněných případech, dle ČSN 73 4001, odst. 6.2.2.1.4 lze tuto hodnotu snížit až na 1,0 m.

Nebezpečné nebo nepřístupné prostory (styk chodníku a jízdního pásu s obrubníkem nižším než 0,08 m – přechody pro chodce, místa pro přecházení, výjezdy vedené přes chodník, např. u rodinných domků nebo ze dvorů u domovních bloků) musí být označeny tzv. **varovným pásem**. Varovný pás má šířku 0,4 m. Je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky.

K zajištění dostatečného hmatného kontrastu budou signální a varovné pásy lemovány betonovou dlažbou, s šířkou spárky nejvýše 4 mm, v minimální šířce 250 mm.

Vedení a šířka signálních a varovných pásů se řídí ustanoveními ČSN 73 4001.

Zásady pro osoby se sluchovým postižením

Problematika osob se sluchovým postižením se řeší podrobněji například v oblasti hromadné dopravy. V tomto projektu nejsou opatření pro osoby s tímto handicapem řešena.

Použití stavebních výrobků pro bezbariérové užití

Materiál použitý pro hmatové úpravy (signální a varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatové a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06. Nesmí být použity neschválené stavební prvky bez certifikace dle příslušných TN TZÚS.

V rámci této PD jsou navrženy následující výrobky pro bezbariérové užití:

- Betonová silniční obruba nájezdová (150/150/1000)
- Na zhotovení varovných a signálních pásů je navržena reliéfní dlažba pro nevidomé kontrastní barvy rozměru 60/100/200 (v prostoru chodníku) a 80/100/200 (v prostoru vjezdů a dalších pojížděných ploch).
- K zajištění dostatečného hmatného kontrastu budou betonové reliéfní prvky lemovány betonovou dlažbou (250/250/60-80) bez sražených hran v minimální šíři 250 mm, v šedé – přírodní barvě.

q) Popis navržených opatření – zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby

Místa pro přecházení musí být řešena následujícím způsobem:

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem šířky 0,4 m, ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní. Nevidomí a slabozrací jsou od vodící linie navedeni k varovnému pásu a tím pádem okraji vozovky signálním pásem šířky 0,8 m. Signální pás je od varovného pásu odsazen o 0,3 – 0,5 m. Pokud není možné signální pás umístit je takové místo posouzeno na základě ČSN 73 6110/Z1 odst. 10.1.3.1.14.

V případě šířky pásu pro chodce $\leq 2,40$ m se signální pás umísťuje k vodící linii. Sklony rampy odpovídají ČSN 73 4001, obrubník má správnou výšku nášlapu +2 cm.

Vjezdy a vstupy do komunikace musí být řešeny následujícím způsobem:

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem, je proveden ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní. Nevidomý při případné ztrátě orientace je informován, že se nalézá u nepřístupného a nebezpečného prostoru. Sklony rampy odpovídají ČSN 73 4001, obrubník s výškou podsádky je menší než +8 cm, proto je v místě tohoto sníženého obrubníku provedena hmatová úprava – varovný pás.

r) Popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů

Uplatnění závažných územně technických, nebo stavebně technických důvodů a zájmů s dopadem na přístupnost se nepředpokládá, stavba vyhovuje svým návrhům požadavků dle ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

B.3.3. Zásady bezpečnosti při užívání stavby

Dopravní režim na komunikacích se řídí podle platných pravidel silničního provozu daných zákonem č. 361/2000 Sb. Projekt řeší úpravu veřejného prostoru komunikace, proto nejsou přijata žádná opatření na zamezení vstupu nepovolaných osob. Bezpečnost stavby je zajištěna platnými zákony o provozu na pozemních komunikacích a dodržením projektem navrženého řešení. Na jejich dodržování dohlíží státní (případně obecní, resp. městská) policie.

B.3.4. Technický popis stavby

a) Popis stávajícího stavu

Jedná se o rekonstrukci ulice Řípská v úseku mezi křižovatkou s ulicí Riegrova a podjezdem pod železniční tratí č. 096. Součástí rekonstrukce je obnova stávající asfaltové vozovky, rekonstrukce západního chodníku podél komunikace, rekonstrukce a přestavba podélných parkovacích stání ve vozovce řešené ulice a vybrané dílčí úpravy na východním chodníku podél řešené komunikace (u objektu firmy Meva s.r.o.). Součástí projektu je také rekonstrukce všech uličních vpustí a jejich přípojek v předmětném úseku komunikace.

b) Popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

Rekonstrukce ulice Řípská začíná bezprostředně za křižovatkou této ulice s ulicí Riegrova. S ohledem na provedený diagnostický průzkum je obnova vozovky ulice Řípská rozdělena do 3 úseků – A, B, C.

V úseku A, který zahrnuje úsek od křižovatky s ulicí Riegrova až zhruba po vjezd k objektu č.p. 1384, dále úsek od tohoto vjezdu až zhruba za křižovatkou s ulicí Na Urbance, a také prostor parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o., je navržena obnova vozovky spočívající ve vyfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 100 mm. Poté dojde k vizuální kontrole vyfrézovaného povrchu a posouzení stavu stávající konstrukce vozovky, která spočívá v kontrole stávající betonové desky, která se nachází pod asfaltovými vrstvami vozovky. V případě jejího špatného stavu dojde k odstranění dané vadné části desky a zbytný prostor bude vyplněn štěrkodrtí. Poté dojde k opětovnému položení asfaltových vrstev. V místech napojení na stávající asfaltovou konstrukci ulice Riegrova, respektive v místě napojení na asfaltové vrstvy úseku C (vždy v rozsahu 0,50 m od rozhraní úseku A na obě strany) pak dojde mimo frézování a opětovné položení asfaltových vrstev také k odstranění stávající betonové desky v celé tloušťce. Prostor betonové desky bude nově vyplněn vrstvou vytvořenou ze směsi stmelené cementem (konstrukce v tomto případě totožná s konstrukcí použitou v úseku B).

V krátkém úseku B, který zahrnuje pouze oblast kolem samotného vjezdu k objektu č.p. 1384, je pak navrženo stejně jako v předchozím úseku vyfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 100 mm. Z provedených odvrťů vozovky vyplynulo, že v tomto místě je vrstva betonové desky, která se nachází pod asfaltovými vrstvami, velmi tenká (zhruba poloviční oproti předchozímu úseku), proto nemá smysl ji v tomto místě zachovávat. Místo toho zde dojde k vytvoření nové vrstvy tvořené směsí stmelené cementem. Aby byla zajištěna její dostatečná tloušťka, je v tomto úseku navrženo ještě odstranění stávající vrstvy štěrkodrti, která se nachází pod stávající betonovou deskou. Nová vrstva tvořená směsí stmelenu cementem tak bude vyplňovat prostor stávající betonové desky a vrstvy štěrkodrti.

V úseku C, který zahrnuje oblast od křižovatky s ulicí Na Urbance až po podjezd pod železniční tratí č. 096, je pak navržena obnova vozovky spočívající ve vyfrézování stávajících asfaltových vrstev v tloušťce 50 mm. Poté bude provedena recyklace těchto vrstev za studena s přidáním pojiva a asfaltového nástřiku. Následně dojde k reprofilaci těchto zrecyklovaných vrstev a k jejich opětovnému uložení do komunikace.

Souhrnně pro všechny úseky platí, že vozovka bude vždy obnovena v celé šířce, tj. mezi obrubami stávajících nebo obnovovaných chodníků, respektive prostorem nových podélných parkovacích stání. V prostoru křižovatky s ulicí Na Urbance je pak obnova vozovky navržena do linie přímého pokračování chodníku směrem od objektu firmy Meva s.r.o.

Z hlediska chodníků jsou změny navrženy následující – chodník po pravé straně komunikace (ve směru staničení) ve svém počátku navazuje na stávající chodník z kamenné mozaikové dlažby šířky cca 3,1 m. Na rozhraní této plochy a navazující plochy parkoviště je chodník zúžen na šířku 1,50

m, což je šířka, kterou si chodník drží až téměř po konec úseku u parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o. V úseku kolem pozemku parc. č. 1406 jsou na chodníku zřízeny 2 vjezdy postupně o šířce 6,00 a 6,15 m. Vjezdy budou sloužit jako náhrada za stávající chodník, který je podél zmíněného pozemku v celé délce snížen na úroveň vozovky. Při obnově chodníku tak dojde k rozlišení ploch určených pro vjezdy na přilehlý pozemek a ploch určených výhradně pro pěší provoz.

Za 2. vjezdem na pozemek parc. č. 1406 (ve směru staničení) je při chodníku zřízen nový parkovací pruh šířky 2,00 m (včetně obruby mezi plochou parkovacího pruhu a přilehlou vozovkou). Tento parkovací pruh bude vytvořen z betonové vsakovací dlažby, čímž bude umožněno vsakování vody přímo v ploše parkovacího pruhu, a pak dojde k optickému vyznačení plochy určené pro parkování a plochy vozovky. „Nový“ parkovací pruh nahradí „stávající“ parkovací pruh, který je (vizuálně) součástí vozovky a který je v současnosti tvořen asfaltobetonovou vozovkou. V rámci parkovacího pruhu je navrženo celkem 6 stání o jednotné délce 5,75 m. Poslední stání (ve směru staničení) umístěné před vjezdem k objektu č.p. 1384 je pak navrženo z povrchu z klasické betonové dlažby – v tomto případě se bude jednat o vyhrazené parkovací místo. Pro jeho odlišení od klasických stání byl proto zvolen pro jeho konstrukci jiný materiál – standardní betonová dlažba.

Za vyhrazeným parkovacím stáním se nachází vjezd k objektu č.p. 1384. Vjezd je realizován jako chodníkový přejezd o šířce 6,00 m. S ohledem na zajištění bezbariérového příčného sklonu chodníku jsou navrženy i úpravy vjezdu samotného. Úpravy spočívají ve změně nivelety vjezdu v rozsahu zhruba 3,00 m od hrany chodníku. Na vjezd podél chodníku opět navazuje parkovací pruh. Parkovací pruh je opět navrženo o šířce 2,00 m a s délkou parkovacího stání 5,75 m. Celkem jsou zde zřízena 2 parkovací stání.

Poté následuje prostor, kde je zřízen přístup popelářů ke stávajícímu kontejnerovému hnízdu před objektem č.p. 1384. Přístup spočívá ve snížení nivelety chodníku na úroveň vozovky ulice Řípská, respektive parkoviště přilehlého ke zmíněnému objektu. Délka snížení nivelety chodníku je navržena cca 2,30 m.

Krátce za přístupem ke kontejnerovému hnízdu se pak nachází vjezd k objektu č.p. 1987. Vjezd je opět navrženo jako chodníkový přejezd, tentokrát o šířce 5,00 m. Za vjezdem stejně jako u předchozího vjezdu dochází ke změně nivelety vjezdu s ohledem na zajištění bezbariérového příčného sklonu chodníku. Úprava nivelety vjezdu je v tomto případě navržena v rozsahu zhruba 1,6 m od hrany chodníku.

Za vjezdem k objektu č.p. 1987 je pak opět zřízen podélný parkovací pruh. Jeho parametry (šířka a délka parkovacího místa) zůstávají stejné jako v předchozích případech. S ohledem na mírné vychýlení a rozšíření chodníku oproti stávajícímu stavu je v tomto úseku chodníku navrženo odstranění stávajícího kontejnerového hnízda před objektem č.p. 1987 a jeho nahrazení novým hnízdem v pozici blíže k parkovišti před objektem firmy Meva s.r.o. Nové kontejnerové hnízdo je navrženo o šířce cca 1,80 m a délce cca 3,90 m. Uvedené rozměry umožňují umístění 2 kontejnerů, což odpovídá kapacitě stávajícího hnízda. S ohledem na umístění nového hnízda do svahu bude celé nové hnízdo lemováno betonovou palisádou se základní výškou 1,5 m. Oproti stávajícímu stavu však nebude nové kontejnerové hnízdo svrchu kryté – kolem kontejnerů bude pouze vytvořeno hrzení zabraňující jejich ujetí a které je bude i částečně kryt. Pro to, aby byl směrem z vozovky zajištěn přístup k novému kontejnerovému hnízdu, je v rámci podélného parkovacího pruhu zřízen prostup o šířce 1,60 m (včetně vnějších obrub). Tento prostup bude od parkovacích stání vizuálně i materiálově odlišen.

Parkovací pruh spolu s chodníkem jsou ukončeny v prostoru vjezdu na parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o. Ještě před samotným vjezdem na parkoviště je pak navrženo rozšíření chodníku z 1,5 m na 2,0 m. Rozšíření je navrženo s ohledem na zajištění přímé návaznosti chodníku na navazující chodník u parkoviště.

Za rozšířením chodníku následuje již zmíněná plocha vjezdu na parkoviště před objektem Meva s.r.o. Vjezd na parkoviště je nově s ohledem na realizaci parkovacích pruhů zúžen na šířku 6,05 m. Rovněž je s ohledem na zřízení parkovacích pruhů v ulici Řípská navržena úprava provozu v rámci parkoviště, která spočívá v jeho zjednosměrnění a to ve směru z města směrem na jih (tj. proti směru hodinových ručiček).

Za vjezdem na parkoviště dojde opravě stávajícího chodníku a celého zeleného pásu mezi ním a přilehlým parkovištěm. Chodník je v tomto úseku navrženo o jednotné šířce 1,50 m; šířka zeleného pásu je navržena proměnná, pohybuje se v rozmezí 2,00 – 2,10 m. Na začátku úseku

(pozn.: jednotlivé chodníky jsou pro lepší orientaci od sebe z hlediska staničení odděleny – viz situační výkresy a výkres podélných profilů) je podél chodníku opět zřízen podélný parkovací pruh o šířce 2,00 m (včetně obruby). Zde však dojde k realizaci pouze 1 parkovacího stání. Toto stání je navrženo o šířce 6,75 m. Za parkovacím pruhem/stáním je pak chodník až do konce úseku v místě výjezdu z parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o. lemován pruhem zeleně po obou stranách, tedy i na straně směrem do vozovky. Výjimkou je pouze prostor, ve kterém je přes komunikaci zřízeno nové místo pro přecházení. V rámci obnovy zelené plochy mezi chodníkem a stávajícím parkovištěm pak mimo obnovy zeleně dojde ještě k přesunu dvou stávajících závorových sloupků (sloupky slouží k ukotvení řetězů, závory nejsou v prostoru parkoviště instalovány).

Místo pro přecházení je zřízeno nedaleko vstupu do objektu této firmy. S tím souvisí i úpravy chodníku na opačné straně vozovky, které spočívají ve zřízení bezbariérového přístupu do vozovky a zřízení prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Samotné místo pro přecházení je navrženo o šířce 4,00 m a délce zhruba 5,00 m. Nové místo pro přecházení bude nahrazovat stávající přechod pro chodce umístěný v totožném místě. Přechod pro chodce zde není vlivem rozhledových poměrů možné realizovat, proto je navržena realizace místa pro přecházení.

Na chodníku u objektu firmy Meva s.r.o. jsou pak ještě mimo prostoru, kde dojde ke zřízení místa pro přecházení, navrženy 2 základní úpravy. Předně se jedná o doplnění varovného pásu a jeho lemu do prostoru vjezdu k objektu firmy Meva s.r.o. Varovný pás spolu s lemem budou doplněny po celé délce vjezdu, která činí zhruba 8,70 m. Dále je pak u tohoto chodníku navržena ještě jedna úprava, která spočívá v obnově stávající silniční obruby a předláždění přilehlé plochy chodníku v šířce 0,50 m. Obnova obruby a předláždění chodníku je navržena s ohledem na navrhovaný způsob obnovy vozovky ulice Řípská. K obnově dojde zhruba v úseku od ulice Na Urbance až k podjezdu pod železniční tratí č. 096.

Úpravy ulice Řípská pak ještě pokračují až do prostoru podjezdu pod železniční tratí č. 096, konkrétně do prostoru stávajícího příčného žlabu přes vozovku (příčný žlab nebude obnovován). Zde je však navržena pouze obnova stávající vozovky ve stávající šířce (mimo obnovu části chodníku – viz výše).

Z hlediska směrového vedení je komunikace vedena převážně v přímé. Na trase jsou navrženy celkem 3 směrové oblouky – jedná se celkem o tři pravé směrové oblouky postupně o poloměrech $R = 300$ m, $R = 100$ m a $R = 200$ m. První (ve směru staničení) směrový oblouk se nachází bezprostředně za křižovatkou s ulicí Riegrova. Druhým směrovým obloukem komunikace prochází křižovatkou s ulicí Na Urbance. Poslední směrový oblouk je pak umístěn zhruba naproti objektu č.p. 1987.

Na chodníku podél pravé strany komunikace (ve směru staničení) se nachází pouze jeden směrový oblouk, kterým je chodník veden v úseku zhruba od křižovatky s ulicí Na Urbance (prvním ramenem ve směru staničení) po vjezd k objektu č.p. 1987. Chodník u parkoviště před objektem Meva s.r.o. je v celé své délce veden v přímé.

Z hlediska podélného vedení – komunikace Řípská směrem od křižovatky s ulicí Riegrova až do konce úseku, tj. podjezdu pod železniční tratí č. 096 stoupá postupně podélnými sklony 2,83%, 2,44%, 6,25%, 5,46%, 8,04% a 10,13%. Uvedené sklonové odpovídají stávajícímu podélnému sklonu ulice Řípská. Na komunikaci je zřízeno celkem 5 výškových oblouků – 2 vrcholové oblouky o poloměru $R = 1000$ m a 3 údolnicové oblouky o poloměru $R = 350$ m.

Chodník podél pravé strany komunikace (ve směru staničení) je rovněž v celém úseku stoupá; směrem od ulice Řípská chodník (mimo rampové části) postupně ve sklonu 2,89%, 6,38%, 7,07%, 6,63% a 5,70%. Na chodníku je zřízen jeden výškový oblouk – konkrétně vrcholový výškový oblouk o poloměru $R = 400$ m. Výškový oblouk je zřízen zhruba v první polovině směrového oblouku chodníku. Chodník u parkoviště před objektem Meva s.r.o. rovněž v celé své délce (ve směru staničení) stoupá, a to postupně v podélných sklonech 5,45% a 6,07%.

Z hlediska příčných sklonů – vozovka ulice Řípská bude kopírovat stávající proměnný příčný sklon vozovky. Na obou řešených chodnicích je pak navržen jednotný příčný sklon o hodnotě 2,0%.

c) Popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.

Není předmětem řešení.

B.3.5. Technologické řešení – výčet a popis technických a technologických zařízení

Součástí stavby nejsou technická ani technologická zařízení.

B.3.6. Zásady požární bezpečnosti

Vzhledem k charakteru stavby nevzniká při stavbě požární riziko a není proto třeba během výstavby zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. Řešení požární bezpečnosti budov není předmětem této stavby.

Stavby neobsahuje nová odběrná místa vody ani jiného hasiva. Stávající zdroje požární vody HZS se dle mapové aplikace HZS Ústeckého kraje v řešeném území nenachází.

Navrhované komunikace splňují požadavky na příjezd a průjezd hasičských vozidel a tím umožňují bezpečný zásah jednotek HZS. Jejich směrové i šířkové uspořádání, konstrukce vozovky (třída dopravního zatížení, zpevnění atd.), splňují požadavky na přístupové komunikace pro požární účely v souladu s ČSN 73 6110, čl. 4.1.11 a ČSN 73 0802, čl. 12.2. Šířka prostoru veškerých komunikací je vždy $\geq 3,50$ m, stejně tak šířka mezi obrubami je vždy $\geq 3,00$ m. Výška průjezdu není v žádném místě komunikací omezena.

Veškeré konstrukce vozidlových komunikací jsou navrženy minimálně na třídu dopravního zatížení VI dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, jsou tedy navrženy pro dlouhodobé zatížení až 15 těžkých nákladních vozidel denně (v souladu s metodikou dle ČSN 73 6114), dostatečná únosnost je tedy zaručena. Veškeré konstrukce pro vozidla (třída dopravního zatížení III – VI) dle TP 170 vychází dle návrhové metodiky z povolených limitů zatížení vozidel a náprav (vyhláška 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích), připouští tedy provoz jakéhokoliv vozidla schváleného pro provoz na pozemních komunikacích a tím hnací nápravu o celkové působící statické síle 115 kN.

V průběhu stavby budou zajišťována opatření na úseku požární ochrany, vyplývající z povinnosti právnických a fyzických osob stanovených zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

Během stavby bude na komunikacích zabezpečen průjezd hasičských vozidel a přístup k objektům. Komunikace musí být udržovány ve sjízdném a průjezdném stavu pro mobilní hasičskou techniku. Během stavby musí být zachován přístup do okolních objektů, ke stávajícím uličním hydrantům a dalším uzávěrům inženýrských sítí.

B.3.7. Úspora energie a tepelná ochrana

S ohledem na charakter stavby není uvažováno.

B.3.8. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

S ohledem na charakter stavby není uvažováno.

B.3.9. Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Protipovodňová opatření

S ohledem na charakter stavby a lokalitu není uvažováno.

Ochrana před pronikáním radonu z podloží

S ohledem na charakter stavby a lokalitu není uvažováno.

Ochrana před bludnými proudy

S ohledem na charakter stavby a lokalitu není uvažováno.

Ochrana před technickou i přírodní seizmicitou

S ohledem na charakter stavby a lokalitu není uvažováno.

Ochrana před agresivní a tlakovou podzemní vodou

S ohledem na charakter stavby a lokalitu není uvažováno.

Ochrana před hlukem a ostatními účinky – vliv poddolování, výskyt metanu, posouzení celkové stability území a její vliv na dlouhodobou stabilitu a bezpečnost dopravní stavby apod.

S ohledem na charakter stavby a lokalitu není uvažováno.

B.4. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa na stávající technickou infrastrukturu a přeložky technické infrastruktury, křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury, nebo je-li ohrožena bezpečnost

Vzhledem k charakteru stavby nevzniká potřeba napojení na stávající technickou infrastrukturu.

Před zahájením stavby budou provedeny sondy vedoucí ke zjištění a způsobu ochrany inženýrských sítí. Zejména je důležité ověření hloubky a polohy přípojných bodů stávající kanalizace, na níž jsou a budou napojeny uliční vpusti v řešené oblasti. Pokud by při výstavbě došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízení.

Zákres sítí je proveden orientačně, dle elektronických podkladů poskytnutých jednotlivými správci.

Dotčené povrchové znaky inženýrských sítí budou zachovány ve stávající poloze a výškově rektifikovány.

Kabelová vedení v místě stávajících vjezdů k přilehlým nemovitostem budou uložena do dělených chrániček HDPE DN110 (pokud již jimi nejsou opatřena).

b) Výkonové kapacity, připojovací rozměry, délky

Není předmětem řešení.

B.5. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení a dopravního režimu, včetně příjezdu jednotek požární ochrany, únosnost vozovek, poloměry okružních křižovatek a jejich vjezdů a výjezdů, vlečné křivky

1) SO 101 – Komunikace a zpevněné plochy

Rekonstrukce ulice Řípská začíná bezprostředně za křižovatkou této ulice s ulicí Riegrova. S ohledem na provedený diagnostický průzkum je obnova vozovky ulice Řípská rozdělena do 3 úseků – A, B, C.

V úseku A, který zahrnuje úsek od křižovatky s ulicí Riegrova až zhruba po vjezd k objektu č.p. 1384, dále úsek od tohoto vjezdu až zhruba za křižovatkou s ulicí Na Urbance, a také prostor parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o., je navržena obnova vozovky spočívající ve vyfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 100 mm. Poté dojde k vizuální kontrole vyfrézovaného povrchu a posouzení stavu stávající konstrukce vozovky, která spočívá v kontrole stávající betonové desky,

kteřá se nachází pod asfaltovými vrstvami vozovky. V případě jejího špatného stavu dojde k odstranění dané vadné části desky a zbytný prostor bude vyplněn štěrkodrtí. Poté dojde k opětovnému položení asfaltových vrstev. V místech napojení na stávající asfaltovou konstrukci ulice Riegrova, respektive v místě napojení na asfaltové vrstvy úseku C (vždy v rozsahu 0,50 m od rozhraní úseku A na obě strany) pak dojde mimo frézování a opětovné položení asfaltových vrstev také k odstranění stávající betonové desky v celé tloušťce. Prostor betonové desky bude nově vyplněn vrstvou vytvořenou ze směsi stmelené cementem (konstrukce v tomto případě totožná s konstrukcí použitou v úseku B).

V krátkém úseku B, který zahrnuje pouze oblast kolem samotného vjezdu k objektu č.p. 1384, je pak navrženo stejně jako v předchozím úseku vyfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 100 mm. Z provedených odvrtů vozovky vyplynulo, že v tomto místě je vrstva betonové desky, která se nachází pod asfaltovými vrstvami, velmi tenká (zhruba poloviční oproti předchozímu úseku), proto nemá smysl ji v tomto místě zachovávat. Místo toho zde dojde k vytvoření nové vrstvy tvořené směsí stmelené cementem. Aby byla zajištěna její dostatečná tloušťka, je v tomto úseku navrženo ještě odstranění stávající vrstvy štěrkodrti, která se nachází pod stávající betonovou deskou. Nová vrstva tvořená směsí stmelenou cementem tak bude vyplňovat prostor stávající betonové desky a vrstvy štěrkodrti.

V úseku C, který zahrnuje oblast od křižovatky s ulicí Na Urbance až po podjezd pod železniční tratí č. 096, je pak navržena obnova vozovky spočívající ve vyfrézování stávajících asfaltových vrstev v tloušťce 50 mm. Poté bude provedena recyklace těchto vrstev za studena s přidáním pojiva a asfaltového nástřiku. Následně dojde k reprofilaci těchto zrecyklovaných vrstev a k jejich opětovnému uložení do komunikace.

Souhrnně pro všechny úseky platí, že vozovka bude vždy obnovena v celé šířce, tj. mezi obrubami stávajících nebo obnovovaných chodníků, respektive prostorem nových podélných parkovacích stání. V prostoru křižovatky s ulicí Na Urbance je pak obnova vozovky navržena do linie přímého pokračování chodníku směrem od objektu firmy Meva s.r.o.

Z hlediska chodníků jsou změny navrženy následující – chodník po pravé straně komunikace (ve směru staničení) ve svém počátku navazuje na stávající chodník z kamenné mozaikové dlažby šířky cca 3,1 m. Na rozhraní této plochy a navazující plochy parkoviště je chodník zúžen na šířku 1,50 m, což je šířka, kterou si chodník drží až téměř po konec úseku u parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o. V úseku kolem pozemku parc. č. 1406 jsou na chodníku zřízeny 2 vjezdy postupně o šířce 6,00 a 6,15 m. Vjezdy budou sloužit jako náhrada za stávající chodník, který je podél zmíněného pozemku v celé délce snížen na úroveň vozovky. Při obnově chodníku tak dojde k rozlišení ploch určených pro vjezdy na přilehlý pozemek a ploch určených výhradně pro pěší provoz.

Za 2. vjezdem na pozemek parc. č. 1406 (ve směru staničení) je při chodníku zřízen nový parkovací pruh šířky 2,00 m (včetně obruby mezi plochou parkovacího pruhu a přilehlou vozovkou). Tento parkovací pruh bude vytvořen z betonové vsakovací dlažby, čímž bude umožněno vsakování vody přímo v ploše parkovacího pruhu, a pak dojde k optickému vyznačení plochy určené pro parkování a plochy vozovky. „Nový“ parkovací pruh nahradí „stávající“ parkovací pruh, který je (vizuálně) součástí vozovky a který je v současnosti tvořen asfaltobetonovou vozovkou. V rámci parkovacího pruhu je navrženo celkem 6 stání o jednotné délce 5,75 m. Poslední stání (ve směru staničení) umístěné před vjezdem k objektu č.p. 1384 je pak navrženo z povrchu z klasické betonové dlažby – v tomto případě se bude jednat o vyhrazené parkovací místo. Pro jeho odlišení od klasických stání byl proto zvolen pro jeho konstrukci jiný materiál – standardní betonová dlažba.

Za vyhrazeným parkovacím stáním se nachází vjezd k objektu č.p. 1384. Vjezd je realizován jako chodníkový přejezd o šířce 6,00 m. S ohledem na zajištění bezbariérového příčného sklonu chodníku jsou navrženy i úpravy vjezdu samotného. Úpravy spočívají ve změně nivelety vjezdu v rozsahu zhruba 3,00 m od hrany chodníku. Na vjezd podél chodníku opět navazuje parkovací pruh. Parkovací pruh je opět navrženo o šířce 2,00 m a s délkou parkovacího stání 5,75 m. Celkem jsou zde zřízena 2 parkovací stání.

Poté následuje prostor, kde je zřízen přístup popelářů ke stávajícímu kontejnerovému hnízdu před objektem č.p. 1384. Přístup spočívá ve snížení nivelety chodníku na úroveň vozovky ulice Řípská, respektive parkoviště přilehlého ke zmíněnému objektu. Délka snížení nivelety chodníku je navržena cca 2,30 m.

Krátce za přístupem ke kontejnerovému hnízdu se pak nachází vjezd k objektu č.p. 1987. Vjezd je opět navržen jako chodníkový přejezd, tentokrát o šířce 5,00 m. Za vjezdem stejně jako u předchozího vjezdu dochází ke změně nivelety vjezdu s ohledem na zajištění bezbariérového příčného sklonu chodníku. Úprava nivelety vjezdu je v tomto případě navržena v rozsahu zhruba 1,6 m od hrany chodníku.

Za vjezdem k objektu č.p. 1987 je pak opět zřízen podélný parkovací pruh. Jeho parametry (šířka a délka parkovacího místa) zůstávají stejné jako v předchozích případech. S ohledem na mírné vychýlení a rozšíření chodníku oproti stávajícímu stavu je v tomto úseku chodníku navrženo odstranění stávajícího kontejnerového hnízda před objektem č.p. 1987 a jeho nahrazení novým hnízdem v pozici blíže k parkovišti před objektem firmy Meva s.r.o. Nové kontejnerové hnízdo je navrženo o šířce cca 1,80 m a délce cca 3,90 m. Uvedené rozměry umožňují umístění 2 kontejnerů, což odpovídá kapacitě stávajícího hnízda. S ohledem na umístění nového hnízda do svahu bude celé nové hnízdo lemováno betonovou palisádou se základní výškou 2,0 m. Oproti stávajícímu stavu však nebude nové kontejnerové hnízdo svrchu kryté – kolem kontejnerů bude pouze vytvořeno hrazení zabraňující jejich ujetí a které je bude i částečně kryt. Pro to, aby byl směrem z vozovky zajištěn přístup k novému kontejnerovému hnízdu, je v rámci podélného parkovacího pruhu zřízen prostup o šířce 1,60 m (včetně vnějších obrub). Tento prostup bude od parkovacích stání vizuálně i materiálově odlišen.

Parkovací pruh spolu s chodníkem jsou ukončeny v prostoru vjezdu na parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o. Ještě před samotným vjezdem na parkoviště je pak navrženo rozšíření chodníku z 1,5 m na 2,0 m. Rozšíření je navrženo s ohledem na zajištění přímé návaznosti chodníku na navazující chodník u parkoviště.

Za rozšířením chodníku následuje již zmíněná plocha vjezdu na parkoviště před objektem Meva s.r.o. Vjezd na parkoviště je nově s ohledem na realizaci parkovacích pruhů zúžen na šířku 6,05 m. Rovněž je s ohledem na zřízení parkovacích pruhů v ulici Řipská navržena úprava provozu v rámci parkoviště, která spočívá v jeho zjednosměrnění a to ve směru z města směrem na jih (tj. proti směru hodinových ručiček).

Za vjezdem na parkoviště dojde opravě stávajícího chodníku a celého zeleného pásu mezi ním a přilehlým parkovištěm. Chodník je v tomto úseku navržen o jednotné šířce 1,50 m; šířka zeleného pásu je navržena proměnná, pohybuje se v rozmezí 2,00 – 2,10 m. Na začátku úseku (pozn.: jednotlivé chodníky jsou pro lepší orientaci od sebe z hlediska staničení odděleny – viz situační výkresy a výkres podélných profilů) je podél chodníku opět zřízen podélný parkovací pruh o šířce 2,00 m (včetně obruby). Zde však dojde k realizaci pouze 1 parkovacího stání. Toto stání je navrženo o šířce 6,75 m. Za parkovacím pruhem/stáním je pak chodník až do konce úseku v místě výjezdu z parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o. lemován pruhem zeleně po obou stranách, tedy i na straně směrem do vozovky. Výjimkou je pouze prostor, ve kterém je přes komunikaci zřízeno nové místo pro přecházení. V rámci obnovy zelené plochy mezi chodníkem a stávajícím parkovištěm pak mimo obnovy zeleně dojde ještě k přesunu dvou stávajících závorových sloupků (sloupky slouží k ukotvení řetězů, závory nejsou v prostoru parkoviště instalovány).

Místo pro přecházení je zřízeno nedaleko vstupu do objektu této firmy. S tím souvisí i úpravy chodníku na opačné straně vozovky, které spočívají ve zřízení bezbariérového přístupu do vozovky a zřízení prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Samotné místo pro přecházení je navrženo o šířce 4,00 m a délce zhruba 5,00 m. Nové místo pro přecházení bude nahrazovat stávající přechod pro chodce umístěný v totožném místě. Přechod pro chodce zde není vlivem rozhledových poměrů možné realizovat, proto je navržena realizace místa pro přecházení.

Na chodníku u objektu firmy Meva s.r.o. jsou pak ještě mimo prostoru, kde dojde ke zřízení místa pro přecházení, navrženy 2 základní úpravy. Předně se jedná o doplnění varovného pásu a jeho lemu do prostoru vjezdu k objektu firmy Meva s.r.o. Varovný pás spolu s lemem budou doplněny po celé délce vjezdu, která činí zhruba 8,70 m. Dále je pak u tohoto chodníku navržena ještě jedna úprava, která spočívá v obnově stávající silniční obruby a předláždění přilehlé plochy chodníku v šířce 0,50 m. Obnova obruby a předláždění chodníku je navržena s ohledem na navržený způsob obnovy vozovky ulice Řipská. K obnově dojde zhruba v úseku od ulice Na Urbance až k podjezdu pod železniční tratí č. 096.

Úpravy ulice Řipská pak ještě pokračují až do prostoru podjezdu pod železniční tratí č. 096, konkrétně do prostoru stávajícího příčného žlabu přes vozovku (příčný žlab nebude obnovován). Zde

je však navržena pouze obnova stávající vozovky ve stávající šířce (mimo obnovu části chodníku – viz výše).

Z hlediska směrového vedení je komunikace vedena převážně v přímé. Na trase jsou navrženy celkem 3 směrové oblouky – jedná se celkem o tři pravé směrové oblouky postupně o poloměrech $R = 300$ m, $R = 100$ m a $R = 200$ m. První (ve směru staničení) směrový oblouk se nachází bezprostředně za křižovatkou s ulicí Riegrova. Druhým směrovým obloukem komunikace prochází křižovatkou s ulicí Na Urbance. Poslední směrový oblouk je pak umístěn zhruba naproti objektu č.p. 1987.

Na chodníku podél pravé strany komunikace (ve směru staničení) se nachází pouze jeden směrový oblouk, kterým je chodník veden v úseku zhruba od křižovatkou s ulicí Na Urbance (prvním ramenem ve směru staničení) po vjezd k objektu č.p. 1987. Chodník u parkoviště před objektem Meva s.r.o. je v celé své délce veden v přímé.

Z hlediska podélného vedení – komunikace Řípská směrem od křižovatkou s ulicí Riegrova až do konce úseku, tj. podjezdu pod železniční tratí č. 096 stoupá postupně podélnými sklony 2,83%, 2,44%, 6,25%, 5,46%, 8,04% a 10,13%. Uvedené sklony odpovídají stávajícímu podélnému sklonu ulice Řípská. Na komunikaci je zřízeno celkem 5 výškových oblouků – 2 vrcholové oblouky o poloměru $R = 1000$ m a 3 údolnicové oblouky o poloměru $R = 350$ m.

Chodník podél pravé strany komunikace (ve směru staničení) je rovněž v celém úseku stoupá; směrem od ulice Řípská chodník (mimo rampové části) postupně ve sklonu 2,89%, 6,38%, 7,07%, 6,63% a 5,70%. Na chodníku je zřízen jeden výškový oblouk – konkrétně vrcholový výškový oblouk o poloměru $R = 400$ m. Výškový oblouk je zřízen zhruba v první polovině směrového oblouku chodníku. Chodník u parkoviště před objektem Meva s.r.o. rovněž v celé své délce (ve směru staničení) stoupá, a to postupně v podélných sklonech 5,45% a 6,07%.

Z hlediska příčných sklonů – vozovka ulice Řípská bude kopírovat stávající proměnný příčný sklon vozovky. Na obou řešených chodnících je pak navržen jednotný příčný sklon o hodnotě 2,0%.

Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

V projektu je navrženo nové dopravní značení i úpravy stávajícího dopravního značení.

V rámci rekonstrukce ulice Řípská dojde k instalaci nového značení B2, IP4b a P4 v prostoru parkoviště před objektem Meva s.r.o., k přesunu stávajícího značení IP12, E13, B24b, IS21b a ke zrušení stávajícího značení A7b, E1, IP2, IP6, IP12 a E13.

V rámci rekonstrukce ulice Řípská jsou navrženy i úpravy vodorovného dopravního značení, kde dojde k odstranění stávajícího značení V7a a V10e a k instalaci nového značení V4, V10a, V10d, V10e, V12b a V12c.

Podrobně je dopravní značení patrné z výkresů a technických zpráv.

b) Napojení na stávající dopravní infrastrukturu včetně napojení na stávající chodníky a pochozí plochy

Navrhovaná stavba bude napojena na stávající dopravní infrastrukturu v území, konkrétně na ulice Riegrova, Michálkova a Na Urbance.

c) Přeložky dopravní infrastruktury

Stavba nevyvolá potřebu přeložek stávající dopravní infrastruktury.

d) Doprava v klidu včetně vyhrazených parkovacích stání a zdroje energie pro alternativní pohony

V rámci dopravy v klidu dojde v prostoru ulice Řípská k jasnému vymezení plochy určené pro parkování – tato plocha bude nově vytvořena z betonové vsakovací dlažby, čímž bude vizuálně odlišná od zbytku vozovky. Tato plocha bude vytvořena podél pravého (ve směru staničení) chodníku, kde dojde k vytvoření podélného parkovacího pruhu. V rámci něj dojde k vytvoření celkem 14 parkovacích stání, z toho 1 stání bude vyhrazené. Toto stání bude vytvořeno ze standardní betonové dlažby.

e) Pěší a cyklistické stezky

V rámci pěších stezek, respektive ploch pro pěší dojde v rámci projektu k rekonstrukci stávajících chodníků podél pravé strany komunikace (ve směru staničení). Chodníky jsou navrženy o základní šířce 1,5 m a příčným sklonem 2,0%. Součástí projektu je zrušení stávajícího přechodu pro chodce před objektem firmy Meva s.r.o. a jeho nahrazení novým místem pro přecházení. Součástí projektu je i doplnění varovného pásu a jeho lemování v prostoru stávajícího vjezdu u objektu firmy Meva s.r.o. S ohledem na navržený způsob obnovy vozovky pak v rámci tohoto chodníku v úseku zhruba od křižovatky s ulicí Na Urbance až k podjezdu pod železniční tratí dojde ještě k opravě stávající silniční obruby a předláždění přilehlé části tohoto chodníku.

V rámci infrastruktury pro cyklisty nejsou navržena žádná opatření.

f) Popis přístupnosti a bezbariérového užívání včetně popisu dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů

Viz kapitola B.3, odst. 3.2.

B.6. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Popis a parametry terénních úpravy

Stavba je navržena převážně v místě stávajících zpevněných ploch. Žádné velké terénní úpravy tak nejsou v rámci projektu navrženy. S ohledem na rekonstrukci chodníků je navržena pouze obnova stávajícího terénu kolem nich v základní šířce 0,5 m. Výjimkou je pouze stávající plocha zeleně mezi chodníkem a parkovištěm před objektem firmy Meva s.r.o., kde dojde ke kompletní obnově této zelené plochy v šířce zhruba 2,00 – 2,15 m. Na opačné straně tohoto chodníku pak dojde k vytvoření nových ploch zeleně, které zamezí parkování v této části ulice a zajistí dostatečné rozhledové poměry v daném místě. Šířka těchto ploch je navržena o velikosti 1,92 m. Další výjimkou je pak prostor stávajícího kontejnerového hnízda. Toto hnízdo bude zrušeno a jeho prostor bude srovnán do nivelety okolního terénu. V místě pak dojde k výsadbě trávy. Šířka této plochy činí cca 2,3 m.

b) Vegetační prvky

Při provádění stavby je nutno aplikovat ustanovení ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou, ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba, ČSN 83 9031 Technologie vegetačních úprav v krajině – Travníky a jejich zakládání, ČSN 83 9041 Technologie vegetačních úprav v krajině - Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu - Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce, ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy a ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Upozorňujeme zejména na nutnost ochránit veškerou stávající vzrostlou zeleň určenou k zachování po celou dobu výstavby dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Stávající stromy, které budou zachovány a jsou umístěny ve vzdálenosti blíže než 3,0 m od vnější obruby, budou po celou dobu stavby řádně chráněny (např. obednění kmene do výšky alespoň 2 m se zabráněním poškození kořenových náběhů). Při výkopových pracích není přípustné poškození větších kořenů a odstraňování kořenů o průměru větším než 30 mm. V případě otevřené rýhy, která nebude zasypána do 48 hodin, je nutné přistoupit k ochraně proti vysychání. Povrchové poškození kmene a kořenů je nutné ihned ošetřit fungicidním přípravkem. Požadujeme, aby po celou dobu stavebních a výkopových prací byl kmen stromů vhodným způsobem zabezpečen proti poškození (např. bednění) a dále aby byla kořenová zóna chráněna proti nežádoucímu zhutnění. Prováděcí firma se musí řídit výše zmíněnou normou ČSN 83 9061.

V rámci stavby není navrženo žádné kácení stávajících stromů ani keřových porostů.

c) Biotechnická opatření

S ohledem na charakter stavby není uvažováno.

B.7. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vegetační úpravy se navrhují ve vazbě na vodohospodářské řešení s přednostním využitím srážkové vody pro navrhovanou vegetaci

Záměr situován na pozemcích, které vylučují existenci jakýchkoliv ekosystémů a vliv záměru na ekosystémy není považován za významný.

Záměr je situován v intravilánu města. Zájmové území záměru má městský charakter, krajina je velmi silně antropogenně ovlivněna, nelze tedy v pravém slova smyslu hovořit o krajině, ale spíše o městském charakteru.

Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

S ohledem na charakter a lokalitu stavby nepřichází v úvahu.

Přítomnost azbestu

S ohledem na charakter stavby nepřichází v úvahu

Emise z dopravy

Po dokončení rekonstrukce komunikací se nepředpokládá zvýšení emisní zátěže z motorové dopravy.

Hluk

S ohledem na charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k znečištění veřejných komunikací.

Při provádění stavby je nutno dbát na ochranu proti hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v aktuálním znění včetně všech novel.

Stavební práce budou prováděny pouze v době od 7,00 hod do 18,00 hod, při dodržení akustických opatření (např. protihlukové stěny u sbíječek, seznámení obyvatelů přilehlého domu před započítím hlučných prací atd.) a hluk ze stavební činnosti nepřekročí ve venkovním chráněném prostoru staveb hygienický limit stanovený nařízením vlády č. 272/2011 Sb., v aktuálním znění včetně všech novel.

Hlučné stavební práce budou prováděny v omezené časové době od 8 – 12 a 14 – 16 hodin, tedy v době s pozdějším ranním začátkem, s dobou přestávky a s koncem v době, kdy se vrací lidé z práce.

Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Nepředpokládá se. Odvedení srážkové vody splňuje TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací.

Nakládání s odpady

Podrobně popsáno v kapitole B.10, odst. i)

Půda

Ovlivnění půdy se nepředpokládá – celá stavba je situována na stávajících zpevněných plochách.

Vliv na klima a ovzduší

S ohledem na charakter stavby nepřichází v úvahu

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

Realizací záměru nedojde k dotčení územního systému ekologické stability.

V zájmovém území ani v jeho nejbližším okolí se nenacházejí žádné významné krajinné prvky dané § 3 písm. b) a § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

Záměrem nebudou dotčeny žádná zvláště chráněná území ani přírodní parky podle § 12 a 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Posuzovaná stavba nezasahuje ani do ochranného pásma zvláště chráněných území.

K dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění rovněž nedojde.

Stavba nevyžaduje kácení stromů.

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

S ohledem na charakter stavby nepřichází v úvahu.

c) 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

S ohledem na charakter stavby nepřichází v úvahu.

B.8. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

a) Zásobování stavby vodou – připojení ke zdroji

S ohledem na charakter stavby nepřichází v úvahu.

b) Odpadní vody – nakládání a likvidace

S ohledem na charakter stavby nepřichází v úvahu.

c) Srážkové vody – využití, nakládání s ohledem na charakter interakce dopravní stavby s hydrogeologickým a hydrologickým režimem celého území

Plochy ulice Řípská budou odvodněny stávajícím způsobem, tj. příčným a podélným sklonem do stávajících odvodňovacích prvků a následně do stávající kanalizace v území. V rámci rekonstrukce ulice je počítáno s kompletní obnovou celkem 5 stávajících uličních vpustí (UV1 – UV5) a jejich přípojek. Část ploch ulice Řípská pak bude odvodněna do prostoru podélných parkovacích pruhů po pravé straně komunikace (ve směru staničení), které budou vytvořeny ze vsakovací dlažby, takže zde bude umožněno vsakování vody na místě.

U ploch parkovacích pruhů je uvažováno se vsakováním vody na místě, jelikož tyto plochy budou vytvořeny ze vsakovací dlažby. V případě, že kapacita vsaku těchto ploch bude naplněna, budou tyto plochy odvoděny stejným způsobem jako plochy přilehlé vozovky, tj. příčným a podélným sklonem do stávajících odvodňovacích prvků.

Plochy chodníků budou odvoděny rovněž stejným způsobem, tj. příčným a podélným sklonem buď do přilehlé plochy vozovky a následně do stávajících odvodňovacích prvků, nebo do přilehlých parkovacích pruhů, kde bude docházet ke vsakování vody na místě. Výjimkou je pouze chodník naproti objektu firmy Meva s.r.o., který bude příčným a podélným sklonem odvodněn přímo do přilehlé plochy zeleně.

Odvodnění zemní pláně všech zpevněných ploch je zajištěno jejich příčným sklonem min. 3,0%.

V rámci rekonstrukce ulice Řípská dojde k obnově celkem 5 stávajících uličních vpustí (UV1 – UV5) a jejich přípojek. Všechny vpusti a přípojky budou obnoveny ve stávajících pozicích.

Vpust UV1 se nachází za objektem sýpky (objekt č.p. 633), v křižovatce s ulicí Na Urbance.

Vpust UV2 je umístěna naproti vpusti UV1, zhruba 4,5 m před (ve směru staničení) vyhrazeným parkovacím stáním.

Vpust UV3 je umístěna v prostoru místa pro přecházení před objektem firmy Meva s.r.o.

Vpust UV4 je umístěna v prostoru výjezdu z parkoviště před objektem firmy Meva s.r.o.

Vpust UV5 je umístěna za výjezdem ze zmíněného parkoviště, zhruba 13 m před podjezdem pod železniční tratí č. 096.

Podrobnější technické řešení odvodňovacích prvků je k nalezení v příslušných částech SO 101 projektové dokumentace.

STANOVENÍ VELIKOSTÍ REDUKOVANÉHO PŮDORYSNÉHO PRŮMĚTU ODVODŇOVANÉ PLOCHY – A _{RED}				
SO 101 – likvidace vsakem na místě (v zeleni)				
A = 21 m ²	Dlažba, spáry písek	Sklon nad 5%	Ψ = 0.70	A _{red} = 14,7 m ²
SO 101 – likvidace vsakem na místě (vsakovací dlažba)				
A = 77 m ²	Asfaltová vozovka, betonové plochy	Sklon nad 5%	Ψ = 0.90	A _{red} = 69,3 m ²
A = 165 m ²	Dlažba, spáry písek	Sklon nad 5%	Ψ = 0.70	A _{red} = 115,5 m ²
A = 158 m ²	Komunikace ze vsakovacích tvárnic	Sklon nad 5%	Ψ = 0.40	A _{red} = 63,2 m ²
SO 101 – likvidace svedením do kanalizace				
A = 1099 m ²	Asfaltová vozovka, betonové plochy	Sklon nad 5%	Ψ = 0.90	A _{red} = 989,1 m ²
A = 127 m ²	Dlažba, spáry písek	Sklon nad 5%	Ψ = 0.70	A _{red} = 88,9 m ²

Ze srovnání celkové plochy odvodňované vsakem na místě – v zeleni (21 m²), plochy odvodňované vsakem na místě – v prostoru stání ze vsakovací dlažby (401 m²) s plochami odvodňovanými do kanalizační sítě (1226 m²) vyplývá, že srážková **voda z cca 26 % ploch je likvidována na místě**, voda ze zbylých 74 % ploch je sváděna do kanalizační sítě. V současném stavu je do kanalizace sváděno 100 % dešťových vod.

VÝPOČET MNOŽSTVÍ ODVÁDĚNÝCH DEŠŤOVÝCH ODPADNÍCH VOD				
SO 101 – vsakování na místě (v zeleni)	A _{red} = 14,7 m ²	p = 0,5	Q = 0,00147*153	Q = 0,22 l/s
SO 101 – vsakování na místě (vsakovací dlažba)	A _{red} = 248,0 m ²	p = 0,5	Q = 0,02480*153	Q = 3,79 l/s
SO 101 – do kanalizace	A _{red} = 1078,0 m ²	p = 0,5	Q = 0,10780*153	Q = 16,49 l/s

Intenzita návrhového deště 153 l/s/ha, periodicita deště 0,5. Výpočty provedeny dle ČSN 75 9010 – Vsakovací zařízení srážkových vod.

Uváděné veličiny a jednotky:

A	m ²	Půdorysný průmět odvodňované plochy
A _{red}	m ²	Redukovaný půdorysný průmět odvodňované plochy
Ψ	-	Součinitel odtoku
p	rok ⁻¹	Periodicita srážek

d) Vodohospodářské řešení vodního díla apod.

Vodní dílo není předmětem návrhu.

B.9. OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba je v souladu se základními požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

B.10. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Stavební materiály budou na staveništi dopravovány nákladními automobily po stávající veřejné silniční komunikační síti.

Stavba se nachází v prostoru vybaveném technickou infrastrukturou, v blízkosti se nachází vedení IS s možností napojení. Potřeba napojení závisí na zvoleném postupu výstavby zhotovitelem.

Pokud se zhotovitel nedohodne se správcí IS jinak, v rámci výstavby bude voda přivážena v nádržích, dodávka energie zajišťována dieselovými centrály a komunikace v rámci staveništi bude řešena pomocí mobilních telefonů či krátkovlnných vysílaček. Potřeba zemního plynu nepřichází v úvahu.

b) Odvodnění staveništi, převádění vody – návaznost na povodňový plán stavby

Odvodnění staveništi není nutné nijak zvlášť zabezpečovat. Pouze v případě nutnosti je možno potřebnou plochu odvodnit soustavou rýh. Bezpodmínečně nutné je zamezit zavodnění odkryté zemní pláň, možno provést např. položením separační geotextilie a vrstvy štěrku.

c) Napojení staveništi na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Staveništi bude na dopravní infrastrukturu napojeno v místech stávajících napojení řešeného území, tj. v místech stávajících křižovatek s ulicemi Riegrova, Michálkova a Na Urbance. Dále bude staveništi napojeno na stávající ulici Řípská, a to v prostoru železničního podjezdu pod tratí č. 096. Využití konkrétních napojení bude záviset na postupu zvoleném postupu výstavby dle konkrétního zhotovitele. Pro potřeby výstavby budou využita stávající napojení, není třeba povolovat nová dočasná napojení.

d) Úpravy pro přístupnost a bezbariérové užívání – oplocení staveništi ve vztahu k pochozím plochám, zabezpečení výkopů proti pádu, přístupy k pozemkům a objektům, obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace včetně dočasných přechodů a míst pro přecházení, náhrada za zábor vyhrazených parkovacích stání a obchozích tras

Projekt řeší stavbu v jednoznačně vymezené a uzavřené lokalitě, kterou lze alternativně obejít po okolních chodnících – konkrétně po chodnících podél levé strany komunikace (ve směru staničení). V případě zásahu stavby do prostoru chodníků na této části komunikace, zejména v souvislosti s výstavbou místa pro přecházení před objektem firmy Meva s.r.o. a s obnovou silniční obruby, je doporučeno stavební úpravy těchto chodníků provádět až po dokončení stavebních prací na chodnících na opačné straně komunikace. S ohledem na zajištění obsluhy území je doporučeno celou stavbou etapizovat – je předpokládáno rozdělení výstavby do celkem 2 etap.

e) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky včetně omezení negativních vlivů

S ohledem na charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k znečištění veřejných komunikací.

Při provádění stavby je nutno dbát na ochranu proti hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v aktuálním znění včetně všech novel.

Stavební práce budou prováděny pouze v době od 7,00 hod do 18,00 hod, při dodržení akustických opatření (např. protihlukové stěny u sbíječek, seznámení obyvatelů přilehlého domu před započítím hlučných prací atd.) a hluk ze stavební činnosti nepřekročí ve venkovním chráněném prostoru staveb hygienický limit stanovený nařízením vlády č. 272/2011 Sb., v aktuálním znění včetně všech novel.

Hlučné stavební práce budou prováděny v omezené časové době od 8 – 12 a 14 – 16 hodin, tedy v době s pozdějším ranním začátkem, s dobou přestávky a s koncem v době, kdy se vrací lidé z práce.

V rámci stavebních prací požadujeme dodržování opatření ke snížení zatěžování okolí stavby prachem a jinými látkami znečišťujícími ovzduší. Po čas stavby bude postupováno dle následujících zásad:

- a) Při manipulaci se stavebním, sytkým či jiným materiálem budou aplikována opatření k minimalizaci zatěžování okolí prachem (plachtování, kropení za suchého a větrného počasí).
- b) Při znečištění veřejných komunikací v souvislosti se stavbou budou tyto nečistoty na náklady zhotovitele neprodleně odstraněny.
- c) Používat výhradně vozidla a stavební mechanismy, které splňují příslušné emisní limity podle platné legislativy pro mobilní zdroje.
- d) Před výjezdem nákladních aut z prostoru staveniště na veřejné komunikace bude v případě potřeby zajištěno odstraňování bláta z pneumatik a podběhů.
- e) Při odvozu prašného materiálu bude používáno plachtování nákladu na ložné ploše automobilů.

Zabezpečení výstavby z hlediska péče o životní prostředí si vyžádá stálou kontrolní a řídicí činnost pracovníků vedení stavby. Podle stavebního zákona č. 283/2021 Sb., je třeba vytvořit při stavbě podmínky odpovídající zájmům ochrany životního prostředí.

Nepředpokládá se významný negativní dopad stavebních prací na životní prostředí.

- Okolní pozemky nebudou realizací záměru dotčeny a nebude zde ukládána žádná přebytečná výkopová zemina, stavební materiál či stavební odpad. Povrch okolních pozemků po stavbě bude urovnán do původního stavu.
- Při provádění prací nebudou poškozeny okolní stromy (např. odření kmenů, poškození kořenového systému, zasypání kořenových náběhů).
- Při všech pracích, ale zejména při provádění výkopů, bude dodržena norma ČSN 83 9061, řešící ochranu dřevin při stavebních a zemních pracích.

Je třeba dbát zejména na:

- Omezení hlučnosti na stavbě (viz kapitola d)
- Ochranu vod před znečištěním, zejména ropnými produkty
- Snížení prašnosti kropením při bourání (viz kapitola d)
- Zamezení znečištění
- Likvidaci a třídění odpadů při stavbě (viz kapitola B.3, odst. 3.1, písm. c)

Výčet některých možných opatření, která eliminují negativní vlivy při realizaci stavby:

- Motory mobilní techniky, která se používá na stavbě, udržovat v optimálním pracovním režimu a nezvyšovat zbytečně otáčky, aby nedocházelo k nedokonalému spalování paliva a k vytváření škodlivin ve výfukových plynech. Nenechávat motory u mobilní techniky zbytečně běžet na prázdko.
- Zamezovat ukládání vybouraných stavebních materiálů v zastavěném prostoru a urychleně jej odvážet a likvidovat,
- Kolem zastavěného prostoru používat staveništních ohrazení, pro usměrňování hlučnosti a prašnosti.

- Prostor pro sklady sypkých hmot bude v rámci budovy v uzavřeném dvoře nebo v zásobníku sypkých hmot (vápno, cement apod.).
- Omezit popojíždění a stání aut a stavebních strojů mimo zpevněné vozovky a plochy na nejmenší míru nebo je vyloučit.
- Staveništní provozní plochy udržovat dobře odvodněné a čistitelné.
- V případě znečištění odstraňovat bláto nanesené na komunikacích vč. provozních a odstavných ploch.
- Zamezit splachování bláta do kanalizace, seškrabané nebo spláchnuté bláto z komunikací průběžně odvážet.

Strojní bourání:

- Zajištění celkového prostoru – vymezení prostoru bezpečnostní páskou nebo ohrazením.
- Snížení prašnosti – kropení prostoru demolice.
- Dodržování technologického postupu.

f) Ochrana okolí staveniště před negativními vlivy provádění stavby

Prostor staveniště bude vymezen výstražnou páskou nebo oplocením, dále na viditelném místě v prostoru vjezdu na staveniště bude umístěna tabulka s povolením stavby a dále tabulka – NEPOVOLANÝM VSTUP ZAKÁZÁN, v rozměrech a grafice dle platných předpisů. Samotná stavba bude zajištěna v průběhu výstavby proti vniknutí dle možností zhotovitele.

Při realizaci budou použity pouze takové technologie a stroje, které nemají negativní vliv na životní prostředí. Veškeré automobily opouštějící staveniště budou před výjezdem z pozemků stavby očištěny. Staveniště bude zřízeno tak, že bude vybaveno příjezdovými cestami k dopravě materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí přitom docházet k ohrožení nebo nadměrnému obtěžování okolních staveb, ohrožení bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích ke znečištění komunikací, ovzduší a vod, k zamezování přístupu k přílehlým objektům a pozemkům, k zastávkám hromadné městské dopravy, k vodovodním sítím, požárním zařízením a nesmí dojít k porušování podmínek ochranných pásem a chráněných území a oblastí. Staveniště se vhodným způsobem zajistí, vyžaduje-li to bezpečnost osob, ochrana majetku nebo jiné zájmy společnosti. Zajištění stavby nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích, jestliže zajištění stavby by zasahovalo do veřejné komunikace, musí se označit také reflexními značkami a za snížené viditelnosti i osvětlit výstražnými světly. Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništích bezpečně ukládat. Jsou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí.

Otevřené výkopy je nutno chránit zábradlím výšky 1,10 m a v noci výstražným světlem. Výkopy v obydleném území, na veřejných prostranstvích a v uzavřených objektech, kde se současně provádějí i jiné práce, musí být zakryty, nebo u okraje, kde hrozí nebezpečí pádu do výkopu, musí být zajištěny – tedy opět zakryty nebo ohrazeny.

Výkopy přiléhající k veřejným komunikacím nebo zasahující do nich, musí být opatřeny výstražnou dopravní značkou. V noci a za snížené viditelnosti musí být označeny červeným výstražným světlem na začátku a na konci výkopu, případně v jiných nebezpečných místech podle místních podmínek.

Zakrytí souvislým poklopem musí být provedeno tak, aby ho nebylo možno při běžném provozu odstranit nebo poškodit. Poklop musí mít únosnost odpovídající předpokládanému provozu.

Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu. Stěny výkopů musí být zajištěny proti sesutí. Svislé stěny (boky) ručních výkopů musí být zajištěny pažením. Ohrazení nebo oplocení zasahující do veřejných komunikací musí být v noci a za snížené viditelnosti osvětleno výstražným červeným světlem.

Veřejná prostranství a pozemní komunikace dočasně užívané pro staveniště, které bylo zachováno současné užívání veřejností, se musí po dobu společného fungování bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu.

Veřejná prostranství a pozemní komunikace se pro staveniště využijí jen ve stanoveném rozsahu a době. Před ukončením používání se musí uvést do původního stavu, pokud příslušný orgán správy od tohoto požadavku neustoupí.

g) Požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

V rámci přípravných prací se nepředpokládají výrazné bourací práce, jedná se zejména o vybourání stávajících konstrukčních vrstev zpevněných ploch v řešeném území.

h) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Zábory pozemků pro staveniště jsou dány rozsahem samotné stavby – viz výkresová část projektové dokumentace.

i) Produkce odpadů a druhotných surovin při stavbě – množství, druhy a kategorie odpadů a surovin, předcházení vzniku odpadů a způsob jejich třídění pro další využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, jejich odstranění atd.

Z hlediska odpadů vzniklých při stavbě musí být plněny povinnosti plynoucí ze zákona č. 541/2020 Sb. (Zákon o odpadech) ve znění pozdějších změn a doplnění.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. (Zákon o odpadech) ve znění pozdějších změn a doplnění.

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební, resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

V průběhu provozu bude za odstraňování a hospodaření s odpady stavebník, resp. budoucí správce, na kterého se vztahují povinnosti původce.

Odpady, které budou vznikat v rámci jednotlivých staveb lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní výstavbu a na ty, které budou vznikat v zázemí – zařízení staveniště.

Podle způsobu členění dle kategorií se dělí odpady na O – ostatní a N – nebezpečné. Podle původu se bude jednat o odpady Komunální a Ostatní odpady.

Za odpad dle platné legislativy je považován odpad vznikající při demolicích stávajících stavebních objektů (např. komunikace, budovy, inženýrské sítě apod.), zemních pracích na úpravě terénu (půdní kryt, zemina, kamenivo), mýcení stávajících keřů, stromů apod. a v zařízení staveniště kromě deponování stavebních materiálů a odtěžených zemin a hornin. Dále též odpady z údržby strojních zařízení, odpady z materiálů pro úpravy doplňkových zařízení. V neposlední řadě se bude též jednat i o tvorbu zbytkového komunálního odpadu.

V případě výskytu nebezpečných odpadů požádá dodavatel stavby o povolení s nakládáním nebezpečných odpadů, a odstraňování zajistí prostřednictvím oprávněné osoby nebo firmy, která ze zákona má oprávnění s nakládáním nebezpečných odpadů.

V průběhu stavby bude nakládáno se vznikajícími odpady v souladu s platnou legislativou tj. se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech ve znění pozdějších změn a doplnění.

Přehled druhů odpadů, které lze předpokládat, že by mohly vzniknout při stavbě, včetně vyčíslení významných množství odpadů:

Beton prostý	2300 kg/m ³
Dřevo	700 kg/m ³
Ocel	7850 kg/m ³
Štěrka	1700 kg/m ³
Zemina	2000 kg/m ³
Asfaltobeton	2200 kg/m ³
Kamenná dlažba	2600 kg/m ³

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kat. odpadu	Předp. množství (t)	Výskyt
15 01 01 15 01 02 15 01 03 15 01 04 15 01 06	Papírové a lepenkové obaly Plastové obaly Dřevěné obaly Kovové obaly Směsné obaly	O	1	zařízení staveniště – z technického vybavení – výskyt zařízení staveniště
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N		zařízení staveniště – z technického vybavení – výskyt v zařízení staveniště
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N		zařízení staveniště – krátkodobé soustřeďování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpadem
17 01 01	Beton	O	630	při výstavbě, a beton při demolicích neznečištěný, recyklace
17 01 02	Cihla	O		při demolicích a výstavbě, recyklace
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O		při demolicích, a při výstavbě, recyklace
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N		demolice
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedených pod č. 17 01 06	O	40	demolice stávajících objektů – neznečištěné
17 02 01	Dřevo	O	7	stavební dřevo – pomocný materiál při výstavbě, dřevo při demolicích
17 02 02	Sklo	O		demolice, výstavba
17 02 03	Plasty	O		odpad ze svařování izolací, odpadní obal, ochranná tkanina apod.
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	630	demolice stávajících zpevněných ploch ev. střešní krytina
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	O	60	dtto – event. zbytkové suroviny
17 04 05	Železo a ocel	O		železové konstrukce po demolicích, železové konstrukce související s výstavbou nových objektů a jejich doplňujících zařízení, trubní řady, stožáry apod.
17 04 11	Kabely	O	0,3	kabelová síť – přeložky, nová síť, demolice
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N		znečištěná zemina, potvrzená průzkumem kontaminace a analýzou rizik
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	800	přebytek zeminy, nevhodná zemina a hornina z hlediska IG poměrů do zpětných zásypů, neznečištěná

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kat. odpadu	Předp. množství (t)	Výskyt
17 06 04	Izolační materiály	O		geotextilie, zbytky izolací při nové výstavbě, demolic
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	N, O	1	nevytříditelný stavební odpad – z demolic – krátkodobé soustředování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpadem – zařízení staveniště
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O		kácená zeleň
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	1	v místech zařízení staveniště,
20 03 04	Kal ze septiků a žump, odpad z chemických toalet	O		zařízení staveniště – krátkodobé soustředování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpadem

Způsob nakládání s odpady: Odvoz/skladování na místě určeném oprávněným osobou k nakládání s těmito odpady.

Oprávněná osoba k převzetí (Název, IČ, IČZ): Není znám dodavatel stavby, a tedy ani oprávněná osoba, které bude dodavatel odpady předávat.

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště – vhodné materiály budou přednostně recyklovány, ostatní vesměs ukládány na skládku příslušné kategorie. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Pohonné hmoty pro stavební mechanismy budou dováženy a plněny z cisternových vozidel přímo do nádrží mechanismů – zajistí dodavatel stavby. Nepředpokládá se, že budou na stavbě měněny provozní náplně ani prováděny opravy.

Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště musí být v souladu s platnými právními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Při provozování stavebních strojů je nutné dbát na jejich technický stav a minimalizovat množství úkapů olejů, nafty a ostatních technologických kapalin.

Při výstavbě budou dodavatelem stavby zajištěna mobilní WC.

V souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. ve znění pozdějších předpisů a s ohledem na typ stavby je možné vytvořit podmínky k oddělenému shromažďování jednotlivých druhů odpadů a jejich následnému využití.

Navrhované způsoby využití a odstraňování odpadů:

výkopová zemina – vznik odpadů odtěžením zeminového a horninového materiálu, případně nevyužitelná zemina a hornina z hlediska geotechnických parametrů pro jakékoliv terénní úpravy v lokalitě. Uložení v rámci potřeb pro překrytí skládek, terénní úpravy bez požadavku na normové geotechnické parametry, skládkování.

šterk a kamenivo – přebytek zemního kameniva při stavbě. Využitelnost pro další aktivity a pro potreby dalších podnikatelských subjektů.

beton, cihly, ocel, dřevo, plasty, izolační materiál, papír apod. – separovatelný odpad využitelný k recyklaci. Vznik při výstavbě a demolicích. Beton, cihly – drcení – využití pro stavební aktivity, materiál např. použitelný do podloží vozovek. Ocel, plasty, izolační materiál, papír – sběr. Dřevo – opětovné použití, případně jako energetický zdroj – spalování.

biologicky rozložitelný odpad – výskyt na lokalitě vlivem kácené zeleně. Štěpkování a zpětné využití pro úpravu zelených ploch, kompostování, spalování.

živičná směs – vznik při demolicích stávajících vozovek, vznik při úpravě podkladní vrstvy budovaných komunikací. Recyklace v obalovně. V případě nebezpečných vlastností – uložení na skládku příslušné skupiny – skládka odpad nebezpečný.

směsný komunální odpad – tvorba v zařízení staveniště – odstraňování běžným způsobem

nádoby ze železných kovů se zbytky barev, znečištěné textilie, motorové a převodové oleje apod. – odpad kategorie N – nebezpečný – tvorba zejména v zařízení staveniště (skladování). Ukládání na skládky příslušné skupiny, případně spalování.

znečištěné zeminy – výskyt byl prověřen průzkumem kontaminace a analýzou rizik, je vymezen lokálně dle Vyhlášky č. 294/2005 Sb. Nakládání s odpadem dle výsledků zjištění. Skládkování, biologické metody.

Způsob zneškodňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Rozsah stavby nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo odstranění odpadů.

j) Bilance zemních prací podle tříd těžitelnosti nebo podle vhodnost použití, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Rozsah zemních prací bude přesně vyčíslen po zpracování výkazu výměr řešené stavby. Nepředpokládají se výrazné zemní práce – dojde k odstranění stávajících konstrukčních vrstev chodníků a komunikací a k nahrazení novými. Z hlediska konečných terénních úprav se předpokládá využití vhodné humózní vrstvy v rámci stavby. Přebytečná vykopaná zemina bude odvezena na skládku, příp. bude využita jinak (v případě vhodné zeminy bude použita do násypů). Přilehlý terén bude po dokončení zbaven postavebních zbytků, zarovnan humózní vrstvou a oset travním semenem.

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby se nepředpokládá rozsáhlé zařízení staveniště. V místě staveniště bude navržena deponie ornice a deponie zeminy. Vše pouze pro množství potřebné ke zpětným zemním pracím. Materiál pro výstavbu krytu zpevněných ploch tzn. dlažba a betonové obrubníky budou rozmístěny průběžně po celém staveništi po vybudování podkladních vrstev, v dostatečném množství a ve vzdálenostech zaručující plynulost výstavby. Tímto rozmístěním materiálu se zamezí nadměrnému používání těžké stavební techniky na staveništi během výstavby.

k) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Zabezpečení výstavby z hlediska péče o životní prostředí si vyžádá stálou kontrolní a řídicí činnost pracovníků vedení stavby. Podle stavebního zákona č. 283/2021 Sb., je třeba vytvořit při stavbě podmínky odpovídající zájmům ochrany životního prostředí.

Nepředpokládá se významný negativní dopad stavebních prací na životní prostředí.

- Okolní pozemky nebudou realizací záměru dotčeny a nebude zde ukládána žádná přebytečná výkopová zemina, stavební materiál či stavební odpad. Povrch okolních pozemků po stavbě bude urovnán do původního stavu.
- Při provádění prací nebudou poškozeny okolní stromy (např. odření kmenů, poškození kořenového systému, zasypání kořenových náběhů).
- Při všech pracích, ale zejména při provádění výkopů, bude dodržena norma ČSN 83 9061, řešící ochranu dřevin při stavebních a zemních pracích.

Je třeba dbát zejména na:

- Omezení hlučnosti na stavbě (viz kapitola d)
- Ochranu vod před znečištěním, zejména ropnými produkty
- Snížení prašnosti kropením při bourání (viz kapitola d)
- Zamezení znečištění
- Likvidaci a třídění odpadů při stavbě (viz kapitola B.3, odst. 3.1, písm. c)

Výčet některých možných opatření, která eliminují negativní vlivy při realizaci stavby:

- Motory mobilní techniky, která se používá na stavbě, udržovat v optimálním pracovním režimu a nezvyšovat zbytečně otáčky, aby nedocházelo k nedokonalému spalování paliva a k vytváření škodlivin ve výfukových plynech. Nenechávat motory u mobilní techniky zbytečně běžet na prázdko.
- Zamezovat ukládání vybouraných stavebních materiálů v zastavěném prostoru a urychleně je odvážet a likvidovat,
- Kolem zastavěného prostoru používat staveništních ohrazení, pro usměrňování hlučnosti a prašnosti.
- Prostor pro sklady sypkých hmot bude v rámci budovy v uzavřeném dvoře nebo v zásobníku sypkých hmot (vápno, cement apod.).
- Omezit popojíždění a stání aut a stavebních strojů mimo zpevněné vozovky a plochy na nejmenší míru nebo je vyloučit.
- Staveništní provozní plochy udržovat dobře odvodněné a čistitelné.
- V případě znečištění odstraňovat bláto nanesené na komunikacích vč. provozních a odstavných ploch.
- Zamezit splachování bláta do kanalizace, seškrabané nebo spláchnuté bláto z komunikací průběžně odvážet.

Strojní bourání:

- Zajištění celkového prostoru – vymezení prostoru bezpečnostní páskou nebo ohrazením.
- Snížení prašnosti – kropení prostoru demolice.
- Dodržování technologického postupu.

I) Požární bezpečnost a zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci (BOZP). Plán BOZP musí být zpracován individuálně, a to na základě druhu a rozsahu – velikosti stavby. Musí také plně vyhovovat potřebám pro maximální zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Plán BOZP zadavatel stavby předá ke zpracování odborně způsobilé osobě (OZO), tedy specialistovi na BOZP. Koordinátor by měl dále dohlédnout na vzájemné seznámení vedoucích zaměstnanců zhotovitelů s plánem BOZP.

m) Objízdne a náhradní trasy: požadavky a provedení, požadavky na výluky provozu drážní dopravy a výluky jiné veřejné dopravy

Objízdne a náhradní trasy se nauvažují.

n) Zvláštní podmínky a požadavky na realizační podmínky, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě, požadavky na přebírky základových spár a plání apod.

V rámci výstavby nejsou zvláštní požadavky na provádění stavby, které vyžadují bezpečnostní opatření. Při provádění stavby musí být dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy a nařízení za účelem ochrany osob při provádění stavební činnosti. Při výstavbě doporučujeme postupovat tak, aby byla v co největší míře zachována dopravní obslužnost přilehlých nemovitostí i pro vozidla, pěší přístup a přístup pro složky IZS musí být zachován vždy.

Zásady pro dopravně-inženýrská opatření

Stavba bude označena v souladu s **TP 66** (Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích). Stavba bude rozdělena celkem do 2 etap:

- 1) Etapa 1 – úsek Riegrova – Na Urbance
- 2) Etapa 2 – úsek Na Urbance – podjezd pod železniční trať č. 096

Ve všech etapách je uvažováno s kompletním uzavřením daných částí ulice Řipská. Bude tedy použito značení vycházející ze schématu **B/15** dle TP 66. Pro to, aby byl zachován průchod pěších na chodnicích podél levé strany komunikace (ve směru staničení), bude na těchto chodnicích použito značení vycházející ze schématu **B/16**.

V případě realizace místa pro přecházení u objektu firmy Meva s.r.o. dojde k uzavření chodníku u této budovy. V tomto případě bude použito značení vycházející ze schématu **B/20**. Ve vozovce pak s ohledem na její šířku bude použito značení vycházející ze schématu **B/2** (v případě, že bude zachován provoz v ulici Řipská).

V případě obnovy silniční obruby chodníku na východní straně komunikace (chodník mezi ulicemi Na Urbance a podjezdem pod železniční trať) pak bude prostor chodníku po dobu stavby dočasně zúžen. V tomto případě bude použito značení vycházející ze schématu **B/17**.

Pozn.: Aby byl zaručen průchod pěších řešeným územím, je doporučeno chodníky na jednotlivých stranách komunikace realizovat samostatně, tj. tak, aby nedošlo k uzavření chodníku na levé i pravé straně komunikace zároveň.

VŠEOBECNĚ:

V průběhu výstavby bude stavbou umožněn průjezd vozidel IZS koridorem širokým min. 3 m a zároveň bude umožněn průchod chodcům bezpečným koridorem. S ohledem na šířkové parametry uličního prostoru není na dotčených úsecích možno zachovat běžný provoz, z tohoto důvodu musí být pro přístup vozidel IZS dodržován následující postup:

- Provádět práce tak, aby byl možný vjezd do prostoru výkopu staveniště (dočasné ponechání „rampy“ v místě napojení na stávající komunikaci)
- Vždy po opuštění staveniště musí být zajištěna průjezdnost dotčeného úseku – nesmí zde tedy zůstat odstavena žádná technika ani materiál tak, že by byl znemožněn průjezd vozidel.

Obecně dopravně-inženýrská opatření závisí na projednání ZOV dodavatelem stavby s Policií ČR a příslušným odborem dopravy. Bude vycházet z konkrétní etapizace se zohledněním aktuálních požadavků investora a možností dodavatele.

Veškeré svislé provizorní dopravní značení bude osazeno v souladu se zákonem č. 268/2015, kterým je novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, TP 66 MD a MV (Zásady pro přechodné dopravní značení). Svislé provizorní dopravní značky budou plechové v reflexní úpravě.

o) Limity pro užití výškové mechanizace a opatření ve vztahu k vizuálnímu značení výškových překážek leteckého provozu podle jiného právního předpisu

Výšková mechanizace se s ohledem na charakter stavby nepředpokládá.

p) Předpokládaný postup výstavby v členění na etapy a časový plán dokládající (technicky a technologicky) reálné doby výstavby

Na základě prováděcího projektu DPS se vybere realizační firma, která projekt dopracuje do výrobního rozsahu (dle technologického vybavení a za řízení prováděcí firmy) a projednána s investorem nebo jeho přímým zástupcem (technický dozor investora) ještě před zahájením stavebních prací. Při dopracování zásad organizace výstavby musí hlavní dodavatel klást hlavní důraz na práci za mimořádných podmínek.

Staveniště bude zařízeno, uspořádáno a vybaveno tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně realizovat. Na území stavby jsou kapacitně vyhovující prostory potřebné pro zařízení

stavenišť. Stavební výrobky a materiály se budou na staveništi řádně a bezpečně uskládat a ukládat, při dbání na veřejný pořádek.

Dále hlavní dodavatel zpracuje opatření pro zajištění bezpečnosti práce pracovníků na stavbě včetně požadavků projektanta před zahájením stavebních prací a toto odsouhlasí s investorem a technickým dozorem investora nejpozději 7 dní před zahájením prací.

Stavba bude prováděna po částech, aby byla vždy zachována možnost pohybu chodců, přístup ke všem nemovitostem a aby byla v co největší míře zachována možnost příjezdu vozidel k přilehlým nemovitostem.

Délka realizace bude odvislá od dodavatelem zvoleného způsobu výstavby v jednotlivých pracovních etapách. Předpokládá se však pro celou stavbu při dodržení technologických postupů, (zejména pak zrání betonu) 9 týdnů. Členění výstavby je navrženo tak, aby byl vždy zachován provoz veřejné dopravy, v co největší možné míře zachována možnost parkování vozidel a s ohledem na to, aby provoz staveništní dopravy nezasahoval na již opravené části komunikací.

Jedná se pouze o návrh možné etapizace. Dle požadavků investora či možností zhotovitele (po dohodě s investorem) je možné postupovat odlišným způsobem, vždy však musí být zachován provoz veřejné linkové dopravy.

Uváděná odhadovaná doba výstavby zahrnuje provedení samotných stavebních prací, vždy je třeba počítat s předcházejícími administrativními úkony (DIO, vytyčení, projednání).

Pro pěší zůstávají zachovány obchodní trasy po chodnících v ostatních částech stavby či v blízkém přilehlém okolí.

Vlastní stavba bude probíhat po následujících krocích:

- Osazení přechodného dopravního značení a zařízení v pracovním místě.
- Vytyčení a viditelné označení veškerých vedení IS v lokalitě stavby (za účasti příslušných správců).
- Vybudování zařízení stavenišť.
- Demolice stávající vozovky a stávajících chodníků vč. případného sejmutí ornice a odstranění zeleně.
- Provedení zemních prací na úroveň zemní pláně.
- Provedení staveb inženýrských sítí vč. chrániček stávajících sítí.
- Prohlídka stavu pláně pro stanovení rozsahu sanace podloží.
- Osazení uličních vpustí a zřízení přípojek do kanalizace.
- Sanace podloží, úprava pláně pod vozovkou.
- Zřízení podkladních vrstev vozovky a chodníků.
- Osazení obrubníků.
- Výšková úprava poklopů vodovodních šoupat a ostatních zařízení.
- Pokládka ložných a obrusných vrstev vozovky.
- Úprava zpevněných sjezdů a křižujících komunikací.
- Zřízení nových zelených ploch.
- Osazení svislého dopravního značení a zábradlí.
- Provedení vodorovného dopravního značení.
- Dokončovací práce.
- Likvidace zařízení stavenišť.

Veškeré stavební práce musí být provedeny v souladu s platnými právními předpisy, TKP, ČSN a ČSN EN. Materiály použité při stavbě musí odpovídat všem platným právním předpisům, TKP, ČSN a ČSN EN.

Pokud by při výstavbě došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízení. Zákres sítí je proveden orientačně, dle podkladů poskytnutých jednotlivými správci. Před zahájením stavby je nutné jejich vytyčení.

q) Požadavky na postupné uvádění staveb do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky

Stavba bude realizována jako celek nebo dle podmínek daných investorem. Za plynulost a koordinovanost prací bude zodpovědný zhotovitel stavby. Předpokládáné zahájení stavebních prací je rok 2026.

Délka realizace bude odvislá od zhotovitelem zvoleného způsobu výstavby a etapizace dle náročnosti příslušných stavebních objektů. Při uvažovaném rozdělení stavby na dvě etapy se však předpokládá doba přibližně 2 měsíce. V uvedené době nejsou zahrnuty lhůty na formální přípravu stavby (dopravně inženýrská opatření, dopravně inženýrské rozhodnutí atd.), jedná se čistě o dobu potřebnou k výstavbě.

r) Dočasné stavby

Dočasné stavby se neuvažují.

s) Návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek

Navrhovaný plán kontrolních prohlídek stavby pro potřeby stavebního úřadu vyplývající z §160 odst. 2 písm. f) stavebního zákona:

- 1) **Kontrolní prohlídka – předání staveniště**
 - Objednatel předá dodavateli místo stavby, seznámí ho s provedenými průzkumy, vyjádření dotčených orgánů a správců sítí.
- 2) **Kontrolní prohlídka – vytyčení inženýrských sítí a vlastní stavby**
 - V místě stavby budou vytyčeny podzemní sítě a vyznačeny v terénu. Bude vytyčen tvar stavby a odsouhlasen objednatelem.
- 3) **Kontrolní prohlídka – při realizaci sítí energetických a komunikačních vedení**
 - Po provedení pokládky podzemních vedení nových či překládaných IS, před jejich zásypem. Případné další kontrolní prohlídky dle požadavků správců daných IS či dle technických zpráv příslušných stavebních objektů.
- 4) **Kontrolní prohlídka – při realizaci trubních vedení**
 - Při provádění pokládky vodovodního a kanalizačního potrubí, včetně přechodů stávajících sítí, provedení protlaků, osazování kanalizačních šachet, instalaci vodovodních hydrantů, armatur atd.
 - Případné další kontrolní prohlídky dle požadavků správců daných IS či dle technických zpráv příslušných stavebních objektů.
- 5) **Kontrolní prohlídka – zkoušky potrubních vedení**
 - Při tlakových zkouškách vodovodu a zkouškách vodotěsnosti kanalizačního potrubí a před jejich zásypem.
- 6) **Kontrolní prohlídka – kontrola hutnění pláně**
 - Po provedení pláně a zatěžovacích zkoušek vyzve dodavatel objednatele k přejímce pláně.
- 7) **Kontrolní prohlídka – osazení obrub**
 - Před prováděním zpevněných ploch bude odsouhlasena poloha obrub. Kontrola obrub může být provedena současně s kontrolou hutnění pláně.
- 8) **Kontrolní prohlídka – provedení konstrukcí vrstev zpevněných ploch, včetně kontroly hutnění.**
 - Bude provedena kontrola jednotlivých konstrukčních vrstev, po dokončení finálních povrchů také kontrola odvodňovacích prvků.
- 9) **Kontrolní prohlídka – závěrečná**
 - Bude provedena před nebo během kolaudace. Stavba bude včetně sadových úprav a dopravního značení.

Další doporučené možnosti provádění kontroly postupu výstavby jsou:

- Účast na kontrolních dnech stavby (min. 2x za měsíc) – zjištění stavu staveniště, kontrola převzetí prací stavebním dozorem
- Při vyvolané změně části stavby pro schválení stavby před jejím dokončením

Časový harmonogram kontrolních prohlídek bude navržen před zahájením stavby a upřesněn v jejím průběhu. Pokud bude stavba prováděna po jednotlivých úsecích, budou v požadovaných fázích provedeny kontrolní prohlídky pro samostatné úseky.

B.11. DALŠÍ POŽADAVKY

Pro provádění stavby budou dodrženy následující podmínky:

- Stavba bude prováděna v souladu s platnými technickými normami ČSN, jejich změnami, technickými podmínkami (TP), platnými zákony a vyhláškami.
- Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména vyhl. č. 363/2005 Sb. O bezpečnosti práce a technické zařízení při stavebních pracích a všechny předpisy s tím související.
- Stavební práce zasáhnou do hloubky maximálně 1,0 m pod úroveň stávající vozovky. Při provádění výkopových prací v pásmu technologického vedení nebude použito strojní techniky.
- **Zákres inženýrských sítí je orientační, dle podkladů jednotlivých správců.** Před započítím stavby **je nutné polohy veškerých sítí vytyčit příslušnými správci** a po celou dobu stavby udržovat. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace a za dodržení dalších podmínek správce.
- Pokud by došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízení.
- Veškeré povrchové znaky stávajících inženýrských sítí budou výškově upraveny dle nové nivelety rekonstruovaných ploch.
- Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší než 3 m.
- Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu.
- Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenu vrstvu položit co nejdříve.
- Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.
- Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou.
- Vyrobený beton je nutné podle možnosti ihned uložit – zejména v horkých letních měsících – aby bylo zabráněno rychlému vysychání čerstvého betonu. Před započítím betonování je nutné se přesvědčit, že místo pokládky betonu je čisté, případně bednění dostatečně pevné i těsné (jakmile je beton uložen do bednění, je třeba dbát na správné zhutnění, a to buď ručně, nebo pomocí vibrátorů). Nezbytná je ochrana betonu před slunečním zářením, silným větrem nebo prudkým deštěm, což lze provést pomocí plachet, textilie či fólie. Správným ošetřováním zatvrdnutého betonu vodou, zvýšíme jeho trvanlivost.
- Technologická lhůta vyzrání (vytvrzení) betonu je 28 dní, během které nesmí být veškerá konstrukce vystavena jakémukoliv namáhání vzniklému např. průjezdem vozidel či manipulační technikou stavby. V opačném případě se riskuje brzké porušení konstrukce a ztrátě stability díla.
- Veškeré ložné spáry stávající vozovky budou před položením nové vrstvy asfaltu ošetřeny spojovacím postřikem. Veškeré styčné spáry, které jsou namáhány vnějším prostředím, budou certifikovaně zality trvale pružnou zálivkou, ošetřeny živичnou emulzí a zasypány křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové konstrukce.
- Napojení nových asfaltových krytů vozovek a stávajících, bude provedeno „zazubením“ vrstev v předepsané šířce a tloušťce dle tloušťky navrhovaných vrstev.

- Sejmutí ornice bude provedeno podle skutečné potřeby v okamžiku provádění stavby.
- Vzniklé plochy vhodné pro výsadby a výsev trávníku, budou urovnané a ohumusovány kvalitní zeminou v tloušťce 150 mm.
 - Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
 - Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.
 - Napojení obrub bude provedeno seříznutím obou konců obrub pod patřičným úhlem.

Projektová dokumentace byla v průběhu zpracování projednána se zástupci objednatele, všechny připomínky a požadavky byly zapracovány do dokumentace. Projektovou dokumentaci vypracovaly oprávněné osoby, tj. projektant s potřebnou autorizací.

B.12. ZÁVĚR

Tato dokumentace slouží jako součást zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele a jako podklad pro zpracování dokumentace ve fázi zhotovení stavby – realizační dokumentace stavby (tzv. dodavatelská, či výrobní).

V Praze

Ing. Václav Fišer